الأمم المتحدة
حقوق الإنسان
مكتب المفوض السامي

ايكاو

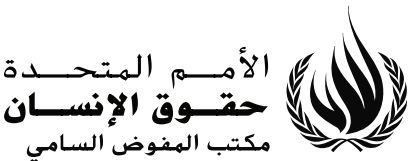
Circular 357

إرشادات الإبلاغ عن الاتجار بالأشخاص من قِبل طاقم القيادة وطاقم مقصورة الرُكاب

اعتمدته الأمينة العامة ونشر بموجب سلطتها

منظمة الطيران المدني الدولي

ايكاو



Circular 357

إرشادات الإبلاغ عن الاتجار بالأشخاص من قِبل طاقم القيادة وطاقم مقصورة الرُكاب

اعتمدته الأمينة العامة ونشر بموجب سلطتها

منظمة الطيران المدني الدولي

تنشُر هذه الوثيقة في طبعات منفصلة باللغات العربية والإسبانية
والإنجليزية والروسية والصينية والفرنسية
منظمة الطيران المدني الدولي
999 University Street, Montréal, Quebec, CanadaH3C 5H7

للحصول على معلومات عن تقديم طلبات الشراء والاطلاع على جميع أسماء
وكلاء البيع وبائعي الكتب، يرجى زيارة الموقع التالي للإيكاو www.icao.int

الوثيقة رقم Cir 357، إرشادات الإبلاغ عن الاتجار بالأشخاص
من قِبل طاقم القيادة وطاقم مقصورة الرُكاب
Order Number: CIR 357
ISBN 978-92-9265-500-6

© ICAO 2021

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو
تخزينه في نظام لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل من الأشكال، بدون
إذن مكتوب سلفاً من منظمة الطيران المدني الدولي

تمهيد

يُعتبر الاتجار بالأشخاص جريمةً مروعة وانتهاكاً لحقوق الإنسان في جميع أنحاء العالم. ففي أعقاب فيروس كورونا، قد يؤدي تزايد الفقر والبطالة إلى زيادة عدد الأشخاص الذين يخاطرون بأنفسهم للبحث عن وظائف — وهو ما يجعلهم عرضةً للاتجار والاستغلال.

ويمكن أن يؤدي قطاع الطيران دوراً هاماً في كشف ضحايا الاتجار. وقد أُعِدت المبادئ التوجيهية هذه المتعلقة بالإبلاغ لتمكين أفراد طاقم مقصورة الرُكاب وغيرهم من العاملين في مجال الطيران من كشف الضحايا المحتملين الذين قد يواجهونهم في الرحلات الجوية وفي المطارات.

ولابدّ لنا أن نوفّر الحماية والمساعدة لجميع ضحايا الاتجار بالأشخاص وما يتصل بذلك من جرائم العمل القسري وأشكال الرقّ المعاصرة. ويتعيّن علينا أيضاً التأكد من أن الجُناة يواجهون العدالة. وأتوجّه إليكم باسم مكتبي بالشكر مُسبقاً على مساعدتكم للاضطلاع بهذه المهام الهامة والمُلحّة.

وأُعرب عن تقديري للإيكاو لما أقمناه من شراكة مُثمرة أدت إلى إعداد هذه المبادئ التوجيهية وغيرها من الأدوات. كما أشكر "المجموعة المعنية بسلامة مقصورة الرُكاب التابعة للإيكاو" على مساهمتها.

ميشيل باشيلي
المفوض السامي لحقوق الإنسان
مفوضية الأمم المتحدة السامية لحقوق الإنسان

بعد التعاون الناجح بشأن وثيقة "إرشادات بشأن تدريب طاقم مقصورة الرُكاب على كشف الاتجار بالأشخاص والتصدّي له" (Cir 352)، تتشرف الإيكاو بأن تُقيم مرة أخرى شراكة مع "مفوضية الأمم المتحدة السامية لحقوق الإنسان" بشأن هذه المبادئ التوجيهية الجديدة الشاملة لمساعدة أفراد الطاقم على الإبلاغ عن الحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص.

وقد طلبت الدول التي تستخدم الكتاب الدوري Circular 352 الحصول على المساعدة فيما يخص إجراءات مكافحة الاتجار بالأشخاص في مجال الطيران، بما في ذلك نُظُم الإبلاغ الواضحة، من قطاع الطيران إلى إنفاذ القانون. ويتمثل هدفُنا من خلال هذه الأداة الجديدة في توفير المبادئ التوجيهية الواضحة المتعلقة بالإبلاغ لإدارة تقارير الطاقم عن الحالات المشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص في مجال الطيران.

ويمكن أن تساهم الدول في تحقيق هذه الأهداف من خلال تنفيذ المبادئ التوجيهية وتعميمها على سلطات الطيران المدني وسلطات إنفاذ القانون وسلطات الهجرة وأمن المطارات ومشغلي المطارات وشركات الطيران، كي يتسنّى الاستجابة بفعالية لجهود موظفي الطيران للإبلاغ عن الحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص واتخاذ إجراءات بشأنها.

وتعكس هذه المبادرة والجهود المبذولة الالتزام المستمر للإيكاو وقطاع الطيران المدني لمساعدة الدول على تحقيق "أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة" المعتمدة في إطار "خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠"، بما فيها تلك التي تهدف إلى القضاء على الاتجار بالأشخاص. وبناءً عليه، فإني أتوجّه إليكم بالنيابة عن منظمتنا بالشكر على مشاركتكم المستمرة في مكافحة هذه الجرائم الشنيعة والسعي إلى صون وحماية سلامة وأمن رُكاب وأفراد طاقم الطيران المدني الدولي.

الدكتورة فانغ ليو
الأمينة العامة
منظمة الطيران المدني الدولي

جدول المحتويات

الصفحة

الفصل الأول – المقدمة **1**

١-١ معلومات أساسية 1
١-٢ الهدف 1
١-٣ النطاق 2

الفصل الثاني – الأدوار والمسؤوليات **3**

٢-١ دور ومسؤوليات المشغل 3
٢-٢ دور ومسؤوليات الدولة 3

الفصل الثالث – الإبلاغ **5**

٣-١ لمحة عامة 5
٣-٢ العملية الموحّدة للإبلاغ عن الحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار على متن الطائرة 5
٣-٣ إجراءات الاتصال 6
٣-٤ المعلومات الموحّدة للإبلاغ 8
٣-٥ الإبلاغ عن الوقائع المحدّدة في أثناء صُعود الرُكاب إلى الطائرة ونزولهم منها 8
٣-٦ بعد الإبلاغ 9

مرفق الفصل الثالث **10**

الفصل الأول

المقدمة

١-١ معلومات أساسية

١-١-١ يُشير الاتجار بالأشخاص إلى العملية التي يجري من خلالها وضع الأفراد أو الإبقاء عليهم في وضع استغلالي لتحقيق مكاسب اقتصادية. والاتجار هو نشاط إجرامي عالمي مُربح ويمكن أن يحدث داخل دولة من الدول أو قد ينطوي على التنقل عبر الحدود. ويجري الاتجار بالنساء والرجال والأطفال لتحقيق مجموعة من الأغراض: الممارسات التي تُشبه الرقّ، بما في ذلك العمل القسري في المصانع والمزارع والأُسر المعيشية الخاصة؛ وإزالة أعضاء الجسم؛ والاستغلال الجنسي؛ والزواج القسري. ولا توجد دولة أو مشغل [١] أو طريق في منأى عن الاتجار بالأشخاص، بغض النظر عن الموقع الجغرافي أو مستوى التنمية الاقتصادية للدولة.

١-١-٢ ويُعتبر قطاع الطيران أحد وسائل النقل التي يستخدمها المهربون. أما الدول، من خلال سلطات إنفاذ القانون (أي شرطة المطارات أو أي هيئة أخرى مختصة لممارسة الاختصاص القضائي الجنائي بموجب القانون الوطني) والسلطات المعنية بالهجرة واللجوء والمشغلين فتقع على عاتقها مسؤولية التأكد من أن المتاجرين بالأشخاص لا يُسيئون استخدام قطاع الطيران لحرمان الآخرين من حريتهم. ويوجد أفراد طاقم مقصورة الرُكاب في وضع متميّز حيث يمكنهم مراقبة الرُكاب على مدى فترة زمنية معينة، مما يسمح لهم باستخدام مهاراتهم في المراقبة لكشف الضحية المحتملة للاتجار، وهم في وضع جيّد يُمكّنهم من الإبلاغ عن أي حالات مشتبه فيها إلى طاقم القيادة وإلى السلطات الوطنية المختصّة. وتساعد المعلومات المُستمدّة من تقارير الطاقم الدول والمشغلين على كشف حالات الاتجار بالأشخاص والتصدي لها. وهكذا، ينبغي لجميع المشغلين توفير التدريب على كشف الاتجار بالأشخاص والتصدي له، بما في ذلك التدريب على إجراءات الإبلاغ الصحيحة لأفراد طاقم المقصورة وأفراد طاقم القيادة وغيرهم من العاملين الذين هم على اتصال مباشر مع المسافرين. وإذ تُدرك "مفوضية الأمم المتحدة السامية لحقوق الإنسان" و"منظمة الطيران المدني الدولي" (الإيكاو) الدور الهام الذي يقوم به قطاع الطيران في مكافحة الاتجار بالأشخاص، فقد تعاونا على وضع "إرشادات بشأن تدريب طاقم مقصورة الرُكاب على كشف الاتجار بالأشخاص والتصدّي له" (الكتاب الدوري رقم Cir 352).

١-١-٣ وينبغي للدول أن تتخذ ما يلزم من تدابير لضمان وجود إجراءات لمكافحة الاتجار بالأشخاص في مجال الطيران، بما في ذلك نُظم الإبلاغ واضحة ونقاط اتصال السلطات المختصة لموظفي المطارات ومشغلي الطائرات. ويُعتبر تنفيذ إجراء مبسط وموحد للإبلاغ عنصراً مفيداً للدول والعاملين، فيما يخص توحيد القوى والعمل معاً لمكافحة الاتجار بالأشخاص.

١-٢ الهدف

١-٢-١ عمِلت الإيكاو بالتعاون مع المفوضية السامية لحقوق الإنسان على وضع الإرشادات الحالية للإبلاغ، "المبادئ التوجيهية للإبلاغ عن الاتجار بالأشخاص من قِبل طاقم القيادة وطاقم مقصورة القيادة" (الكتاب الدوري رقم Cir 357). ويهدف هذا الكتاب الدوري إلى مساعدة الدول وسلطات إنفاذ القانون والمشغلين على إدارة تقارير طاقم الطائرة عن الحالات المشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص في مجال الطيران. وينبغي استخدام هذه المبادئ التوجيهية بالاقتران مع الكتاب الدوري رقم Cir 352، والذي يمكن الاطلاع عليه على موقع الإيكاو على الرابط التالي: www.icao.int/cabinsafety.

[١] لأغراض هذا الكتاب الدوري، فإن مصطلح "المشغل" يُعرّف على أنه "شخص أو منظمة أو مؤسسة تشارك أو تعرض المشاركة في تشغيل طائرة".

١-٢-٢ ويؤكد هذا الكتاب الدوري على الحاجة إلى الإبلاغ المناسب من قِبل طاقم مقصورة الرُكاب عن الحالات المشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص. ويساعد تجميع وتحليل تقارير طاقم الطائرة "سلطات إنفاذ القانون" والمشغلين على تجميع المعلومات الاستخبارية عن الاتجار بالأشخاص. وينبغي تشجيع أفراد طاقم مقصورة الرُكاب وغيرهم من الموظفين على اتخاذ إجراءات للمساعدة على وقف هذه الجريمة. وللتشجيع على الإبلاغ المستمر، ينبغي للدول و"سلطات إنفاذ القانون" والمشغلين لديها العمل على طمأنة الموظفين بأن جهودهم لكشف الحالات المشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص والإبلاغ عنها سيجري استعراضها وأخذها على محمل الجد، حتى لو لم يكن الشخص الذي قدم التقرير على علم بالإجراءات، إن وجدت، المتخذة في نهاية المطاف. ويلزم بذل جهود متضافرة من جانب الدولة والمشغل للحفاظ على الاتصال المفتوح وبما يمكّن من توفير التحليل الإحصائي وغير ذلك من المعلومات الاستخباراتية بشكل دوري فيما يتعلق بالاتجار بالأشخاص في مجال الطيران.

١-٢-٣ ويشكل التنفيذ الفعال لهذه المبادئ التوجيهية عملية تدريجية تتطلب التعاون بين الدول وسلطات إنفاذ القانون والمشغلين لديها. وتشمل العوامل التي قد تؤثر على الجدول الزمني للتنفيذ حجم نظام الطيران في الدول وجوانبه المعقّدة ومدى اكتمال قدراتها على مراقبة السلامة.

١-٢-٤ وتتماشى عملية الإبلاغ المبينة في هذا الكتاب المذكور مع أحكام الإيكاو المتعلقة بإدارة السلامة. ويُشجّع المشغلون على استخدام عملية إدارة السلامة المعمول بها لتجميع وتحليل وتقديم التعليقات لموظفيهم في إطار "نظام إدارة السلامة". وينبغي إدارة التقارير عن الحالات المشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص من خلال "نظام إدارة السلامة" الخاص بالمشغل. وينبغي للدولة أن تنظر في إدراج التقارير عن الحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص في إطار نظامها الإلزامي للإبلاغ عن السلامة، وذلك بهدف التشجيع على تجميع التقارير من المشغلين لديها.

١-٣ النِطاق

١-٣-١ يعتبر المحتوى والنهج الواردان في هذا الكتاب الدوري وسيلة مقبولة، ولكنها ليست الوسيلة الوحيدة، لوضع إجراءات إبلاغ المشغل عن مسألة الاتجار بالأشخاص. وينبغي للمشغلين التشاور مع دولتهم بشأن متطلبات محددة والامتثال للقوانين واللوائح الوطنية، عند الضرورة.

١-٣-٢ وينطبق هذا الكتاب الدوري في المقام الأول على أفراد طاقم مقصورة الرُكاب، ومع ذلك، فإن قضية الاتجار بالأشخاص تشمل جهات معنية متعددة. وتشكل الإجراءات واستمارة الإبلاغ الواردة في هذا الكتاب الدوري جزءاً من عملية شاملة لمكافحة الاتجار بالأشخاص في مجال الطيران. وينبغي لمختلف الجهات المعنية في مجال الطيران (مثل الدول والمشغلين) استخدام الإجراءات واستمارة الإبلاغ المقدمة كأساس لإعداد عمليات الإبلاغ لديهم.

١-٣-٣ وقد جرى إعداد محتوى هذا الكتاب الدوري من خلال عملية توافق الآراء، مع مساهمات مقدمة من "المفوضية السامية لحقوق الإنسان" وخبراء من سلطات الطيران المدني والمشغلين ومصنعي الطائرات ومؤسسات التدريب. وقُدّم في وقت لاحق لإجراء استعراض شامل يُجريه الأقران لتجميع ومراعاة التعليقات الواردة من أوساط خبراء الطيران. وتُعرب الإيكاو ومفوضية الأمم المتحدة السامية لحقوق الإنسان عن امتنانها لما قدّمته المجموعة المعنية بسلامة مقصورة الرُكاب التابعة للإيكاو من مساهمة.

الفصل الثاني

الأدوار والمسؤوليات

٢-١ دور ومسؤوليات المشغل

٢-١-١ ينطوي دور المشغل على جانبين اثنين:

أ) الإبلاغ عن الحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص على متن الطائرة، أو الحالات التي يمكن ملاحظتها من قبل موظفيها في المطار (مثلاً أثناء صعود الرُكاب إلى الطائرة أو نزولهم منها) إلى سلطة إنفاذ القانون في الدولة في الوقت الفعلي، أو في أقرب وقت ممكن من الناحية التشغيلية؛

ب) العمل على أن يقدّم موظفو المشغل لاحقاً التقرير على المستوى الداخلي، في إطار "نظام إدارة السلامة"، لإجراء التحليل الإحصائي وتجميع المعلومات الاستخبارية عن مسألة الاتجار بالأشخاص.

٢-١-٢ والمشغل مسؤولٌ عن نقل المعلومات المُجمّعة لفائدة سلطة إنفاذ القانون. ويُعتبر الاتجار بالأشخاص جريمةً وتتعامل معها "سلطات إنفاذ القانون" في الدولة التي أُبلغ فيها عن الحالة المعنية. ولا تندرج مهمة التحقيق في الحالات ضمن دور أو مسؤولية المشغل. كما أنه ليس من اختصاص المشغل تحديد ما إذا كانت السلطات المختصة تستخدم المعلومات المقدمة من قبل موظفيها وكيفية استخدامها. وينبغي أن يتعاون المشغل مع سلطة إنفاذ القانون وتقديم المعلومات المطلوبة في الوقت المناسب.

٢-١-٣ وينصّ الجزء الأول "النقل الجوي التجاري الدولي – الطائرات" من الملحق السادس على أن يتأكد كل مشغل من أن جميع الموظفين، على متن الطائرة، يعلمون أنه ينبغي لهم الامتثال للقوانين واللوائح والإجراءات المعمول بها في تلك الدول التي تجري فيها العمليات. وينبغي للمشغل التشاور مع "سلطات إنفاذ القانون" على نطاق شبكة الطُرق التي يستخدمها لتنفيذ عملية الإبلاغ الواضحة والإجراءات المرتبطة بالحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص، بما في ذلك نقطة الاتصال، لكل من محطاته المحلية والأجنبية. وينبغي للمشغل التأكد من أن جميع الموظفين لديه على دراية بالإجراءات المرتبطة بأداء واجباتهم. وينبغي أن تتضمن المعلومات المقدّمة من قِبل المشغل لمحة عامة عن عملية إعداد التقارير بأكملها، حتى يتمكن الموظفون من فهم كيفية التعامل مع تقاريرهم، والجهة التي لديها حق الاطلاع عليها وإجراءات المتابعة المتوقعة.

٢-٢ دور ومسؤوليات الدولة

٢-٢-١ ينطوي دور الدولة على ثلاثة جوانب:

أ) تحديد متطلبات التدريب لجميع العاملين في مجال الطيران بشأن كشف الاتجار بالأشخاص والتصدي له؛

ب) التأكد من وجود إجراءات لمكافحة الاتجار بالأشخاص، بما في ذلك نُظُم إبلاغ واضحة؛

ج) القيام، في إطار عملية الإبلاغ الوطنية، بإبلاغ الأدوار والمسؤوليات إلى المشغلين وغيرهم من الجهات المعنية.

٢-٢-٢ وينبغي للدولة أن توفّر التدريب على الإبلاغ عن الحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص لجميع الموظفين الذين تتطلب وظائفهم تفاعلا منتظما مع الرُكاب. وينبغي للدولة أن تتأكد من أن برنامج تدريب المشغل المتعلق بالاتجار بالأشخاص يتناول كيفية كشف حالات الاتجار المحتملة والتصدي لها. كما ينبغي للدولة أن تشجع على توحيد المعلومات المطلوبة للإبلاغ عن الحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص في مجال الطيران. ومن أجل تعزيز عملية تقديم التقارير، ينبغي للدولة أن تبلّغ المشغلين بعملية الإبلاغ الوطنية المعمول بها، والتي قد تمنح الموظفين خيارات الإبلاغ مجهول الهوية أو غير مجهول الهوية أو دون تحديد الهوية.

٢-٢-٣ وينبغي للدولة أن تضمن وجود إجراءات لمكافحة الاتجار بالأشخاص، بما في ذلك نُظُم إبلاغ واضحة على المستوى الوطني. وإذا كان لدى الدولة جهات معنية متعدّدة تتعامل مع الاتجار بالأشخاص في مجال الطيران، فإن هذه الهيئات تُشجَّع على التعاون بشأن مبادرات لمكافحة الاتجار بالأشخاص، بما في ذلك الإبلاغ من قِبل موظفي الطيران. ويُسهل النهج التعاوني تجميع وتحليل المعلومات وتنسيق الاستجابة المناسبة من خلال عملية مقررة. وإلى جانب مختلف الجهات المعنية من الدولة، ينبغي أيضاً أن يشارك ممثلو قطاع الطيران في إعداد إجراءات الإبلاغ الخاصة بمجال الطيران تحديداً.

٢-٢-٤ وينبغي للدولة أن تبلغ عن النقاط التالية لمشغليها لتوضيح الأدوار والمسؤوليات، في إطار عملية الإبلاغ الوطنية:

أ) التحقيق في حالة من الحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص وأي إدارة في وقت لاحق للعدالة تقع على عاتق سلطة إنفاذ القانون وحدها؛

ب) ليس لدى سلطة إنفاذ القانون أي التزام بالمتابعة مع المشغلين أو أفراد الطاقم الذين أبلغوا عن حالات الاتجار المشتبه فيها؛

ج) إذا كانت هناك حاجة إلى المزيد من المعلومات بعد حالة أُبلِغ عنها، يجوز لسلطة إنفاذ القانون الاتصال بالمشغل وتقديم طلب رسمي للحصول على المزيد من المعلومات؛

د) لا يُمكن أن تؤدي جميع تقارير المشغل إلى إنقاذ الضحايا و/أو اتخاذ إجراءات الإنفاذ (مثلاً مقاضاة المُتاجرين بالأشخاص)، غير أنه لا تتعرّض للإتلاف المعلومات الواردة من المشغلين – تستخدمها الدولة كمصدر من مصادر المعلومات الاستخبارية التي قد تشمل الإجراءات اللاحقة مثل زيادة رصد بعض الطُرق أو المطارات.

الفصل الثالث

الإبلاغ

٣-١ لمحة عامة

٣-١-١ يعتبر إبلاغ "سلطات إنفاذ القانون" في الوقت المناسب عن الحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص على متن الطائرة أمرا بالغ الأهمية لاتخاذ الإجراءات المناسبة. أما عملية نقل المعلومات من الطائرة إلى الأرض ومن ثم إلى "سلطات إنفاذ القانون" فقد تختلف باختلاف القدرات التكنولوجية للطائرات وإجراءات المشغل. وينبغي للمشغل تنفيذ عملية للإبلاغ، بما في ذلك إجراءات وإرشادات واضحة لتنسيق إجراءات التصدّي للحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص.

٣-١-٢ وقد يكون المشغل قد وضع إجراءات للإبلاغ من الجو إلى الأرض عن الجرائم المرتكبة على متن الطائرات، مثل حوادث الرُكاب الجامحة والمضطربة. ويمكن استخدام هذه كأساس للإبلاغ عن الحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص، ولكن ينبغي تكييفها لمعالجة خصوصيات هذه الأنواع من الوقائع. وعند وجود حالة مشتبه فيها تتعلق بالاتجار بالأشخاص، يمكن لأفراد الطاقم الإبلاغ عن اشتباههم، بناءً على مؤشرات الاتجار. وخِلافاً للوقائع المتعلقة بالرُكاب غير المنضبِطين والمُشاغبين، حيث قد يطلب قائد الطائرة من "سلطة إنفاذ القانون" استقبال الطائرة فور وصولها، فإن السلطات المعنية قد تنظر في السماح للمُتاجِر المشتبه فيه بالنزول من الطائرة لإجراء ما يناسب من تحقيقات، وإذا لزم الأمر، القبض على الشخص المعني.

٣-١-٣ ويوصي الملحق التاسع "التسهيلات" بأن تتخذ الدول تدابير لضمان وجود إجراءات لمكافحة الاتجار بالأشخاص، بما في ذلك نُظم الإبلاغ الواضحة وجهات اتصال للسلطات المختصة لمشغلي المطارات والطائرات. وبموجب الملحق التاسع، ينبغي لكل دولة أن تضع إطاراً متكاملاً يتضمن التنسيق بين مختلف الجهات المعنية مثل "هيئة الطيران المدني" و"سلطات إنفاذ القانون" المختصّة.

٣-٢ العملية الموحّدة للإبلاغ عن الحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار على متن الطائرة

٣-٢-١ في إطار دعم إجراءات الاستجابة المناسبة، ينبغي للمشغل إعداد وتنفيذ عملية موحدة للإبلاغ عن الحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص على متن الطائرة، بناء على المؤشرات المشمولة في تدريب أفراد طاقم مقصورة الرُكاب. ويصف هذا القسم مجموعة من الخطوات التي ينبغي للمشغل تناولها في إطار عملية الإبلاغ عن الحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص على متن الطائرات.

٣-٢-٢ وتتضمن الخطوة الأولى قيام أفراد طاقم مقصورة الرُكاب بمراقبة الرُكاب والمقصورة وإبلاغ طاقم القيادة عن أي حالات مشتبه فيها. وتتضمن الخطوة الثانية نقل المعلومات الأولية من الطائرة إلى الأرض. وبمجرد أن يرسل طاقم القيادة الإخطار الأولي، يمكنهم نقل تفاصيل إضافية عبر اتصال ثنائي الاتجاه بين الطائرة والأرض. أما أسلوب الاتصال الذي يستخدمه طاقم القيادة في هذه الحوادث فينبغي تحديده في إجراءات المشغل. وعموماً، لا يجوز لطاقم القيادة الاتصال بسلطات إنفاذ القانون مباشرة أثناء الطيران. لذلك، ينبغي أن يكون الموظفون المعيّنون على الأرض (مثل مراقب الحركة الجوية وموظف عمليات الطيران) مسؤولين عن نقل المعلومات إلى "سلطة إنفاذ القانون" كي يتسنى لها تحديد إجراءات الاستجابة. وعند الوصول، ينبغي نقل المسؤولية إلى السلطة المختصّة في دولة المقصِد (أي عند الهبوط في نقطة المقصِد التالية). وقد ينطوي تفاعل أفراد طاقم الطائرة مع "سلطة إنفاذ القانون" على تقديم تفاصيل عن الحادثة، بناء على الطلب.

٣-٢-٣ ويعرض الشكل ٣-١ رسماً بيانياً قد يستخدمه المشغل كإرشادات يساعد أفراد طاقم الطائرة على الإبلاغ عن الحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص على متن الطائرة. ومن شأن إدراج الخطوات المبيّنة في الرسم البياني في إجراءات المشغل أن يسهل عملية الإبلاغ.

٣-٣ إجراءات الاتصال

٣-٣-١ لمحة عامة

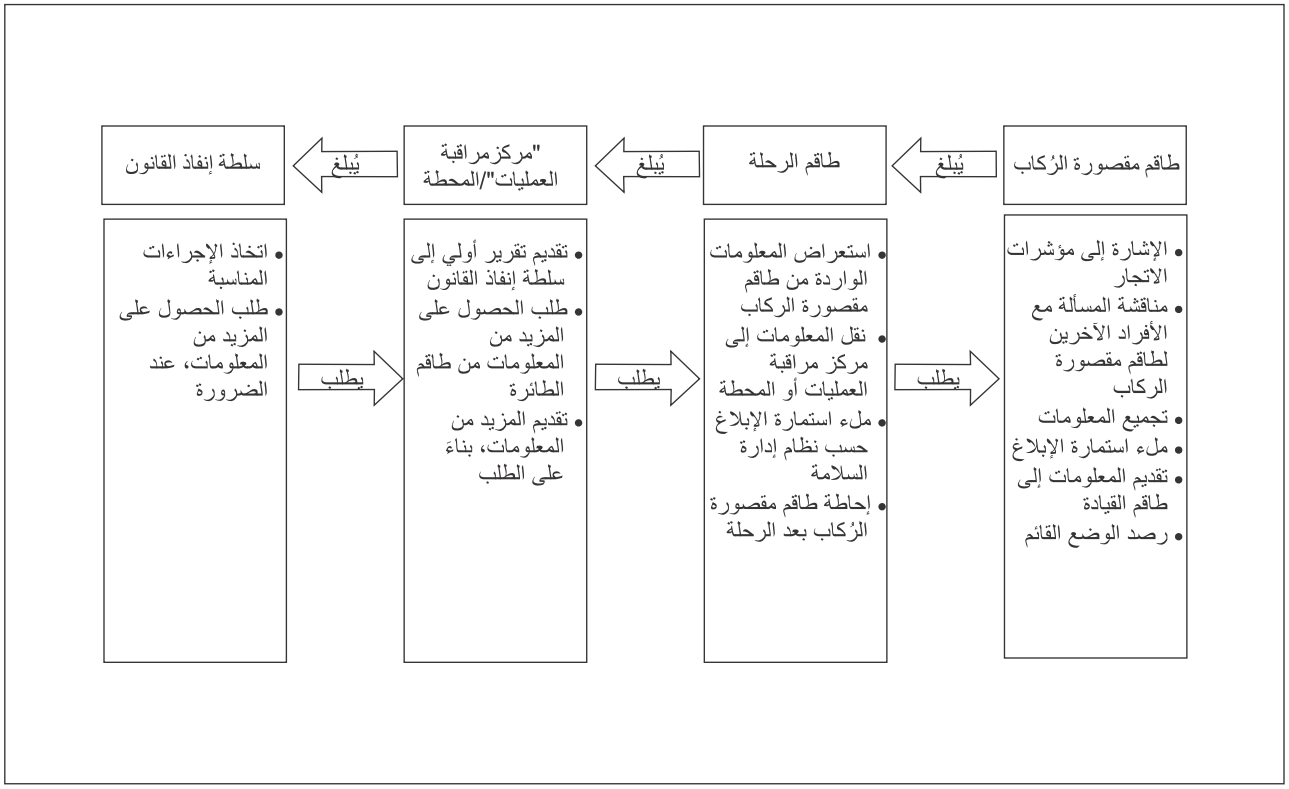
ينبغي للمشغل في إطار عملية الإبلاغ التي يقوم بها أن يضع إجراءات الاتصال الخاصة تحديداً بالحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص. وينبغي أن تتضمن هذه الإجراءات مفهوم "عدم إلحاق الأذى" لضمان عدم تعرض الضحية المحتملة للمزيد من الخطر وضمان السلامة الشخصية لأفراد طاقم الطائرة والرُكاب. وفيما يلي عناصر "عدم إلحاق الأذى"، والتي ينبغي أن يتبعها أفراد طاقم مقصورة الرُكاب عند وجود حالة مشتبه فيها تتعلق بالاتجار بالأشخاص وإدراجها في إجراءات المشغل:

— توخي التكتّم أثناء المناقشة ونقل المعلومات وذلك تفادياً لإثارة الشُبهات؛

— عدم مواجهة الشخص المُتاجر؛

— عدم محاولة إنقاذ الضحية؛

— التصرّف بشكل طبيعي. عدم إظهار شواغل أو إخطارات غير عادية.



٣-١ الرسم البياني للإبلاغ عن الحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص

٣-٣-٢ المناقشة مع الأفراد الآخرين لطاقم مقصورة الرُكاب

إذا اشتبه أفراد طاقم مقصورة الرُكاب بوجود حالة اتجار بالأشخاص على متن الطائرة أثناء الرحلة، فينبغي لهم تطبيق الإجراءات الخاصة بهذه الحوادث تحديداً، كما هو مبيّن في الفصل الرابع من الكتاب الدوري رقم Cir 352. وفي إطار الإجراءات، ينبغي لأفراد طاقم مقصورة الرُكاب التشاور مع الأفراد الآخرين لطاقم مقصورة الرُكاب لإجراء تقييم إضافي للوضع قبل إبلاغ طاقم القيادة في هذا الشأن. وبالنسبة للرحلات التي يجري تشغيلها مع فرد واحد من طاقم الطائرة، ينبغي مناقشة التقييم الأولي مع طاقم الرحلة. ومن ثم، ينبغي أن يقوم أفراد طاقم مقصورة الرُكاب بملء استمارة الإبلاغ الموحّدة وكذلك الاتصال بأفراد طاقم القيادة وإبلاغهم بالحالات المشتبه فيها.

٣-٣-٣ الاتصال المتكتّم عند الإبلاغ

نظرا للطابع الحساس للوضع القائم، ينبغي أن يتوخى أفراد طاقم القيادة وطاقم مقصورة الرُكاب التكتّم عند تناول الحالة المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص ونقل المعلومات في هذا الشأن. وينبغي أن يتوخى المشغل شكلاً يتّسم بالتكتّم للاتصال ضمن أفراد طاقم الطائرة لتقليل الخطر الذي ينطوي عليه إنذار الآخرين بشأن الوضع القائم. وقد يشمل ذلك استخدام عبارات مشفّرة أو متخصّصة. وفي حال استخدام عِبارة متخصّصة، ينبغي التطرّق إليها خلال تدريب أفراد طاقم القيادة وطاقم مقصورة الرُكاب وغيرهم من الموظفين المعنيين باستخدام العِبارات المتخصّصة أو الاستجابة لها. وقد تقتصر العِبارات المشفّرة أو المتخصصّة على استخدام داخلي من قِبل المشغل.

٣-٣-٤ الاتصال من جانب طاقم القيادة

عندما تكون الطائرة أثناء الطائرة، يكون قائد الطائرة مسؤولاً عن نقل المعلومات، وفقاً لإجراءات المشغل. وعند نقل المعلومات إلى "مركز مراقبة العمليات" أو المحطة الأرضية أو "مراقبة الحركة الجوية"، ينبغي لطاقم القيادة مراعاة الطابع الحساس للمعلومات المتعلقة بالحالة المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص. ومع مراعاة معدّات الطائرات، حيثما كان ذلك ممكنا، ينبغي إرسال الإخطار من خلال طائرة غير عمومية إلى نُظم الاتصالات الأرضية مثل "نظام توجيه اتصالات الطائرات والإبلاغ الجوي" (ACARS) و"الاتصالات بالأقمار الصناعية" (SATCOM). وينبغي أن يحتوي الإرسال على البيانات التالية على الأقل: <"الاتجار بالأشخاص على متن الطائرة" أو الاتجار بالبشر على متن الطائرة" (مثل HT)>، <اسم المُتاجر المشتبه فيه>، <رقم (أرقام) المقعد>. وقد يكون من الضروري إجراء المزيد من الاتصالات لطاقم القيادة من أجل نقل المزيد من المعلومات إلى الأرض. فمثلا، قد ينقل أفراد طاقم القيادة قائمة مؤشرات الاتجار بناءً على الملاحظات التي أبلغ عنها طاقم مقصورة الرُكاب والتي أدت إلى الحالة المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار على متن الطائرة.

مثال

الرحلة رقم YY1234 من ABC إلى DEF: حالة مُشتبه فيها تتعلق بالاتجار بالبشر أثناء الطيران.

رسالة نظام توجيه اتصالات الطائرات والإبلاغ الجوي (ACARS): xxxxxxxxx xxxxxxxxx xxxxxxxxx xxxxxxxxx xxxxxxxxx xxxxxxxxx

٣-٣-٥ الاتصالات من "مركز مراقبة العمليات" أو المحطة أو "مراقبة الحركة الجوية"

ينبغي أن يقوم "مركز مراقبة العمليات" أو المحطة أو "مراقبة الحركة الجوية" التابعة للمشغل في مطار المقصِد بنقل المعلومات في الوقت المناسب إلى السلطات المحلية، بما في ذلك "سلطة إنفاذ القانون". كما ينبغي أن ينقل "مركز مراقبة العمليات" أو المحطة المعلومات المقدمة من السلطات المحلية إلى طاقم القيادة، بما في ذلك أي تعليمات محدّدة تتعلق بإدارة الحادثة (مثلاً المكان المطلوب لوقوف الطائرة).

٣-٤ المعلومات الموحّدة للإبلاغ

٣-٤-١ ينبغي أن تتضمن أداة الإبلاغ (سواء الورقية أو الرقمية) تذكيرا بمفهوم "عدم إلحاق الأذى". وينبغي إدراج المعلومات التالية في الإبلاغ عن الحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص على متن الطائرة:

أ) معلومات عامة عن الرحلة (مثل اسم المشغل ورقم الرحلة)؛

ب) تاريخ المغادرة؛

ج) معلومات المُتاجِر المشتبه فيه (مثل رقم المقعد والوصف الجسدي)؛

د) معلومات عن الضحية المحتملة؛

هـ) المؤشرات؛

و) أي معلومات إضافية (لتحديد الوضع القائم بشكل أفضل)؛

ز) إمكانية التواصل مع صاحب القرار.

ملاحظة — قد تُدرج المعلومات المسبقة عن الرُكاب/سجلات أسماء الرُكاب في استمارة الإبلاغ، عند إتاحتها.

٣-٤-٢ إذا طُلِب من المشغل نشر التقرير على مستوى خارجي، ينبغي أن يتخذ ما يلزم من خطوات لإخفاء هوية التقرير من أجل حماية هوية صاحب التقرير، ما لم يرغب في التواصل معه إذا طلبت "سلطات إنفاذ القانون" الحصول على المزيد من المعلومات. وعملية إخفاء هوية التقرير تنطوي على إزالة أي معلومات قد تكشف بشكل آخر هوية صاحب التقرير (كاسم أفراد طاقم الطائرة ورقم الموظف).

٣-٤-٣ ويقدّم المرفق (أ) نموذجاً لاستمارة الإبلاغ عن الاتجار بالأشخاص على متن الطائرة. وينبغي للمشغل أن يستخدم المعلومات المجمّعة بواسطة هذه الاستمارة لإبلاغ "سلطات إنفاذ القانون" عن الحالات المشتبه فيها على متن الطائرة. وينبغي أن تُروّج الدول لاستخدام هذه الاستمارة من قِبل المشغلين تسهيلاً للإبلاغ الموحّد والتنسيق بين مختلف الجهات المعنية.

٣-٥ الإبلاغ عن الوقائع المحدّدة في أثناء صُعود الرُكاب إلى الطائرة ونزولهم منها

٣-٥-١ يمكن لأفراد طاقم الطائرة كشف مُتاجر أو أكثر مشتبه فيهم و/أو ضحية (ضحايا) فيما يتعلق بالاتجار بالأشخاص أثناء صعود الرُكاب إلى الطائرة أو نزولهم منها، وكذلك عندما تكون الطائرة في حالة الطيران.

٣-٥-٢ وينبغي لأفراد طاقم مقصورة الرُكاب، إذا سمح الوقت بذلك، ملء استمارة الإبلاغ وإطلاع أفراد طاقم القيادة على الحالات المشتبه فيها. وينبغي لأفراد الطاقم الطائرة الاتصال بالهيئة المختصّة، حسبما هو مبيّن في إجراءات المشغل. وفي بعض الحالات، قد لا يتوفر لأفراد طاقم الطائرة ما يكفي من الوقت لتقديم تقرير كامل قبل الوصول؛ وقد تطلب "سلطة إنفاذ القانون" المزيد من المعلومات في وقت لاحق.

٣-٥-٣ ويتناول هذا الكتاب الدوري في المقام الأول الأدوار التي يقوم بها أفراد طاقم القيادة وطاقم مقصورة الرُكاب في الإبلاغ عن الحالات المشتبه فيها، ومع ذلك، فإن جميع العاملين المعنيين بعمليتي صعود الرُكاب إلى الطائرة ونزولهم منها (كالعاملين ببوابة الرُكاب أو غيرهم ممن لديهم اتصال مباشر بالمسافرين) ينبغي تكليفهم بالإبلاغ عن أي سُلوك مشتبه فيه إلى الهيئة المختصّة (مثلاً مُدير المحطة) أو إلى أفراد طاقم القيادة أو طاقم مقصورة الرُكاب.

٣-٥-٤ وينبغي للأشخاص المُعيّنين أو المتعاقد معهم من الباطن من قِبل المشغل (مثل وكلاء خدمات الرُكاب وعُمال تنظيف الطائرات، حسب الضرورة) أن يتلقوا التدريب بشأن الجوانب التالية: كيفية كشف حالات الاتجار بالأشخاص؛ أسلوب التواصل والتعاون أثناء وقوع هذه الحوادث وكيفية إبلاغ الجهة المختصّة عن أي حالات مشتبه فيها للاتجار بالأشخاص.

٣-٦ بعد الإبلاغ

ينبغي للمشغل الاحتفاظ بنُسخة مادية أو إلكترونية من التقرير وغيره من المعلومات، والتي يجري تخزينها حسب "برنامج إدارة السلامة"، وذلك لأغراض الاستخدام الداخلي ولضمان تقديمها إلى "سلطة إنفاذ القانون"، إذا لزم الأمر.

المُرفق بالفصل الثالث

الاتجار بالأشخاص على متن الطائرة

استمارة الإبلاغ

ملاحظة — عند التعامل مع الحالات المُشتبه فيها المتعلقة بالاتجار بالأشخاص في مجال الطيران، يرجى تذكُّر مفهوم "عدم إلحاق الأذى": توخي التكتّم أثناء المناقشة ونقل المعلومات وذلك تفادياً لإثارة الشُبهات؛ عدم مُواجهة الشخص المُتاجِر؛ عدم محاولة إنقاذ الضحية؛ التصرّف بشكل طبيعي. عدم إظهار شواغل أو إخطارات غير عادية.				
الاتجار بالأشخاص على متن الطائرة – استمارة الإبلاغ				
اسم المشغل:				
رقم الرحلة:	من:	إلى:	توقّف لأغراض العُبور:	
تاريخ المغادرة:				
معلومات عن الشخص المُتاجر المشتبه فيه				
الاسم:		الجنس:	رقم المقعد:	
وصف جسدي وجيز:				
أدوات الوصف العامة (يُرجى إتمام المعلومات أدناه قدر المُستطاع)				
الطول (التقديري):		السمات المميّزة (مثل الوشم والنُدوب الواضحة والمُجوهرات والشعر على الوجه):		
العُمر (التقديري):				

البِنية الجسدية:	
لون الشعر:	
تسريحة الشعر:	
لون العيون:	

معلومات عن الضحية المحتملة		
الاسم:	الجنس:	رقم المقعد:
وصف جسدي وجيز:		
أدوات الوصف العامة (يُرجى إتمام المعلومات أدناه قدر المُستطاع)		

الطول (التقديري):	السِمات المميّزة (مثل الوشم والنُدوب الواضحة والمُجوهرات والشعر على الوجه):
العُمر (التقديري):	
البنية الجسدية:	
لون الشعر:	
تسريحة الشعر:	
لون العيون:	

يُرجى تحديد جميع المؤشرات الحالية قدر المستطاع (ليس من الضروري أن ترِد جميع المؤشرات المذكورة أدناه):

	تظهر عليه علامات الاعتداء الجسدي (مثل الكدمات).
	يتجنب التواصل بالعين والتفاعل الاجتماعي.

	يتجنب ولا يثِق برجال السلطة/"سلطات إنفاذ القانون".
	لا يتحكّم في مستنداته و/أو لديه بطاقة هوية أو وثائق سفر مزوّرة.
	لديه حاجز لغوي مع المسافر المرافق.
	لا يحمل نقوداً أو أغراضاً شخصية أو أمتعة يدوية.
	لا يرتدي ملابس لائقة أو قد لا يتناسب مظهرُه مع خط سير الرحلة أو أحوال الطقس.
	يأتي من دولة أو مكان معروف بأنه مصدر أو مقصِد للاتجار بالأشخاص.
	عدم الوعي بالمقصِد النهائي وخطط السفر بشكل عام.
	يخضع للمسافر المُرافق بشكل غير عادي.
	لا يجوز له التحدث عن نفسه.
	عند التحدّث إليه مباشرة، هناك شخص آخر يُصرّ على الإجابة/الترجمة.
	يقدّم المسافر المُرافق ردودا مُتضاربة على الأسئلة المطروحة.
	لا يحقّ له الانفصال عن الآخرين على متن الطائرة (مثلاً لا يمكنه استخدام المرحاض بمفرده).
	قد يتحدّث عن أعمال عرض الأزياء أو الرقص أو الغناء أو السياحة والفنادق أو ما شابه ذلك في بلد أجنبي.
	عدم معرفة الشخص الذي يستقبله عند الوصول، ولا يعرف سوى القليل من التفاصيل عن الوظيفة/السفر.
	يُظهر سلوكاً غير طبيعي يعتبره أفراد طاقم الطائرة غير سليم.
	تظهر عليه علامات الحِرمان من الطعام أو الماء أو قلّة النوم أو الرعاية الطبية أو تعاطيه للمخدرات.

يُرجى أن تُدرَج أدناه أي معلومات إضافية تحدّد الوضع القائم بشكل أفضل (مثلاً وصف العوامل التي أثارت الشُبهات لديك؛ الأمور التي لاحظتها أولاً؛ الأمور التي لاحظها زملاؤُك من أفراد طاقم الطائرة؟):
إذا كان لدى "سلطة إنفاذ القانون" أي أسئلة، هل تودّ أن تتواصل معك؟ نعم ☐ لا ☐

– انتهى –

ISBN 978-92-9265-500-6