



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 12: Programas de Facilitación

CONSOLIDACIÓN JURÍDICA DE LAS DISPOSICIONES SOBRE TRATA DE PERSONAS EN EL MARCO DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

(Nota de estudio presentada por República Dominicana y apoyada por 18 Estados miembros²
de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC))

RESUMEN

La trata de personas es un delito transnacional que afecta principalmente a mujeres y niños, generando más de 25 millones de víctimas y es una de las actividades ilícitas más lucrativas según la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (2020). El transporte aéreo, por su rapidez y baja visibilidad, es frecuentemente utilizado por redes criminales. Aunque la OACI ha desarrollado instrumentos no vinculantes, como las disposiciones 8.49 y 8.50 del Anexo 9 — *Facilitación*, las Circulares 352, *Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas* y 357, *Directrices dirigidas a tripulaciones de vuelo y cabina para notificar y denunciar casos de trata de personas en la aviación* y el Doc 10171, *Manual para la formulación de estrategias integrales de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación*, que promueven capacitación, protocolos de reporte y cooperación interinstitucional, su implementación es inconsistente debido a la falta de obligatoriedad, lo que genera vacíos legales y operativos que dificultan una respuesta global coordinada (OACI, 2024).

La trata aprovecha la aviación civil por su eficiencia y discreción. Aunque las directrices de la OACI son útiles, su carácter no vinculante permite una implementación desigual, creando brechas explotadas por redes criminales. Hacer obligatorias las disposiciones 8.49 y 8.50 del Anexo 9 establecería estándares mínimos globales, mejorando la coordinación y protección de víctimas; garantizaría una detección coherente en aeropuertos, reduciendo la dependencia de la voluntad política; superaría lagunas legales que facilitan el uso del transporte aéreo por redes de trata; armonizaría acciones entre autoridades y operadores, replicando modelos como el de la República Dominicana; y, reforzaría el cumplimiento del *Protocolo de las Naciones Unidas 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* (Protocolo de Palermo), alineando la aviación civil con estándares internacionales.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio;

¹ La versión en español fue proporcionada por la República Dominicana.

² Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay.

b) reconocer la importancia de establecer un estándar mínimo obligatorio que permita una respuesta más eficaz, coherente y coordinada entre los Estados; c) recomendar que el Consejo de la OACI evalúe la viabilidad de elevar a la categoría de normas obligatorias las disposiciones 8.49 y 8.50 del Anexo 9 al Convenio de Chicago, relativas a la prevención y denuncia de casos de trata de personas; y d) alentar a los Estados a armonizar sus marcos jurídicos nacionales en conformidad con los compromisos internacionales asumidos en virtud del Protocolo de Palermo, integrando medidas específicas en el ámbito de la aviación civil.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de la seguridad de la aviación y facilitación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las acciones propuestas podrían desarrollarse dentro del marco del presupuesto ordinario o mediante recursos extrapresupuestarios asignados a iniciativas de protección de derechos humanos y seguridad operacional.
<i>Referencias:</i>	Anexo 9 — <i>Facilitación</i> Naciones Unidas, <i>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</i> Ley Núm. 137-03 sobre Tráfico Ilícito de Migrantes y Trata de Personas <i>Manual sobre una estrategia integral para combatir la trata de personas en el sector de la aviación</i> (Doc 10171) FALP/13-WP/18, <i>Propuesta para elevar a normas las disposiciones sobre la trata de personas en el sector de la aviación</i> Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (2020). Informe mundial sobre la trata de personas 2020 <i>Directrices para la capacitación de la tripulación de cabina en la identificación y respuesta ante la trata de personas</i> (Cir 352) <i>Directrices para la notificación de casos de trata de personas por parte de la tripulación de vuelo y cabina</i> (Cir 357)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La trata de personas constituye una de las formas más graves de criminalidad organizada, afectando especialmente a mujeres y niños. Según datos de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (2020), se estima que existen más de 25 millones de víctimas en el mundo. El transporte aéreo ha sido identificado como un canal recurrente para el desplazamiento transnacional de víctimas, debido a su eficiencia y baja visibilidad operativa.

1.2 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha desarrollado herramientas para apoyar a los Estados en la detección y prevención de la trata, incluyendo las disposiciones 8.49 y 8.50 del Anexo 9 — *Facilitación*, la Circular 352, *Directrices para la capacitación de la tripulación de cabina en la identificación y respuesta ante la trata de personas* sobre formación de la tripulación de cabina, la Circular 357, *Directrices para la notificación de casos de trata de personas por parte de la tripulación de vuelo y cabina* y el Doc 10171, *Manual sobre una estrategia integral para combatir la trata de personas en el sector de la aviación* que propone una estrategia integral basada en sensibilización, formación, protocolos de reporte, cooperación interinstitucional y apoyo a víctimas.

1.3 Sin embargo, estos instrumentos no son jurídicamente vinculantes, lo cual ha generado una aplicación desigual a nivel mundial. La adopción e implementación dependen exclusivamente del compromiso político de los Estados y la disposición voluntaria de los operadores.

1.4 Esta falta de obligatoriedad crea vacíos normativos y operativos que son aprovechados por redes criminales. Así lo reconoce el Grupo de Facilitación de la OACI en el documento FALP/13-WP/18, *Propuesta para elevar a normas las disposiciones sobre la trata de personas en el sector de la aviación*, el cual propone convertir en normas obligatorias las disposiciones actualmente recomendadas sobre trata de personas.

1.5 La República Dominicana ha armonizado su marco legal con el *Protocolo de las Naciones Unidas 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* (Protocolo de Palermo) mediante la Ley Núm. 137-03 y ha impulsado acciones interinstitucionales entre su autoridad aeronáutica (IDAC), la Dirección General de Migración, la Policía Nacional, el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC) y operadores, orientadas a la prevención de este delito en el sector aéreo.

2. DISCUSIÓN

2.1 La persistencia de la trata en el sector aéreo está asociada a la ausencia de estándares jurídicos obligatorios que aseguren una respuesta uniforme. Mientras algunos Estados han implementado medidas avanzadas, otros aún carecen de protocolos o formación especializada, lo que fragmenta la respuesta global.

2.2 Elevar a la categoría de norma obligatoria las disposiciones 8.49 y 8.50 del Anexo 9 permitiría establecer un estándar mínimo exigible a todos los Estados, superando la actual dependencia de la voluntad política.

2.3 Esta acción fortalecería la detección temprana de víctimas, cerraría vacíos jurídicos y operativos, y promovería la cooperación entre autoridades aeronáuticas, migratorias, de seguridad y justicia, generando sinergias similares a las ya desarrolladas en la República Dominicana.

2.4 También consolidaría la coherencia normativa entre el régimen jurídico de la OACI y los compromisos internacionales asumidos bajo el Protocolo de Palermo, particularmente en lo relativo a prevención, formación y protección de víctimas.

2.5 Resultados esperados

2.5.1 La elevación a norma de las disposiciones 8.49 y 8.50 del Anexo 9 generaría un conjunto de beneficios jurídicos, operacionales y humanitarios. En primer lugar, permitiría establecer una base jurídica obligatoria que garantice la aplicación uniforme de medidas preventivas y de respuesta frente a la trata de personas en todos los Estados miembros, superando la actual fragmentación normativa. Asimismo, facilitaría la detección temprana de posibles víctimas en el entorno aeroportuario y a bordo de aeronaves, gracias a la estandarización de procedimientos, protocolos de denuncia y capacitación del personal de aviación. Este enfoque armonizado también promovería una mayor cooperación interinstitucional entre autoridades de aviación civil, migración, seguridad, policía y justicia penal, generando una respuesta más articulada y efectiva. Finalmente, la adopción de estas normas reforzaría el compromiso del sector aeronáutico con los derechos humanos y con los instrumentos internacionales vigentes, como el Protocolo de Palermo, contribuyendo a una aviación civil más segura, solidaria y responsable.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 La trata de personas continúa explotando las debilidades del sistema de aviación civil, especialmente la falta de un marco normativo obligatorio y armonizado. Elevar a normas las disposiciones 8.49 y 8.50 del Anexo 9 permitiría establecer una base jurídica sólida, fomentar la cooperación internacional efectiva y mejorar la protección de millones de potenciales víctimas.

3.2 La República Dominicana alienta a los Estados Miembros a respaldar esta propuesta, como un paso firme hacia la consolidación de un sistema de aviación civil más justo, seguro y comprometido con la dignidad humana.

— FIN —