

LOS EQUIPOS ÍCARO EN LA GUARDIA CIVIL: EL ANÁLISIS DE LA CONDUCTA EN AEROPUERTOS Y PUERTOS

MARIA CARMEN FEIJOO FERNÁNDEZ

CABO 1º DE LA GUARDIA CIVIL. UNIDAD FISCAL Y AEROPORTUARIA DE COMANDANCIA

Fecha de recepción: 01/10/2021. Fecha de aceptación: 21/12/2021

RESUMEN

Este artículo aborda en detalle cómo ha sido el inicio, evolución y momento actual de los equipos ÍCARO (Identificación de Conductas Anómalas y Reacción Operativa) en la Guardia Civil. En primer lugar, se analiza la situación de la implementación del análisis de la conducta en el contexto aeroportuario y, a continuación, se detallan los primeros pasos que se realizaron dentro de la Guardia Civil empleando recursos propios. Se explican las necesidades específicas que llevaron a diseñar una investigación científica supervisada por la universidad, así como breve resumen de la misma, las ramificaciones internacionales, la fase formativa del programa de análisis de comportamiento y el despliegue de analistas en el territorio nacional. Para finalizar se presenta un apartado con algunas de las dificultades halladas en la elaboración de este proyecto, así como posibles soluciones.

Palabras clave: análisis conducta, detección conducta, aeropuertos, ÍCARO, seguridad aeroportuaria, Guardia Civil.

ABSTRACT

This article deals in detail with the beginning, evolution and current moment of the ICARO Teams (Identification of Anomalous Behaviors and Operative Reaction) within the Civil Guard. First, the situation of the implementation of the behavior analysis in the airport context is analyzed and the first steps that were carried out within the Civil Guard using our own resources are detailed below. The specific needs that led to the design of a scientific research supervised by the university are explained as well as a brief summary of it, the international ramifications, the training phase and the deployment of behavior detection officers in the national territory. Finally, a section is presented with some of the difficulties found in the development of this project as well as possible solutions.

Keywords: behavior analysis, behavior detection, airports, ICARO, aviation security, Guardia Civil.

1. INTRODUCCIÓN

La aviación civil internacional dedicada al transporte aéreo, tanto de mercancías como pasajeros, lleva más de ochenta años de evolución. El cambio de una

aviación, que fundamentalmente se dedicaba a fines militares, hacia una aviación focalizada en el ámbito civil trajo consigo nuevas amenazas de las que protegerse (para una revisión de las amenazas; Tomás-Rubio, 2009). Con el Convenio de Chicago del año 1944 nace la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI, ICAO; International Civil Aviation Organization) como organismo especializado de la ONU encargado de promover un transporte aéreo eficaz y seguro en todo el mundo. La normativa emitida por este organismo, considerada de obligado cumplimiento por parte de todos los países, ha ido adaptándose para hacer frente a las diferentes amenazas a lo largo de los años. Los atentados terroristas, consumados o en grado de tentativa, siempre han sido considerados una de las mayores amenazas y, como consecuencia, los que mayores cambios normativos han provocado en relación a la seguridad aeroportuaria. Dado que no es objetivo de este artículo el hacer una revisión de todos los cambios provocados en las medidas de seguridad, el lector interesado puede recurrir a múltiples fuentes abiertas que cubren este aspecto en particular. Por el contrario, la finalidad de este trabajo es presentar una de las técnicas innovadoras que, desde hace poco más de una década, se viene desarrollando e implementando, como medida complementaria de seguridad en los aeropuertos: el análisis de la conducta, también conocido como detección de conducta (o BD por sus siglas en inglés; *Behavior Detection*).

Comenzamos el presente artículo con una breve revisión de la normativa que contempla el uso de esta técnica en el campo de la aviación civil, detallamos los primeros pasos realizados dentro de la Guardia Civil antes de implementar el uso del análisis de la conducta, cómo se ha diseñado una investigación para apoyar empíricamente el uso de esta nueva herramienta y su repercusión internacional. Detallamos el programa formativo, así como el despliegue nacional que la Guardia Civil ha realizado en aeropuertos y puertos. Finalizamos con un breve repaso de las dificultades halladas a lo largo de estos años, aportando también posibles soluciones.

2. EL ANÁLISIS DE LA CONDUCTA EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN CIVIL

El ataque terrorista perpetrado de manera simultánea contra diferentes instalaciones de Estados Unidos en el año 2001 ha sido el que ha provocado los mayores cambios en la normativa internacional de aviación civil. Posteriores ataques y tentativas (zapato explosivo de Richard Reid, complot para atentar con explosivos líquidos en aeropuertos londinenses, explosivos ocultos para transporte en aviones de carga, atentados contra aeropuertos como Zaventem y Atatürk) (Blanco-Hermo, 2016; El Mundo, 2006; Piquer, 2001) han tenido como consecuencia directa la adaptación de los equipos de inspección para hacer frente a las nuevas amenazas, además de una constante modificación de las medidas de seguridad que los pasajeros deben pasar antes de acceder a las zonas de embarque. Esta perspectiva, considerada reactiva en su implementación, hace que la inversión en nuevos equipos sea elevada y, al mismo tiempo, obliga a los usuarios de los aeropuertos a readaptarse constantemente a los cambios.

La necesidad de adelantarse a posibles amenazas hace que se busquen nuevas medidas de carácter proactivo, destacando entre ellas el análisis de la conducta. Una de las primeras referencias sobre la búsqueda de comportamientos la encontramos en el Reglamento (CE) 300/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo

(11/03/2008), Anexo 1.5: “los aeropuertos y cuando proceda las zonas adyacentes de acceso público, se someterán a vigilancia, patrullas y otros controles físicos a fin de detectar *comportamientos sospechosos* de personas...”. Si bien no es hasta el año 2016 cuando la normativa internacional incluye por primera vez la definición de detección de comportamiento, así como la recomendación de que los Estados consideren su integración entre sus prácticas y procedimientos (International Civil Aviation Organization, 2017):

En un entorno de seguridad de la aviación, la aplicación de técnicas para reconocer las características conductuales, que incluyen, entre otras cosas, signos fisiológicos o gestuales que indican un comportamiento anómalo, a fin de identificar a las personas que pueden constituir una amenaza para la aviación civil (Anexo 17, Cap. 4, p-1-2).

Europa posee un organismo propio dedicado a la homologación y certificación de equipamientos de seguridad, a la formación además de procedimientos aplicables a la protección de la aviación civil. La Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC, ECAC; European Civil Aviation Conference), con fuertes lazos con OACI, ha sido creada para armonizar la normativa y dar soporte a los países europeos, y cuya misión principal consiste en la promoción del continuo desarrollo de un transporte aéreo seguro, eficiente y sostenible. En el seno de este organismo nace, en el año 2011, el Grupo de Estudio de Detección del Comportamiento (BDSG; Behavior Detection Study Group), grupo al que España accede en el año 2015 de la mano de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), autoridad competente en materia de aviación civil. Desde el año 2018, las reuniones del grupo de estudio de detección de comportamiento (a partir de aquí se citará por sus siglas en inglés BDSG) son presididas por la autora de este artículo.

El BDSG engloba a aquellos países que actualmente tienen en marcha un programa en algún aeropuerto y que han solicitado el acceso, bien tras una evaluación directa (como así sucedió en el caso de España) o a través de tutoría (como Irlanda), en ambos casos el propio grupo autoriza la entrada. Actualmente algunos de los países integrantes lo son de pleno derecho (caso de Suiza, Reino Unido, Francia, etc.) o bien pueden formar parte del mismo en calidad de observadores, al no ser países pertenecientes a CEAC (caso de Estados Unidos y Nueva Zelanda)¹. En estos momentos se considera el mayor foro de expertos en esta técnica con capacidad de promover la elaboración de política normativa, así como de estimular el desarrollo de investigación puntera en la materia. Al mismo tiempo se considera el punto adecuado de cooperación de expertos en el ámbito de investigación, a la vez que se desarrollan materiales y herramientas comunes que ayuden en la promoción e implementación de esta técnica en el ámbito de la aviación civil².

Una vez contextualizado el empleo de la detección del comportamiento en el campo de la seguridad aeroportuaria, así como organismos internacionales implicados en su desarrollo y aprobación, a continuación iniciamos el recorrido realizado dentro de la Guardia Civil, incluyendo una breve descripción de la investigación científica, la repercusión internacional y el despliegue nacional.

1 No se enumeran los países pertenecientes al grupo dado que en algunos de ellos la existencia del programa de análisis de comportamiento en aeropuertos tiene carácter confidencial

2 El lector interesado en el BDSG puede ampliar información en <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/behavior-detection-study-group-bdsg>

3. LOS PRIMEROS PASOS DE LA GUARDIA CIVIL PARA IMPLEMENTAR EL ANÁLISIS DE LA CONDUCTA EN LOS AEROPUERTOS

La Guardia Civil toma la decisión de abordar este campo en el año 2014 ayudándose para ello con recursos internos provenientes de la Sección de Análisis de la Conducta Delictiva de la Unidad Técnica de Policía Judicial (UTPJ). Personal de dicha Sección junto con personal del Área de Formación de la Unidad Fiscal y Aeroportuaria de Comandancia (Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas) diseñan un primer taller en el que se imparten materias tales como perfilación indirecta de la personalidad, detección de engaño, técnicas de entrevista etc. De este primer taller celebrado en el mes de febrero de dicho año salen los primeros analistas de conducta cuyo ámbito de trabajo específico son los aeropuertos, así como el nombre que tomarían estos equipos (ÍCARO, Identificación de Conductas Anómalas y Reacción Operativa). Se inicia el trabajo en el terreno con indicadores extraídos del ámbito aplicado (basados en la experiencia policial) y del académico para hacer un primer cribado inicial.

En este mismo periodo es cuando se conoce la existencia del BDSG, asistiendo a un primer taller dedicado íntegramente a esta materia, celebrado en la sede de la CEAC en París. Durante el mismo, se abarcaron temas tales como qué se considera “detección de comportamiento”, presentación de algunos de los programas de detección de comportamiento de varios países pertenecientes al BDSG, selección y formación de analistas de comportamiento o beneficios y retos de la implementación de la detección del comportamiento en los aeropuertos. Particularmente interesantes resultaron las conclusiones, tales como que no había un programa que pudiéramos considerar perfecto, ya que todos tenían puntos fuertes y débiles, no se había definido cuál debía ser el perfil del buen analista de comportamiento, ni tampoco quién o en qué grado debía ser formado como tal. Quizá el punto más crítico e importante resultó ser el hecho de que no existía un criterio común en relación a los indicadores (conductas concretas a observar) y por lo tanto era necesaria la validación científica. Por todo lo anterior, desde la Guardia Civil se consideraron de vital importancia dos cuestiones: obtener la entrada en el BDSG, para lo cual era necesario tener un programa en marcha, en al menos un aeropuerto, e iniciar una investigación científica para validar las conductas que se estaban empleando. Todo ello dio lugar al inicio de una investigación, que abarcó tanto la fase de observación y detección de comportamientos anómalos como la fase posterior de entrevista, con el correspondiente establecimiento de credibilidad/engaño, y que pasamos a detallar a continuación.

4. EL ANÁLISIS DE LA CONDUCTA DELICTIVA Y LA DETECCIÓN DEL ENGAÑO EN AEROPUERTOS: DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

En el ámbito de la aviación civil, la detección de comportamiento consta de tres pilares fundamentales: la línea base del contexto, la observación del entorno en búsqueda de conductas anómalas y una resolución adecuada de las entrevistas. La importancia de la línea base recae en el hecho de que cada escenario es

único y dependiente del contexto particular. Analizar un entorno conlleva tener en cuenta detalles tales como el momento específico (hora del día, época del año, condiciones meteorológicas, eventos, etc.), la localización concreta (exterior, interior, infraestructura, etc.), la cultura (antecedentes que pueden condicionar la conducta de las personas) y la propia persona (que posee su propio repertorio de conductas que la caracterizan). La interacción de todos estos elementos nos lleva a identificar una línea base habitual para una infraestructura en particular, lo que nos permite identificar las conductas anómalas definidas como:

Dados un contexto específico y una situación concreta, se considera conducta anómala aquella que un observador, familiarizado con el entorno, percibe como no esperada y para la que no encuentra una explicación plausible. Además, no se resuelve satisfactoriamente por sí misma pasado un tiempo (Feijoo-Fernández, Halty, & Sotoca-Plaza, 2020: p-3).

Pero nada de lo anterior sería suficiente si no llevamos a cabo una adecuada entrevista que nos permita determinar qué ha ocasionado la conducta anómala y si la persona durante su declaración dice la verdad o está mintiendo. La correcta resolución de una interacción supone clarificar la conducta anómala detectada para la que deberá hallarse una explicación. Lógicamente, dependiendo de qué entidad aplique la detección del comportamiento en los aeropuertos, podrá realizar el proceso en su totalidad, incluyendo una posible inspección física final (caso de los cuerpos policiales), o deberá elevar el incidente a un cuerpo policial para finalizarlo (como por ejemplo hace el personal de seguridad privada).

4.1. LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

Una vez adquiridos los conocimientos básicos que constituían la detección del comportamiento en el ámbito aeroportuario, se procedió a diseñar una investigación científica supervisada por la universidad, dando lugar a una tesis doctoral (Feijoo, 2018). En el diseño de la misma se tuvo en cuenta el método de trabajo de los analistas en el terreno, lo que llevó a una primera parte de despliegue y observación de conductas anómalas, seguida de entrevista y finalizada con una inspección física, tanto de la propia persona (incluyendo antecedentes policiales) como de su equipaje.

Con la única excepción de los estudios de Koller, Wetter y Hofer (2015a; 2015b) focalizados en autores de robos y delito simulado, no existían estudios previos sobre conductas concretas detectadas en aeropuertos. Por ello, durante un año los analistas recopilaban aquellas conductas anómalas que tras identificación, entrevista e inspección de las personas que las exhibían daban lugar a detención o propuesta para sanción administrativa (los despliegues se realizaron en dos áreas diferenciadas: previo al control de seguridad y previo al paso por la aduana). Estas conductas constituyeron un listado que formó parte del muestreo, en su modalidad de parada, para identificación, decidida por un analista. Además se incluyó parada debida a investigaciones previas (derivadas de unidades tanto del aeropuerto como externas), motivada por necesidad de clarificación del equipaje facturado y, en último lugar, la parada aleatoria (que pasaría a ser el grupo de control).

Seguido a la identificación, las personas eran entrevistadas por los analistas que debían decidir si el discurso era o no creíble. Al igual que sucedía con las conductas, en el campo de la detección del engaño los estudios específicos realizados en el aeropuerto eran muy escasos (Ormerod & Dando, 2015; Vrij, Granhag, Mann, & Leal, 2011) y los resultados hallados en el ámbito académico general tampoco parecían ser alentadores. En general, los humanos no son buenos detectando mentiras, ni existen diferencias con respecto a colectivos particularmente interesados en la detección del engaño (Aamodt & Custer, 2006; Bond & DePaulo, 2006).

Los estudios en forma de metaanálisis indican que la relación de claves conductuales verbales y no verbales con el engaño resulta débil y tampoco es posible asociar claves específicas con la mentira de manera indubitada (DePaulo et al., 2003). En la búsqueda de nuevas líneas e intentar paliar estos pobres resultados, en el área de la detección de engaño se comenzó el estudio de diversas modalidades de entrevista, tales como el uso estratégico de la evidencia (Hartwig, Granhag, Strömwall, & Vrij, 2005) o la restricción del tiempo de respuesta (Walczyk, Harris, Duck, & Mulay, 2014) y otras técnicas concretas, como pedir al entrevistado el discurso en orden cronológico inverso (Vrij et al., 2008), solicitud de mantener la mirada con el entrevistador (Vrij, Mann, Leal, & Fisher, 2010), hacer preguntas inesperadas (Warmelink, Vrij, Mann, Leal, & Poletiek, 2013), requerir detalles verificables (Nahari, 2018; Nahari & Vrij, 2019), o forzar el cambio de turno en las entrevistas colectivas (Vernham, Vrij, Mann, Leal, & Hillman, 2014). La característica principal pasa a ser que el entrevistador abandona el ser un mero observador a participar activamente.

Para diseñar la interacción entrevistador/pasajero, a realizar en el contexto aeroportuario, se adaptó la entrevista de corte cognitivo TRI-Con extraída del ámbito académico (Time Restricted Integrity Confirmation, Walczyk et al., 2005). La misma consta de dos partes; una primera semiestructurada donde se plantean preguntas generales y lo más neutras posibles, como “nombre”, “origen/destino de vuelo” y una segunda parte consistente en un cuestionario de 20 preguntas cerradas, conectadas por pares, aunque en diferentes posiciones y planteadas de diferente modo (¿entre sus pertenencias lleva algo que deba declarar? / Si ahora pasamos control aduanero a su equipaje ¿encontraríamos algo que debiera declarar?). La característica de esta segunda parte estriba en que se solicita a la persona la máxima rapidez en las respuestas, lo que al elevar la carga cognitiva³ puede hacer que caiga en contradicciones. Además, para medida/análisis se creó un instrumento en el que se incluyeron indicadores de tipo no verbal, como por ejemplo el movimiento de manos o pausas prolongadas durante el discurso, e indicadores verbales, como pueden ser el lenguaje repetitivo o detalles de calidad y oportunos.

El lector interesado en ampliar detalles de la adaptación de la entrevista al contexto aeroportuario, así como el instrumento con indicadores puede hacerlo en Feijoo (2018) (Figura 1).

3 Carga cognitiva: recursos mentales que se requieren para realizar una tarea en particular.

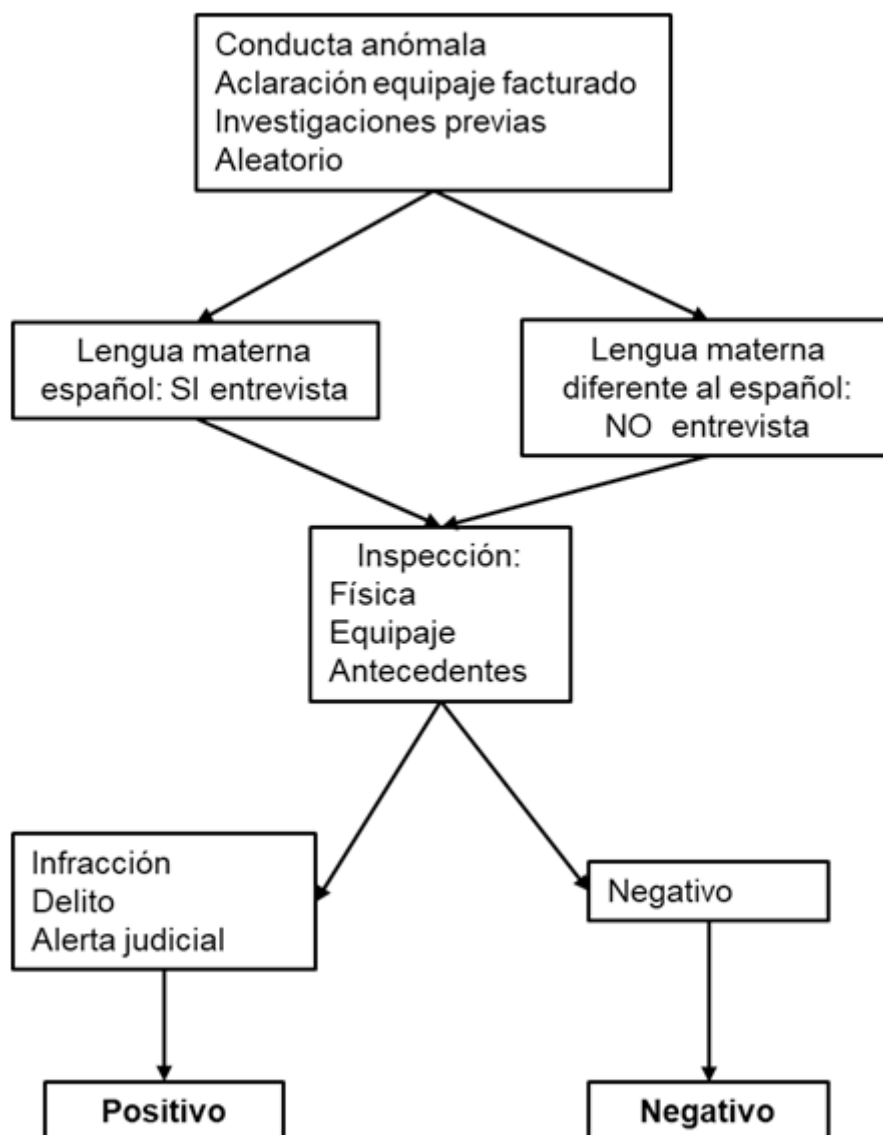


Figura 1. Secuencia seguida durante el muestreo: parada inicial motivada por conducta, investigación, equipaje facturado o aleatoria; si la lengua materna es el español se entrevista caso contrario pasa directamente a inspección (física, equipaje y antecedentes); si resulta propuesto para sanción es detenido por comisión de un delito o por tener una alerta judicial en vigor se consideran casos positivos y en su ausencia negativos.

Tras cuatro años de investigación y con una muestra total de 352 personas, los resultados hallados mostraron que 7 de las 13 conductas anómalas analizadas resultaron significativas y con una capacidad predictiva total de un 82,1%, una sensibilidad de 90,7% (positivos) y una especificidad de un 63,6% (negativos). Hablamos, por lo tanto, de una detección de 9 de cada 10 personas que están cometiendo actividades ilegales y de un máximo de 4 de cada 10 podrían ser falsos positivos. Cabe destacar que esta capacidad de detección de personas cometiendo actos ilegales lo es al margen de su nacionalidad o raza (Molotch, 2014), constituyendo además un modelo sencillo, donde las conductas anómalas se entienden como un *modus operandi* que emiten aquellas personas que tratan de pasar desapercibidas.

Teniendo en cuenta que el muestreo se realizó en un aeropuerto internacional, algunas de las personas identificadas no tenían como lengua materna el español, lo que llevó a la fase de entrevista a 254 de las 352. Nuevamente se hallaron indicadores predictivos de sinceridad y engaño, tanto para hechos pasados como en relatos sobre intenciones. A pesar de estos hallazgos, la necesaria agilidad durante las entrevistas en tiempo real aconseja el uso de técnicas que pueden ir empleándose a lo largo de las mismas. Por ejemplo, se recomienda el uso de preguntas inesperadas (Vrij et al., 2009), es decir, aquellas que el entrevistado no trae ensayadas con antelación y para las que una persona sincera tiene una respuesta clara e inmediata. Además de las claves conductuales, los entrevistadores pueden emplear claves contextuales (Blair, Levine, Reimer, & McCluskey, 2012; Park, Levine, McCornack, Morrison, & Ferrara, 2002), como puedan ser el comprobar si un pasajero que dice no conocer a nadie en nuestro país al salir tiene personas que vienen a recibirle, o alguien que afirma su intención de ir en taxi hacia el hotel pero se dirige hacia la estación de metro/tren. Dado lo anterior, el entrevistador aparece como el elemento clave de una buena entrevista, capaz de detectar y contrarrestar las estrategias (para una revisión de las estrategias del mentiroso; Feijoo-Fernández, 2020), hacer las preguntas adecuadas y tomar una decisión razonada libre de sesgos.

4.2. COMPETENCIA Y FLEXIBILIDAD

Teniendo en cuenta que el ámbito competencial de la guardia civil en los aeropuertos abarca el área restringida, las aduanas y, en algunos casos, el área pública, en el diseño de la investigación se tuvo en cuenta esta circunstancia. Los guardias civiles que participaron en el estudio provenían tanto del área de seguridad como del área fiscal, lo que ha llevado a una formación inicial conjunta donde todos deberían desarrollar la capacidad futura de despliegue en cualquiera de las áreas descritas, así como la competencia necesaria para realizar entrevistas. Esta capacidad de adaptación resulta fundamental, por ejemplo, cuando el aeropuerto en cuestión solo dispone de personal especializado en un área, permite liberar a personal en caso necesario debido a vacaciones o asuntos particulares, y hace que los guardias civiles tengan un conocimiento y familiarización global del aeropuerto: pasajeros de salida, llegada, visitas, empleados de la instalación, tripulaciones, etc.

En general, dado el esfuerzo que supone focalizar y mantener la atención de manera prolongada, tanto en la fase de observación del entorno como en la fase de entrevistas, siempre se ha recomendado un despliegue mínimo de dos analistas. En ningún caso esto quiere decir que los analistas trabajen solos, más bien todo lo contrario, ya que deben hacerlo en permanente contacto con el personal situado en los controles, el personal de grupos de investigación, tanto internos (actuales ODAIFI / ODAISA) como externos al aeropuerto, el personal de los equipos de escáneres móviles, etc. Y esta es una de las grandes ventajas de un equipo ICARO: su flexibilidad. Pueden trabajar de manera independiente o en colaboración con otros grupos (por ejemplo en el caso de fondeos de aeronaves), de paisano, uniforme o combinación de ambas, desplegarse de manera aleatoria e impredecible, etc. No existe una manera única de prestación de servicio para un equipo de estas características, ya que cada unidad puede decidir qué modalidad es la adecuada según el riesgo o amenaza específicos.

Una vez explicado el diseño e investigación realizados, pasamos a detallar la repercusión internacional que ha tenido y que ha ido avanzando de forma paralela al citado estudio.

5. REPERCUSIÓN INTERNACIONAL

A la vez que se realizaba la investigación, se solicitó evaluación por parte del BDGS para unirse al mismo. En febrero de 2015, y aun estando en fase inicial, se presentó el proyecto y situación de la investigación en aquel momento. Tras la valoración de los datos obtenidos, y quedando claro el propósito de continuidad expresado por parte de la Guardia Civil, se obtuvo la entrada directa y sin condicionantes en el BDSG. En general, cada país puede nombrar dos representantes que suelen provenir preferentemente de la autoridad competente en aviación civil o bien de algún cuerpo policial, por ser estos los que implementan el programa de análisis de comportamiento o están realizando investigación en ese campo. España pasó a estar representada por un miembro de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y un componente de la Guardia Civil. Una vez en el grupo, los países adquieren el compromiso de compartir avances, experiencias y buenas prácticas en esta materia, a la vez que colaboran activamente en la elaboración de material relativo a normativa, modelos estándar de programas, material para tutorías, modelos de programas formativos, investigación académica, etc. Dentro de los objetivos prioritarios del grupo destacan el facilitar la incorporación y aplicación del análisis de comportamiento como medida de seguridad complementaria en la legislación, mejorarla a través de buenas prácticas e investigación puntera, estimular el uso del análisis de comportamiento entre las diferentes entidades involucradas en aviación civil y alinear los programas de los diferentes países.

La CEAC, además de promover el transporte seguro, eficiente y sostenible entre los países europeos, también colabora activamente con otros organismos de aviación civil de otros continentes. Dentro de este marco de cooperación y colaboración, el BDSG ha realizado talleres para la promoción del uso del análisis de comportamiento entre los países africanos (taller realizado en Accra con el apoyo de la Comisión de Aviación Civil de África), (AFCAC; African Civil Aviation Commission), y también entre los países árabes (taller organizado en Marrakech con el apoyo de la Organización Árabe de Aviación Civil), (ACAO; Arab Civil Aviation Organization).

En línea con lo anterior e instado por la Guardia Civil se crea en el año 2016 el grupo de trabajo de detección de comportamiento dentro de AIRPOL. Desde ese momento la Institución ha colaborado con dicho organismo en la elaboración de manuales, impartiendo conferencias y asistiendo a sesiones formativas en esta materia. Precisamente la parte formativa ha sido la que ha suscitado más interés y para la que en más ocasiones se ha solicitado apoyo. Algunos ejemplos los constituyen, por una parte, la petición de la Oficina de Naciones Unidas contra el tráfico de drogas y delincuencia, en la región del MENA (Oriente Medio y Norte de África), para formación de diferentes instituciones en Marruecos (personal de aduanas, inteligencia, seguridad), o la solicitud de formación recibida desde AQUAPOL para ser impartida a policías del ámbito portuario en su academia situada en Marsella, lugar donde se viene colaborando de manera regular desde 2018.

6. DESPLIEGUE NACIONAL

En el año 2018, tras la finalización de la tesis doctoral y viendo los buenos resultados, se plantea por parte del Servicio de Costas y Fronteras la posibilidad de extender el uso del análisis del comportamiento a aeropuertos y puertos de toda España donde la GC tiene personal destinado. Para llevarlo a cabo desde la UFAC se elabora un programa formativo en dos fases para formar analistas de comportamiento en infraestructuras: la primera consistente en un curso a realizar a distancia (necesario antes de pasar a la siguiente fase) y una segunda parte presencial de dos semanas (primera semana con contenido teórico/práctico y la segunda con prácticas con tutor en el aeropuerto). La primera parte a realizar a distancia, sale publicada en el Boletín Oficial de la Guardia Civil (BOGC) con regularidad bajo el nombre de “Curso sobre Técnicas Básicas para el Análisis del Comportamiento”, alcanzando ya su séptima edición. Para la elaboración de este curso a distancia se contó con un manual y presentaciones proporcionados por la SACD de la UTPJ, material que incluye cinco unidades de estudios consideradas esenciales para un analista: la comunicación interpersonal y las habilidades básicas de comunicación, la introducción a la técnica de entrevista policial, nociones básicas del análisis de la credibilidad y conceptos básicos de personalidad, incluyendo el perfilado indirecto. Una vez finalizado este curso a distancia, el alumno tiene la opción de realizar el curso presencial, donde además de profundizar en los contenidos anteriormente estudiados y realizar prácticas en el aula que faciliten la asimilación e interiorización de lo aprendido, también ampliará conocimientos relacionados con los factores moduladores de la percepción (por ejemplo, limitaciones de nuestra percepción, sesgos y estereotipos), recibirá formación sobre los indicadores de conductas anómalas y su correcta interpretación, así como diferentes técnicas de entrevista investigadas en el ámbito académico, a la vez que se explica la correcta interpretación de indicadores de lenguaje no verbales y verbales. Todos los contenidos teóricos que se incluyen en el programa de la primera semana van acompañados de ejercicios prácticos en el aula, que se complementan y ponen en práctica la segunda semana. En esta última, los alumnos se despliegan en el aeropuerto acompañados de un tutor que guiará los ejercicios en tiempo real y con pasajeros reales.

Tras el diseño del modelo dio inicio un periodo formativo que abarcó desde 2018 a 2020 y durante el que se formaron un total de 150 componentes de las escalas de Suboficiales y de la básica de Cabos y Guardias. En septiembre de 2019, Estado Mayor crea los equipos ÍCARO de la Guardia Civil en las unidades de Fiscal y Fronteras (aeropuertos y puertos) y que deberían contar con un mínimo de dos componentes por unidad (ampliable según necesidades), prestando servicio de paisano, aunque en contacto permanente con el personal uniformado, y no necesariamente en dedicación exclusiva, si bien destinando un mínimo del 40% del tiempo de servicio al análisis de comportamiento. Además se crea el correspondiente evento SIGO (Sistema Integrado de Gestión Operativa) a efectos de seguimiento y análisis de este tipo de servicios. Teniendo en cuenta las posibles áreas de despliegue de los equipos, tres son los ámbitos fundamentales de trabajo: seguridad (aeroportuaria y pública), fiscal e investigación (dentro de la propia unidad o a solicitud de unidades externas). La dependencia funcional de estos equipos recae en sus mandos naturales y la dependencia técnica de Fiscal y Fronteras a través del Servicio de Costas y Fronteras.

Tras abordar el recorrido realizado en la Guardia Civil para poner en marcha el uso de la detección de comportamiento en aeropuertos y puertos, el trabajo concluye

haciendo un breve repaso de las dificultades halladas a lo largo del camino, así como las posibles soluciones.

7. LA PERFECCIÓN NO EXISTE

Siempre que se pone en marcha un proyecto novedoso suelen encontrarse a lo largo del camino múltiples problemas y en la toma de decisiones estamos expuestos a cometer errores. El proyecto ÍCARO no ha sido una excepción, teniendo en cuenta además el reto que supone crear un proyecto de estas características empleando tan solo recursos internos. Pero carecer de una perspectiva externa y ajena, que ayude a solventar dificultades o corregir errores, no quiere decir que no tengamos pensamiento crítico y capacidad de rectificar.

El análisis del comportamiento resulta ser una técnica en la que el ser humano es el centro y parte esencial de la misma: formamos a personas que deben detectar comportamientos anómalos en otras personas, entrevistarlas para comprobar si dicen la verdad o mienten y finalmente tomar decisiones sobre cómo actuar. Partimos de la base de que a todo ser humano se le presuponen una serie de habilidades sociales (destrezas consideradas complejas que facilitan el intercambio de información a través de la interacción), así como la capacidad de entender el verdadero significado de determinadas expresiones faciales o inferir el propósito de determinadas conductas (Blake & Shiffrar, 2007; Brewer, Wei Ying, Young, & Nah, 2018). Pero no todas las personas poseen unas buenas habilidades de interacción, o simplemente tienden a ser más solitarias, y la capacidad de inferir estados mentales en los demás puede estar condicionada por sesgos o estereotipos. Cuando evaluamos el comportamiento humano, el proceso de toma de decisiones no siempre se realiza de un modo racional sino que puede estar sesgado y, en particular, cuando los recursos son escasos (debido a distractores atencionales, tiempo limitado o carencia/mala interpretación de los conocimientos) (Gigerenzer & Gaissmaier, 2011; Tversky & Kahneman, 1974).

7.1. UNA TÉCNICA NOVEDOSA

Si en lugar de seres humanos estuviésemos analizando el funcionamiento de un equipo de Rayos X, capaz de detectar amenazas, estudiaríamos con detenimiento la precisión de sus resultados, los falsos positivos (las veces que detecta una amenaza siendo falsa), falsos negativos (las veces que no detecta una amenaza estando presente) y un sinfín de parámetros que si no consideramos adecuados rechazamos rápidamente. Lógicamente los seres humanos no son máquinas, ni sus comportamientos son siempre tan predecibles. Programar un equipo resulta más sencillo que formar a una persona, aunque tendemos a presuponer que con entrenamiento todos somos capaces de hacer lo mismo y al mismo nivel. Pero parece claro que no todo el mundo es bueno con las matemáticas, que determinadas personas transmiten bellas historias a través de sus pinturas, donde otras no harían más que garabatos, y que algunas son brillantes comunicadoras, donde otras se conformarían simplemente con no equivocarse. Dado lo anterior, no deberíamos asumir que todas las personas alcanzan el nivel apropiado para entrevistar o para detectar conductas (Akca, Larivière, & Eastwood, 2021), ni dar por sentado que serán capaces de transmitir a otros los conocimientos que en teoría han adquirido en una actividad formativa.

Todavía no hemos probado empíricamente las características que debe poseer una persona para llegar a ser un buen entrevistador o un buen analista de comportamiento en los aeropuertos. Tampoco si para realizar ambas tareas se necesitan las mismas cualidades o por el contrario son diferenciadas. Lo que sí podemos es tener en consideración todo aquello en lo que sí parece haber consenso y que debe caracterizar a un buen entrevistador, como una buena capacidad de escucha, capacidad de mostrar empatía, flexibilidad y apertura de mente, además de tener el conocimiento necesario en la materia, ser organizado y planificar de modo adecuado las preguntas (Bull, 2013). Aun así, el poseer determinadas características no es garantía de éxito, ya que cada persona muestra intereses diferenciados con un grado de compromiso específico (Trapp, Blömeke, & Ziegler, 2019; von Stumm, 2018) y mediado por la motivación (Ryan & Deci, 2000; Tan, Lau, Kung, & Kailsan, 2019). Teniendo en cuenta las peculiaridades de esta técnica cabe suponer que no todo el mundo la va a encontrar interesante e incluso pueden pensar que es una pérdida de tiempo. Por ello, una formación obligatoria sobre una herramienta que no se considera útil necesariamente va a llevar al fracaso. El ser humano necesita de un cierto grado de autonomía para decidir, y la voluntariedad suele ser garantía de al menos mostrar un cierto interés por el aprendizaje de algo nuevo.

7.2. ¿ES NUESTRA TÉCNICA LA MEJOR DE TODAS?

Desde sus inicios este proyecto arrojaba buenos resultados, lo que aun siendo lo deseado requería de cierta cautela. La búsqueda de soluciones rápidas e inmediatas puede llevarnos a cometer errores y como consecuencia ser foco de las críticas, tal y como le ha pasado a otros países (Denault et al., 2020). Al igual que el muestreo durante la investigación no se pudo acelerar, tampoco es bueno precipitarse durante una fase formativa. En un diseño secuencial, donde primero va la fase a distancia seguida de una presencial, el cambiar el orden supone un retraso en la adquisición de conocimientos por parte de los alumnos. Además resulta redundante e innecesaria una fase a distancia cuando los contenidos ya han sido explicados ampliamente en una fase presencial. Planificar y comunicar de manera detallada constituye la base esencial de todo nuevo proyecto, lo que ayuda a entender cómo se va a desarrollar a lo largo del tiempo. Aun así tampoco es garantía de que todo salga bien y al primer intento, pero de nosotros depende el insistir en una buena comunicación.

Cuando se realiza una investigación científica, es necesario interpretar los resultados hallados con sus fortalezas y limitaciones, en el contexto donde se ha formalizado. No es aconsejable extrapolar los resultados a otra área sin más. Obviamente existen muchos puntos comunes, e incluso contenidos que pueden encajar en multitud de áreas, pero no podemos dar por sentado que todos los indicadores (conductas específicas) funcionan por igual sin tener en cuenta las particularidades de cada ámbito. Al igual que especialistas en el ámbito aeroportuario trabajaron para dar forma a esta técnica, para adaptarla a nuevos contextos, situaciones o servicios, es preciso que especialistas de esa área en particular participen en la nueva adaptación. El trabajo conjunto siempre es un buen punto de partida que además suele tener un gran pronóstico cuando el interés por aprender nuevas técnicas va acompañada de una gran motivación.

Por otra parte, si algo ha quedado claro ha sido que cada país que implementa el análisis de comportamiento en los aeropuertos lo hace adaptándolo a sus características particulares. Comenzando por quién lo aplica (policías, agentes de seguridad privada, personal de compañías aéreas...), dónde se aplica (mostradores de facturación, controles de seguridad, puertas de embarque...) y cómo se aplica (observación y entrevista por personas diferenciadas o las mismas, por agentes de uniforme, paisano o combinados...). A pesar de ello, todos parecen coincidir en la necesidad de verificar la calidad de los programas en el terreno: del programa formativo, de los formadores, de los analistas y de los resultados de la técnica. Supervisión, reciclaje y permanente retroalimentación suelen ser garantía de éxito.

7.3. REESCRIBIENDO EL FINAL Y CREANDO DOCTRINA

El desarrollo de nuevos proyectos suele conllevar un gran esfuerzo y dedicación por parte del personal a cargo de la puesta en marcha. Muchas horas de trabajo y el buen hacer del equipo humano han hecho posible el proyecto ÍCARO. Que deje de ser un proyecto y se convierta en una técnica asentada depende, en gran medida, de nuestra capacidad de transmitir el conocimiento. Para lograrlo resulta adecuado seguir una serie de pasos: recopilación y custodia de toda la información y experiencia adquirida durante el desarrollo del proyecto, aprendizaje y asimilación para nuevo personal, seguida de una supervisión posterior y permanente actualización que incluya reciclajes.

No podemos olvidar que el elemento clave que hace mover el engranaje es el ser humano con sus virtudes y defectos. Las características que nos hacen únicos delimitan nuestras capacidades, pero también reflejan nuestro potencial. Identificar a aquellas personas que poseen las cualidades adecuadas para el correcto aprendizaje, desarrollo y exposición posterior nos ayudará a obtener una expansión progresiva y segura de la técnica de análisis de comportamiento. Si a ello unimos una fase formativa también progresiva, escalonada y con una actualización permanente, quizá podamos decir que nuestro proyecto por fin ha dejado de serlo.

8. CONCLUSIÓN

A lo largo de este artículo hemos presentado cómo ha entrado el análisis de la conducta en el ámbito de la aviación civil y la adaptación realizada dentro de la Guardia Civil. También detallamos los pasos dados para validar científicamente conductas predictivas de actividades ilícitas en un contexto como el aeroportuario, así como la gran repercusión internacional. Para finalizar, hemos visto algunas de las dificultades halladas a lo largo del camino y para las que es posible aplicar soluciones.

Un proyecto de esta envergadura ha supuesto una gran inversión de tiempo y esfuerzo. Pero nada habría sido posible sin el empuje de todos los componentes de la Guardia Civil que han colaborado en la elaboración de todas y cada una de las fases. Queda patente que podemos sacar adelante cualquier proyecto empezando de cero y que sabemos sobreponernos a las dificultades. No nos pongamos límites y seamos innovadores.

En el inicio de este artículo explicamos los motivos que provocaron la búsqueda de nuevas herramientas en la lucha contra el terrorismo. En estos momentos podemos concluir que hemos desarrollado una técnica pro activa, flexible, impredecible y, lo más importante, efectiva. Estas características la convierten en transversal y por ello de aplicación a muchos de los servicios que presta la Guardia Civil.

Quizá el futuro de esta técnica esté en su combinación con la inteligencia artificial, momento en el que daremos un gran paso en beneficio de la seguridad. No obstante, mientras esto llega, podemos afirmar ya que hemos desarrollado una herramienta altamente efectiva.

BIBLIOGRAFÍA

Aamodt, M. G., & Custer, H. (2006). Who can best catch a liar?: A meta-analysis of individual differences in detecting deception. *Forensic Examiner*, 15(1), 6.

Akca, D., Larivière, C. D., & Eastwood, J. (2021). Assessing the efficacy of investigative interviewing training courses: A systematic review. *International Journal of Police Science & Management*, 23(1), 73-84. <https://doi.org/10.1177/14613557211008470>

Blair, P., Levine, T. R., Reimer, T. O., & McCluskey, J. D. (2012). The gap between reality and research: Another look at detecting deception in field settings. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management*, 35(4), 723-740.

Blake, R., & Shiffrar, M. (2007). Perception of human motion. *Annual Review of Psychology*, 58, 47-73. <http://doi.org/10.1146/annurev.psych.57.102904.190152>

Blanco-Hermo, P. (2016). Atentados multifocales y lecciones aprendidas. *Actualidad Médica*, 101(799), 183-187. <http://doi.org/10.15568/am.2016.799.re02>

Bond, C. F., & DePaulo, B. M. (2006). Accuracy of deception judgments. *Personality and Social Psychology Review*, 10(3), 214-234. http://doi.org/10.1207/s15327957pspr1003_2

Brewer, N., Wei Ying, A. B., Young, R. L., & Nah, Y. (2018). Theory of mind and the detection of suspicious behavior. *Journal of Applied Research in Memory and Cognition*, 7(1), 123-131. <http://doi.org/10.1016/j.jarmac.2017.09.006>

Bull, R. (2013). What is 'believed' or actually 'known' about characteristics that may contribute to being a good/effective interviewer. *Investigative Interviewing: Research and Practice*, 5, 128-143.

Denault, V., Plusquellec, P., Jupe, L. M., St-Yves, M., Dunbar, N. E., Hartwig, M., . . . Walsh, D. (2020). The analysis of nonverbal communication: The dangers of pseudoscience in security and justice contexts. *Anuario De Psicología Jurídica*, 30(1 - 12) <https://doi.org/10.5093/apj2019a9>

DePaulo, B. M., Lindsay, J. J., Malone, B. E., Muhlenbruck, L., Charlton, K., & Cooper, H. (2003). Cues to deception. *Psychological Bulletin*, 129(1), 74. <http://psycnet.apa.org/doi/10.1037/0033-2909.129.1.74>

El Mundo. (2006). Reino unido frustra un plan para hacer explotar aviones en pleno vuelo. Retrieved from <http://www.elmundo.es/elmundo/2006/08/10/internacional/1155187933.html>

- Feijoo, M. C. (2018). *El análisis de la conducta delictiva y la detección del engaño en el contexto aeroportuario*. Retrieved from <http://hdl.handle.net/11531/25939>
- Feijoo-Fernández, M. C. (2020). Estrategias del mentiroso. *Manual de detección de la mentira y el engaño: Una aproximación académico-aplicada* (pp. 43-56). Fundación Universitaria Behavior & Law.
- Feijoo-Fernández, M. C., Halty, L., & Sotoca-Plaza, A. (2020). Like a cat on hot bricks: The detection of anomalous behavior in airports. *Journal of Police and Criminal Psychology*, 1-11. <https://doi.org/10.1007/s11896-020-09371-5>
- Gigerenzer, G., & Gaissmaier, W. (2011). Heuristic decision making. *Annual Review of Psychology*, 62, 451-482. <https://doi.org/10.1146/annurev-psych-120709-145346>
- Hartwig, M., Granhag, P. A., Strömwall, L. A., & Vrij, A. (2005). Detecting deception via strategic disclosure of evidence. *Law and Human Behavior*, 29(4), 469. <http://doi:10.1007/s10979-005-5521-x>
- International Civil Aviation Organization. (2017). Annex 17th. Safeguarding international civil aviation against acts of unlawful interference. Retrieved from <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Annex17.aspx>
- Koller, C. I., Wetter, O. E., & Hofer, F. (2015a). What is suspicious when trying to be inconspicuous? criminal intentions inferred from nonverbal behavioral cues. *Perception*, 44(6), 679-708. <http://doi.org/10.1177/0301006615594271>
- Koller, C. I., Wetter, O. E., & Hofer, F. (2015b). 'Who's the thief?' The influence of knowledge and experience on early detection of criminal intentions. *Applied Cognitive Psychology*, 30(2), 178-187. <http://doi.org/10.1002/acp.3175>
- Molotch, H. (2014). *Against security: How we go wrong at airports, subways, and other sites of ambiguous danger*. Princeton University Press.
- Nahari, G. (2018). The applicability of the verifiability approach to the real world. *Detecting concealed information and deception* (pp. 329-349). Academic Press. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-812729-2.00014-8>
- Nahari, G., & Vrij, A. (2019). The verifiability approach: Advances, challenges, and future prospects. *The routledge international handbook of legal and investigative psychology* (pp. 212-223) Routledge.
- Ormerod, T. C., & Dando, C. J. (2015). Finding a needle in a haystack: Toward a psychologically informed method for aviation security screening. *Journal of Experimental Psychology: General*, 144(1), 76-84. <http://doi.org/10.1037/xge0000030>
- Park, H. S., Levine, T., McCormack, S., Morrison, K., & Ferrara, M. (2002). How people really detect lies. *Communication Monographs*, 69(2), 144-157. <http://dx.doi.org/10.1080/714041710>
- Piquer, I. (2001). Los pasajeros de un avión detienen a un terrorista con una bomba en el zapato. Retrieved from http://elpais.com/diario/2001/12/24/internacional/1009148413_850215.html
- Ryan, R. M., & Deci, E. L. (2000). Self-determination theory and the facilitation of intrinsic motivation, social development, and well-being. *American Psychologist*, 55(1), 68. <http://doi.org/10.1037/0003-066X.55.1.68>

- Tan, C., Lau, X., Kung, Y., & Kailsan, R. A. (2019). Openness to experience enhances creativity: The mediating role of intrinsic motivation and the creative process engagement. *The Journal of Creative Behavior*, 53(1), 109-119. <https://doi.org/10.1002/jocb.170>
- Tomás-Rubio, S. (2009). El secuestro aéreo. Cockpit Studio Editorial S.L.
- Trapp, S., Blömeke, S., & Ziegler, M. (2019). The openness-fluid-crystallized-intelligence (OFCI) model and the environmental enrichment hypothesis. *Intelligence*, 73, 30-40. <https://doi.org/10.1016/j.intell.2019.01.009>
- Tversky, A., & Kahneman, D. (1974). Judgment under uncertainty: Heuristics and biases. *Science*, 185(4157), 1124-1131. <http://doi.org/10.1126/science.185.4157.1124>
- Vernham, Z., Vrij, A., Mann, S., Leal, S., & Hillman, J. (2014). Collective interviewing: Eliciting cues to deceit using a turn-taking approach. *Psychology, Public Policy, and Law*, 20(3), 309.
- von Stumm, S. (2018). Better open than intellectual: The benefits of investment personality traits for learning. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 44(4), 562-573. <https://doi.org/10.1177/0146167217744526>
- Vrij, A., Granhag, P. A., Mann, S., & Leal, S. (2011). Lying about flying: The first experiment to detect false intent. *Psychology, Crime & Law*, 17(7), 611-620. <http://dx.doi.org/10.1080/10683160903418213>
- Vrij, A., Leal, S., Granhag, P. A., Mann, S., Fisher, R. P., Hillman, J., & Sperry, K. (2009). Outsmarting the liars: The benefit of asking unanticipated questions. *Law and Human Behavior*, 33(2), 159-166. <http://doi.org/10.1007/s10979-008-9143-y>
- Vrij, A., Mann, S. A., Fisher, R. P., Leal, S., Milne, R., & Bull, R. (2008). Increasing cognitive load to facilitate lie detection: The benefit of recalling an event in reverse order. *Law and Human Behavior*, 32(3), 253-265. <http://doi.org/10.1007/s10979-007-9103-y>
- Vrij, A., Mann, S., Leal, S., & Fisher, R. (2010). 'Look into my eyes': Can an instruction to maintain eye contact facilitate lie detection?. *Psychology, Crime & Law*, 16(4), 327-348. <http://doi.org/10.1080/10683160902740633>
- Walczyk, J. J., Harris, L. L., Duck, T. K., & Mulay, D. (2014). A social-cognitive framework for understanding serious lies: Activation-decision-construction-action theory. *New Ideas in Psychology*, 34, 22-36. <http://dx.doi.org/10.1016/j.newideapsych.2014.03.001>
- Walczyk, J. J., Schwartz, J. P., Clifton, R., Adams, B., Wei, M., & Zha, P. (2005). Lying person-to-person about life events: A cognitive framework for lie detection. *Personnel Psychology*, 58(1), 141-170. <http://doi.org/10.1111/j.1744-6570.2005.00484.x>
- Warmelink, L., Vrij, A., Mann, S., Leal, S., & Poletiek, F. H. (2013). The effects of unexpected questions on detecting familiar and unfamiliar lies. *Psychiatry, Psychology and Law*, 20(1), 29-35. <http://dx.doi.org/10.1080/13218719.2011.619058>