



OACI

Doc 10171

Manual para la formulación de estrategias integrales de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación

Primera edición, 2023



Aprobado por el Secretario General y publicado bajo su responsabilidad

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL



OACI

Doc 10171

Manual para la formulación de estrategias integrales de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación

Primera edición, 2023

Aprobado por el Secretario General y publicado bajo su responsabilidad

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canadá H3C 5H7

Para información sobre pedidos y una lista completa de agentes de ventas
y librerías, visite el sitio web de la OACI en www.icao.int.

Primera edición, 2023

**Doc 10171, *Manual para la formulación de estrategias integrales de lucha
contra la trata de personas en el sector de la aviación***

Núm. de pedido: 10171
ISBN 978-92-9275-118-0 (versión impresa)

© OACI 2023

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción de ninguna
parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su transmisión, de
ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa y por escrito de
la Organización de Aviación Civil Internacional.

PREFACIO

Esta Estrategia integral de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación (“estrategia integral” o “estrategia”) trata de ofrecer una reseña breve pero abarcadora de la intersección entre la trata de personas y el sector de la aviación, y proporcionar a los Estados, las organizaciones y administraciones de aviación civil (CAA), los explotadores de aeronaves y los aeropuertos orientaciones y recomendaciones que les sirvan de base para el desarrollo de sus estrategias globales de lucha contra la trata. Si bien la estrategia se centra en las entidades de aviación civil, las orientaciones deberían implementarse en el contexto de unas iniciativas más amplias para el transporte multimodal, y los Estados deberían compartirla ampliamente entre los organismos gubernamentales. Debería distribuirse este documento a todas las oficinas regionales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y compartirse con otras organizaciones de transporte internacionales y, en particular, con la Organización Marítima Internacional (OMI).

Esta estrategia integral abarca componentes clave de la trata de personas, como son las leyes sobre trata de personas, el liderazgo, las políticas (incluidas las responsabilidades de la sociedad y del personal), los protocolos de denuncia, la formación de alianzas [incluidas las fuerzas del orden y los organismos no gubernamentales (ONG)], la instrucción, la sensibilización del público, la recolección de datos y el intercambio de información, y la asistencia a las víctimas y supervivientes. Los recursos adicionales que figuran en los apéndices brindan herramientas de lucha contra la trata para que las organizaciones y administraciones de aviación civil, los explotadores de aeronaves y de aeropuertos las adapten y adecúen, e incluyen, entre otros, un modelo de estrategia integral de lucha contra la trata, una proclamación y una declaración pública de liderazgo.

Se alienta a los Estados miembros de la OACI a que, al avanzar en la elaboración de sus iniciativas de lucha contra la trata, adopten el enfoque más beneficioso posible para las víctimas y supervivientes poniendo en marcha líneas telefónicas de asistencia (de cuyo funcionamiento suelen encargarse las ONG) que se basen en testimonios de los supervivientes y que prioricen a las víctimas y su trauma, y que las fuerzas del orden respondan a posibles casos de trata de personas. Tal enfoque garantiza que la primera línea de intervención ante una denuncia de trata de personas entienda de qué forma las respuestas de las víctimas a las fuerzas del orden y a cualquier servicio que se les ofrezca pueden verse influidas por el trauma que sufren. El objetivo de que el enfoque se base en testimonios de supervivientes y de que priorice a las víctimas y su trauma es anteponer la seguridad y protección de la víctima, maximizar la cooperación y garantizar la eficacia de las intervenciones evitando que se produzca un nuevo trauma.¹ La instrucción que se basa en los testimonios de supervivientes y que prioriza a las víctimas y su trauma permite a las fuerzas del orden proporcionar asistencia de emergencia inmediata y apropiada, y las líneas telefónicas de asistencia pueden servir para derivar los casos y llamadas que no sean urgentes y para proporcionar servicios directos a las víctimas. Además, cuando los programas de lucha contra la trata de personas se basan en los testimonios de supervivientes y priorizan a las víctimas y su trauma, las tareas de prevención se optimizan.

Unas estrategias integrales sólidas para las organizaciones y administraciones de aviación civil, explotadores de aeronaves y aeropuertos deberían integrar las siguientes categorías y medidas:

- *Leyes:* Garantizar que las estrategias integrales tengan en cuenta las leyes internacionales y de los Estados relativas a la trata de personas en los lugares donde se desarrollan operaciones.
- *Liderazgo:* Dar a conocer una proclamación y una declaración pública de liderazgo en las que se expongan las medidas proactivas que la organización está tomando para luchar contra la trata de

1. Véase Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, Programa Mundial contra la Trata de Personas, *Toolkit to Combat Trafficking in Persons* (2006), disponible en <https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/HT-toolkit-en.pdf>.

personas (véanse las secciones 1.2 y 1.3 del apéndice A). Propiciar que los planes de acción o estrategias nacionales pongan de relieve la importante función del transporte, y de la aviación en particular, en la lucha contra la trata.

- *Políticas:* En primer lugar, adoptar una política de tolerancia cero a la trata de personas que se base en los testimonios de supervivientes e incluir igualmente cláusulas de tolerancia cero en los acuerdos contractuales con las empresas, los organismos y otras partes interesadas; y en segundo lugar, establecer directrices para el personal sobre la lucha contra la trata que se basen en los testimonios de supervivientes y comprendan en este contexto los recursos de la organización, las prácticas comerciales y las infracciones.
- *Protocolos de denuncia y mecanismos de respuesta:* Implementar protocolos claros para que el personal denuncie presuntas situaciones de trata de personas a las fuerzas del orden y a través de líneas de telefónicas de asistencia que se basen en los testimonios de supervivientes y prioricen a las víctimas y su trauma; estos protocolos deben diseñarse de modo que se evite causarles más daño. La adopción de esta medida, en combinación con los mecanismos de respuesta apropiados, responde a lo previsto en el método recomendado 8.49 del Anexo 9 - *Facilitación*: “Los Estados contratantes deberían tomar medidas para garantizar que se establezcan procedimientos para combatir la trata de personas que estén basados en una estrategia integral e incluya sistemas claros de notificación y puntos de contacto en las autoridades competentes correspondientes donde puedan acudir los explotadores de aeropuertos y aeronaves”.
- *Formación de alianzas:* Formar alianzas con organismos gubernamentales, dependencias policiales que tengan un enfoque que priorice a las víctimas y su trauma, ONG y otras partes interesadas públicas y privadas para aumentar su efectividad en el reconocimiento de víctimas, compartir información y ampliar al máximo su impacto colectivo en la lucha contra la trata. Sumarse a los equipos especiales sobre la trata de personas que existan.
- *Instrucción:* Formar al personal en el reconocimiento y denuncia de presuntas situaciones de trata de personas mediante el uso de material de formación basado en los testimonios de supervivientes, como el material de instrucción de la OACI², para acatar el método recomendado 8.50 del Anexo 9: “Los Estados contratantes deberían tomar medidas para garantizar que los explotadores de aeropuertos y los explotadores de aeronaves impartan instrucción sobre la trata de personas a los miembros de su personal que trabajen en contacto directo con el público viajero, a fin de concienciarles al respecto”.
- *Sensibilización del público:* Asociarse con las entidades públicas y privadas para realizar campañas de sensibilización destinadas al personal de aviación y al público viajero que se basen en los testimonios de supervivientes. El material de sensibilización impreso, de audio y digital debería incluir los indicios reveladores de la trata de personas en el sector de la aviación, además de las dependencias policiales y líneas telefónicas de asistencia que priorizan a las víctimas y su trauma (véanse ejemplos en el apéndice C).
- *Recopilación de datos e intercambio de información:* Hacer un seguimiento de las denuncias de trata de personas realizadas por el personal y por el público viajero en los aeropuertos y las aeronaves, y compartirlas con las CAA y otras autoridades competentes.

2 Véase *Tool for Capacity Building of Cabin Crew on Identifying and Responding to Trafficking in Persons (2020)* (Herramienta de creación de capacidad de la tripulación de cabina para el reconocimiento y la respuesta ante la trata de personas), Organización de Aviación Civil Internacional, disponible en <https://www.icao.int/safety/airnavigation/OPS/CabinSafety/Pages/Trafficking-in-Persons.aspx>.

-
- *Asistencia a víctimas y supervivientes:* Proporcionar ayuda a las víctimas y supervivientes difundiendo y colocando información y material de sensibilización pública en forma estratégica, apostando agentes de seguridad en lugares de alto riesgo e incorporando la lucha contra la trata en sus programas de responsabilidad social empresarial, por ejemplo, donar millas y billetes con descuento, y dar oportunidades de desarrollo laboral y empleo a supervivientes.
-

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Capítulo 1. Introducción	1-1
Capítulo 2. Componentes de una estrategia integral	2-1
2.1 Introducción	2-1
2.2 Leyes	2-1
2.3 Liderazgo	2-3
2.4 Políticas	2-4
2.5 Protocolos de denuncia	2-5
2.6 Formación de alianzas	2-6
2.7 Instrucción	2-8
2.8 Sensibilización pública	2-10
2.9 Recopilación de datos e intercambio de información	2-13
2.10 Asistencia a víctimas y supervivientes	2-13
Apéndice A. Modelo de estrategia integral de lucha contra la trata de personas para organizaciones del sector de la aviación	Ap A-1
Apéndice B. Indicios de una situación de trata en el sector de la aviación	Ap B-1
Apéndice C. Recursos	Ap C-1

Capítulo 1

INTRODUCCIÓN

1.1 La trata de seres humanos, o trata de personas, conlleva la captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de personas, recurriendo a la intimidación o al uso de la fuerza u otras formas de coacción, al rapto, al fraude o engaño con fines de explotación¹. Este flagelo es una empresa multimillonaria que afecta a 24,9 millones de personas adultas, niñas y menores de edad en todo el mundo² y que se vale de todos los modos de transporte, incluido el sector de la aviación.

Nota.— Para más información sobre la trata de personas, la Circular 352 — Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas incluye información adicional, como los elementos, el porqué, los tipos y los indicios reveladores de la trata.

1.2 En 2020, la OACI realizó una encuesta sobre las iniciativas de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación con el fin de recabar información para vigilar la ejecución de dichas iniciativas por parte de los Estados y la industria. Se obtuvo respuesta de 100 Estados acerca del grado de cumplimiento de la formación sobre la trata de personas que el Estado hace obligatoria para el personal que trabaja en contacto directo con el público viajero, la formación que ofrece la industria y las medidas que están tomando los Estados a fin de garantizar que existan los procedimientos necesarios para luchar específicamente contra la trata de personas que usa la aviación como transporte. En este manual se destacan los resultados en las categorías pertinentes que forman parte de la estrategia integral.

1.3 Cuando poseen los conocimientos necesarios para reconocer y denunciar posibles casos de trata a las fuerzas del orden y a través de líneas de telefónicas de asistencia que priorizan a las víctimas y su trauma, el personal de los ministerios de transporte, el personal de aviación y el público pasajero pueden contribuir de forma importante a interceptar y frenar la trata de personas.

1.4 Esta estrategia integral fue elaborada por el Grupo de Trabajo sobre Trata de Personas (WGHT) del Grupo Experto en Facilitación (FALP) en su decimoprimer reunión, celebrada en Montreal en enero de 2020. La estrategia concreta las atribuciones del WGHT,³ entre las que se cuentan la elaboración de directrices y la prestación de asistencia a los Estados miembros para:

- a) crear e implementar una estrategia integral de facilitación para luchar contra la trata de personas en la aviación civil (entre cuyos componentes clave deberían incluirse las políticas y protocolos de denuncia, la capacitación del personal, la sensibilización del público y el intercambio de datos e información con supervivientes de la trata, ONG y fuerzas del orden nacionales y locales); y

1 Véase el *Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, Especialmente Mujeres y Niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (2000)* de la Asamblea General de las Naciones Unidas, disponible en <https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/protocol-prevent-suppress-and-punish-trafficking-persons>.

2 Véase Organización Internacional del Trabajo y *Walk Free Foundation, Global Estimates of Modern Slavery: Forced Labour and Forced Marriage* (2017), disponible en https://www.ilo.org/global/publications/books/WCMS_575479/lang--en/index.htm.

3 Véase FALP de la OACI, Grupo de trabajo sobre la trata de personas: atribuciones, membresía, programa de trabajo (2020), disponible en <https://www.icao.int/Meetings/FALP/Documents/FALP11-2020/FALP11.WP3.WG%20on%20Human%20Trafficking-Final.pdf>.

- b) establecer políticas y protocolos de respuesta ante sospechas de trata de personas con vías claras para presentar la denuncia a las fuerzas del orden, respuesta ante casos de posible trata de personas (priorizando a las víctimas y su trauma para no poner en peligro a la posible víctima ni a quienes denuncien la sospecha de trata) y coordinación entre dependencias de un mismo Estado, entre Estados y con las partes interesadas (aeropuertos y líneas aéreas incluidos).

1.5 Esta estrategia integral complementa las políticas y orientaciones existentes de la OACI de lucha contra la trata de personas y otros recursos que la Organización elaboró como guía para el sector de la aviación en sus iniciativas en ese ámbito, incluida una resolución general, dos métodos recomendados, directrices de instrucción, directrices de denuncia, un programa de instrucción y una encuesta a los Estados miembros, como se indica en el punto 1.3 (para más detalles, véanse los párrafos 2.2, 2.5 y 2.7 del capítulo 2). Estos recursos se destacan dentro de sus respectivos componentes de la estrategia integral a lo largo de este manual. Las áreas de interés de esta estrategia se concibieron teniendo como referencia las presentaciones recibidas por los Estados miembros del WGHT y las organizaciones asesoras permanentes y están documentadas en el informe producido por el WGHT en 2020 relativo al pedido de información sobre la lucha contra la trata y el informe de referencia (“informe de referencia”).

Capítulo 2

COMPONENTES DE UNA ESTRATEGIA INTEGRAL

2.1 INTRODUCCIÓN

Para elaborar esta estrategia integral se recurrió al informe de referencia del WGHT, en el que se examinan las políticas y estrategias existentes en los distintos Estados miembros para luchar contra la trata de personas en la aviación civil. Las organizaciones de la aviación deberían poner particular empeño en contactar a quienes representan los intereses de las/los supervivientes al elaborar la estrategia integral para hacer que esta se base en los testimonios pertinentes de diferentes supervivientes en cada etapa. Dado su conocimiento de primera mano sobre la experiencia de la trata, las/los supervivientes pueden contribuir de forma decisiva a que las iniciativas de lucha contra la trata sean robustas y prácticas. El WGHT recomienda que las organizaciones del sector de la aviación elaboren estrategias integrales que incluyan los componentes que se describen en este capítulo. En el apéndice A figura también un modelo de estrategia integral para las organizaciones y administraciones de aviación civil, explotadores de aeronaves y aeropuertos.

2.2 LEYES

2.2.1 Contar con el marco jurídico apropiado es fundamental para combatir la trata. Aunque las leyes varíen de un Estado a otro en cuanto al alcance y la definición de lo que constituye trata de personas, sí comparten algunos elementos comunes sobre cómo combatirla, tales como un énfasis en la preparación, la prevención, la protección y el enjuiciamiento, y el reconocimiento de que quienes realizan la trata ejecutan acciones y cuentan con medios y propósitos. También reconocen que la trata afecta a personas adultas, niñas y niños; que las víctimas actúan bajo coerción; que no siempre exige desplazamiento ni cruce de fronteras; que es distinta del tráfico de personas; y que conlleva una serie de prácticas de explotación laboral y sexual.

2.2.2 En 2000, las Naciones Unidas firmaron el “Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, Especialmente Mujeres y Niños” (también conocido como el Protocolo de Palermo), marcando un hito significativo en las iniciativas internacionales de lucha contra la trata. El Protocolo, que ha sido firmado y ratificado por 147 Estados, exige la aplicación de medidas para prevenir que los medios de transporte operados por explotadores de aeronaves comerciales sean utilizados para la trata de personas. Los fines del Protocolo de Palermo son prevenir y combatir la trata de personas, proteger y ayudar a las víctimas y promover la cooperación entre los Estados para lograr esos fines.

2.2.3 Entre las leyes regionales y estatales de lucha contra la trata se cuentan el Convenio del Consejo de Europa sobre la lucha contra la trata de seres humanos,¹ el Acuerdo de cooperación multilateral para combatir la trata de personas en África Occidental y Central,² la Ley de prevención y lucha contra la trata de seres humanos y protección de sus víctimas y otras disposiciones de Grecia,³ y la Ley de protección de las víctimas de la trata y de la violencia de los Estados Unidos.⁴

-
1. Véase Consejo de Europa, Convenio del Consejo de Europa sobre la Lucha contra la Trata de Seres Humanos (2005), disponible en <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.
 2. Véase Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, *Informe mundial sobre la trata de personas* (2018), disponible en https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glotip/2018/GLOTiP_2018_BOOK_web_small.pdf.
 3. Mecanismo Nacional de Derivación para la Protección de Víctimas de Trata de Personas de Grecia. 2020. Encuesta del HLWG de la OACI: Respuesta del Mecanismo Nacional de Derivación griego, 2020 *Documento inédito*. Atenas: EMA.
 4. Véase la *Ley de protección de las víctimas de la trata y de la violencia de los Estados Unidos de 2000*, ley pública núm. 106-386 [H.R. 3244] (2000), disponible en <https://www.congress.gov/bill/106th-congress/house-bill/3244>.

2.2.4 Entre las distintas leyes regionales relacionadas con el transporte, cabe mencionar la *Decisión marco del Consejo de la Unión Europea destinada a reforzar el marco penal para la represión de la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia irregulares*⁵; el *Convenio del Consejo de Europa sobre la Lucha contra la Trata de Seres Humanos*; y la *Directiva de la Unión Europea relativa a la prevención y la lucha contra la trata de seres humanos y a la protección de sus víctimas*.⁶

2.2.5 Los Estados Unidos promulgaron normas de lucha contra la trata específicas para la aviación a través de la Ley de prórroga de autorizaciones y de la seguridad y protección en la aviación de la Administración Federal de Aviación (FAA) de 2016⁷ y la Ley de reautorización de la FAA de 2018⁸, que exigen la instrucción de cierto personal que trabaja en contacto con el público (auxiliares de vuelo, agentes de venta de billetes y de puertas de embarque) para que reconozcan posibles situaciones de trata y sepan cómo actuar.

2.2.6 Algunos Estados también han sancionado leyes que apuntan a lucha contra la trata en las cadenas de suministro y que son pertinentes para el sector del transporte. En el Reino Unido, las disposiciones sobre la transparencia en las cadenas de suministro de la Ley contra la esclavitud moderna (2015) obligan a las empresas con ventas de 36 millones de libras esterlinas o más a publicar una declaración anual en la que describan las medidas que han tomado para combatir y prevenir la esclavitud y la trata de personas en sus actividades y cadenas de suministro⁹. La Ley sobre las formas contemporáneas de esclavitud de Australia (2018) exige que todas las empresas que operen en ese país y alcancen el umbral de 100 millones AUD de ingresos anuales totales informen cada año sobre las actividades que lleven a cabo para combatir la esclavitud contemporánea en sus operaciones y cadenas de suministro.¹⁰ En Francia, la Ley del deber de vigilancia de las empresas (2017) exige que las empresas matrices y los grupos y empresas contratantes que emplean a más de 5 000 personas en Francia o más de 10 000 efectivos internacionales a lo largo de dos años consecutivos establezcan, implementen y publiquen un plan de vigilancia para evaluar y resolver los riesgos de las cadenas de suministro subcontratadas, entre ellos graves vulneraciones de los derechos y las libertades fundamentales de los seres humanos.¹¹ Varias empresas francesas del sector de la aviación han publicado uno o más planes de vigilancia, entre ellas Aéroports de Paris, Air France, KLM, Airbus y Dassault Aviation. Estos tipos de medidas alientan a las empresas de aviación civil a considerar los riesgos de la esclavitud moderna y la trata de personas dentro de sus propias cadenas de suministro.

2.2.7 Una vez que las organizaciones y administraciones de aviación civil, los explotadores de aeronaves y los aeropuertos se hayan asegurado de que sus estrategias integrales son conformes a las leyes internacionales y estatales contra la trata de personas, sus responsables deberían adoptar una postura interna contra la trata de personas.

5 Véase Comisión Europea, Decisión marco del Consejo de la Unión Europea 2002/946/JHA del 28 de noviembre de 2002 destinada a reforzar el marco penal para la represión de la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia irregulares (2002), disponible en https://home-affairs.ec.europa.eu/pages/document/council-framework-decision-2002946jha-28-november-2002_en.

6 Véase Comisión Europea, *Directiva 2011/36/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2011, relativa a la prevención y la lucha contra la trata de seres humanos y a la protección de sus víctimas*, y por la que se sustituye la Decisión marco 2002/629/JAI del Consejo, DO L. 101/1-101/11; 15.4.2011, 2011/36/UE (2011), disponible en https://ec.europa.eu/anti-trafficking/legislation-and-case-law-eu-legislation-criminal-law/directive-201136eu_en.

7 Véase la *FAA Extension, Safety, and Security Act de 2016, ley pública nº 114-190 [H.R. 636] (2016)*, de los Estados Unidos de América, disponible en <https://www.congress.gov/114/plaws/publ190/PLAW-114publ190.pdf>.

8 Véase la *FAA Reauthorization Act de 2018, ley pública nº 115-254 [H.R. 302] (2018)*, de los Estados Unidos de América, disponible en <https://www.congress.gov/115/plaws/publ254/PLAW-115publ254.pdf>.

9 Véase *The Modern Slavery Act 2015 (Transparency in Supply Chains) Regulations 2015*, Nº 1833 (2015), Reino Unido, disponible en <https://www.legislation.gov.uk/ukdsi/2015/9780111138847>.

10 Véase Australia, *Ley contra la esclavitud moderna de 2018, n.º 153 (2018)*, disponible en <https://www.legislation.gov.au/Details/C2018A00153>.

11 Véase Francia, *Ley núm. 2017-399 de 27 de marzo de 2017 relativa al deber de vigilancia por parte de las sociedades matrices y las empresas contratantes (2017)*, disponible en <https://www.legifrance.gouv.fr/orf/id/JORFTEXT000034290626?r=PCNPdxkhp6>.

2.3 LIDERAZGO

2.3.1 Para tener éxito, las estrategias, políticas y protocolos de lucha contra la trata requieren el respaldo de la dirección, cuyas decisiones son fundamentales para comprometer recursos, implementar programas, medir los efectos e interactuar con las partes interesadas.

2.3.2 Los Estados miembros de la OACI adoptaron una posición pública contra la trata de personas durante el 41º período de sesiones de la Asamblea, en septiembre de 2022, con la adopción de la resolución A41-16: *Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación — Lucha contra la trata de personas*. Su texto subraya la importancia de la instrucción del personal de aviación, de los modelos de protocolos de denuncia, de que las fuerzas del orden prioricen a las víctimas y su trauma, de la sensibilización del público y de que los textos de orientación pertinentes no pierdan vigencia y respondan a las necesidades de los Estados miembros.

2.3.3 Organizaciones asesoras permanentes como la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) tomaron medidas similares: la IATA adoptó la resolución contra la trata de personas en 2018¹² y la asamblea general mundial del ACI adoptó la resolución para la prevención de la trata de personas en 2016.¹³ En la resolución de la IATA se hace hincapié en la colaboración con las autoridades gubernamentales y la sociedad civil, se alienta la instrucción de personal operacional relevante y se pide a las autoridades gubernamentales que establezcan mecanismos claros de denuncia. La resolución del ACI promueve la sensibilización a través de los medios de comunicación y de los foros de la industria, insta a la instrucción del personal y fomenta la formación de alianzas con gobiernos, entidades de beneficencia y ONG para prevenir la trata de personas.

2.3.4 En los Estados Unidos, el Departamento de Transporte (USDOT) estableció un comité asesor en trata de personas (ACHT) en 2018, compuesto por representantes de todos los modos de transporte, asociaciones gremiales, ONG y fuerzas del orden para elaborar orientaciones y mejores prácticas sobre la trata de personas destinadas a las entidades públicas, la industria privada, las ONG y las autoridades de transporte locales. El informe Final del ACHT incluye mejores prácticas de instrucción y sensibilización, guías de implementación rápida para cada modo de transporte (incluidas las líneas aéreas y los aeropuertos), material de muestra y un modelo de proclamación para que las organizaciones de transporte establezcan su compromiso con la lucha contra la trata de personas¹⁴. Esas orientaciones están respaldadas por un plan nacional de acción para combatir la trata de personas que hace hincapié en la formación de alianzas, la instrucción y la sensibilización del público con respecto a la trata de personas en el sector del transporte.¹⁵

2.3.5 Además de hacer públicas una proclamación y una declaración de liderazgo para combatir la trata de personas en la aviación, las organizaciones y autoridades de la aviación civil, los explotadores de aeronaves y los aeropuertos deberían igualmente implementar políticas institucionales relativas a este flagelo.

12. Véase IATA, *Resolución contra la trata de personas* (2018), disponible en <https://www.iata.org/en/pressroom/pressroom-archive/2018-press-releases/2018-06-05-03/>.

13. Véase ACI, Resolución núm. 2: Prevención de la trata de personas (2016), disponible en <https://aci.aero/2016/09/28/airports-council-international-expressed-airports-commitment-to-the-fight-against-human-trafficking/>.

14. Véase USDOT ACHT, *Informe final sobre la lucha contra la trata de personas en el sector del transporte* (2019), disponible en <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/mission/administrations/office-policy/343931/acht-final-report-section-508-compliant.pdf>.

15. Estados Unidos de América 2020. *Plan de Acción Nacional de Lucha contra la Trata de personas*. Washington: Casa Blanca.

2.4 POLÍTICAS

2.4.1 La responsabilidad social y las responsabilidades del personal son elementos clave de una estrategia integral robusta de lucha contra la trata de personas, como se recalca en la Circular 352 de la OACI, el *Manual de lucha contra la trata de personas* del ACI¹⁶, la *Guía sobre la trata de personas* de la IATA¹⁷ y el informe final del ACHT.

Nota.— En la Circular 352 se recomienda organizar las políticas de lucha contra la trata en las siguientes categorías: a) declaración de compromiso; b) descripción/definición de trata; c) responsabilidad y autoridad de la tripulación de vuelo; d) responsabilidad de la tripulación de cabina; e) responsabilidad de otro personal operativo (incluido el personal operativo de terceros) f) documentación y denuncia; y g) instrucción y procedimientos.

2.4.2 Los explotadores de aeronaves y aeropuertos pueden documentar una postura de tolerancia cero frente a la trata de personas en todas sus formas y poner de manifiesto su transparencia en la lucha contra este delito dentro de sus empresas y establecimientos, estableciendo políticas y procedimientos estrictos para realizar adquisiciones. Tales iniciativas se alientan en el *Manual de lucha contra la trata de personas* del ACI y en la *Guía sobre la trata de personas* de la IATA. Operadores aéreos y aeropuertos como All Nippon Airways,¹⁸ Delta Air Lines,¹⁹ Emirates Airlines,²⁰ Lufthansa,²¹ Gatwick Airport²² y Houston Airport Systems²³ cuentan con políticas destinadas a combatir la trata en sus cadenas de suministro. En Italia, las líneas aéreas deben elaborar una política corporativa específica y detallada para gestionar los presuntos casos de trata de personas que incluye un sistema para denunciarlos ante las autoridades locales.²⁴

Nota.— Para respaldar sus objetivos de tolerancia cero, las autoridades y organizaciones de aviación civil, los explotadores aéreos y aeropuertos deberían trabajar en colaboración con los proveedores de ser necesario para subsanar los posibles riesgos de trata de personas.

2.4.3 Se debería instruir al personal de explotadores de aeronaves y al de aeropuertos con directrices de actuación y atribuirle responsabilidades en cuanto a la denuncia de presuntos casos de trata, como se señala en la Circular 352 de la OACI, el *Manual de lucha contra la trata de personas* del ACI y la *Guía sobre la trata de personas* de la IATA. En las políticas dirigidas al personal también se debería incluir la prohibición de usar recursos de la organización para facilitar cualquier actividad relacionada con la trata de personas o involucrarse con empresas que puedan estar conectadas con la trata, así como las sanciones a quienes infrinjan la norma.

16 Véase ACI, *Combatting Human Trafficking Handbook* (2019), disponible en <https://store.aci.aero/form/combating-human-trafficking-handbook>.

17 Véanse las Directrices sobre la Trata de Personas (2018), Asociación del Transporte Aéreo Internacional, disponible en <https://www.iata.org/contentassets/b24797c51f6a4b02a6b9036c49bc0b81/human-trafficking-guidelines-v1.pdf>.

18. Véase All Nippon Airways, *Informe sobre derechos humanos 2020* (2020), disponible en https://www.ana.co.jp/group/en/csr/effort/pdf/Human_Rights_Report_2020_e.pdf.

19. Véase el artículo sobre la entrega del premio humanitario del año de la Asociación de las Naciones Unidas: "United Nations Association Gives Delta 'Humanitarian of the Year Award' for Work to Fight Trafficking" (2019), disponible en <https://news.delta.com/united-nations-association-gives-delta-humanitarian-year-award-work-fight-trafficking>.

20. *The Emirates Group Anti-Slavery and Human Trafficking Policy*, del Grupo Emiratos, disponible en <https://c.ekstatic.net/eci/documents/rules-and-notice/emirates-group-anti-slavery-and-human-trafficking-policy.pdf>.

21. Véase *Modern Slavery and Human Trafficking Statement* (2020), Lufthansa, disponible en <https://www.lufthansa-technik.com/en/slavery-trafficking>.

22. Véase *Slavery and Human Trafficking Statement*, aeropuerto de Gatwick, disponible en <https://www.gatwickairport.com/business-community/about-gatwick/company-information/how-we-operate/modern-slavery-act>.

23. Abashawi, Saba, *Houston Airport Systems* (presentación, evento virtual del USDOT Combating Human Trafficking in Transportation, Washington, DC, 8 de diciembre de 2020).

24. Véase Ente Nazionale Per L'Aviazione Civile, *Guidelines for Training Airport Staff and Flight Crew on Contrasting Human Trafficking* (2020), disponible en https://www.enac.gov.it/sites/default/files/allegati/2020-Set/Guidelines_for_training_airport_staff_and_flight_crew_on_contrasting_human_trafficking_FINAL.pdf.

2.4.4 Además de las políticas internas y externas de lucha contra la trata, las autoridades y organizaciones de aviación civil, los explotadores de aeronaves y los aeropuertos deberían contar con protocolos de respuesta claros como guía para que el personal denuncie los casos presuntos.

2.5 PROTOCOLOS DE DENUNCIA

2.5.1 Las políticas que prevén protocolos de denuncia son un aspecto importante de una estrategia integral sólida de lucha contra la trata, como se enfatiza en la Circular 352 y en la Circular 357 – *Directrices dirigidas a tripulaciones de vuelo y cabina para notificar y denunciar casos de trata de personas en la aviación*, el *Manual de lucha contra la trata de personas* del ACI, la *Orientación sobre la trata de personas* de la IATA y el informe final del ACHT. Los protocolos de denuncia para el personal no deberían ponerlo en riesgo de sufrir un posible daño o causarles un daño adicional a las víctimas; también deberían poner a disposición una línea telefónica de asistencia que priorice a las víctimas y su trauma, además de especificar puntos de contacto con las fuerzas policiales y directrices de denuncia detalladas. En septiembre de 2018, la reunión FALP/10 elaboró el método recomendado 8.47 (en la actualidad, método recomendado 8.49 de la versión en vigor del Anexo 9) sobre denuncia de casos de trata, posteriormente adoptado por el Consejo e incorporado en el Anexo 9.

Nota.— La Circular 352 hace hincapié en la importancia de “no causar daño” a fin de no exponer a un mayor riesgo a las víctimas potenciales y garantizar la seguridad del personal de aviación y del público viajero. El concepto de “no causar daño” implica no enfrentarse a personas sospechosas de ser tratantes, no intentar rescatar a las presuntas víctimas, actuar normalmente para no mostrar alarma o una preocupación inhabitual y comunicar la información discretamente para no levantar sospechas.

2.5.2 Los resultados de la encuesta de la OACI sobre las iniciativas de lucha contra la trata de personas en la aviación, a la que respondieron 100 Estados, indican que el 65 % de ellos toma medidas para procurar que haya procedimientos al respecto en el sector de la aviación. De esos Estados, el 47 % proporciona puntos de contacto en las autoridades competentes para que los explotadores de aeropuertos y de aeronaves denuncien presuntos casos de trata, y el 37 % cuenta con sistemas de denuncia claros para el mismo fin.

2.5.3 Para que el método recomendado 8.49 del Anexo 9 sea eficaz, los Estados deberían asegurarse de que existan protocolos de denuncia claros, con un esfuerzo conjunto entre entidades públicas y privadas que prioricen a las víctimas y su trauma y así facilitar que se atiendan las denuncias sin demora. El personal de aviación que trabaja en contacto directo con el público, como la tripulación de cabina, agentes de facturación y de puertas de embarque o el personal de inspección de seguridad, puede proporcionar información clave sobre presuntos casos de trata a las líneas telefónicas de asistencia y a las fuerzas del orden. Puede emplearse una cadena normalizada de denuncia y los procedimientos correspondientes para poner en contacto a la tripulación del puesto de pilotaje con las autoridades responsables por medio del control de tránsito aéreo o el explotador de aeronaves, y para poner en contacto al personal de tierra con las autoridades apropiadas. La Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA),²⁵ IATA y la iniciativa *Blue Lightning* del USDOT subrayan la importancia de los mecanismos de denuncia “en tiempo real” a través de diversos sistemas de comunicación aire-tierra y procedimientos de denuncia. En la Circular 357 de la OACI se brinda más orientación acerca de las medidas para encauzar las denuncias, ya que su objetivo es asistir a los Estados miembros, sus autoridades pertinentes y explotadores a gestionar los informes que aporta la tripulación sobre presuntos casos de trata de personas en la aviación.

2.5.4 En este proceso es fundamental que haya enlaces a los organismos de denuncia apropiados, tales como el Mecanismo Nacional de Derivación (NRM) del Reino Unido, que brinda un marco para detectar a las víctimas de la trata

25. Véase IFALPA, *Lucha contra la trata de personas en la aviación* (2019), disponible en <https://www.ifalpa.org/media/3483/19pos12-combating-human-trafficking-in-aviation.pdf>.

y garantizar que reciban la protección y asistencia apropiadas²⁶. El NRM también es el mecanismo a través del cual una única autoridad competente recopila datos sobre las víctimas, ofreciendo así una imagen más clara del alcance de la trata. La iniciativa *Blue Lightning* de los Estados Unidos forma al personal de aviación para que sepa reconocer y denunciar posibles casos de trata en tierra y también en vuelo, lo que da más tiempo a las fuerzas del orden para investigar, analizar la información y coordinar una respuesta apropiada y eficaz antes de que aterrice el vuelo. En Suiza, los métodos de denuncia del aeropuerto de Zúrich incluyen la colaboración con unidades policiales especializadas y ONG para priorizar a las víctimas con su respuesta.²⁷ En Italia, el punto de contacto para la denuncia de presuntos casos de trata en el contexto de la aviación es la dependencia de la policía de fronteras aéreas presente en cada aeropuerto nacional; también es posible que se deriven los casos a la oficina delegada de la policía, al departamento central de policía o a los destacamentos de los *carabinieri* y comisarías. El ACI, la IATA, IFALPA y la iniciativa *Blue Lightning* aceptan denuncias anónimas para proteger a las tripulaciones, incrementando así las probabilidades de que denuncien un presunto incidente de trata. La Circular 352 de la OACI, el *Manual de lucha contra la trata de personas* del ACI y la *Guía sobre la trata de personas* de la IATA también recomiendan protocolos de denuncia específicos para las tripulaciones de cabina.

2.5.5 Además de implementar protocolos de denuncia claros, las organizaciones y autoridades de aviación civil, los explotadores de aeronaves y los aeropuertos deberían formar alianzas con entidades públicas y privadas para redoblar esfuerzos contra la trata en el sector de la aviación.

2.6 FORMACIÓN DE ALIANZAS

2.6.1 La formación de alianzas entre las entidades públicas y privadas y los equipos especiales conformados entre explotadores de aeronaves, aeropuertos, autoridades de aviación civil, organismos gubernamentales, fuerzas del orden y ONG ayudan a dar una respuesta a presuntos casos de trata que priorice a las víctimas y su trauma. Como se señaló en el prefacio, las y los agentes de policía que reciben instrucción para priorizar a las víctimas y su trauma se encuentran en una situación estratégica para responder a la trata de personas, identificando sus indicios reveladores y reaccionando de la forma más apropiada para proteger tanto a posibles víctimas como a denunciantes. Las ONG atienden líneas telefónicas y prestan servicios de emergencia, de transición y de asistencia a largo plazo a las víctimas y supervivientes de la trata. Entre otros, esos servicios incluyen la intervención en caso de crisis, el asesoramiento, los servicios jurídicos, refugio y vivienda, atención médica, educación, servicios de empleo, formación profesional y asistencia para el transporte. Un conjunto integral de servicios para víctimas y supervivientes buscará proteger a su seguridad física, su independencia, su bienestar y su seguridad financiera. La formación eficaz de alianzas logra fomentar la colaboración entre diversas organizaciones y generar sinergias entre ellas en diferentes jurisdicciones; así, cada una conserva su enfoque y sus fortalezas para producir conjuntamente mejores resultados que por separado. Formar alianzas con ONG y fiscalías, además de otras entidades públicas y privadas, contribuye a que las fuerzas del orden actúen con una visión integral, ya que comparten información y mejores prácticas. Esto también promueve canales de comunicación abiertos para las denuncias de presunta trata de personas y en esos casos pueden ayudar a la toma de medidas que prioricen a las víctimas y su trauma. Tales servicios permiten a las víctimas solicitar asistencia policial de forma segura y testimoniar en las investigaciones y enjuiciamientos relacionados con la trata de personas.

2.6.2 En la Circular 352 se recomienda que las administraciones de aviación civil del Estado se asocien y colaboren con otros organismos estatales que requieren o imparten cursos de instrucción contra la trata. El *Manual de*

26 Véase Ministerio del Interior del Reino Unido, *Mecanismo nacional de derivación: personas adultas* (Inglaterra y Gales) (2020), disponible en [https://www.gov.uk/government/publications/human-trafficking-victims-referral-and-assessment-forms/guidance-on-the-national-referral-mechanism-for-potential-adult-victims-of-modern-slavery-england-and-wales#:~:text=The%20National%20Referral%20Mechanism%20\(%20NRM,human%20trafficking](https://www.gov.uk/government/publications/human-trafficking-victims-referral-and-assessment-forms/guidance-on-the-national-referral-mechanism-for-potential-adult-victims-of-modern-slavery-england-and-wales#:~:text=The%20National%20Referral%20Mechanism%20(%20NRM,human%20trafficking).

27. Organización Internacional para las Migraciones de las Naciones Unidas, Confederación Helvética. 2018. Conclusiones de la mesa redonda internacional «Cómo puede la aviación contribuir a la lucha contra la trata de personas?» *Documento inédito*. Ginebra: OIM.

lucha contra la trata de personas del ACI y el informe Final de la ACHT también recomiendan asociarse con entidades públicas y privadas, incluidas la industria, los sectores laborales, las fuerzas del orden y las ONG, para maximizar su impacto colectivo en la lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación.

2.6.3 En Grecia, las iniciativas de la comunidad aeroportuaria encaminadas a intensificar la cooperación y la coordinación en la lucha contra la trata de personas se emprenden con participación de la Oficina de la Relatoría Nacional sobre la Trata de Personas del Ministerio de Relaciones Exteriores, en cuanto autoridad de coordinación nacional que supervisa y coordina la identificación y derivación de las víctimas²⁸. Mediante un compromiso firmado, las autoridades del sector del transporte contra la trata de personas (TLAHT) lograron que casi 200 explotadores de aeropuertos y de aeronaves de los Estados Unidos se comprometieran a formar a su personal, sensibilizar al público viajero y compilar sus datos sobre la trata para compartirlos con la comunidad. Este acuerdo es impulsado por el Departamento de Transporte (USDOT) y cuenta con más de 500 firmantes de todos los sectores del transporte.²⁹

2.6.4 La formación de alianzas entre las entidades de la aviación civil y las fuerzas del orden ha sido fructífera en la prevención de la trata de personas. Un ejemplo de ello fue la operación que ejecutó la INTERPOL en 2016 para contrarrestar la trata de personas en Sudamérica y Centroamérica. La operación se concentró inicialmente en tres de los aeropuertos de Sudamérica con mayor densidad de tránsito y consiguió rescatar a más de 2 700 víctimas, arrestar a 134 tratantes y dismantelar al menos siete redes de delincuencia organizada.³⁰ Mediante el acceso a las bases de datos mundiales, el personal de policía que trabaja en la primera línea en estos centros aeroportuarios pudieron cotejar el nombre y los documentos de personas viajeras para ayudar a identificar a posibles tratantes y a sus víctimas.

2.6.5 En el método recomendado 8.49 del Anexo 9 se recomienda a los Estados asegurarse de que haya autoridades competentes que actúen como puntos de contacto para los explotadores de aeropuertos y aeronaves. La Circular 352 de la OACI, el *Manual de lucha contra la trata de personas* del ACI, la *Guía sobre la trata de personas* de la IATA y el informe final del ACHT recomiendan la colaboración con las fuerzas del orden para ayudarlas a detectar y desbaratar posibles casos de trata. En Suiza, el personal de policía del aeropuerto de Zúrich está formado para reconocer comportamientos inusuales o sospechosos. Después de someter a las personas sospechosas a una primera evaluación de credibilidad, es preciso esclarecer completamente toda incoherencia mediante una segunda ronda de controles. La policía aeroportuaria suiza especializada en trata también determina perfiles y efectúa análisis del riesgo de posibles casos de trata basándose en los datos de las personas pasajeras antes de que aterricen los aviones. En Portugal, la aviación y las fuerzas del orden colaboran estrechamente en los aeropuertos del país, incluyendo personal policial capacitado por el Gobierno que está destacado en el aeropuerto de Lisboa.³¹ En el Japón, como parte de los preparativos para los Juegos Olímpicos y Paralímpicos Tokio 2020, el aeropuerto de Narita copatrocinó un seminario sobre la trata de personas con la aerolínea All Nippon Airways, en colaboración con la Agencia Nacional de Policía y la Organización Internacional para las Migraciones³².

2.6.6 El Informe sobre la trata de personas de 2020, fuente de la mayoría de los ejemplos a que se hace referencia en esta estrategia, incluye numerosos ejemplos de alianzas que se han formado para combatir este flagelo entre organizaciones de aviación civil y fuerzas del orden. En el Brasil, el Ministerio de Justicia y Seguridad Pública mantuvo nueve puestos en los aeropuertos para facilitar que se intercepte a tratantes y a sus víctimas. Las autoridades de Georgia inspeccionaron a nacionales de ese país deportadas/os de otros países en busca de indicios reveladores de trata en el aeropuerto internacional y en los cruces fronterizos. La Dirección General de Seguridad del Líbano dispuso de un

28 Encuesta de la OACI sobre la lucha contra la trata de personas. Oficina de Relatoría Nacional sobre la Trata de Personas (ONRHT) del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Helénica, 2020. *Documento inédito*. Atenas: ONRHT.

29. Véase Estados Unidos, Departamento de Transporte, Autoridades del Sector del Transporte contra la Trata de Personas, disponible en <https://www.transportation.gov/TLAHT>.

30. Véase INTERPOL, *More than 2,700 Human Trafficking Victims Rescued in INTERPOL-Coordinated Operation (2016)*, disponible en <https://www.interpol.int/en/News-and-Events/News/2016/More-than-2-700-human-trafficking-victims-rescued-in-INTERPOL-coordinated-operation>.

31. Estados Unidos. 2019. *Informe mundial sobre la trata de personas*. Washington: Subsecretariado de Asuntos Mundiales.

32. Véase ACI, *Narita Airport Continues Campaign to Address Human Trafficking (2020)*, disponible en <https://www.aci-asiapac.aero/media-centre/news/narita-airport-continues-campaign-to-address-human-trafficking>.

programa para informar a las personas con visados de artista a su llegada al Aeropuerto Internacional de Beirut acerca de las restricciones y obligaciones que entraña su tipo de visado y dispuso que las y los agentes aeroportuarios devolviesen los pasaportes del personal doméstico extranjero directamente a sus titulares a su llegada. En las Filipinas, el Departamento de Justicia supervisó y facilitó la actuación e instrucción de 24 equipos especiales interinstitucionales de lucha contra la trata, incluidos seis equipos especiales de aeropuertos y puertos marítimos y un equipo especial en el Aeropuerto Internacional de Manila. El Gobierno de España implementó protocolos de identificación de víctimas en el aeropuerto de Madrid. El equipo especial de lucha contra la trata de Togo está integrado por varios organismos gubernamentales, incluida la autoridad aeroportuaria y la policía nacional. La iniciativa *Blue Lightning* del Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos colabora con más de 50 entidades de la aviación (incluidos explotadores de aeronaves y aeropuertos) que han formado al personal que trabaja en contacto directo con el público para que reconozcan las situaciones de trata y las denuncien a las fuerzas del orden competentes. En Zambia, la Dependencia de Asistencia a las Víctimas del Servicio de Policía designó una función de coordinación de las denuncias y respuestas a los casos de trata en la que participan todos los aeropuertos internacionales.

2.6.7 Las organizaciones y administraciones de aviación civil y los explotadores de aeronaves y aeropuertos también pueden colaborar con entidades públicas y privadas para impartir a su personal instrucción sobre la lucha contra la trata. Los programas nacionales de facilitación del transporte aéreo establecidos en virtud del Anexo 9 pueden ser útiles a este respecto.

2.7 INSTRUCCIÓN

2.7.1 Cuando el personal de aviación que trabaja en contacto con el público está capacitado para reconocer y actuar ante una sospecha de trata, puede proporcionar consejos prácticos a las fuerzas del orden que priorizan a las víctimas y su trauma, en consonancia con el método recomendado 8.50 del Anexo 9.

2.7.2 La encuesta de la OACI sobre las iniciativas de lucha contra la trata de personas en la aviación constató que el 23 % de quienes respondieron disponen de instrucción exigida por el Estado sobre la lucha contra la trata para todo el personal o para el personal que está en contacto directo con el público viajero. De estos, el 69 % informó que su instrucción está en consonancia con la Circular 352. El 54 % informó que la industria de aviación de su Estado imparte instrucción de sensibilización en este tema a su personal. De estos, el 40 % imparte instrucción para los explotadores de aeronaves, el 27 % para los explotadores de aeropuertos y el 23 % para los servicios de escala. Al llevarla a la práctica, la instrucción debería incluir programas de capacitación con supervisión adecuada que abarque la definición de la trata de personas, sus distintas manifestaciones delictivas, los indicios reveladores específicos en el contexto de la aviación, las razones de que exista la trata, la legislación en vigor, los canales de denuncia apropiados y ejemplos de casos resueltos con éxito. Los programas de instrucción deberían ajustarse a las disposiciones nacionales y las directrices internacionales, y pueden ser de obligado cumplimiento para orientar al personal nuevo y también, una vez al año, para todo el personal que trabaja en contacto directo con el público.

2.7.3 La Circular 352 proporciona a los Estados y a los explotadores un marco de instrucción para la detección y denuncia de casos de trata, con particular énfasis en la función de las tripulaciones de cabina. El programa de instrucción de la herramienta OACI de creación de capacidad de la tripulación de cabina sobre la detección y respuesta a casos de trata de personas (2020) ayuda a aplicar la Circular 352 y se ha elaborado en cooperación con la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. El curso en línea gratuito permite saber más sobre la trata de personas y forma al personal de aviación para que sepa identificar y responder a posibles casos de trata. La instrucción incluye los elementos constitutivos de la trata de personas, las posibles vulnerabilidades, las iniciativas actuales para combatirla, la forma de denunciar los casos sospechosos y entrevistas en video de líneas aéreas que disponen de cursos de formación. Los recursos como la Circular 352, el *Manual de lucha contra la trata de personas* de la ACI, la *Guía sobre la trata de personas* de la IATA y el informe final de la ACHT incluyen indicios específicos de la trata

de personas en el sector de la aviación, además de los aspectos principales que deberían abordarse en los cursos de formación correspondientes.

2.7.4 En la primera respuesta de un Estado miembro al método recomendado 8.50 del Anexo 9, la Administración de Aviación Civil de Italia publicó en 2020 directrices para la instrucción del personal aeroportuario y la tripulación de vuelo en la lucha contra la trata de personas, que recomiendan instrucción anual inicial y periódica para el personal de las CAA, los explotadores de aeronaves, de los aeropuertos y de los proveedores de servicios de seguridad. En el Reino Unido, el programa de instrucción contra la trata del aeropuerto de Heathrow propone un plan de clases que examina la trata en conjunción con la sensibilización sobre la seguridad o como tema independiente, y su plan de instrucción en línea se adapta a las políticas y los procedimientos de denuncia del aeropuerto. Con el objetivo de crear capacidad y de incorporar más grupos profesionales en identificación y derivación de presuntas víctimas en Grecia, el Mecanismo Nacional de Derivación, el Centro Nacional para la Administración Pública y el Gobierno Local y organizaciones internacionales proporcionaron instrucción al personal del Aeropuerto Internacional de Atenas.³³ Una alianza de más de 50 entidades de la aviación ha formado a más de 100 000 empleadas/os que trabajan en contacto directo con el público en el reconocimiento y denuncia de posibles casos de trata mediante la iniciativa *Blue Lightning*. Esta iniciativa ofrece un módulo de capacitación en video interactivo con los indicios más comunes de la trata que puede detectar el personal de la aviación y material complementario, como una tarjeta de referencia para la consulta de esos indicios, un afiche de sensibilización para las salas de descanso del personal y una guía de bolsillo. El curso en línea del ACI examina la función que pueden desempeñar los aeropuertos en la lucha contra la trata de personas y destaca políticas eficaces, indicios reveladores, instrucción del personal, medidas de sensibilización pública y estudios de caso³⁴.

2.7.5 El Informe sobre la trata de personas de 2020 recoge información abundante sobre cursos de instrucción destinados al personal de aviación. En Angola, el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos formó a 50 agentes del Aeropuerto Internacional de Luanda. En Antigua y Barbuda, un equipo especial organizó sesiones de sensibilización sobre la trata de personas para 118 agentes de aduanas y 23 personas recién contratadas en aeropuertos. El Organismo Nacional de Lucha contra la Trata de Personas de Gambia formó al personal de 30 agencias de viajes y líneas aéreas en la identificación de las víctimas. Las autoridades del Japón establecieron un nuevo mecanismo de consulta con el sector de la aviación de su país para instruir a auxiliares de a bordo en la identificación de víctimas y derivarlas a las fuerzas del orden. En los Países Bajos, las autoridades capacitaron personal de aviación e inspección de aduanas en métodos para identificar a las víctimas de la trata y el turismo sexual infantil. Los servicios de migraciones de Nueva Zelanda acometieron con la industria aérea el examen del material de instrucción sobre la trata que se proporciona a las tripulaciones de vuelo. El equipo especial contra la trata de personas de Singapur se asoció con la Sociedad de Aviación Civil de dicho país para capacitar al personal de las líneas aéreas en sensibilización y detección de la trata, proporcionando los materiales didácticos. El Gobierno de Eslovaquia proporcionó instrucción en identificación de las víctimas al personal de aviación, también 300 agentes y 25 guardias de frontera. En Suriname, 40 personas funcionarias de organismos gubernamentales, entre ellas autoridades aeroportuarias, participaron en cursos de sensibilización sobre la trata de personas. La policía de fronteras del Reino Unido compartió material didáctico y de referencia con las líneas aéreas para instruir al personal sobre la detección de indicios reveladores de la esclavitud moderna y cómo denunciar presuntos casos, propiciando derivaciones a la policía de fronteras a través de un servicio telefónico de asistencia específica.

2.7.6 De las iniciativas de instrucción de explotadores de aeropuertos y de aeronaves para la lucha contra la trata de personas cabe citar las siguientes:

- a) formación del personal de seguridad y demás personal que atiende al público pasajero en el aeropuerto de Gatwick;

33. Véase Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Helénica, Trata de personas (2020), disponible en <https://www.mfa.gr/en/foreign-policy/global-issues/human-trafficking.html>.

34 Véase *Combating Human Trafficking (2020)*, Consejo Internacional de Aeropuertos, disponible en <https://www.olc.aero/product/combating-human-trafficking>.

- b) la instrucción de AirAsia Foundation impartida a casi 1 600 tripulantes de cabina de AirAsia y demás personal sobre cómo actuar cuando deban intervenir inicialmente en un caso de trata;
- c) la capacitación proporcionada por el sistema aeroportuario de Houston a 2 800 agentes de su dotación permanente y contratada en cooperación con las fuerzas del orden locales y federales;
- d) la capacitación dada por Lufthansa a pilotas y pilotos y auxiliares de a bordo;
- e) la instrucción impartida por el aeropuerto de San Francisco al personal que trabaja en contacto directo con la clientela;³⁵
- f) la instrucción de los Emiratos Árabes Unidos al personal de seguridad del Aeropuerto Internacional de Dubái sobre formas de detectar a posibles tratantes al controlar los documentos de viaje, cómo analizar el perfil de las personas pasajeras y estudiar su comportamiento;³⁶
- g) la instrucción de All Nippon Airways al 94 % de sus efectivos por medio de un programa en línea que es obligatorio para todo el personal auxiliar de a bordo recién contratado;
- h) la instrucción del aeropuerto de Narita para su personal; y
- i) la instrucción de Delta Air Lines a más de 66 000 efectivos para que aprendan a reconocer y responder ante casos de trata de personas.

2.7.7 Además de instruir al personal en el reconocimiento y denuncia de presuntos casos de trata, las organizaciones y administraciones de aviación civil y los explotadores de aeronaves y aeropuertos deberían sensibilizar al público viajero en los aeropuertos y las aeronaves.

2.8 SENSIBILIZACIÓN PÚBLICA

2.8.1 Los explotadores de aeronaves y aeropuertos pueden ayudar a prevenir la trata de personas sensibilizando a las personas pasajeras para que el público en general sepa cuáles son los indicios reveladores de la trata y cómo denunciar presuntos casos. Los resultados de la encuesta de la OACI sobre las iniciativas de lucha contra la trata de personas en la aviación, a la cual respondieron 100 Estados, mostraron que el 65 % de ellos toma medidas para asegurarse de que en el sector de la aviación haya procedimientos para luchar contra este flagelo; y de estos, el 35 % realiza campañas de sensibilización. Entre las medidas eficaces se encuentran las conferencias y comunicados de prensa, los videos, carteles, exposiciones, afiches de sensibilización de la opinión pública, folletos, tarjetas de bolsillo, anuncios públicos, blogs, redes sociales y mensajes de correo electrónico. Los lavabos públicos, en particular, que suelen ser el único lugar en el que las víctimas pueden encontrarse a solas, ofrecen una excelente oportunidad para que las organizaciones y administraciones de aviación civil y los explotadores de aeronaves y aeropuertos puedan sensibilizar al público mediante carteles que incluyan una línea telefónica de asistencia que prioriza a las víctimas y su trauma, así como los números de teléfono de las fuerzas del orden. Además del tema de cómo denunciar, el material de sensibilización debería abordar, como mínimo, la trata de personas con fines de explotación sexual y laboral. La inclusión de los indicios reveladores de la trata específicos en el contexto de la aviación también es un recordatorio de gran utilidad para el personal y el público pasajero (véase el apéndice B). De igual manera, los botones de alarma son útiles, ya que las

35. Véase aeropuerto de San Francisco, *Stop Human Trafficking*, disponible en <https://www.flysfo.com/community/stop-human-trafficking>.

36. Véase Emiratos Árabes Unidos, *Emirates Helps Shine a Spotlight on the Issue of Human Trafficking* (2020), disponible en <https://www.emirates.com/media-centre/emirates-helps-shine-a-spotlight-on-the-issue-of-human-trafficking>.

víctimas en una posible situación de trata pueden pulsarlos para dar aviso inmediatamente a los servicios de seguridad especializados de que necesitan asistencia.

2.8.2 La instrucción de la OACI se complementa con un video de sensibilización del público que incluye una entrevista con una persona superviviente. El *Manual de lucha contra la trata de personas* del ACI y el informe final del ACHT del Departamento de Transporte estadounidense incluyen ejemplos de material de sensibilización del público. La campaña de sensibilización pública *Ojos abiertos* de la IATA incluye un video que facilita estas conversaciones entre público pasajero, aerolíneas y gobiernos³⁷. En Grecia, la Oficina de la Relatoría Nacional sobre la Trata de Personas del Ministerio de Relaciones Exteriores facilitó la celebración de una conferencia sobre el tema en 2019 organizada por el Aeropuerto Internacional de Atenas, la policía del aeropuerto y Aegean Airlines. En la conferencia se sensibilizó a las y los profesionales de control fronterizo en los aeropuertos y se pusieron de relieve las mejores prácticas de cooperación con las fuerzas del orden. En el Brasil, el Ministerio Público de Trabajo lanzó el proyecto “Libertad en el aire”, destinado al sector aeroportuario, con una duración de cuatro años durante los cuales los aeropuertos de todo Brasil emiten videos y distribuyen folletos y cómics. Se trata de material multilingüe que explica las estrategias engañosas de las y los tratantes, las razones por las que las personas se convierten en víctimas de la trata y la manera en que el personal de los aeropuertos y las líneas aéreas, así como el público pasajero, pueden intervenir correctamente.³⁸

2.8.3 Una ONG de Toronto se asoció con los aeropuertos canadienses para lanzar una campaña de sensibilización pública con anuncios contra la trata en los aeropuertos y sus inmediaciones. El Departamento de Transporte estadounidense publicitó conjuntamente con una ONG y facilitó la colocación del material de sensibilización pública, como parte de la iniciativa de las autoridades del sector del transporte contra la trata de personas en los aeropuertos internacionales Fort Worth (Dallas), O'Hare, JFK, La Guardia y Dulles.³⁹ En los Estados Unidos, el Aeropuerto Internacional Tacoma de Seattle y el Aeropuerto Internacional Hartsfield-Jackson de Atlanta se asociaron con distintas ONG para preparar la capacitación del personal y realizar campañas de sensibilización pública del personal de la aviación y el público viajero. En el mismo país, el programa de lucha contra la trata del sistema aeroportuario de Houston incluye alianzas con numerosas ONG para sensibilizar a las personas en todos sus aeropuertos por medio de anuncios de interés público.

2.8.4 El *Informe sobre la trata de personas* del Departamento de Estado de los Estados Unidos (2020) pone de relieve numerosos ejemplos de formación de alianzas entre entidades públicas y privadas para luchar contra la trata de personas en el sector de la aviación. En Europa, el Gobierno de Austria ha tratado de desalentar en su ciudadanía la demanda de actividades de turismo sexual internacional mediante un video de sensibilización que se transmite en los aeropuertos y en los vuelos de salida, e igualmente ha realizado campañas de sensibilización en el sector del turismo. En cooperación con una ONG, la Guardia Civil de España distribuyó en los aeropuertos folletos de sensibilización en nueve idiomas con los indicios reveladores de la trata de personas.

2.8.5 En África, la campaña fronteriza de la Secretaría de Eswatini contra la trata de personas colocó carteles de sensibilización sobre este tema en los aeropuertos. La Oficina Nacional de Lucha contra la Trata de Personas de Madagascar se asoció con una organización internacional para preparar un video de emisión permanente en el Aeropuerto Internacional de Ivato sobre los riesgos de la migración riesgosa y la trata de personas. El Organismo Nacional para la Prohibición de la Trata de Personas de Nigeria implementó medidas en el Aeropuerto Internacional de Lagos y se coordinó con el sector de la aviación para sensibilizar sobre la trata de personas y los recursos disponibles para las víctimas de trata. El Gobierno de Togo utilizó los anuncios en los aeropuertos para sensibilizar acerca de la trata de personas.

37 Véase IATA, *Human Trafficking (HT)*, disponible en <https://www.iata.org/en/programs/passenger/human-trafficking/>.

38. Véase Naciones Unidas, *UNODC partners with Brazil on the 'Freedom in the Air' initiative*, disponible en <https://www.unodc.org/unodc/en/frontpage/2020/September/unodc-partners-with-brazil-on-freedom-in-the-air-initiative.html>.

39. Véase Estados Unidos, Department of Transportation, *Budget Highlights 2020 (2020)*, disponible en <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/mission/budget/333126/budgethighlightsfinal040519.pdf>.

2.8.6 En Asia, el Departamento de Orden Público de Bhután se asoció con una organización internacional para sensibilizar al personal aeroportuario sobre la trata de personas. La República de Corea publicó en los aeropuertos el carácter ilegal del turismo sexual infantil a fin de reducir la demanda de servicios sexuales de pago. Personal de la cartera de Trabajo en Malasia proporcionó pancartas y otro tipo de señalización en diversos idiomas para las salas de espera del Aeropuerto Internacional de Kuala Lumpur destinados a trabajadoras y trabajadores migrantes recién llegados para que conozcan sus derechos en Malasia. El Gobierno de Tailandia difundió un video en cuatro idiomas en los aeropuertos del país y en los vuelos de sus líneas aéreas para desalentar el turismo sexual infantil y así reducir la demanda de servicios sexuales de pago.

2.8.7 En las Américas, el Consejo Nacional de Lucha contra la Trata de Personas de Belice estableció un quiosco de información sobre la trata en un aeropuerto internacional con recursos para las víctimas potenciales en múltiples idiomas. En el marco de una campaña de lucha contra la trata, la Comisión contra la Trata de Personas y el Tráfico Ilícito de Migrantes de la República Dominicana distribuyó en varios aeropuertos carteles de información y sensibilización financiados por entidades internacionales asociadas para advertir al público pasajero de las penas aplicables a la explotación sexual. La Secretaría contra la Violencia Sexual, Explotación y Trata de Personas de Guatemala colocó carteles y anuncios publicitarios en el principal aeropuerto nacional para combatir la explotación sexual infantil con fines comerciales en el sector de los viajes y el turismo. El Gobierno del Paraguay colocó material de sensibilización del público en los aeropuertos. En San Vicente y las Granadinas, la Unidad de Lucha contra la Trata de Personas colaboró con el Real Cuerpo de Policía del país bajo los auspicios del Grupo Nacional de Lucha contra la Trata de Personas para realizar en el aeropuerto un proyecto que incluía diversos medios de sensibilización pública contra la trata de personas, entre ellos pancartas verticales en las salas de llegada y salida, autoadhesivos en los mostradores y un video de 30 segundos.

2.8.8 En Oriente Medio, la Autoridad Reguladora del Mercado Laboral de Bahrein suministró folletos con información sobre los derechos laborales en 13 idiomas comunes entre trabajadoras y trabajadores migrantes y personal extranjero para distribuirlos a su llegada al Aeropuerto Internacional de Bahrein. El Gobierno del Iraq organizó una campaña de sensibilización sobre la trata en la que dio a conocer su línea telefónica, de asistencia y divulgó información en los aeropuertos y colaboró con las líneas aéreas. El Gobierno de Irlanda distribuyó folletos sobre la trata en los aeropuertos. En colaboración con una organización internacional, los ministerios kuwaitíes efectuaron campañas de sensibilización pública en el aeropuerto internacional alertando contra el uso de empresas de contratación de personal doméstico ilegal y distribuyeron volantes en los aeropuertos para informar a las trabajadoras y trabajadores migrantes sobre sus derechos. En la Arabia Saudita, el Aeropuerto Internacional Rey Khalid exhibió información sobre los indicios reveladores de trata y las sanciones penales aplicables. El Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos hizo campañas de educación del público pasajero en el Aeropuerto Internacional de Dubái mediante videoclips, emisiones, folletos y pancartas gigantescas situadas estratégicamente y en nueve idiomas de gran difusión. El aeropuerto se asoció también con el Comité Nacional de Lucha contra la Trata de Personas, la policía de Dubái y una organización internacional para lanzar una campaña de dos años de duración destinada a sensibilizar al personal aeroportuario y al público viajero acerca de la trata de personas.

2.8.9 Entre otros esfuerzos de sensibilización de explotadores de aeronaves y aeropuertos se cuentan los de Delta Air Lines y el video que se proyecta durante los vuelos para mostrar cómo un niño o niña puede ser víctima de la trata⁴⁰; el cortometraje de Emirates Airlines sobre la trata de personas que puede verse en cualquier vuelo a través del sistema de entretenimiento a bordo y la campaña de sensibilización del Aeropuerto Internacional de Narita con folletos y carteles distribuidos por todas sus instalaciones.

2.8.10 Además de sensibilizar al público viajero, las organizaciones y administraciones de aviación civil y los explotadores de aeronaves y aeropuertos deberían contribuir a la recopilación de datos y el intercambio de información sobre la relación entre la trata de personas y el transporte aéreo.

40 Véase Delta, *Stop Human Trafficking*, disponible en <https://www.delta.com/us/en/about-delta/stop-human-trafficking>.

2.9 RECOPIACIÓN DE DATOS E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

2.9.1 La recopilación de datos y el intercambio de información pueden servir para nutrir los escasos datos estadísticos sobre la trata de personas de los que dispone el sector de la aviación. Las organizaciones de aviación pueden hacer un seguimiento de las denuncias del personal y personas viajeras y compartirlos con las administraciones de aviación civil y otras autoridades relevantes. El conjunto de denuncias puede ayudar a determinar la relación existente entre el personal de la aviación, las víctimas de la trata y las y los tratantes; los indicios reveladores de situaciones de trata específicos de la aviación, las rutas y lugares de mayor interés, y los patrones de trata en los Estados, individualmente y al compararlos. Si quienes formulan las políticas de transporte y las partes interesadas disponen de esta información, estarán mejor equipadas para determinar cuándo y dónde destinar recursos, posibilitar iniciativas estratégicas clave de lucha contra la trata y adaptar las medidas de intervención. Las partes interesadas de la aviación también pueden recurrir a estos datos para reforzar sus estrategias de lucha contra la trata, cursos y campañas de sensibilización y otras iniciativas específicas.

2.9.2 La Circular 352 alienta a que se documenten los casos denunciados por tripulantes, sin indicar la fuente, para conocer las tendencias al nivel del explotador y ayudar a las fuerzas del orden. En 2018, Suiza promulgó una ley que ordena a los explotadores de aeronaves a cooperar con las autoridades en los casos de presuntos delitos penales mediante la transferencia de datos pertinentes de personas pasajeras. En los Estados Unidos, la Ley Frederick Douglass de reautorización de prevención y protección de víctimas de 2018 ordena que determinados transportistas aéreos hagan un seguimiento del número de empleadas y empleados capacitados para reconocer y denunciar la trata y el número de denuncias recibidas del personal y de personas pasajeras; además, esa ley exige que indiquen si el transportista aéreo ha hecho la denuncia correspondiente a la línea telefónica nacional destinada a tal efecto o a las fuerzas del orden en el aeropuerto correspondiente⁴¹. Además, en los Estados Unidos el ganador de la primera edición del premio *Impact Award* del Departamento de Transporte por la lucha contra la trata de personas en el transporte recibió este galardón por realizar una encuesta internacional entre representantes del sector y personas supervivientes de la trata en todos los modos de transporte en 2021, al igual que entre las aerolíneas y los aeropuertos.

2.9.3 Además de las iniciativas para promover la recopilación de datos y el intercambio de información sobre el papel del transporte en las actividades de trata de personas, las organizaciones y las administraciones de aviación civil y los explotadores de aeronaves y aeropuertos deberían proporcionar asistencia a las víctimas y supervivientes.

2.10 ASISTENCIA A VÍCTIMAS Y SUPERVIVIENTES

2.10.1 Las víctimas y supervivientes de la trata han sufrido traumas graves, sus derechos humanos fundamentales han sido vulnerados y se les ha privado de oportunidades, por lo que necesitan asistencia para rehacer su vida. Los explotadores de aeronaves y los aeropuertos pueden prestar asistencia a las víctimas colocando material de sensibilización en lugares discretos, como en cada cubículo de los lavabos o en los lugares donde interactuarían con las autoridades. El material de sensibilización elaborado con el aporte de supervivientes que se distribuye debería referirse a la trata con fines de explotación sexual y laboral, e incluir los indicios reveladores de situaciones de trata y cómo denunciarla. Los explotadores de aeronaves pueden ayudar a las personas supervivientes a superar su situación donando billetes aéreos a las organizaciones no gubernamentales que se dedican a asistir a las víctimas de la trata. Los explotadores de aeronaves y los aeropuertos también pueden dar oportunidades de desarrollo laboral y empleo a supervivientes. En el *Manual de lucha contra la trata de personas* del ACI se recomienda a los aeropuertos que faciliten las actividades de los gobiernos, las organizaciones benéficas y las ONG que se dedican a la prevención de la trata de personas.

41 Véase *Frederick Douglass Trafficking Victims Prevention and Protection Reauthorization Act of 2018*, Ley pública nº 115-425 [H.R. 2200] (2018), Estados Unidos de América, disponible en <https://www.congress.gov/bills/115th-congress/house-bill/2200>.

2.10.2 En Grecia, a las víctimas de la trata provenientes de otros países se les proporciona asistencia policial durante el transporte, se les da la opción de regresar voluntariamente a su país de origen y se les presta asistencia durante el proceso de repatriación. En el Reino Unido, a las personas adultas supervivientes de la trata se les proporciona alojamiento de emergencia, atención médica y orientación, ayuda económica, servicios de traducción e interpretación, asesoramiento jurídico y, si la víctima lo desea, asistencia para regresar a su país de origen.⁴² Delta Air Lines ha ofrecido en su sede social pasantías a supervivientes con el fin de ofrecerles empleo, oportunidades de desarrollo profesional y capacitación para la reinserción laboral; ha donado más de 6 millones de millas a través de su programa *SkyWish* para ofrecer más de 100 vuelos a estas personas a fin de que regresen a un entorno seguro o reciban servicios esenciales; financia desde 2017 la ONG Polaris de lucha contra la trata con 2,5 millones USD destinados a la línea telefónica nacional de asistencia; y ofrece oportunidades de voluntariado en 16 ciudades a las que vuela para que el personal preste su tiempo y servicios a las organizaciones de lucha contra la trata en sus comunidades locales.

2.10.3 El *Informe sobre la trata de personas* de 2020 abarca las iniciativas de algunos Estados destinadas a prestar asistencia a las víctimas y supervivientes. Entre ellas cabe citar las iniciativas de los Gobiernos del Ecuador, Kirguistán, Kuwait, Madagascar y Qatar, que proporcionan asistencia para la repatriación a las víctimas que desean regresar a su país de origen. El Gobierno de Bangladesh ha abierto un mostrador en el aeropuerto que proporciona fondos e información sobre los servicios de las ONG a las trabajadoras migrantes que regresan, incluidas las víctimas de trata. En las Filipinas, el Gobierno empezó a construir un albergue temporal y un centro de atención integral cerca de un aeropuerto internacional regional donde presta atención global a las víctimas de trata, también con respecto a los trámites aeroportuarios y el transporte. También en las Filipinas, integrantes de la Secretaría del Consejo Interinstitucional contra la Trata acudieron a recibir vuelos de repatriación de Oriente Medio y Asia para coordinar la asistencia personalizada a 1 143 víctimas de trata.

2.10.4 Además de la ubicación estratégica de material de sensibilización pública y de las fuerzas del orden, y de ofrecer billetes aéreos y oportunidades de empleo, las organizaciones y las administraciones de aviación civil y los explotadores de aeronaves y aeropuertos también pueden asociarse con ONG para estudiar otras iniciativas de asistencia a las víctimas y supervivientes adaptadas a su región.

42. Véase Reino Unido, Ministerio del Interior, *Modern Slavery: Statutory Guidance for England and Wales (under s49 of the Modern Slavery Act 2015) and Non-Statutory Guidance for Scotland and Northern Ireland* (2021), disponible en https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/950690/January_2021_-_Modern_Slavery_Statutory_Guidance_E_W_Non-Statutory_Guidance_S_NI_v2.pdf.

Apéndice A

MODELO DE ESTRATEGIA INTEGRAL DE LUCHA CONTRA LA TRATA DE PERSONAS PARA ORGANIZACIONES DEL SECTOR DE LA AVIACIÓN

1.1 ESTRATEGIA INTEGRAL

El siguiente modelo de estrategia integral de lucha contra la trata se creó como una herramienta que las organizaciones pueden adaptar e implementar. La estrategia comprende la definición de trata de personas, liderazgo y financiación, formación de alianzas, fuerzas del orden, responsabilidad social, responsabilidades del personal y protocolos de denuncia, educación e instrucción, difusión y sensibilización del público, recopilación de datos e intercambio de información, y asistencia a las víctimas y supervivientes.

Nota.— Este modelo de estrategia integral se ha tomado del informe final del comité asesor en trata de personas del USDOT y de la Circular 352.

[Nombre de la organización] Estrategia global de lucha contra la trata de personas

[Fecha]

[Nombre de la organización] condena todas las formas de trata de personas, se manifiesta enteramente a favor de erradicar la explotación de seres humanos, y ha dado publicidad a una declaración institucional contra la trata de personas (véase la sección 1.2, proclamación y la sección 1.3, declaración de liderazgo). [Nombre de la organización] no tolerará la trata de personas en ningún segmento de la organización, y sus políticas y procedimientos reflejan el firme compromiso con la defensa del principio de que toda persona tiene derecho a la protección y la seguridad.

El "Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, Especialmente Mujeres y Niños" de las Naciones Unidas (también conocido como el Protocolo de Palermo) define la trata de personas de la siguiente manera:

"a) Por "trata de personas" se entenderá la captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de personas, recurriendo a la amenaza o al uso de la fuerza u otras formas de coacción, al rapto, al fraude, al engaño, al abuso de poder o de una situación de vulnerabilidad o a la concesión o recepción de pagos o beneficios para obtener el consentimiento de una persona que tenga autoridad sobre otra, con fines de explotación. Esa explotación incluirá, como mínimo, la explotación de la prostitución ajena u otras formas de explotación sexual, los trabajos o servicios forzados, la esclavitud o las prácticas análogas a la esclavitud, la servidumbre o la extracción de órganos;

b) El consentimiento dado por la víctima de la trata de personas a toda forma de explotación que se tenga la intención de realizar descrita en el apartado a) del presente artículo no se tendrá en cuenta cuando se haya recurrido a cualquiera de los medios enunciados en dicho apartado;

c) La captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de un niño con fines de explotación se considerará "trata de personas" incluso cuando no se recurra a ninguno de los medios enunciados en el apartado a) del presente artículo;

d) Por "niño" se entenderá toda persona menor de 18 años".¹

Liderazgo y financiación

La dirección de [nombre de la organización] hace suyas y respalda las políticas e iniciativas de lucha contra la trata citadas más adelante, incluyendo la financiación necesaria para su ejecución.

Formación de alianzas

[Nombre de la organización] se suma a las demás entidades asociadas del sector de la aviación para frenar la trata de personas con liderazgo, educación y capacitación, aplicación de políticas, difusión y sensibilización del público, recopilación de datos e intercambio de información, y asistiendo a las víctimas y supervivientes. [Nombre de la organización] aprovecha los recursos existentes y las alianzas con otras entidades a fin de reducir la duplicación de esfuerzos y de maximizar el impacto colectivo de las iniciativas contra la trata que despliegan las partes interesadas del sector de la aviación.

Fuerzas del orden

[Nombre de la organización] cumple estrictamente todas las leyes y reglamentos aplicables de prevención de la trata de personas y coopera con las autoridades responsables en la resolución de los casos de trata de los que [nombre de la organización] o su personal ha sido testigo o en los que ha intervenido.

Responsabilidad social

[Nombre de la organización] no tolera la trata de personas. [Nombre de la organización] se compromete a actuar conforme a la ética en sus prácticas comerciales y velar por que la trata de personas no se tolere en la organización ni en sus cadenas de suministro, y pretende idénticas pautas de conducta de sus asociados y asociadas, contratistas y proveedores. [Nombre de la organización] se compromete igualmente a reducir las probabilidades de que sus establecimientos se usen como lugar de tránsito de tratantes y sus víctimas.

Responsabilidad del personal

El personal debe mantenerse alerta y denunciar inmediatamente, según proceda, todas las situaciones que perciban en los locales o actividades de [nombre de la organización] donde exista la sospecha de trata y/o explotación o parezca existir esa intención. Bajo ninguna circunstancia podrán usarse los fondos, bienes o personal de [nombre de la organización] para fomentar o facilitar actividades relacionadas con la trata y/o explotación de personas. Esto incluye los vehículos, edificios, instalaciones, aparcamientos, terrenos, tecnologías, equipos, computadoras, dispositivos de almacenamiento, programas informáticos, sitios web, redes sociales en línea, redes, teléfonos (incluidos los teléfonos celulares), fondos (incluidas cuentas de gastos y tarjetas de crédito) de [nombre de la Organización] y las habitaciones de hotel, bienes y servicios financiados por [nombre de la organización].

1. Si bien el Protocolo de Palermo utiliza el término "niño", las entidades de la aviación deberían usar más bien al término "menor" que la OACI define en el Anexo 9.

El personal no puede:

- Usar o permitir que se usen las instalaciones, recursos o equipos de [nombre de la organización] para posibilitar o facilitar la trata y/o explotación de seres humanos.
- Usar los recursos de [nombre de la organización], incluidas tarjetas de crédito y cuentas de gastos, para comprar servicios sexuales.
- Crear, descargar, ver, almacenar, copiar o transmitir contenidos sexuales explícitos o de índole sexual durante el horario de trabajo, en viajes de negocios, al realizar actividades laborales o al usar recursos de [nombre de la organización].
- Ver o buscar avisos en línea que publiciten servicios sexuales pagos durante el horario de trabajo, al realizar actividades vinculadas a la empresa o al usar recursos de [nombre de la organización].
- Ver o buscar sitios web de pornografía de pago durante el horario de trabajo, al realizar actividades vinculadas a la empresa o al usar recursos de [nombre de la organización].
- Concertar, en nombre de [nombre de la organización] o no, acuerdos o relaciones comerciales o de otro tipo con cualquier entidad que la persona tenga motivos para creer que tenga participación en la trata o la explotación de seres humanos.

El personal que incumpla esta política podrá ser objeto de medidas disciplinarias que pueden llegar al despido. Todo el personal tiene la responsabilidad de velar por el cumplimiento de esta política. Las sospechas de infracción deben denunciarse al coordinador/la coordinadora designada por [nombre de la organización]. Se prohíbe estrictamente que se tomen represalias contra quienes de buena fe denuncien una sospecha de infracción de esta política o cooperen en la investigación de dicha infracción.

Protocolo de denuncia - En caso de sospecha de trata de personas, el personal debería:

- Ante la sospecha de trata, evitar por todos los medios de causar un daño a sí mismo o a la posible víctima.
- No enfrentar al/a la tratante.
- No intentar rescatar a la víctima.
- Evaluar la situación; si no se observan indicios reveladores, actuar con naturalidad, no manifestar preocupación o alarma inusual, no interrogar y no intervenir.
- Evitar involucrarse personalmente en ninguna situación de presunta trata.

Nota.— Para no causar daño a las presuntas víctimas o a sí mismos, se recomienda que el personal denuncie los presuntos casos de trata a agentes policiales capacitados/as en lugar de tratar directamente con las presuntas víctimas o sus tratantes.

- [Para el personal de tierra] Alejarse para ir a un lugar seguro y contactarse con [coordinador/a del servicio de ayuda centrado en la víctima y la comprensión del trauma designado en el protocolo del aeropuerto]. Si se sospecha que la presunta víctima está en peligro de daño inminente, llamar a [servicio policial del Estado miembro que proporciona ayuda de emergencia centrada en la víctima y la comprensión del trauma].

- [Para el personal de vuelo] Denunciar la sospecha a [coordinador/a designado/a en el protocolo del explotador de la aeronave que proporciona ayuda centrada en la víctima y la comprensión del trauma].
- Si no existe peligro inminente para la presunta víctima, llamar a [la línea telefónica de asistencia del Estado miembro que presta asistencia centrada en la víctima y la comprensión del trauma, en su caso].
- Tomar nota de la fecha y hora del incidente sospechoso, la descripción de las personas involucradas (y si tienen tatuajes, señas físicas particulares, color del cabello, edad aproximada, etc.), nombres o apodos que se hayan escuchado, resumen de la situación que genera la denuncia, número de vuelo y destino.
- Compartir la denuncia con [coordinador/a] de [nombre de la organización].
- Si surgen dudas o se desea más información, comunicarse con [coordinador/a] de [nombre de la organización].

Protocolo de denuncia - Si una víctima se pone en contacto con el personal, este debería:

- Si la víctima está en peligro inminente, llamar a [servicio policial del Estado miembro que proporciona ayuda de emergencia centrada en la víctima y la comprensión del trauma].
- Si la víctima no está en peligro inminente, llamar a [la línea de atención directa del Estado miembro que presta asistencia centrada en la víctima y la comprensión del trauma, en su caso].
- Hacer que la víctima se sienta segura durante todo el proceso hasta que llegue la asistencia.
- Compartir la denuncia con [coordinador/a] de [nombre de la organización].
- Si surgen dudas o se desea más información, comunicarse con [coordinador/a] de [nombre de la organización].

Educación e instrucción

Para que se comprendan bien los riesgos de la trata, todo el personal ha sido informado de las expectativas de [nombre de la organización] al respecto, y recibe capacitación inicial y anual compatible con la Circular 352.

Sensibilización del público y difusión

[Nombre de la organización] sensibiliza sobre el flagelo de la trata en los lugares frecuentados por el personal y el público viajero mediante campañas de sensibilización del público, tanto propias como de terceros. [Nombre de la organización] saca provecho de los puntos de servicio al público para difundir el mensaje de lucha contra la trata.

Recopilación de datos e intercambio de información

[Nombre de la organización] ha diseñado protocolos de denuncia y documentación y compartirá todos los datos pertinentes y estudios de casos que se reúnan cada año con [Administración de Aviación Civil del Estado miembro].

Asistencia a víctimas y supervivientes

[Nombre de la organización] exhibe información de sensibilización para víctimas potenciales elaborada con el aporte de supervivientes, dona billetes de descuento a una entidad que da servicios de asistencia a las víctimas para ayudarlas a escapar y a las personas supervivientes a recuperarse. Además, [Nombre de la organización] ha establecido oportunidades de desarrollo laboral para supervivientes y un programa de empleo que ofrece una “segunda oportunidad”.

1.2 PROCLAMACIÓN

A continuación se presenta un modelo de proclamación que los explotadores de aeronaves y aeropuertos pueden usar para demostrar su compromiso de combatir la trata.

Nota.— La elaboración de esta proclamación tiene como referencia el modelo de proclamación que figura en el informe final del comité asesor en trata de personas del USDOT.

Proclamación del compromiso de [Nombre de la organización] de combatir la trata

[Fecha]

POR CUANTO, cada año, cerca de 25 millones de personas adultas, niñas y niños son víctimas de trata y se ven despojados de su libertad, sus derechos humanos y su dignidad;

POR CUANTO, la trata comprende la captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de personas, recurriendo a la amenaza o al uso de la fuerza u otras formas de coacción, al raptó, al fraude, al engaño, al abuso de poder o de una situación de vulnerabilidad o a la concesión o recepción de pagos o beneficios para obtener el consentimiento de una persona que tenga autoridad sobre otra, con fines de explotación. Esa explotación incluirá, como mínimo, la explotación de la prostitución ajena u otras formas de explotación sexual, los trabajos o servicios forzados, la esclavitud o las prácticas análogas, la servidumbre o la extracción de órganos. La captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de menores de 18 años con fines de explotación se considera trata de personas en todas las circunstancias;

POR CUANTO, [nombre del Estado miembro] (si ha hecho lo que sigue) ha promulgado leyes integrales contra la trata de personas que propician el juzgamiento de este delito penal y la asistencia a las víctimas;

POR CUANTO, [nombre de la organización] reconoce el enorme daño moral y económico que la trata inflige en sus comunidades y en la nación, y que al aumentar la conciencia sobre este problema se ayuda a las víctimas;

POR CUANTO, al crear conciencia sobre la trata de personas en el sector de [sector donde actúa la organización] damos esperanza a las víctimas y les devolvemos las libertades naturales que todos los seres humanos deberían disfrutar;

POR CUANTO, [nombre de la organización] reconoce que con más sensibilización pública y más educación dentro de sus organizaciones se multiplican las oportunidades de reconocer la esclavitud moderna y contribuir a su erradicación;

LA ORGANIZACIÓN EN CONSECUENCIA RESUELVE:

Con arreglo a su misión, sus valores y sus ideales, [nombre de la organización] se compromete a educar a todo el personal sobre la trata de personas, y en particular a quienes trabajan en contacto con el público.

[Nombre de la organización] establecerá mecanismos para que el personal pueda denunciar casos de trata y capacitará al personal sobre el protocolo de denuncia.

[Nombre de la organización] favorece una mayor sensibilización del público, leyes más estrictas, y la promoción de la justicia para reducir la explotación de todos los pueblos.

[Nombre de la organización] llevará registro y compartirá datos clave con [Administración de Aviación Civil del Estado miembro] para facilitar la medición del efecto colectivo de las iniciativas contra la trata en el sector de la aviación.

[Nombre de la organización] favorece la incorporación en los contratos de abastecimiento que se firmen con empresas privadas de cláusulas de tolerancia cero respecto de contratistas que tengan cualquier tipo de participación en la trata.

Sancionada por [nombre de la organización] el [fecha]

1.3 DECLARACIÓN PÚBLICA DE LIDERAZGO

El modelo de declaración de liderazgo que sigue puede ser usado por dirigentes de la industria de la aviación para expresar su postura contra la trata de personas y dar ejemplo a su personal y accionistas

Nota.— Esta declaración modelo se diseñó inspirándose en el Compromiso de las autoridades del sector del transporte contra la trata de personas impulsado por el Departamento de Transporte estadounidense. El texto puede compartirse a través del programa nacional de facilitación en el transporte aéreo del Estado para fomentar su adopción y aumentar la sensibilización.

Declaración pública de liderazgo contra la trata de personas de [Nombre de la organización]

[Fecha]

La trata de personas es una de las peores atrocidades del siglo XXI. Los 24,9 millones de personas adultas, niñas y niños vendidos a redes de prostitución, esclavitud doméstica u otras formas de trabajos forzosos existentes en el mundo pueden parecer como un problema lejano. Pero la realidad es que eso mismo sucede en nuestras propias comunidades a lo largo y a lo ancho de [Estado miembro].

Quienes cometen este crimen aberrante usan las vías aéreas de [Estado miembro] para traficar a sus víctimas. [Estado miembro] no puede permitir que su sistema de aviación posibilite este horrendo delito.

[Nombre de la organización] ha decidido asociarse con otras entidades del sector de la aviación para detener el flujo de la trata. [Nombre de la organización] se compromete no solo a capacitar a su propio personal para reconocer y denunciar presuntos casos de trata, sino también a crear conciencia en el público. Su mensaje es que no se tolerará la trata de personas.

Además de sumarse a los esfuerzos del sector de la aviación, [nombre de la organización] ha decidido tomar las siguientes medidas:

a) [Indicar actividad o compromiso]

b) [Indicar actividad o compromiso]

[Nombre de la organización] le invita a unirse a la lucha para acabar con la esclavitud moderna. Aprenda a reconocer los indicios reveladores básicos de la trata y manténgase alerta cuando esté en o cerca de un aeropuerto o en un avión. Una simple llamada telefónica para denunciar algo puede salvar vidas y ayudar a [nombre de la organización] a avanzar hacia su objetivo de vivir en un mundo sin esclavitud.

Apéndice B

INDICIOS DE UNA SITUACIÓN DE TRATA EN EL SECTOR DE LA AVIACIÓN

Las víctimas de trata pueden ser de cualquier género y tener cualquier edad, orientación sexual, religión, origen étnico, condición socioeconómica y nacionalidad, y cualquier tipo de situación migratoria. Los indicios reveladores de la trata de personas no responden a ninguna de estas condiciones, sino que más bien son las señales objetivas de una posible actividad delictiva. Si bien no hay ningún indicio revelador que por sí solo pueda servir para confirmar una situación de trata, la combinación de distintos indicios puede aumentar las posibilidades de que la persona sea víctima de la trata o haya sido elegida y está en proceso de captación. Los siguientes indicios reveladores ofrecen orientación al personal del sector de la aviación y al público viajero de una posible situación de trata de personas a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o sus inmediaciones.

Nota.— Estos indicios se han adaptado a partir del informe final del comité asesor en trata de personas del USDOT y de la Circular 352.

Indicios generales

- Manifiesta que se le retiene contra su voluntad.
- Parece tener miedo o ansiedad, exhibe depresión o sumisión, estado de tensión, timidez, nerviosidad o paranoia.
- Evita mirar a los ojos o interactuar con otras personas, o exhibe un estado de alerta que roza la paranoia.
- Tiene signos de desnutrición, falta de higiene personal, fatiga, falta de sueño o atención médica, lesiones corporales y/o se comporta de forma inusual.
- Tiene un tatuaje de «marcación» en señal de propiedad (p. ej., un código de barras o lenguaje propio de la prostitución)
- Heridas, latigazos o hematomas con distintos grados de cicatrización.
- Parece haber perdido la noción del tiempo.
- Su conducta revela dependencia de la persona acompañante, p. ej., le mira antes de contestar preguntas, mira hacia abajo, le tiene miedo.
- Tiene una barrera lingüística con su acompañante de viaje.
- Exhibe signos de ser objeto de amenazas verbales, abuso emocional y/o trato denigrante.
- Está bajo amenaza de deportación o acción judicial.

- Parece estar bajo el efecto de drogas o desorientada.
- Rehúye y desconfía de quienes representan la autoridad, incluidas las fuerzas de policía o seguridad.
- Se observan signos de actividad delictiva, como drogas, artículos robados, etc.
- Cualquier confirmación de que tiene un/a proxeneta o que está trabajando para reunir la cantidad del día.

Indicios para el personal de aviación que atiende al público (facturación, seguridad, concesiones, puerta de embarque o cabina)

- Viaja con un pasaje comprado a último minuto por otra persona con pago en efectivo.
- No conoce a la persona que compró el billete, o quién le espera en destino, o con quién viaja.
- Es una persona menor de edad y no parece ir acompañada de su verdadero padre o madre o de su tutor/a legítimo/a.
- Miembro(s) de la familia que parece(n) especialmente desaliñado(s) y descuidado(s).
- No lleva ropa adecuada o su apariencia no parece coincidir con la ruta de viaje o las condiciones del tiempo.
- Viaja con poco dinero o sin dinero ni efectos personales, como equipaje de bodega o de mano.
- Viaja con un mínimo de efectos personales pero sí lleva consigo preservativos, tarjetas abrepuertas de hotel o tarjetas prepagas para compras.
- Usa tarjetas de crédito o tarjetas prepagas para compras.
- Se muestra sospechosamente sumisa o bajo el control de la persona acompañante.
- No tiene el control de su identificación o documentos de viaje o el dinero, o porta documentos de identidad o viaje falsos.
- No se le permite hablar por sí (otra persona insiste en hablar en su lugar/traducir lo que dice)
- Parece seguir instrucciones al hablar con la autoridad o con agentes de policía/seguridad.
- Da la impresión de repetir un guion aprendido, o su relato no coincide con el de la/s persona/s que le acompaña/n.
- Miente sobre su identidad y/o edad.
- No sabe cuál es su domicilio particular o dirección de trabajo.
- No sabe en qué ciudad está o dónde estuvo antes.
- No tiene forma lógica de llegar a su destino final o no sabe nada de ese lugar.
- Viaja para obtener un empleo y no tiene datos específicos, como quién le irá a buscar.
- Puede mencionar un empleo para modelar, actuar, cantar, bailar, en hotelería o en trabajo doméstico con pocos detalles del puesto y sin saber quién le espera a la llegada.

- No tiene libertad de movimiento o interacción social (p. ej., ir al baño sin acompañante).
 - Viene de un lugar o Estado conocido como lugar de origen o destino para la trata de personas.
-

Apéndice C

RECURSOS

Los recursos que se ofrecen a continuación ponen en manos de las organizaciones de la aviación materiales didácticos para desarrollar y potenciar sus iniciativas para prevenir la trata de personas. Sin pretender ser una lista exhaustiva, representan buena parte de los textos elaborados dentro de la industria para hacer frente a la trata en el sector de la aviación:

Circular 352 – Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas

<https://www.icao.int/safety/airnavigation/OPS/CabinSafety/Documents/Cir.352.alltext.en.pdf>

Proporciona a los Estados y a los explotadores el marco y los temas que deberían estar presentes en el material didáctico, centrándose en la detección y respuesta ante la trata de personas, y está dirigida en particular a las tripulaciones de cabina. La OACI recomienda a las administraciones de aviación civil usar el contenido de esta circular como base de los programas de instrucción de tripulaciones de cabina y demás personal de la aviación.

Herramienta de creación de capacidad en las tripulaciones para la detección y respuesta ante la trata de personas

<https://www4.icao.int/learning/>

Aprendizaje en línea sin cargo para Estados y explotadores del sector de la aviación, que ayuda a comprender la problemática y los elementos de la trata, por qué se produce y qué se puede hacer para combatirla; a detectar posibles casos y saber reaccionar, indicando cómo elaborar un informe de la situación. Al final de la formación se obtiene un certificado. Esta herramienta debe complementarse con instrucción sobre las políticas y procedimientos propios del explotador para actuar ante posibles casos de trata. Las directrices y políticas definen específicamente cómo debe actuar el personal si sospecha un caso de trata. Para inscribirse, ingresar con nombre de usuario y contraseña en la herramienta de aprendizaje en línea (eLearning). A continuación, buscar la palabra clave “trafficking” o hacer clic en la pestaña “online” en la parte superior de la pantalla para buscar en el catálogo de cursos.

Circular 357 – Directrices dirigidas a tripulaciones de vuelo y cabina para notificar y denunciar casos de trata de personas en la aviación

<https://www.icao.int/safety/airnavigation/OPS/CabinSafety/Documents/Circ.357.EN.pdf>

La Circular 357 está dirigida a los Estados, sus autoridades pertinentes y explotadores como guía para la gestión de las denuncias de las tripulaciones respecto de posibles casos de trata en la aviación. Estas directrices deben combinarse con las de la Circular 352.

Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)

<https://www.iata.org/en/policy/consumer-pax-rights/human-trafficking/>

La IATA dictó una resolución en la que destaca el compromiso de la industria de luchar contra la trata de personas, y desarrolló recursos de capacitación tales como un tutorial en línea para personal de aerolíneas, un resumen de una página con los indicios y señas de la trata, orientación para líneas aéreas, un video, y una capacitación en clase de dos días de duración. Además, ha publicado una guía (*Guidance on Human Trafficking*, de 2018) con orientación específicamente diseñada para los explotadores de aeronaves. La IATA trabaja además con los gobiernos y las fuerzas del orden en la recopilación de mecanismos de denuncia en vuelo para las aerolíneas miembros.

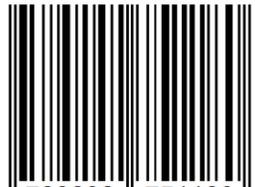
Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)

<https://aci.aero/2016/09/28/airports-council-international-expressed-airports-commitment-to-the-fight-against-human-trafficking/>

El ACI adoptó una resolución contra la trata de personas y dispone de una guía práctica de sensibilización y un curso de capacitación en línea. Su *Manual de lucha contra la trata de personas*, de 2019, se nutre de la experiencia de los aeropuertos para brindar orientación sobre los pasos a seguir para combatir la trata.

— FIN —

ISBN 978-92-9275-118-0



9 789292 751180