



OACI



NACIONES UNIDAS
DERECHOS HUMANOS
OFICINA DEL ALTO COMISIONADO

Circular 357

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



Aprobada por la Secretaria General y publicada bajo su responsabilidad

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL



OACI



NACIONES UNIDAS
DERECHOS HUMANOS
OFICINA DEL ALTO COMISIONADO

Circular 357

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

Aprobada por la Secretaria General y publicada bajo su responsabilidad

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

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

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes
de ventas y librerías pueden obtenerse en el sitio web de la OACI: www.icao.int

***Cir 357, Directrices dirigidas a tripulaciones de vuelo y cabina para notificar y denunciar
casos de trata de personas en la aviación***

Número de pedido: CIR 357
ISBN 978-92-9265-521-1

© OACI 2021

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.

PREÁMBULO

La trata de personas es un delito terrible y una violación de los derechos humanos que ocurre en todas partes del mundo. Tras la COVID-19, es posible que el aumento de la pobreza y el desempleo lleve a más personas a correr riesgos en busca de empleo, lo que las vuelve vulnerables a la trata y la explotación.

La industria de la aviación desempeña un papel importante en la identificación de las víctimas de la trata. Se elaboraron estas directrices para que los miembros de la tripulación de cabina y otro personal de la aviación puedan identificar a las posibles víctimas que detecten en los vuelos y los aeropuertos.

Es fundamental que protejamos y ayudemos a todas las víctimas de la trata de personas, así como de los delitos conexos de trabajo forzoso y esclavitud moderna. Además, debemos asegurar que los perpetradores rindan cuentas ante la justicia. En nombre de mi Oficina, le agradezco anticipadamente su ayuda en estas importantes, y urgentes, tareas.

Extiendo mi agradecimiento a la OACI por nuestra fructífera asociación, que ha contribuido a la elaboración de estas directrices y otras herramientas. También agradezco al Grupo de la OACI sobre seguridad en la cabina por su contribución.



Michelle Bachelet

Alta Comisionada para los Derechos Humanos

Oficina de la Alta Comisionada de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos

Tras la exitosa colaboración en las *Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas* (Cir 352), la OACI tiene el honor de colaborar una vez más con la Oficina de la Alta Comisionada de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos respecto a estas nuevas directrices generales para ayudar a los miembros de tripulaciones a dar aviso de casos de presunta trata de personas.

Los Estados que estaban implementando la Circular 352 solicitaron asistencia con los procedimientos para combatir la trata de personas en la aviación, con inclusión de sistemas claros para que el sector de la aviación presente denuncias ante las autoridades de imposición de la ley. En consecuencia, esta nueva herramienta tiene por objeto brindar directrices claras para gestionar los avisos de la tripulación de casos de presunta trata de personas en la aviación.

Los Estados pueden contribuir a estos objetivos implementando las directrices y difundiéndolas entre las autoridades de aviación civil, las autoridades de imposición de la ley, las autoridades de inmigración, la seguridad aeroportuaria y los explotadores de aeropuertos y líneas aéreas, para garantizar que se responda a los esfuerzos que hace el personal de aviación para dar aviso de los casos de presunta trata de personas y se actúe al respecto y con eficacia.

Estos esfuerzos e iniciativa reflejan el compromiso permanente de la OACI y el sector de la aviación civil para ayudar a los Estados en la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas adoptados en el marco de la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*, incluidos aquellos destinados a poner fin a la trata de personas. Por lo tanto, en nombre de nuestra Organización, le agradezco su compromiso continuo para combatir estos delitos atroces y esforzarse por salvaguardar y proteger la seguridad de los pasajeros y la tripulación de la aviación civil internacional.

Dra. Fang Liu
Secretaria General
Organización de Aviación Civil Internacional

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Capítulo 1. Introducción	1
1.1 Antecedentes	1
1.2 Finalidad	1
1.3 Alcance	2
Capítulo 2. Funciones y responsabilidades	3
2.1 Función y responsabilidades del explotador	3
2.2 función y responsabilidades del estado	3
Capítulo 3. Notificación o denuncia	5
3.1 Generalidades	5
3.2 Proceso normalizado de notificación o denuncia de casos de presunta trata a bordo	5
3.3 Procedimientos de comunicación	6
3.4 Información normalizada para la notificación	8
3.5 Notificación de incidentes identificados durante el embarque y el desembarque	9
3.6 Tras la notificación	9
Apéndice del Capítulo 3	10

Capítulo 1

INTRODUCCIÓN

1.1 ANTECEDENTES

1.1.1 La trata de personas se refiere al proceso mediante el cual se ponen o mantienen individuos en una situación de explotación para obtener beneficios económicos. La trata de personas es un delito lucrativo en todo el mundo y puede ocurrir dentro de un Estado o puede implicar movimiento a través de fronteras. Mujeres, hombres y niños son objeto de trata para una serie de fines: prácticas análogas a la esclavitud, que incluyen trabajo forzado en fábricas, granjas y residencias privadas; extracción de órganos; explotación sexual; y matrimonio forzado. No hay Estado, explotador¹ o ruta que esté fuera del alcance de la trata de personas, independientemente de la ubicación geográfica o el nivel de desarrollo económico de un Estado.

1.1.2 La aviación es uno de los medios de transporte utilizados por los traficantes. Es responsabilidad de los Estados, por medio de sus autoridades de imposición de la ley (es decir, la policía aeroportuaria u otra entidad que tenga competencia penal de conformidad con la legislación nacional), autoridades de inmigración y asilo, y de los explotadores garantizar que los traficantes no utilicen indebidamente la industria de la aviación para denegar la libertad a otras personas. Los miembros de la tripulación de cabina están en una situación única en la que pueden observar a los pasajeros durante cierto tiempo, lo que les permite el uso de sus competencias de observación para identificar a una posible víctima de trata y pueden comunicar toda sospecha a la tripulación de vuelo y a las autoridades pertinentes del Estado. La información proporcionada por la tripulación ayuda a los Estados y explotadores a reconocer los casos de trata de personas y responder a ellos. Por lo tanto, todos los explotadores deberían impartir instrucción sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas, incluida la formación en los procedimientos correctos de notificación para los miembros de la tripulación de cabina, los miembros de la tripulación de vuelo y otros miembros del personal que se encuentren en contacto directo con el público viajero. La Oficina de la Alta Comisionada de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ACNUDH) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), reconociendo el importante papel que desempeña la aviación en la lucha contra la trata de personas, colaboraron en la elaboración de las *Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas* (Circular 352).

1.1.3 Los Estados deberían tomar medidas para garantizar que se establezcan procedimientos para combatir la trata de personas en la aviación, incluyendo sistemas claros de notificación y puntos de contacto en las autoridades competentes correspondientes donde pueda acudir el personal de los explotadores de aeropuertos y aeronaves. La implementación de un procedimiento de notificación simplificado y normalizado beneficia tanto a los Estados como a los explotadores, ya que les permite unir fuerzas y trabajar en conjunto para combatir la trata de personas.

1.2 FINALIDAD

1.2.1 La OACI trabajó en colaboración con la ACNUDH en la elaboración la presente guía, *Directrices dirigidas a tripulaciones de vuelo y cabina para notificar y denunciar casos de trata de personas en la aviación* (Circular 357). Esta circular está destinada a asistir a los Estados, sus autoridades de imposición de la ley y los explotadores en la gestión de

¹ A los efectos de esta circular, el término «explotador» se refiere a la «persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves».

las notificaciones de la tripulación de casos de presunta trata de personas en la aviación. Estas directrices se deberían utilizar junto con la Circular 352, que figura en el sitio web de la OACI, www.icao.int/cabinsafety.

1.2.2 Esta circular hace hincapié en la necesidad de que la tripulación de cabina notifique adecuadamente los casos de presunta trata de personas. La recopilación y el análisis de las notificaciones de la tripulación ayudan a las autoridades policiales y a los explotadores a reunir información sobre la trata de personas. Se debe alentar a los miembros de la tripulación de cabina y otros empleados a que participen activamente en la lucha contra este delito. Para dar continuidad a la notificación, los Estados, sus autoridades de imposición de la ley y los explotadores deben asegurar al personal que se examinarán y tomarán con seriedad sus esfuerzos para reconocer y notificar casos de presunta trata de personas, incluso si la persona que notifica no está al tanto de las medidas, si las hubiera, que vayan a tomarse. Se requiere un esfuerzo conjunto por parte del Estado y el explotador para mantener una comunicación abierta y permitir que surjan periódicamente análisis estadísticos y otra información, en relación con la trata de personas en la aviación.

1.2.3 La implementación efectiva de estas directrices es un proceso gradual que requiere la colaboración entre los Estados, sus autoridades de imposición de la ley y los explotadores. Entre los factores que pueden afectar el cronograma de implementación, cabe mencionar la dimensión y complejidad del sistema de aviación de un Estado y la madurez de sus capacidades de vigilancia de la seguridad operacional.

1.2.4 El proceso establecido en esta circular se encuentra en consonancia con las disposiciones de la OACI en materia de gestión de la seguridad operacional. Se alienta a los explotadores a utilizar su proceso vigente de gestión de la seguridad operacional con fines de recopilación y análisis y para dar retroalimentación a sus empleados como parte de un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). Las notificaciones de casos de presunta trata de personas se deben gestionar mediante el SMS del explotador. El Estado debería considerar la inclusión de denuncias de casos de presunta trata de personas como parte de su sistema de notificación obligatoria de seguridad operacional, para alentar y recopilar las notificaciones de sus explotadores.

1.3 ALCANCE

1.3.1 El contenido y el enfoque descritos en esta circular constituyen un medio aceptable, pero no el único, para que los explotadores establezcan procedimientos de notificación o denuncia de casos de trata de personas. Los explotadores deberían consultar a sus respectivos Estados sobre los requisitos específicos y cumplir las leyes y los reglamentos nacionales aplicables.

1.3.2 Esta circular está destinada principalmente a los miembros de la tripulación de cabina, sin embargo, la cuestión de la trata de personas supone múltiples partes interesadas. Los procedimientos y el formulario de notificación presentados en esta circular forman parte de un proceso integral para combatir la trata de personas en la aviación. Las distintas partes interesadas de la aviación (por ejemplo, Estados y explotadores) deberían utilizar los procedimientos y el formulario de notificación proporcionados como base para elaborar sus propios procesos.

1.3.3 El contenido de esta circular se elaboró mediante un proceso de consenso, con aportes de la ACNUDH y de expertos de las autoridades de aviación civil, los explotadores, los fabricantes de aeronaves y las organizaciones de instrucción. Posteriormente se sometió a un amplio examen por homólogos para recabar y tener en cuenta las observaciones de la comunidad de expertos en aviación. La OACI y la ACNUDH agradecen la contribución del Grupo de la OACI sobre seguridad en la cabina (ICSG).

Capítulo 2

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

2.1 FUNCIÓN Y RESPONSABILIDADES DEL EXPLOTADOR

2.1.1 La función del explotador conlleva dos aspectos:

- a) denunciar casos de presunta trata de personas a bordo de sus aeronaves, o casos que haya observado su personal en el aeropuerto (por ejemplo, durante el embarque o desembarque de pasajeros) a las autoridades de imposición de la ley del Estado en tiempo real o no bien sea posible desde el punto de vista operacional; y
- b) encomendar a su personal que posteriormente presente una notificación internamente, como parte de su SMS, para facilitar el análisis estadístico y la recopilación de información sobre la trata de personas.

2.1.2 El explotador es responsable de transmitir la información recopilada a las autoridades de imposición de la ley. La trata de personas es un delito e incumbe a las autoridades de imposición de la ley del Estado en que se denuncia el caso. El explotador no tiene la función ni la responsabilidad de investigar los casos. Tampoco es responsable de determinar si las autoridades competentes emplean la información proporcionada por su personal y la manera en que lo hacen. El explotador debería cooperar con las autoridades de imposición de la ley y proporcionar la información solicitada de manera oportuna.

2.1.3 El Anexo 6, Parte I — *Transporte aéreo comercial internacional* — *Aviones* dispone que cada explotador se cerciore de que todos los empleados estén enterados de que, mientras se encuentren en el extranjero, deben observar las leyes, reglamentos y procedimientos de aquellos Estados en los que se realizan operaciones. El explotador debería consultar a las autoridades de imposición de la ley en toda su red de rutas para implementar un proceso claro de denuncia y procedimientos conexos relacionados con casos de presunta trata de personas, incluidos puntos de contacto, para cada una de sus estaciones nacionales y extranjeras. El explotador debería velar por que todo su personal conozca los procedimientos pertinentes para el desempeño de sus funciones. La información proporcionada por el explotador debería incluir una descripción general de todo el proceso, para que el personal comprenda la manera en que se manejan sus notificaciones, las personas que tienen acceso a ellas y las medidas de seguimiento que se prevén.

2.2 FUNCIÓN Y RESPONSABILIDADES DEL ESTADO

2.2.1 La función del Estado conlleva tres aspectos:

- a) establecer directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas;
- b) velar por que existan procedimientos para combatir la trata de personas, incluidos sistemas claros de notificación; y
- c) comunicar funciones y responsabilidades, como parte del proceso de notificación a nivel nacional, a los explotadores y otras partes interesadas.

2.2.2 El Estado debería exigir instrucción sobre la notificación de casos de presunta trata de personas para todo el personal cuyo trabajo requiera una interacción frecuente con los pasajeros. El Estado debería garantizar que el programa del explotador para la instrucción en la trata de personas contemple la manera de reconocer y responder a los posibles casos de trata. El Estado también debería fomentar la normalización de la información necesaria para dar aviso de casos de presunta trata de personas en la aviación. Para promover la presentación de denuncias, el Estado debería informar a los explotadores del proceso establecido a nivel nacional, que puede brindar al personal las opciones de dar aviso de manera anónima, no anónima o no identificada.

2.2.3 El Estado debería velar por que existan procedimientos para combatir la trata de personas, incluidos sistemas claros de notificación a nivel nacional. Si en el Estado hay varias partes interesadas que se ocupan la trata de personas en la aviación, se alienta a estas entidades a colaborar en iniciativas para combatir la trata de personas, que incluyan las denuncias del personal de aviación. Un enfoque de colaboración facilita la recopilación y el análisis de información y la coordinación de una respuesta adecuada mediante un proceso establecido. Junto con distintas partes interesadas del Estado, los representantes de la industria también deberían participar en la elaboración de procedimientos de notificación o denuncia específicos para la aviación.

2.2.4 El Estado debería comunicar a sus explotadores lo siguiente, para aclarar funciones y responsabilidades, como parte del proceso de notificación a nivel nacional:

- a) la investigación de un caso de presunta trata de personas y toda administración de justicia ulterior incumbe exclusivamente a las autoridades de imposición de la ley;
 - b) la autoridad de imposición de la ley no tiene la obligación de hacer un seguimiento junto con los explotadores o miembros de la tripulación que hayan denunciado casos de presunta trata;
 - c) si se requiere más información tras un caso denunciado, la autoridad de imposición de la ley puede comunicarse con el explotador y solicitar formalmente información adicional; y
 - d) tal vez no todas las denuncias de los explotadores den lugar al rescate de las víctimas y/o a acciones de aplicación de la ley (por ejemplo, el enjuiciamiento de los traficantes); sin embargo, la información presentada por los explotadores no se pierde, sino que el Estado la emplea como fuente de inteligencia que puede incluir medidas ulteriores, como un mayor seguimiento de determinadas rutas o aeropuertos.
-

Capítulo 3

NOTIFICACIÓN O DENUNCIA

3.1 GENERALIDADES

3.1.1 La denuncia oportuna de los casos de presunta trata de personas a bordo ante las autoridades de imposición de la ley es fundamental para que se tomen las medidas adecuadas. El proceso de retransmitir información de la aeronave a tierra y, posteriormente, a las autoridades de imposición de la ley puede diferir según las capacidades tecnológicas de la aeronave y los procedimientos del explotador. El explotador debería implementar un proceso de notificación o denuncia, que incluya procedimientos y orientación claros para coordinar la respuesta a los casos de presunta trata de personas.

3.1.2 Es posible que el explotador ya tenga procedimientos establecidos para la notificación aire-tierra de infracciones cometidas a bordo de la aeronave, por ejemplo, incidentes con pasajeros insubordinados y perturbadores. Esos procedimientos se pueden usar como base para dar aviso de casos de presunta trata de personas, pero se deberían adaptar para que contemplen los detalles específicos de este tipo de sucesos. En un caso de presunta trata de personas, los miembros de la tripulación pueden comunicar sus sospechas basándose en indicadores de trata. A diferencia de los incidentes con pasajeros insubordinados y perturbadores, en que el piloto al mando puede solicitar a la autoridad de imposición de la ley que se presente a la aeronave a su llegada, es posible que las autoridades consideren la posibilidad de permitir que el presunto traficante desembarque a fin de investigar adecuadamente y, si es necesario, detener a la persona en cuestión.

3.1.3 En el Anexo 9 — *Facilitación*, se recomienda que los Estados tomen medidas para garantizar que se establezcan procedimientos para combatir la trata de personas, incluyendo sistemas claros de notificación y puntos de contacto en las autoridades competentes correspondientes donde puedan acudir los explotadores de aeropuertos y aeronaves. En consonancia con el Anexo 9, cada Estado debería elaborar un marco integrado, que incluya la coordinación entre diferentes partes interesadas, como la autoridad de aviación civil y las autoridades pertinentes de imposición de la ley.

3.2 PROCESO NORMALIZADO DE NOTIFICACIÓN O DENUNCIA DE CASOS DE PRESUNTA TRATA A BORDO

3.2.1 Para dar una respuesta adecuada, el explotador debería elaborar e implementar un proceso normalizado de notificación o denuncia de casos de presunta trata de personas a bordo, basado en indicadores incluidos en la instrucción de la tripulación de cabina. En esta sección se describe una serie de pasos que debería seguir el explotador como parte de su proceso de notificación o denuncia específico para casos de presunta trata de personas a bordo de aeronaves.

3.2.2 El primer paso implica que los miembros de la tripulación de cabina observen a los pasajeros y la cabina y comuniquen toda sospecha a la tripulación de vuelo. El segundo paso consiste en transmitir información preliminar de la aeronave a tierra. Una vez que la tripulación de vuelo envía la notificación inicial, se pueden transmitir detalles adicionales a través de una comunicación bidireccional entre aeronave y tierra. El método de comunicación que ha de utilizar la tripulación de vuelo en esos casos debería estar especificado en los procedimientos del explotador. En general, la tripulación de vuelo no se comunica directamente con las autoridades de imposición de la ley durante el vuelo. Por lo tanto, el personal designado en tierra (p. ej., controlador de tránsito aéreo, funcionario de operaciones de vuelo) debería

ser responsable de transmitir la información a la autoridad de imposición de la ley para que esta determine su respuesta. A la llegada, la responsabilidad debería transferirse a la autoridad competente en el Estado de destino (es decir, al aterrizar en el siguiente punto de destino). La interacción de los miembros de la tripulación con las autoridades de imposición de la ley puede consistir en brindar detalles del suceso, si se solicita.

3.2.3 La Figura 3-1 consiste en un diagrama de flujo que puede utilizar el explotador a modo de guía para que los miembros de la tripulación informen de casos de presunta trata de personas a bordo. La integración de los pasos enumerados en el diagrama de flujo en los procedimientos del explotador facilitará el proceso.

3.3 PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIÓN

3.3.1 Resumen

Como parte del proceso, el explotador debería establecer procedimientos de comunicación específicos para casos de presunta trata de personas. Esos procedimientos deberían incluir el concepto de «no causar daño» a fin de no aumentar el peligro para la posible víctima y mantener la seguridad de los miembros de la tripulación y los pasajeros. Los que siguen son los elementos que integran el concepto de «no causar daño» que deberían respetar los miembros de la tripulación de cabina en un caso de presunta trata de personas y que se deberían incorporar en los procedimientos del explotador:

- Ser discreto al hablar del tema y transmitir información a fin de no despertar sospechas.
- No enfrentar al traficante.
- No intentar rescatar a la víctima.
- Actuar normalmente. No demostrar preocupación inusitada o alarma.

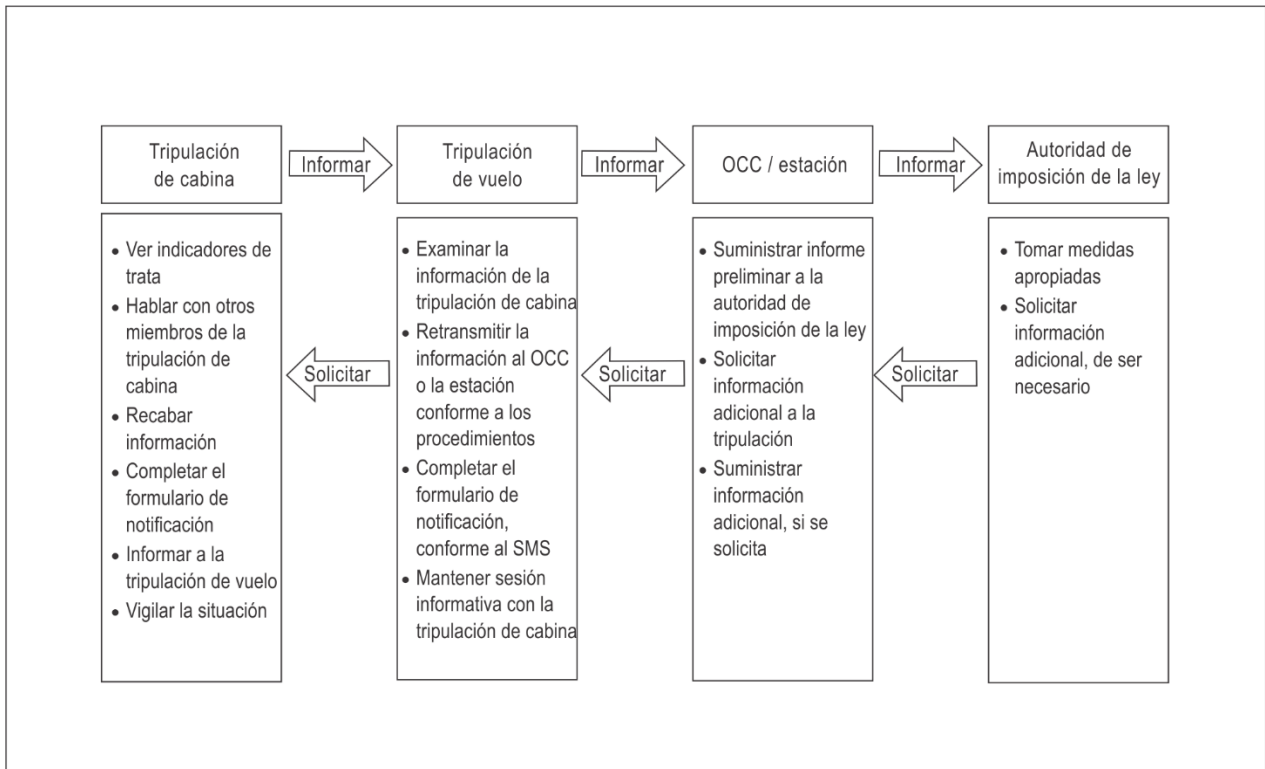


Figura 3-1. Diagrama de flujo para informar de casos de presunta trata de personas

3.3.2 Conversación con otros miembros de la tripulación de cabina

Si observan un caso de presunta trata de personas a bordo durante el vuelo, los miembros de la tripulación de cabina deberían aplicar los procedimientos específicos para tales sucesos, que se describen en la Circular 352, Capítulo 4. Como parte de los procedimientos, los miembros de la tripulación de cabina deberían consultar a otros miembros de dicha tripulación para seguir evaluando la situación antes de dar aviso a la tripulación de vuelo. En vuelos en que solo hay un miembro de la tripulación de cabina, la evaluación inicial se debería analizar con la tripulación de vuelo. Luego, los miembros de la tripulación de cabina deberían completar el formulario normalizado de notificación, ponerse en contacto con la tripulación de vuelo y comunicar sus sospechas.

3.3.3 Discreción en la comunicación

Por tratarse de una situación delicada, los miembros de la tripulación de vuelo y de cabina deberían usar su discreción para manejar un caso de presunta trata de personas y transmitir la información pertinente. El explotador debería establecer una forma de comunicación discreta entre la tripulación para minimizar el riesgo de alertar a otros sobre la situación. Esto puede incluir el uso de una frase codificada o especializada. Si se utiliza una fraseología especializada, esta debería incluirse en la instrucción de los miembros de la tripulación de vuelo, los miembros de la tripulación de cabina y otros miembros del personal que deban emplear la frase especializada o responder a ella. El explotador puede limitar la frase codificada o especializada al uso interno.

3.3.4 Comunicación de la tripulación de vuelo

Cuando la aeronave está en vuelo, el piloto al mando es responsable de transmitir la información, conforme a los procedimientos del explotador. Al transmitir información al centro de control de operaciones (OCC), la estación de tierra o el control de tránsito aéreo (ATC), la tripulación de vuelo debería tener en cuenta el carácter delicado de la información relacionada con el caso de presunta trata de personas. Con sujeción a los equipos que posea la aeronave, siempre que sea posible, la información se debería transmitir mediante un sistema de comunicación de aeronave a tierra que no sea público, por ejemplo, un sistema de direccionamiento e informe para comunicaciones de aeronaves (ACARS) y la comunicación por satélite (SATCOM). La transmisión debe contener, como mínimo, los siguientes datos: <Trata de personas a bordo (p. ej., TP)>, <nombre del presunto traficante>, <Número(s) de asiento>. Tal vez se requieran más comunicaciones para que la tripulación de vuelo transmita información adicional a tierra. Por ejemplo, es posible que los miembros de la tripulación de vuelo transmitan la lista de indicadores de trata según las observaciones comunicadas por la tripulación de cabina que dieron lugar a la sospecha de que había un caso de trata a bordo.

EJEMPLO

Vuelo YY1234 de ABC a DEF: Presunta TP en vuelo.

MENSAJE ACARS: xxxxxxxx xxxxxxxx xxxxxxxx xxxxxxxx xxxxxxxx xxxxxxxx

3.3.5 Comunicación desde el OCC, la estación o el ATC

El OCC del explotador, la estación o el ATC del aeropuerto de destino debería transmitir la información de manera oportuna a las autoridades locales, incluida la autoridad de imposición de la ley. El OCC o la estación también deberían transmitir la información suministrada por las autoridades locales a la tripulación de vuelo, incluidas las instrucciones específicas con respecto a la gestión del suceso (p. ej., la posición de estacionamiento solicitada).

3.4 INFORMACIÓN NORMALIZADA PARA LA NOTIFICACIÓN

3.4.1 La herramienta de notificación (ya sea en papel o digital) debería incluir un recordatorio del concepto de «no causar daño». Se debería incluir la siguiente información en la notificación de casos de presunta trata de personas a bordo:

- a) información general de vuelo (p. ej., nombre del explotador, número de vuelo);
- b) fecha de salida;
- c) información del presunto traficante (por ejemplo, número de asiento, descripción física);
- d) información sobre la posible víctima;
- e) indicadores;
- f) cualquier información adicional (para definir mejor la situación); y
- g) opción de contactar a la persona que da aviso.

Nota.— Si está disponible la información anticipada sobre los pasajeros/el registro de nombres de los pasajeros (API/PNR), se puede incluir en el formulario.

3.4.2 En caso de que se solicite al explotador que dé a conocer externamente la notificación, este debería tomar las medidas necesarias para eliminar la identidad de la persona que dio aviso y protegerla, a menos que esa persona desee ser contactada si la autoridad de imposición de la ley requiere información adicional. La eliminación de la identidad de quien dio aviso implica quitar toda información que de otro modo pudiera revelar la identidad de esa persona (por ejemplo, nombre del miembro de la tripulación, número de empleado).

3.4.3 El Apéndice A contiene un modelo de formulario de notificación de casos de trata de personas a bordo. El explotador debería utilizar la información recopilada a través de este formulario para informar a las autoridades policiales de los presuntos casos a bordo. Los Estados deberían promover el uso de este formulario por los explotadores para facilitar la comunicación y coordinación normalizadas entre las diferentes partes interesadas.

3.5 NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES IDENTIFICADOS DURANTE EL EMBARQUE Y EL DESEMBARQUE

3.5.1 Los miembros de la tripulación no solo pueden identificar a los presuntos traficantes y/o víctimas de la trata de personas cuando la aeronave está en vuelo, sino también durante el embarque o desembarque de pasajeros.

3.5.2 Si el tiempo lo permite, los miembros de la tripulación de cabina deberían completar el formulario de notificación y comunicar sus sospechas a los miembros de la tripulación de vuelo. Los miembros de la tripulación deberían proceder a contactarse con la entidad competente, según se describe en los procedimientos del explotador. En algunos casos, es posible que los miembros de la tripulación no tengan tiempo suficiente para proporcionar un informe completo antes de la llegada y que la autoridad de imposición de la ley solicite información adicional con posterioridad.

3.5.3 Esta circular trata principalmente las funciones que desempeñan la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina al dar aviso de presuntos casos; sin embargo, todo el personal que participa en el proceso de embarque y desembarque (por ejemplo, agentes de puerta u otras personas que tengan contacto directo con el público viajero) debería recibir instrucciones de que debe comunicar todo comportamiento sospechoso a la entidad competente (por ejemplo, el director de la estación) o a miembros de tripulación de vuelo o de cabina.

3.5.4 Las personas empleadas o subcontratadas por el explotador (p. ej., agentes de servicio al pasajero y personal de limpieza de aeronaves, según corresponda) deberían recibir instrucción en los siguientes aspectos: cómo identificar la trata de personas; cómo comunicarse y colaborar durante esos sucesos; y cómo dar aviso de todo caso de presunta trata de personas a la entidad competente.

3.6 TRAS LA NOTIFICACIÓN

El explotador debería conservar una copia física o electrónica de la notificación y otra información, almacenada de conformidad con su proceso de SMS, para uso interno y para garantizar que se la pueda proporcionar a las autoridades de imposición de la ley, de ser necesario.

Apéndice del Capítulo 3

TRATA DE PERSONAS A BORDO

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN

<p><i>Nota.— Cuando se trate de casos de presunta trata de personas en la aviación, recuerde «no causar daño»: Sea discreto al hablar del tema y transmitir información a fin de no despertar sospechas.</i></p> <p><i>No enfrente al presunto traficante.</i></p> <p><i>No intente rescatar a la víctima.</i></p> <p><i>Actúe normalmente.</i></p> <p><i>No demuestre preocupación inusitada o alarma.</i></p>			
Trata de personas a bordo: formulario de notificación			
Nombre del explotador:			
Número de vuelo:	Desde:	Hacia:	Lugar(es) de tránsito:
Fecha de salida:			
Información sobre el presunto traficante			
Nombre:		Sexo:	Número de asiento:
Breve descripción física:			
Descriptorios generales (complete lo siguiente en la medida de lo posible)			
Altura (estimada):	Características distintivas (p. ej., tatuajes, cicatrices visibles, joyas, vello facial):		
Edad (estimada):			

Contextura:		
Color de cabello:		
Estilo de peinado:		
Color de ojos:		
Información sobre la posible víctima		
Nombre:	Sexo:	Número de asiento:
Breve descripción física:		
Descriptorios generales (complete lo siguiente en la medida de lo posible)		
Altura (estimada):	Características distintivas (p. ej., tatuajes, cicatrices visibles, joyas, vello facial):	
Edad (estimada):		
Contextura:		
Color de cabello:		
Estilo de peinado:		
Color de ojos:		
Seleccione todos los indicadores observados, en la medida de lo posible (no es necesario que estén presentes todos los indicadores enumerados a continuación):		
<input type="checkbox"/>	Muestra signos de maltrato físico (por ejemplo, magulladuras).	
<input type="checkbox"/>	Evita el contacto visual y la interacción social.	

	Evita a las figuras de autoridad o la autoridad de imposición de la ley y desconfía de ellas.
	No maneja su propia documentación y/o tiene documentos de identidad o de viaje falsos.
	El idioma es una barrera entre esa persona y la persona con quien viaja.
	No tiene dinero, objetos personales ni equipaje de mano.
	No lleva ropa adecuada o la apariencia de esta no condice con la ruta de viaje o las condiciones del tiempo.
	Viene de un lugar o Estado conocido como fuente o destino para la trata de personas.
	Desconoce su destino final y los planes de viaje en general.
	Presenta una sumisión inusitada respecto a la persona con quien viaja.
	No se le permite hablar por sí mismo(a).
	Si se le habla directamente, otra persona insiste en responder/traducir.
	La persona con quien viaja da respuestas inconsistentes cuando se le hacen preguntas.
	No tiene libertad en la aeronave para separarse de otros (p. ej., para usar el lavabo sin acompañante);
	Tal vez hable de un empleo como modelo, bailarín(a), cantante, en hotelería o algo similar en un país extranjero.
	No sabe quién la/lo recibirá a su llegada y conoce pocos detalles sobre el trabajo/viaje.
	Muestra un comportamiento inusitado que al miembro de la tripulación de cabina le parece extraño.
	Presenta signos de privación de comida, agua, sueño o atención médica o de estar bajo los efectos de estupefacientes.

Incluya a continuación toda información adicional que contribuya a definir la situación (p. ej., qué despertó sus sospechas, qué observó primero, qué observaron sus compañeros de tripulación):

¿Desea que lo contactemos si la autoridad de imposición de la ley tiene alguna pregunta?

Sí No

— FIN —

ISBN 978-92-9265-521-1



9 789292 655211