



NOTA DE ESTUDIO

GRUPO EXPERTO EN FACILITACIÓN (FALP)

DECIMOCUARTA REUNIÓN

Montreal, 20 – 24 de abril de 2026

Cuestión 3: Enmiendas al Anexo 9 — *Facilitación*

EVOLUCIÓN DE LAS DISPOSICIONES DE LA OACI CONTRA EL TRÁFICO DE FAUNA Y FLORA SILVESTRES EN EL SECTOR DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por Francia)

RESUMEN

El tráfico de fauna y flora silvestres continúa siendo una de las principales actividades del comercio ilícito internacional. En esta nota de estudio se resume el trabajo realizado por Francia para combatir el tráfico de fauna y flora silvestres en el sector de la aviación. Basándose en los avances en el apoyo a la implementación y en la necesidad de reforzar el papel de la comunidad de la aviación en este tema, en esta nota se propone elevar a categoría de norma el actual método recomendado 8.47 del Anexo 9 — *Facilitación* sobre el tráfico de fauna y flora silvestres, y se proponen también los nuevos métodos recomendados 8.xx y 8.xx.

Medidas propuestas al FALP:

Se invita al FALP a considerar las propuestas descritas en esta nota y coincidir en la necesidad de la enmienda del Anexo 9 que figura en el apéndice.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la tercera edición del informe titulado *World Wildlife Crime Report*, publicada en 2024,² se consignan más de 140 000 incautaciones de fauna y flora silvestres notificadas entre 2015 y 2021. Dos mensajes clave de este informe son que:

- a) el tráfico de especies silvestres persiste pese a dos decenios de medidas concertadas, tanto nacionales como internacionales; en este sentido, se podrían lograr avances más rápidos y medibles si las intervenciones se basaran en datos científicos más fehacientes; y

¹ Versión en francés proporcionada por Francia.

² <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/wildlife.html> (en inglés únicamente)

- b) los delitos contra la fauna y flora silvestres se entrelazan con las actividades de importantes y poderosos grupos de delincuencia organizada que operan en algunos de los ecosistemas más frágiles y diversos, desde la región amazónica hasta el Triángulo de Oro. Para hacer frente al tráfico de especies silvestres en estas circunstancias se precisa una estrategia más general que aborde la delincuencia organizada desde una perspectiva integral.

1.2 El tráfico de fauna y flora silvestres constituye una de las principales actividades del comercio ilícito internacional. Para el año 2016, los delitos ambientales se habían transformado en una industria multimillonaria que generaba entre \$91 000 millones y \$258 000 millones al año; de esa cantidad, los delitos contra la flora y fauna silvestres representaban entre \$7 000 millones y \$23 000 millones³.

1.3 Además de generar fondos ilícitos, el tráfico de flora y fauna silvestres pone en peligro a las especies y obstaculiza el turismo y comercio basados en la naturaleza en todo el mundo. A lo largo del último decenio se registraron incidentes de tráfico de especies silvestres en aeropuertos ubicados en no menos de 136 países situados en prácticamente todas las regiones del mundo.

1.4 Con respecto a la salud pública, el tráfico de flora y fauna silvestres multiplica los contactos entre estas especies y los seres humanos, lo que aumenta el riesgo de la transmisión interespecífica de patógenos que constituye una gran preocupación de salud pública. Más del 60%⁴ de todas las enfermedades infecciosas emergentes en el mundo tiene origen zoonótico y las zoonosis son responsables de las pandemias de la historia moderna más reciente, entre ellas, las de VIH, Ébola, SRAS, MERS y la más reciente de todas: COVID-19.

1.5 Algunos grupos delictivos transnacionales aprovechan cada vez más el sistema de transporte aéreo interconectado para el tráfico ilegal de fauna y flora silvestres. Pese a que la responsabilidad principal de detectar, aprehender y enjuiciar a traficantes corresponde a los Estados, se reconoce que las trabajadoras y los trabajadores de la aviación (transporte de personas o de carga) pueden desempeñar una función importante a la hora de prevenir el tráfico de fauna y flora silvestres.

1.6 El Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 15 de la Asamblea General de las Naciones Unidas fija la meta de “adoptar medidas urgentes para poner fin a la caza furtiva y el tráfico de especies protegidas de flora y fauna, y abordar tanto la demanda como la oferta de productos ilegales de fauna y flora silvestres”. Para contribuir a su consecución, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) aúnan esfuerzos con otros asociados de la industria, organizaciones de conservación y la sociedad civil, organismos de reglamentación y órganos de aplicación.

1.7 Por otra parte, en 2016 el ACI y otros asociados de la industria firmaron la Declaración del Palacio de Buckingham (*United for Wildlife Transport Taskforce Buckingham Palace Declaration*) formulada por la fundación benéfica del Duque y la Duquesa de Cambridge (The Royal Foundation), y la IATA, en ocasión de su 72ª Asamblea General Anual, adoptó una resolución sobre el comercio ilegal de fauna y flora silvestres que expresa de manera clara e inequívoca la postura de las líneas aéreas acerca de esta cuestión.

1.8 En el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, celebrado en 2019, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) presentaron sus respectivas iniciativas destinadas a combatir el tráfico de flora y fauna silvestres⁵.

³ <https://c4ads.org/reports/in-plane-sight/> (en inglés únicamente)

⁴ Global trends in emerging infectious diseases_Nature Vol 451

⁵ A40-WP/199_Prevencción del tráfico ilegal de fauna silvestre por medio de la aviación comercial; A40-WP/488_Airports' efforts against wildlife trafficking (en inglés únicamente)

1.9 En julio de 2021, en la 12ª reunión del Grupo Experto en Facilitación de la OACI, el ACI y la IATA invitaron al grupo experto a considerar la incorporación de un nuevo método recomendado en el Anexo 9 — *Facilitación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional* para que se establezcan procedimientos para combatir el tráfico ilegal de flora y fauna silvestre, con sistemas de notificación y puntos de contacto en las autoridades competentes correspondientes donde puedan acudir los explotadores de aeropuertos y aeronaves.

1.10 El grupo experto respaldó por unanimidad la propuesta tal como fue presentada⁶. Posteriormente, el Consejo adoptó la Enmienda 29 del Anexo 9 en la novena sesión de su 225º período de sesiones, celebrada el 9 de marzo de 2022. El método recomendado 8.51 invita a los Estados contratantes a que pongan en marcha procedimientos para luchar contra el tráfico de fauna y flora silvestres, implanten sistemas claros de notificación y designen puntos de contacto en las autoridades competentes correspondientes donde puedan acudir los explotadores de aeropuertos y líneas aéreas.

1.11 En el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, celebrado en octubre de 2022, a propuesta del ACI y la IATA se adoptó la resolución A41-17, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*, en la que la Asamblea insta a los Estados miembros a que establezcan un sistema eficaz de intercambio de información y colaboración entre todas las partes interesadas para prevenir el tráfico de fauna y flora silvestres⁷. Esta disposición fue adoptada nuevamente en el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en octubre de 2025.

2. ANÁLISIS

Importación ilegal de carne de especies silvestres en el equipaje del público viajero

2.1 Se estima que el contrabando de carne de caza que ingresa en Europa asciende a miles de toneladas por año, para uso tanto personal como comercial. El tráfico de carne de caza no solo afecta a la población de especies silvestres en los países de origen, sino que también conlleva el riesgo comprobado de transmisión zoonótica de enfermedades infecciosas, motivo por el que las autoridades europeas deberían esforzarse más por poner freno a este comercio ilegal.

2.2 A modo de ejemplo, en los últimos cinco años la aduana francesa incautó, en promedio, 23 toneladas de carne ilegal por año, incluidos 600 kg de carne de especies silvestres como monos, pangolines y murciélagos. Sin embargo, es probable que esta cifra sea una subestimación, como consecuencia de las dificultades que supone la identificación de especies de la CITES.

2.3 En Francia se han intensificado los esfuerzos tendientes a combatir la importación ilegal de carne de especies silvestres en el equipaje del público viajero. Las iniciativas emprendidas por Francia tienen por objetivo mitigar los riesgos para la salud, la conservación y la seguridad que supone el comercio ilegal de carne de especies silvestres y, al mismo tiempo, fomentar la sensibilización y la eficiencia de los marcos reglamentarios. En 2023 se conformó un grupo de trabajo interministerial y multidisciplinario para combatir el tráfico ilegal de carne de especies silvestres en el equipaje del público viajero con el objetivo de elaborar un plan de acción. Una gran parte de la atención está dedicada a reforzar la sensibilización de pasajeras y pasajeros y trabajar en los controles, fortaleciendo la cooperación con los países de origen de los productos, refinando la reglamentación (incluso de la Unión Europea) y experimentando con nuevos métodos de control.

⁶ FALP/12-WP/25_Collaborative approach in the fight against wildlife trafficking (en inglés únicamente)

⁷ A41-WP/144_Apoyando mecanismos eficaces de lucha contra el tráfico de fauna y flora silvestres; Doc 10184 de la OACI.

2.4 En 2024 también se llevó a cabo una campaña de sensibilización del público viajero en el aeropuerto de Lyon-Saint Exupéry que incluyó exposiciones, videos y afiches plurilingües. En este sentido, ha sido esencial forjar alianzas con las aerolíneas, las gerencias de los aeropuertos, las organizaciones ambientales y otras entidades gubernamentales.

2.5 Se han hecho estudios en el aeropuerto de París-Charles de Gaulle que han puesto de manifiesto el aumento de la importación de carne de especies silvestres como consecuencia del incremento del tráfico aéreo. Se están tomando medidas para cuantificar el tráfico por especie, determinar el origen de los productos y evaluar el riesgo asociado a los agentes patógenos. También se está modificando la reglamentación con la finalidad de castigar a las personas físicas que cometan infracciones y sancionar un régimen jurídico simplificado y eficaz para prohibir a las personas pasajeras la importación de carne dentro de la Unión Europea, en particular mediante la simplificación de las excepciones, que son demasiadas y resultan contraproducentes.

2.6 En la primavera boreal de 2024, la Administración de Aviación Civil y la Aduana de Francia mantuvieron una reunión con aerolíneas que transportaban personas desde países de riesgo elevado con el objetivo de evaluar sus prácticas y difundir materiales de sensibilización, como afiches y videos que pueden exhibirse en las terminales de salida. Tras estos intercambios, algunos transportistas integraron un hipervínculo al sitio web de la Aduana francesa.

2.7 Francia también logró innovar introduciendo cláusulas específicas para la protección de especies, que versan entre otras cosas sobre la carne de especies silvestres, en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos suscritos con Estados africanos y otros países. De cara al futuro se prevé aunar esfuerzos para mejorar la observancia, la sensibilización y la colaboración en la lucha contra el comercio ilegal de especies, medidas que se pretende extender a más aerolíneas y países.

Instrucción de sensibilización

2.8 La industria ha elaborado algunos materiales; por ejemplo, la IATA ha creado orientación y videos cuyo objetivo es ayudar a que las aerolíneas sensibilicen al personal y al público pasajero sobre los problemas asociados al tráfico de fauna y flora silvestres. Por su parte, el ACI ha publicado una colección de mejores prácticas recogidas de algunos aeropuertos específicos que demuestran las medidas que se pueden adoptar contra el tráfico de especies silvestres. También hay material didáctico gratuito en el sitio web de la Alianza Reduciendo las oportunidades del transporte ilícito de especies amenazadas (ROUTES) de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID)⁸.

2.9 El sector de la aviación puede desempeñar un papel importante en la lucha contra este delito transnacional sensibilizando a su personal y al público pasajero sobre la cuestión, impulsando una sólida cultura de la seguridad que permita detectar y denunciar actividades sospechosas con eficacia y sin sobrecargar los protocolos vigentes, y respaldando la labor de las fuerzas del orden que deben intercambiar información e inteligencia entre sí y también con la industria.

Falta de información

2.10 Si bien existe un contrabando organizado y sistémico, no cabe duda de que gran número de pasajeras y pasajeros ingresan artículos prohibidos para uso personal y desconocen la normativa de los países de destino, como constatan las autoridades aduaneras cuando incautan estos artículos en los aeropuertos.

⁸ <https://routespartnership.org/>

2.11 En consonancia con los reglamentos sobre seguridad operacional, seguridad de la aviación o salud, se entiende que es necesario informar al público pasajero acerca de la reglamentación aplicable a la importación de alimentos, plantas o productos derivados. El objetivo no es responsabilizar a la aerolínea sino a la persona pasajera, para lo cual se le debe brindar información acerca de sus obligaciones lo antes posible.

2.12 Las iniciativas de las aerolíneas muestran que se puede informar a la persona pasajera acerca de la reglamentación aplicable a las importaciones en varios momentos clave, sea por medios digitales o al momento de presentarse antes de la salida.

Puesta en común de información

2.13 No abunda la información sobre la naturaleza, la magnitud y las consecuencias del transporte ilegal de especies silvestres. Para avanzar en la lucha contra el tráfico de estas especies, debería compartirse la información recopilada por los Estados contratantes en virtud de la recomendación 8.47. Se debería implementar un mecanismo para compartir la información dentro de cada Estado contratante e idealmente también entre Estados contratantes.

3. RECOMENDACIONES

3.1 Se invita al FALP a:

- a) tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio;
- b) considerar si corresponde elevar a categoría de norma y modificar el actual método recomendado 8.47 (como se indica en el apéndice); y
- c) considerar los nuevos métodos recomendados 8.xx y 8.xx (que se indican en el apéndice).

APÉNDICE A

8.47 **Método recomendado.**— Los Estados contratantes ~~deberían asegurarse~~ se asegurarán de que existan procedimientos para luchar contra el tráfico de fauna y flora silvestres, entre ellos sistemas claros de notificación, un sistema eficiente de puesta en común de información y colaboración, y puntos de contacto en las autoridades competentes correspondientes donde puedan acudir los explotadores de aeropuertos, las líneas aéreas y los transitarios de carga.

8.xx Método recomendado.— *Todo Estado contratante debería disponer que el personal de los explotadores de aeropuertos, los explotadores de aeronaves y los transitarios de carga que trabajen en contacto directo con el público viajero o la carga reciban instrucción de sensibilización sobre el tráfico de flora y fauna silvestre.*

8.xx Método recomendado.— *Todo Estado contratante debería hacer arreglos para que todos los explotadores de aeronaves pongan a disposición del público viajero información sobre los requisitos de los países de destino relativos a los productos prohibidos con suficiente anticipación a la salida.*

APPENDIX B
NEW or REVISED SARP PROPOSAL: AMENDMENT 30 ANNEX 9, CHAPTER 8,
[STANDARD/RECOMMENDED PRACTICE]

IMPACT ASSESSMENT

1. What is the problem that this proposal is designed to address?

Please include specific details
 Combat wildlife trafficking to prevent the use of commercial aviation activities.

2. What alternatives to SARPs were considered to solve the problem?

None	Circular	Manual	Policy	<i>Other (please explain)</i>
		X		

3a. What is the impact of this proposal on a **State**?

	Strongly Agree	Agree	Neutral	Disagree	Strongly Disagree
Implementing this proposal will enhance civil aviation safety			X		
<i>Rationale:</i>					
Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency			X		
<i>Rationale:</i>					
Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any)		X			
<i>Rationale:</i> Wildlife crime is interconnected with the activities of large and powerful organized crime groups operating in some of the most fragile and diverse ecosystems. Regarding public health issues, by multiplying contacts between wildlife and humans, illegal trafficking increases the risk of pathogen transmission between species, a major public health issue.					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system			X		
<i>Rationale:</i>					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities		X			

Rationale:

Wildlife crime is interconnected with the activities of large and powerful organized crime groups operating in some of the most fragile and diverse ecosystems.

3b. Do the benefits of this proposal justify the cost of its implementation?

Yes	No	Not sure	Not applicable
X			

4a. What is the impact of this proposal on **Industry**?

	<i>Strongly Agree</i>	<i>Agree</i>	<i>Neutral</i>	<i>Disagree</i>	<i>Strongly Disagree</i>
Implementing this proposal will enhance civil aviation safety			X		
<i>Rationale:</i>					
Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency			X		
<i>Rationale:</i>					
Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any)		X			
<i>Rationale:</i> Airport and airlines are already engaged to combat wildlife trafficking. These proposals are an extension of IATA and ACI propositions.					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system					
<i>Rationale:</i>					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities		X			
<i>Rationale:</i> Airport and airlines are already engaged to combat wildlife trafficking. These proposals are an extension of IATA and ACI propositions.					

4b. Do the benefits of this proposal justify the cost of its implementation?

Yes	No	Not sure	Not applicable
X			

5. How long would it take for States and Industry to implement this proposal?

Already implemented	0-1 years	1-2 years	2-5 years	5-10 years	More than 10 years
			X		

--

6. Financial implications of the proposal

The cost impact on States would include: Audit, Training assessment.
--

The cost impact on the industry would include: Training.
--

IMPLEMENTATION TASK LIST AND OUTLINE OF GUIDANCE MATERIAL

1. IMPLEMENTATION TASK LIST

1.1 Essential steps to be followed by a State in order to implement proposed amendments¹

[Combat wildlife trafficking]

1.1.1 For States that already [implement the SARP or take action on the TOPIC], no action is necessary. For those that do not, the essential steps are the following:

Legislation, regulations, policies, procedures, training, implementation, modification, supervision, assessment, compliance, gap analysis, consideration,

- a) identify established legislation, regulations and/or policies;
- b) gap analysis between established legislation, regulations, and/policies,
- c) decisions on whether to introduce new provision to align with ICAO guidance material;
- d) modification and/or development of provision;
- e) official adoptions of provisions;
- f) implementation of newly adopted provisions by applicable entities;
- g) modification of an oversight framework; and
- h) develop materials (guidance, handbook) to train oversight inspector;
- i) develop materials to assist industry to train their staff (curriculum);
- j) supervision by the State of provisions, as appropriate.

¹ Amendment of a format or clarification nature are not allowed in this Appendix.

2. STANDARDIZATION PROCESS

2.1 Effective date: [] [Month/Year]: to be completed by Secretariat

2.2 Applicability date: [] [Month/Year]: to be completed by Secretariat

3. SUPPORTING DOCUMENTATION:

3.1 ICAO documentation:

Title	Type	Publication date
	Manual/Other Guidance Material/Web page	

3.2 External documentation:

Title	External Organization	Publication date

4. IMPLEMENTATION ASSISTANCE TASKS

Type	Global	Regional
[Seminar/Symposium/Workshop/etc.]		

**5. UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME (USAP)
OR UNIVERSAL SAFETY OVERSIGHT PROGRAMME
(USOAP)**

5.1 [No] [additional] protocol questions required under USAP [USOAP].