

EL SECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL Y LA PREVENCIÓN DE LA TRATA DE PERSONAS COMO BUENA PRÁCTICA EN EL ÁMBITO DE LAS EMPRESAS Y SU RESPONSABILIDAD CON LOS DERECHOS HUMANOS

Yuriria Álvarez Madrid

Surtir los mercados de la explotación humana ha sido un negocio redituable, invisibilizado y lleno de cómplices a lo largo de la historia. Confundidos con traficantes de personas migrantes, lenones, padrotes y explotadores, los tratantes pasan desapercibidos ante la mirada de la justicia que busca sancionar únicamente a los beneficiarios finales, sin desarticular la extensa cadena que implica la selección, movilización y venta de seres humanos.

Los primeros tratados internacionales que hicieron visible el comercio humano se refirieron a la movilización de mujeres con fines de explotación sexual. Sin que existiera mucha claridad en torno a lo que se quería frenar, con una visión de control fronterizo, y muy alejado de lo que actualmente se entiende por perspectiva de género y protección integral a los derechos de las víctimas, el *Acuerdo Internacional para la Supresión del Tráfico de Trata de Blancas*, firmado en París, el 18 de mayo de 1904, hizo un llamado para que cada Gobierno contratante se comprometiera a establecer o designar a una autoridad encargada de centralizar todos los datos acerca de la contratación de “mujeres y muchachas con el fin de darlas a la vida depravada en el extranjero”.¹ Dado que la problemática identificada consistía en el traslado de mujeres a otros países, el Acuerdo señalaba que los gobiernos se debían comprometer a vigilar, particularmente en las estaciones ferroviarias y los puertos de embarque, a quienes conducían a estas mujeres a su destino, con el fin de investigarlos.

De igual forma, el Acuerdo solicita a los Gobiernos contratantes vigilar la llegada de personas que “parecieran evidentemente ser autores, cómplices o víctimas de tal tráfico debiendo señalar tal cuestión, en su caso, sea a las autoridades del lugar

¹ Artículo 2, Acuerdo Internacional para la Supresión del Tráfico de Trata de Blancas firmado en París el 18 de mayo de 1904, enmendado por el Protocolo firmado en Lake Success, Nueva York, el 4 de mayo de 1949.

de destino, sea a los Agentes Diplomáticos o Consulares interesados, sea a todas las demás autoridades competentes”.²

A estos primeros delincuentes se les llamó tratantes de blancas, y si bien la prostitución, forzada o consentida, no era una novedad ni una preocupación, mas que de orden moral, el negocio ilícito que representó el traslado internacional de mujeres europeas con estos fines a cargo de delincuencia organizada,³ sí terminó por representar un llamado de atención a los gobiernos que derivó en diversos instrumentos internacionales, ya de orden vinculatorio, como el *Convenio Internacional para la Supresión del Tráfico de Trata de Blancas de 1910*, el *Convenio Internacional para la Represión de la Trata de Mujeres Mayores de Edad de 1933* y el *Convenio para la Represión de la Trata de Personas y de la Explotación de la Prostitución Ajena y su Protocolo final de 1948*.

Otra figura identificada con el comercio humano por la comunidad internacional fue la trata de esclavos, que surgen de la mano de la esclavitud,⁴ práctica e institución abalada legalmente por diversas sociedades durante siglos. Los tratantes de esclavos fueron descritos por primera vez en un instrumento internacional —el *Convenio sobre la Esclavitud*, del 25 de septiembre de 1926— como aquellos que captan, adquieren o ceden a un individuo para venderle, o aquellos que realizan actos de cesión, venta, cambio, comercio o transporte de esclavos.⁵

La *Convención Suplementaria sobre la Abolición de la Esclavitud, la Trata de Esclavos y las Prácticas Análogas a la Esclavitud*, adoptada en Ginebra, Suiza, el 7 de septiembre de 1956, señala que se entenderá por trata de esclavos, “el acto de transportar o de intentar transportar esclavos de un país a otro por medio de transporte, o la complicidad en dicho acto”.⁶ Establece, además, que los Estados Parte deberán dictar todas las disposiciones necesarias para impedir que los buques y las aeronaves autorizadas a enarbolar su pabellón transporten esclavos, y para castigar a las personas culpables de dicho acto o de utilizar el pabellón nacional con este propósito, además de tomar las medidas necesarias para impedir que sus puertos, aeropuertos y costas sean utilizadas para el transporte de esclavos.⁷

Como se puede observar el traslado de personas fue un componente importante en los primeros instrumentos internacionales que hacían referencia a la trata, ya

² *Idem*.

³ Es decir, mujeres de piel blanca ya que el comercio sexual de mujeres afrodescendientes se consideraba concomitante a la esclavitud, tolerada y abalada.

⁴ De acuerdo a la Convención sobre la Esclavitud de 1926 se entiende por esclavitud “el estado o condición de un individuo sobre el cual se ejercitan los atributos de propiedad o algunos de ellos”.

⁵ Artículo 1, numeral 2, Convención sobre la Esclavitud de 1926.

⁶ Artículo 3, numeral 1, Convención Suplementaria sobre la Abolición de la Esclavitud, la Trata de Esclavos y las Prácticas Análogas a la Esclavitud, adoptada en Ginebra, Suiza, el 7 de septiembre de 1956, ratificación por México el 30 de junio de 1959.

⁷ Artículo 3, numeral 2, Convención Suplementaria sobre la Abolición de la Esclavitud, la Trata de Esclavos y las Instituciones y Prácticas Análogas a la Esclavitud, adoptada en Ginebra, Suiza, el 7 de septiembre de 1956, ratificación por México el 30 de junio de 1959.

que se veía como un fenómeno que se daba en el ámbito internacional y, por lo tanto, con cruce de fronteras. Destaca también que la comunidad internacional asoció este crimen a perfiles concretos de víctimas, mujeres y esclavos, por lo que el sexo y la raza, fueron factores determinantes detectados por la comunidad internacional.

Lo anterior, hasta que la delincuencia organizada transnacional tomó el escenario de las principales preocupaciones de los gobiernos, surgiendo después de años de trabajos preparatorios, la *Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional*⁸ y con ella la certeza de que la trata de personas era uno de los tres delitos que más dinero aportaba al crimen a nivel global y por lo tanto, que ameritaba ser combatida a través de un instrumento específico pero ligado a ésta.

El entonces Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), Kofi A. Annan, al referirse a la *Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional*, en 2004, señaló:

“En diciembre de 2000, al suscribir en Palermo (Italia) la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, la comunidad internacional demostró la voluntad política de abordar un problema mundial con una reacción mundial. Si la delincuencia atraviesa las fronteras, lo mismo ha de hacer la acción de la ley. Si el imperio de la ley se ve socavado no solo en un país, sino en muchos países, quienes lo defienden no se pueden limitar a emplear únicamente medios y arbitrios nacionales. Si los enemigos del progreso y de los derechos humanos procuran servirse de la apertura y las posibilidades que brinda la mundialización para lograr sus fines, nosotros debemos servirnos de esos mismos factores para defender los derechos humanos y vencer a la delincuencia, la corrupción y la trata de personas”.⁹

Así surge 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*,¹⁰ conocido como el Protocolo de Palermo, que representa un avance contundente en el combate a este fenómeno delictivo, toda vez que define por primera vez a la trata de personas de manera integral, haciendo visibles distintas formas de explotación, además de la sexual, destacando entre ellas la esclavitud, la servidumbre, los trabajos o servicios forzados e incluso la extracción de órganos.

La principal razón para definir la trata de personas en el ámbito internacional fue imponer un cierto grado de armonización basada en el consenso, lo cual con-

⁸ Adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 15 de noviembre de 2000, mediante Resolución A/RES/55/25.

⁹ UNODC, *Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y sus Protocolos*. Nueva York, 2004, prefacio.

¹⁰ Adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 15 de noviembre de 2000.

llevó una serie de negociaciones entre países con distintas tradiciones jurídicas, culturales e incluso religiosas¹¹ para finalmente, establecerse en el artículo 3 del citado instrumento, las conductas, los medios y las finalidades que implican este crimen, entendiéndose a partir de 2003 que la trata de personas es:

“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”.¹²

Si bien diversos elementos que conforman esta definición –conformada por conductas, medios y fines– continúan siendo materia de interpretación y análisis por parte de la UNODC¹³ como el “abuso de una situación de vulnerabilidad” y “la explotación”, no existe discrepancia en relación con las conductas delictivas que los Estados Parte se comprometen a tipificar y sancionar: captar, transportar, trasladar, acoger o recibir.

Otra novedad que introduce el Protocolo es que, si bien niños, niñas y mujeres son especialmente afectadas por la trata de personas, puede ser víctima de este crimen cualquier persona sin importar su sexo, edad, nacionalidad, condición económica, cultural o social. Señala, expresamente, que los tratantes pueden utilizar como medios para enganchar a sus víctimas el abuso de poder o de una situación de vulnerabilidad, así como el engaño y la coacción, lo cual implica que el consentimiento de la víctima es irrelevante. Contribuye además con los Estados Parte, señalándoles criterios mínimos para la prevención, el combate, la atención a las víctimas y la cooperación internacional.

De acuerdo al Informe Mundial 2016,¹⁴ las niñas y las mujeres son víctimas de trata con fines de explotación sexual en un 72%, de trabajos o servicios forzados en un 20% y otras formas de explotación en un 8%. Por su parte, los niños y los hombres

¹¹ Basta revisar los *Travaux Préparatoires* de las negociaciones para la elaboración de la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y sus Protocolos para conocer lo complejo que fue para los países llegar a una definición consensuada de trata de personas, especialmente en lo que se refiere a las distintas modalidades de explotación.

¹² Artículo 3, Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, especialmente de mujeres y niños que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada.

¹³ Agencia de la ONU encargada del seguimiento a la Convención y sus Protocolos.

¹⁴ UNODC, Global Report on Trafficking in Persons 2016, traducción propia. Disponible en http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glotip/2016_Global_Report_on_Trafficking_in_Persons.pdf

son víctimas de trata con fines de trabajos o servicios forzados en un 85.7%, de explotación sexual en un 6.8% y en otros tipos de explotación en un 7.5 por ciento.

El Informe señala que se detectaron o repatriaron en 140 países, víctimas de 160 nacionalidades distintas y se identificaron 570 flujos de trata de personas. La información obtenida muestra que la mayoría de las víctimas (57%) son casos de trata internacional, en donde hubo al menos un cruce de una frontera internacional. El resto de las víctimas son casos de trata interna. Resulta interesante que casi todas las personas condenadas (97%) en los países de origen de trata internacional, son nacionales de éstos; de igual manera, llama la atención la forma en que los perfiles nacionales de las personas ofensoras están estrechamente relacionados con los perfiles de las víctimas. El compartir un origen cultural y/o lingüístico permite que las víctimas confíen más fácilmente en personas de su propio país, cuando se presentan “oportunidades” en el extranjero.

El traslado y transporte de las víctimas de trata de personas es una de las actividades delictivas que realizan los tratantes que se encuentra menos visibilizada por los operadores de la norma, ya sea por cuestiones de corrupción, por la dificultad que implica comprobar el elemento subjetivo específico diferente al dolo que implica la finalidad de explotación, o simplemente porque la atención se ha concentrado en los que captan y enganchan, o en los explotadores. Sin embargo, la existencia de rutas y víctimas internacionales detectadas a través de investigaciones criminales expuestas en distintos informes, como el de UNODC, así como las estadísticas nacionales, comprueban que las víctimas son movilizadas de un lugar a otro con la finalidad de desarraigarlas de sus comunidades y sus redes de apoyo y que, para tales fines, se utilizan las infraestructuras públicas de transporte, como carreteras y aeropuertos, así como al sector privado que brinda servicios a través de éstas.

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) señala que cada año las aerolíneas del mundo trasladan a 4 billones de pasajeros y, si bien, la aviación es un negocio ligado naturalmente a la libertad cuya misión ha sido conectar por décadas a los negocios del mundo, reunir familias y amigos, así como facilitar el turismo y el intercambio cultural, se ha detectado que el sistema de transporte aéreo puede ser utilizado también por delincuentes que trasladan víctimas de trata de personas para someterlas a explotación.¹⁵

Derivado de esto, en mayo de 2018, la Organización de Aviación Civil Internacional y la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos dieron a conocer las *Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas (circular 352)* elaboradas con perspectiva de derechos humanos y en base a la Resolución 64/293 adoptada por la Asamblea General de la ONU en 2010, por la que se aprobó el *Plan de Acción Mundial de las Naciones Unidas para combatir la trata de personas* que insta a todas las entidades de las Naciones Unidas responsables a que coordinen sus esfuerzos para luchar

¹⁵ IATA, *Guidance on Human Trafficking in Persons*, junio, 2018.

contra la trata de personas eficazmente y proteger los derechos humanos de sus víctimas.¹⁶ La Organización Internacional de la Aviación Civil es parte del Grupo interinstitucional de coordinación de la trata de personas al que hace referencia el citado Plan y es a partir de esto que propone acciones para que las administraciones de aviación civil de los Estados Parte exijan a los operadores que elaboren políticas, procedimientos, capacitación y orientación para sus empleados.

Las *Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas* fueron realizadas con aportaciones de expertos de las administraciones de aviación civil, fabricantes de aeronaves, organizaciones de instrucción y de la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, y entre sus contenidos se encuentran los conceptos generales relacionados con la trata de personas, los indicadores generales y los específicos para los miembros de tripulación de cabina para identificar posibles casos de víctimas, el concepto de “no causar daño”,¹⁷ las consideraciones reglamentarias, que incluyen la función de la autoridad de aviación civil del Estado, los procedimientos de la tripulación de cabina, los contenidos mínimos que debe contener la instrucción para los miembros de la tripulación de cabina y otros miembros y algunos ejemplos de instrucción.

En junio de 2018, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) publicó, con este mismo espíritu, *Orientaciones sobre Trata de Personas* (Guidance on Human Trafficking in Persons). La IATA es la asociación comercial de aerolíneas del mundo, que representa a 290 aerolíneas y el 82% del tráfico aéreo total. Apoyan diversas áreas de la actividad de la aviación y ayudan a formular políticas industriales sobre cuestiones críticas de la aviación.

La IATA está trabajando con aerolíneas que forman parte de sus miembros para aumentar la conciencia del personal y los pasajeros sobre la naturaleza, dimensiones y consecuencias humanitarias de la trata de personas. También han desarrollado materiales de orientación y sensibilización para que las aerolíneas puedan integrarlos fácilmente en los programas existentes de capacitación en materia de seguridad y servicio al cliente y cuentan con una campaña denominada #EYESOPEN accesible en varios idiomas. En diversos foros han realizado llamados a los gobiernos para que proporcionen mecanismos claros, prácticos y anónimos para el personal de las líneas aéreas puedan denunciar posibles casos de trata de personas.

Un año antes de la emisión de ambas directrices, en México, a través de la unión de esfuerzos entre la aerolínea Aeroméxico y la Comisión Nacional de los

¹⁶ Plan de Acción Mundial de las Naciones Unidas para combatir la Trata de personas, numeral 11, Resolución aprobada por la Asamblea General el 30 de julio de 2010.

¹⁷ De acuerdo a la Circular OACI 352 (numeral 2.7) este concepto se debe aplicar con el fin de no aumentar el peligro para la posible víctima y mantener la seguridad de los miembros de la tripulación y pasajeros: ser discreto en la conversación y la información proporcionada a fin de no despertar sospechas; no enfrentar al tratante; no intentar rescatar a la víctima; actuar normalmente, no demostrar preocupación inusitada o alarma.

Derechos Humanos, se elaboró y lanzó la primera fase del “Protocolo de Procedimientos para la detección de posibles víctimas de trata de personas en la prestación de servicios aéreos por parte Aeroméxico” que, además de brindar indicadores y procedimientos para sobrecargos y pilotos, lo hace también para personal de tierra, siendo además un instrumento adaptado a la realidad y legislación mexicana. Desde 2016, la CNDH ha llevado a cabo sesiones de sensibilización y capacitación al personal de la aerolínea, para lo cual, el apoyo del Área de Responsabilidad Social de la empresa y la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación han sido claves, por una parte, para posicionar el tema como un aspecto importante de sus iniciativas corporativas de sustentabilidad, y por otra, para lograr el interés y compromiso del personal de sobrecargos.

Como estrategia se consideró implementar la capacitación y sensibilización en distintos niveles permitiendo, en primer lugar, sensibilizar desde la propia necesidad del autocuidado con las familias de las y los sobrecargos, para después concientizarlas sobre la posición ideal que tiene su trabajo para contribuir en la detección de posibles víctimas de trata de personas. Esta combinación, aunada a la existencia de un protocolo con el cual se garantiza que su denuncia estará protegida por la vigilancia de un organismo autónomo de derechos humanos, en este caso, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, y el apoyo de la empresa, es lo que hace del modelo establecido en México, una buena práctica única en el mundo, distinta a otras estrategias como la de Sky Regional Airlines Inc. En Canadá y las de Delta y JetBlue en los Estados Unidos de América.

Y es que, uno de los aspectos que más preocupa al personal que conforma la tripulación que tendría que denunciar los posibles casos, y que definitivamente es uno de los pilares que hacen de la trata de personas uno de los negocios más rentables, es la corrupción.

UNODC comenzó a enfocarse en la relación que existe entre la trata de personas y la corrupción, con motivo de un taller y una mesa redonda que tuvo lugar en el Foro de Viena para Luchar contra la Trata Humana, celebrado del 13 al 15 de febrero de 2008,¹⁸ que generaría posteriormente el documento interpretativo (*issue paper*) elaborado por ese organismo internacional denominado “El papel de la corrupción en la trata de personas”, publicado en 2011, en el cual se identificaron las siguientes problemáticas comunes en los países consultados: a) los tratantes pueden captar y transportar a sus víctimas con la ayuda de funcionarios públicos corruptos; b) existe falta de investigación, sujeción a proceso y sentencias en materia de trata de personas debido a servidores corruptos en el sistema de justicia penal; c) se observa falta de información y recopilación de datos, así como la denuncia de la trata de personas relacionada con la corrupción; c) se presentan impedimentos de protección a las víctimas de la trata por funcionarios públicos corruptos (y/o actores de la

¹⁸ Disponible en: www.unodc.org/documents/human-trafficking/2008/BP020Corruptionand-HumanTrafficking.pdf

sociedad civil, y d) falta de respuestas adecuadas a las causas fundamentales de la trata de personas, así como contra los principales impedimentos para adecuar la respuesta de la justicia penal.

Cabe destacar que, por noveno año consecutivo, el Gobierno de México, fue ubicado por el Departamento de Justicia de los Estados Unidos de América a través del Informe sobre Trata de Personas 2018 (TIP Report 2018) en el nivel 2,¹⁹ en el cual se destaca que la corrupción sigue siendo un problema sin atacar en el país, en especial, que no se reportaron investigaciones o sentencias contra servidores públicos cómplices por el delito de trata de personas; aunado a esto, que por segundo año consecutivo fueron identificadas menos víctimas.

Dicho lo anterior, la participación de las instituciones nacionales de derechos humanos²⁰ cuya función es vigilar el actuar de las autoridades y que los derechos de las víctimas sean respetados, cobra un papel estratégico en materia de confiabilidad para el personal de las aerolíneas. Las directrices son importantes, pero se requieren protocolos de intervención que establezcan claramente cómo se llevará a cabo el proceso de identificación en relación a los procedimientos internos de seguridad con los que cuenta la aerolínea, considerando que no es lo mismo, la detección en tierra que durante el vuelo, y que los indicadores deben “acumularse” para poder tener una mayor certeza, lo cual implica compartir información en diferentes niveles; además, un protocolo debe establecer un mecanismo de referenciación claro con las autoridades tanto en los aeropuertos, como a través de las acciones a seguir de iniciarse una investigación (especialmente en lo referente a la atención a víctimas), y que esto implicará no solo la denuncia a una línea anónima institucional, o a la oficina de la Policía Federal en turno del aeropuerto en el que se aterriza, sino toda una cadena de contactos “con nombre y cargo” que brinde certeza, y sobretodo, confianza a quien hará la detección y denuncia, ya que con esto, se buscará alentar que el personal de tripulación realice esta labor con la seguridad de que estará protegido, pero también, de que habrán resultados.

La complejidad de la trata de personas significa tener que enfrentarla no solo como un delito, sino como violación a derechos humanos y, como tal existe una responsabilidad de todos los sectores que conforman el Estado. Si bien la obligación de identificar, aprehender y procesar a quienes cometen el delito corresponde al Gobierno, la sociedad tiene un importante papel en la erradicación de la trata de personas y la explotación que deriva de ésta.

Concretamente, las empresas, en este caso, las aerolíneas, tienen una responsabilidad con el respeto a los derechos humanos, que les debe involucrar directamen-

¹⁹ Esto significa que para el Gobierno de los Estados Unidos de América no se cuenta con niveles mínimos para erradicar la trata de personas, pero el Gobierno de México está haciendo esfuerzos significativos para cumplir con ello.

²⁰ Las instituciones nacionales de derechos humanos (INDH) son órganos administrativos creados para proteger y promover los derechos humanos en un país determinado, en el ámbito internacional, se rigen en torno a los Principios de París. La Comisión Nacional de los Derechos Humanos se encuentra acreditada ante la ONU como tal.

te con la prevención de la trata de personas, no como una obligación moral o de forma opcional. De acuerdo a los *Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos* de la Organización de las Naciones Unidas, esta responsabilidad exige a las empresas que “traten de prevenir o mitigar las consecuencias negativas sobre los derechos humanos” cuando por razón de un acto se elimina o se reduce la capacidad de una persona para disfrutar de sus derechos humanos. En los Principios Rectores se distingue entre consecuencias “reales” y “potenciales” sobre los derechos humanos. Una consecuencia real es la que se ha producido o se está produciendo. Una consecuencia potencial es la que puede producirse, pero aún no lo ha hecho.²¹

En este sentido, como bien lo señala la IATA y la Organización de Aviación Civil Internacional, la obligación de perseguir a los tratantes es de los gobiernos, sin embargo, al ser su industria utilizada para trasladar a las víctimas, tienen la obligación de prevenir que esto no suceda, derivado de su responsabilidad con los derechos humanos. La forma más concreta que ha encontrado la comunidad internacional para aportar al combate de la trata de personas es a través de procedimientos de capacitación a su personal que permitan realizar una denuncia oportuna, pero no se debe descartar acciones que, desde los procesos de compra de boletos identifiquen patrones de posibles casos de trata de personas, apoyando con esto el inicio de investigaciones proactivas que permitan dismantelar redes de crimen organizado.

Ahora bien, en la actualidad se exige a las aerolíneas verificar que sus procesos garanticen que abordo no se transportarán artículos ilegales como armas o drogas, incluso que, entre sus pasajeros no se encontrarán posibles terroristas, como es el caso de las nuevas políticas establecidas hacia EE.UU. La trata de personas es considerada como un delito de delincuencia organizada transnacional de acuerdo a la *Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional*. Entonces ¿los procedimientos de detección de situaciones que deriven en casos de denuncia ante las autoridades por parte de las aerolíneas no deberían tener el mismo rigor para el caso del traslado de personas que están siendo víctimas de un delito internacional y obligarlas como se hace para los casos de drogas, armas y terrorismo?

Al respecto, resulta interesante la estrategia implementada por el Gobierno de los Estados Unidos de América liderada por el Departamento de Transporte. En este país la industria del transporte ha adoptado una postura unificada para detener el flujo de la trata de personas, específicamente a través de la iniciativa de los *Líderes del Transporte en contra de la trata de personas (Transportation Leaders Against Human Trafficking)* la cual ha ayudado a enviar un mensaje claro y consistente a los transportistas y transeúntes. La estrategia consiste en trabajar en colaboración con el sector público y privado mediante el empoderamiento de los empleadores del transporte y los transeúntes para que reporten posibles casos de trata de personas.

²¹ Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, *Principios rectores sobre las empresas y los derechos humanos*. Nueva York y Ginebra, 2011.

Si bien se han basado en la difusión de la iniciativa nacional de lucha contra la trata de personas denominada *Blue Lightning*, la parte que resulta más interesante es el impulso a las reformas legislativas para que la capacitación a las aerolíneas en materia de trata de personas sea obligatoria. A la fecha han realizado dos enmiendas: 1) *No Human Trafficking on Our Roads Act (01.08.18)* que se refiere a la descalificación de CDL (Licencia comercial de conducir) de por vida por usar un vehículo de motor comercial para trata sexual, y, 2) *FAA Extension, Safety and Security Act 2016*, por la cual los transportistas aéreos deben capacitar a los auxiliares de vuelo para reconocer e informar sobre la trata de personas. Actualmente se encuentra como propuesta en el Congreso la denominada *FAA Reauthorization Act 2018*, por la cual los transportistas aéreos deben capacitar a los clientes para reconocer e informar sobre trata de personas. Estas enmiendas han contribuido a que las aerolíneas en ese país realicen los procesos de capacitación no por “buena voluntad”, ni responsabilidad social, sino como parte de una obligación.

A lo largo de la historia de la humanidad los seres humanos han sido trasladados para ser desarraigados y explotados lejos de sus hogares. Hoy en día las redes sociales y los procesos migratorios han dado un giro a la forma en la que la información y las personas se mueven. Una adolescente que conoce “al amor de su vida” por Facebook y que viaja “en secreto” para conocerlo, un chico que encuentra un trabajo en otro país al que le ofrecen incluso la visa a cambio de “nada”, un bebé y un niño que no paran de llorar durante todo un vuelo y gritan “mamá” a pesar de que la mujer con la que están dice serlo, un grupo de adolescentes vestidas con el mismo tipo de *jeans* y sudaderas que viajan ilusionadas, en compañía de un hombre al que acaban de conocer en el aeropuerto, para hacer un *casting* en una agencia de modelos y cantantes en otro país, una chica demasiado joven que va en primera clase con un hombre mayor y entre ellos “hay algo que no checa”, o una mujer que vuela por primera vez para casarse con su novio que conoció por una aplicación de citas y solo lleva equipaje de mano. Estas personas que parecen vivir historias felices pueden ser detectadas, con una correcta capacitación, como posibles víctimas de trata de personas y cientos de futuros pueden ser cambiados.

Si el 57% de los casos de trata de personas, según UNODC, han implicado un cruce de fronteras, esto quiere decir, que el sector del transporte, incluyendo el de la Aviación Civil, tienen una labor importante para frenar, a través de la visibilización y la conciencia, un camino que hasta la fecha ha sido libre para los tratantes.

Las reformas a la Ley de Aviación Civil, la participación proactiva de las aerolíneas para capacitar a su personal, el involucramiento de las instituciones gubernamentales y la institucionalización de los protocolos que permitan realizar una denuncia segura y efectiva, de la mano de un organismo vigilante de la protección de los derechos humanos, son acciones que en su conjunto constituyen una buena práctica que une por una parte la responsabilidad de las empresas con los derechos humanos y, por otra, el cumplimiento de las obligaciones que en materia internacional tiene el Estado en el combate a la trata de personas.