



Corroboración de la implementación de la normativa y recomendaciones sobre buenas prácticas, para la prevención del tráfico ilícito de drogas y otras actividades de delincuencia organizada, en el aeropuerto internacional Juan Santamaría, 2022



© Unidad de Información y Estadística Nacional sobre Drogas

Instituto Costarricense sobre Drogas

2022

www.icd.go.cr



Esta obra está bajo una Licencia [Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)

El presente documento es un producto de la Unidad de Información y Estadística Nacional sobre Drogas del Instituto Costarricense sobre Drogas.

Equipo de Investigación:

Valeria Soto Ramírez

Beatriz Murillo Paz

Portada, contraportada:

Valeria Soto Ramírez

GOBIERNO DE COSTA RICA
MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA
INSTITUTO COSTARRICENSE SOBRE DROGAS
UNIDAD DE INFORMACIÓN Y ESTADÍSTICA NACIONAL SOBRE DROGAS

INVESTIGACIÓN:

Corroboración de la implementación de la normativa y recomendaciones sobre buenas prácticas, para la prevención del tráfico ilícito de drogas y otras actividades de delincuencia organizada, en el aeropuerto internacional Juan Santamaría, 2022

Equipo investigador:

Beatriz Murillo Paz
Valeria Soto Ramírez

San José, Costa Rica

Julio, 2022

Agradecimientos

Este trabajo de investigación no habría sido posible sin la colaboración de diversos actores a los que agradecemos profundamente por su tiempo y aportes.

Institución

Policía de Control de Drogas	Juan José Arévalo Montoya Milton Cháves Araya
Policía de Fronteras	Erick Lacayo Rojas
Dirección de Inteligencia y Seguridad (DIS)	Eduardo Trejos Lalli Mauricio Cruz Mejías Víctor Julio Arias Mora William Alcázar Méndez
Policía de Control Fiscal	Melisa Rodríguez Araya Roy Benavides Ramírez César Torres Carvajal
Policía Profesional de Migración y Extranjería	German Soto Chacón Walter Hernández Jiménez
Dirección General de Aduanas	Juan Gabriel Godínez Chacón Silma Miranda Rimola
Servicio Fitosanitario del Estado	Nelson Morera Paniagua José Mynor Monge Villalobos
Servicio Nacional de Sanidad Animal (SENASA)	Germán Rojas Hidalgo Byron Gurdián García Laura Loaiza Chacón

Ministerio de Salud

Carlos Enrique Arquegas Chaverri
Carolin Zeledón Tellez
Melissa Arroyo

Ministerio de Comercio
Exterior

Yaruma Vásquez Carrillo

Aeris Holding Costa Rica

Juan Belliard González

Servicio de Vigilancia Aérea

Juan Carlos Guerrero Castro
Max Alvarado Rojas
Juan Alonso Castillo

Dirección General de Aviación
Civil

Miller Rodríguez Ramírez

Contenido

<i>Agradecimientos</i>	<i>i</i>
<i>Introducción</i>	<i>1</i>
<i>Planteamiento del Problema</i>	<i>5</i>
Problema de Investigación	5
Pregunta de investigación	5
<i>Justificación</i>	<i>6</i>
<i>Objetivos de la Investigación</i>	<i>8</i>
Objetivo general:	8
Objetivos específicos:	8
<i>Metodología</i>	<i>9</i>
Tipo de investigación	9
Objeto de estudio	10
Fuentes de información	10
Técnicas de recopilación de información	11
Instrumentos de recopilación de información	12
<i>Capítulo 1: Normativa Nacional e Internacional y Buenas Prácticas para la Prevención y Control de Tráfico Ilícito de Drogas y actividades conexas</i>	<i>13</i>
Normativa Internacional	14

Normativa Nacional	17
<i>Capítulo II: Recomendaciones de organismos internacionales especializados en la materia para la prevención del tráfico ilícito de drogas y actividades conexas.....</i>	<i>32</i>
<i>Capítulo III: Procesos de los Actores Involucrados en la Prevención y Control en Fronteras Terrestres</i>	<i>41</i>
Papel de las instituciones	42
Personas, vehículos y/o transportes de alto riesgo	45
Actividades de premonitoreo	48
Uso de equipos no intrusivos	49
Uso de la información	50
Evaluaciones de vulnerabilidad	53
Corrupción.....	54
Inspección de vehículos y/o transportes	56
Indicadores de riesgo	60
Recursos humanos, tecnológicos y económicos	62
Trabajo interinstitucional	64
Comercio seguro.....	66
<i>Capítulo IV: Corroborar la Aplicación de la Normativa y Buenas Prácticas Internacionales</i>	<i>68</i>

1.Trabajo interinstitucional.....	69
2. Coordinación internacional	70
3. Uso de herramientas tecnológicas	72
4. Gestión de riesgo	73
5. Inteligencia estratégica	75
Conclusiones	77
Recomendaciones.....	80
Referencias Bibliográficas.....	83
Anexos	90
Anexo 1: Guías de entrevista.....	90
Guía de entrevista para Instituciones/Entidades de Control.....	90
Guía de entrevista entidades/instituciones que promocionan el comercio ...	94
Anexo 2: Guía de observación.....	96
Guía de observación para instituciones/entidades que inspeccionan personas y/o cargas	96

Introducción

El tráfico ilícito de drogas y otras actividades de delincuencia organizada forman parte de la realidad internacional, y Costa Rica no es la excepción. Su posición geográfica lo ubica como un “puente”, entre los países de producción (Sudamérica) y los países que demandan sustancias psicoactivas (SPA) (por ejemplo, Estados Unidos), como lo indica el Instituto Costarricense sobre Drogas (2021): “Costa Rica se ubica en la ruta de la droga entre los países productores y los países consumidores del norte del continente, así como zona regional de logística de los cárteles para promover los envíos de droga hacia Europa” (p.iv).

Como bien lo menciona la Oficina contra la Droga y el Delito de la Organización de Naciones Unidas (UNODC por sus siglas en inglés) (2021):

Los mercados de drogas sufrieron perturbaciones temporales en la mayor parte del mundo durante la primera fase de la pandemia de COVID-19, pero se han recuperado rápidamente.

No obstante, la pandemia ha dado lugar a algunas dinámicas de tráfico o ha acelerado otras que ya existían. Cabe mencionar, por ejemplo, el aumento del tamaño de las remesas y la mayor utilización de rutas terrestres y vías de navegación, aeronaves privadas, transporte de mercancías por vía aérea y paquetes postales y métodos sin contacto para entregar las drogas a los consumidores, como la distribución postal. (p. 5)

El mismo organismo (2021) propone:

Promover la cooperación internacional sigue siendo un objetivo fundamental para combatir el persistente problema del narcotráfico. Es esencial que los organismos encargados de hacer cumplir la ley, presentes en puestos fronterizos clave transmitan información y conocimientos a nivel regional e internacional sobre

enfoques eficaces y mejores prácticas para la interceptación del tráfico de drogas. Juntos, pueden definir nuevas estrategias para mejorar el control específico de los contenedores y mercancías expedidos por rutas aéreas y marítimas. Se debe mejorar considerablemente la capacidad de vigilancia y selección de objetivos con respecto al transporte de mercancías por vía marítima, terrestre, ferroviaria y aérea, pero eso solo será posible si tiene lugar un intercambio de información de inteligencia efectivo entre las autoridades nacionales y el sector privado, como las empresas navieras y las aerolíneas comerciales. El establecimiento de mejores prácticas y mecanismos internacionales de rendición de cuentas para las empresas navieras, los servicios postales y las empresas ferroviarias con respecto al rastreo de remesas sospechosas mejoraría enormemente la capacidad de interceptación. Esto debería ir acompañado de estrategias destinadas a abordar los cambios en la dinámica del tráfico mediante el refuerzo de los controles y la identificación de mercancías sospechosas transportadas en aeronaves privadas y comerciales. Los continuos cambios en las rutas y tácticas empleadas por los traficantes exigen sistemas de vigilancia de datos en tiempo real que puedan reforzar los mecanismos de gestión fronteriza y los conocimientos de los agentes de control de fronteras. Esos sistemas pueden ayudar a definir las prioridades de los organismos encargados de hacer cumplir la ley, así como la capacitación y la mentoría de los agentes destinados en los principales puestos fronterizos. (p. 5)

Lamentablemente, personas funcionarias públicas se han involucrado en las actividades delictivas, como lo expresa la Unidad de Inteligencia Financiera (UIF) del Instituto Costarricense sobre Drogas (2021), quienes refieren que en el Ministerio de Hacienda se identifican diversas modalidades de corrupción de los funcionarios públicos que prestan servicio en su área de actividad, entre las que se expresa la coacción a los funcionarios públicos por parte de terceros para que vulneren el régimen jurídico aduanero.

Sturla (2021) plantea que en:

(...) la lucha que se libra contra el narcotráfico, usualmente se pierde de vista a un conjunto de personas vulnerables que son predadas por las organizaciones criminales y que incluso son encarceladas y juzgadas como participantes del delito, las mismas, resultan ser la cara visible de las organizaciones dedicadas al narcotráfico, pero su participación, riesgos y ganancias son muy diferentes a las de los verdaderos responsables. Uno de estos eslabones de mayor visibilidad y vulnerabilidad son las personas (...) conocidas como “mulas” o correos humanos, pues llevan la droga comprada por alguien más a través de las fronteras nacionales e internacionales. (p. 9)

Según AMERIPOL, (2015), mencionado por Sturla (2021)

(...) se refiere en particular al tráfico de cocaína vía aérea, para lo cual se utilizan personas que denomina ‘burriers’ (combinación de los vocablos burro y courier), y remarca cuatro formas para realizar el traslado: oculta entre sus pertenencias, adherida al cuerpo, escondida en sus partes íntimas, o bien en el interior del organismo. (p. 14)

La Unidad de Inteligencia Financiera (UIF) (2021) refiere que, según el Organismo de Investigación Judicial (OIJ), en los últimos años se han identificado evidencias que hacen pensar una posible integración vertical del crimen organizado en los diferentes ámbitos de los poderes públicos, incluso identificándose relaciones entre altos funcionarios del Estado. Por lo tanto, se evidencia el involucramiento de personas funcionarias del Estado en el crimen organizado, aspecto que puede facilitar el tráfico de drogas y otras actividades delictivas en las fronteras costarricenses.

Por lo tanto, el presente estudio pretende identificar las acciones que actualmente están realizando las diversas instituciones involucradas en el aeropuerto Juan Santamaría, que permiten evidenciar las fortalezas, y posibles acciones de mejora, a la vez que se

expone el estado de la cuestión del país en el tema de tráfico ilícito de drogas y actividades conexas, en la temática.

Es a partir de la necesidad de conocer la situación actual en referencia al tráfico ilícito de drogas y actividades conexas, que se deben conocer las buenas prácticas que se desarrollan a nivel internacional, a fin de lograr procesos sistemáticos de revisión en los aeropuertos, que impidan y/o disminuyan el tráfico ilícito de drogas por este medio, partiendo del entendido de que éste forma parte de la cotidianidad y de los riesgos en las fronteras.

Planteamiento del Problema

Problema de Investigación

Se evidencia que el crimen organizado transnacional utiliza las fronteras aéreas para el tráfico ilícito de drogas y actividades conexas, aspecto que puede llegar a afectar la imagen y posición de Costa Rica a nivel internacional, perjudicando la economía y paz social del país.

Pregunta de investigación

¿Qué acciones se están implementando en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, para prevenir el tráfico ilícito de drogas y actividades conexas?

Justificación

La ubicación geográfica de Costa Rica, la ubica en una posición puente para el tráfico ilícito de drogas y actividades conexas, principalmente, considerando que se encuentra entre los países productores de cocaína en Suramérica, y los principales países consumidores, como lo es la zona de Norteamérica y Europa. El Programa de Asistencia contra el Crimen Organizado Transnacional Organizado (2021), refiere que en América Latina se concentran una serie de escenarios particularmente únicos en el mundo, los cuales se ven nutridos y fortalecidos por el tamaño y porosidad de fronteras, ya sean terrestres, marítimas y aéreas. Se considera que la fragilidad estatal de algunos países, los conflictos a nivel interno, la corrupción, la desigualdad social y económica, son aspectos que median en gran medida la criminalidad.

El tráfico ilícito de drogas utiliza todos los canales posibles para lograr la colocación de sus productos, ojalá en los mejores mercados donde las ganancias sean más sustanciosas para aumentar su poderío, por lo que llegar al público norteamericano y el europeo son su principal objetivo, y las fronteras aéreas permiten cumplir con este objetivo de manera más rápida, con respecto a las fronteras marítimas.

Diversas noticias han evidenciado, que en el aeropuerto Juan Santamaría se utiliza como espacio para el tráfico de drogas, entre las que se puede mencionar: “PCD impide que pasajero salga de país con óvulos de cocaína dentro de su cuerpo” (Ministerio de Seguridad Pública, 2021), “Turista escondía 11 kilos de cocaína en equipo médico” (La Nación, 2021), “Policía contundente contra el tráfico de drogas” (Ministerio de Seguridad Pública, 2012), “Hombre intentó viajar a Francia con 37 óvulos”, (La Nación, 2021), 3 europeos llevaban 20 kilos de drogas aprovechando vuelo humanitario” (CRHOY, 2020).

Por lo tanto, se reconoce que las personas utilizan la vía aérea para el tráfico de drogas, que tal y como se expresa en las noticias, tiene como destino principal, los países

Europeos. Vale mencionar que, en estos países, el costo de estas sustancias es significativamente mayor que en el mercado costarricense:

Desde una perspectiva comercial, el tráfico de cocaína hacia Europa es mucho más atractivo que hacia Estados Unidos. Los precios son mucho más altos y los riesgos de interdicción, extradición y decomiso de activos es sustancialmente menor. Un kilo de cocaína en Estados Unidos puede valer hasta US\$28.000 al por mayor. Este mismo kilo vale alrededor de US\$40.000 en promedio y puede acercarse incluso a los US\$80.000 en diferentes lugares de Europa. (InSighth Crime, 2021 p.5)

Por lo tanto, el alto costo de la droga en Europa, hace que sea un mercado bastante codiciado, y los medios aéreos funcionan como una oportunidad para llegar rápidamente a este destino. InSighth Crime (2021) refiere: “La afluencia récord de estupefacientes genera miles de millones de euros para las redes criminales europeas y se ha convertido en un pilar de los grupos mafiosos tradicionales y nuevos. Las mafias criminales latinoamericanas y europeas han aumentado su poder más allá de toda medida”. (p.6)

Todo esto pone en evidencia que es necesario valorar si se están llevando a cabo las buenas prácticas dictadas por diversas organizaciones internacionales a fin de propiciar una cultura de mejora continua que, a partir de la identificación de posibles amenazas y debilidades, a fin de que se generen acciones efectivas para trabajar sobre esta situación.

Objetivos de la Investigación

Objetivo general:

Conocer si las normas establecidas en la legislación internacional y nacional, así como las recomendaciones de los organismos internacionales especializados en la materia, referentes a la prevención del tráfico ilícito de drogas y actividades conexas, son aplicadas en el aeropuerto Juan Santamaría, para la identificación de oportunidades de mejora.

Objetivos específicos:

- Describir la normativa nacional e internacional, aplicadas a la prevención y control del tráfico ilícito de drogas y actividades conexas, en los puertos aéreos de Costa Rica.
- Identificar las recomendaciones emitidas por los organismos internacionales especializados en la materia para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas y actividades conexas, por medio de los puertos aéreos.
- Mapear los procesos de los actores involucrados en la prevención y control del tráfico ilícito de drogas y actividades conexas, en el aeropuerto Juan Santamaría.
- Corroborar la aplicación de la normativa y buenas prácticas internacionales en el aeropuerto Juan Santamaría, para la prevención y control del tráfico ilícito de drogas y actividades conexas.

Metodología

Tipo de investigación

La presente es una investigación descriptiva, que, como lo exponen Hernández, Fernández y Baptista (2014), refiere a la descripción de fenómenos, situaciones, contextos y sucesos, es decir, detallar cómo son y cómo se manifiestan. Básicamente, los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, características y perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis.

En esta investigación, se pretende describir la dinámica del tránsito de personas y mercancías en el aeropuerto Juan Santamaría, a fin de definir si las acciones realizadas corresponden a las buenas prácticas definidas internacionalmente y a la normativa.

Objeto de estudio

Identificación de la correspondencia entre la normativa internacional, nacional y buenas prácticas internacionales, para resguardar la seguridad nacional, específicamente en el tráfico ilícito de drogas y actividades conexas, en el aeropuerto Juan Santamaría.

Fuentes de información

Las fuentes de información de la presente investigación corresponden a:

1. Referencias bibliográficas relativas al tema de buenas prácticas en revisión de personas, equipajes, contenedores de transportes aéreo tanto comerciales como particulares, desarrollados en investigaciones y documentos que estén vinculados a la temática, así como lo establecido en los tratados internacionales y la normativa tanto internacional como nacional relacionada con el accionar de los distintos actores que intervienen en una frontera aérea, así como lo que se enfoca en abordar el fenómeno de las drogas.
2. Fuentes humanas de información: se entrevistará a personas que sean partícipes del proceso de revisión y evaluación de personas, equipajes, contenedores de transportes aéreo en el puesto fronterizo del Aeropuerto Juan Santamaría, así como otras personas funcionarias que se vinculan de manera directa o indirecta con el proceso de evaluación de personas, equipajes, contenedores de transportes aéreo en el Aeropuerto Juan Santamaría de Alajuela.
3. Entre las fuentes humanas¹, se incorporarán personas de las siguientes unidades, empresas, instituciones: Policía Profesional de Migración y Extranjería, Policía de Control de Drogas (PCD), Policía de Control Fiscal, Dirección General de

¹ No fue posible contar con la entrevista de las siguientes instituciones: Fuerza Pública y la UCCAEP. En el caso de la Policía de Fronteras, estos refirieron que por la competencia de ellos, no debían estar en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Aduanas (DGA), Servicio Fitosanitario del Estado (SFE), Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA), Dirección de Inteligencia y Seguridad (DIS), Policía de Fronteras, Fuerza Pública, Ministerio de Salud, Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado (UCCAEP), Ministerio de Comercio Exterior (COMEX), Aeris Holding Costa Rica, Servicio de Vigilancia Aérea, Dirección General de Aviación Civil. Vale mencionar que las entrevistas a estas personas se realizaron entre febrero y mayo del 2022.

Técnicas de recopilación de información

Se utilizaron 3 técnicas para la recopilación de la información:

1. Revisión bibliográfica, esta puede ser definida como “la descripción detallada de cierto tema o tecnología, pero no incluye la identificación de tendencias que puedan plantear diferentes escenarios sobre el desarrollo de la tecnología en cuestión y que permitan tomar decisiones estratégicas” (Gómez et al, 2014). Esta técnica será utilizada en diversos apartados de la investigación, en tanto permite no sólo generar el fundamento teórico de la investigación, sino generar la información necesaria para el análisis de los datos que se recopilen por medio de las entrevistas y la observación.
2. Entrevista semi- estructurada: Esta es definida por Díaz et al (2013) como aquella técnica en la cual hay: “un grado mayor de flexibilidad que las estructuradas, debido a que parten de preguntas planeadas, que pueden ajustarse a los entrevistados. Su ventaja es la posibilidad de adaptarse a los sujetos con enormes posibilidades para motivar al interlocutor, aclarar términos, identificar ambigüedades y reducir formalismos. Esta técnica evaluará no sólo contenido, sino metodología, a fin de determinar si se utilizaron las estrategias adecuadas, y poder así replicar este proyecto” (p.3).
3. Observación: según Del Prado (2017), esta puede ser conceptualizada como la inspección y estudio esencialmente descriptivo realizado por el investigador

mediante el empleo de sus propios sentidos de los hechos significativos tal como son o cómo tienen lugar espontáneamente en el tiempo en que acaecen y con arreglo a las exigencias de la investigación científica, con o sin instrumentos técnicos (párr.1).

Instrumentos de recopilación de información

Se generaron dos entrevistas, una para las instituciones que se encargan del control en fronteras, y otra para las instancias que se encargan de la promoción del comercio. Ambas entrevistas facilitaron el cumplir con los objetivos propuestos en la investigación. Las entrevistas pueden ser consultadas en el Anexo 1. De la misma manera, se estableció una guía de observación (Anexo 2) para ser utilizada por las investigadoras con las instancias e instituciones que realizan labores de inspección en el aeropuerto Juan Santamaría.

**Capítulo 1: Normativa Nacional e Internacional y Buenas
Prácticas para la Prevención y Control del Tráfico Ilícito de
Drogas y actividades conexas**

Objetivo: Identificar la normativa nacional e internacional, aplicadas a la prevención y control del tráfico ilícito de drogas y actividades conexas, en los puertos aéreos de Costa Rica.

En este capítulo se presenta una recopilación de la normativa establecida a nivel internacional y nacional, con respecto a la prevención y control del tráfico ilícito de sustancias psicoactivas y la delincuencia organizada transnacional a través de fronteras costarricenses. Este capítulo, permite tener un panorama de lo establecido a nivel internacional y nacional, con respecto a los aspectos que deberían cumplirse, referentes a la temática.

Normativa Internacional

La normativa internacional en referencia a la prevención del tráfico ilícito de sustancias psicoactivas define diversos elementos sobre aspectos que deben tomarse en consideración. A continuación, se exponen los documentos identificados.

La Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, es uno de los documentos más importantes en la materia. Se menciona que:

El propósito de la presente Convención es promover la cooperación entre las Partes a fin de que puedan hacer frente con mayor eficacia a los diversos aspectos del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas que tengan una dimensión internacional. En el cumplimiento de las obligaciones que hayan contraído en virtud de la presente Convención, las Partes adoptarán las medidas necesarias, comprendidas las de orden legislativo y administrativo, de conformidad con las disposiciones fundamentales de sus respectivos ordenamientos jurídicos internos. (Naciones Unidas, 1988, p. 3)

Además, se agrega que “Las Partes colaborarán estrechamente entre sí, en armonía con sus respectivos ordenamientos jurídicos y administrativos, con miras a aumentar la eficacia de las medidas de detección y represión orientadas a suprimir la comisión de los delitos tipificados (...)” (Naciones Unidas, 1988, p.11) Por lo tanto, se evidencia el esfuerzo de generar medidas en diversos ámbitos para la prevención de los delitos relacionados con el tráfico ilícito de sustancias psicoactivas.

En la Ley N 7919, se da la aprobación del acuerdo entre Centroamérica y República Dominicana para la prevención y la represión de los delitos de lavado de dinero y de activos relacionados con el tráfico ilícito de drogas y delitos conexos. En este se refiere que:

- Que los delitos de lavado de dinero y activos, relacionados con el tráfico ilícito de drogas y delitos conexos, constituyen un serio disvalor social que merece ser prevenido y reprimido;
- Que el proceso de los delitos de lavado de dinero y activos, producto de la actividad delictiva, conduce siempre a una descomposición de las estructuras sociales, políticas y económicas;
- Que el dinero proveniente de estas actividades genera distorsión y competencia desleal para las economías legítimas de los países centroamericanos y de la República Dominicana; (Ley N7919, 1997)

En esta ley (N 7919), se menciona que cada una de las partes debe adoptar las medidas que sean necesarias para tipificar como delitos penales ciertas conductas relacionadas a la temática, además, se posiciona que las sanciones correspondientes a cada delito serán fijadas por cada Estado parte, de conformidad a su legislación interna y tomando en consideración las establecidas por lo demás Estados parte.

El Convenio sobre Cooperación para la supresión del tráfico ilícito marítimo y aéreo de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en el área del Caribe N 8800, reconoce la necesidad de generar acciones de control, en tanto se posiciona:

- Considerando la naturaleza compleja del problema del tráfico marítimo ilícito de estupefacientes en el área del Caribe;

- Deseando aumentar al máximo su cooperación en la supresión del tráfico ilícito por mar de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, de acuerdo con el Derecho internacional del mar y respetando la libertad de navegación y de sobrevuelo; (2010,p.2)

- Asimismo, este convenio (N 88000), refiere que su objetivo es:

- Las Partes cooperarán, de la forma más extensa posible, en la lucha contra el tráfico ilícito por vía marítima y aérea en y sobre las aguas del área del Caribe, de acuerdo con los recursos policiales disponibles que tengan las Partes y con las prioridades relativas a los mismos y de conformidad con el Derecho internacional del mar y convenios aplicables, con vistas a asegurar que las embarcaciones y aeronaves sospechosas sean detectadas, identificadas, vigiladas continuamente y, de encontrarse pruebas de implicación en tráfico ilícito, que las embarcaciones sean retenidas, para que las autoridades policiales competentes se ocupen de aplicar la ley según corresponda. (2010, pp-3-4).

Por lo tanto, se observa el compromiso del Estado costarricense, en la cooperación para evitar el tráfico ilícito de sustancias psicoactivas por aire, mar y tierra, además se recalca la necesidad de que los cuerpos policiales asuman una función de relevancia en la prevención y control del tráfico ilícito de drogas.

Vale mencionar que la normativa no es tan extensa, pues en su mayoría se enfoca en fronteras terrestres y marítimas, y hay poca información que establezca la norma

en temas aéreos, aspecto que debe tomarse en consideración, partiendo del entendido que este es un espacio que también es utilizado para el tráfico ilícito de sustancias psicoactivas y otros delitos asociados.

Normativa Nacional

La normativa nacional es clara con respecto al accionar en las fronteras, se establecen las funciones para diversas instituciones y entidades, las cuales deben de tener una participación en específico en el Aeropuerto Juan Santamaría.

Una institución clave para cualquier actividad comercial y con un papel protagónico en cualquier frontera del país incluido el Aeropuerto Juan Santamaría es el **Ministerio de Hacienda** a través del **Servicio General de Aduanas y Dirección General de Aduanas** que según la Ley 7557 (1995) se establece en los fines del régimen jurídico como:

- a) Aplicar todos los convenios, acuerdos y tratados internacionales vigentes sobre la materia, así como la normativa nacional al respecto.
- b) Facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior.
- c) Facultar la correcta percepción de los tributos y la represión de las conductas ilícitas que atenten contra la gestión y el control de carácter aduanero y de comercio exterior.

Cualquier acto que viole los fines del régimen jurídico aduanero constituirá una desviación de poder. (Ley N° 7557, 1995. Artículo 6)

La misma norma (1995) también establece los objetivos del Servicio Nacional de Aduanas de la siguiente forma:

a) Ejercer, en coordinación con las demás oficinas tributarias, las facultades de administración tributaria, respecto de los tributos que generan el ingreso, la permanencia y salida de mercancías objeto del comercio exterior.

b) Apoyar el desarrollo del comercio exterior.

c) Aplicar las regulaciones no arancelarias que norman las entradas y salidas de vehículos, unidades de transporte y mercancías del territorio aduanero, en coordinación con las demás oficinas competentes.

d) Actualizar los procedimientos aduaneros y proponer las modificaciones de las normas, para adaptarlos a los cambios técnicos y tecnológicos y a los requerimientos del comercio internacional.

e) Generar las estadísticas del comercio exterior.

f) Cumplir, dentro del marco de su competencia, con los lineamientos y las directrices que se deriven de la política económica del Gobierno de la República. (Ley N° 7557, 1995, Artículo 9)

Una función muy importante de aplicar en cualquier frontera y que es de interés de este trabajo de investigación se sustenta en sus Artículos 20 y 21 de la Ley 7557 (1995).
Relativo al Artículo 20: Auxilio y denuncia a cargo de otras autoridades y coordinación para aplicar controles:

Los funcionarios de otras dependencias públicas distintas a las de aduanas, dentro del marco de su competencia, deberán auxiliar a las autoridades aduaneras en el cumplimiento de sus funciones. Están igualmente obligados a comunicar de inmediato a las autoridades encargadas los hechos y actos sobre presuntas infracciones al régimen jurídico aduanero y a poner a su disposición, las mercancías objeto de tales infracciones, si están en su poder.

Cuando una autoridad diferente de la aduanera requiera inspeccionar mercancías, vehículos y unidades de transporte sujetos al control aduanero, deberá obtener autorización previa de la autoridad aduanera (...) Podrá prescindirse de la autorización previa si las circunstancias lo exigen en el ejercicio del control de drogas, estupefacientes u otras sustancias prohibidas, por razones de seguridad nacional, en casos de desastres naturales o emergencias. No obstante, la realización de la inspección deberá comunicarse inmediatamente a la autoridad aduanera. (Ley N° 7557, 1995, Artículo 20)

En el Artículo 21, referente a la coordinación para aplicar controles, se menciona:

Las autoridades aduaneras, migratorias, de salud, de policía y todas las que ejerzan control sobre los ingresos o las salidas de personas, mercancías, vehículos y unidades de transporte del territorio aduanero nacional, deberán ejercer sus competencias en forma coordinada, colaborando entre sí, para la aplicación correcta de las disposiciones legales y administrativas. Cuando en una operación aduanera deban aplicarse controles especiales correspondientes a otras entidades, las autoridades aduaneras deberán informar a la oficina competente y no aceptarán la declaración aduanera hasta tanto no se cumplan los requisitos respectivos. (Ley N° 7557, 1995, Artículo 21)

Es un tema de interés destacable en la misma normativa (1995) lo que se describe en el Título III sobre los Auxiliares de la Función Pública Aduanera que se describen como “personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que habitualmente efectúan operaciones de carácter aduanero, en nombre propio o en representación de terceros, ante el Servicio Nacional de Aduanas”. (Ley N° 7557, 1995, Artículo 28). Dentro de estos auxiliares se describe a los siguientes: agente aduanero, el transportista aduanero, el consolidador de carga internacional, el depositario aduanero y otros auxiliares.

El **Ministerio de Salud** también tiene un papel preponderante como ente encargado por el Estado para tutelar la salud, como se indica en la Ley 5395 de 1973 sus primeros artículos:

Artículo 1.- La salud de la población es un bien de interés público tutelado por el Estado.

Artículo 2.- Es función esencial del Estado velar por la salud de la población. Corresponde al Poder Ejecutivo por medio del Ministerio de Salubridad Pública, al cual se referirá abreviadamente la presente ley como "Ministerio", la definición de la política nacional de salud, la normación, planificación y coordinación de todas las actividades públicas y privadas relativas a salud, así como la ejecución de aquellas actividades que le competen conforme a la ley. Tendrá potestades para dictar reglamentos autónomos en estas materias.

Artículo 3.- Todo habitante tiene derecho a las prestaciones de salud, en la forma que las leyes y reglamentos especiales determinen y el deber de proveer a la conservación de su salud y de concurrir al mantenimiento de la de su familia y la de la comunidad. (Artículos 1, 2 y 3)

Otra institución participante en el quehacer del Aeropuerto Juan Santamaría es **SENASA**, establecida mediante la Ley 8495 (2006), que indica en el artículo 1, que el objeto de ésta es la regulación de la protección de la salud animal, la salud pública veterinaria y el funcionamiento del Servicio Nacional de Salud Animal. (Ley N° 8495, 2006, Artículo 28)

La misma normativa establece como Órgano competente al Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), mediante el SENASA, al cual le corresponderá:

La reglamentación, planificación, administración, coordinación, ejecución y aplicación de las actividades oficiales con carácter nacional, regional e internacional, relativas a la salud de la población animal, los residuos, la salud pública veterinaria, el control veterinario de la zoonosis, la trazabilidad/rastreabilidad, la protección y la seguridad de los alimentos de origen animal, los alimentos para los animales, los medicamentos veterinarios, el material genético animal, los productos y los subproductos,

la producción, el uso, la liberación o la comercialización de los organismos genéticamente modificados que puedan afectar la salud animal o su entorno, y las sustancias peligrosas de origen animal. (Ley 8459, 2006, Artículo 5)

Para este estudio se considera relevante lo que la misma Ley 8495 (2006) establece a lo largo de su Capítulo IV en el que aborda todo lo referente al intercambio comercial y tránsito de animales, productos y subproductos de origen animal, lo cual se concreta con la regulación de los siguientes ítems: análisis de riesgos, requisitos para la importación, permiso de importación, documentación para transportar, importación ilegal, inspecciones por parte del SENASA, medidas de control, pero especialmente en lo relacionado con la colaboración del Ministerio de Hacienda, quien apoyará al SENASA en:

(...) la vigilancia de las restricciones en materia veterinaria, en el ámbito aduanero. A su vez, el SENASA colaborará con la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda, en la fiscalización y el control de los internamientos de las mercancías o los productos de origen animal. Para tales efectos, ambas entidades intercambiarán información y pondrán a disposición sus respectivas bases de datos, a fin de facilitar el establecimiento de controles cruzados. (Ley 8459, 2006, Artículo 55).

Por otra parte, según la Ley 7664 (1997) se establece como Órgano competente para la aplicación de esta al **Servicio Fitosanitario del Estado** del Ministerio de Agricultura y Ganadería, otra entidad que tiene un papel protagónico en el comercio en las fronteras. En la misma normativa se describen sus objetivos entre los que se destacan los siguientes:

b) Evitar y prevenir la introducción y difusión de plagas que amenacen la seguridad alimentaria y la actividad económica sustentada en la producción agrícola.

e) Regular el uso y manejo de sustancias químicas, biológicas o afines y equipos para aplicarlas en la agricultura; asimismo, su registro, importación, calidad y residuos, procurando al mismo tiempo proteger la salud humana y el ambiente.

f) Evitar que las medidas fitosanitarias constituyan innecesariamente obstáculos para el comercio internacional. (Ley 7664, 1997, Artículo 2)

Así mismo, en la Ley 7664 (1997) se describen algunas funciones que tienen especial relación con el comercio internacional como los que se detallan a continuación:

c) Coordinar con otros ministerios y sus dependencias (..). Será órgano coadyuvante y auxiliar de la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda, en la fiscalización y el control de los internamientos y valores de las mercancías o de los productos de carácter agropecuario. (Así reformado por el artículo 3° de la Ley No. 8373 de 18 de agosto de 2004).

g) Realizar el control fitosanitario del intercambio, nacional e internacional, de vegetales, de agentes de control biológico y otros tipos de organismos (...).

o) Controlar las sustancias químicas, biológicas o afines para uso agrícola, en lo que compete a su inscripción, importación, exportación (...) asimismo, controlar los equipos necesarios para aplicarlas y cualquier otra actividad inherente a esta materia.

p) Controlar la calidad fitosanitaria de los vegetales de exportación (...).

q) Regular, en el área de la fitoprotección, la importación, exportación, investigación (...) y el uso de materiales transgénicos y otros organismos genéticamente modificados para uso agrícola o sus productos. (Ley 7664, 1997, Artículo 5)

Parte sustantiva del accionar en el Aeropuerto Juan Santamaría es el que se relaciona con los cuerpos pertenecientes al Ministerio de Seguridad Pública, cuyos deberes y potestades se describen a continuación.

Según se establece en la Ley N° 7410 (1994) Ley General de Policías que crea la **Dirección de Inteligencia y Seguridad Nacional**, como órgano informativo del Presidente de la República, en materia de seguridad nacional. Funcionará bajo el mando

exclusivo del Presidente de la República, quien podrá delegar, en el Ministerio de la Presidencia, la supervisión del cumplimiento de las funciones de este cuerpo policial. (Artículo 13).

Entre las atribuciones de este cuerpo policial se indican:

a) Detectar, investigar, analizar y comunicar al Presidente de la República o al Ministro de la Presidencia, la información necesaria para prevenir hechos que impliquen riesgo para la independencia o la integridad territorial o pongan en peligro la estabilidad del país y de sus instituciones.

b) Coordinar con organismos internacionales especializados en la materia los asuntos de seguridad externa.

c) Ejecutar labores de vigilancia en materia de seguridad del Estado y de sus bienes, con la autorización previa y expresa del ministro respectivo.

d) Informar a las autoridades pertinentes del Poder Judicial, de la amenaza o la comisión de un delito y trabajar coordinadamente con esos cuerpos, para prevenirlo o investigarlo. (Artículo 14)

Entre las restricciones que rigen sobre este cuerpo policial están:

La Dirección de Inteligencia y Seguridad Nacional no podrá dirigir allanamientos, realizar interrogatorios, emitir citatorios ni participar en detenciones.

Por su especialización técnica y si un caso lo justifica, esa Dirección podrá participar, junto con las autoridades que realizan acciones coercitivas, para brindarles información o colaboración.

No obstante, esa intervención deberá autorizarla el juez respectivo. (Artículo 15)

Según esta misma normativa (1994), se crea la **Policía de Control de Drogas** como “encargada del control de drogas no autorizadas y actividades conexas, para prevenir los hechos punibles, contemplados en la legislación sobre estupefacientes, sustancias psicotrópicas, drogas de uso no autorizado y actividades conexas, y para cooperar con la represión de esos delitos, según las leyes” (Ley N° 7410, 1994, Artículo 25) cuyas atribuciones se definen como sigue:

a) Investigar los hechos ilícitos relacionados con estupefacientes, sustancias psicotrópicas, drogas de uso no autorizado y actividades conexas, de conformidad con la legislación penal en vigencia, identificar, de manera preventiva, a los presuntos responsables y ponerlos a la orden de la autoridad judicial competente.

b) Levantar los informes relacionados con este tipo de delincuencia. Efectuar los decomisos, realizar todas las actuaciones policiales tendientes a esclarecer los hechos y poner a la orden de las autoridades judiciales competentes a los detenidos por estos delitos. (Ley N° 7410, 1994, Artículo 26)

De conformidad con la misma Ley 7410 (1994), en el Artículo 27 se crea la **Policía de Control Fiscal** a la que le atribuye la competencia de proteger los intereses tributarios del Estado mediante las siguientes obligaciones y atribuciones:

a) Garantizar el cumplimiento de las leyes fiscales.

b) Auxiliar al Ministerio de Hacienda, en todo cuanto requiera para controlar la evasión tributaria.

c) Realizar todo tipo de allanamientos, para perseguir delitos de naturaleza tributaria. Para efectuar los allanamientos debe contar con la autorización judicial y cumplir con las demás condiciones legales.

d) Inspeccionar los establecimientos comerciales en cualquier momento.

e) Velar por el respeto a la Constitución Política, los tratados internacionales, las leyes y los reglamentos respectivos. (Ley N° 7410, 1994, Artículo 28)

La misma Ley 7410 (1994), en el Artículo 29 crea la **Policía Profesional de Migración y Extranjería** que se encargará de la vigilancia y el control migratorio de nacionales y extranjeros, conforme a las disposiciones legales vigentes. Sus obligaciones y atribuciones se establecen como sigue:

a) Velar por el cumplimiento y la observancia de la Constitución Política, los tratados internacionales, las leyes sobre migración y sus reglamentos.

b) Ejecutar las resoluciones judiciales y administrativas que se dicten sobre esta materia, conforme a derecho.

c) Ejercer las funciones policiales requeridas para ejecutar las leyes sobre migración y extranjería, con la debida observancia de la Constitución Política, los tratados y los convenios internacionales, las leyes y sus reglamentos. (Artículo 29)

La Ley 7410 (1994), es el fundamento normativo de la **Fuerza Pública** la cual es “una de las Direcciones que conforman el Ministerio de Seguridad Pública. Dentro de sus muchas responsabilidades está la de ejecutar las políticas y acciones de seguridad ciudadana y nacional para el ejercicio y respeto a la Constitución Política, a la soberanía nacional, a la integridad territorial y el mantenimiento del orden público.

La Fuerza Pública es la Dirección de mayor cantidad de policías y cuya estructura abarca desde especialistas en minas y explosivos hasta especialistas en prevención del incremento del delito desde las aulas o en comunidades de alto riesgo. La Fuerza Pública es la gente que te cuida". (Ministerio de Gobernación, Policía y Seguridad Pública 2015, párrafos 1 y 2)

Por otra parte, la Ley 7638 (1996) establece la creación del **Ministerio de Comercio Exterior (COMEX) y Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica**, entre cuyas atribuciones se tienen las siguientes:

a. Definir y dirigir, la política comercial externa y de inversión extranjera (...) el Ministerio de Comercio Exterior establecerá mecanismos de coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y los ministerios y entidades públicas que tengan competencia legal sobre la producción y comercialización de bienes y la prestación de servicios en el país.

b. Dirigir las negociaciones comerciales y de inversión, bilaterales y multilaterales, incluido lo relacionado con Centroamérica, y suscribir tratados y convenios sobre esas materias.

d. Participar, con el Ministerio de Economía, Industria y Comercio, el de Agricultura y Ganadería y el de Hacienda, en la definición de la política arancelaria.

e. Representar al país en la Organización Mundial del Comercio y en los demás foros comerciales internacionales donde se discutan tratados, convenios y, en general, temas de comercio e inversión.

h. Dictar las políticas referentes a exportaciones e inversiones.

j. Dirigir y coordinar planes, estrategias y programas oficiales vinculados con exportaciones e inversiones. (Ley 7638, 1996, Artículo 2)

Además, mediante la Ley N° 9430 (2017) se establece la constitución del Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (CONAFAC), en cumplimiento del artículo 23.2 del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC). (Ley N° 9430 del 20 de abril de 2017, Artículo 23.2).

Este es un ente para facilitar la coordinación interna y la aplicación de las obligaciones adquiridas en dicho Acuerdo; promover el diálogo y coordinación con el sector privado y fomentar las alianzas público-privadas. Para esto, tendrá el apoyo de: a) comités locales (público-privados también) en puertos, aeropuertos y fronteras, que den seguimiento a la implementación de medidas y la situación en campo; y b) comisiones técnicas que asesoren a los miembros en temas de tecnología, mejores prácticas, etc. (apartado Consejo Nacional de Facilitación del Comercio, párr. 2)

Por su parte, mediante la Ley 8204 (2005) Ley sobre Estupefacientes, Sustancias Psicotrópicas, Drogas de Uso no Autorizado, Legitimación de Capitales y Actividades Conexas se establece que:

Al ingresar al país o salir de él, toda persona, nacional o extranjera, estará obligada a presentar y declarar el dinero efectivo que porte, si la cantidad es igual o superior a los diez mil dólares estadounidenses (US\$10.000,00) o su equivalente en otra moneda. Asimismo, deberá declarar los títulos valores que porte por un monto igual o superior a los cincuenta mil dólares estadounidenses (US\$50.000,00) o su equivalente en otra moneda. Para la declaración, deberá emplear los formularios oficiales elaborados con este fin, los cuales pondrá a su disposición la Dirección General de Aduanas en los puestos migratorios. (Artículo 35)

La ley. 10.061 (2021) crea la **Dirección de Vigilancia Aérea** como cuerpo policial adscrito al Ministerio de Seguridad Pública cuyas competencias y atribuciones se definen en los a Artículo siguientes:

39- Competencia

La Dirección del Servicio de Vigilancia Aérea del Ministerio de Seguridad Pública garantizará el orden público en materia de seguridad de la aviación civil internacional, vigilará y resguardará el espacio aéreo costarricense. De

conformidad con los principios que determinen la Constitución Política, los tratados internacionales, las leyes y sus reglamentos.

Artículo 40- Atribuciones

Son atribuciones de la Dirección del Servicio de Vigilancia Aérea:

- a) Garantizar el orden público, la salvaguarda e integridad del espacio aéreo del territorio nacional, el mar territorial, la zona económica exclusiva y la seguridad de los aeropuertos internacionales, mediante actividades operativas y patrullajes.
- b) Coordinar, cooperar y participar activamente con los operativos que realicen los demás cuerpos policiales adscritos al Ministerio de Seguridad Pública, conforme las atribuciones generales de las fuerzas de policía indicadas en las leyes y los reglamentos.
- c) Brindar transporte aéreo dentro y fuera del país, en casos calificados de excepción, a servidores públicos en el ejercicio de sus funciones y a los habitantes de la República en casos de emergencia y por razones humanitarias.
- d) Promover convenios de cooperación entre el Ministerio de Seguridad Pública y las instituciones del Estado.
- e) Coordinar y cooperar con las instituciones vinculadas en la atención de emergencias nacionales, en operativos de búsqueda, detección y rescate de personas, aeronaves y embarcaciones extraviadas, entre otros.
- f) Brindar mantenimiento y reparación a las aeronaves utilizadas por la Dirección del Servicio de Vigilancia Aérea, para realizar sus atribuciones y competencias.
- g) Vigilar, con uso de los sistemas y tecnologías existentes, el espacio aéreo costarricense.

- h) Brindar vigilancia y seguridad dentro de las instalaciones y el perímetro de los aeropuertos nacionales e internacionales, bases aéreas, aeronaves, equipo y armamento, instalaciones, terrenos y edificios adyacentes, cuyo acceso esté o no controlado o restringido.
- i) Prestar colaboración, según sus competencias y atribuciones, a las diferentes autoridades que laboran en las terminales aéreas.
- j) Velar por el respeto a la Constitución Política, los tratados internacionales y las leyes garantes de la integridad del territorio nacional y su espacio aéreo, así como el ejercicio de los derechos correspondientes al Estado.
- k) Aquellas otras que se deriven del ordenamiento jurídico de conformidad con sus competencias.

La ley 5150 establece que

La regulación de la **Aviación Civil** será ejercida por el Poder Ejecutivo por medio del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, ambos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según las potestades otorgadas por esta Ley.

En relación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil gozará de desconcentración máxima y tendrá personalidad jurídica instrumental para administrar los fondos provenientes de tarifas, rentas o derechos regulados en esta Ley, así como para realizar los actos o contratos necesarios para cumplir las funciones y tramitar los convenios a fin de que sean conocidos por el Poder Ejecutivo.” (Así reformado por la Ley N° 8038, de 12 de octubre de 2000) (Artículo 2)

Artículo 3.- Para los efectos de esta ley se entenderá que Aviación Civil es el conjunto de actividades directa o indirectamente vinculadas con el empleo de aeronaves.

Le corresponde también entre otras cosas a Aviación Civil el otorgamiento de licencias al personal técnico aeronáutico (Decreto N° 43061-MOPT Alcance 179 a La Gaceta 175 del 10 de septiembre de 2021) la investigación de accidentes e incidentes de aviación (Decreto N° 43089-MOPT ALCANCE N° 194 a la La Gaceta N° 186 de 28 de septiembre de 2021) así como el gestionar el Servicio Metrológico para la navegación aérea (Decreto 42678-MOPT) la búsqueda y salvamento (Decreto 42677-MOPT), el diseño y construcción de aeródromos (Decreto N° 42395-MOPT ALCANCE N° 194 A LA GACETA N° 182 de 25 de julio de 2020) regular las escuelas de aviación ((Decreto Ejecutivo N° 4636-T N° Gaceta: 58 de 26 de marzo de 1975 Alcance: 43).

Un documento de suma importancia es el “Contrato para la gestión interesada de los servicios aeroportuarios prestados en el aeropuerto Internacional Juan Santamaría”, donde se establece que: “el objeto del contrato es la prestación de servicios por parte del Gestor para la operación, administración, mantenimiento, rehabilitación, financiamiento, construcción y promoción del AIJS (...)” (2000, p.20)

Este contrato (2020) establece que: “el Gestor tendrá la obligación de prestar todos los Servicios del Gestor de conformidad con los términos de este Contrato por su propia cuenta y riesgo y la Administración no asume ante él más responsabilidades que las previstas en este Contrato” (p.21)

Aunado a lo anterior, el contrato (2020), menciona que: “En la prestación de estos servicios, el Gestor procurará optimizar la seguridad aeroportuaria y la calidad de los servicios prestados, en concordancia con la demanda del AIJS, el Cartel y la Oferta. Asimismo, el Gestor se obliga a coordinar estas actividades con las autoridades gubernamentales competentes”. (p.24)

Como se evidencia en el documento “Contrato para la gestión interesada de los servicios aeroportuarios prestados en el aeropuerto Internacional Juan Santamaría”, posiciona el papel de Aeris Holding Costa Rica, S.A quien no sólo debe encargarse de realizar diversas funciones de índole logística, sino también, coordinar con las instituciones gubernamentales, facilitando entre diversos aspectos, la seguridad del aeropuerto.

La normativa vigente evidencia que son múltiples las instituciones que por normativa deben estar vinculadas a la prevención del tráfico ilícito de drogas y otras actividades de delincuencia organizada en el Aeropuerto Juan Santamaría. Alguna normativa incluso posiciona la necesidad de que se trabaje interinstitucionalmente, y que se generen coordinaciones que faciliten el accionar del Estado Costarricense en la materia.

Capítulo II: Recomendaciones de organismos internacionales especializados en la materia para la prevención del tráfico ilícito de drogas y actividades conexas

Objetivo: Identificar las recomendaciones emitidas por los organismos internacionales especializados en la materia para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas y actividades conexas, por medio de los puertos aéreos.

A nivel internacional, se han desarrollado varias propuestas que tienen como objetivo, controlar, prevenir y evitar el tráfico ilícito de drogas y actividades conexas, por medio del tránsito aéreo, principalmente por medio de personas.

La Convención de las Naciones Unidas Contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas (Convención de Viena 1988) propiciada por las Naciones Unidas (1988) contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, es una de las de mayor relevancia. Esta tiene el propósito de promover la cooperación entre los países a fin de hacer frente con mayor eficacia a los diversos aspectos del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas considerando la magnitud y la tendencia en crecimiento de la producción, demanda y tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas. Se menciona:

Decididas a privar a las personas dedicadas al tráfico ilícito del producto de sus actividades delictivas y eliminar así su principal incentivo para tal actividad. (...) así como mejorar la cooperación internacional para la supresión del tráfico ilícito, (...) Reconociendo también la importancia de robustecer e intensificar medios jurídicos eficaces de cooperación internacional en asuntos penales para suprimir las actividades delictivas internacionales de tráfico ilícito. (...) El propósito de la presente Convención es promover la cooperación entre las Partes a fin de que puedan hacer frente con mayor eficacia a los diversos aspectos del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas que tengan una dimensión internacional (Naciones Unidas, 1988. pp. 1-2)

Se debe mencionar que las Naciones Unidas (2000) establecen mediante la Convención de las Naciones Unidas Contra la Delincuencia Organizada Transnacional,

mejor conocida como el Convenio de Palermo, la penalización de las siguientes acciones: la participación en un grupo delictivo organizado, el blanqueo del producto del delito, la corrupción y la obstrucción de la justicia.

Igualmente, las Naciones Unidas (2003), en la ciudad de Mérida, establecen la Convención de las Naciones Unidas Contra la Corrupción cuya finalidad se apoya en tres pilares principales:

a) Promover y fortalecer las medidas para prevenir y combatir más eficaz y eficientemente la corrupción;

b) Promover, facilitar y apoyar la cooperación internacional y la asistencia técnica en la prevención y la lucha contra la corrupción, incluida la recuperación de activos;

c) Promover la integridad, la obligación de rendir cuentas y la debida gestión de los asuntos y los bienes públicos. (Naciones Unidas, 2003, Artículo 1)

El Grupo de Acción Financiera Internacional (GAFI) (2012) cuyo mandato es “fijar estándares y promover la implementación efectiva de medidas legales, regulatorias y operativas para combatir el lavado de activos, el financiamiento del terrorismo y el financiamiento de la proliferación y otras amenazas a la integridad del sistema financiero internacional”. (2012, p. 6) Mediante sus 40 Recomendaciones refiere que se pretende:

(...) identificar los riesgos, y desarrollar políticas y coordinación local; luchar contra el lavado de activos; financiamiento del terrorismo y financiamiento de la proliferación; aplicar medidas preventivas para el sector financiero y otros sectores designados; establecer poderes y responsabilidades (...) y otras medidas institucionales; mejorar la transparencia y la disponibilidad de la información de titularidad de beneficio de las personas y estructuras jurídicas; y facilitar la cooperación internacional. (GAFISUD, 2012. p. 6)

Márquez, Ares, Hernández y Solar (2010) establecen en el documento "Mejores prácticas en seguridad y control de fronteras", del Banco Interamericano de Desarrollo, algunas recomendaciones para evitar el tráfico ilícito de drogas y actividades conexas. Se considera que la vigilancia y el control no pueden ser improvisados, sino que deben ser regulados, permanentes, y obedecer a una planificación racionalizada. Además, debe ser una acción armonizada, basada en la cooperación y mutua asistencia entre los Estados.

Márquez, Ares, Hernández y Solar (2010) refieren que la vigilancia y el control de la frontera precisan de la adopción de medidas de distinta naturaleza, entre ellas: normativas, orgánicas, de recursos humanos, de coordinación entre colectivos implicados en la materia, técnicas e instrumentales. Los autores (2010) recomiendan el establecimiento de acuerdos comerciales bilaterales y multilaterales para la integración económica o facilitación comercial. Se sugiere el diseño de un plan de acción para la seguridad y el control de fronteras, este debe ser el eje sobre el que debe girar cualquier iniciativa gubernamental. Es indispensable el desarrollo de un modelo de soluciones normativas, organizativas y técnicas. Para la definición de los objetivos estratégicos, se considera que se cuenta con tres estrategias o alternativas de trabajo: 1. Desarrollar una solución de seguridad y control de fronteras con la capacidad de supervisar los tráficó internacionales. 2. Desarrollar una solución con la capacidad de limitar los flujos internacionales, capaz de detectar e interceptar un porcentaje significativo de los cruces ilícitos. 3. Ejercer el control de una frontera "impermeabilizándola", detectando e interceptando la mayor parte de los intentos de cruce irregular e impidiendo el uso de la frontera para tráficó ilícitos.

Se proponen (Márquez, Ares, Hernández y Sola, 2010) acciones concretas para un control de fronteras que busque aunar control y facilitación, minimizando la inversión en recursos económicos, materiales y humanos, pretendiendo la eficiencia mediante: 1. Un diseño progresivo de las actuaciones, homogéneo en todas las fronteras y equilibrado con

los progresos en otras áreas de la seguridad y desarrollo del país. 2. Coordinación interna.
3. Colaboración externa.

La Organización de los Estados Americanos (2020), en la “Estrategia Hemisférica sobre Drogas- Plan de Acción 2021-2025”, refiere algunas recomendaciones, entre ellas: desarrollo de políticas actualizadas y estrategias integrales sobre drogas que promuevan enfoques equilibrados y multidisciplinarios que respeten plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, incorporando un enfoque de responsabilidad común y compartida conforme al derecho internacional que promueva el enfoque de género, edad, comunidad, contexto cultural y de desarrollo con inclusión social.

Para la OEA (2020), se debe trabajar en el fortalecimiento institucional y la reducción de la demanda, además, se deben aplicar medidas para controlar y contrarrestar el cultivo, producción, tráfico y distribución ilícitos de drogas de modo que se aborden sus causas y consecuencias. Investigación, información, monitoreo y evaluación, mediante el fortalecimiento de los observatorios nacionales sobre drogas que fomenten la investigación científica para la elaboración y aplicación de políticas basadas en la evidencia. Cooperación internacional que promueva y mejore el intercambio de información, compartir buenas prácticas y lecciones aprendidas.

La Comunidad de Policías de América (2013), emite diversas recomendaciones en el texto “Análisis situacional del narcotráfico: Una perspectiva policial”, principalmente dirigidas a las autoridades enfocadas en el control, entre ellas se encuentran: las policías deben ser más proactivas, deberían establecer sinergias y trabajar de manera coordinada. Se deben generar modelos de intercambio de información, es decir, intercambiar las buenas prácticas, información efectiva y en tiempo real. Utilizar sistemas de intercambio de la información, de modo que se homogenice los criterios de actuación, y poder establecer pautas de actuación comunes.

La Comunidad de Policías de América (2013) refiere que deben realizarse informes estratégicos de la evaluación de la amenaza en la región, de manera objetiva. El crimen organizado debe ser combatido con políticas firmes, decididas y acordes al desarrollo de la región. Se deben realizar capacitaciones y formaciones de alto nivel. Las leyes deben ser más ágiles, modernas y adaptadas a la situación global. Se debe trabajar bajo un enfoque más transnacional e integrador.

La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito y la Cámara de Comercio de Bogotá (2017) posicionan que la gestión de riesgo es una parte integral de las buenas prácticas de administración y un elemento esencial de la buena dirección corporativa. Se propone, dentro del marco de Negocios Responsables y Seguros, un Modelo de Gestión Empresarial, para la gestión del riesgo de LA/FT. El Modelo parte de la base de que cada negocio tiene su propia forma de administración y cultura gerencial, por lo tanto, este Modelo busca integrarse al sistema de administración que maneja la empresa, para facilitar su implementación y seguimiento.

Las instituciones (2017) definen que la estructura de Gestión de Riesgo se compone de las siguientes etapas: Diagnóstico, Identificación de Riesgos LA/FT, Medición de los Riesgos LA/FT, Adopción de Controles de Medidas Preventivas, Comunicación y Consulta, Seguimiento. Se conciben 4 factores generadores de riesgo: productos, contrapartes, canales y áreas geográficas.

Por su parte, la Unión Europea (2012), en el texto “Europa y América Latina: La Lucha Contra la Droga y el Narcotráfico”, concibe que las estrategias represivas como por ejemplo la llamada “guerra contra las drogas”, han sido insuficientes y que los proyectos de cooperación son esenciales en temas de lucha contra las drogas, de ahí la necesidad de trabajar en conjunto y capacitar a los países participantes, además de adoptar estrategias comunes. En general, la Unión Europea (2012) establece los siguientes elementos con respecto a la cooperación europeo-latinoamericana:

(...) Promover el modelo europeo de lucha contra la demanda y el consumo de drogas basado en la prevención, el fortalecimiento institucional y el desarrollo alternativo. Reforzar la cooperación trilateral entre América Latina, África y la Unión Europea, para dismantelar nuevas rutas. (...) Fomentar una mayor vinculación de los programas y proyectos de la UE en materia de la lucha contra la droga con las políticas de seguridad pública, principalmente en América Central y México. Incrementar el número de proyectos dedicados al fortalecimiento y la capacitación institucional dirigidos a reformar los sistemas judiciales, penitenciario y de seguridad y el control de aduanas. (pp.23-24).

La Unión Europea (2012) considera que el fortalecimiento de instituciones democráticas transparentes y una administración pública profesional con salarios adecuados, así como una mayor inversión en los sistemas judicial, penal y en la formación, el entrenamiento y el equipamiento como fuerza de seguridad democrática son la vacuna contra las drogas y el crimen organizado.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos y el Grupo de Acción Financiera Internacional (2012), establece en el documento “Estándares Internacionales sobre la Lucha Contra el Lavado de Activos y el Financiamiento del Terrorismo y la Proliferación”, ciertas recomendaciones con respecto a las políticas y la necesidad de coordinación. Entre estos se menciona: evaluación de riesgos y aplicación de un enfoque basado en riesgo, cooperación y coordinación nacional, tipificar el lavado de activos, decomiso e incautación de bienes asociados a estos delitos, además de otras asociadas para evitar la legitimación de capitales. Se posicionan las nuevas tecnologías como una forma de trabajar sobre la temática y permitir una identificación y evaluación de riesgos.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos y el Grupo de Acción Financiera Internacional (2012), posicionan la necesidad de generar instrumentos internacionales, además de desarrollar una asistencia legal mutua y la extradición. Se

concibe que la evaluación del riesgo es clave, pues estos permiten la realización de cambios en las leyes, regulaciones, priorización y asignación de recursos.

Aunado a lo anterior, las Naciones Unidas (2016), plantean en la Resolución aprobada por la Asamblea General el 19 de abril del 2016, ciertas recomendaciones para la reducción de la oferta y medidas conexas, así como de la aplicación eficaz de la ley y la lucha contra el blanqueo de dinero y promoción de la cooperación judicial que deben seguir los países. Entre ellas: fortalecer las medidas multidisciplinarias adoptadas a nivel internacional, regional, nacional, local y comunitario para la prevención de la delincuencia, la violencia, y la corrupción relacionada a las drogas, así como para fomentar el desarrollo e inclusión social. Se deben promover esfuerzos para la reducción de la oferta, que incluyan medidas preventivas para abordar los factores de la justicia penal y los factores socioeconómicos conexos. Por último, promover la reunión de datos, la investigación y el intercambio de información, así como el intercambio de mejores prácticas en materia de prevención y lucha contra la delincuencia relacionada con las drogas y de medidas y prácticas de reducción de la oferta de drogas.

Además, las Naciones Unidas (2016) señalan con respecto a la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas: aumentar la cooperación a todos los niveles y mejorar las medidas para prevenir y reducir de manera apreciable y mensurable o eliminar el cultivo ilícito de adormidera, arbusto de coca y cannabis. Vigilar las tendencias y rutas de tráfico ilícito de drogas actuales e intercambiar experiencias, mejores prácticas y lecciones aprendidas, para la prevención y combate del uso indebido del comercio internacional. Promover y fortalecer el intercambio de información. Fortalecer la coordinación de las estrategias de gestión de fronteras, así como la capacidad de los organismos de control de fronteras, las fuerzas del orden y las fiscalías. Aumentar la capacidad forense de las fuerzas del orden y de los organismos de justicia penal. Fortalecer la cooperación regional, subregional e internacional en asuntos penales.

Maximizar la eficacia de las medidas de aplicación de la ley contra los grupos delictivos organizados y las personas implicadas en delitos relacionados con las drogas.

Asimismo, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, refieren al AIRCOP, el cual fue diseñado en el 2010, como parte del Programa de la Ruta de la Cocaína de la Unión Europea, para frenar el tráfico de cocaína en pasajeros, a cargo y por correo, desde países de América Latina a Europa. La organización (s.f) refiere que AIRCOP se implementa alrededor de 3 pilares, el pilar uno, refiere que se apoya la cooperación interinstitucional mediante el establecimiento y la puesta en funcionamiento del Grupo de Tareas Conjuntas de Interdicción Aeroportuaria, que reúne a las fuerzas del orden que trabajan en los aeropuertos. El pilar dos, refiere que se facilita la transmisión segura en tiempo real y el intercambio de información entre los servicios encargados de hacer cumplir las leyes, incluso por medio de la conexión de bases de datos INTERPOL y el sistema CENcomm de la OMA. El último pilar, se promueve un enfoque basado en la inteligencia, brindando al Grupo de Tareas Conjuntas de Interdicción Aeroportuaria capacitación básica y especializada y tutoría. Además, se desarrollan programas de intercambio y participación en operaciones conjuntas internacionales.

En general, es posible vislumbrar, que las recomendaciones planteadas por los organismos internacionales especializados en la materia giran en torno a los siguientes elementos: políticas acordes con la realidad nacional, cooperación internacional, compartir información, gestión de riesgos, inteligencia estratégica.

Para la mayoría de los organismos internacionales especializados en la materia, estos aspectos favorecen un comercio y tránsito seguro, donde se previene el tráfico ilícito de drogas por medio del comercio internacional, así como otras actividades delictivas asociadas. De ahí la necesidad de posicionar estos elementos como un común denominador en los diversos países que se han visto más afectados y vulnerables a ser parte del tráfico ilícito de drogas y actividades conexas.

Capítulo III: Procesos de los Actores Involucrados en la Prevención y Control en Puertos Aéreos

Objetivo: Identificar los procesos de los actores involucrados en la prevención y control del tráfico ilícito de drogas y actividades conexas, en el aeropuerto Juan Santamaría.

El presente capítulo contiene las respuestas de lo contemplado en las entrevistas, de los diversos actores que se identificaron tienen un papel relevante en el Aeropuerto Juan Santamaría, abordando diversos temas que permiten conocer la forma en la cual realizan su trabajo, con relación con aspectos de la prevención del tráfico ilícito de drogas y actividades conexas. Vale mencionar, que a pesar de que se consideraron dentro de la metodología entrevista a miembros de Fuerza Pública y la UCCAEP, no se obtuvo respuesta de estas.

Papel de las instituciones

PCD: el trabajo de la PCD en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (SJO) la detección de drogas, ya sea saliendo hacia Estados Unidos de América (EUA) o Europa o el resto de Suramérica o Centroamérica, así mismo lo que es la detección de dinero proveniente de ilícito de drogas, ya sea por capitales emergentes y/o legitimación de capitales. También la detección de drogas ingresando, y la detección intracorporal de las personas (óvulos o adherida a los cuerpos). Se cuenta con personal fijo 24/7, que se encarga de la revisión sistemática, para así realizar los decomisos y la detección de dineros o ilícitos provenientes del narcotráfico.

La **DIS** tiene como accionar la recopilación de información, entonces basados en la información proporcionada por el Departamento de Análisis, se genera información para otros usuarios. Se cuenta con personal fijo las 24 horas.

El **Ministerio de Salud** refiere que el papel de la institución es brindar apoyo en diversos aspectos, como el tema de medicamentos, inspecciones, atención de denuncias, identificación de productos de dudosa procedencia. En general, se da una regulación completa, que incluye inspecciones, verificaciones de las condiciones físico-sanitarias,

control de fármacos, inspecciones en atención a denuncias. En el momento de la entrevista no se contaba con personas en el aeropuerto.

La **Policía de Control Fiscal**, realiza inspecciones en exportación e importación (principalmente), para la verificación de las mercancías. La institución no cuenta con personal fijo en el aeropuerto Juan Santamaría.

El **Servicio Nacional de Vigilancia Aérea** refiere que su principal función es evitar cualquier acto de interferencia ilícita definido en tratados internacionales por medio de la base, asimismo, como policía preventiva, es cualquier tipo de manifestación de delito que se pueda dar, desde el más común hasta el más complejo. Se cuenta con personal fijo en el aeropuerto 24/7.

Aeris menciona que ellos son un gestor interesado, es un contrato de administración que se estableció en el 2009 entre el Estado costarricense por medio de la CETAC y Aeris Holding Costa Rica. La responsabilidad básica es el procesamiento de pasajeros a nivel de la terminal, los servicios que esos pasajeros requieran y el desarrollo de las infraestructuras, así como también, la comercialización de diferentes áreas, para generar ingresos, tanto para el Estado, como para la organización, en el sentido de generar inversiones. El control en la terminal aérea es responsabilidad del Estado, sin embargo, Aeris apoya y vigila, además brindan facilidades. Se cuenta con empleados directos y con empleados que son subcontratados.

COMEX no tiene presencia en el Aeropuerto Juan Santamaría. Se espera que, para el segundo semestre de este año, se tenga una participación, más diálogo, en la implementación de los comités locales de facilitación del comercio.

Dirección General de Aduanas refiere que el papel de ellos es el control de ingreso de mercancías, también la verificación de lo correspondiente a dinero declarado y de personas que no declaran. Se cuenta con personal 24/7.

La **Dirección General de Aviación Civil** menciona que ellos son el órgano fiscalizador, el cual fue creado junto con el contrato de versión interesada, y es un órgano encargado de verificar que se cumplan las condiciones pactadas entre el Estado y el gestor interesado en el aeropuerto. Si se cuenta con personal fijo en el aeropuerto, pero se encuentran en un área no restringida.

La **Policía Profesional de Migración y Extranjería** indica que ellos tienen la labor del control migratorio, ingreso y salida de las personas que se desplacen, tanto extranjeras como costarricenses, residentes, además, aleatoriamente se realizan operativos de revisión de estatus o de condiciones migratorias, en las inmediaciones del aeropuerto. De manera que la labor, se ha ido diversificando, en cuanto no solamente se autoriza en el mostrador de ingreso y salida, de cada uno de los pasajeros, sino de revisiones aleatorias en las inmediaciones del aeropuerto. Se cuenta con personal fijo en el aeropuerto, 135 personas.

SENASA refiere que se encargan de todo lo que son importaciones y exportaciones, de todo lo que son productos de consumo animal, biológicos, medicamentos, vacunas y animales vivos, así como también la inspección de pasajeros, lo que es el tema de equipajes, y también lo que es la desinfección de aeronaves, en general, el control sanitario de las mercancías (medicamentos veterinarios, algunos productos de molinería, alimentos de origen animal, entre otros). Se cuenta con personal 24/7 en la zona de inspección de equipajes.

El **SFE** describe que su función es garantizar que no ingresen, en la medida de lo posible, productos vegetales o de origen animal, que vayan a comprometer el patrimonio agropecuario del país, con alguna plaga no presente en el país, que podría poner en riesgo el patrimonio y el negocio de los productores, a los agricultores y las exportaciones costarricenses. Si se cuenta con personal fijo en el aeropuerto 24/7.

Personas, vehículos y/o transportes de alto riesgo

PCD menciona que es por medio de los oficiales que se realiza una inteligencia estratégica, que se detectan personas que pueden considerarse de alto riesgo. Cuando se detecta una persona de interés, se da seguimiento y se realizan entrevistas, hasta que se descarte que lleva algún tipo de ilícito relacionado con tráfico de drogas. La institución refiere que si cuentan con un plan (estrategia policial) para el manejo de personas y/o cargas potencialmente riesgosas para el tráfico ilícito de drogas y actividades delictivas relacionadas.

La **DIS** posiciona que se cuenta con un protocolo de actuación, el cual implica la coordinación con otras instituciones, cuando se identifican personas o cargas de alto riesgo. La institución refiere que ellos no intervienen a las personas directamente, únicamente manejan la información. Por lo tanto, siempre que se presente una situación de atención o intervención de personas, se coordina con las autoridades correspondientes. La institución refiere que si conocen sobre las modalidades especiales de ocultamiento de droga y dinero.

El **Ministerio de Salud** refiere que no se cuenta con un software para la identificación y selección de personas y/o cargas de alto riesgo para el tráfico de drogas y actividades conexas. Cuando se atiende una persona que se considera potencialmente riesgosa para el tráfico ilícito de drogas, es generalmente por solicitud de otra institución (apoyo por la identificación de ciertas sustancias) o por alguna denuncia.

La **PCF** no cuenta con un software para la identificación y selección de personas y/o cargas de alto riesgo para el tráfico de drogas y actividades conexas, sin embargo, sí se cuenta con los sistemas aduaneros y tributarios, y con los compañeros de inteligencia²,

² División de Inteligencia

que hacen monitoreo y seguimiento de ciertas cargas de interés. Cuando se identifican personas y/o cargas de alto riesgo (realizado por el Departamento de Análisis de la División de Inteligencia), se emite una alerta, lo cual direcciona la actividad que se realiza. Igualmente, en el día a día se realizan actividades más preventivas. No se cuenta con un plan de atención para el manejo de personas y/o cargas de alto riesgo para el tráfico de drogas y actividades conexas.

El **Servicio Nacional de Vigilancia Aérea** comentan que no cuentan con un software para la identificación y selección de personas y/o cargas de alto riesgo. Hay una coordinación policial, tanto preventiva como las policías investigativas, ya sea con PCD o con OIJ. Sí se cuenta con un plan de atención para el manejo de personas y/o cargas potencialmente riesgosas. El equipaje de mano, el 100% es inspeccionado por la máquina de rayos x.

La **DGA** menciona que no cuenta con un software para la selección de personas y/o cargas de alto riesgo, sin embargo, sí se cuenta con la Dirección de Riesgo. Cuando se ubica que una persona de interés viene, se da seguimiento para ubicar al pasajero, antes de que salga del aeropuerto, y se procede a realizar una revisión completa, y se procede, según lo que se identifique. Además, se coordina con otras instituciones, para que colaboren y brinden un criterio.

La **DGA** refiere que se cuenta con un protocolo de actuación, en general, no es específico para el tema de drogas, únicamente se considera lo que es el tema de dinero Art.35 de la Ley 8204, sin embargo, se cuenta con el apoyo de la PCD, para que colaboren cuando se da la identificación de estas sustancias. La definición de personas y/o cargas que serán revisadas es a partir del semáforo que brinda la Dirección de Gestión de Riesgo.

La **DGAC** posiciona que no cuenta con un software para la identificación y selección de personas y/o cargas de alto riesgo. Sin embargo, la Unidad de Seguridad de

la Aviación, es quien acredita a las personas que realizan actividades de seguridad, inspección de empleados, inspección de maletas, de equipaje facturado.

La **Policía Profesional de Migración y Extranjería**, indican que cuentan con sistemas que permiten guardar la información de los ingresos y salidas, así como para informar de posibles alertas, impedimentos de salida y entrada. Cuando se identifican personas o cargas de alto riesgo, se informa a otros cuerpos policiales, o se realiza una detención. Refieren no contar con un plan de atención para el manejo de personas y/o cargas potencialmente riesgosas para el tráfico de drogas, cuando se identifican estas situaciones, se refiere a la entidad competente.

SENASA no cuenta con un software propio para la identificación y selección de personas y/o cargas de alto riesgo, pero se reciben alertas internacionales de otros entes gubernamentales. La mayoría de las cargas se inspecciona, cuando viene establecido que se tiene que tomar una muestra, se le hace la toma de muestra respectiva. Se refiere que cuando se identifica droga en la zona de pasajeros, se le comunica a la PCD y a la policía aeroportuaria, SENASA no interviene. En el caso de dinero, se le comunica también a la Dirección General de Aduanas.

El **SFE** menciona que no cuenta con un software para la identificación y selección de personas y/o cargas de alto riesgo (tráfico de drogas y actividades conexas), se considera que está fuera de las competencias de la institución. Cuando se detectan un ilícito, se actúa inmediatamente in situ, llamando a los contactos de PCD en el aeropuerto y a Policía Aeroportuaria, a fin de que ellos controlen la situación. No se cuenta con un plan de atención para el manejo de personas y/o cargas potencialmente riesgosas para el tráfico ilícito de drogas, pues por competencia, no manejan ese tema, sin embargo, sí se tiene una coordinación con otras instancias, por lo que el plan de atención sería la coordinación inmediata con las instancias competentes (no se cuenta con un documento escrito, es un convenio de buena fe).

El **SFE** refiere que en el aeropuerto se revisa el 100% de los pasajeros. En el caso de importación y exportación de envíos comerciales, que no vienen a través de pasajeros, entra el concepto de riesgo, entonces dependiendo del país de donde venga la carga, dependiendo del exportador, y del importador que está trayendo esa carga, se elaboran perfiles de riesgo y también depende del producto. No se cuenta con un protocolo de indicadores de riesgo definido formalmente, pues las situaciones son muy cambiantes.

Actividades de premonitoreo

PCD indica que se realiza una inteligencia previa, se trabaja a base de objetivos, porque la cantidad de pasajeros es bastante. No hay un uso de tecnologías para el premonitoreo, sin embargo, Vigilancia Aérea sí cuenta con monitoreo por cámaras. **PCD** lo que realiza es un monitoreo con las aerolíneas, viendo las entradas o salidas de personas que se consideran de interés.

La **DIS** posiciona que sí cuenta con un software para la identificación y selección de personas y/o cargas que se consideran de alto riesgo. Se realizan actividades de seguimiento de acuerdo con las necesidades de departamentos de la oficina, normalmente se mantiene un control o monitoreo para buscar situaciones que afecten la operatividad del país, en materia de aviación. El aeropuerto cuenta con un sistema de monitoreo, alrededor de 800 cámaras, para controlar diferentes áreas del aeropuerto.

La **PCF** realizan actividades de premonitoreo, ya sea por una alerta o una denuncia. No se cuenta con tecnologías de detección para premonitorear las personas y/o cargas de alto riesgo.

El **Servicio Nacional de Vigilancia Aérea**, refiere que si realizan actividades de premonitoreo; se realiza una planificación, se hace un análisis de criminalidad, para el planteamiento de objetivos, según alertas que puedan combatirse. Se cuenta con un sistema de monitoreo.

La **DGA** no cuenta con información antes de que las personas lleguen. Lo que se ha realizado, es una base de datos, “viajero frecuente”, para identificar la regularidad en las acciones (mercancía no declarada).

La **Policía Profesional de Migración y Extranjería** menciona que lo que se realiza es una revisión de las listas de pasajeros, sobre todo en llegadas; esa información se revisa previamente, para identificar si hay alertas.

SENASA sí realiza actividades de premonitoreo, cuando se recibe una alerta, se realizan una inspección minuciosa del equipaje. Y en carga, se intenta inspeccionar la mayoría de cargas que ingresan al país, por un tema sanitario. Al tener los permisos de pre importación, hay un seguimiento y estudio previo a que ingresen las cargas.

El **SFE** menciona que no se realizan actividades de premonitoreo.

Uso de equipos no intrusivos

PCD refiere que sí cuentan con equipos no intrusivos, cuenta con escáner de equipaje, escáner valija, y perros especializados (son del Servicio de Vigilancia Aérea y de otro cuerpo del Ministerio de Seguridad Pública).

La **DIS** no cuenta con equipos no intrusivos.

La **PCF** únicamente cuenta con fibra óptica.

El **Servicio Vigilancia Aérea**, indica que cuentan con un full body scan, dos ion scan y perros antidrogas.

AERIS refiere que ellos sí consideran que los equipos no intrusivos facilitan el comercio seguro, y en general la tecnología (seleccionada de una manera correcta). Sin embargo, esta tecnología debe combinarse con un personal bien entrenado y enfocado, estos aspectos son la clave para el resultado.

COMEX menciona que sí consideran que los equipos no intrusivos facilitan el comercio seguro, pero para esto debe haber una gestión de riesgo real, sumada a una coordinación de fronteras.

DGA sí cuenta con equipo no intrusivo, pero pertenece al MAG, y es el funcionario del MAG quien puede detectar un maletín de interés para aduanas. La DGA no tiene manejo de los equipos, por lo que se depende del MAG, para la detección por medio de estos.

La **Policía Profesional de Migración y Extranjería** refiere que recibieron colaboración de los Estados Unidos, y cuentan con un dispositivo que les permite hacer una biometría.

SENASA se dispone de equipos no intrusivos, se cuenta con equipos de rayos x y dos unidades caninas, que pertenecen al SFE.

El **SFE** menciona que se cuenta con 4 máquinas de rayos x, y con dos unidades caninas. Igualmente se cuenta con un equipo en la terminal que atiende vuelos privados.

Uso de la información

PCD menciona que sí comparte información con fronteras, tanto nacionales como internacionales. Se comparte información tanto con compañeros de la misma PCD, como con otras autoridades, para entablar operaciones conjuntas (si fuera el caso), además se comparte información con instituciones homólogas. La información que se comparte son datos que se tengan que solicitar o se soliciten para poder realizar una mejor función laboral. Entre los países está España u otro país que requiere algún dato o que la institución necesite.

PCD refiere que no utilizan las declaraciones aduaneras de pre-salida y pre-llegada no se utilizan por el Covid, sin embargo sí se apoyan en la información de aduanas. La institución menciona que se cuentan con los datos del nombre del exportador y destinatario,

del propietario o su representante, y estos se verifican, de manera física, y se cuenta con un protocolo para esta verificación.

La **DIS** indica que se comparte información con fronteras. En el caso de las fronteras nacionales, se comparte información con Migración. En el caso de fronteras internacionales, se comparte con servicios homólogos u otros servicios con los que se tenga convenio. Las declaraciones de pre-salida y pre-llegada, son utilizadas en algunos casos, pero generalmente lo que se utiliza es la información que proporciona Aduanas. Además, se realizan verificaciones de la información, en físico.

El **Ministerio de Salud** posiciona que no comparten información (como área rectora), únicamente es el señor ministro quien está facultado para eso, por lo tanto, únicamente el nivel central, es el que tiene la potestad de hacer una coordinación fuera del nivel de cobertura de cada área o de cada región. Por medio de las citas aduaneras, es que le solicitan colaboración a la institución, e igualmente, es por medio de ellas, que el Ministerio realiza las debidas inspecciones. Se refiere que únicamente en las actas, es posible identificar la cantidad de inspecciones que se realiza por mes y por año.

La **PCF** describe que tienen relación con fronteras terrestres, principalmente con Panamá, igualmente se trabaja con Interpol, Migración, Policía Aeroportuaria y PCD. Sin embargo, no se comparte información con homólogos. Se refiere que se utilizan las declaraciones aduaneras como base para el trabajo, sin embargo, en el aeropuerto, es un poco difícil que la gente declare.

El **Servicio de Vigilancia Aérea**, refiere que se comparte información a nivel nacional e internacional, en temas de inteligencia, información para el análisis y alertas, esta información también se comparte con instituciones homólogas. Ya no se utilizan las declaraciones aduaneras, pues actualmente es voluntario.

AERIS menciona que no comparte información, aunque se tiene una relación de estrategias con el aeropuerto de Liberia.

La **DGA** refiere que se está en coordinación con fronteras, por ejemplo con Peñas Blancas, Canoas, sobre temas aduaneros. Pocas veces se tiene comunicación en referencia al tema de drogas. Se comparte información con instituciones homólogas. Por medio del sistema informático de Aduanas, es posible controlar el tránsito de una mercancía, y otros aspectos (trazabilidad). Las declaraciones emitidas por las personas/empresas sí son verificadas, pero no al 100%, sino, según las solicitudes de la Dirección de Riesgo. Sí se cuenta con los datos con respecto a la persona exportadora, destinatario, propietario, productos (estos datos se solicitaban antes de que los sistemas del Ministerio de Hacienda fueran hackeados). Además, se contaba con un manual de procedimiento, donde se establece la forma en la cual se debe realizar las verificaciones.

La **DGAC** menciona que se comparte información con el aeropuerto de Liberia, pues también se está en la obligación de fiscalizar lo que se hace allá, además, se pueden compartir buenas prácticas.

La **Policía Profesional de Migración y Extranjería** posicionan que, si se comparte información con fronteras, pues el sistema está enlazado, es el mismo sistema para fronteras terrestres, marítimas y aéreas. Además, se tiene contacto con aeropuertos como el de Panamá. Se comparte información con otras instituciones homólogas. Refieren que sí utilizan las declaraciones aduaneras, pero para entregárselas a los pasajeros, y no como insumo para la inspección.

SENASA indica que sí comparte información con fronteras, por ejemplo, cuando son animales vivos que están en movimiento de tránsito, se comparte la frontera por la que ingresó y la frontera por la que va a salir, o cuando se tienen alertas internacionales. La información compartida es principalmente con homólogos, o con la PCD, Policía Aeroportuaria, Migración, la DIS y el OIJ. Mencionan que las declaraciones aduaneras en pasajeros se eliminaron, lo que complica el trabajo a nivel de pasajeros.

El **SFE** refiere que si se comparte información en casos especiales. Por ejemplo, hay un organismo internacional de protección agropecuaria y está constituido por todos los países de Centroamérica, México, Panamá y República Dominicana, ellos tienen una página, para reportar hallazgos, sobre todo cuarentenario, de interés animal o vegetal, pero principalmente las instituciones de control fitosanitario, suben información ahí, desde el punto de vista de ilícitos agropecuarios. Igualmente, se tienen alertas de la Interpol, con relación a pasajeros sospechosos, que están siendo sometidos a seguimiento, por tráfico ilícito de especies vegetales en peligro de extinción, como especies animales. Se comparte información con homólogos, y con otras instituciones, principalmente la Interpol, la policía y la PCD. Se indica que las declaraciones aduaneras ya no se utilizan, y eran necesarias.

Evaluaciones de vulnerabilidad

PCD refiere que sí se han realizado evaluaciones de vulnerabilidad en el aeropuerto, con el Comité de Seguridad, en esta se emite una agenda para identificar qué se puede cambiar y qué se puede mejorar.

La **DIS** posiciona que sí han realizado evaluaciones de vulnerabilidad con respecto al tráfico, en tanto se recopila información y se tratan de detectar objetivos o personas que presenten esas condiciones, o que la misma infraestructura presente alguna condición para que se permita este tipo de ilícitos.

El **Ministerio de Salud**, no realiza evaluaciones de vulnerabilidad con respecto al tráfico de drogas y otras actividades asociadas, únicamente se considera el control de los estupefacientes y precursores.

La **PCF** refiere que no manejan el concepto de evaluaciones de vulnerabilidad con respecto al tráfico de drogas u otras actividades asociadas, sin embargo, sí se realiza una evaluación del riesgo a nivel general.

El **Servicio de Vigilancia Aéreo**, menciona que ellos realizan valoraciones de riesgo de vulnerabilidad. Refieren que en el Comité de Seguridad han venido posicionando la necesidad de realizar una valoración de riesgo a nivel nacional.

AERIS refiere que ellos nos un soporte, ellos se encargan de dar las herramientas.

La **DGA** indica que no se maneja el concepto de evaluaciones de vulnerabilidad.

La **DGAC** no maneja el concepto de evaluaciones de vulnerabilidad, pues considera que no es un tema de aviación civil.

La **Policía Profesional de Migración y Extranjería** no maneja el concepto de evaluaciones de vulnerabilidad.

SENASA no maneja el concepto de evaluaciones de vulnerabilidad con respecto al tráfico de drogas u otras actividades asociadas.

El **SFE** no maneja el concepto de evaluaciones de vulnerabilidad con respecto al tráfico de drogas u otras actividades asociadas.

Corrupción

PCD posiciona que ellos son vigilantes de que las cosas se hagan siempre de forma transparente y apegada a la ley. Además, sí se cuenta con un protocolo ante la identificación de corrupción dentro de las personas empleadas de la institución.

DIS refiere que sí se realizan acciones para atender estas situaciones, sí se cuenta con un protocolo.

El **Ministerio de Salud**, indica la existencia de la legislación que cubre a los funcionarios públicos en temas de corrupción y uso adecuado de los recursos. Además, en los últimos años, se han trabajado varias capacitaciones, en referencia al tema. Asimismo, se encuentra el Reglamento General que aplica para todos los funcionarios públicos, pero

también, hay un reglamento interno del Ministerio de Salud, donde está muy bien tipificado los derechos y los deberes, así como los actos de corrupción.

La **PCF** tiene una política de cero corrupción a lo interno de la institución, además se cuenta con una directriz ante la identificación de corrupción dentro de las personas empleadas.

El **Servicio de Vigilancia Aérea**, menciona que se cuenta con sistemas de control interno, los cuales son supervisados por medio de las jefaturas y los mandos medios, en búsqueda de evitar cualquier falencia o bache que se pueda dar. No se cuenta con un protocolo ante la identificación de corrupción dentro de las personas empleadas, se basan en el protocolo.

AERIS cuenta con programas para prevenir la corrupción entre las personas de la institución, además, se cuenta con políticas internas en caso de detectar corrupción dentro de las personas empleadas, además de las leyes locales.

COMEX refiere que ellos articulan para ayudar a otras instituciones, a trabajar en políticas relacionadas al tema. Dentro de la institución se tienen políticas en referencia a la trazabilidad de la información, todo debe quedar adecuadamente documentado.

La **DGA** cuenta con el Centro de Investigación del Ministerio de Hacienda, que generalmente realiza capacitaciones y charlas de temas de ética; además, cuando un funcionario ingresa, se hace una inducción sobre estos temas.

La **DGAC** refiere que, si se dan inducciones con respecto a la ley de control interno, y todo lo que tiene que ver con esta ley, así como la forma de vida y de comportamiento que deben tener los funcionarios públicos. Se cuenta con un sistema de mejoramiento de la calidad.

La **Policía Profesional de Migración y Extranjería** mencionan que han emitido circulares y políticas en torno al tema de la corrupción, sin embargo, no se le ha dado un

seguimiento constante. Se intenta recordar los valores institucionales de manera constante. Además, existe una política de no a la corrupción. Se considera que hace falta gente para estar dedicado al tema.

SENASA indica que no tienen un programa como tal, para la prevención de la corrupción, sin embargo, trabajan en capacitación, y un aspecto más verbal. Además, se cuenta con las políticas internas del Ministerio de Agricultura y Ganadería.

El **SFE** menciona que no existen programas establecidos para prevenir la corrupción. Cuando se realizan las entrevistas para contratar personal, se solicita la hoja de delincuencia, y se da un seguimiento a este tipo de actividades, si tiene la hoja de delincuencia manchada, no es sujeto de contratación. Ya contratado lo que se realizan son supervisiones y evaluaciones de desempeño (es más que todo del cumplimiento de las funciones). Igualmente se reciben denuncias de pasajeros o terceros (se cuenta con una oficina que atiende estas denuncias).

Inspección de vehículos y/o transportes

PCD comenta que sí cuenta con un protocolo de inspección de cargas y personas. Se realizan inspecciones no intrusivas, secundarias, físicas, y se cuenta con un protocolo para cada tipo de inspección. La institución cuenta con datos con respecto a la cantidad de inspecciones que se realizan por mes y por año, y cuentan con el dato de personas /cargas que han sido utilizadas para el tráfico de drogas, armas y/o dinero.

PCD menciona que en promedio una inspección a una persona tarda de 5 a 20 minutos. En el caso de la carga, depende de la cantidad de la carga o el volumen, puede ser de media hora a una hora.

La **DIS** posiciona que sí se realizan inspecciones de cargas y personas, y se cuenta con un protocolo para la realización de estas intervenciones, las cuales se realizan en

conjunto con otras autoridades. Se realizan inspecciones no intrusivas, secundarias y físicas. Las personas y/o cargas a ser revisadas, se definen por información recibida.

La **DIS** menciona que no se cuenta con los datos con respecto a la cantidad de inspecciones que se realizan por mes y por año, sin embargo, si cuentan con el dato con respecto a la cantidad de personas y/o cargas que han sido utilizadas para el tráfico de drogas, armas o dinero.

El **Ministerio de Salud**, refiere que, al no tener personal de planta, no se cuenta con un protocolo de inspección.

La **PCF** sí cuenta con un procedimiento para la inspección de cargas y personas, sin embargo, no cuentan con un protocolo para cada tipo de inspección. Se realizan inspecciones no intrusivas, secundarias y físicas. Sí se cuenta con datos con respecto a la cantidad de inspecciones que se realiza por mes y por año. El tiempo de inspección es muy variable, depende de la cantidad de maletas, el tipo de mercancías, pero una persona en promedio tarda de 30 minutos a 1 hora.

El **Servicio de Vigilancia Aérea**, mencionan que ellos no ven cargas, únicamente se realizan labores preventivas en los sectores de carga, se realizan inspecciones aleatorias, pero no se tiene un control de la carga. Se da un enfoque en equipaje de mano y equipaje facturado. Se cuenta con procedimientos de inspección formalmente definidos. Se realizan inspecciones no intrusivas, secundarias y físicas y se cuenta con un procedimiento para cada tipo de inspección. Se cuenta con datos estadísticos con respecto a la cantidad de inspecciones que se realizan por mes y por año, además, se cuenta con datos con respecto al porcentaje de personas/cargas que han sido utilizadas para el tráfico drogas, armas y/o dinero.

El **Servicio Nacional de Vigilancia Aérea**, refiere que en promedio tarda de 1 a 5 minutos inspeccionando una persona/carga.

La **DGA** realiza inspecciones físicas y documentales, y se cuenta con un protocolo para cada tipo de inspección. No hay coordinación con otras instituciones para definir cuales personas/cargas serán revisadas. Si se cuenta con datos estadísticos con respecto a la cantidad de inspecciones que se realizan por medio y por año. Se lleva un control de lo que se va detectando, diariamente; cuando se detecta dinero, se realizan actas de decomiso.

La **DGA** menciona que el tiempo de inspección depende, pero generalmente es rápido. Sin embargo, cuando se requiere una revisión detallada, física y cuando hay dinero, se puede tardar hasta 2 horas en el trámite. En mercancía puede tardar unos 5 o 10 minutos, sin embargo, depende de la cantidad de bultos, pues hay pasajeros que traen hasta 20 bultos. Cuando es carga, en la parte de mercancías, se tarda un poco más, pues se requiere que están varias personas presentes, y depende también de la cantidad de mercancía. Si es un contenedor completo, puede tardar 1 o 2 días (el manual de procedimientos establece 48 horas para las revisiones físicas).

La **DGAC** indica que no se cuenta con datos estadísticos con respecto a la cantidad de inspecciones que se realizan por mes y por año.

La **Policía Profesional de Migración y Extranjería** refiere que se tiene un procedimiento de revisión de personas y sus documentos, no formalmente establecido, pero a los oficiales, a través de la capacitación que se les da al inicio, se les enseña la dinámica. Se realizan inspecciones documentales y físicas. Se atienden las personas a como vayan llegando, se revisa el 100% de los vuelos que llegan, las personas que están en tránsito se revisa aproximadamente un 5%.

La **Policía Profesional de Migración y Extranjería**, sí cuenta con datos con respecto a la cantidad de personas que se inspeccionan por mes y por año. El tiempo promedio de inspección es muy variable, en una persona que tenga todos los requisitos puede tardar de 30 a 45 segundos, y los que requieren visa, entre 1 y 1.5 minutos. Si una persona tiene faltantes en la documentación o actitud sospechosa, puede llevar desde

minutos hasta horas. Pero en promedio se puede durar de 1 a 3 minutos en la atención de un pasajero.

SENASA mencionan que sí existen procedimientos de inspección (hay un procedimiento dirigido a los pasajeros sobre qué pueden y qué no pueden traer, igualmente hay un procedimiento sanitario en tema de cargas). Se realizan inspecciones intrusivas, no intrusivas y documentales. Sí se cuenta con datos con respecto a la cantidad de inspecciones que se realizan por mes y por año, sin embargo, no se cuenta con estadística con respecto a la cantidad de personas/cargas que han sido utilizadas para el tráfico de drogas, armas y/o dinero en el aeropuerto.

SENASA indica que el tiempo promedio de inspección varía mucho, puede ser desde 10 a 15 minutos, hasta una hora y hora y medio, en el caso de pasajeros. En el caso de las mercancías, varía mucho, pues no todos los almacenes fiscales tienen la misma rapidez, puede llevar de media hora a cuarenta minutos, o se debe esperar a que la carga se presente.

El **SFE** refiere que cuentan con un procedimiento de inspección de pasajeros (ha pasado filtro de gestión de calidad). La institución realiza inspección no intrusiva e inspección física. Se cuenta con un protocolo definido para cada tipo de inspección, el de Unidades Caninas tiene un procedimiento independiente, y el de revisión de equipajes, aborda en un solo procedimiento inspección intrusiva y no intrusiva.

El **SFE** cuenta con datos estadísticos con respecto a la cantidad de inspecciones que se realiza por mes y por año. Mensualmente se define el número de pasajeros atendidos y el número de kilos de productos decomisados, sin embargo, no se cuenta con datos con respecto al porcentaje de personas/cargas que han sido utilizadas para el tráfico de drogas, armas y/o dinero en el aeropuerto.

El **SFE** refiere que en inspección del equipaje de personas, se tarda de 10 a 15 segundos (inspección no intrusiva), si se requiere una inspección intrusiva, se tarda de un

minuto y medio, dos minutos máximo. El pasajero como tal no se revisa, a menos que la unidad canina lo marque. En las cargas comerciales es muy variable, una vez que se revisa la parte documental, puede tardar de 15 minutos a 3 horas.

Indicadores de riesgo

PCD refiere que en el caso de personas, se realiza una entrevista, y de ahí se determina el interés. Si lleva algún tipo de ilícito, se comunica con el Ministerio Público, para proceder con lo que ellos demanden como elección funcional.

PCD menciona que existe una serie de indicadores de riesgo en los cuales ellos se basan para proceder y realizar su trabajo. Refieren conocer sobre las modalidades de ocultamiento de droga y dinero.

La **DIS** comenta que sí cuenta con un protocolo de indicadores de riesgo para el tráfico de drogas y actividades conexas.

La **PCF** define las personas y/o cargas que serán revisadas, por un tema de riesgo, ya sea por alerta o por una denuncia, las acciones que se realizan en el aeropuerto, son dirigidas (implican inteligencia estratégica). Se cuenta con un documento que refiere al tema de riesgo, además se cuenta con la experticia que se va obteniendo y con algunas indicaciones o generalidades que brinda la institución como tal. Si se cuenta con capacitaciones sobre modalidades especiales de ocultamiento de droga y dinero, se considera que es necesario más experticia y más capacitación, pero si se cuenta con una noción básica.

El **Servicio de Vigilancia Aérea**, menciona que ellos realizan, como funcionarios, un curso de evaluaciones de riesgo, entonces se sigue ese procedimiento cuando se realiza el análisis. Se refiere que tienen conocimiento con respecto a las modalidades especiales de ocultamiento de droga y dinero. Refieren que se reúnen, realizan mesas de trabajo, donde se plantean objetivos.

La **DGA** refiere que es la Dirección de Riesgo la que se encarga de los indicadores de riesgo. Se menciona que no han recibido capacitaciones en referencia a modalidades especiales de ocultamiento de droga y dinero, sin embargo, algunos funcionarios, por la experiencia, tienen conocimiento en el tema.

La **DGAC** como órgano fiscalizador, no tiene la función de conocer sobre las modalidades especiales de ocultamiento de droga y dinero. Sin embargo, en el Comité de Seguridad, discuten y aprueban temas que tienen que ver con la seguridad de la aviación civil, pero también con el tema policial.

La **Policía Profesional de Migración y Extranjería** menciona que no se cuenta con un protocolo de indicadores de riesgo. Refieren que no se cuenta con capacitación en referencia a las modalidades especiales de ocultamiento de droga y dinero.

SENASA intenta inspeccionar todas las cargas que ingresan, al igual que las personas. Refieren que se cuenta con una parte de análisis de riesgo, en el caso de la mercancía, cuando una persona solicita el permiso de importación, se gira un documento donde se indica lo que es inspección y tomas de muestra, y en el caso de personas, todas las personas deben pasar por un mínimo, que es la revisión por rayos x, las inspecciones con perros de manera aleatoria, y lo que es marcado por las máquinas de rayos x o por los perros, se revisa de manera intrusiva. No se cuenta con capacitación formal sobre el tema de modalidades especiales de ocultamiento de droga y dinero, cuando se han presentado situaciones, los compañeros de PCD y OIJ intentan explicar la situación (a los compañeros que están en la zona de rayos X).

El **SFE** refiere que en algún momento se les capacitó (a los funcionarios de equipaje), en un curso sobre detección de armas. Además, por experiencia, los funcionarios han aprendido a detectar dobles forros, dólares, droga, entre otros. Se considera necesario un refrescamiento a estas temáticas, pues en los últimos dos años no se ha tenido.

Recursos humanos, tecnológicos y económicos

PCD considera que les hace falta personal para realizar las inspecciones, pero con lo que cuentan hacen lo mejor que se puede, si contaran con una mayor cantidad de oficiales la labor sería mucho mejor. Consideran que requieren 6 oficiales más por turno, aproximadamente. Se considera que la tecnología siempre es cambiante y siempre van adelante lo que son todos los sistemas tecnológicos, por lo que siempre hace falta irse actualizando con respecto al tema. Con respecto a los equipos no intrusivos, ellos consideran que se requieren, pues facilitan la función.

PCD si cuenta con un espacio físico destinado para las inspecciones. Las personas se inspeccionan en oficinas, y las cargas, en almacenes fiscales. Posicionan que si han definido formalmente cuál es la necesidad de recurso humano, económico y tecnológico.

La **DIS** comenta que les falta recurso humano, al menos unas 8 personas más. Se considera que hacen falta muchos recursos económicos y tecnológicos. En cuanto a espacio físico, se considera que se cuenta con un buen espacio y se ha definido formalmente, la necesidad de recursos que se tiene.

La **PCF** menciona que no cuentan con el personal necesario para realizar las inspecciones. Es necesario personal fijo en el aeropuerto, se considera necesario de 8 a 16 personas como mínimo, para trabajar en el aeropuerto 24/7. Se considera que los recursos económicos y tecnológicos son insuficientes, hay poca tecnología. Se cuenta con un espacio físico compartido, cuando se requiere alejar a la persona por alguna razón, se solicita apoyo a vigilancia aérea, para que ellos faciliten algún espacio. En el aeropuerto, no se cuenta con un espacio específico, ni una oficina, ni una bodega, ni un espacio para trabajar o dejar mercancías decomisadas. No se ha definido, formalmente, cuáles son las necesidades de recursos para el aeropuerto.

El **Servicio Nacional de Vigilancia Aérea**, refiere que les hace falta personal. Se requieren 120 oficiales más. Se requiere más equipo tecnológico, y recursos económicos

para darle tratamiento a equipos donados. Si se cuenta con un espacio físico destinado a la revisión de personas y cargas. Se ha definido formalmente la necesidad de recursos.

La **DGA** comenta que tienen un personal demasiado limitado. Se requieren unas 18 personas, de modo que hayan 4 por turno. No se cuenta con aparatos tecnológicos que faciliten la labor, no se cuenta con equipos no intrusivos. El espacio físico con el que se cuenta es pequeño. Cada año, cuando se realiza la planificación, se informa sobre la necesidad de recursos.

La **Policía Profesional de Migración y Extranjería** refiere que no se cuenta con personal suficiente para realizar las inspecciones. No se cuenta con los recursos tecnológicos y económicos para realizar inspecciones, se necesita más, en el momento de la entrevista referían carencia de impresoras, problemas con computadoras, escáner. No se cuenta con un espacio específico para la revisión de personas (al momento de la entrevista ya se había solicitado al gestor). Refieren que sí se ha definido formalmente, la necesidad de recursos.

SENASA menciona que no cuenta con el personal necesario para realizar las inspecciones, se considera que mínimo en la zona de inspección de equipajes, se requieren de 5 a 7 personas más. Consideran que sí cuentan con los recursos tecnológicos para hacer las inspecciones, en temas económicos, SENASA se ha visto expuesta a recortes presupuestarios bastante serios, los cuales afectan su labor. Se refiere que sí se han definido formalmente, las necesidades de recursos que se tiene.

El **SFE** sí cuenta con el personal necesario para realizar las inspecciones, además, el personal tiene la posibilidad de apoyar a SENASA (formalmente establecido). Se considera que sí se cuenta con los recursos tecnológicos y económicos para realizar las inspecciones, se cuenta con escáner de última tecnología, que discriminan entre orgánico e inorgánico, a colores, son rápidos, se les da mantenimiento preventivo y correctivo. Las unidades caninas también, pasan en permanente capacitación, pues se tiene un convenio

con el Ministerio de Seguridad Pública. Si se cuenta con un espacio físico destinado específicamente a la revisión de maletas. En el caso de los almacenes fiscales, no se cuenta con espacios exclusivos para la institución, las terminales de exportación, si cuentan con salas adecuadas para el trabajo de la institución. Además, en el aeropuerto se cuenta con el laboratorio nacional de diagnóstico.

Trabajo interinstitucional

PCD menciona que se coordina con aerolíneas, para que ellos brinden la lista de pasajeros. Se coordina con los almacenes fiscales, los cuales brindan información sobre carga, y con otras instituciones del Estado, por ejemplo, con la Unidad Canina, Vigilancia Aérea.

PCD trabaja con otras autoridades, sin embargo, este trabajo no está formalmente definido, sin embargo, sí hay comisiones donde se trabaja en equipo. Se menciona que la coordinación con otras autoridades es muy buena. La institución refiere que generalmente se trabaja de manera individual, pero se tiene cerca el apoyo de la Unidad de Vigilancia Aérea y si se requiere, la Unidad Canina.

La **DIS** coordina con las instituciones, según la competencia de cada una. Se refiere que forman parte de un grupo que coordina asuntos migratorios, policiales y otros asuntos con otros países.

El **Ministerio de Salud**, refiere que se han realizado coordinaciones con la gente de Vigilancia Aérea, para realizar algunos trabajos, de carga aérea. Además, se trabaja de una manera preventiva, y se realizan monitoreos, los cuales permiten detectar ciertas cargas de interés. Igualmente, se han realizado coordinaciones con Aduanas. Igualmente se ha trabajado en conjunto con Migración.

La **PCF**, describe que se da coordinación con Migración, Vigilancia Aérea, Interpol y PCD. Son parte de AIRCOP³, donde se está en proceso de capacitación principalmente.

El **Servicio Nacional de Vigilancia Aérea** sí tiene coordinación con todas las instituciones. Forman parte de los subcomités de seguridad, ellos forman parte del Comité de Seguridad y el de Operadores, entre otros. Además, están en proceso de incorporación al grupo AIRCOP, además se tiene contacto con la Interpol.

AERIS forma parte de los subcomités que se encuentran en el aeropuerto, formando parte del 100% de los comités.

La **DGA** refiere que hay una coordinación con instituciones, y se atiende en conjunto, igualmente en ocasiones otra institución informa para que la DGA actúe, o la DGA solicita apoyo a otra institución. Se menciona que son parte del programa AIRCOP (se está definiendo), también se forma parte de los comités en el aeropuerto, como el Comité de Seguridad y Facilitación así como del Comité de Carga.

La **DGAC** posiciona que participan en los Comités de Seguridad y en Comité de Operadores. En estos comités se ven temas varios, incluyendo el nivel policial, porque participan casi que todas las autoridades.

La **Policía Profesional de Migración y Extranjería**, menciona que en ocasiones se hacen perfilamientos con Vigilancia Aérea, con PCD, o cuando se realiza algún operativo. Refieren que forman parte del Comité de Seguridad y Facilitación y de otros

³ AIRCOP es un proyecto implementado por UNODC en asociación con INTERPOL y la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Su objetivo es crear grupos operativos inter agenciales para fortalecer las capacidades de los aeropuertos internacionales para detectar e interceptar drogas, otros bienes ilícitos y pasajeros de alto riesgo, incluidos los combatientes terroristas extranjeros, en los países de origen, tránsito y destino con el objetivo general de interrumpir las redes delictivas transnacionales. (UNODC,2022)

subcomités de seguridad de empresas privadas (todos estos trabajan en función del Comité de Seguridad), además de la comisión institucional de seguimiento aéreo.

SENASA no se realiza una coordinación con otras instituciones para definir cuáles personas/cargas serán revisadas, únicamente en ocasiones se coordina con el SFE. Forman parte de varios comités, el de Seguridad, el de Operadores Aeroportuarios, Comité de Carga, Comité de Facilitación, Comité de Traspaso de Poderes. Esos comités están conformados por las instituciones gubernamentales, AERIS, y por ejemplo en el de operadores, hay un representante de las líneas aéreas, así como de Aviación Civil y torre de control también.

El **SFE** menciona que se coordina estrechamente con aduanas. Se cuenta con equipos de trabajo formalmente establecidos con SENASA y con el Ministerio de Seguridad Pública. Además, hay un Comité de Operadores, un Comité de Seguridad (conformado por las autoridades que funcionan en el aeropuerto), también el Comité de Facilitación del Comercio. Esos 3 tienen reglamento, y hay reuniones todos los meses.

Comercio seguro

AERIS refiere que ellos brindan asistencia al gobierno para la implementación de estrategias.

COMEX posiciona que es desde el enfoque de facilitación del comercio, que se logra una reducción de los tiempos y los costos, además de que se reducen los espacios de corrupción y se trabaja para garantizar la seguridad de la cadena logística. Se propicia una gestión coordinada de frontera, y una buena gestión del riesgo. Se requieren perfiles de riesgo, compartir información, plataformas seguras. Se requiere la automatización y digitalización, la reducción de los espacios de subjetividad, pues la subjetividad puede convertirse en corrupción. Se requiere que haya una única plataforma, donde esté de manera segura la información, y que las instituciones de control puedan compartirse

información, para la gestión de riesgo. La gestión de riesgo implica tener ciertos criterios que se actualicen de manera permanente.

COMEX menciona que se deben hacer estudios de tiempo, pues si el tiempo es mayor, debería traducirse en seguridad en la cadena logística, pues si el tiempo que se está invirtiendo de más, no es por un tema de seguridad, esto puede estar abriendo ventanas a la subjetividad, aspecto que puede convertirse en corrupción.

COMEX facilita espacios para que las empresas fortalezcan la seguridad en la cadena logística. Se realizan actividades de capacitación, articulación, para el enriquecimiento de los procesos. Se incluyen instituciones del Estado y sector privado.

Capítulo IV: Corroborar la Aplicación de la Normativa y las Buenas Prácticas Internacionales

Objetivo: Corroborar la aplicación de la normativa y buenas prácticas internacionales en el Aeropuerto Juan Santamaría, para la prevención y control del tráfico ilícito de drogas y actividades conexas.

1.Trabajo interinstitucional

El trabajo interinstitucional se considera como un elemento clave para la prevención y control del tráfico ilícito de drogas y otras actividades conexas. Vale mencionar, que en el Aeropuerto Juan Santamaría se identifican instituciones que trabajan de una manera coordinada, como lo son el SFE y SENASA, el SFE y Aduanas, PCD y el Servicio de Vigilancia Aérea, además, se identifica que la mayoría de instituciones solicita el apoyo a la PCD y/o al Servicio de Vigilancia Aérea en caso de identificarse drogas, sin embargo, esta coordinación no está formalmente establecida, y en ocasiones, tampoco está definida de una manera formal, en los planes de atención de las instituciones.

Igualmente, se identifica que las coordinaciones que realizan las instituciones, en su mayoría, no están definidas formalmente (cuando se requiere un apoyo de otra institución), por lo que depende de la “buena fe” de la otra institución, así como de la disponibilidad de la misma (considerando que, en la mayoría de las instituciones, a excepción del SFE, refieren que los recursos humanos, económicos y tecnológicos son insuficientes).

Se debe mencionar, que la existencia de comités y subcomités en el aeropuerto, es un aspecto que favorece el comercio seguro; esto considerando que se reúnen todas las autoridades, y otras instancias (por ejemplo AERIS y los operadores), en estos se tocan diversos temas, según el comité. Vale mencionar que uno de los comités que se rescata como de mayor importancia, es el de seguridad, pues, según lo que refieren las instituciones, se tocan temas que competen a la temática de drogas y dinero.

La existencia de estos comités se rescata como una buena práctica que se está desarrollando en este espacio físico, donde según han referido las instituciones, una de las principales situaciones que ocurre, es la identificación de dinero no reportado.

Por lo tanto, a pesar de no existir documentos formalmente establecidos en todas las instituciones entrevistadas, donde se detalle el tipo de colaboración que ofrecerán las instancias, el tener espacios (comités y subcomités) favorece las coordinaciones que se puedan desarrollar y el apoyo que se pueda brindar.

Se rescata que varias instituciones mencionaron que están solicitando o están en proceso de consolidar apoyos con otras instancias, pues esto permite que el trabajo en conjunto que se vaya a realizar realmente responda a un protocolo, un procedimiento o un plan, favoreciendo un accionar más fluido, y que no dependa únicamente del funcionario en turno, sino que todo el personal conozca el procedimiento que debe realizar.

2. Coordinación internacional

Se identifican pocas coordinaciones a nivel internacional, la mayoría de las coordinaciones o información que se comparte es con fronteras nacionales, y con instituciones homólogas. Se rescata que algunas instituciones refieren AIRCOP, pero comentan que es un programa que está en proceso de consolidarse.

Instituciones como el SFE también forman parte otros grupos, donde se comparten alertas principalmente a nivel centroamericano, esta cooperación está definida, y facilita que la información sea compartida en tiempo real, propiciando acciones para atender la/las situación/es reportadas.

Considerando la cantidad de vuelos y pasajeros que se atiende diariamente en el Aeropuerto Juan Santamaría, una coordinación internacional con diversas fronteras (no sólo de América Latina y Estados Unidos), puede favorecer una revisión de pasajeros y

cargas más coordinada, y basada en inteligencia estratégica; donde se trabaje por medio de alertas, denuncias, información compartida.

La coordinación internacional debe estar formalmente establecida, de modo que se favorezcan procesos que estén definidos por medio de protocolos y de procedimiento, de modo que todas las personas funcionarias conozcan la forma en la cual se debe de realizar una acción, y que no dependa únicamente del funcionario en turno.

En un espacio físico como lo es el Aeropuerto Juan Santamaría, donde se reciben vuelos de múltiples países, y que también salen vuelos a diversos destinos, la coordinación con todos los países, pero principalmente con aquellos donde se ha detectado que son los principales destinos del tráfico ilícito de drogas o de tránsito de dinero en cantidades mayores a lo establecido en la Ley 8204, por ejemplo los países europeos y Estados Unidos, donde el valor de las drogas es superior, o los países del Cono Sur, de donde proviene principalmente la droga, y donde se espera que llegue el dinero proveniente de otros espacios.

El estudio de las rutas de donde provenía la droga decomisada o el dinero identificado, permiten priorizar los países con los cuales se torna necesario el establecimiento de canales de comunicación más rápidos, o establecer un programa en específico, donde se compartan posibles alertas, a fin de que los recursos humanos prioricen la atención ante estas situaciones que provienen de inteligencia estratégica, asegurando la utilización del recurso humano de manera eficiente (partiendo del entendido que a excepción del SFE, las autoridades de control refirieron recursos humanos insuficientes).

La cooperación internacional debe tener un canal de comunicación común, donde permita que todos los países que forman parte refieran información de importancia, que pueden ser alertas o información para dar seguimiento, en tiempo real, facilitando que los esfuerzos de los países que forman parte, estén enfocados en aquellos

vuelos/personas/cargas, que se han identificado pueden ser riesgosas para el tráfico de drogas u otras actividades asociadas.

3. Uso de herramientas tecnológicas

Las herramientas tecnológicas, como bien lo posicionó COMEX son un instrumento que puede facilitar el comercio seguro, sin embargo, por sí solas no son funcionales. Se requiere el uso de herramientas tecnológicas como un apoyo a las funciones que realizan las diversas entidades, no sólo de control, sino también de promoción del comercio.

Herramientas como equipos de inspección no intrusivos, unidades caninas, software para el premonitoreo, sistemas de alerta, entre otros, son funcionales para las entidades siempre y cuando vayan de la mano con una gestión de riesgo que trascienda a la institución, y que sea una gestión de riesgo nacional, donde sea posible identificar el tráfico ilícito de drogas y otras actividades conexas como un riesgo para múltiples instituciones, y que por tanto, sea posible un establecimiento de actividades en respuesta al riesgo que no implique únicamente a las instituciones que han sido históricamente designadas a esta función, como lo es la PCD y el OIJ; sino que se incorporen otras autoridades, que de manera indirecta están vinculadas, y por su cotidianidad, esta actividad delictiva se presenta.

Las herramientas tecnológicas deben ser utilizadas desde una inteligencia estratégica, que considere no sólo lo que la experiencia ha definido para cada una de las instituciones, sino lo que las buenas prácticas a nivel internacional han recomendado. Donde la revisión intrusiva y no intrusiva de pasajeros/maletas/cargas, esté definida según el riesgo que representa, considerando aspectos como el país de destino o el país de donde proviene, historial de la persona/exportador/importador, producto de la carga, entre otros elementos.

Las mesas de trabajo interinstitucionales, se conciben como una excelente oportunidad para compartir experiencias y buenas prácticas, las cuales pueden considerarse para establecer qué cargas, personas y/o maletas serán revisadas.

Se concibe que las herramientas tecnológicas facilitan las labores de las instituciones, en tanto permiten una mayor eficiencia del personal, partiendo del entendido que la mayoría de las autoridades entrevistadas refirió no contar con el personal necesario para realizar las inspecciones, por lo que aspectos como equipos no intrusivos, o software para el premonitoreo, serían insumos que facilitarían la labor y que permitirían un mejor y mayor alcance.

Se identifican algunas instancias como el SFE, SENASA, el Servicio Nacional de Vigilancia Aérea, que cuentan con múltiples recursos a nivel tecnológico, mientras que otras instituciones que tienen una labor sumamente relevante como Aduanas, no cuenta ni con los insumos más básicos para realizar sus funciones, y dependen de la colaboración de otras instituciones para poder realizar su trabajo, colaboración que además depende de la “buena fe” de los funcionarios.

Por lo tanto, comprendiendo la diferencia sustantiva que tienen las instancias en cuanto a recursos tecnológicos, es que el trabajo interinstitucional, definido formalmente, representa una oportunidad de mejora en las actuaciones que se desarrollan en el Aeropuerto Juan Santamaría, de modo que la diferencia en acceso a recursos tecnológicos no sea un impedimento para que las autoridades que se encuentran en este espacio físico actúen de la manera que su normativa lo establece.

4. Gestión de riesgo

Las entrevistas permiten definir, que el punto donde se encuentran más vacíos es en la gestión de riesgo. Lamentablemente, la mayoría de las instituciones refiere que no se han realizado evaluaciones de vulnerabilidad en el Aeropuerto Juan Santamaría, aspecto que puede referir, que la gestión de riesgo no se está realizando de una manera

adecuada, en tanto no se considera el espacio físico donde se labora, y que se conoce que posee diversos riesgos principalmente en temas de tráfico ilícito de drogas y dinero, entre otros que pueden definirse, según las competencias de cada institución.

La gestión de riesgo permite la maximización de recursos, en un entorno donde los recursos económicos, humanos y tecnológicos son insuficientes; en tanto se logran planificar las acciones, y establecer actividades en respuesta al riesgo, las cuales permiten no sólo prevenir la materialización de los riesgos, sino también, tener posibles acciones en caso de que el riesgo ocurra.

Como se mencionó anteriormente, la gestión de riesgo debe ser nacional, y no por instituciones, en tanto se logran mapear múltiples situaciones, en las que las instituciones pueden realizar un trabajo en conjunto, que permita una adecuada planificación y atención del riesgo, velando por cumplir más allá de las actividades propias de cada institución, por una seguridad para el territorio costarricense.

La gestión de riesgo, además, debe verse como un ejercicio que se realiza comprendiendo el entorno inmediato de la institución, la experiencia de cada institución, y la cotidianidad, deben ser un insumo que se tome en cuenta, de ahí la importancia de que se consideren no sólo los jefes, sino el personal técnico, quien suele conocer con una mayor cercanía, la cotidianidad de la institución, y a forma en la cual se desarrolla el equipo de trabajo en diversos contextos.

Asimismo, es importante que se conciba la gestión de riesgo como un ejercicio en continua construcción y reconstrucción, y no como un producto terminado, considerando que la realidad está en constante cambio, y que los grupos delictivos están en constante modificación de sus tácticas para el tráfico ilícito de drogas y otras actividades delictivas asociadas.

Lograr una gestión de riesgo coordinada, que contemple la realidad inmediata y las distintas situaciones que median la realidad costarricense y los aspectos a nivel

mundial, que inciden en la cotidianidad de Costa Rica, debe ser una meta nacional, considerando la relevancia que tiene el país, como “puente” con otras latitudes en temas de tráfico ilícito de drogas y dinero.

5. Inteligencia estratégica

Se identifican algunas instituciones, que realizan una inteligencia estratégica importante, como la PCD y el Servicio de Vigilancia Aérea. Otras instituciones, por el contrario, priorizan la revisión de personas al 100%, como lo es SENASA y el SFE. Como bien lo indicaban algunas de las instituciones, el flujo en Aeropuerto Juan Santamaría es bastante, y por ende, en ocasiones, la revisión del 100% de los pasajeros, de sus maletas documentadas y de la carga, se torna imposible, independientemente de los recursos humanos con los que cuentan las instituciones.

Considerando estos aspectos, es que se torna indispensable la realización de una inteligencia estratégica, que permita definir cuáles pasajeros, equipaje y cargas deben ser revisados, utilizando eficientemente los recursos con los que se cuenta. Se debe mencionar, que como bien lo indican las instancias entrevistadas, estas deben también cubrir la terminal doméstica, por lo que nuevamente, se posiciona la relevancia de que las revisiones que se realicen estén mediadas por una inteligencia estratégica que definió que se consideraban de riesgo.

Se debe agregar, que según refieren la PCD y el Servicio de Vigilancia Aérea, la terminal doméstica implica una labor importante, en tanto la experiencia les ha evidenciado, que el ingreso de dinero (no reportado) es una situación común, por lo que se ha requerido destinar a personal, para cubrir esta zona. Igualmente, la identificación de dinero ha implicado tener que trasladar personal del Aeropuerto Juan Santamaría, para cubrir adecuadamente la detección de estos bienes. Por lo tanto, una adecuada inteligencia estratégica, debe permitir destinar los recursos de forma adecuada, para cubrir las necesidades en la terminal doméstica, según la experiencia que se ha adquirido, y

realizando una adecuada gestión de riesgo, que facilite la identificación de aquellos vuelos que se consideran de alto riesgo para el tráfico ilícito de drogas y otras actividades asociadas.

La inteligencia estratégica, va de la mano con todos los puntos abordados anteriormente, pues implica no sólo una adecuada gestión de riesgo (que sea nacional y no por institución), sino que requiere un trabajo coordinado con entidades nacionales e internacionales, y un uso de herramientas tecnológicas que facilite la labor, y permita que el recurso humano, tecnológico y económico se utilice de una manera eficiente.

Un punto de relevancia que debe ser incorporado en la inteligencia estratégica, es el conocimiento que se tiene sobre las personas empujadas de la institución. Parte de realizar una labor de inteligencia, implicar “blindar” los procesos que se realizan, y eso implica, tener un conocimiento sobre las personas que laboran en la institución, y la generación de acciones que permita una trazabilidad de las actividades que se realizan, dificultando la posibilidad de que exista corrupción en personas empleadas.

Por lo tanto, se recomienda que la inteligencia estratégica sea un punto que se aplique en todos los aspectos abordados anteriormente, y que a la vez, logre consolidarse como un aspecto que implicó un trabajo basado en la gestión de riesgo y en la coordinación de fronteras, facilitando por tanto, que el trabajo que se realice desde cada institución, esté apegado a lo que establece la normativa, y en general, a las competencias de cada una, y a la vez, velando por la seguridad del país, en tanto se comprende que este es el fin último.

Conclusiones

A nivel general, se concluye que se presentan múltiples diferencias entre cada una de las instituciones que se encuentra en el aeropuerto, hay instituciones que deberían contar con más recursos, por el tipo de labores que realiza, como lo es la DGA, y el papel tan importante que tiene en los decomisos de dinero. Se identifican instituciones, que además de contar con los recursos suficientes para realizar inspecciones, cuenta con protocolos establecidos, con procedimientos claros, aspecto que facilita que las acciones que se realizan partan de una objetividad, y que todas las personas funcionarias las realicen del mismo modo.

Se identifica que, en temas de corrupción, no se cuenta con programas formalmente definidos que permitan una prevención de la corrupción, lo que se identifica son acciones concretas, como charlas sobre temas de ética en la función pública, u otras acciones que refieren más al control de las actividades para las cuales fue contratada la persona. Contar con programas específicos que permitan no sólo la prevención de la corrupción, sino una adecuada identificación y atención de esta permite generar instituciones más comprometidas con ofrecer a la población un valor público, que sea congruente con asegurar el cumplimiento de la seguridad del país, según las competencias y normativa de cada una.

La gestión de riesgos, pero principalmente, las evaluaciones de vulnerabilidad no son parte de la cotidianidad de las autoridades presentes en el aeropuerto, en las instituciones donde se identifica una gestión de riesgo, esta suele hacerse en un departamento en específico, por lo que el conocimiento de los técnicos que laboran en el aeropuerto en referencia a indicadores de riesgo, no es suficiente. Además, en las instituciones que se realiza una gestión de riesgo, esta refiere únicamente a la institución, no a una gestión nacional.

Igualmente, se identifican instituciones que priorizan la revisión al 100% de pasajeros, sobre una inteligencia estratégica y una gestión de riesgo, pues consideran que revisando el 100% de los pasajeros, se evitarán aspectos que refieren a delitos, estén o no relacionados con el tráfico ilícito de drogas, tomando en consideración que cada institución prioriza según sus competencias.

Vale mencionar, que las instituciones (DGA y PCD) con mayor relevancia en temas de tráfico ilícito de drogas y actividades asociadas, donde se considera el tránsito de dinero (Ley 8204), son de las que refieren mayor limitación de recursos, principalmente humanos y tecnológicos, por lo que deben apoyarse en otras instituciones esperando la “buena fe” de las personas funcionarias de las otras autoridades, en tanto la mayoría de los apoyos no están definidos formalmente.

A pesar de que se considera que los comités existentes en el aeropuerto son una excelente oportunidad para trabajar interinstitucionalmente, aún se requieren que ciertos apoyos sí se definan de manera formal, ya sea por medio de convenios de cooperación u otros documentos que permitan el establecimiento de procedimientos, planes de atención u otra documentación que permita una labor homogénea, que no dependa de los funcionarios en turno, sino que todas las personas funcionarias, realicen las labores de la misma manera, generando un accionar más objetivo.

Se considera, a nivel general, que se están realizando múltiples acciones para evitar el tráfico ilícito de drogas principalmente en la revisión de pasajeros, donde se observa no sólo una mayor presencia de personal de las diferentes autoridades que están en el aeropuerto, sino que una planificación de acciones más orientada a esta función. Este aspecto también define, que el equipaje documentado y la carga, presentan menos presencia policial, y en general, de otras autoridades, por lo que puede ser un aspecto que sea utilizado por las personas involucradas en actividades delictivas.

Las autoridades de carácter policial sí cuentan con capacitación en temas de modalidades de ocultamiento de droga y dinero, sin embargo, se identifica que otras instancias de gran relevancia que participan en las inspecciones, no cuentan con conocimientos formales sobre el tema, algunas refieren que el conocimiento que tienen es producto de la experiencia en el aeropuerto. Se concibe de relevancia, el brindar capacitación formal a las autoridades que realizan inspecciones, aunque su competencia directa no sea la detección de drogas o actividades conexas.

Se identifica que algunas instituciones cuentan con procedimientos claros y establecidos formalmente para aspectos como la inspección, el abordaje en caso de detectar droga o dinero, la detección de corrupción dentro de la institución, mientras que otras, no cuentan con documentos formalmente definidos que establezcan la forma en la cual se deben realizar las actividades. Otras instituciones comparten por medio de capacitaciones las acciones que deben de hacerse, pero no cuentan con un documento escrito que lo establezca.

En cuanto a las actividades de premonitoreo, pocas instituciones realizan un premonitoreo, aspecto que dificulta la inteligencia estratégica, en tanto no se consideran aspectos como productos, personas, cargas, origen o destino, entre otros, para el establecimiento de inspecciones documentales, intrusivas o no intrusivas.

Recomendaciones

A nivel de recomendaciones, se posiciona el que las coordinaciones que ya se realizan de manera informal, se logren establecer de manera formal, por medio de convenios de cooperación u otro tipo de documentos, que aseguren que los apoyos que se requieren entre instituciones se brinden de una manera adecuada y documentada.

Es necesario el establecimiento de documentos que definan cuáles son los indicadores de riesgo para cada institución, que incorporen no sólo las competencias directas, sino otras actividades delictivas como el tráfico ilícito de drogas y otras actividades delictivas asociadas, comprendiendo que estas son situaciones que pueden presentarse en el Aeropuerto Juan Santamaría.

Se identifica que todas las instituciones, a excepción del SFE, refieren tener recursos insuficientes, principalmente humanos. De ahí la necesidad de establecer formalmente, equipos de trabajo interinstitucionales, que permitan maximizar los recursos con los que se cuenta, partiendo del entendido, que actualmente no se cuenta con la posibilidad de solventar las necesidades de personal, que se identifican en la mayoría de las instituciones.

Igualmente, se requieren coordinaciones formalmente establecidas, para lograr una mejor utilización de los recursos tecnológicos con los que se cuenta, considerando que hay instituciones con muy pocos insumos, principalmente tecnológicos, y otras autoridades que tienen múltiples recursos, los cuales podrían ser utilizados más eficientemente, considerando las competencias de varias instituciones.

Se recomienda el establecimiento de programas para prevenir la corrupción, que no sólo incorporen capacitaciones en temas de ética de la función pública, sino que también incluya acciones que permitan un seguimiento, y protocolos formalmente establecidos sobre qué se debe realizar ante la identificación de corrupción dentro de las personas empleadas. Lograr que los funcionarios estén no sólo capacitados, sino

concientizados e informados sobre las posibles consecuencias, puede favorecer funcionarios comprometidos con su labor, y reducir la corrupción. Igualmente, el establecimiento de mecanismo de control y trazabilidad de las acciones es indispensable.

Se considera indispensable, que la planificación de acciones, de todas las autoridades que se encuentran en el Aeropuerto Juan Santamaría, también tomen en consideración la terminal doméstica, en tanto la experiencia de las instituciones ha determinado que se está utilizando esta terminal para el paso de dinero (no declarado), y por lo tanto, es indispensable disponer de los recursos tecnológicos y humanos, que permitan atender este espacio físico.

Es importante que cada institución, cuente con un espacio físico destinado a la revisión de personas y equipajes, en tanto se identifica, que algunas instituciones cuentan con problemas de espacio, y deben realizar inspecciones en lugares que no se consideran aptos. Pueden establecerse espacios compartidos entre instituciones, que permitan definir que se cuenta con espacios específicos para la revisión de personas y equipajes.

Es indispensable la generación de capacitaciones en temas de ocultamiento de drogas y dinero, en tanto se identificó que son situaciones de la cotidianidad en el quehacer de las instituciones y que a pesar de que no son directamente competencia de todas las autoridades, de alguna manera se han presentado. Igualmente, es indispensable que se aprovechen los recursos de capacitación que brindan autoridades como COMEX, donde se trabajan temas de seguridad y comercio, donde se consideran aspectos de relevancia en temas de gestión de riesgo, coordinación de fronteras, uso de equipos no intrusivos, trazabilidad, automatización, entre otros, los cuales de alguna manera previenen o permiten una mejor identificación del tráfico ilícito de drogas y otras actividades asociadas.

Por último, es indispensable una gestión de riesgo que incorpore evaluaciones periódicas de las vulnerabilidades del aeropuerto en múltiples temas, que permita un

verdadero establecimiento de gestiones de riesgo que respondan a un proyecto país, y no únicamente a las instituciones como entes individuales, comprendiendo que el tráfico ilícito de drogas y otras actividades delictivas asociadas, es un problema país, que afecta a todas las personas que habitan en el territorio, así como aspectos en temas de turismo y comercio.

Referencias Bibliográficas

Comunidad de Policías de América. (2013). Análisis situacional del narcotráfico: Una perspectiva policial. FIIAPP, Bogotá. Recuperado de <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/catalog/resGet.php?resId=54531>

Consejo Técnico de Aviación Civil (2020). Contrato para a Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios Prestados en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Decreto Ejecutivo N° 4636-T N° Gaceta: 58 de 26 de marzo de 1975 Alcance: 43). Recuperado de <https://www.dgac.go.cr/wp-content/uploads/2021/03/RAC-Escuelas-de-aviacion.pdf>

Decreto N° 42395-MOPT ALCANCE N° 194 A LA GACETA N° 182 de 25 de julio de 2020). Recuperado de <https://www.dgac.go.cr/wp-content/uploads/2020/07/DECRETO-42395-RAC-14-2020-AERODROMOS-VOL-1.pdf>

Decreto 42677-MOPT. Recuperado de <https://www.dgac.go.cr/wp-content/uploads/2020/12/RAC-12-SAR-N---42677-MOPT-26-NOVIEMBRE-2020.pdf>

Decreto 42678-MOPT. Recuperado de <https://www.dgac.go.cr/wp-content/uploads/2020/12/RAC-03-MET-N---42678-MOPT-26-NOVIEMBRE-2020.pdf>

Decreto N° 43061-MOPT Alcance 179 a La Gaceta 175 del 10 de septiembre de 2021). Recuperado de <https://www.dgac.go.cr/wp-content/uploads/2021/09/RAC-LPTA-ALCANCE-N---179-A-LA-GACETA-N---175-de-la-fecha-10-09-2021.pdf>

Decreto N° 43089-MOPT ALCANCE N° 194 a la La Gaceta N° 186 de 28 de septiembre de 2021). Recuperado de <https://www.dgac.go.cr/wp-content/uploads/2021/10/RAC-13-ALCANCE-N---194-A-LA-GACETA-N---186-de-la-fecha-28-09-2021.pdf>

Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2014). Metodología de la Investigación. México D.F: Mc Graw Hill. Recuperado de <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>

InSight Crime (2021). El itinerario de la cocaína hacia Europa. InSight Crime. Recuperado de <https://insightcrime.org/wp-content/uploads/2021/02/El-itinerario-de-la-cocai%CC%81na-hacia-Europa-InSight-Crime-Global-Initiative.pdf>

Instituto Costarricense sobre Drogas. (2021). Informe de Situación Nacional sobre Drogas y Actividades Conexas. Instituto Costarricense sobre Drogas. San José, Costa Rica. Recuperado de <https://www.icd.go.cr/portalicd/images/docs/uid/informes/SituacionNac/ISND-ICD.pdf>

Jiménez, E. Hombre intentó viajar a Francia con 37 óvulos. La Nación. Recuperado de <https://www.nacion.com/sucesos/narcotrafico/hombre-intento-viajar-a-francia-con-37-ovulos-de/ZX7CP5ZTA5A5ZNP3IFEYY22F2M/story/>

Ley 5150 (1973) “Ley General de Aviación Civil” 14 de mayo 1973. Recuperado de <https://www.dgac.go.cr/wp-content/uploads/2021/10/Ley-N---5150.pdf>

Ley 5395 de 1974. Ley General de Salud, 30 de octubre de 1973. Recuperado de http://196.40.56.11/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=6581&nValor3=120321&strTipM=TC

Ley 7410 de 1994. [Ministerio de Seguridad Pública] Ley General de Policías. 26 de mayo de 1994. Recuperado de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=66525&nValor3=112603¶m2=1&strTipM=TC&lResultado=2&strSim=simp

Ley 7557 de 1995. [Ministerio de Hacienda]. Ley General de Aduanas. 13 de Octubre 1995. Recuperado de http://vertic.org/media/National%20Legislation/Costa_Rica/CR_Ley_7557_de_1995.pdf

Ley 7638 de 1996. [Ministerio de Comercio Exterior]. Creación del Ministerio de Comercio Exterior y Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica. 03 de octubre 1996. Recuperado de https://r.search.yahoo.com/_ylt=AwrE18t014RfBm4ADQRU04IQ;_ylu=Y29sbwNiZjE EcG9zAzQEdnRpZANCOTI4MF8xBHNIYwNzcg--/RV=2/RE=1602570228/RO=10/RU=https%3a%2f%2fdocs.costa-rica.justia.com%2fnacionales%2fleyes%2fley-7638.doc/RK=2/RS=aehxgyF0b8uEGhs_.2gCV1hnU00-

Ley 7664 de 1997. [Ministerio de Agricultura]. Ley de Protección Fitosanitaria. 08 de abril 1997. Recuperada de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=43939&nValor3=92806&strTipM=TC

Ley 7919 de 1997. Convenio Centroamericano y República Dominicana sobre Drogas y Lavado, Prevención y Represión de los Delitos de Lavado de Dinero y Activos, con Tráfico Ilícito de Drogas y Delitos Conexos. Recuperado de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=44678&nValor3=47114&strTipM=TC

Ley 8204 de 2005. Ley sobre Estupefacientes, Sustancias Psicotrópicas, Drogas de Uso no Autorizado, Legitimación de Capitales y Actividades Conexas. Recuperado de https://www.icd.go.cr/portalicd/images/docs/normativa/Norma_8204_2018.pdf

Ley 8495 de 2006. [Ministerio de Agricultura]. Ley General del Servicio Nacional de Salud Animal. 06 de abril 2006. Recuperado de <http://www.mag.go.cr/legislacion/2006/ley-8495.pdf>

Ley 8800 de 2010. Convenio sobre Cooperación para la supresión del tráfico ilícito marítimo y aéreo de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en el área Caribe. Recuperado de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=67902&nValor3=80669&strTipM=TC

Ley 9430 de 2017. Aprobación del Protocolo de Enmienda del Acuerdo de Marrakech por el que Se Establece la Organización Mundial del Comercio, Hecho en Ginebra, el 27 de Noviembre de 2014, y su Anexo (Acuerdo sobre Facilitación del Comercio). [CONAFAC]. Publicado en Alcance N° 83 de La Gaceta N° 74 del 20 de abril de 2017. Recuperado de https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2017/04/20/ALCA83_20_04_2017.pdf

Ley 10061 de 2021. Creación de la Dirección del Servicio de Vigilancia Aérea como cuerpo policial adscrito al Ministerio de Seguridad Pública, Recuperado de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=95902&nValor3=128202¶m2=1&strTipM=TC&lResultado=1&strSim=simp

Márquez, M.; Ares, J.; Hernández, P. Solar, R. (2010). Mejores prácticas en seguridad y control de fronteras. Recuperado de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Mejores-pr%C3%A1cticas-en-seguridad-y-control-de-fronteras.pdf>

Ministerio de Gobernación, Policía y Seguridad Pública (2015). Dirección de Fuerza Pública. Recuperado de https://www.seguridadpublica.go.cr/direccion/fuerza_publica/

Ministerio de Seguridad Pública Costa Rica (2012). Policía contundente contra el tráfico de drogas. Ministerio de Seguridad Pública de Costa Rica. Recuperado de https://www.seguridadpublica.go.cr/sala_prensa/comunicados/2012/abril/cp267.aspx

Ministerio de Seguridad Pública Costa Rica (2021). PCD impide que pasajero salga de país con óvulos de cocaína dentro de su cuerpo. Ministerio de Seguridad Pública de Costa Rica. Recuperado de https://www.seguridadpublica.go.cr/sala_prensa/comunicados/2021/agosto/CP0649.aspx

Naciones Unidas. (1988) Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas. Recuperado de https://www.unodc.org/pdf/convention_1988_es.pdf

Naciones Unidas. (2000) Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional. Recuperado de <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCbook-s.pdf>

Naciones Unidas (2003). Convención de las Naciones Unidas Contra la Corrupción. Recuperado de [https://www.unodc.org/documents/mexicoandcentralamerica/publications/Corrupcion/Convencion de las NU contra la Corrupcion.pdf](https://www.unodc.org/documents/mexicoandcentralamerica/publications/Corrupcion/Convencion_de_las_NU_contra_la_Corrupcion.pdf)

Naciones Unidas (2016). Resolución aprobada por la Asamblea General el 19 de abril del 2016. Naciones Unidas. Recuperado de <https://undocs.org/pdf?symbol=es/a/res/S-30/1>

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (s.f.). *Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito*. Recuperado de <http://www.unodc.org/ropan/es/BorderControl/container-control/ccp.html>

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (s.f). Proyecto-AIRCOP. Naciones Unidas. Recuperado de <https://www.unodc.org/unodc/es/organized-crime/AIRCOP/2-aircop-project.html>

Sturla-Lompé, P., (2021) Mulas, la cara visible del narcotráfico. Estudio sobre el tráfico de drogas a través de aeropuertos argentinos bajo la modalidad de correos humanos. Recuperado de https://ridaa.unq.edu.ar/bitstream/handle/20.500.11807/3103/TFI_2021_sturlalompre_018.pdf?sequence=1&isAllowed=y

UNODC (2021). Informe Mundial sobre Drogas 202- Resumen. Recuperado de https://www.unodc.org/res/wdr2021/field/V2104298_Spanish.pdf

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito y Cámara de Comercio de Bogotá (2017). Guía para la adopción de un Sistema de Gestión del Riesgo de Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo (LA/FT) en el Sector de Transporte Terrestre de Carga. UNODC. Recuperado de http://www.odc.gov.co/Portals/1/publicaciones/pdf/delitos-relacionados-drogas/CR1032017_guia_adopcion_sistema_gestion_riesgo_lavado_sector_transporte_terrestre_carga.pdf

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico y el Grupo de Acción Financiera (2012). Estándares Internacionales sobre la Lucha Contra el Lavado de Activos y el Financiamiento del Terrorismo y la Proliferación. GAFISUD. Recuperado de <https://www.fatf-gafi.org/media/fatf/documents/recommendations/pdfs/FATF-40-Rec-2012-Spanish.pdf>

Organización de los Estados Americanos. (2020). Estrategia Hemisférica sobre Drogas. Plan de Acción 2021-2025. Organización de los Estados Americanos. Recuperado de https://www.oas.org/documents/spa/press/2533_Plan_de_Accion_Hemisferico_sobre_Drogas_ESP.pdf

Paniagua, J (2020). 3 europeos llevaban 20 kilos de drogas aprovechando vuelo humanitario. CRHOY. Recuperado de <https://www.crhoy.com/nacionales/3-europeos-intentaban-llevar-20-kilos-de-droga-aprovechando-vuelo-humanitario/>

Programa de Asistencia contra el Crimen Transnacional Organizado. (2021). Evaluación de la Amenaza del Crimen Organizado en América Latina- IDEAL. Programa EL PAcCTO, Madrid, España. Recuperado de https://www.elpaccto.eu/wp-content/uploads/2021/07/Documento-web-2.MB_.pdf

Unión Europea (2012) Europa y América Latina: La Lucha contra la Droga y el Narcotráfico. Unión Europea. Recuperado de [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/457107/EXPO-AFET_ET\(2012\)457107_ES.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/457107/EXPO-AFET_ET(2012)457107_ES.pdf)

Unidad de Inteligencia Financiera, Instituto Costarricense sobre Drogas. (2021). Evaluación Nacional de Riesgos de Legitimación de Capitales, Financiamiento al Terrorismo y Proliferación. Instituto Costarricense sobre Drogas, San José, Costa Rica. Recuperado de https://www.icd.go.cr/portalicd/images/docs/uif/ENR_CR_VERSIN_PBLICA.pdf

Anexos

Anexo 1: Guías de entrevista

Guía de entrevista para Instituciones/Entidades de Control

Instrucciones generales:

1. ¿Cuál es el papel de ustedes en el aeropuerto Juan Santamaría?
2. ¿Cuentan con personal fijo en el aeropuerto Juan Santamaría?
3. ¿Se cuenta con un software para la identificación y selección de personas y/o cargas de alto riesgo (para el tráfico de drogas y actividades conexas)?
4. ¿Se realizan actividades de premonitoreo (actividades que implican la revisión y/o seguimiento de cargas y/o persona antes de llegar a su destino)? En caso de responder afirmativamente ¿Qué actividades se realizan?
5. Cuando se identifican personas o cargas de alto riesgo ¿Qué actividades se realizan?
6. ¿Hay un uso de tecnologías de detección para premonitorear las personas y/o cargas de alto riesgo? En caso de responder afirmativamente ¿Qué tipo hay?
7. ¿Se dispone de equipos no intrusivos? Entendiendo equipos no intrusivos como aquellos que permiten el reconocimiento de diversos elementos, sin necesidad de una revisión física (tanto para personas como para cargas y equipajes).
8. En caso de responder afirmativamente en la 7, marcar ¿Cuáles son los tipos de herramientas no intrusivas con los que se cuenta?
 - A. escáner camión
 - B. camioneta Scan Van
 - C. escáner fijo de bultos o equipaje
 - D. escáner fijo de portal
 - E. escáner valija
 - F. medidor de densidad

G. fibroscopio

H. perros especializados

9. ¿Se cuenta con un plan de atención, para el manejo de personas y/o cargas potencialmente riesgosas para el tráfico ilícito de drogas y otras actividades delictivas relacionadas?
10. ¿Se comparte información con otras fronteras? ¿Con cuáles fronteras nacionales, internacionales, ambas? ¿Qué tipo de información se comparte?
11. ¿Se comparte información con otras instituciones homólogas de otros países sobre personas, personas y cargas potencialmente riesgosas? ¿Con cuáles países? ¿Qué tipo de información se comparte?
12. ¿Se maneja el concepto de evaluaciones de vulnerabilidad (revisiones que permiten detectar posibles situaciones de riesgo) con respecto al tráfico de drogas u otras actividades asociadas?
13. ¿Se han realizado evaluaciones de vulnerabilidad (con respecto al tráfico de drogas u otras actividades asociadas) de la infraestructura (física) del aeropuerto?
14. Si se responde afirmativamente en la 13 ¿Se ha emitido una(s) resolución (resultados) de las vulnerabilidades (con respecto al tráfico de drogas u otras actividades asociadas) del aeropuerto?
15. En caso de responder afirmativamente en la 14 ¿Se han incorporado las recomendaciones propuestas en la resolución de vulnerabilidad en el aeropuerto, en materia de drogas?
16. ¿Existen programas para prevenir la corrupción (es el proceso de quebrar deliberadamente el orden del sistema, tanto ética como funcionalmente, para beneficio personal) entre las personas empleadas de la institución?
17. En caso de responder afirmativamente en la 16 ¿Existe un protocolo (definido formalmente, escrito) ante la identificación de corrupción dentro de las personas empleadas?
18. ¿Se utilizan declaraciones aduaneras de pre-salida y pre-llegada (declaraciones utilizadas por el Ministerio de Hacienda)?

19. Si se responde afirmativamente en la 18 ¿Estas declaraciones son exigidas?
20. ¿Las declaraciones emitidas por las personas/empresas son verificadas?
21. Para cada carga ¿Se cuenta con los datos con respecto al nombre y dirección del exportador y del destinatario, del propietario o su representante?
22. En caso de responder afirmativamente en la 21, ¿Estos datos se verifican?
23. En caso de responder afirmativamente en la 22 ¿Cuál es la forma en la cual se verifica?
24. ¿Existe un protocolo de verificación (definido formalmente de forma escrita)?
25. ¿Existe un protocolo general de inspección de cargas y personas (definido formalmente de forma escrita)?
26. ¿Qué tipos de inspecciones se realizan?
 - A. inspección no intrusiva (Se utilizan herramientas que permiten identificar el contenido del contenedor, sin necesidad de abrirlo).
 - B. inspección secundaria (Se utilizan instrumentos manuales que buscan y detectan fuentes radiactivas).
 - C. inspección física (Se abre la unidad, para verificar la mercancía, o se realiza una revisión profunda a la persona).
27. ¿Se cuenta con un protocolo (definido formalmente de forma escrita) para cada tipo de inspección definidos en la pregunta 26?
28. ¿Cómo se definen las personas y/o cargas que serán revisadas?
29. ¿Hay coordinación con otras instituciones o entidades para definir cuáles personas/cargas serán revisadas?
30. ¿Se cuenta con datos estadísticos con respecto a la cantidad de inspecciones que se realizan por mes y por año?
31. ¿Existen estadísticas con respecto al porcentaje de personas/cargas que han sido utilizadas para el tráfico drogas, armas y/o dinero en el aeropuerto?
32. ¿Se cuenta con un protocolo (definido formalmente de manera escrita) de indicadores de riesgo?
33. ¿Cuál es el tiempo promedio de inspección de una persona/carga?

34. ¿Se cuenta con el personal necesario para realizar las inspecciones? ¿Qué hace falta?
35. ¿Se cuenta con los recursos tecnológicos y económicos para las inspecciones? ¿Qué hace falta?
36. ¿Se cuenta con un espacio físico destinado específicamente para la revisión de personas y cargas?
37. ¿Se ha definido formalmente cuál es la necesidad de recurso humano, económico y tecnológico para realizar las inspecciones?
38. ¿Forman parte de algún equipo de trabajo formalmente definido que opere en el aeropuerto Juan Santamaría ¿Cuáles instituciones conforman dicho equipo de trabajo?
39. ¿Cuáles instituciones conforman el equipo de inspecciones? ¿Cómo se formalizó este equipo?
40. ¿Conoce sobre las modalidades especiales de ocultamiento de droga y dinero?

Guía de entrevista entidades/instituciones que promocionan el comercio

Instrucciones generales:

1. ¿Cuál es el papel de ustedes en el aeropuerto Juan Santamaría?
2. ¿Cuenta con personal fijo en el aeropuerto Juan Santamaría?
3. ¿Se comparte información con otras fronteras? ¿Con cuáles fronteras nacionales, internacionales, ambas? ¿Qué tipo de información se comparte?
4. ¿Se comparte información con otras instituciones/entidades homólogas de otros países sobre personas o cargas potencialmente riesgosas? ¿Con cuáles países? ¿Qué tipo de información se comparte?
5. ¿Se maneja el concepto de evaluaciones de vulnerabilidad (revisiones que permiten detectar posibles situaciones de riesgo) con respecto al tráfico de drogas y actividades conexas?
6. ¿Se han realizado evaluaciones de vulnerabilidad (con respecto al tráfico de drogas y actividades conexas) de la infraestructura (física) del aeropuerto?
7. Si se responde afirmativamente en la 6 ¿Se ha emitido una(s) resolución (resultados) de las vulnerabilidades (con respecto al tráfico de drogas) del aeropuerto?
8. En caso de responder afirmativamente en la 7 ¿Se han incorporado las recomendaciones propuestas en la resolución de vulnerabilidad en el aeropuerto, en materia de drogas?
9. ¿Existen programas para prevenir la corrupción (es el proceso de quebrar deliberadamente el orden del sistema, tanto ética como funcionalmente, para beneficio personal) entre las personas empleadas de la institución?
10. En caso de responder afirmativamente en la 9 ¿Existe un protocolo ante la identificación de corrupción dentro de las personas empleadas?
11. ¿Forman parte de algún equipo de trabajo que opere en el aeropuerto Juan Santamaría? ¿Qué instituciones conforman dicho equipo de trabajo?

12. ¿Cuál es la cadena logística de comercio internacional, que permite/favorece brindar un proceso que prevenga la utilización de personas y cargas para el tráfico ilícito de drogas y actividades conexas?
13. ¿Qué medidas deberían tomar las empresas para asegurar que su carga llegue libre de contaminación por droga al destino?
14. ¿Existe un protocolo definido formalmente para que las empresas eviten la contaminación de la carga?
15. En caso de responder afirmativamente en la 14 ¿Este protocolo ha sido socializado con empresas exportadoras e importadoras?
16. En caso de responder afirmativamente en la 15 ¿Se tienen datos con respecto a la cantidad de empresas que implementan este protocolo?
17. ¿Se cuenta con manuales o protocolos que brinden recomendaciones a las empresas para la contratación de transportistas?
18. En caso de responder afirmativamente en la 17 ¿Estos manuales o protocolos han sido socializados con las empresas?
19. ¿Considera que los equipos no intrusivos facilitan un comercio seguro? ¿Por qué?

Anexo 2: Guía de observación

Guía de observación para instituciones/entidades que inspeccionan personas y/o cargas

1. ¿La institución/entidad posee un manual que aplica al momento de realizar la inspección?
2. En caso de observar si se cuenta con un manual, verificar si: ¿Este manual ha sido revisado y/o actualizando en los últimos 2 años?
3. ¿Cuáles son los pasos que se desarrollan al momento de inspeccionar personas?
(Si aplica)
4. ¿Cuáles son los pasos que se desarrollan al momento de inspeccionar cargas? (Si aplica)
5. ¿Cuáles son los pasos que se desarrollan al momento de inspeccionar equipajes?
(Si aplica)
6. ¿Qué aspectos se revisan durante la inspección?
7. ¿Cuántas personas participan en la inspección?
8. ¿Qué instrumentos se utilizan para realizar la inspección?
9. ¿Participan personas de otra instancia/institución?
10. ¿Cuánto tiempo demora la inspección?
11. ¿Se completa algún documento y/o bitácora de inspecc



2022

UNIDAD DE INFORMACIÓN Y
ESTADÍSTICA NACIONAL
SOBRE DROGAS

MÁS INFORMACIÓN EN:

[HTTPS://WWW.ICD.GO.CR](https://www.icd.go.cr)

