



Análisis regional sobre regulaciones nacionales, capacidades institucionales y mecanismos de coordinación relacionado al control del comercio ilegal de fauna silvestre en aeropuertos de **Colombia, Ecuador, Perú, Brasil y Bolivia**

Análisis regional sobre regulaciones nacionales, capacidades institucionales y mecanismos de coordinación relacionado al control del comercio ilegal de fauna silvestre en aeropuertos de Colombia, Ecuador, Perú, Brasil y Bolivia

Diciembre 2024

© WCS

Contacto: Yovana Murillo, gerente de Programa Contra el Tráfico de Vida Silvestre de la región Andes-Amazonía-Orinoquía

Correo electrónico: ymurillo@wcs.org

Equipo técnico (en orden alfabético según el apellido): Pamela Arias, Andrés Balcázar, Antônio F. Carvalho, Mariana Da Silva, Jorge Luis Martínez, Daniela Morales, Yovana Murillo, Yaninna Olivera, Daniela Paiva, Melissa Penagos, Vanessa Rocha, Camila Ribadeneira, Rosa Vento.

Colaboradores: Carlos Daniel Estévez, Ana María Gallegos, Ana Sofía Rojas, Patricia Torres.

Cita sugerida: Wildlife Conservation Society (2024). Análisis regional sobre regulaciones nacionales, capacidades institucionales y mecanismos de coordinación relacionado al control del comercio ilegal de fauna silvestre en aeropuertos de Colombia, Ecuador, Perú, Brasil y Bolivia. Programa Contra el Tráfico de Vida Silvestre (CTVS), Wildlife Conservation Society Andes-Amazonía-Orinoquía (AAO).

Fotos de portada: Equipaje, Jeremy Bishop en Unsplash; foto del interior del equipaje,

© WCS Ecuador; foto de pasillo, Freepik.

Foto de contraportada: Foto superior, Daniele Levis en Unsplash; foto inferior, © WCS Ecuador.

Corrección de estilo: Daniel Arenas.

Diagramación y diseño: MAB | Estudio de Diseño.

Coordinación editorial: David Jurado.

Este análisis ha sido financiado por una subvención del Departamento de Estado de los Estados Unidos. Las opiniones, hallazgos y conclusiones aquí establecidas son propias de sus autores y no reflejan aquellos del Departamento de Estado de los Estados Unidos.

Tabla de contenido

Lista de figuras	4
Lista de tablas	4
1. Agradecimientos	7
2. Resumen	8
3. Lista de acrónimos	10
4. Definiciones	12
5. Introducción	14
6. Metodología	20
6.1 Selección de aeropuertos	23
6.2 Identificación de actores clave para el desarrollo del análisis en aeropuertos	24
6.3 Adaptación de herramientas de evaluación y diseño de cuestionario	26
6.4 Recolección, validación y depuración de la información	27
7. Resultados	28
7.1 Contexto de confiscaciones de fauna silvestre	30
7.1.1 Fuentes de información y consideraciones previas	30
7.1.2 Resultados del análisis de incautaciones	32
7.2 Roles y funciones de los actores seleccionados en cada país evaluado	41
7.3 Marcos de referencia internacional y regulatorios nacionales	45
7.4 Resultados por país sobre las capacidades institucionales y mecanismos de coordinación relacionados con el control del comercio ilegal de fauna silvestre en aeropuertos	52
7.4.1 Colombia	53
7.4.2 Ecuador	62
7.4.3 Perú	72
7.4.4 Brasil	80
7.4.5 Bolivia	86
8. Análisis regional de los resultados obtenidos	94
9. Conclusiones	98
10. Recomendaciones	104
10.1 Recomendaciones generales para la región	106
10.2 Colombia	108
10.3 Ecuador	108
10.4 Perú	109
10.5 Brasil	110
10.6 Bolivia	110
11. Bibliografía	112
12. Anexos	119

Lista de figuras

Figura 1. Cadena del tráfico ilegal de fauna silvestre.....	17
Figura 2. Metodología para la realización del análisis regional	23
Figura 3. Parámetros para la selección de aeropuertos en la región.....	24
Figura 4. Categorías de los actores para la validación de la información.....	25
Figura 5. Número de eventos de confiscaciones de fauna silvestre en aeropuertos por país y año del periodo 2010 a 2018.....	32
Figura 6. Número de eventos de confiscaciones de fauna silvestre en aeropuertos por país y año del periodo 2020 a junio de 2023.....	32
Figura 7. Eventos de confiscaciones de fauna silvestre en aeropuertos por ciudad según el país.....	33
Figura 8. Número de eventos de confiscaciones en aeropuertos de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú por clase taxonómica entre 2010 y 2018, y 2020 y 2023	34
Figura 9. Identificación de actores y flujo de coordinación en un aeropuerto doméstico (A) y aeropuerto internacional (B).....	44

Lista de tablas

Tabla 1. Cantidad de individuos vivos confiscados en aeropuertos en Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia según el taxón y país de los periodos 2010 a 2018 y de 2020 a junio de 2023.	34
Tabla 2. Especies con mayor número de individuos vivos confiscados en aeropuertos en Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia según la taxón en los periodos 2010 a 2018 y de 2020 a junio de 2023, por país con mayor número de registros.....	35
Tabla 3. Especies con mayor número de individuos muertos, partes y derivados (unidades) confiscados en aeropuertos en Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia según grupo taxonómico de los periodos 2010 a 2018 y de 2020 a junio de 2023	36
Tabla 4. Lista de especies CITES frecuentemente confiscadas como individuos vivos en aeropuertos en Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia.	38
Tabla 5. Lista de especies CITES frecuentemente confiscadas como partes o derivados en aeropuertos en Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia.	39
Tabla 6. Descripción de los actores para la realización del análisis.....	41
Tabla 7. Entidades imperativas en el aeropuerto, según si es doméstico o internacional.....	43
Tabla 8. Normativa constitucional	47
Tabla 9. Normativa nacional del sector ambiente	47
Tabla 10. Normativa nacional del sector aduanero.....	49
Tabla 11. Normativa nacional del sector aeronáutico.....	49
Tabla 12. Normativa nacional del sector migratorio.....	51
Tabla 13. Normativa nacional relacionada con la fuerza pública.....	51
Tabla 14. Normatividad nacional penal.....	52
Tabla 15. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la autoridad ambiental en Colombia.....	54
Tabla 16. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la fuerza pública en Colombia.	55
Tabla 17. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la aduana en Colombia.....	56
Tabla 18. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la	

autoridad de migración en Colombia.....	57
Tabla 19. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la autoridad de aviación civil en Colombia	58
Tabla 20. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los concesionarios en Colombia.....	59
Tabla 21. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los servicios de seguridad aeroportuarios en Colombia.....	60
Tabla 22. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por operadores aéreos en Colombia.....	61
Tabla 23. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los servicios de escala en Colombia.....	61
Tabla 24. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la autoridad ambiental en Ecuador.....	62
Tabla 25. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por las fuerzas públicas en Ecuador.....	63
Tabla 26. Resultados de la recolección y validación de la información provista por la aduana en Ecuador.....	64
Tabla 27. Resultados de la recolección y validación de la información provista por la autoridad de migración en Ecuador.....	65
Tabla 28. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la aviación civil en Ecuador.....	65
Tabla 29. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los concesionarios en Ecuador.....	66
Tabla 30. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los servicios de seguridad aeroportuaria en Ecuador.....	67
Tabla 31. Resultados de la recolección y validación de la información de los operadores aéreos en Ecuador.....	69
Tabla 32. Resultados de la recolección y validación de la información primaria de los servicios de escala de Ecuador.....	70
Tabla 33. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por actores no relacionados con actividades aeroportuarias en Ecuador.....	71
Tabla 34. Resultados de la recolección y validación de la información suministrada por los actores sobre legislación y procedimientos en Perú.....	72
Tabla 35. Resultados de la recolección y validación de la información suministrada por los actores sobre operaciones y procedimientos en Perú.....	74
Tabla 36. Análisis de mecanismos de colaboración, Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (Lima) y Aeropuerto Coronel FAP Francisco Secada Vignetta (Iquitos).....	78
Tabla 37. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada sobre áreas de recursos.....	78
Tabla 38. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la autoridad ambiental en Brasil.....	80
Tabla 39. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la fuerza pública en Brasil.....	81
Tabla 40. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la aduana en Brasil.....	82
Tabla 41. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la autoridad de migración en Brasil.....	82
Tabla 42. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la autoridad de aviación civil en Brasil.....	83
Tabla 43. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por el concesionario en Brasil.....	84

Tabla 44. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la empresa prestadora de servicios de seguridad aeroportuaria en Brasil 84

Tabla 45. Resultados de la recolección y validación de la información primaria suministrada por los operadores aéreos de Brasil 85

Tabla 46. Resultados de la recolección y la validación de la información proporcionada por los operadores de servicios de escala en Brasil..... 85

Tabla 47. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los actores con actividades no aeroportuarias en Brasil..... 86

Tabla 48. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la autoridad ambiental en Bolivia 87

Tabla 49. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la fuerza pública en Bolivia 88

Tabla 50. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por aduana en Bolivia..... 88

Tabla 51. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la autoridad de migración en Bolivia 89

Tabla 52. Resultados de la recolección y validación de la información primaria proporcionada por la aviación civil en Bolivia 90

Tabla 53. Resultados de la recolección y validación de la información privada proporcionada por el concesionario en Bolivia..... 91

Tabla 54. Resultados de la recolección y validación de la información sobre los servicios de seguridad aeroportuaria en Bolivia 91

Tabla 55. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los operadores aéreos en Bolivia 92

Tabla 56. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los servicios de escala en Bolivia 93

Tabla 57. Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los actores de actividades no aeroportuarias en Bolivia..... 93

Agradecimientos

Agradecemos sinceramente a las entidades y organizaciones que participaron en la realización de este estudio, facilitando el acceso a datos y proporcionando conocimientos esenciales para mejorar la comprensión del comercio ilegal de fauna silvestre en aeropuertos.

En Bolivia, queremos expresar nuestro agradecimiento a las siguientes autoridades e instituciones que fueron entrevistadas: Dirección General de Biodiversidad y Áreas Protegidas (DGBAP), Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos (NAABOL), Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria (SENASAG), Jefatura de Seguridad Policial Aeroportuaria (JESPA), Policía Forestal y Preservación del Medio Ambiente (POFOMA), Aduana Nacional de Bolivia, Dirección General de Migración, Boliviana de Aviación, servicios de transporte y alimentación del Aeropuerto Internacional de El Alto.

En Brasil, agradecemos al Instituto Brasileño del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables (IBAMA), Policía Federal, Receita Federal, Manaus RICO Linhas Aéreas, Manaus Vinci, Azul Aerolinhas (Seguridad Aeroportuaria, Servicios de Escala), Tabatinga Vinci Airports y Manaus Amazon Explorers.

En Colombia, nuestro agradecimiento a Avianca (Coordinación del Programa de Cumplimiento Operacional) y a la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca (CVC).

En Ecuador, agradecemos especialmente a la Dirección Técnica Operativa de San Cristóbal de la Dirección del Parque Nacional Galápagos; la Dirección de Biodiversidad del Ministerio de Ambiente, Agua y Transición Ecológica (MAATE); Unidad Nacional de Policía de Protección del Medio Ambiente (UPMA); Dirección de Control Zona Primaria SENA; Unidad de Control Migratorio del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (AIMS); Dirección General de Aviación Civil; Corporación Quiport; Terminal Aeroportuaria de Guayaquil; Subdirección del Litoral de la DGAC; Empresa Pública Aeroportuaria de Servicios; Gerencia de Seguridad del Terminal Aeroportuaria de Servicios de Guayaquil; Equinox Air SAS; LATAM San Cristóbal; ARONEM; Agente Acreditado de Carga AIMS; Servicios de Atención y Despacho de Pasajeros (AIMS y Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo (AIJJO)) y General Air Agente Acreditado de Carga (AIJJO).

En Perú, agradecemos al Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre (SERFOR), cuya colaboración fue indispensable para el desarrollo y profundización de este análisis. También extendemos nuestro agradecimiento a los Gobiernos Regionales y Autoridades Regionales Forestales y de Fauna Silvestre, quienes proporcionaron información crucial y apoyo en la elaboración del presente análisis.



Resumen

El comercio ilegal de fauna silvestre representa una grave amenaza para la biodiversidad global, con impactos significativos en los ecosistemas, la economía y la salud pública. Este fenómeno afecta especialmente a países con rica biodiversidad, como Colombia, Ecuador, Perú, Brasil y Bolivia, donde se facilita la extracción y el transporte ilegal de especies debido a la vasta extensión de áreas amazónicas y la complejidad en su vigilancia.

Dentro de la cadena logística del tráfico ilegal de fauna, los aeropuertos, como nodos centrales en la red global de transporte, emergen como puntos neurálgicos debido a su capacidad para manejar grandes volúmenes de pasajeros y carga rápidamente, brindando a los traficantes múltiples oportunidades para mover fauna silvestre a través de fronteras sin ser detectados. La globalización y conectividad de los aeropuertos facilitan enormemente la distribución internacional de productos ilegales derivados de la fauna silvestre, uniendo directamente las áreas de extracción con los mercados consumidores alrededor del mundo (UNODC, 2024).

Este estudio regional se enfocó en analizar las regulaciones, las capacidades institucionales y los mecanismos de coordinación para controlar el comercio ilegal de fauna en aeropuertos estratégicos de Colombia, Ecuador, Perú, Brasil y Bolivia, con el objetivo de identificar brechas y proponer estrategias de fortalecimiento a los mecanismos actuales de prevención y lucha contra el comercio ilegal de fauna silvestre. Se realizaron más de 60 entrevistas detalladas a diversos actores, incluyendo autoridades ambientales, fuerzas públicas, aduanas, migración, aviación civil, concesionarios aeroportuarios, empresas o entidades de seguridad, operadores aéreos, servicios de escala, agencias de viaje y otros actores relevantes dentro de la infraestructura aeroportuaria. La metodología incluyó tanto la recolección de datos primarios mediante entrevistas, como el análisis de información secundaria para proporcionar un panorama completo y detallado de la situación actual y las áreas críticas susceptibles a intervención.

Como resultado del estudio, se encontró que, aunque Colombia, Ecuador, Perú, Brasil y Bolivia muestran una adhesión uniforme a tratados y convenios internacionales enfocados en la conservación de ecosistemas —como la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES), la Convención sobre la Conservación de Especies Migratorias de Animales Silvestres (CMS) y el Tratado de Cooperación Amazónica—, solo Colombia está avanzando hacia la implementación de un protocolo específico para aeropuertos en este ámbito, destacando la importancia de políticas específicas y coordinadas en puntos de entrada críticos como los aeropuertos para combatir eficazmente el tráfico de especies.

Además, este estudio destaca la necesidad crítica de mejorar la cooperación internacional y el intercambio de información entre las agencias de control en los países analizados. Se observó que, mientras algunos países tienen sistemas robustos de comunicación y datos compartidos, otros carecen de las herramientas necesarias para rastrear y reportar eficazmente las actividades ilegales relacionadas con la fauna silvestre. Esto subraya la importancia de un marco unificado que permita un seguimiento más efectivo a través de las fronteras nacionales y facilite una respuesta más coordinada y rápida ante las violaciones de los tratados internacionales. La implementación de tecnologías de seguimiento y bases de datos compartidas podría servir como un paso crucial hacia la armonización de los esfuerzos de conservación y la lucha contra el comercio ilegal de fauna silvestre.

Finalmente, se brindan algunas recomendaciones donde se enfatiza la adopción de tecnologías avanzadas como sistemas de escáner y cámaras térmicas para la detección rápida y precisa de productos de fauna silvestre ocultos; la importancia de programas de capacitación continua para el personal de seguridad, aduanas y manejo de cargas, centrados en técnicas de identificación y manejo ético de la fauna interceptada; la mejora de los procesos de inspección con inteligencia artificial para analizar patrones de tráfico ilegal y optimizar la identificación de rutas utilizadas por traficantes; la necesidad de cooperación internacional y el intercambio de información a través de plataformas como CITES e INTERPOL, sugiriendo la creación de bases de datos compartidas y sistemas de alerta temprana para una acción coordinada y efectiva contra el comercio ilegal de fauna silvestre.



Lista de acrónimos

AAC	Autoridad de Aviación Civil
ACAP	Acuerdo de Albatros y Petreles
ACI	Consejo Internacional de Aeropuertos
AIJCH	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
ARFFS	Autoridad Regional Forestal y de Fauna Silvestre
ATFFS	Administración Técnica Forestal y de Fauna Silvestre
AVSEC	Seguridad de la aviación, también conocida como seguridad aeroportuaria
BoA	Boliviana de Aviación
CBI	Comisión Ballenera Internacional
CDB	Convenio sobre la Diversidad Biológica
CIT	Convención Interamericana para la Protección y Conservación de las Tortugas Marinas
CITES	Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora silvestres
CVC	Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca
CMS	Convención para la Conservación de Especies Migratorias de Animales Silvestres
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil
DIAN	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
DIGEMIG	Dirección General de Migración
ENRTIFS	“Estrategia Nacional para Reducir el Comercio Ilegal de Fauna Silvestre en el Perú, periodo 2017-2027, y su Plan de Acción 2017-2022”, aprobada por Decreto Supremo N.º 011-2017-MINAGRI
FAL	Facilitación del transporte aéreo
FEMA	Fiscalía Especializada en Materia Ambiental
GERFOR	Gerencia Regional de Desarrollo Forestal y de Fauna Silvestre
IATA	Asociación de Transporte Aéreo Internacional
ICAO	International Civil Aviation Organization



ICCWC	Consortio Internacional para Combatir los Delitos contra la Vida Silvestre
LAR	Reglamentación para el transporte de Animales Vivos
MAATE	Ministerio de Ambiente, Agua y Transición Ecológica
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OMA	Organización Mundial de Aduanas
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
PortMATE	Port Monitoring and Anti-Trafficking Evaluation Tool
ROUTES	Alianza para la Reducción de las Oportunidades para el Transporte Ilegal de Especies Amenazadas
SERFOR	Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre (Perú)
SUNAT	Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria
TCA	Tratado de Cooperación Amazónica
UNODC	Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito
UPMA	Unidad Nacional de Policía de Protección del Ambiente (Ecuador)
UCM	Unidad de control migratorio
UAFE	Unidad de Análisis Financiero y Económico
ZSR	Zona de Seguridad Restringida



Definiciones

Actos de interferencia ilícita: Actos o tentativas destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil. Incluyen el apoderamiento ilícito de aeronaves, destrucción de aeronaves en servicio, toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeropuertos, y otros actos que perturben o amenacen la seguridad de la operación aérea (Organización de Aviación Civil Internacional [OACI], 2023).

Aeropuerto doméstico: Aeropuerto cuyas operaciones se limitan a vuelos originados y destinados dentro del mismo país. Estos aeropuertos carecen de instalaciones aduaneras y de migración y pueden tener controles de seguridad internos adicionales según la legislación nacional (OACI, 2023).

Aeropuerto hub: Aeropuerto que sirve como centro principal para una o varias aerolíneas, facilitando un elevado volumen de conexiones de vuelos nacionales e internacionales (OACI, 2023).

Aeropuerto internacional: Aeropuerto equipado con instalaciones aduaneras y de control fronterizo necesarias para manejar vuelos internacionales. Estos aeropuertos también cuentan con instalaciones para realizar inspecciones agropecuarias, ambientales y de seguridad necesarias según la legislación del país (OACI, 2023).

Agente acreditado: Entidad que mantiene relaciones comerciales con operadores de aeronaves y está autorizada para realizar controles de seguridad en la carga o correo, conforme a las normativas de la autoridad competente (OACI, 2023).

Carga: Bienes transportados en una aeronave, excluyendo el correo, suministros de a bordo y el equipaje acompañado o extraviado (OACI, 2023).

Carga o correo de alto riesgo: Carga o correo que, por indicaciones de inteligencia, se considera que puede constituir una amenaza para la seguridad de la aviación civil o muestra signos de manipulación indebida (OACI, 2023).

Comercio ilegal de fauna silvestre: Involucra la obtención, el procesamiento y la distribución de fauna silvestre (y sus partes, productos y subproductos) de manera ilegal, contraviniendo regulaciones locales, nacionales o internacionales (OACI, 2023).

Confiscación: Es una pena en la que ocurre la pérdida del derecho de propiedad a favor del Estado sobre bienes de la persona responsable del delito (UNODC, 2013). Con fines de homogenizar, este es el término adoptado en este informe relacionado a incautación, decomiso, retención, aprehensión o intervención.

Control de seguridad: Procedimientos implementados para prevenir la introducción de armas, explosivos u otros objetos peligrosos que podrían utilizarse en actos de interferencia ilícita (OACI, 2023).

Derivado: Cualquier parte procesada de un animal o planta (p. ej., medicina, perfume, correa de reloj) (CITES, 2021a).

Detección del comportamiento: Técnicas utilizadas en entornos de seguridad aeroportuaria para identificar comportamientos anómalos a través de signos fisiológicos o gestuales (OACI, 2023).

Espécimen: Todo animal, vivo o muerto (CITES, 2013). Para el propósito de este estudio también se incluye en el análisis los subproductos, productos, elementos constitutivos o partes y derivados de animales.

Facilitación del transporte aéreo: Proceso de simplificar los procedimientos administrativos en aeropuertos para asegurar el tránsito eficiente de aeronaves, pasajeros y carga (International Civil Aviation Organization [ICAO], 2023).

Inspección: Aplicación de métodos técnicos para identificar o detectar objetos peligrosos (ICAO, 2023).

Inspección de seguridad de la aeronave: Revisión exhaustiva del interior y exterior de una aeronave para asegurar que no haya objetos, armas o sustancias peligrosas (ICAO, 2023).

Parte: Cualquier parte de un animal, ya sea en bruto o procesada de forma simple (por ejemplo, preservada, pulida, etcétera). En general, las partes se identifican fácilmente (CITES, 2020).

PortMATE: Herramienta desarrollada por el ICCWC para el monitoreo y evaluación del tráfico de fauna silvestre en puertos y puntos fronterizos (ICAO, 2023).

Producto: Cualquier material derivado de fauna silvestre que se procesa y comercializa, incluyendo carne, pieles y artesanías (ICAO, 2023).

Seguridad de la aviación: Conjunto de medidas, tanto humanas como técnicas, destinadas a proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita (ICAO, 2023).

Subproducto: Productos secundarios obtenidos del procesamiento de especímenes de fauna silvestre (CITES, 2023).

Tarjeta de circulación aeroportuaria: Identificación que permite el acceso a zonas restringidas dentro de un aeropuerto a individuos autorizados (ICAO, 2023).

Vuelos de corto, medio y largo radio: Clasificaciones que se refieren a la distancia y duración de los vuelos, siendo corto radio hasta 1.500 km, medio radio entre 1.500 km y 4.000 km, y largo radio más de 4.000 km (ICAO, 2023).

Zona de seguridad restringida: Áreas dentro del aeropuerto donde se aplican controles de acceso y seguridad adicionales para proteger contra amenazas a la seguridad (ICAO, 2023).



5. Introducción



© WCS Ecuador

© Alejandro Ramírez



Phylllobates terribilis

El comercio ilegal de fauna silvestre constituye una de las amenazas más serias para la biodiversidad global, afectando no solo la estabilidad de los ecosistemas, sino también la economía, la seguridad internacional y la salud pública.

- **Este fenómeno se observa con especial intensidad en países con rica biodiversidad, como Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador y Perú, donde las extensas áreas amazónicas dificultan la vigilancia y el control efectivo. En este contexto, los aeropuertos emergen como nodos críticos dentro de la cadena logística del tráfico ilegal, facilitando el transporte transfronterizo rápido y oculto de especies y sus derivados, lo que los convierte en áreas estratégicas tanto para la perpetración como para la prevención de esta actividad ilícita (UNODC, 2024).**

En el análisis del comercio ilegal de fauna silvestre, es esencial comprender la cadena de tráfico, que comienza con la extracción de especies directamente de su hábitat natural. Este primer paso puede incluir la caza furtiva o la recolección ilegal, explotando la biodiversidad de regiones ricas en flora y fauna. Posteriormente, las especies traficadas son transportadas y a menudo camufladas entre mercancías legales para evadir la detección, utilizando una variedad de medios como vehículos terrestres, embarcaciones fluviales y transporte aéreo.

A medida que avanzan en esta cadena, pasan por varios puntos locales de tránsito, como ciudades fronterizas, puertos y aeropuertos. Finalmente, las especies llegan a los mercados de destino, que pueden estar tanto dentro del país como en el extranjero, donde se venden en tiendas de mascotas, se utilizan en la industria de la moda, la gastronomía o incluso se comercializan en mercados de medicina tradicional. Este entendimiento integral es crucial para abordar las diversas facetas y desafíos asociados con el tráfico ilegal y desarrollar estrategias efectivas para su prevención y control (CITES, 2023) (véase la Figura 1).

Figura 1

Cadena del tráfico ilegal de fauna silvestre



**Los aeropuertos
juegan un rol crucial
en la cadena logística
de este comercio ilegal,**

► actuando como nodos centrales en la red global de transporte. Facilitan el movimiento transfronterizo de fauna silvestre y sus productos derivados debido a la facilidad de ocultamiento, la rapidez del transporte y la amplia conectividad internacional. Esto los convierte en puntos estratégicos tanto para la perpetración como para la detección y prevención de actividades ilícitas (UNODC, 2023).

Reconociendo la importancia de abordar esta problemática desde múltiples frentes, la Organización Mundial de la Sanidad Animal ha indicado que el 75% de las nuevas enfermedades infecciosas en humanos tienen origen zoonótico, subrayando cómo el comercio ilegal de fauna silvestre puede aumentar los riesgos de transmisión de patógenos, como se evidenció durante la reciente pandemia de COVID-19 (OMSA, 2023).

Paralelamente, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) promueve la implementación de regulaciones y normativas que refuercen la

seguridad y la eficiencia de la aviación global, incluyendo medidas específicas en los aeropuertos para garantizar la salud pública y la seguridad aeroportuaria conforme a los estándares internacionales establecidos en el Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, denominado “Facilitación” (OACI, 2023).

En particular, el Capítulo 6, inciso C del Anexo 9, subraya la importancia de contar con instalaciones y servicios adecuados en los aeropuertos para implementar medidas efectivas de sanidad pública, proporcionar socorro médico de urgencia y gestionar la cuarentena de animales y plantas.

Estas disposiciones están diseñadas para prevenir la propagación de enfermedades y asegurar una respuesta rápida a emergencias médicas, protegiendo tanto a pasajeros como a personal aeroportuario.

Además, el Capítulo 8, inciso J, apartado 8.51 del mismo Anexo, resalta la necesidad crítica de que los Estados contratantes desarrollen y mantengan procedimientos robustos para combatir el comercio ilegal de fauna silvestre. Este apartado enfatiza la importancia de establecer sistemas claros de notificación y designar puntos de contacto específicos dentro de las autoridades competentes. Esto permite que operadores de aeropuertos y líneas aéreas tengan acceso directo a las entidades necesarias para reportar cualquier actividad sospechosa, facilitando así una acción rápida y coordinada contra el tráfico ilegal.

Estas regulaciones no solo mejoran la seguridad aeroportuaria y la protección ambiental, sino que también fortalecen las capacidades de los países para cumplir con sus obligaciones internacionales bajo tratados como la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES). Al asegurar que los aeropuertos estén equipados y el personal adecuadamente entrenado, la OACI contribuye significativamente a los esfuerzos globales para proteger la biodiversidad y prevenir riesgos sanitarios asociados al comercio ilegal de fauna silvestre.

En este contexto, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Airports Council International - Latin America and Caribbean (ACI-LAC) han destacado la necesidad de implementar medidas efectivas en el sector del transporte aéreo para luchar contra el comercio ilegal de vida silvestre. Estas medidas incluyen la capacitación del personal aeroportuario, el desarrollo de protocolos de inspección, la creación de materiales de entrenamiento y detección específicos, y la colaboración entre las aerolíneas, operadores aeroportuarios y autoridades gubernamentales.

Este estudio propone realizar un análisis detallado de las regulaciones, capacidades institucionales y mecanismos de coordinación en aeropuertos

seleccionados de los países mencionados, con el objetivo de identificar brechas y proponer estrategias de mejora. La metodología empleada incluye la recopilación de datos primarios mediante entrevistas con más de 60 actores clave en el ámbito aeroportuario, incluyendo autoridades ambientales, fuerzas públicas, aduanas, migración, aviación civil, concesionarios aeroportuarios y operadores aéreos, entre otros. Además, se ha revisado una amplia gama de información secundaria proveniente de fuentes académicas, reportes de gobierno y documentos institucionales, lo que permite un análisis comprehensivo de la situación actual y las prácticas implementadas en cada localidad.



Se espera que este análisis regional pueda evidenciar las prácticas actuales y las áreas de oportunidad y generar recomendaciones concretas para fortalecer las capacidades de prevención y control del comercio ilegal de fauna silvestre en los aeropuertos. Esto contribuirá significativamente a los esfuerzos globales para proteger la biodiversidad, prevenir la propagación de enfermedades zoonóticas y asegurar la seguridad y sostenibilidad del transporte aéreo en la región.



Imagen de escáner de morral con especímenes de fauna silvestre.





6. Metodología



Podocnemis expansa

© El Pato Salcedo/WCS Colombia



© Esteban Fong/WCS



Chelonoidis carbonaria

Se diseñó una metodología detallada y estructurada en cuatro fases. Esta metodología permitió una evaluación de las prácticas, desafíos y potenciales mejoras en las operaciones y medidas de seguridad aeroportuaria frente al comercio ilegal de fauna silvestre.

- Las fases incluyeron la selección de aeropuertos estratégicos, la identificación de los actores clave involucrados en la gestión y seguridad aeroportuaria, la adaptación de herramientas de evaluación a la realidad específica de cada aeropuerto y, finalmente, la recopilación, validación y depuración de la información obtenida para la presentación de resultados y análisis regional (véase la Figura 2).

Se reconoce una limitación en el análisis considerando que no se pudo entrevistar a todos los actores planteados en todos los aeropuertos priorizados y que, en algunos casos, la(s) personas delegadas para las entrevistas podrían desconocer algunas respuestas al no ser su competencia en su cargo en la entidad. Adicionalmente, se reconoce que puede haber datos desactualizados considerando que el inicio de levantamiento de información fue en julio de 2023.

Figura 2 Metodología para la realización del análisis regional



6.1

Selección de aeropuertos

Los criterios específicos utilizados para la selección de los aeropuertos fueron:

- Ubicación geográfica:**
 Se consideró la proximidad de los aeropuertos a áreas conocidas por ser fuentes de origen o destinos de tráfico ilegal de fauna silvestre. Aeropuertos situados cerca de fronteras internacionales o en regiones con alta biodiversidad, donde el riesgo de contrabando de especies es elevado, fueron priorizados.
- Conectividad con aeropuertos hub:**
 Aeropuertos que funcionan como hubs principales para aerolíneas internacionales fueron incluidos debido a su capacidad para facilitar conexiones rápidas y eficientes a través de múltiples continentes, lo que potencialmente puede ser explotado para el comercio ilegal de fauna silvestre.
- Categoría operativa:**
 Se evaluó si los aeropuertos operan en el ámbito doméstico, internacional o ambos. Los aeropuertos con operaciones internacionales extensivas fueron considerados críticos por su exposición a flujos de tráfico internacional de fauna silvestre.
- Flujo de pasajeros:**
 Aeropuertos con un alto volumen de pasajeros fueron considerados de mayor riesgo, ya que la densidad y diversidad de pasajeros pueden proporcionar mayores oportunidades para ocultar actividades ilegales bajo el manto de la legalidad.
- Volumen de carga de exportación:**
 Se incluyeron aeropuertos con significativos volúmenes de carga debido a la posibilidad de que el contrabando de especies y sus derivados se realice a través de cargamentos comerciales.
- Cantidad de vuelos de mediano y largo radio:**
 Aeropuertos con numerosos vuelos de largo alcance fueron considerados especialmente relevantes, ya que estos vuelos tienen la capacidad de trasladar cargas ilegales a destinos lejanos rápidamente, complicando así las labores de seguimiento y control (véase la Figura 3).

Con estos criterios, los aeropuertos priorizados fueron caracterizados en el Anexo 1.

Figura 3 Parámetros para la selección de aeropuertos en la región



6.2

Identificación de actores clave para el desarrollo del análisis en aeropuertos

Para asegurar la validez y precisión de la información recogida en el estudio sobre el comercio ilegal de fauna silvestre en aeropuertos, se seleccionaron los actores relevantes dentro de los aeropuertos evaluados. Dicha selección se basó en su influencia directa o indirecta en la regulación, supervisión, operación y control del comercio ilegal de fauna silvestre, considerando los siguientes aspectos:

- **Sectores involucrados:** Se identificaron diferentes sectores dentro del ambiente aeroportuario, cada uno con roles específicos en la prevención y detección del tráfico ilegal:
 - └ **Entidades públicas de control de comercio ilegal de fauna silvestre:** Incluyen autoridades ambientales y

otros organismos gubernamentales responsables de la conservación y protección de la biodiversidad.

└ **Entidades de control del tránsito de pasajeros y carga:** Comprenden autoridades aduaneras y migratorias que inspeccionan y regulan la entrada y salida de mercancías y personas.

└ **Entidades aeronáuticas operativas:** Abarcan la autoridad aeronáutica civil y otros actores que regulan y supervisan las operaciones y la seguridad aeroportuaria.

Entidades no aeronáuticas: Incluyen

└ concesionarios de aeropuertos, compañías de seguridad aeroportuaria y otros servicios como asistencia a pasajeros y manejo de carga y equipaje (véase la Figura 4).

● **Análisis de relaciones:**

Se examinó cómo estas entidades interactúan entre sí para entender la eficacia del sistema de control del tráfico de fauna silvestre en los aeropuertos. Las relaciones se categorizaron de la siguiente manera:

└ **Colaboración:** Indica una cooperación efectiva y constante entre entidades para prevenir y combatir el comercio ilegal de fauna silvestre.

└ **Intermitencia:** Relaciones que no son constantes o dependen de circunstancias específicas, lo que puede generar brechas en la vigilancia y control.

└ **Ausencia de relación:** Falta de coordinación e interacción, lo que representa un riesgo significativo para la seguridad aeroportuaria y la protección de la fauna silvestre (véase la Figura 4).

Figura 4 Categorías de los actores para la validación de la información



6.3

Adaptación de herramientas de evaluación y diseño de cuestionario

- **Adaptación de herramientas de evaluación**

Se adaptaron las siguientes herramientas de evaluación:

- └ **Port/Border Crossing Monitoring and Anti-Trafficking Evaluation Tool (PortMATE) del PNUD:** Esta herramienta, originalmente diseñada para monitorear y evaluar la eficacia de los puntos de entrada y salida en la prevención y detección del tráfico ilícito, fue adaptada para centrarse más específicamente en el tráfico de fauna silvestre. Se realizaron ajustes para incluir variables pertinentes a las especies locales amenazadas y las rutas de tráfico más utilizadas en la región.

- └ **Herramienta de Evaluación del Tráfico de Fauna Silvestre en Aeropuertos de la IATA y OMA:** Este instrumento se modificó para incorporar aspectos relacionados con la operativa específica de los aeropuertos seleccionados, como las dinámicas de vuelo regional e internacional, y la estructura de gestión y control de cada aeropuerto.

- **Diseño del cuestionario**

Se diseñaron cuestionarios detallados para cada actor según las herramientas mencionadas. Los cuestionarios incluyeron secciones específicas enfocadas en los siguientes aspectos críticos:

- └ **Procedimientos de inspección y seguridad:** Evaluación de las prácticas actuales de inspección de pasajeros, equipaje y carga, así como la implementación de tecnologías avanzadas para la detección de contrabando y capacitación.

- └ **Regulaciones y cumplimiento:** Análisis del conocimiento y la aplicación de la legislación local e internacional relacionada con el comercio ilegal de fauna silvestre. Se indagó sobre la capacitación del personal en estas regulaciones y su participación en operaciones de control.

- └ **Coordinación entre agencias:** Evaluación de la efectividad de la comunicación y colaboración entre diferentes actores dentro del aeropuerto, incluyendo autoridades de aduana, seguridad aeroportuaria, autoridades ambientales y otros agentes involucrados en la prevención del comercio ilegal de fauna silvestre.



© WCS Bolivia

6.4

Recolección, validación y depuración de la información

- **Recolección de información**

La recolección de información para el estudio se realizó mediante dos enfoques complementarios:

- └ **Datos primarios:** Se obtuvieron a través de entrevistas y/o encuestas estructuradas y observaciones directas en los aeropuertos seleccionados. Las entrevistas se realizaron con un amplio número de actores involucrados en la gestión y operación aeroportuaria, incluyendo personal de seguridad, autoridades de aduana, empleados de aerolíneas y representantes de agencias gubernamentales de control ambiental y de fauna.

- └ **Datos secundarios:** Se recopilaron a través de la revisión de documentos oficiales, informes gubernamentales, legislación relevante, informes de trabajo realizados con diferentes actores involucrados en la cadena logística del comercio ilegal de fauna silvestre desarrollado por WCS (protocolos, manuales, lineamientos y fortalecimiento de capacidades con actores aeroportuarios), así como estudios académicos.

- **Validación de la información**

La validación de los datos recogidos fue un proceso crucial para garantizar la fiabilidad y la precisión de la información. Este proceso involucró:

- └ **Verificación cruzada:** Comparación de los datos recogidos de diferentes fuentes para identificar consistencias e inconsistencias. Las discrepancias fueron

investigadas y resueltas mediante consultas adicionales con las fuentes de información.

- └ **Consulta con los enlaces por país:**

Personal de cada uno de los países involucrados y/o consultores de WCS revisaron los datos recogidos que no eran claros, los cuales, de acuerdo con su conocimiento sobre el tema o la región específica, proporcionaron las validaciones correspondientes de los respectivos cuestionarios ofreciendo perspectivas adicionales.

- **Depuración de la información**

Se organizaron los datos de las transcripciones de entrevistas, notas de campo y documentos, y se realizó la **codificación manual y categorización**, agrupando la información por país y por cada actor evaluado. Finalmente, se sintetizó la información codificada y categorizada para el análisis. Esto incluyó la información primaria y secundaria, la comparación de diferentes puntos de vista y la evaluación del impacto de los hallazgos en el contexto más amplio del comercio ilegal de fauna silvestre en aeropuertos.





7. Resultados





© Julie Larsen Maher/WCS



Panthera onca

Se analizó la información relacionada con los marcos de referencia internacionales, regulaciones nacionales, roles de flujo de coordinación y el contexto de confiscaciones, la cual fue recolectada a partir de fuentes secundarias oficiales y de investigaciones previas realizadas.

- Los resultados por país se obtuvieron a través de información primaria derivada de las 60 entrevistas realizadas, complementadas y validadas con información secundaria disponible para cada país.

7.1

Contexto de confiscaciones de fauna silvestre

7.1.1 Fuentes de información y consideraciones previas

Los datos fueron extraídos de dos fuentes de información:

Fuente A: Periodo entre 2010 y 2018. Eventos de confiscaciones de fauna silvestre (anfibios, aves, mamíferos y reptiles; para Brasil también se incluyeron peces) provistos por las autoridades en materia de gestión, control y fiscalización de fauna silvestre de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, a través de mecanismos de transparencia de la información. Todas las categorías de ingreso (confiscación, entrega voluntaria y rescates) fueron analizadas como parte del comercio ilegal, dado que no hay certeza sobre si las entregas voluntarias y rescates forman parte o no del comercio ilegal de fauna silvestre. Los datos de Brasil (estados de Acre y Amazonas) fueron analizados por separado, al ser a nivel de dos estados y no nacional.

Fuente B: Periodo entre enero de 2020 y junio del 2023. Datos obtenidos de noticias de confiscaciones de fauna silvestre acontecidas en los mismos países, basados en la revisión mensual de portales de noticias de ámbito nacional y local, sitios web gubernamentales oficiales y redes sociales (principalmente Facebook o Twitter) de autoridades ambientales y agencias de gobierno que reportan eventos únicos de confiscaciones de fauna silvestre viva o sus partes (anfibios, aves, mamíferos, reptiles, peces) como resultado de acciones de control en los países evaluados.

Estos datos representan la ocurrencia de las acciones de control realizadas en aeropuertos que resultaron ser mediáticas. Particularmente, los datos que se obtienen a partir de las noticias de confiscaciones, si bien son limitados, resultan ser valiosos para el seguimiento de las acciones de control por parte de las autoridades, ya que se puede tener acceso a ellos de forma permanente, pública, casi en tiempo real y múltiple (diversos sitios web); sin embargo, estos datos pueden no reflejar el esfuerzo real de las autoridades locales y nacionales para combatir el comercio ilegal de fauna silvestre.



Consideraciones:

- De ambas fuentes, se extrajeron aquellos eventos de confiscaciones que indicaban haber ocurrido en un aeropuerto. Sin embargo, existe una limitante debido a la diferencia de las

fuentes de información, por lo que los datos de ambos periodos no resultan comparables entre sí.

Un “evento” de confiscación corresponde a una acción de control realizada por las autoridades o una noticia. Cada evento puede involucrar a una o más especies de fauna silvestre, por lo que un evento puede tener uno o más “registros” asociados, cada uno correspondiente a una especie. Considerando esto, se realizó un fraccionamiento proporcional de los eventos en función de la escala taxonómica de análisis y de la composición del evento:

Evento A:

1 registro de un ave, 1 registro de un mamífero, 1 registro de un reptil.

Evento B:

2 registros de distintas especies de aves.

- En este caso, con el conteo de eventos por clase taxonómica tendríamos 1.3 eventos para aves, 0.3 eventos para reptiles y 0.3 eventos para mamíferos, donde el evento A aporta 0.3 eventos por clase y el evento B aporta 1 evento para las aves.
- En cuanto al conteo de especímenes, se usó una equivalencia de un espécimen a una unidad reportada para los siguientes tipos de especímenes: cuerpo, caparazón, huevo, huevo vivo, cabeza, piel, cráneo, cola y trofeo. Adicionalmente, se estableció el número mínimo de unidades de colmillos/dientes para la equivalencia a un espécimen. Para ello se realizó un redondeo superior de un cuarto de la cantidad de colmillos y de la mitad de las alas, de manera que un registro que reportaba entre 1 a 4 colmillos será equivalente a un espécimen, mientras que un registro con 5 a 8 colmillos reportados será equivalente a dos especímenes, etcétera. En ningún caso se consideran fracciones de especímenes.
- En el año 2019 no se realizó búsqueda de información en ninguna de las dos fuentes descritas.



- Se reconoce que los métodos de recopilación de datos pueden variar entre países y autoridades, y que de igual manera ocurre en el caso del monitoreo de noticias por parte de los países, en los cuales también varió el esfuerzo en el monitoreo.
- Por último, la información de estos eventos de confiscaciones, tanto de noticias y los obtenidos a través de transparencia institucional, representa solo una fracción del comercio ilegal de fauna silvestre existente en los países andino-amazónicos.

7.1.2

Resultados del análisis de incautaciones

Generales

Un total de **491 eventos** ocurrieron en aeropuertos en Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, de los cuales:

- 472 eventos corresponden a datos de confiscaciones compartidas por las autoridades entre 2010 y 2018 (Fuente A), entre los cuales los años 2014 y 2018 tuvieron el mayor número de eventos en total para los países evaluados, con 73 y 133 eventos respectivamente.
- 19 eventos encontrados en la revisión de noticias de confiscaciones de fauna silvestre entre enero del 2020 y junio del 2023 (Fuente B), donde el año 2021 tuvo el mayor número de eventos con 9 noticias de confiscaciones realizadas en aeropuertos.

Eventos de comercio ilegal de fauna silvestre registrados en aeropuertos por país (ver Figuras 5 y 6)

Figura 5

Número de eventos de confiscaciones de fauna silvestre en aeropuertos por país y año del periodo 2010 a 2018

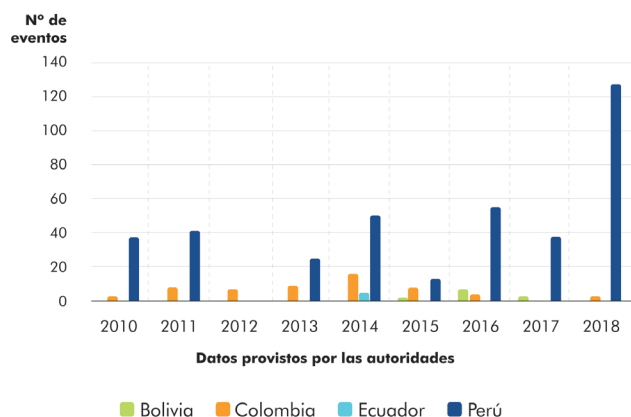
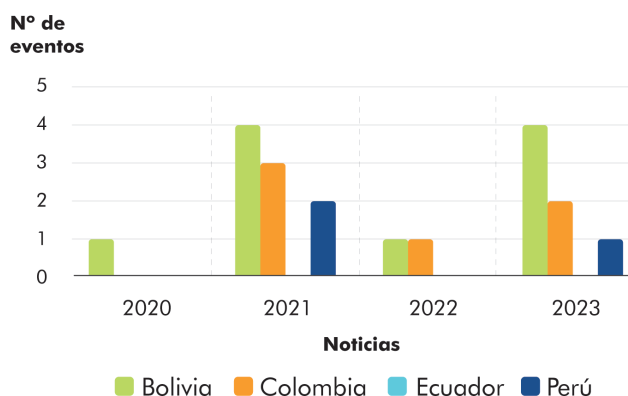


Figura 6

Número de eventos de confiscaciones de fauna silvestre en aeropuertos por país y año del periodo 2020 a junio de 2023



De los 491 eventos registrados:

- Perú tuvo 396 eventos de confiscaciones en aeropuertos y el 2018 tuvo el número más alto, con 130 eventos.
- Colombia tuvo 64 eventos de confiscaciones en aeropuertos y el 2014 tuvo el número más alto, con 16 eventos.
- Bolivia tuvo 24 eventos de confiscaciones en aeropuertos y el 2016 tuvo la mayor cantidad, con 7 eventos.
- Ecuador tuvo 7 eventos de confiscaciones en aeropuertos y el 2014 tuvo el número más alto, con 5 eventos.

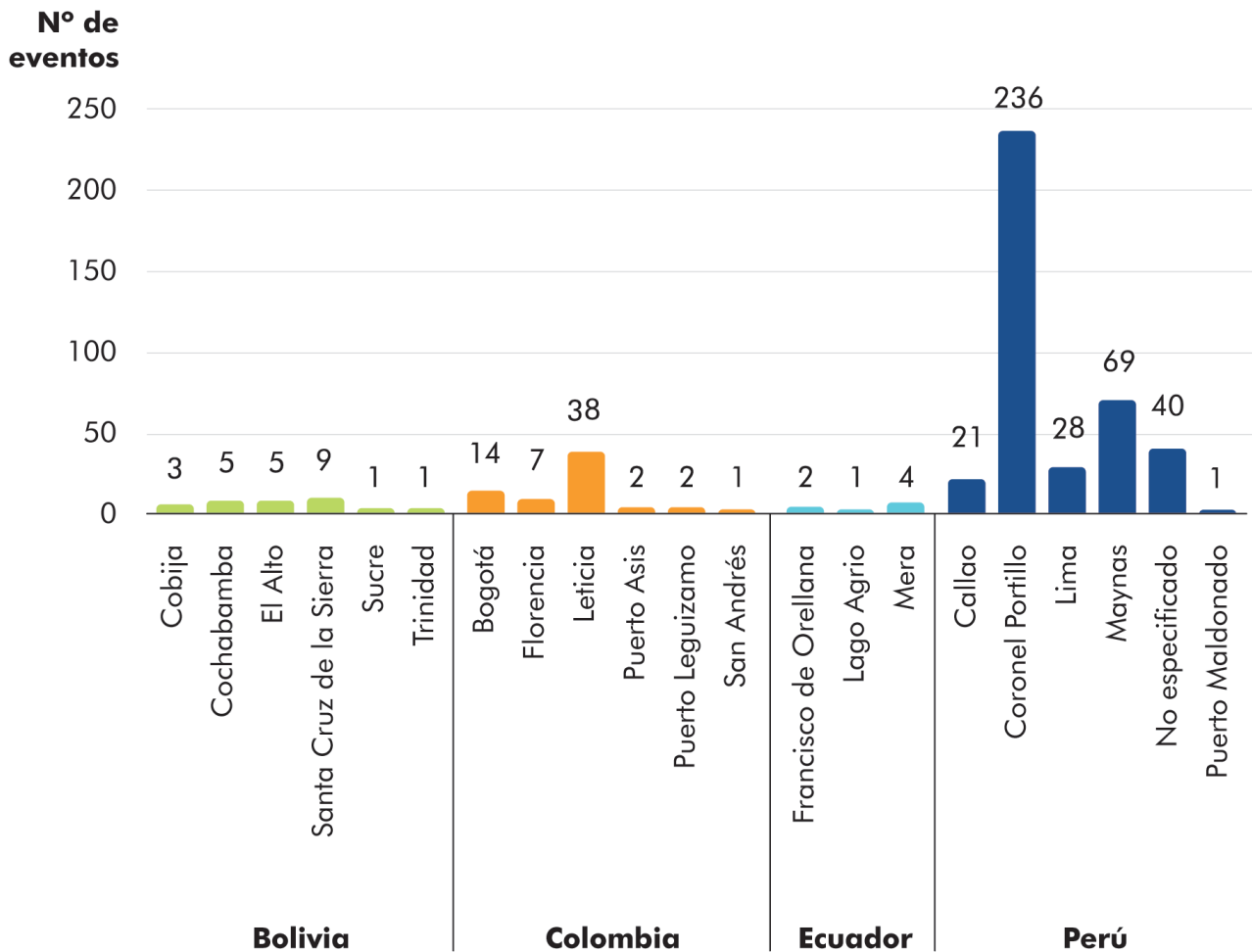


Aeropuertos con mayor número de eventos de confiscaciones (ver Figura 7)

- Perú: Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo, Aeropuerto Francisco Sacada Vignetta y Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, ubicados en las ciudades de Coronel Portillo, Maynas y Callao, con 236, 69 y 49 eventos respectivamente.
- Colombia: Aeropuerto Internacional Vásquez Cobo en Leticia y Aeropuerto Internacional El Dorado, en Bogotá, con 38 y 14 eventos respectivamente.
- Bolivia: Aeropuerto Internacional Viru Viru, en Santa Cruz de la Sierra, con 9 eventos.
- Ecuador: Aeropuerto Río Amazonas, cantón Mera en la Provincia de Pastaza, con 4 eventos.
- 40 eventos no especificaban el dato de ciudad, pero sí indicaban haber ocurrido en un aeropuerto en Perú.

Figura 7

Número de eventos de confiscaciones de fauna silvestre en aeropuertos de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú por ciudad según el país





Especies y tipo de especímenes confiscados en aeropuertos:

Del total de eventos, el 68% (333/491) correspondieron a reptiles, seguidos por mamíferos con 21% (104/491), las aves con 11% (52/491) y los anfibios con 0.4% (2/491) (ver Figura 8).

Figura 8

Número de eventos de confiscaciones en aeropuertos de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú por clase taxonómica entre 2010 y 2018, y 2020 y 2023



Individuos vivos confiscados en aeropuertos:

Un total de 2345 individuos vivos fueron confiscados en aeropuertos de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú entre los periodos 2010 y 2018 y de 2020 a junio de 2023, donde:

- Del 2010 al 2018 se confiscaron 2334 individuos vivos en aeropuertos.
- De enero del 2020 a junio del 2023 se registraron 11 individuos vivos confiscados en aeropuertos reportados en noticias.

Especies con mayor cantidad de individuos vivos confiscados por clase taxonómica y país (véase Tabla 1 y 2):

- Reptiles:**
 - Colombia representó cerca del 90% (1918/2145) de reptiles vivos confiscados.
- Aves:**
 - La matamata (*Chelus fimbriata*) sobresalió con 1898 individuos vivos confiscados.
 - Más del 65% (46/68) de aves vivas fueron decomisadas en Perú.
 - Sobresalieron los loros del género *Amazona* con 10 individuos vivos confiscados.
- Mamíferos:**
 - El 52% (10/19) de los mamíferos vivos confiscados se registró en Perú.
 - El perezoso de tres dedos (*Bradypus variegatus*) sobresalió con 4 individuos vivos confiscados.
- Anfibios:**
 - El total de anfibios confiscados se reportó en Perú, con 110 individuos vivos de aparo (*Pipa pipa*) recuperados.

Tabla 1

Cantidad de individuos vivos confiscados en aeropuertos en Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia según el taxón y país de los periodos 2010 a 2018 y de 2020 a junio de 2023

Taxón	Bolivia	Colombia	Ecuador	Perú	Total
Anfibios	0	3	0	110	113
Aves	8	14	0	46	68
Mamíferos	5	3	1	10	19
Reptiles	2	1918	2	223	2145
Total	15	1938	3	389	2345



Tabla 2

Especies con mayor número de individuos vivos confiscados en aeropuertos en Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia según el taxón en los periodos 2010 a 2018 y de 2020 a junio de 2023, por país con mayor número de registros

Taxón	Especie	Nombre común	Cantidad	UICN	CITES	País(es)	Aeropuerto(s) principal(es)
Reptiles	<i>Chelus fimbriata</i>	Matamata	1898	No listado	II	Colombia	Aeropuerto Leticia
	<i>Iguana iguana</i>	Iguana verde	120	LC	II	Perú	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
	<i>Podocnemis unifilis</i>	Terecay	34	VU	II	Perú	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo Aeropuerto Francisco Sacada Vignetta
	<i>Caiman crocodilus</i>	Lagarto blanco	34	LC	II	Perú	Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo
	<i>Chelonoidis denticulata</i>	Motelo de patas amarillas	20	VU	II	Perú	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo Aeropuerto Francisco Sacada Vignetta
Anfibios	<i>Pipa pipa</i>	Aparo	110	LC	No listado	Perú	Aeropuerto Francisco Sacada Vignetta
	<i>Dendrobates auratus</i>	Rana dardo venenosa verde y negra	3	LC	II	Colombia	Aeropuerto Internacional El Dorado
Aves	<i>Amazona sp.</i>	Loro amazona	10	-	-	Colombia	Aeropuerto Internacional Vásquez Cobo
	<i>Brotogeris sanctithomae</i>	Perico tui	10	LC	II	Perú	Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo
	<i>Ramphastos sp.</i>	Tucanes	8	-	-	Perú	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
	<i>Tangara sp.</i>	Tangara	7	-	-	Perú	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
Mamíferos	<i>Bradypus variegatus</i>	Perezoso de tres dedos	4	LC	II	Bolivia	Aeropuerto Internacional Capitán Aníbal Arab





Mamíferos	<i>Bradypus variegatus</i>	Perezoso de tres dedos	4	LC	II	Bolivia	Aeropuerto Internacional Capitán Aníbal Arab
	<i>Cebuella sp.</i>	Tití	3	-	-	Perú	Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo Aeropuerto Francisco Sacada Vignetta
	<i>Choloepus hoffmanni</i>	Perezoso de Hoffmann	2	LC	No listado	Ecuador Perú	Aeropuerto de Nueva Loja Aeropuerto Francisco Sacada Vignetta
	<i>Saimiri sciureus</i>	Mono ardilla	2	-	-	Perú Colombia	Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo Aeropuerto Nacional Gustavo Artunduaga Paredes



Partes y derivados confiscados en aeropuertos

En cuanto a partes y derivados (véase la Tabla 3), se hallaron datos resaltantes como:

- Carne de mamíferos, de la cual se confiscaron cerca de 140 kilogramos de paca común (*Cuniculus paca*), principalmente en Colombia y Perú.
- Huevos de tortugas, principalmente del género *Podocnemis* (como *P. unifilis* y *P. expansa*), con 2184 unidades confiscadas en total en Perú (1395 unidades) y en Colombia (789 unidades), donde la especie terécay (*Podocnemis unifilis*) resaltó con 1191 huevos confiscados, principalmente en Perú.
- Plumas de aves, entre las cuales resaltó la confiscación de 93 plumas de águila arpía (*Harpia harpyja*) en Colombia.
- El jaguar (*Panthera onca*) tuvo 122 unidades confiscadas entre colmillos (118 unidades), cráneos (2 unidades) y cueros y patas (2 unidades) en Bolivia y Perú. En el caso de colmillos, fueron recuperadas 76 unidades en Bolivia y 42 unidades en Perú.
- En el caso del caimán negro (*Melanosuchus niger*) y del lagarto blanco (*Caiman crocodilus*), ambas especies sumaron 38 cráneos y cabezas confiscadas en Perú.

Tabla 3

Especies con mayor número de individuos muertos, partes y derivados (unidades) confiscados en aeropuertos en Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia según grupo taxonómico de los periodos 2010 a 2018 y de 2020 a junio de 2023

Taxón	Especie	Nombre común	Cantidad ^a	Tipo de espécimen	UICN	CITES	País(es)	Aeropuerto(s) principal(es)
Aves	<i>Harpia harpyja</i>	Águila arpía	93	Plumas	VU	I	Colombia	Aeropuerto El Dorado
	<i>Crypturellus undulatus</i>	Tinamú ondulado	2	Pieles	LC	No listada	Perú	Capitán FAP David Abensur Rengifo



Mamíferos	<i>Panthera onca</i>	Jaguar	122	Colmillos, cráneos, piel	NT	I	Bolivia Perú	Aeropuerto Internacional de El Alto Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Aeropuerto Francisco Sacada Vignetta Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo
	<i>Dicotyles tajacu</i>	Pecarí de collar	22	Pieles	No listado	II	Perú	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo Grupo Aéreo N.º42
	<i>Leopardus sp.</i>	Tigrillo	2	Pieles	-	II	Perú	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo
Reptiles	<i>Podocnemis unifilis</i>	Terecay	1222	Huevos, huesos, cráneos, caparazones	VU	II	Perú	Aeropuerto Francisco Sacada Vignetta
	<i>Podocnemis expansa</i>	Charapa	367	Huevos	No listado	II	Colombia Perú	Aeropuerto Internacional Vásquez Cobo Aeropuerto Francisco Sacada Vignetta Grupo Aéreo N.º42
	<i>Caiman crocodilus</i>	Lagarto blanco	94	Cabezas, cráneos, cuerpos	LC	II	Perú	Aeropuerto Francisco Sacada Vignetta Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo Aeropuerto internacional Jorge Chávez





Reptiles	<i>Melanosuchus niger</i>	Lagarto negro	28	Cabezas, cráneos, cuerpos, pieles	No listado	II	Perú	Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo
	<i>Eunectes murinus</i>	Anaconda	12	Pieles	LC	II	Perú	Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo
	<i>Chelonoidis denticulata</i>	Motelo de patas amarillas	10	Caparazones	VU	II	Perú Colombia	Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo Aeropuerto EL Dorado

Nota. ^aLa cantidad de especímenes incluye diversas unidades de medida, como unidad, kilogramo, etcétera.



Especies CITES

Se identificaron 33 taxones incluidos dentro de un Apéndice de la CITES. En el caso de los individuos vivos confiscados, 28 de ellos se encontraban listados en el Apéndice II y 5 taxones fueron listados como Apéndice I y II (véase la Tabla 4). En el caso de las partes y derivados confiscados, fueron

identificadas el mismo número de especies listadas en un Apéndice de la CITES, donde 3 especies se encontraban en el Apéndice I, 19 especies en el Apéndice II, 2 especies estaban listadas en el Apéndice III y 9 taxones fueron listados como Apéndice I y II (véase la Tabla 5).

Tabla 4 Algunas especies CITES confiscadas como individuos vivos en aeropuertos en Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia

Apéndice	Especie	Nombre común	UICN
II	<i>Chelonoidis denticulata</i>	Motelo de patas amarillas	VU
	<i>Podocnemis unifilis</i>	Terecay	VU
	<i>Brotogeris versicolurus</i>	Pihuicho aliamarilla	LC
	<i>Podocnemis expansa</i>	Charapa	No listado
	<i>Brotogeris cyanoptera</i>	Catita aliazul	LC
	<i>Bradypus variegatus</i>	Perezoso de tres dedos	LC
	<i>Amazona ochrocephala</i>	Lora frente amarilla	LC

Tabla 5 Algunas especies CITES confiscadas como partes o derivados en aeropuertos en Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia

Apéndice	Especie	Nombre común	UICN
I	<i>Panthera onca</i>	Jaguar	NT
	<i>Harpia harpyja</i>	Águila harpía	VU
	<i>Blastocerus dichotomus</i>	Ciervo de pantanal	VU
II	<i>Caiman yacare</i>	Yacaré	LC
	<i>Podocnemis unifilis</i>	Terecay	VU
	<i>Saguinus mystax</i>	Pichico barba blanca	LC
	<i>Podocnemis expansa</i>	Charapa	No listado
	<i>Chelonoidis denticulata</i>	Motelo de patas amarillas	VU
III	<i>Cuniculus paca</i>	Agouti	LC
	<i>Odocoileus virginianus</i>	Venado cola blanca	LC



Cifras alarmantes

Mamíferos / jaguares:

- En el 2015, fueron confiscados 38 colmillos de jaguar (*Panthera onca*) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en Lima, Perú, en los almacenes de encomiendas (Mongabay, 2018).
- Por otro lado, en Bolivia, once (11) eventos de confiscaciones ocurrieron en oficinas del correo postal de La Paz entre 2014 y 2016, donde fueron recuperados más de 220 colmillos de jaguar camuflados en sobres, cajas y bolsas, y cuyo destino era China. Si bien estas confiscaciones no ocurrieron en el aeropuerto y no fueron consideradas como parte del análisis anterior, habrían sido enviadas vía aérea considerando su destino final.

Aves

- En diciembre de 2016, el SERFOR interceptó a tres personas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en Lima, Perú, que llevaban consigo 25 aves silvestres que tenían como

destino España. Entre las especies se encontraron 2 individuos de tucán cabezón (*Semnornis ramphastinus*), de distribución restringida a los Andes occidentales de Ecuador y Colombia (Mongabay, 2016).

Reptiles / tortugas:

- En el año 2019, un total de 1359 tortugas matamatas (*Chelus* sp.) vivas fueron aprehendidas por la Policía Ambiental y Ecológica y la Policía Aeroportuaria de Colombia mientras eran transportadas camufladas con peces ornamentales bajo la modalidad de encomienda de Bogotá a Leticia, en una reconocida empresa de encomiendas (Barreto, 2019).
- En octubre de 2019 se confiscaron en el Aeropuerto El Dorado (Bogotá) cuatro tabletas con resina adherida con veneno extraído de la rana kambó (*Phyllomedusa bicolor*), que venían de Iquitos (Perú) como encomienda (Policía Nacional de Colombia, 2019).

Peces e hidrobiológicos:

- En el 2021, en Colombia, 3493 aletas de tiburón y 117 kilos de vejigas natatorias de pez fueron confiscadas en el aeropuerto El Dorado, Bogotá, siendo la confiscación más grande de aletas de tiburón en el país (Ambiente Bogotá, 2021). Las partes eran trasladadas en cajas de cartón para ser exportadas a Hong Kong y no contaban con documentos que validaran su movilización. Las pruebas moleculares realizadas a las aletas decomisadas lograron determinar que el 60% pertenecía a la especie tiburón sedoso (*Carcharhinus falciformis*), categorizado como Vulnerable por la UICN. Otras especies identificadas fueron el tiburón martillo (*Sphyrna lewini*), el tiburón zorro pelágico (*Alopias pelagicus*), el tiburón toro (*Carcharhinus leucas*) y el tiburón tigre (*Galeocerdo uvier*) (Mongabay LATAM et al., 2023).
- En 2017, se encontró que un envío de caballitos de mar endémicos de África Occidental y que fueron confiscados en Vietnam habían pasado antes por Perú (InSight Crime, 2021).
- En 2021, en el Aeropuerto de Guayaquil José Joaquín de Olmedo, en Ecuador, detuvieron a un ciudadano de nacionalidad china y fueron confiscados 213 caballitos de mar (*Hippocampus* spp.) que eran transportados en 5 fundas plásticas (MAATE, 2021). La CITES sitúa a todas las especies de caballitos de mar en su Apéndice II y, pese a existir regulaciones para disminuir su comercio, algunos decomisos sugieren que los países de la región podrían convertirse en un punto de tránsito intermedio.

Brasil (estados Acre y Amazonas)

En Brasil, 55 eventos de confiscaciones ocurrieron en aeropuertos en los estados Acre y Amazonas entre 2010 y 2018 (Fuente A), donde 2017 y 2018 fueron los años con mayor cantidad de eventos con 16 y 17 eventos respectivamente.

Un total de 26 241 especímenes fueron confiscados, siendo en su mayoría individuos vivos. Con 26 206 especímenes, los peces fueron el único taxón con individuos vivos confiscados, entre los que destacaron el tetra cardenal (*Paracheirodon axelrodi*) con más de 10 000 individuos vivos confiscados, el pleco cebra (*Hypancistrus zebra*) con 2293 individuos vivos y el acari (*Acanthicus hystrix*) con más de 800 individuos recuperados.

Cabe resaltar que, en 8 eventos de confiscaciones ocurridos en Tabatinga, se recuperaron el total reportado de ejemplares vivos del pleco cebra (*Hypancistrus zebra*), especie endémica de la cuenca del río Xingu (Brasil), los cuales tenían como destino Colombia.

Con respecto a las partes y derivados, un total de 35 especímenes fueron confiscados. Se reportó la confiscación de una piel de jaguar (*Panthera onca*) en el Aeropuerto Internacional Eduardo Gomes en el 2010, mientras que en el 2013 cerca de un kilogramo de huevos de tortuga charapa (*Podocnemis expansa*) y en el 2018 más de 30 unidades de huevos sin identificar fueron recuperados.

De las 15 especies identificadas, 4 de ellas se encontraban listadas en un Apéndice de la CITES, jaguar (*Panthera onca*) en el Apéndice I mientras que la terecay (*Podocnemis unifilis*), la tortuga charapa (*Podocnemis expansa*) y la motelo de patas rojas (*Chelonoidis carbonarius*) se encuentran en el Apéndice II.



Equipaje con diferentes envases con fauna silvestre, como modalidad de transporte y ocultamiento.

7.2

Roles y funciones de los actores seleccionados en cada país evaluado

A continuación, se detalla cómo cada actor contribuye a la prevención y control del comercio ilegal de fauna silvestre en el aeropuerto, dentro de su rol o competencia, enfatizando la

importancia de su coordinación integrada, de acuerdo con lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) (véase Tabla 6).

Tabla 6 Descripción de los actores para la realización del análisis

Actores	Rol principal
Autoridad ambiental y entidades conexas^a	Promueve la recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales de acuerdo con la ley y reglamentos, da soporte a las demás entidades gubernamentales de control.
Fuerza pública	Realiza actividades de prevención y control, tendientes a impedir, evitar, obstaculizar o limitar los delitos y las infracciones de toda índole en el contexto aeroportuario.
Autoridad aduanera	Efectúa actividades de inspección de mercancías que ingresan o salen de un país, facilita o prohíbe el ingreso o salida de mercancías dependiendo de su estatus legal, solicita información previa sobre las mercancías de importación o exportación.
Autoridad migratoria	Realiza el control y registro migratorio del ingreso de personas nacionales o extranjeros mediante una entrevista migratoria y revisión de documentos de viaje y otra información para confirmar identidad, posibles antecedentes e intenciones.
Autoridad aeronáutica civil	Establece la reglamentación técnica para la certificación y vigilancia de las operaciones de aeropuertos domésticos e internacionales, transporte aéreo de pasajeros y carga, autoriza y/o aprueba procedimientos operativos para garantizar que todas las operaciones aéreas gocen de seguridad operacional y aeroportuaria; también implementa una combinación de medidas, recursos humanos y materiales dedicados a facilitar la aplicación de procesos requeridos por las demás entidades gubernamentales de control hacia aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga y correo.
Administrador de aeropuerto	Coordina la gestión y provisión continua de los servicios aeronáuticos que hacen posible el desarrollo de las actividades de las compañías de aviación de forma segura. ^b
Concesionario de aeropuerto	Coordina y garantiza la provisión de servicios como aduana, migración, medio ambiente, seguridad, manejo de carga, equipos e infraestructura aeroportuaria para el correcto desarrollo de las operaciones aéreas en el lado aire y lado tierra. De acuerdo con las condiciones de concesión, puede asumir también el rol de administración integral del aeropuerto.





Operadores aéreos de pasajeros	Aplicación de procedimientos mandatorios para el transporte de pasajeros y equipajes en cumplimiento a la reglamentación aeronáutica y demás legislación aplicable. Aplicación de procedimientos mandatorios para el transporte de carga y correo en cumplimiento a la reglamentación aeronáutica y demás legislación aplicable.
Operadores aéreos de carga	Aplicación de procedimientos mandatorios de inspección y verificación para el transporte de pasajeros, equipajes, carga y correo en cumplimiento de la reglamentación aeronáutica para garantizar que no exista el cometimiento de actos de interferencia ilícita en aeronaves e instalaciones.
Compañías de seguridad aeroportuaria	Aplicación de procedimientos mandatorios de inspección y verificación para el transporte de pasajeros, equipajes, carga y correo en cumplimiento de la reglamentación aeronáutica para garantizar que no exista el cometimiento de actos de interferencia ilícita en aeronaves e instalaciones.
Compañías de servicios de asistencia^a a pasajeros	Realizan el control de tiquetes aéreos y documentos de viaje, la facturación de los equipajes y el transporte de equipajes hasta las instalaciones de clasificación de los pasajeros de salida, llegada y en tránsito.
Compañías de servicios de asistencia de equipajes	Gestionan los equipajes en la sala de clasificación, su organización, su preparación para el embarque y su carga y descarga de los sistemas destinados a llevarlos de la aeronave a la sala de clasificación y a la inversa, así como el transporte de equipajes desde la sala de clasificación a la sala de distribución.
Compañías de servicios de asistencia de carga y correo	Realizan actividades que consisten básicamente en cargar y descargar las bodegas de una aeronave en actividades de exportación, importación o tránsito, la manipulación física, el tratamiento de los documentos correspondientes, las formalidades aduaneras y toda medida cautelar acordada entre las partes o exigida por las circunstancias.
Agencias de viaje	Orientación y comercialización de paquetes turísticos que pueden incluir transporte, hospedaje y demás servicios turísticos.
Establecimientos comerciales	Provisión de productos o servicios a los usuarios del transporte aéreo en aeropuertos.
Compañías de servicios de limpieza^d	Actividades de limpieza en las diferentes zonas del aeropuerto de acuerdo con las directrices de la Administración.
Compañías de servicios de transporte	Provisión de servicio de transporte para pasajeros y carga desde y hacia el aeropuerto.
Usuarios de los servicios de transporte aéreo de pasajeros	Persona que en cumplimiento de los requisitos normativos viaja en una aeronave de un aeropuerto hacia otro, sea este de tipo doméstico o internacional; medio requerido: tique aéreo.
Usuarios de los servicios de carga aérea	Persona que, en cumplimiento de los requisitos normativos, realiza el envío de una mercancía en una aeronave de un aeropuerto hacia otro, sea este de tipo doméstico o internacional; medio requerido: guía aéreo.

Nota. ^aEntiéndase entidades conexas como autoridades sanitarias. ^bEn aeropuertos administrados por la autoridad aeronáutica, ciertos Estados se reservan la gestión de los servicios aeronáuticos y coordinan la provisión de estos con los concesionarios. ^cEn algunos países, los servicios de asistencia o auxiliares contratados por las aerolíneas son conocidos como servicios de escala. ^d Este servicio puede ser contratado por el aeropuerto o poseer personal propio para realizar la limpieza.



Con referencia a la categoría que posee el aeropuerto con relación a si este está considerado como un paso fronterizo, las entidades intervinientes en el transporte aéreo se configuran de la siguiente forma (Tabla 7):

Con referencia a la categoría que posee el aeropuerto con relación a si este está considerado como un paso fronterizo, las entidades intervinientes en el transporte aéreo se configuran de la siguiente forma (Tabla 7):

Tabla 7 Descripción de los actores para la realización del análisis

Entidades	Comunidad aeroportuaria	
	Aeropuertos domésticos	Aeropuertos internacionales
Autoridad ambiental y entidades conexas	No ^a	Sí
Fuerza pública	Sí ^b	Sí
Autoridad aduanera	No	Sí
Autoridad migratoria	No	Sí
Autoridad aeronáutica civil	Sí	Sí
Administrador de aeropuerto	Sí	Sí
Concesionario de aeropuerto	Sí	Sí
Operadores aéreos de pasajeros	Sí	Sí
Operadores aéreos de carga	Sí ^c	Sí
Compañías de seguridad aeroportuaria	Sí	Sí
Compañías de servicios de asistencia a pasajeros	Sí	Sí
Compañías de servicios de asistencia de equipajes	Sí	Sí
Compañías de servicios de asistencia de carga y correo	Sí ^d	Sí
Agencias de viaje	Sí ^e	Sí
Establecimientos comerciales	Sí	Sí
Compañías de servicios de limpieza	Sí	Sí
Compañías de servicios de transporte	Sí	Sí

Nota ^aEn el aeropuerto de San Cristóbal sí existe la presencia permanente del personal del Parque Nacional Galápagos al considerarse a todo el archipiélago como régimen especial por temas de medio ambiente. ^bEn aeropuertos de menor flujo de pasajeros y carga, la presencia de la fuerza pública puede ser itinerante. ^cEstán presentes si existe demanda de transporte de carga aérea. ^dEstán presentes si existe operaciones de transporte de carga aérea. ^eEn ciertos aeropuertos pueden tener presencia itinerante de acuerdo con las condiciones de temporada turística.

● Esquema de actores y flujo de coordinación de aeropuertos

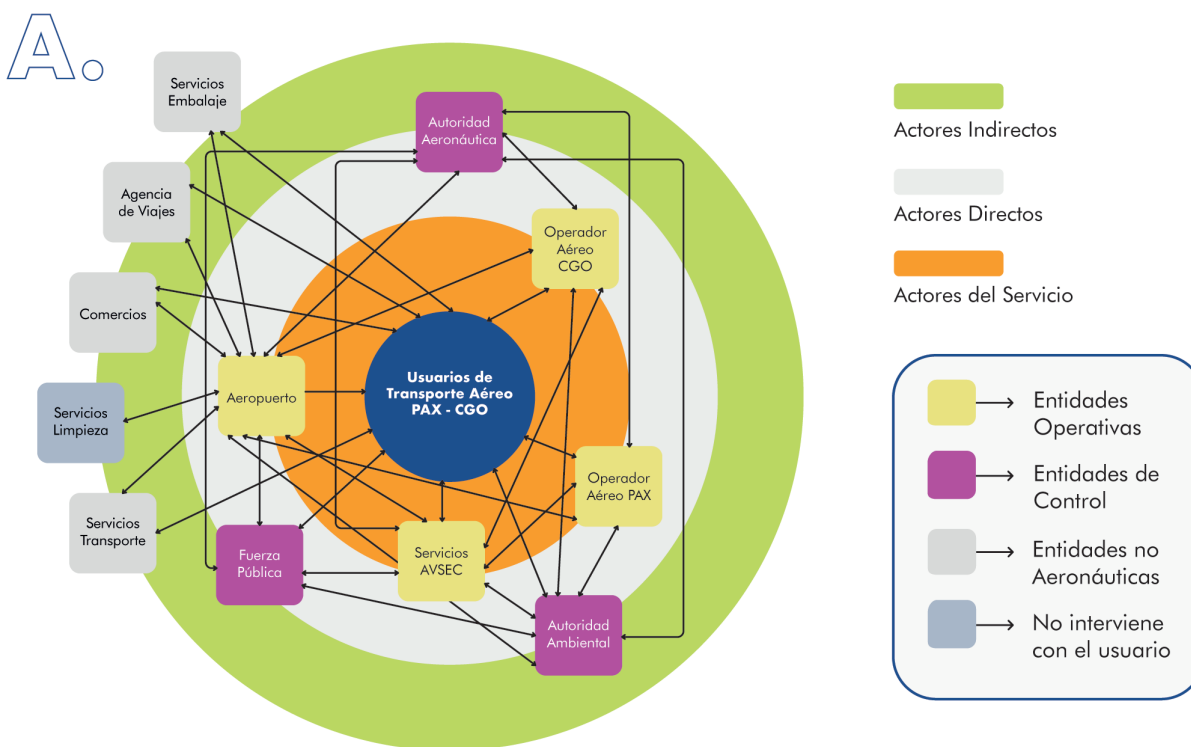
En la Figura 9 se presenta la identificación de actores y el flujo de coordinación en un aeropuerto doméstico y un aeropuerto internacional. Los actores están categorizados en tres tipos: entidades operativas, entidades de control y entidades no aeronáuticas, además de aquellos que no intervienen directamente con el usuario. Los actores se dividen en tres niveles según su grado de interacción: actores indirectos (verde), actores directos (azul) y actores del servicio (naranja).

En un aeropuerto doméstico, se incluyen actores como la autoridad aeronáutica, operadores aéreos, el aeropuerto, la fuerza pública, servicios de AVSEC y la autoridad ambiental. Estos actores tienen un rol esencial en la operación diaria del aeropuerto y en la implementación de medidas de seguridad y control. Los servicios de embalaje, transporte y limpieza, aunque no intervienen directamente con

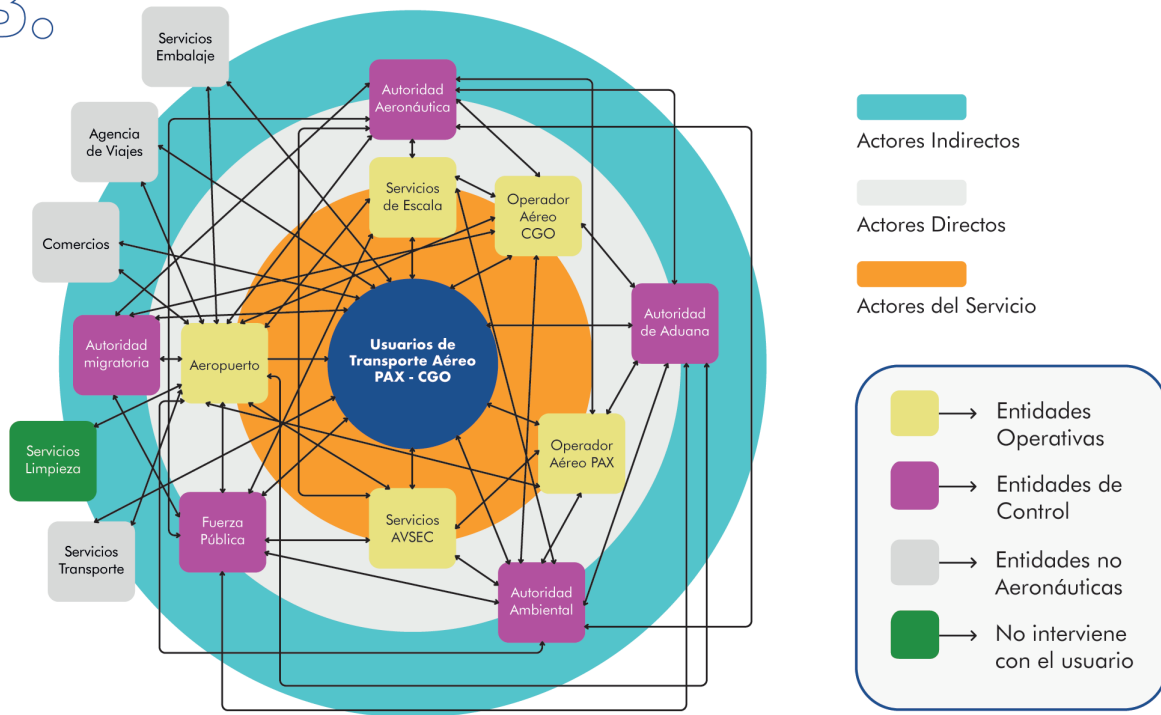
el usuario, apoyan la operación del aeropuerto. Además, agencias de viajes y comercios, aunque no están directamente involucradas en el control, forman parte del ecosistema aeroportuario.

En un aeropuerto internacional, se añaden actores adicionales como la autoridad de aduana, la autoridad migratoria y servicios de escala, que son cruciales para el manejo de pasajeros y cargas internacionales. La coordinación entre estos actores es fundamental para garantizar la seguridad y eficiencia en la operación aeroportuaria, así como para la prevención y control del comercio ilegal de fauna silvestre. A partir de la identificación de los actores en el ítem anterior se realiza el análisis de la interacción entre ellos.

Figura 9 Identificación de actores y flujo de coordinación en un aeropuerto doméstico (A) y aeropuerto internacional (B)



B.



7.3

Marcos de referencia internacional y regulatorios nacionales

Sobre la base de información secundaria, se presentan los siguientes resultados sobre los marcos de referencia y regulatorios:

- **Marcos de referencia internacionales**

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI):

Anexo 17 – Seguridad: Protección de la Aviación Civil Internacional contra Actos de Interferencia Ilícita. Este anexo establece medidas de seguridad obligatorias para proteger la aviación contra actos de sabotaje, secuestro y otros actos criminales.

Anexo 9 – Facilitación: Ofrece estándares y prácticas recomendadas para facilitar el transporte aéreo mediante la regulación

eficiente del movimiento de pasajeros, tripulaciones, equipajes y carga y su entrada y salida rápida y eficiente a través de los aeropuertos.

Programa de Auditoría de Seguridad Operacional Universal de la OACI (USOAP):

Este programa evalúa la capacidad de los Estados miembros para supervisar y aplicar las normas de seguridad aérea establecidas en los anexos de la OACI, asegurando que se cumplen las prácticas de seguridad operacional en todo el mundo.

IATA Wildlife Task Force: Creado para combatir el tráfico ilegal de vida silvestre, este grupo de trabajo colabora con gobiernos, organizaciones internacionales y partes



interesadas de la aviación para desarrollar estrategias y soluciones para prevenir el tráfico de fauna silvestre a través de las redes de transporte aéreo.

Programa de Entrenamiento sobre la Regulación de Animales Vivos:

IATA ofrece programas de formación que incluyen módulos sobre cómo identificar y manejar cargamentos sospechosos de contener fauna silvestre traficada ilegalmente. Estos programas están diseñados para educar a los empleados de las aerolíneas sobre las leyes de protección de la fauna silvestre y cómo aplicar la Reglamentación para el transporte de animales vivos (LAR, por sus siglas en inglés) correctamente.

Guía para la Implementación de la Resolución sobre el Transporte Ilegal de Vida Silvestre:

IATA ha desarrollado guías específicas para ayudar a las aerolíneas a implementar la resolución de la Asamblea General de la ONU que condena el tráfico ilegal de vida silvestre. Estas guías ayudan a las compañías aéreas a comprender sus responsabilidades y establecer procedimientos para detectar y reportar cargamentos ilegales de vida silvestre.

Colaboración con ROUTES Partnership:

IATA es un socio activo en la ROUTES (Reducing Opportunities for Unlawful Transport of Endangered Species) Partnership, que trabaja para interrumpir el tráfico de fauna silvestre mediante la mejora de la capacidad de la industria del transporte para identificar y reportar el comercio ilegal.

● **Acuerdos firmados por Colombia, Ecuador, Perú, Brasil y Bolivia**

Los países considerados en estudio han manifestado su compromiso para la protección de la fauna silvestre a través de la participación bilateral y multilateral en convenios y acuerdos que se señalan a continuación:

- └ Convención sobre Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna Silvestres (CITES)

- └ Convención sobre la Conservación de Especies Migratorias de Animales Silvestres (CMS)
- └ Convención sobre la Protección de la Fauna y Bellezas Escénicas Naturales
- └ Convención Interamericana para la Protección y Conservación de las Tortugas Marinas (CIT)
- └ Comisión Ballenera Internacional (CBI)
- └ Acuerdo de Albatros y Petreles (ACAP)
- └ Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB)
- └ Convenio para la Conservación y Manejo de la Vicuña
- └ Convención Internacional para la Regulación de la Caza de Ballena
- └ Convenio para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural: UNESCO
- └ Tratado de Cooperación Amazónica (TCA)
- └ Convenio sobre Aviación Civil Internacional, adhesión: Colombia, 31 de octubre de 1947; Ecuador, 20 de agosto de 1954; Perú, 8 de abril de 1946; Brasil, 8 de julio de 1946; y Bolivia, 4 de abril de 1947.
- └ Declaración de Buckingham: Colombia firmó esta declaración el 23 de abril de 2022.





- **Marco normativo nacional**
(véase Tabla 8 a 14)

Tabla 8 Normativa constitucional

País	Normativa	Descripción
Colombia	Constitución Política de 1991, Art. 8 y 14	Obligación del Estado y las personas de proteger las riquezas culturales y naturales de la nación.
Ecuador	Constitución de la República del Ecuador, Art.14, 71 a 74, 83 y 408	Declaración de interés público en la preservación del ambiente, conservación de ecosistemas y biodiversidad. Medidas de precaución y restricción para actividades que puedan conducir a la extinción de especies o destrucción de ecosistemas. Deberes de los ecuatorianos de defender la integridad territorial y recursos naturales, respetar los derechos de la naturaleza y utilizar los recursos de forma racional y sostenible. Propiedad inalienable del Estado sobre los recursos naturales no renovables y la biodiversidad.
Perú	Constitución Política del Perú, Art. 67 y 68	El Estado promueve el uso sostenible de los recursos naturales. Obligación del Estado de promover la conservación de la diversidad biológica y de las áreas naturales protegidas.
Brasil	Constitución Política de la República Federativa del Brasil, Art. 225	Protección de la fauna y la flora, prohibición de prácticas que pongan en riesgo su conservación.
Bolivia	Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, Art. 383	El Estado establecerá medidas de restricción sobre los usos extractivos de los recursos de la biodiversidad y sancionará penalmente la tenencia, manejo y comercio ilegal de especies.

Tabla 9 Normativa nacional del sector ambiente

País	Normativa	Descripción
Colombia	Ley 99 de 1993, Art.1, 5-23	Principios generales ambientales: protección prioritaria y aprovechamiento sostenible de la biodiversidad del país. Medidas para asegurar la protección de especies de fauna silvestres y expedición de certificados de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES).
	Ley 17 de 1981	Ratifica el Convenio sobre la CITES y establece regulaciones para su implementación.
	Decreto 1608 de 1978	Regula el manejo de las especies de fauna silvestre, incluyendo medidas de protección, permisos de caza y sanciones por uso ilegal.
	Resolución 2064 de 2010	Establece procedimientos para el control y manejo de la movilización de especímenes de especies silvestres dentro del territorio nacional.





	Ley 1453 de 2011, Art. 29	Modifica el Código Penal e introduce el delito de tráfico ilegal de especies. Establece penas severas para el tráfico de especies listadas en el Apéndice I de CITES.
	Ley 2153 de 2021	Por la cual se crea un sistema de información, registro y monitoreo que permita controlar, prevenir y evitar el tráfico ilegal de fauna y flora silvestre en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.
Ecuador	Código Orgánico del Ambiente, Art.147	Prohibiciones específicas relacionadas con la crianza, tenencia, comercialización y captura de fauna silvestre.
	Reglamento al Código Orgánico del Ambiente, Art. 26 y 73	Planes de educación ambiental para áreas protegidas basados en el Programa de Manejo de Comunicación, Educación y Participación Ambiental (CEPA). Medidas de precaución y restricción para actividades que puedan alterar permanentemente el patrimonio genético nacional.
	Ley Forestal y de Conservación de Áreas Naturales y Vida Silvestre, Art. 1 y 78	Patrimonio forestal del Estado y medidas para la conservación de la biodiversidad. Sanciones para quienes realicen actividades ilegales en áreas de mangle o áreas naturales protegidas.
Perú	Ley N° 28611, Ley General del Ambiente, Art. 92	Promoción del manejo sostenible de la fauna silvestre, priorizando la protección de especies endémicas y en peligro de extinción.
	Política Nacional Forestal y de Fauna Silvestre DS N.° 009-2013-MINAGRI	Principios de la gestión forestal y de fauna silvestre orientados al desarrollo sostenible.
	Reglamento para la Gestión de Fauna Silvestre DS N.° 019-2015-MINAGRI Art.182.2 y 191	Determinación del origen legal de especímenes de fauna silvestre y coordinación con autoridades para el control de recursos. Infracciones y sanciones en materia de fauna silvestre.
Brasil	Ley N.° 9.605/98	Castiga el delito contra la vida silvestre.
Bolivia	Ley de Medio Ambiente, Art. 52 y 57	Protección, conservación y restauración de la fauna silvestre. Normas y procedimientos para permisos de caza, recolección, extracción y comercialización de especies de fauna y flora.
	Ley Marco de la Madre Tierra y Desarrollo Integral para Vivir Bien, Art. 44	Sanciones penales en delitos relacionados con la Madre Tierra.
	Ley de Vida Silvestre, Parques Nacionales, Caza y Pesca, Art. 26 y 35	Prohibición de exportaciones de animales aptos para la reproducción de especies únicas de la fauna boliviana. Aprovechamiento racional de la fauna silvestre sujeto a la ley y sus reglamentos.
	Ley N.° 1525, Ley integral de protección y conservación del cóndor andino, kuntur mallku (<i>Vultur gryphus</i>), Disposición adicional primera	Incorpora el Art. 223 BIS al Código Penal (tráfico ilegal de vida silvestre).



Tabla 10 Normativa nacional del sector aduanero

País	Normativa	Descripción
Colombia	Decreto 1165 de 2019, Art. 659	Ámbito de aplicación del proceso de decomiso para establecer el cumplimiento de los trámites aduaneros.
Ecuador	Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, Art. 211, literal J	Atribuciones de la aduana, incluyendo el control de la salida no autorizada de especies de fauna silvestres.
	Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, Art. 2	Definición y atribuciones de la autoridad aduanera.
Perú	Ley General de Aduana, Art. 17, 165, 166 y 200	Obligaciones del operador de comercio exterior y operador interviniente en relación con el control aduanero. Ejercicio de la potestad aduanera y acciones de control antes, durante y después del despacho de mercancías. Verificación por la autoridad aduanera para comprobar la exactitud de los datos en una declaración aduanera. Sanción de comiso de las mercancías en casos específicos.
Brasil	Ley Aduanera de la República Federal de Brasil	No prescribe articulado específico para temas de comercio ilegal de fauna silvestre.
Bolivia	Ley General de Aduana, Art. 66, 85 y 99	Facultades específicas de la Administración Tributaria en materia de control, comprobación, verificación, fiscalización e investigación. Prohibición de importación de mercancías nocivas para el medio ambiente y la preservación de la fauna y flora. Garantía de la libre exportación de mercancías, excepto en casos específicos relacionados con la salud pública y la preservación de la fauna y flora.
	Reglamento a la Ley General de Aduana, Art. 5	Competencia y atribuciones de la Aduana Nacional en materia de recaudación de tributos aduaneros y fiscalización.

Tabla 11 Normativa nacional del sector aeronáutico

País	Normativa	Descripción
Colombia	RAC 160 Seguridad de Aviación Civil, Art. 160, 305	La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil es la autoridad de seguridad de la aviación civil en Colombia, con competencias para dictar normas y sancionar infracciones.
Ecuador	Código Aeronáutico, Art. 98	Permisos para el transporte de animales en aeronaves especialmente acondicionadas.
	Ley de Aviación Civil, Art. 6	Obligaciones del director general de Aviación Civil en relación con la seguridad del transporte aéreo comercial y la protección de las personas y propiedad a bordo de la aeronave.
	Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Sección C	Control, evaluación y aprobación de los Programas de Seguridad de la Aviación Civil por parte de la Autoridad de Seguridad de la Aviación Civil Designada.





	RDAC Parte 107, Seguridad Aeroportuaria: Operador de Aeropuerto, Art. 107.15	Responsabilidades del Operador de aeropuerto en materia de seguridad, incluyendo la provisión de agentes de seguridad capacitados.
Perú	Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Art. 36	Creación del Comité Nacional de Facilitación para la facilitación de la entrada, tránsito y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo en el territorio nacional.
	Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, Art. 239	Obligaciones del remitente y transportador en relación con la documentación requerida para el cumplimiento de los requisitos exigidos por las autoridades de aduana, sanidad y agricultura, entre otras.
	Ley de Seguridad de la Aviación – Ley 28404, Art. 2	Definición del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y su obligatoriedad para los organismos e instituciones públicas y privadas que participan en la actividad aeronáutica civil.
	RAP 107 Medidas de Seguridad de la Aviación Civil, Art. 107.265	Inspección de las personas, artículos y vehículos que ingresan a la Zona de Seguridad Restringida (ZSR) en aeródromos.
	RAP 109 Agente Acreditado, Art. 109.020	Obligaciones del Agente Acreditado, incluyendo que se debe asegurar que la carga declarada coincida con la información proporcionada al terminal de carga del explotador aéreo.
	RAP 111 Permiso de Operación, Art. 111.21	Requerimiento de un programa básico de seguridad para todo titular de un certificado de operador de servicios especializados aeroportuarios.
Brasil	Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita – PNAVSEC, Art. 5	Definición de controles de seguridad para prevenir la introducción de objetos peligrosos en zonas restringidas de seguridad y en aeronaves.
Bolivia	Ley N.º 2902 Aeronáutica Civil de Bolivia, Art. 89	Facilitación del ingreso y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo en los servicios de transporte aéreo interno e internacional, en observancia del Anexo 9 al Convenio de Chicago de 1944.
	Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Sección 4.4	Responsabilidades de los explotadores de transporte aéreo en materia de seguridad de la aviación (AVSEC), incluyendo el asegurar que la carga y el correo se sometan a controles de seguridad apropiados antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones comerciales.
	RAB 107 Reglamento sobre Seguridad de la Aviación, Art. 107.201	Responsabilidad del explotador de aeropuerto en materia de seguridad de la aviación, incluyendo contar con personal de seguridad capacitado y certificado.
	RAB 108 Reglamento sobre Seguridad de la Aviación, Art. 108.411	Control de seguridad de los pasajeros, equipaje de mano y equipaje de bodega por parte del explotador de aeronaves.
	RAB 109 Reglamento sobre Seguridad de la Aviación, Art. 109.303	Inspección de la carga y correo previo al embarque.
	RAB 112 Reglamento sobre Seguridad de la Aviación, Art. 112.301	Proceso y requisitos para la obtención del Certificado de Operaciones de Seguridad de la Aviación para prestar servicios de seguridad de la aviación a los explotadores de aeronaves.



Tabla 12 Normativa nacional del sector migratorio

País	Normativa	Descripción
Colombia	Decreto 1067 de 2015, Art. 2.2.1.12.2.2	Expulsión de extranjeros por actividades que atenten contra la seguridad nacional y el orden público, entre otros, o cuando existan informaciones de inteligencia que indiquen que representan un riesgo para la seguridad.
Ecuador	Ley Orgánica de la Policía Nacional, Art. 4, 58	Funciones específicas de la Policía Nacional, incluyendo cooperar en la protección del ecosistema y controlar el movimiento migratorio y la permanencia de extranjeros en el país. Responsabilidad de la Dirección de Migración en el control del movimiento migratorio y pasaportar en todo el territorio nacional.
Perú	Ley de Migraciones, Art. 45, 48 y 58	Generalidades del control migratorio, incluyendo la posibilidad de limitar el ingreso y tránsito de extranjeros por motivos de seguridad nacional, salud pública, orden interno y orden público. Impedimentos de ingreso y medidas de protección, incluyendo la prohibición de ingreso al territorio nacional a extranjeros en situaciones específicas. Expulsión de extranjeros que estén incurso en supuestos específicos, como atentar contra el patrimonio cultural de la nación.
Brasil		No se especifica articulado sobre implicaciones de destruir la fauna silvestre.
Bolivia	Ley N° 370, Ley de Migración, Art. 37	Salida obligatoria en caso de que la persona migrante extranjera incurra en actos que alteren el orden público.

Tabla 13 Normativa nacional relacionada con la fuerza pública

País	Normativa	Descripción
Colombia	Ley 62 de 1993, Art.19	Funciones generales de la Policía Nacional, incluyendo la vigilancia y protección de los recursos naturales relacionados con la calidad del medio ambiente y la ecología.
Ecuador	Reglamento a la Ley Orgánica de la Policía Nacional, Art. 105	Responsabilidades de la Unidad Nacional de Policía de Protección del Ambiente en la prevención, investigación y control de actos nocivos que perjudiquen el medio ambiente.
Perú	Reglamento del Decreto Legislativo N.° 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú, Art. 183	Funciones de la División de Seguridad Aeroportuaria, Fluvial y Lacustre, incluyendo la prevención de riesgos y hechos delictuosos en instalaciones aeroportuarias.
Brasil	Constitución Federal, Art. 144	Competencia de las policías militares en los Estados para la preservación del orden público y el desempeño de la policía administrativa del medio ambiente.
Bolivia	Ley Orgánica de la Policía Nacional, Art. 42	Responsabilidades de las Unidades de Orden y Seguridad, incluyendo la seguridad forestal y de vida silvestre.



Tabla 14 Normatividad nacional penal

País	Normativa	Descripción
Colombia	Código Penal de 1980, Art. 242	Sanciones por el ilícito aprovechamiento de recursos naturales, incluyendo la explotación, transporte y comercio de recursos faunicos, forestales, mineros o hidrobiológicos.
Ecuador	Código Orgánico Integral Penal, Art. 256-247	Definiciones y normas de la Autoridad Ambiental Nacional para delitos contra el ambiente y la naturaleza. Sanciones para quien cace, pesque, capture, recolecte, extraiga, tenga, transporte, trafique, se beneficie, permute o comercialice especímenes o sus partes de flora o fauna silvestre de especies amenazadas, en peligro de extinción y migratorias.
Perú	Código Penal, Art. 308-B, 308-D y 309	Sanciones por la extracción y el procesamiento ilegal de especies acuáticas. Sanciones por el comercio ilegal de recursos genéticos de especies de fauna silvestre. Formas agravadas y aumento de penas para delitos relacionados con la extracción y el tráfico de especies de fauna silvestre.
Brasil	Ley N.º 9.605/98	Castigo para el delito contra la vida silvestre.
Bolivia	Código Penal, Art. 223	Sanciones por la destrucción o deterioro de bienes del Estado y la riqueza nacional, incluyendo fuentes de riqueza y objetos del patrimonio cultural material boliviano.

7.4

Resultados por país sobre las capacidades institucionales y mecanismos de coordinación relacionados con el control del comercio ilegal de fauna silvestre en aeropuertos

Se llevaron a cabo 60 entrevistas entre 14 actores clave de los países evaluados, incluyendo autoridades ambientales, fuerzas públicas, aduanas, migración, concesionarios, servicios de escala, operadores aeroportuarios y actores no aeroportuarios. Se evaluaron dos aeropuertos por país, excepto en Ecuador,

donde se evaluaron tres aeropuertos. Todos los aeropuertos tienen implementados programas básicos de formación, entre los cuales destacan los programas de articulación de información con autoridades para mejorar la coordinación y eficiencia en la prevención del comercio ilegal de fauna silvestre en los cinco países.



En Colombia se está desarrollando un protocolo específico para aeropuertos, que fortalecerá significativamente las capacidades de prevención y control del comercio ilegal de fauna silvestre, y que puede servir como modelo para otros países de la región. Sin embargo, se identificó la necesidad de mejorar la tecnología de detección en ciertos aeropuertos y de fortalecer la colaboración con entidades internacionales para una mayor eficiencia en el seguimiento y control de casos.



Por otro lado, en Ecuador, aunque los tres aeropuertos evaluados tienen capacitación continua y tecnologías avanzadas de detección, se observó que aún necesita fortalecer la coordinación interinstitucional. Es crucial mejorar la colaboración entre las diferentes agencias gubernamentales y operadores aeroportuarios para optimizar la prevención y el control del comercio ilegal de fauna silvestre.



En el caso de Perú, la alta incidencia de confiscaciones, especialmente en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, muestra un esfuerzo significativo de control, pero también revela que las rutas de tráfico ilegal están muy activas. Es necesario fortalecer las prácticas de coordinación entre agencias y mejorar la inteligencia y seguimiento de estos casos. También se necesita inversión en tecnología avanzada de detección y capacitación del personal.



En Brasil, en los aeropuertos de los estados de Tabatinga y Manaus, aunque hay programas de formación y tecnologías de detección avanzada, el volumen de confiscaciones sugiere la necesidad de controlar mejor las rutas de tráfico y mejorar la cooperación entre autoridades locales e

internacionales. Se identificó una falta de recursos suficientes para abordar el problema de manera efectiva.



Finalmente, en Bolivia, las acciones de control en los aeropuertos, especialmente en el Aeropuerto Internacional de El Alto, han sido efectivas, pero se requiere fortalecer la colaboración interinstitucional. Es necesario mejorar la inversión en tecnologías de detección y la capacitación del personal para una mayor eficacia en la prevención del comercio ilegal de fauna silvestre.

Además, los países están suscritos a convenios internacionales para la protección de la fauna silvestre, incluyendo la Convención sobre Comercio Internacional de Especies Amenazadas (CITES), la Convención sobre la Conservación de Especies Migratorias (CMS), el Tratado de Cooperación Amazónica (TCA) y el Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB). Estos acuerdos buscan regular el comercio y conservar las especies y sus hábitats, promoviendo la cooperación y acciones coordinadas para combatir el comercio ilegal de fauna silvestre. Los convenios facilitan la colaboración transfronteriza, el intercambio de información y las mejores prácticas, permitiendo una respuesta más coordinada y efectiva frente a este desafío global.



7.4.1 Colombia

- **Autoridad ambiental y conexas**

Se revisó información secundaria y se validó mediante una entrevista con la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca (CVC).



Tabla 15 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la autoridad ambiental en Colombia

Ítem	Hallazgo
Marco normativo	Colombia tiene un marco normativo que incluye aspectos civiles y penales con relación al tráfico de fauna silvestre.
Alcance de acciones de control	Las acciones de control aplicadas por la CVC abarcan pasajeros, equipajes facturados, carga aérea y correo, reflejando una estrategia de control comprensiva.
Recopilación de información	Se recopila información frente a los posibles casos de comercio ilegal de fauna silvestre en el Acta Única de Control al Tráfico de Flora y Fauna Silvestre y esta información es enviada al Ministerio de Medio Ambiente para la recopilación de la data relacionada en las diferentes regiones de país.
Acuerdos con entidades relevantes	Existe una articulación periódica con entidades como el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), la DIAN y la Policía Nacional para definir acciones conjuntas.
Capacitación en análisis de imágenes escaneadas	Se han desarrollado alianzas con entidades no gubernamentales como WCS para el desarrollo de capacitaciones relacionadas con la detección de posibles casos sospechosos de comercio ilegal de fauna silvestre.
Capacitación en detección e identificación; capacitación CITES	Solo algunos funcionarios han recibido un nivel básico de capacitación, lo que refleja una necesidad de mejorar en esta área. Sin embargo, los funcionarios tienen un nivel avanzado de capacitación en reglamentación CITES.
Directrices para inspección e incautación	No se han emitido directrices a nivel nacional para la inspección de carga/equipajes y la incautación de fauna silvestre. En el aeropuerto de Cali sí existen directrices, la CVC está en contacto constante y apoya las actividades de las empresas de seguridad y de las aerolíneas.
Investigación y muestreo forense	Existe un protocolo específico para la recopilación e investigación de los casos registrados de tráfico ilegal de fauna silvestre, donde se incluye la capacitación y aplicación del muestreo forense en estos casos.
Coordinación con entidades nacionales	No se cuenta con personal suficientemente capacitado y facultado para apoyar en investigaciones posteriores a la incautación.
Seguridad en la cadena de suministro	La CVC no está involucrada en el reconocimiento o validación de operadores económicos autorizados.
Certificación de seguridad aeronáutica	No está involucrada en los procesos de certificación o autorización en materia de seguridad aeronáutica.
Seguridad de la cadena de suministro	Pocas compañías cuentan con personal especializado en seguridad de la cadena de suministro para la detección y realizan evaluaciones de riesgo relacionadas al comercio ilegal de fauna silvestre.
Acuerdos de asistencia mutua	No existen acuerdos para el tratamiento de casos de delitos contra la fauna silvestre.
Mecanismo de reporte institucional	Existe un mecanismo de reportes.

● Fuerza pública

Se recogió información a través de fuentes secundarias y de trabajo previo realizado con funcionarios de la Policía Nacional de Colombia. Las acciones preventivas, de detección y represión son llevadas a cabo por diversas direcciones dentro de la Policía

Nacional, incluyendo la Dirección de Carabineros y Seguridad Rural (DICAR), la Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL (DIJIN), la Policía Fiscal y Aduanera (POLFA) y la Policía ambiental.



Tabla 16 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la fuerza pública en Colombia

Ítem	Hallazgo
Enfoque estratégico	Se cuenta con un enfoque estratégico institucional, donde se tienen unidades especializadas en el tema, como la Policía Ambiental, y dentro de los mismos grupos encargados de Policía Judicial Ambiental, los cuales son los encargados de llevar a cabo las investigaciones referentes a delitos ambientales.
Marco normativo	Existe normativa civil, administrativa y penal aplicable, como Cod. Penal, Ley 2111 del 2021; Constitución Política de 1991 Art. 8, 80, 79; Decreto Ley 2811, de 1974; Decreto 1076 del 2015; Ley 1333 del 2009; Ley 2111 del 2021.
Implementación Normativa	Procedimientos de control y personal específico en aeropuertos.
Alcance de Control	La normativa aplica a todo el territorio nacional; sin embargo, no prescribe acciones específicas en transporte aéreo con relación a la temática.
Unidad de Inteligencia	Se cuenta con una unidad de inteligencia para atender los casos de comercio ilegal; sin embargo, no se cuenta con indicadores de riesgo actualizados sobre fauna silvestre.
Recopilación de Información	Utiliza la plataforma "Sistema de Información para la Seguridad y Convivencia Ciudadana" (SISC), la cual es un sistema integral diseñado para recopilar, analizar y compartir información relacionada con varios tipos de delitos, incluyendo el comercio ilegal de fauna silvestre. Esta plataforma permite a la policía gestionar y acceder a datos en tiempo real, por lo que facilita la toma de decisiones y la coordinación entre distintas unidades y agencias. Además, para casos específicos de tráfico ilegal de fauna silvestre, la Policía Nacional puede acceder a redes y bases de datos internacionales a través de la cooperación con INTERPOL y la Organización Mundial de Aduanas, utilizando plataformas como el I-24/7 de INTERPOL, que proporciona un canal seguro para el intercambio de información criminal entre las fuerzas policiales de diferentes países.
Perfiles de riesgo	El sistema de perfiles de riesgo es manejado principalmente por la Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL (DIJIN) y la Policía Fiscal y Aduanera (POLFA), dos entidades dentro de la Policía Nacional que tienen competencias específicas en la lucha contra delitos transnacionales y de orden fiscal y aduanero. Estas direcciones trabajan en estrecha colaboración con otras agencias gubernamentales, como la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para asegurar una respuesta integral y efectiva. Además, la información recogida y analizada se comparte con agencias internacionales a través de plataformas de intercambio de información seguras proporcionadas por organizaciones como INTERPOL y la Organización Mundial de Aduanas. Esto permite una colaboración efectiva y la implementación de acciones coordinadas en múltiples jurisdicciones para combatir el tráfico de fauna silvestre a nivel global. Se utilizan perfiles de riesgo; sin embargo, estos no son actualizados con regularidad.
Herramientas de detección	Parte del personal recibe capacitación, pero sin habilidades específicas en fauna silvestre. Selección basada en perfil de riesgo para escaneo obligatorio. Selección basada en la forma de vestimenta: abundante, con varias capas de ropa. Nivel medio de capacitación en detección e identificación. Unidad K9 presente, pero actualmente sin perros ni guías especializados para la detección de fauna silvestre en el aeropuerto de la ciudad de Cali.





Procedimientos operativos estándar (SOP)	No se han desarrollado SOP para inspección e incautación.
Protocolo posterior a la incautación	Protocolo existente aplicado en su totalidad, el cual se está actualizando; sin embargo, la aplicación de este protocolo está a cargo de la autoridad ambiental.
Investigación	Capacitación insuficiente del personal de entidades nacionales. Capacitación limitada en muestreo forense sin recolección regular de muestras. Uso del sistema I-24/7 de INTERPOL, un sistema global de comunicación seguro que permite a las fuerzas policiales de los Estados miembros de INTERPOL compartir información crítica y acceso a bases de datos de delincuencia. Este sistema es esencial para el intercambio de información sobre sospechosos y actividades ilegales relacionadas con el tráfico de fauna silvestre.
Acuerdos de asistencia mutua	Existen algunos acuerdos, pero es necesaria mayor implementación de estos.
Acceso a organizaciones internacionales	Colombia es miembro activo de organizaciones como INTERPOL, la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC). La membresía en estas organizaciones permite a la Policía Nacional acceder a plataformas de intercambio de información, participar en programas de capacitación y colaborar en operaciones internacionales.

● Aduana

La información recolectada de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) de Colombia se obtuvo de información secundaria oficial de la entidad.

Tabla 17 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la aduana en Colombia

Ítem	Hallazgo
Enfoque estratégico	Se enfoca en la gestión y supervisión de tributos nacionales y regulaciones aduaneras, asegurando el cumplimiento de normativas para prevenir el comercio ilegal de fauna silvestre.
Marco normativo	La DIAN opera bajo el estatuto aduanero y la CITES.
Implementación normativa	La DIAN aplica estrictamente las partidas arancelarias y las normativas de la CITES para controlar el comercio de fauna silvestre.
Alcance de control	Tiene presencia en todo el territorio nacional, permitiendo una supervisión efectiva de las mercancías que entran y salen del país.
Unidad de inteligencia	Implementa técnicas de valoración aduanera según el Acuerdo sobre Valoración de la OMC para identificar inconsistencias en la documentación.
Recopilación de información	A través de consultas y resoluciones anticipadas, la DIAN aclara la normativa aplicable y cómo interpretarla en casos específicos relacionados con el comercio de vida silvestre.
Perfiles de riesgo	Utiliza técnicas de valoración aduanera para identificar productos que podrían ser indicativos de tráfico ilegal.
Herramientas de detección	Inspección de cargas, equipajes y otros tipos de contenedores con herramientas avanzadas como sistemas de escáner.





Procedimientos operativos estándar (SOP)	Tiene autoridad para retener, decomisar o declarar en estado de abandono mercancías sospechosas.
Protocolo posterior a la incautación	Ejecuta procedimientos administrativos para el manejo adecuado de mercancías sospechosas.
Investigación	El personal de la DIAN está capacitado y facultado para apoyar investigaciones en colaboración con entidades como la Policía Fiscal y Aduanera (POLFA) y la Policía Nacional.
Acuerdos de asistencia mutua	Facilita el intercambio seguro de información a nivel internacional, trabajando con organizaciones como INTERPOL, OMA, UNODC y RILO.
Acceso a organizaciones internacionales	Colaboración con organizaciones internacionales para seguir el rastro y coordinar esfuerzos a nivel transnacional.

● Migración

La información presentada por Migración Colombia corresponde a fuentes secundarias oficiales de la entidad.

Tabla 18 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la autoridad de migración en Colombia

Ítem	Hallazgo
Enfoque estratégico	Se enfoca en la verificación y control de documentos, inspección de equipajes e interrogación de pasajeros para prevenir el comercio ilegal de fauna silvestre.
Marco normativo	Colombia opera bajo la legislación nacional relacionada con el control migratorio y la prevención del tráfico ilegal de fauna silvestre.
Implementación normativa	Aplica normativas de verificación documental y de inspección para asegurar el cumplimiento de las leyes contra el comercio ilegal de fauna.
Alcance de control	Tiene presencia en todos los puntos de entrada y salida del país, incluyendo aeropuertos internacionales.
Unidad de inteligencia	Colabora con las autoridades ambientales para realizar inspecciones conjuntas y controlar el tráfico ilegal de fauna.
Recopilación de información	Realiza campañas de sensibilización y capacitación para su personal sobre la identificación de fauna silvestre y las normas para su transporte.
Perfiles de riesgo	Identifica perfiles de riesgo mediante la verificación documental y el análisis de patrones de viaje.
Herramientas de detección	Utiliza técnicas de inspección de equipajes y de interrogación de pasajeros para detectar el comercio ilegal de fauna silvestre.
Procedimientos operativos estándar (SOP)	No se cuenta con procedimientos para la retención y manejo de fauna silvestre encontrada durante las inspecciones.
Protocolo posterior a la incautación	No se sigue protocolos establecidos para el manejo y traspaso de fauna silvestre incautada a las autoridades competentes.
Investigación	Colabora en investigaciones con las autoridades ambientales y la Policía Nacional.
Acuerdos de asistencia mutua	Intercambia información y trabaja en conjunto con autoridades ambientales, la Policía Nacional y empresas aeroportuarias.
Acceso a organizaciones internacionales	Facilita el intercambio de información con organizaciones internacionales para combatir el comercio ilegal de fauna silvestre.



● **Aviación civil**

La información suministrada por la Autoridad de Aviación Civil (Aerocivil) de Colombia fue obtenida por fuentes secundarias oficiales de la entidad.

Tabla 19 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la autoridad de aviación civil en Colombia

Ítem	Hallazgo
Área de enfoque estratégico	No se cuenta con un programa estructurado en Aerocivil para abordar específicamente el comercio ilegal de fauna silvestre.
Uso de información de inteligencia	No se emplea la información de inteligencia para actualizar los indicadores de riesgo ni para inspecciones relacionadas con la fauna silvestre.
Registro de casos de tráfico de fauna	Inexistencia de un registro histórico o sistemático sobre casos de tráfico de fauna; solo se menciona un caso anecdótico sin registros formales.
Colaboración para la determinación de indicadores de riesgo	No existe colaboración formal con otras entidades para manejar los indicadores de riesgo relacionados con delitos de fauna silvestre.
Capacitación para análisis de imágenes escaneadas	Funcionarios con capacitación básica insuficiente para reconocer patrones específicos de tráfico ilegal de fauna silvestre.
Capacitación en detección e identificación de comercio ilegal	Falta de capacitación especializada para el personal en detección e identificación de comercio ilegal de fauna silvestre.
Protocolo de colaboración en investigación	Ausencia de un protocolo para la colaboración en investigaciones posterior a la incautación a nivel de aeropuerto.
Certificación y autorización de seguridad	Existencia de procesos de certificación o autorización que no se aplican efectivamente para asegurar las cadenas de suministro.
Involucración de Autoridad Ambiental en seguridad de aviación	No hay involucración de la Autoridad Ambiental en procesos de certificación o autorización en seguridad de la aviación.
Capacidad de inspectores AVSEC	Inspectores AVSEC existentes con capacidad y número insuficientes.
Capacitación regular de inspectores AVSEC	Carencia de programas de capacitación regular sobre tráfico ilegal y delitos contra la fauna silvestre.
Funcionamiento de Comités de Seguridad y Facilitación	Comités establecidos que funcionan de manera ocasional y no operan de forma continua.
Intercambio de información segura	Falta de un sistema para el intercambio seguro de información sobre delitos de fauna silvestre con otras autoridades aeronáuticas internacionales.

● **Concesionario**

La información presentada por los concesionarios del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón en la ciudad de Cali y Prosegur del Aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo, de la ciudad de Leticia, se obtuvo a partir de fuentes secundarias oficiales de las organizaciones.

Tabla 20 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los concesionarios en Colombia

Ítem	Hallazgo
Enfoque estratégico	Los concesionarios en los aeropuertos de Cali y Leticia se enfocan en la capacitación del personal, inspecciones, uso de tecnología y colaboración con autoridades para prevenir el comercio ilegal de fauna silvestre.
Marco normativo	Operan bajo la normativa nacional y los acuerdos de concesión con el Gobierno para asegurar el cumplimiento de las leyes contra el comercio ilegal de fauna silvestre.
Implementación normativa	Implementan normativas mediante la capacitación del personal y la realización de inspecciones en aeronaves y equipajes.
Alcance de control	Tienen un alcance de control en los aeropuertos de Cali y Leticia, cubriendo todas las áreas operativas y de pasajeros.
Unidad de inteligencia	Utilizan tecnología avanzada como escáneres para identificar actividades ilícitas y colaboran con las autoridades para la detección de riesgos.
Recopilación de información	Recopilan información a través de inspecciones y reportes, colaborando estrechamente con la DIAN y otras autoridades.
Perfiles de riesgo	Desarrollan perfiles de riesgo basados en patrones de tráfico y comportamientos sospechosos observados durante las inspecciones.
Herramientas de detección	Utilizan herramientas avanzadas de detección, incluyendo escáneres y otras tecnologías especializadas.
Procedimientos operativos estándar (SOP)	Tienen procedimientos operativos estándar para la inspección y manejo de casos sospechosos de comercio ilegal de fauna silvestre.
Protocolo posterior a la incautación	Sigue protocolos establecidos para el manejo posterior a la incautación de fauna silvestre, trabajando con autoridades competentes.
Investigación	El personal está capacitado para apoyar investigaciones en colaboración con autoridades ambientales y la Policía Nacional.
Acuerdos de asistencia mutua	Colaboran y comparten información con autoridades locales e internacionales para fortalecer la prevención del comercio ilegal de fauna silvestre.
Acceso a organizaciones internacionales	Facilitan el acceso a información y colaboración con organizaciones internacionales para combatir el comercio ilegal de fauna silvestre.

● Servicios de seguridad aeroportuaria

La información por parte de los servicios de seguridad aeroportuaria fue suministrada por funcionarios de las empresas G4S en el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, en la ciudad de Cali; y Prosegur del Aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo, de la ciudad de Leticia.



© WCS Colombia



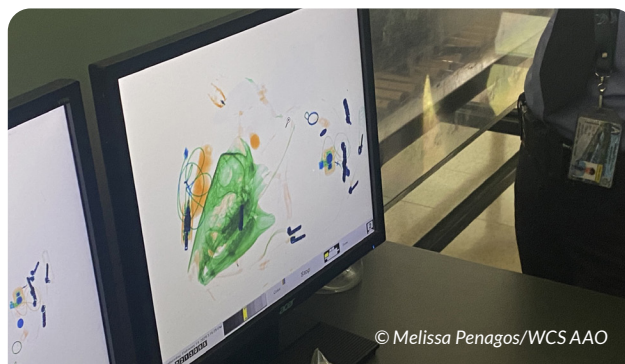
Tabla 21

Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los servicios de seguridad aeroportuarios en Colombia

Ítem	Hallazgo
Enfoque estratégico	Las empresas de seguridad aeroportuaria en los aeropuertos de Cali y Leticia (G4S y Prosegur) se enfocan en el control de acceso, patrullaje, inspecciones y uso de tecnología avanzada para prevenir el comercio ilegal de fauna silvestre.
Marco normativo	Operan bajo la normativa nacional y los acuerdos de concesión con el Gobierno para asegurar el cumplimiento de las leyes contra el comercio ilegal de fauna silvestre.
Implementación normativa	Implementan normativas mediante el control de acceso a zonas restringidas y la realización de patrullajes regulares.
Alcance de control	Tienen un alcance de control en los aeropuertos de Cali y Leticia, cubriendo todas las áreas operativas y de pasajeros.
Unidad de inteligencia	Utilizan tecnología avanzada como escáneres y, en algunos momentos, perros detectores para identificar actividades ilícitas y colaborar con las autoridades para la detección de riesgos.
Recopilación de información	Recopilan información a través de patrullajes e inspecciones aleatorias, colaborando estrechamente con la DIAN y otras autoridades.
Perfiles de riesgo	Desarrollan perfiles de riesgo basados en patrones de tráfico y comportamientos sospechosos observados durante las inspecciones.
Herramientas de detección	Utilizan herramientas avanzadas de detección, incluyendo escáneres y perros detectores.
Procedimientos operativos estándar (SOP)	Tienen procedimientos operativos estándar para la inspección y manejo de casos sospechosos de comercio ilegal de fauna silvestre.
Protocolo posterior a la incautación	Sigue protocolos establecidos para el manejo posterior a la incautación de fauna silvestre, trabajando con autoridades competentes.
Investigación	El personal está capacitado para apoyar investigaciones en colaboración con autoridades ambientales y la Policía Nacional.
Acuerdos de asistencia mutua	Colaboran y comparten información con autoridades locales e internacionales para fortalecer la prevención del comercio ilegal de fauna silvestre.
Acceso a organizaciones internacionales	Facilitan el acceso a información y colaboración con organizaciones internacionales para combatir el comercio ilegal de fauna silvestre.

● Operadores aéreos

Se entrevistó a un funcionario del área de pasajeros de Avianca para la validación de información por parte de operadores aéreos en Colombia.



© Melissa Penagos/WCS AAO



Tabla 22 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por operadores aéreos en Colombia

Ítem	Hallazgo
Enfoque estratégico	A pesar de que desde agosto de 2023 se han implementado actividades para la prevención de peligro aviario que incluyen aspectos ambientales, no hay un programa estructurado por parte de Aerocivil que sea específico para prevenir el comercio ilegal de fauna silvestre en el aeropuerto. La firma de la Declaración de Buckingham demuestra el compromiso de las partes interesadas para prevenir el tráfico de fauna silvestre; sin embargo, aún no cuentan con una política de tolerancia cero al comercio ilegal de fauna silvestre.
Recopilación de información	A pesar de que recopilan información de incidentes, se requiere fortalecer la información colectada y su análisis.
Falta de capacitación	Pocos funcionarios no están capacitados para detectar o identificar comercio ilegal de fauna silvestre ni para reconocer patrones de tráfico ilegal mediante equipos de inspección no intrusiva. Sin embargo, se reportó el interés de incluir la temática de forma periódica en los planes de capacitación.
Canales de comunicación deficiente	Hay canales para denunciar actividades sospechosas, pero su efectividad y alcance no están claros. Se reportan al personal del aeropuerto.

- Servicios de escala**

Acerca de los servicios de escala, se obtuvo información secundaria de las organizaciones que prestan este servicio en los aeropuertos Alfonso Bonilla Aragón (Cali) y Alfredo Vásquez Cobo (Leticia).

Tabla 23 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los servicios de escala en Colombia

Ítem	Hallazgo
Enfoque estratégico	Las empresas de servicio de escala en los aeropuertos de Cali y Leticia se enfocan en la capacitación del personal, inspecciones, uso de tecnología avanzada y colaboración con autoridades para prevenir el comercio ilegal de fauna silvestre.
Marco normativo	Operan bajo la normativa nacional y los acuerdos de concesión con el Gobierno para asegurar el cumplimiento de las leyes contra el comercio ilegal de fauna.
Implementación normativa	Implementan normativas mediante la capacitación del personal y la realización de inspecciones en aeronaves y equipajes.
Alcance de control	Tienen un alcance de control en los aeropuertos de Cali y Leticia, cubriendo todas las áreas operativas y de pasajeros.
Recopilación de información	Se desconoce si recopilan información de hallazgos de fauna silvestre en la inspección.
Perfiles de riesgo	Desarrollan perfiles de riesgo basados en patrones de tráfico y comportamientos sospechosos observados durante las inspecciones.
Herramientas de detección	Utilizan herramientas avanzadas de detección, incluyendo escáneres y perros detectores.
Procedimientos operativos estándar (SOP)	Tienen procedimientos operativos estándar para la inspección y el manejo de casos sospechosos de comercio ilegal de fauna.
Investigación	El personal está capacitado para apoyar investigaciones en colaboración con autoridades ambientales y la Policía Nacional.
Acuerdos de asistencia mutua	Colaboran y comparten información con autoridades locales e internacionales para fortalecer la prevención del comercio ilegal de fauna silvestre.



7.4.2 Ecuador

• Autoridades ambientales y conexas

Se analizaron las políticas y acciones de entidades clave como la Dirección Técnica Operativa de San Cristóbal del Parque Nacional Galápagos y la Dirección de Biodiversidad del Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica (MAATE).

Tabla 24 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la autoridad ambiental en Ecuador

Ítem	Hallazgo
Marco normativo e implementación	Dirección Técnica Operativa de San Cristóbal de la Dirección del Parque Nacional Galápagos: Existen marcos normativos en los ámbitos administrativo y penal, pero hay una limitación de personal dedicado a su aplicación, lo que limita la implementación efectiva de controles. Dirección de Biodiversidad - Ecuador: Se observa un marco normativo integral que incluye los ámbitos civil, administrativo y penal.
Articulación y colaboración interinstitucional	La coordinación entre las autoridades a nivel nacional, regional y local es clave. A nivel nacional, es esencial continuar fortaleciendo una sinergia operativa entre el MAATE, la DGAC y AGROCALIDAD. Regionalmente, se requiere una alineación efectiva entre las direcciones provinciales del MAATE. Localmente, la colaboración efectiva entre las autoridades territoriales es necesaria para ejecutar las normativas de manera uniforme y cohesiva. Dirección Técnica Operativa de San Cristóbal de la Dirección del Parque Nacional Galápagos: al momento del levantamiento de información para este análisis, se encontraba en proceso de elaboración el “Protocolo de Acción ante posible caso de TVS” en el Aeropuerto de Cristóbal, enfocado en la prevención y combate al tráfico de vida silvestre en aeropuertos, , el cual se espera facilite la investigación y procesamiento de los delitos contra la fauna silvestre. Dirección de Biodiversidad – Ecuador: La colaboración actual entre entidades nacionales es reconocida pero insuficiente, destacando la necesidad de aumentar la inversión en personal y recursos que fortalezcan las capacidades para investigar y procesar eficazmente los delitos asociados. Se reconoce que la entidad tenía actividades de fortalecimiento de capacidades posteriores al levantamiento de información.
Capacitación y conocimiento	La alta rotación del personal y la capacitación insuficiente, especialmente en el análisis de imágenes y perfilamiento, limitan la detección del comercio ilegal de fauna silvestre. Dirección Técnica Operativa de San Cristóbal de la Dirección del Parque Nacional Galápagos: En el momento de levantar información, se reportó una brecha en la capacitación para la detección e identificación del comercio ilegal de fauna silvestre; sin embargo, tenían programado el inicio del fortalecimiento de capacidades para inicios del 2024. Dirección de Biodiversidad – Ecuador: A pesar de que algunos funcionarios poseen una capacitación básica, es necesario un programa de capacitación y actualización constante en temas de CITES y reconocimiento de patrones de tráfico ilegal de fauna silvestre.



Procesos y cumplimiento	Dirección Técnica Operativa de San Cristóbal de la Dirección del Parque Nacional Galápagos: Se observa una falta de mecanismos de denuncia de casos sospechosos relacionados al comercio ilegal de fauna silvestre. Dirección de Biodiversidad – Ecuador: Existen ciertos mecanismos para el reporte de actuaciones antiéticas y verificaciones de antecedentes judiciales, lo que indica un nivel de cumplimiento normativo y ético institucional.
Protocolos y herramientas	En el momento del levantamiento de información no existían procedimientos estandarizados para la inspección de cargas y equipajes que faciliten la detección del comercio ilegal de fauna silvestre, pero se encontraban en proceso de elaboración. Se carece de tecnología avanzada y suficiente personal capacitado para el análisis eficaz de imágenes escaneadas que podrían revelar comercio ilegal de fauna silvestre.

• Fuerza pública

A través de entrevistas y análisis documental se identificó que la Unidad Nacional de Policía de Protección del Ambiente (UPMA) cuenta con personal dedicado a la gestión de estos controles, apoyados por un marco normativo que abarca aspectos administrativos y penales, incluyendo legislaciones específicas para la protección de la biodiversidad. En el momento del levantamiento de información, se identificó que enfrentaban desafíos como la falta de una Unidad de Inteligencia Especializada y la

necesidad de fortalecer la capacitación y la recopilación de información; sin embargo, la Unidad fue creada posteriormente y tiene un alcance a nivel nacional en el tema de delitos ambientales, incluyendo aeropuertos. Estos elementos son cruciales para mejorar la eficacia en la lucha contra el tráfico ilegal, sugiriendo la necesidad de invertir en recursos y actualizar los procedimientos y sistemas de manejo de riesgos para responder adecuadamente a esta problemática.

Tabla 25 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por las fuerzas públicas en Ecuador

Ítem	Hallazgo
Enfoque estratégico en comercio ilegal de fauna	Existe personal en la entidad que gestiona los controles sobre el comercio ilegal de fauna silvestre, especialmente en las Galápagos, donde la protección es mayor.
Normativa y aplicación	El marco normativo incluye aspectos administrativos y penales, con leyes específicas para la región de las Galápagos y leyes ambientales y de pesca a nivel nacional. Hay procedimientos y personal específico para la aplicación de controles normativos en los aeropuertos, aunque se identifican retos y se ve la necesidad de fortalecer la capacitación.
Inteligencia	No existe una unidad de inteligencia dedicada al comercio ilegal de fauna en el aeropuerto al momento de levantar la información, pero esta estaba en proceso de creación a nivel nacional. No se utiliza información de inteligencia para actualizar indicadores de riesgo ni se realizan inspecciones relacionadas con fauna silvestre. La información de inteligencia sobre el comercio ilegal de fauna silvestre no se comparte de manera eficiente con las entidades de control en el aeropuerto.
Recopilación de información	Existe una práctica establecida para recopilar información sobre detecciones de comercio ilegal de fauna silvestre, en colaboración con otras entidades.
Manejo del riesgo	No hay un sistema automatizado para la creación de perfiles de riesgo del comercio ilegal de fauna silvestre, aunque hay planes de trabajar en ello. Algunos indicadores de riesgo se usan para crear perfiles, pero no se actualizan con regularidad.



● Aduana

Para el caso de la información recolectada a partir de la entrevista con el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), se ha implementado un Sistema Electrónico de

Despacho (ECUAPASS), el cual ha mejorado sus procesos de despacho, aunque aún enfrenta desafíos significativos por la falta de integración con sistemas de control de permisos CITES.

Tabla 26 Resultados de la recolección y validación de la información provista por la aduana en Ecuador

Ítem	Hallazgo
Sistema Electrónico de Despacho (ECUAPASS)	Está en pleno uso, lo cual es positivo, pero no está integrado con un sistema de control de permisos CITES, lo que representa una oportunidad de mejora significativa. Es importante que, mediante el uso de estos sistemas tecnológicos, se involucre a la autoridad ambiental nacional.
Inteligencia y análisis de riesgo	La entidad carece de una unidad de inteligencia y de un sistema para realizar perfiles de riesgo de forma automatizada en relación con los delitos contra la fauna silvestre. Además, no se actualizan ni comparten eficientemente los indicadores de riesgo con otras entidades de control, lo que limita la capacidad de respuesta rápida y eficaz.
Capacitación y equipamiento	A pesar de contar con los equipos de inspección no intrusiva necesarios, hay una falta de capacitación del personal para utilizar eficientemente estos recursos en la detección de tráfico ilegal de fauna silvestre.
Colaboración interinstitucional	La ausencia de comunicación con otras entidades relevantes y la falta de intercambio seguro de información sobre casos de delitos contra la fauna silvestre señalan una necesidad de fortalecer la cooperación interinstitucional. La participación en organismos internacionales como INTERPOL, OMA y RILO es una oportunidad para mejorar la respuesta ante delitos transnacionales.
Cumplimiento y reconocimiento	La entidad dispone de un código de conducta y realiza capacitaciones sobre ética y cumplimiento normativo.

● Migración

La Unidad de Control Migratorio (UCM) reconoce estratégicamente la importancia de la prevención del comercio ilegal de fauna silvestre; sin embargo, existen desafíos debido a la ausencia de una unidad de inteligencia especializada y a las deficiencias en el intercambio de información de inteligencia con otras entidades de control en los aeropuertos. Adicionalmente, la falta de acuerdos interinstitucionales robustos para la revisión y

actualización de indicadores de riesgo, junto con la ausencia de memorandos de entendimiento específicos para delitos contra la fauna silvestre, limita su eficacia operativa. La colaboración con actores clave como el Ministerio de Ambiente, Agua y Transición Ecológica (MAATE) y el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) es crucial para fortalecer su capacidad de acción y cumplimiento en la regulación y protección de la biodiversidad.



Tabla 27 Resultados de la recolección y validación de la información provista por la autoridad de migración en Ecuador

Ítem	Hallazgo
Estrategia y priorización	El comercio ilegal de fauna silvestre se reconoce estratégicamente, pero no hay una unidad de inteligencia especializada en la entidad para enfrentar estos delitos.
Intercambio de información	Existe una deficiencia significativa en el intercambio y manejo de la información de inteligencia relacionada con el comercio ilegal de fauna silvestre. No hay colaboración efectiva con otras entidades de control en el aeropuerto.
Indicadores de riesgo y colaboración interinstitucional	Falta un acuerdo entre entidades para la revisión y actualización de indicadores de riesgo, así como acuerdos de asistencia mutua o memorandos de entendimiento para manejar estos delitos. Articulación de un acuerdo: Ministerio de Ambiente, Agua y Transición Ecológica (MAATE): Para la protección y regulación de la biodiversidad y gestión ambiental. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE): Para controlar la importación y exportación de mercancías, incluidas la fauna silvestre.
Capacitación y cumplimiento	Aunque se llevan a cabo capacitaciones en ética y cumplimiento, hay un vacío en reconocimientos específicos para aquellos involucrados en incautaciones de fauna silvestre.

● Aviación civil

La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de Ecuador enfrenta retos en su lucha contra el comercio ilegal de fauna silvestre, a pesar de tener acuerdos de cooperación que subrayan la importancia de este tema. Los hallazgos indican una implementación limitada de estos convenios, especialmente debido a la falta de uso de información de inteligencia, la ausencia de capacitación específica en reconocimiento de patrones de tráfico ilegal y la carencia

de protocolos efectivos para la investigación posterior a la incautación. Además, se observa una falta de colaboración efectiva con otras entidades relevantes, lo que merma la capacidad de respuesta. Aunque existen comités como el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación y el Comité Nacional de Facilitación, se necesita una mayor especificidad en los temas tratados para asegurar que el comercio ilegal de vida silvestre sea un tema en las discusiones.

Tabla 28 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la aviación civil en Ecuador

Ítem	Hallazgo
Cooperación y acuerdos	El acuerdo o convenio de cooperación existente entre la DGAC con WCS desde agosto de 2023 representa un reconocimiento por parte de la DGAC de Ecuador de la importancia de prevenir el comercio ilegal de fauna silvestre. En el momento del levantamiento de la información, se reportó la limitada utilización de información de inteligencia, insuficiente capacitación específica para el personal en reconocimiento de patrones de comercio ilegal de fauna silvestre, inexistencia de protocolos para la investigación posterior a la incautación y la no colaboración efectiva con otras entidades relevantes, todo lo cual subraya una implementación limitada del convenio en términos prácticos. Sin embargo, se encontraba en proceso de elaboración el "Protocolo para manejo de indicios y/o evidencias relacionadas con infracciones y delitos contra la flora y/o fauna silvestre", construido por Judicatura, Fiscalía, MAATE, UPMA, UNIDCAM, Criminalística, Contraloría, INABIO, Ministerio de la Mujer y Derechos Humanos.





Evaluación de riesgos	La falta de evaluación de riesgos en relación con el comercio ilegal de vida silvestre es una laguna significativa en los protocolos de seguridad.
Capacitación y/o formación específica	La existencia de inspectores responsables de la vigilancia AVSEC o AVSEC-FAL es positiva, pero la insuficiencia en número y nivel de capacitación sobre comercio ilegal de fauna silvestre constituye un desafío.
Comités de seguridad de la aviación	La existencia del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación y el Comité Nacional de Facilitación es positiva. Sin embargo, se requiere especificar qué temas relacionados con el comercio ilegal de vida silvestre se abordan en estos comités. Esto asegurará que las discusiones sean específicas y orientadas a prevenir y combatir eficazmente este delito.
Acciones de ética y cumplimiento organizacional	Las actividades de capacitación y concienciación en ética institucional y cumplimiento normativo, aunque se realizan ocasionalmente, son esenciales para fomentar una cultura de integridad y profesionalismo. La existencia de mecanismos de reporte de actuaciones antiéticas es un paso positivo, pero deben ser complementados con acciones más firmes y sistemáticas para prevenir la corrupción y promover la integridad.

● Concesionario

Los concesionarios evaluados fueron Corporación Quiport S. A., concesionario del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito; y Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA), concesionario del Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo de Guayaquil.

Tabla 29 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los concesionarios en Ecuador

Ítem	Hallazgos
Enfoque estratégico	Corporación Quiport S. A.: cuenta con un convenio con WCS para fortalecer la planeación estratégica frente a la prevención del comercio ilegal de fauna silvestre.
Recopilación de información	Las entidades no recopilan información sobre comercio ilegal de fauna silvestre, lo que dificulta realizar un análisis de tendencias y diseñar estrategias de mitigación efectivas. Corporación Quiport S.A.: Es necesario fortalecer la articulación con la fuerza pública con el fin de realizar una recopilación de información efectiva frente al comercio ilegal de fauna silvestre. Se reconoce que posteriormente al levantamiento inicial de información, el concesionario centró esfuerzos en fortalecer estas acciones, incluyendo un convenio con WCS. Terminal Aeroportuaria de Guayaquil: No se implementa ningún sistema de recopilación de información, no es de su competencia.
Protocolos de investigación y seguimiento	No se cuenta con protocolos de investigación y seguimiento del comercio ilegal de vida silvestre.
Comunicación y colaboración	A partir del 1 de abril, el aeropuerto de la ciudad de Quito ha implementado mensajes preventivos frente el comercio ilegal de fauna silvestre. Corporación Quiport S.A.: Se han establecido canales de comunicación específicos para fortalecer la lucha contra el comercio ilegal de fauna silvestre, aprovechando la cooperación internacional y las plataformas establecidas por organismos globales. El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) facilita el intercambio de mejores prácticas entre las autoridades ambientales a nivel mundial. Además, Interpol y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) proporcionan protocolos estandarizados para el intercambio de información sobre delitos ambientales. La Red de Aplicación de la Ley Ambiental (ENFORCE) y la Red de Justicia Penal para el Medio Ambiente (EJN) ofrecen estructuras robustas para la colaboración entre las fuerzas del orden y el sector judicial. Localmente, la firma de un convenio con WCS y la Corporación Quiport en Ecuador refuerza esta red de comunicación, permitiendo un enfoque coordinado y efectivo para prevenir y sancionar el comercio ilegal de vida silvestre. Adicionalmente, el acuerdo incluye a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMOP), el Fondo Ambiental y la Secretaría de Ambiente, facilitando la articulación a nivel municipal.





Comités y unidades conjuntas	Los dos concesionarios cuentan con comités de seguridad y facilitación.
Responsabilidad en cumplimiento de legislación	Es necesario colaborar estrechamente con las autoridades de control como la aduana y la policía ambiental para reforzar el cumplimiento de la legislación, ya que no se reporta un trabajo conjunto respecto a las medidas implementadas para la mitigación del comercio ilegal de vida silvestre. Actualmente, WCS Ecuador se encuentra fortaleciendo los procesos inteligencia a través de los convenios que tiene firmados con las distintas unidades.
Capacitación y concienciación	No se evidencia capacitación continua referente a esta temática, por lo que es importante desarrollar programas de capacitación continua para el personal del aeropuerto en colaboración con la DGAC, UPMA, MAATE y otros actores involucrados y ONG aliadas.

• Servicio de seguridad aeroportuaria

En Ecuador, la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales (EPMSA) lidera la prestación de servicios de seguridad aeroportuaria bajo la regulación de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC).

Tabla 30

Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los servicios de seguridad aeroportuaria en Ecuador

Ítem	Hallazgos
Planeación y alineación estratégica	Active Security Company A. S. C.: No se cuenta con una estrategia que permita enfrentar el comercio ilegal de fauna silvestre, la cual se alinee a los procedimientos establecidos por: • Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna silvestres (CITES): proporciona un marco para garantizar que el comercio internacional de especímenes de animales y plantas silvestres no amenace su supervivencia. • Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): establece normas y métodos recomendados (SARP) para la seguridad de la aviación civil internacional, que pueden incluir directrices para prevenir el comercio ilegal. • Programas nacionales de seguridad aeroportuaria: estos deben incluir protocolos específicos para la detección y el manejo de los especímenes incautados. • Leyes y regulaciones nacionales: el marco legal del país que regula el transporte y la protección de la fauna silvestre debe ser cumplido por todas las operaciones aeroportuarias.
Recopilación de información	No se realiza la recopilación de información sobre el comercio ilegal de fauna silvestre en el transporte aéreo, el cual debería ser desarrollado por el concesionario en alianza con las autoridades pertinentes.
Procedimientos de control	Bajo el convenio existe con los aeropuertos y WCS se han realizado capacitaciones respecto a la detección de casos sospechosos de comercio ilegal de fauna silvestre.
Capacitación y herramientas tecnológicas	Active Security Company A. S. C.: No se incluía el tema de comercio ilegal de fauna silvestre en las capacitaciones en el momento de levantamiento de información, pero se encontraba en gestión su inclusión de forma periódica en sus programas internos de capacitación. No se cuenta con herramientas no intrusivas para la detección de casos sospechosos de comercio ilegal de fauna silvestre. De igual forma, es importante la capacitación del personal para su uso.





Comités y Unidades Conjuntas	Se ha desarrollado el fortalecimiento de capacidades específicas para la prevención del comercio ilegal de vida silvestre, dado el convenio de fortalecimiento de capacidades frente a la prevención de este delito.
Acuerdos y Memorandos	La falta de acuerdos o memorandos para casos de comercio ilegal de fauna silvestre podría reflejar una carencia en la cooperación interinstitucional de forma ágil y efectiva.
Lineamientos	EPMSA: Existe un compromiso con la gestión del comercio ilegal de fauna silvestre, pero es necesario mejorar la recopilación de datos y mejorar la comunicación con las autoridades locales por medio del establecimiento de una ruta clara y efectiva de comunicaciones.
Fortalecimiento de procedimientos	Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A.: Aunque hay personal capacitado y una política de escaneo obligatorio, la entidad no integra el comercio ilegal de fauna silvestre en su estrategia y carece de procedimientos operativos estándar (SOP) que respondan a la mitigación de este delito. Los SOP en el contexto de la aviación y el control del comercio ilegal de fauna silvestre no son responsabilidad exclusiva de las autoridades aeronáuticas. Aunque estas autoridades juegan un papel crucial en la definición de lineamientos y aseguramiento del cumplimiento de los estándares de seguridad, los SOP son responsabilidad de cada entidad que opera dentro del aeropuerto. Esto incluye aerolíneas, operadores de terminales, empresas de seguridad y otros servicios de apoyo que deben desarrollar sus propios SOP en consonancia con las regulaciones aeronáuticas nacionales e internacionales y las mejores prácticas de la industria. La colaboración entre estas entidades y las autoridades aeronáuticas es esencial para garantizar una gestión efectiva y coherente.



● Operadores aéreos

En la evaluación de los operadores aéreos en Ecuador, se observó un enfoque variado en el manejo del comercio ilegal de vida silvestre. La Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios (EPMSA), operadora del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito, destaca por sus esfuerzos en control, capacitación, colaboración y sensibilización para combatir esta problemática. Similarmente, LATAM Ecuador implementa inspecciones y capacitaciones en sus operaciones, enfocándose tanto en la sensibilización pública como en la colaboración con las

autoridades para mitigar el tráfico ilegal de fauna silvestre y su enfoque a la sostenibilidad. Por otro lado, Equinox Air S. A. S., aunque activo en la cooperación y sensibilización, muestra deficiencias en el desarrollo de procedimientos operativos específicos y en la capacitación especializada, lo que subraya una necesidad de fortalecimiento en estas áreas. Los hallazgos revelan tanto avances como áreas críticas que requieren mejoras, especialmente en la recopilación de información, el desarrollo de SOP específicos y la implementación de sistemas de inteligencia y riesgo más efectivos.



Tabla 31 Resultados de la recolección y validación de la información de los operadores aéreos en Ecuador

Ítem	Hallazgos
Reporte de novedades	El reporte de novedades durante las fases de embarque de pasajeros y carga es una buena práctica. Sin embargo, la falta de recopilación sistemática y el análisis de esta información limita la capacidad de análisis y respuesta.
Estrategia	Existe la necesidad de integrar medidas específicas en la planificación estratégica para combatir el comercio ilegal de fauna silvestre.
Capacitación del personal	La carencia de capacitación en detección e identificación de comercio ilegal de fauna silvestre es una debilidad, especialmente en el personal involucrado en las fases de carga y embarque. San Cristóbal – Galápagos: Ausencia de formación especializada para el personal en el reconocimiento y manejo de casos de comercio ilegal de fauna silvestre. Operación internacional: No se reporta capacitación específica en la detección del tráfico de fauna silvestre. Equinox Air S. A. S.: Algunos empleados han recibido capacitación básica, lo que sugiere un inicio en el desarrollo de competencias, pero esto es aún insuficiente para las necesidades operativas.
Procedimientos operativos estandarizados (SOP)	La existencia de SOP enfocados solo en objetos y mercancías peligrosas limita la cobertura de protocolos de seguridad. Se sugiere desarrollar SOP específicos para la inspección de carga relacionada con fauna silvestre, garantizando que el personal esté debidamente entrenado y equipado. San Cristóbal – Galápagos: Aunque se han desarrollado SOP, su enfoque está limitado a otros aspectos de seguridad, sin cubrir específicamente el comercio ilegal de fauna silvestre. Equinox Air S. A. S.: No se han desarrollado SOP específicos para el tráfico de fauna silvestre, lo que indica un área clave para el desarrollo.
Canal de denuncia	La presencia de un canal de fácil acceso para denunciar actividades sospechosas de delitos contra la fauna silvestre es positiva. Se recomienda promover activamente este canal, mejorar su efectividad y velocidad en la atención a los usuarios y reforzar la importancia de la colaboración ciudadana en la prevención del comercio ilegal de fauna silvestre.
Procedimientos anticipados de información (PLACI y API)	La falta de desarrollo e implementación de procedimientos anticipados de información sobre carga (PLACI) y pasajeros (API) representa una oportunidad para mejorar la colaboración con las autoridades. Se insta a establecer estos procedimientos para fortalecer la prevención del comercio ilegal de fauna silvestre.
Inteligencia y recopilación de datos	San Cristóbal – Galápagos: Faltan procedimientos para recoger y utilizar información de inteligencia que permita identificar y prevenir delitos de fauna silvestre. Operación internacional: No se emplea información de inteligencia para actualizar indicadores de riesgo asociados a la fauna silvestre. No se recopila información sistemática sobre incidentes relacionados con la fauna silvestre, aunque existe un protocolo para reportar incidentes sospechosos a las autoridades. Equinox Air S. A. S.: Carencia de uso de información de inteligencia y falta de recopilación de datos sobre delitos de fauna silvestre.

● Servicios de escala

En el análisis de los servicios de escala en Ecuador, se identificaron carencias en los procedimientos orientados a combatir el

comercio ilegal de vida silvestre. Los hallazgos generales destacan la ausencia de líneas estratégicas claras y la insuficiente recopilación



de datos, lo que subraya la necesidad de integrar estas dimensiones en la planificación estratégica para reforzar las medidas de prevención y detección. A pesar de la verificación de cargas por parte de las UCM y SENA, la falta de inspección adecuada por

parte de Longport Services señala una debilidad. Además, se observa la aplicación de procedimientos operativos estándar no específicamente diseñados para la fauna silvestre y una comunicación ineficaz que requieren de una revisión y mejora integral.

Tabla 32 Resultados de la recolección y validación de la información primaria de los servicios de escala de Ecuador

Ítem	Hallazgos
Hallazgos generales	Líneas estratégicas y recopilación de información: La ausencia de líneas estratégicas específicas y la falta de recopilación de información para delimitar los riesgos asociados al comercio ilegal de vida silvestre indican una oportunidad de mejora. Se recomienda incorporar estas consideraciones en la planificación estratégica para fortalecer la prevención y detección de actividades ilegales. Inspección de carga: La verificación de los contenedores o palets metálicos ULD (elemento unitario de carga) de exportación por las UCM y la SENA es positiva, pero la falta de inspección de carga por Longpairport Services es una debilidad. Procedimientos operativos y comunicación: La aplicación de procedimientos estándar no enfocados en buscar fauna silvestre y la falta de un protocolo de comunicación robusto son áreas de mejora. Se sugiere desarrollar procedimientos específicos para la detección de fauna silvestre y establecer un protocolo de comunicación más efectivo. Capacitación y concientización: Las actividades esporádicas de capacitación y concientización son positivas, pero se requiere especificar y mejorar la formación en relación con el comercio ilegal de vida silvestre.
Talma - San Cristóbal - Galápagos - Ecuador	Herramientas de detección: al momento del levantamiento de información, se observó falta de equipos como escáneres y la falta de capacitación específica para la detección e identificación de comercio ilegal de fauna silvestre. Sin embargo, luego se reportó la reciente movilización de escáneres y la programación de un taller para el fortalecimiento de capacidades en las Galápagos. Líneas estratégicas: Esta entidad no incluye el comercio ilegal de fauna silvestre en sus líneas estratégicas y no utiliza información de inteligencia para actualizar indicadores de riesgo relacionados con delitos de fauna silvestre. No hay procedimientos para recopilar información sobre delitos detectados en el transporte aéreo y no existen capacitaciones específicas sobre detección e identificación de comercio ilegal de fauna silvestre para su personal. Los procedimientos operativos estándar (SOP) están enfocados principalmente en la seguridad de la aviación (AVSEC) y la comunicación sobre actividades sospechosas se realiza verbalmente sin un sistema específico para delitos de fauna silvestre.
General Air (adquirida por Talma) - Ecuador	Capacitaciones: General Air no se enfoca estratégicamente en el comercio ilegal de fauna silvestre y carece de capacitación específica en este ámbito para sus empleados. Sin embargo, se señala que la entidad cumple con las directrices de autoridades competentes y que existen SOP aplicables de manera general.
Longport Services S. A. - Ecuador	Líneas estratégicas y herramientas: No se evidencia la inclusión del comercio ilegal de fauna silvestre dentro de sus líneas estratégicas y no posee un sistema de recopilación de información relacionada con este delito. Los equipos de inspección no intrusiva (NII) están disponibles, pero los empleados no están capacitados para reconocer patrones de tráfico ilegal de fauna silvestre.
Aronem - Ecuador	Líneas estratégicas y herramientas: No tiene un enfoque estratégico para combatir el comercio ilegal de fauna silvestre y no emplea información de inteligencia para actualizaciones de indicadores de riesgo. No hay registros de delitos relacionados con la fauna silvestre, aunque se dispone de escáneres modernos y suficientes en el aeropuerto. El personal no está específicamente capacitado en la identificación de comercio ilegal de fauna silvestre.



● Actores relacionados con actividades no aeroportuarias

Se observa una falta generalizada de procedimientos específicos y formación en la detección y reporte del comercio ilegal de vida silvestre. Aunque el personal de agencias de viaje, establecimientos comerciales, servicios de embalaje, limpieza y transporte en los

aeropuertos de Quito, Guayaquil y San Cristóbal posee las credenciales adecuadas, predominan las deficiencias en el conocimiento de las rutas de comunicación sobre incidentes sospechosos y una limitada sensibilización sobre la legislación de fauna silvestre.

Tabla 33

Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por actores no relacionados con actividades aeroportuarias en Ecuador

Servicio	Mariscal Sucre (Quito)	José Joaquín de Olmedo (Guayaquil)	San Cristóbal
Agencia de viaje (Quito Turismo - Tecnoviajes LTN)	Solo personal operativo con credenciales. No se informa sobre legislación de fauna silvestre. No se comunica sobre actos ilegales de fauna. Revisión de antecedentes laborales en hoja de vida.	Solo personal operativo con credenciales. Información limitada sobre legislación de fauna silvestre. Comunicación verbal para reportar incidentes. Revisión de antecedentes durante entrevista y consulta judicial.	-
Establecimiento de comercio (Amazonia Café - Britt Shop)	Solo personal operativo con credenciales. Participación en programa de capacitaciones. No hay procedimientos para actos ilegales de fauna. Consulta de antecedentes judiciales completa.	Solo personal operativo con credenciales. Participación en programa de capacitaciones. No hay procedimientos para actos ilegales de fauna. Revisión directa durante entrevista y consulta de antecedentes judiciales.	-
Embalaje de equipaje (Secure Wrap)	Personal operativo con credenciales. Inspección visual de que el equipaje no esté dañado. No hay procedimientos para comunicar sobre actos ilegales de fauna. Consulta de antecedentes judiciales.	Personal operativo con credenciales. Inspección visual de que el equipaje no esté dañado. Comunicación con personal de TAGSA si hay novedades. Consulta de antecedentes judiciales.	-
Servicio de limpieza (Hanaska Facilities - ECOMAG S. A.)	Personal operativo con credenciales. Participación en programa de capacitaciones. Procedimientos de inspección visual previa a la limpieza. Comunicación verbal para reportar incidentes sospechosos. Consulta de antecedentes judiciales.	Personal operativo con credenciales. Reciben boletines informativos y comunicación verbal con Quiport. Procedimientos de inspección visual previa a la limpieza. Comunicación verbal para reportar incidentes sospechosos. Consulta de antecedentes judiciales.	Personal operativo con credenciales. Reciben boletines informativos del aeropuerto. Procedimientos de inspección visual previa a la limpieza. Comunicación verbal para reportar incidentes sospechosos. Consulta de antecedentes judiciales.
Servicio de transporte (Taxi Express Galápagos - M&M Turismo)		Personal operativo con credenciales. Reciben boletines informativos del aeropuerto. Comunicación verbal para reportar incidentes sospechosos. No se realiza consulta de antecedentes judiciales.	Personal de supervisión con credenciales. Reciben boletines informativos del aeropuerto. Comunicación verbal al personal aeroportuario. No se efectúan revisiones de antecedentes para comercio ilegal de fauna silvestre.



7.4.3 Perú

Para el análisis en este país, se evaluó la información levantada por área y provista por distintos actores clasificados en cuatro (4) grupos:

- Entidades públicas que controlan el comercio ilegal de fauna silvestre.
- Entidades operativas del transporte aéreo en zona restringida y zona estéril del aeropuerto.
- Entidades públicas que controlan el movimiento de pasajeros y mercancías.
- Entidades no aeronáuticas en zona pública del aeropuerto.

• Legislación y procedimientos

Tabla 34

Resultados de la recolección y validación de la información suministrada por los actores sobre legislación y procedimientos en Perú

Ítem	Hallazgos
Entidades públicas que controlan el comercio ilegal de fauna silvestre	El comercio ilegal de fauna silvestre es pasible de sanción administrativa y penal. En el primer caso, la competencia directa recae en la ARFFS (especies no CITES) y el SERFOR (especies CITES)^a; en tanto, en el segundo caso, el Ministerio Público es titular de la acción penal. La PNP brinda apoyo y actúa en coordinación con las autoridades mencionadas. Ello es sin perjuicio del apoyo que deben brindar otras entidades (p. e. SUNAT), con ocasión de detectar presuntos casos de tráfico ilegal de fauna silvestre durante el ejercicio de sus propias competencias, debiendo comunicar tales hechos a las autoridades ambientales para su actuación. El SERFOR y la ARFFS no disponen de un procedimiento específico para el control de fauna silvestre, por lo que la ATFFS Lima precisó que utiliza como referencia uno aplicable a madera^b y que se encuentra en trámite la aprobación de lineamientos para la supervisión de exportaciones CITES. Si bien cuentan con personal especializado, este resulta insuficiente^c. La GERFOR precisó que viene gestionando con aduanas un espacio (puesto de control) en el aeropuerto de Iquitos, tal como el que cuenta la ATFFS Lima en el AIJCH y que es considerado un puesto de control estratégico desde el 21/12/23^d. Respecto a las acciones informativas dirigidas a los usuarios, en el AIJCH se comparten afiches ubicados en el puesto de control de la ATFFS Lima y esta absuelve las consultas previas efectuadas por los/as usuarios/as. Asimismo, la ATFFS Lima señala que realiza acciones orientativas dirigidas a agentes de carga y transporte, lo que espera complementar con capacitaciones en el futuro. En el caso de Loreto, solo hay afiches y el mural presentado en el 2023^e se encuentra cubierto. La expectativa es incrementar las acciones informativas con la instalación del nuevo puesto de control. Cabe indicar que las capacitaciones sobre comercio ilegal de fauna silvestre son brindadas por las autoridades competentes. De ahí que la Estrategia Nacional (ENRTIFS) prevea acciones de sensibilización y de fortalecimiento de capacidades, aunque con un bajo avance al 2021^f. Asimismo, existe un Plan de Desarrollo de Capacidades a nivel nacional^g, el cual incluye actores relevantes y se esperaría que, dentro de estos, se entrene a actores de aeropuertos de forma periódica. Adicionalmente, se han registrado capacitaciones con el apoyo de la sociedad civil ("Taller para fortalecer la detección e inspección de fauna silvestre en el Aeropuerto Internacional de Loreto" en el 2022^h y otra en el 2023 con WCS).



Entidades públicas que controlan el movimiento de pasajeros y mercancías	Al no tener competencia directa en el control del comercio ilegal de fauna silvestre, no cuentan con normativa o protocolos específicos sobre la materia, a excepción de la SUNAT, que prevé los pasos a seguir ante indicios de tráfico ilícito de mercancías con ocasión de sus acciones de control y en cuyo caso se dispone que coordine con autoridades competentes como SERFORⁱ. En contraste, la DGAC ha establecido una serie de medidas de corte preventivo y de control respecto a la lista de artículos prohibidos en la ZSR, los cuales solo se circunscriben a aquellos artículos que pueden ser usados para cometer un acto de interferencia ilícita^l.
Entidades operativas de transporte aéreo en zona restringida y zona estéril del aeropuerto	Al no tener competencia en el control del comercio ilegal de fauna silvestre, no consta dicha materia en sus líneas estratégicas institucionales. Solo se rigen por la normativa aeronáutica. Sin perjuicio de ello, ambos operadores aéreos mencionan que existe comunicación visual relacionada en el aeropuerto sobre la legislación del comercio ilegal de fauna silvestre, pero sin precisar cuál. De otro lado, Talma - Servicio al Pasajero (Lima) advirtió como una oportunidad que la DGAC incluya a la fauna silvestre en la lista de artículos prohibidos, a fin de que pueda formar parte del protocolo de atención al pasajero (por ejemplo, preguntas de seguridad sobre si cuenta o no con fauna silvestre) y mensajes de prevención.
Entidades no aeronáuticas en zona pública del aeropuerto	Estos actores son de dimensión empresarial. Su personal cuenta con una tarjeta de identificación. En el caso del AIJCH^k, su vigencia es de 1 o 2 años como máximo, previa charla de sensibilización sobre las medidas de seguridad para la entrega de la identificación permanente y el pago respectivo. En cuanto a las capacitaciones que se reciben del aeropuerto, los entrevistados en el AIJCH señalan que se enfocan en atención al público, procedimientos de emergencia y objetos extraviados, hallazgos de fauna silvestre.

Notas. ^aSi bien acorde con la Opinión Legal N.º D000016-2021-MIDAGRI-SERFOR-OGAJ, “corresponde a la Dirección de Control de la Gestión del Patrimonio Forestal y de Fauna Silvestre de la Dirección General de Gestión Sostenible de Patrimonio Forestal y de Fauna Silvestre [del SERFOR] ejercer las funciones de control, supervisión, fiscalización y sanción de los exportadores, importadores, reexportadores de especímenes o productos o subproductos forestales y de fauna silvestre”, a la fecha el control de las especies No CITES sigue a cargo de la ARFFS correspondiente. ^b“Protocolo de Control Forestal Maderable en el Transporte Terrestre”, aprobado por Resolución de Dirección Ejecutiva N.º D000031-2021-MIDAGRI-SERFOR-DE. ^cPor ejemplo, la ATFFS Lima cuenta con solo una persona para el trabajo de campo en el aeropuerto; en tanto, la GERFOR, con 2 a 3 personas. En ambos casos, el personal es insuficiente para lograr una rotación completa. ^dServicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre - SERFOR (20 de abril de 2023). ^eWCS (3 de marzo de 2023). ^fSERFOR (4 de noviembre de 2021). ^gSerfor (12 de abril de 2021). ^hSPDA (9 de junio de 2022). ⁱSUNAT (1 de diciembre de 2018). ^jDirección General de Aeronáutica Civil (22 de marzo de 2023). ^kLima Airport Partners – LAP (1 de diciembre de 2018).





Operaciones y procedimientos

Tabla 35

Resultados de la recolección y validación de la información suministrada por los actores sobre operaciones y procedimientos en Perú

Ítem	Hallazgo
Entidades públicas que controlan el comercio ilegal de fauna silvestre	Sistema de Declaración Aduanera Electrónica No se utiliza un sistema electrónico de control de permisos CITES en el aeropuerto en la medida que los permisos CITES se emiten aún en físico y, para corroborar su veracidad, la aduana se comunica directamente con el SERFOR. Para tal efecto, el SERFOR ha efectuado una alianza con aduana para intercambiar información sobre fauna silvestre viva (CITES y no CITES). Inteligencia Si bien las entidades y/o áreas que realizan directamente acciones inteligencia no pudieron ser entrevistadas, las autoridades competentes pudieron brindar información generada en el marco de sus competencias. De las entidades entrevistadas, solo la PNP señaló que cuenta con una unidad de inteligencia en el AIJCH, aunque con poco personal y este no se encuentra capacitado en fauna silvestre debido a que no es su especialidad. Es preciso considerar que la Dirección de Medio Ambiente de la PNP actúa a nivel nacional. Todas las entidades entrevistadas recopilan información respecto al comercio ilegal de fauna silvestre que detectan, sin perjuicio de que proceda de una intervención conjunta (GERFOR con aduana, Ministerio Público y PNP) o que pueda beneficiar a las bases de datos de terceros (ATFFS Lima alimenta la base de datos del Ministerio Público y aduana). En contraparte, el Ministerio Público y la Comisaría del AIJCH destacan la necesidad de interoperabilidad de sus bases de datos con las que maneja el SERFOR, a fin de conocer la existencia o no de permisos, antecedentes, etc. Cabe indicar que las ARFFS (ATFFS Lima y GERFOR) cuentan con formatos de registros sobre los procedimientos administrativos sancionadores (iniciados y concluidos)^a, donde se consigna el lugar de intervención (incluidos los aeropuertos) y el origen probable de los especímenes, entre otros. En cuanto a posibles infracciones, el SERFOR registra aquellas que toma conocimiento en su calidad de punto focal de denuncias^b. En el caso del Ministerio Público, se contabilizan las carpetas que ingresan al sistema, por lo que es importante que la ARFFS notifique oportunamente lo que sea de su conocimiento. Respecto a la PNP, el Estado Mayor y Operaciones generan el formato que debe usarse y tienen a su cargo la estadística a nivel nacional. La ATFFS Lima comparte información de inteligencia básicamente con inteligencia aduanera, en tanto la PNP lo hace en el momento de la intervención. GERFOR precisa que inteligencia aduanera solo coordina con SERFOR y que el apoyo de la PNP es con ocasión de las inspecciones que realiza. Perfiles de riesgo Ninguna entidad realiza perfiles de riesgo relacionados al tráfico de fauna silvestre, aunque la ATFFS Lima reconoció que hay un trabajo empírico según los pasajeros y exportadores/importadores, por lo que existe un acuerdo de colaboración con la división de inteligencia aduanera. Las inspecciones a los/as administrados/as se realizan en horario de oficina. El Ministerio Público señaló que cruzan información una vez ocurrido el hecho; es decir, no se actúa de manera preventiva por su limitada capacidad operativa. Asimismo, indicó que se necesita contar con una base de datos única. Además, reconoció la importancia de la autoridad administrativa como primera instancia para determinar la procedencia legal. Por este motivo, aunque no sea obligatorio para formalizar la acusación, siempre requieren que emita el correspondiente informe fundamentado^c.

Escaneo de carga, equipajes y pasajeros

De acuerdo con la normativa de aviación civil, los operadores del aeropuerto son responsables de inspeccionar a los pasajeros y su equipaje de mano; mientras que los explotadores aéreos, de la inspección de los equipajes no acompañados (facturados), carga, correo y sus aeronaves^d.

En este contexto, el SERFOR precisó que, si bien cuenta con personal entrenado para el análisis de imágenes escaneadas, esta no es su función, pudiendo apoyar en caso se le contacte. En cuanto a las capacitaciones, señalan que estas requieren reforzarse y que el apoyo de entidades como Talma ayuda con las simulaciones.

Inspección de carga y equipaje

SERFOR precisó que no es su competencia la inspección de la carga y el equipaje, por lo que no cuentan con directrices al respecto. Dada su competencia actual en especies CITES (Sede Central) y no CITES (ATFFS Lima y GERFOR), entendemos que esta afirmación se enmarca en el proceso de inspección general a toda la carga y equipaje que se moviliza en el aeropuerto, a cargo de Securitas S. A. (equipaje de mano) y LONGPORT PERÚ S. A. (bodega) en el AIJCH.

En cuanto a la capacitación recibida para la detección e identificación de comercio ilegal de fauna silvestre, GERFOR indicó que es eventual, mientras que la ATFFS Lima resalta que se enfoca en madera.

Ambas ARFFS coinciden en que no se han capacitado en normativa CITES, en contraste con la Sede Central del SERFOR. La ATFFS Lima precisó que su conocimiento se basa en la formación y experiencia del especialista.

Actualmente, no se cuenta con unidades K9 para detectar fauna silvestre, aunque la ATFFS Lima y la PNP coinciden que ayudarían con la detección. Se han registrado casos de fauna silvestre no detectada por el escáner.

Investigación y enjuiciamiento

El Ministerio Público cuenta con un protocolo^e que establece, entre otros, procedimientos y acciones de coordinación entre las entidades competentes en materia de tráfico ilegal de fauna silvestre. Sin embargo, algunos actores resaltan la importancia de contar con una mayor claridad sobre los roles y la colaboración en la investigación. Como iniciativas, la GERFOR destaca una próxima guía para el control de embarques (SERFOR) y un próximo manual sobre delitos de fauna silvestre (UNODC).

Asimismo, se evidencia la constante interacción entre las autoridades competentes (aunque con personal insuficiente) y, en el caso de la ATFFS Lima, además con actores clave (Talma, almacenes y aerolíneas).

Las personas entrevistadas, en representación de las ARFFS, indicaron que no han sido capacitadas en muestreo forense ni en presentación de pruebas, todo es empírico y la ATFFS Lima se refuerza con especialistas externos. Sin perjuicio de ello, cabe precisar que WCS realizó un taller en técnicas forenses en abril de 2023, que contó con la participación del SERFOR y GERFOR, y desarrolló un diplomado sobre delitos de tráfico entre el 2021 y 2022.

El Ministerio Público se encuentra capacitado en materia procesal, mas no en fauna silvestre; en tanto, la PNP sujeta su accionar en Lima a lo que determine el SERFOR.

Seguridad de la cadena de suministro

La ATFFS Lima indicó que capacita, aunque no periódicamente, a aduanas y al personal de seguridad del aeropuerto (a cargo de uso de escáner y verificación de equipaje de mano y bodega) en temas relacionados con el comercio ilegal de fauna silvestre. Si bien la GERFOR no realiza estas capacitaciones, identifica como una oportunidad un nuevo puesto de control en el aeropuerto para realizarlas.

Todas las entidades coinciden en que cuentan con canales institucionales para la denuncia, siendo la principal vía por celular.

Sistema de Declaración Aduanera Electrónica

Existe un Sistema de Despacho Aduanero (SDA)^f interconectado con la Ventanilla Única de Comercio Exterior^g, en la que participan SERFOR y SENASA respecto a los procedimientos de su competencia. Sin embargo, no existe un sistema electrónico de control de permisos CITES debido a que SERFOR los sigue expidiendo en físico.



Entidades operativas del transporte aéreo en zona restringida y zona estéril del aeropuerto

Inteligencia

SUNAT (aduana) cuenta con una División de Inteligencia Aduanera en la Gerencia de Gestión de Riesgos e Investigaciones de la Intendencia Nacional de Control Aduanero y comparte información de inteligencia con otras autoridades.

Dicha entidad recopila las detecciones de comercio ilegal de fauna silvestre a su cargo, bajo el formato acta de hallazgo^h. En el caso de Migraciones, destacamos que es una causal para la salida obligatoria del país “haber sido sancionado por conducta infractora grave o muy grave en materia ambiental, por la autoridad competente”ⁱ.

Para el ejercicio del control aduanero, aduana emplea principalmente las técnicas de gestión de riesgo para focalizar las acciones de control en aquellas actividades o áreas de alto riesgoⁱ.

Perfiles de riesgo

La transmisión del manifiesto de carga se efectúa por adelantado y de acuerdo con el procedimiento aduanero correspondiente^k.

Inspección de carga y equipaje

SUNAT (aduana) y SENASA cuentan con unidades K9 pero no entrenadas en la detección de fauna silvestre. En el primer caso, se enfoca en el tráfico ilícito de drogas y el tránsito ilegal de divisas (papel moneda)^l; en el segundo, en el control fitosanitario^m.

Seguridad de la cadena de suministro

Existe la certificación OEAⁿ aplicable a los siguientes operadores: importadores, exportadores, almacenes aduaneros, agencias de aduana y empresas del servicio de entrega rápida. A la fecha, existen 200 importadores, 110 exportadores, 10 depósitos temporales, 6 depósitos aduaneros, 47 agentes de aduana y 2 empresas de servicio de entrega rápida^o certificadas. En el proceso de reconocimiento/validación de OEA^o no participa la autoridad ambiental, a diferencia del SENASA^o.

SUNAT (aduana) cuenta con un canal de denuncias^r por el cual, a pesar de no ser de su competencia, podrían canalizarse aquellas actividades sospechosas en materia de fauna silvestre. Durante las entrevistas, se identificó a la SUNAT como un actor clave para canalizar dicho tipo de denuncias; incluso, Aeropuertos del Perú (ADP) resaltó la existencia de un canal de denuncias vía telefónica. Esto cobra relevancia si recordamos que SUNAT cuenta con un procedimiento para comunicar los hallazgos de fauna silvestre a la autoridad competente^s.

Por otro lado, existen procesos de certificación o autorización en materia de seguridad de la aviación, según detalla la DGAC^t. De la revisión de los procedimientos aplicables, no se advierte la participación de las autoridades ambientales.

Respecto al acceso al aeropuerto, las autoridades deben tramitar la correspondiente tarjeta de identificación expedida por el administrador del aeropuerto, conforme a lo detallado líneas arriba.

Inteligencia

No recopilan información sobre detecciones de comercio ilegal de fauna silvestre en el aeropuerto. De haber algo sospechoso, se comunica a la administración o seguridad del aeropuerto.

Aeropuertos del Perú indica que existe un registro interno para las detecciones en los puntos de control, el cual se comparte con la DGAC por temas de AVSEC.

Asimismo, señalan que no realizan inspecciones sobre temas relacionados con fauna silvestre. Cualquier inspección es por disposición de la autoridad competente.

Escaneo de carga, equipajes y pasajeros

Disponen de escáneres en número suficiente en ambos aeropuertos para inspeccionar por temas de seguridad de la aviación.

El personal de seguridad de los aeropuertos no posee entrenamiento en patrones para identificación de fauna silvestre.

Entidades operativas del transporte aéreo en zona restringida y zona estéril del aeropuerto

En el AIJCH, LAP aplica tecnología de tomografía computarizada para todo el equipaje de bodega^a; en tanto, SECURITAS S. A. brinda el servicio de revisión de equipaje de mano y LONGPORT PERÚ S.A. brinda el servicio de inspección de equipajes de bodega por escáner. En el aeropuerto de Iquitos se cuenta con escáner para la inspección del equipaje facturado, operado por Securitas.

Inspección de carga y equipaje

Reportan que ningún funcionario está capacitado en detección e identificación de comercio ilegal de fauna silvestre, a excepción de Securitas S. A. (Lima), que ha recibido pequeñas charlas básicas para identificar fauna silvestre. Esto es importante, dado que han registrado casos de tortugas, loros, etc. como mascotas o con fines de tráfico luego de pasar por rayos x. Respecto al lugar para realizar la inspección, Aeropuertos del Perú indica que se efectúa en el almacén para el caso de la carga; en la zona de Siberia, en el caso de los equipajes; y en el puesto de inspección para el caso del equipaje de mano. Solo se cuentan con procedimientos de inspección relativos a la seguridad de la aviación, no específicos para fauna silvestre.

Seguridad de la cadena de suministro

Aeropuertos del Perú indica que todo el personal requiere de una tarjeta de identificación para acceder a las diferentes zonas del aeropuerto, con una vigencia de 1 a 2 años. Asimismo, indica que las capacitaciones sobre comercio ilegal de fauna silvestre son efectuadas por entidades externas (GERFOR y WCS). Respecto al canal de denuncias, todos los actores señalan que recurren a la administración del aeropuerto y esta a su vez señala, en el caso de Iquitos, que se comunica con aduana por el canal habilitado (vía telefónica). Securitas (Lima) precisa que recurre directamente al SERFOR en caso se encuentre cerca.

Inspección de carga y equipaje

Los servicios de embalaje y limpieza en Iquitos verifican que el equipaje no tenga orificios extraños, liqueos, formas y sonidos extraños. Se registran los hallazgos en una bitácora y se reporta al supervisor. Asimismo, los actores no aeronáuticos, como los servicios de limpieza, sí están informados de los temas de comercio ilegal de fauna silvestre, debido a que en el aeropuerto existen banners informativos y WCS ha dictado charlas en AdP.

Notas. ^aGob.pe (7 de febrero de 2023). ^bGob.pe (1 de julio de 2021). ^cMINAM (5 de setiembre de 2017). ^dCongreso de la República (30 de noviembre de 2004). ^eMinisterio Público (14 de junio de 2018). ^fSUNAT (s. f. a). ^gVUCE (s. f.). ^hSUNAT (s. f. b). ⁱMinisterio del Interior (27 de marzo de 2017). ^jPoder Ejecutivo (27 de junio de 2008). ^kSUNAT (s. f. c). ^lSUNAT (2022). ^mAeropuerto Jorge Chávez - Lima Airport (17 de abril de 2023). ⁿOEA (2017). ^oSUNAT (s. f. d). ^pSUNAT (s. f. e). ^qMinisterio de Economía y Finanzas – MEF (17 de setiembre de 2020). ^rGob.pe (9 de junio de 2020). ^sSUNAT (1 de diciembre de 2018). ^tGob.pe (26 de junio de 2024). ^uLima Airport (10 de enero de 2024)..



© WCS Perú



Mecanismos de colaboración

Tabla 36

Análisis de mecanismos de colaboración, Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (Lima) y Aeropuerto Coronel FAP Francisco Secada Vignetta (Iquitos)

Ítem	Hallazgo
Entidades públicas que controlan el comercio ilegal de fauna silvestre	En materia de acuerdos interinstitucionales, las ARFFS tienen previsto suscribir acuerdos con aduana. La GERFOR sumaría en un mismo acuerdo a Aeropuertos del Perú y al SERFOR; en tanto, la ATFFS Lima ha identificado como pendiente un acuerdo con los almacenes en general. Entre tanto, las autoridades precisan que vienen coordinando en el marco de sus competencias. El Ministerio Público, a través de la unidad de cooperación internacional, y la PNP (para visualizar las alertas rojas) toman contacto con la Interpol. Asimismo, la ATFFS Lima indica que no se cuenta con un sistema para intercambiar de forma segura información, pues se realiza por correo electrónico; en tanto, la GERFOR precisa que la coordinación con otros países está a cargo del SERFOR. Cabe indicar que, en un reporte presentado a la CITES en el 2021, el Perú declaró que no se contaba con un procedimiento operativo normalizado entre las agencias relevantes para someter información relacionada con delitos contra la CITES a INTERPOL y/o a la Organización Mundial de Aduanas^a.
Entidades públicas que controlan el movimiento de pasajeros y mercancías	En atención a sus competencias, las entidades no disponen de acuerdos o instrumentos oficiales enfocados en comercio ilegal de fauna silvestre en aeropuertos. En materia aeronáutica, se encuentra regulado el establecimiento del Comité de Seguridad del Aeropuerto^b y el Comité de Facilitación de Aeropuertos^c.
Entidades operativas del transporte aéreo en zona restringida y zona estéril del aeropuerto	De acuerdo con Aeropuertos del Perú, están establecidos los comités AVSEC y FAL, los cuales incluyen a la SUNAT y a la GERFOR como integrantes. Asimismo, señala que, si bien no existe una Unidad Conjunta de Control Aeroportuario, un Centro Operativo Aeroportuario Conjunto ni una Unidad Interinstitucional en el Aeropuerto, SUNAT cuenta con una presencia permanente y otras autoridades tienen presencia itinerante. Del mismo modo, precisa que existen acuerdos implementados en coordinación verbal con la SUNAT y la GERFOR, por lo que es necesario formalizarlos de forma escrita. Por su parte, LATAM indica que envían la información API y PNR 24 horas antes de la ejecución de todos los vuelos, lo que no sucede con la carga antes del embarque (PLACI).
Entidades no aeronáuticas en zona pública del aeropuerto	No existe un procedimiento, únicamente coordinaciones verbales con el concesionario. Si bien se menciona la existencia de una línea de emergencia de LAP en el AIJCH, Mercadito Gourmet-Britt desconoce el tratamiento aplicable a denuncias sobre comercio ilegal de fauna silvestre.

Notas. ^aCITES (2023) ^bDirección General de Aeronáutica Civil (2023) ^cMinisterio de Transportes y Comunicaciones – MTC (26 de diciembre de 2001).

Recursos humanos

Tabla 37

Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada sobre áreas de recursos

Ítem	Hallazgo
Entidades públicas que controlan el comercio ilegal de fauna silvestre	Actualmente solo 2 personas (flora y fauna no CITES) tienen a su cargo el control del AIJCH: 1 en horario de oficina y 1 persona 24/7. Se requiere capacitación en la materia y que se incremente el número de personal: 4 técnicos o especialistas (2 biólogos y 2 forestales) más 1 administrativo para una atención de 24 horas.

	En cuanto a Loreto, se dispone de 2 a 3 personas con conocimiento general en fauna silvestre. Cuando se instale el puesto de control en el aeropuerto, se requerirán 6 personas para completar la rotación completa. Por otro lado, dentro del sector público es un impedimento para la contratación de personal contar con sentencias consentidas y/o ejecutoriadas. En ese sentido, la verificación de los antecedentes con respecto a determinados delitos debe efectuarse de manera previa a la contratación; sin embargo, estos no incluyen el comercio ilegal de fauna silvestre^a. Cabe indicar que la normativa aeronáutica (RAP 107) prevé la verificación de antecedentes penales previamente a la emisión de tarjetas de identificación para el acceso a la ZSR sin escolta, aunque no incluye delitos sobre comercio ilegal de fauna silvestre, pero sí de crimen organizado^b. De otro lado, es una política nacional la integridad y la lucha contra la corrupción, la cual es de cumplimiento obligatorio por el Estado e implica, entre otros, promover e instalar una cultura de integridad y de ética pública en los/las servidores/as civiles y en la ciudadanía^c. En este contexto, las entidades identificadas cuentan con un código de conducta, independientemente de que dos entrevistados desconocían su existencia. Asimismo, todos reportan que reciben capacitaciones en frecuencia variable (por ejemplo, trimestral, semestral o a lo largo del año). Finalmente, se cuenta con una plataforma única para presentar denuncias de corrupción^d, sin perjuicio de otros medios establecidos por cada entidad^e, y se prevén medidas de protección al denunciante^f. Al respecto, la PNP indica la existencia de denuncias anónimas malintencionadas o falsas. Además, dos entrevistados desconocían la existencia de la plataforma indicada y uno de ellos planteó como opción remitir la denuncia al SERFOR. Esto último podría responder a que el SERFOR (punto focal de denuncias) está habilitado para recibir y canalizar aquellas presentadas contra funcionarios o servidores públicos de instituciones con competencia en materia forestal y de fauna silvestre^g.
Entidades públicas que controlan el movimiento de pasajeros y mercancías	Como entidades del sector público, se aplica la obligatoriedad de verificar previamente los antecedentes de las personas a contratar, lo que no incluye delitos vinculados al comercio ilegal de fauna silvestre^h. Asimismo, dichos antecedentes serán verificados con ocasión de tramitar la tarjeta de identificación en el aeropuerto. Por otro lado, la política nacional de integridad y lucha contra la corrupción las obliga a promover e instalar una cultura de integridad y de ética pública en los/las servidores/as civiles y en la ciudadaníaⁱ. En este contexto, las entidades identificadas cuentan con un código de conducta, a excepción de la SUNAT, que difunde en su lugar su código de ética institucional^j. Asimismo, se cuenta con una plataforma única para presentar denuncias de corrupción^k, sin perjuicio de otros medios establecidos por cada entidad^l, y se prevén medidas de protección al denunciante^m.
Entidades operativas del transporte aéreo en zona restringida y zona estéril del aeropuerto	En todos los casos, se verifican los antecedentes antes de la contratación y la renovación de la tarjeta de identificación en el aeropuerto. Asimismo, se realizan actividades regulares de capacitación en temas de ética profesional. Se dispone de un código de conducta y un mecanismo para realizar denuncias, ya sea portal web, correo, teléfono, superior, etc.
Entidades no aeronáuticas en zona pública del aeropuerto	En Loreto, el 80% de los encuestados afirmaron que, de manera previa a la contratación, no se verifican sus antecedentes; en tanto, en Lima, se afirmó que dicha verificación no se relaciona con el tráfico de fauna silvestre o se realiza de forma periódica.

Notas. ^aPoder Ejecutivo (30 de diciembre de 2016) ^bDirección General de Aeronáutica Civil (2023) ^cPresidencia del Consejo de Ministros - PCM (14 de setiembre de 2017) ^dGob.pe (2023) ^ePor ejemplo, el Ministerio Público y del cual forman parte las Fiscalías Especializadas en Materia Ambiental, precisa otros canales de denuncia en su página web. ^fPresidencia del Consejo de Ministros - PCM (10 de diciembre de 2023) ^gMinisterio de Agricultura y Riego (30 de setiembre de 2015) ^hPoder Ejecutivo (30 de diciembre de 2016) ⁱPresidencia del Consejo de Ministros - PCM (14 de setiembre de 2017) ^jSUNAT (2023) ^kGob.pe (2023) ^lSUNAT Canal de Denuncias (2023), Migraciones (2023) MTC Canal de Denuncias (2023) y SENASA (2023) ^mPresidencia del Consejo de Ministros - PCM (10 de diciembre de 2023)



7.4.4 Brasil

El análisis en relación con el comercio ilegal de fauna silvestre revela un marco bien establecido de actuación en diversas entidades gubernamentales y organizaciones relacionadas con la protección ambiental y la seguridad aeroportuaria. Instituciones como el Instituto Brasileño del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables (IBAMA), la Policía Federal (PF) y la Receita Federal, desempeñan roles cruciales, desde la ejecución de políticas ambientales hasta el control de actividades ilícitas relacionadas con la fauna silvestre. Estas entidades llevan a cabo inspecciones,

aplican sanciones y realizan investigaciones para desarticular redes criminales, apoyadas por un sólido marco normativo que incluye cooperación interinstitucional tanto a nivel nacional como internacional; sin embargo, existen retos en la judicialización y/o cumplimiento de las sanciones. A pesar de la presencia de estructuras de control y estrategias preventivas, se identifican áreas de mejora como la necesidad de mayor capacitación específica, el fortalecimiento de los procedimientos operativos estándar, y la mejora en la recopilación y análisis de datos para una más eficaz anticipación de los riesgos.

- **Autoridad ambiental y entidades conexas**

Se entrevistó al Instituto Brasileño del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables (IBAMA).

Tabla 38 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la autoridad ambiental en Brasil

Ítem	Hallazgo
Marco normativo	Ley Federal 9605-98, artículo 29, bajo la cual se imponen sanciones administrativas y penales a traficantes y otros explotadores de vida silvestre sin autorización. La colaboración con la Policía Federal para presentar denuncias indica una acción coordinada, pero se puede fortalecer especificando roles y responsabilidades.
Aplicación normativa	La aplicación normativa se centra en el aspecto administrativo, con la Policía Federal actuando en la presentación de denuncias ante el Ministerio Público, lo cual muestra un marco de actuación establecido.
Capacitación	La capacitación por profesionales altamente calificados es positiva, pero se destaca la necesidad de aumentar el personal para abordar este comercio ilegal.
Directrices y protocolos	La emisión de directrices para la inspección y la incautación de fauna silvestre en aeropuertos es positiva. Se debe asegurar la aplicación efectiva de estos protocolos y su actualización constante.
Conformidad con CITES	La capacitación avanzada en las reglamentaciones de CITES es positiva, pero se debe asegurar que se apliquen regularmente en la práctica.
Colaboración en investigaciones	Mejorar la colaboración con otras entidades, como la PF o la ABIN, puede fortalecer la investigación conjunta del comercio ilegal de vida silvestre.
Capacitaciones y reportes	Aunque hay capacitación básica en la interpretación de imágenes escaneadas, existe una falta de habilidades específicas para reconocer patrones de tráfico ilegal de fauna silvestre, lo que sugiere una oportunidad de mejora en la formación del personal.
Verificación de antecedentes en la contratación	Hay una preocupación por la ética institucional y la integridad, con mecanismos establecidos para reportar actuaciones antiéticas o corrupción, y se llevan a cabo verificaciones de antecedentes judiciales de manera periódica.



● Fuerza pública

Se entrevistó a la Policía Federal (PF) en Tabatinga y en Manaus, al jefe del Centro de la Policía Aeroportuaria de la Policía Federal.

Tabla 39 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la fuerza pública en Brasil

Institución	Hallazgo
Hallazgos generales: fuerza pública	Compromiso normativo: Las entidades en Brasil muestran un compromiso normativo y operativo hacia el control del comercio ilegal de vida silvestre, con procedimientos de control y colaboración entre varias agencias. Se destaca la participación de la policía aeroportuaria y la presencia de unidades de inteligencia que, aunque no estén ubicadas directamente en los aeropuertos, contribuyen al análisis y actualización de los indicadores de riesgo. Acciones de control: Las acciones aplicadas sobre pasajeros, equipajes, carga aérea y correo son positivas y abarcan todas las áreas relevantes. Unidades de inteligencia: La presencia de una unidad de inteligencia en Manaus es positiva, pero se sugiere establecer una también en Tabatinga para mejorar la eficacia en ambos aeropuertos. Riesgo y prácticas establecidas: Las prácticas bien establecidas para recopilar información y compartir datos con anticipación son fortalezas y minimizan riesgos potenciales. Capacitación de entidades nacionales: La falta de capacitación específica para entidades nacionales es una debilidad que debe ser atendida para mejorar la colaboración. Colaboración internacional y código de ética: La colaboración establecida con INTERPOL, WCO, UNODC y RILO es una fortaleza. La existencia de un código de ética no se evalúa específicamente en relación con el comercio ilegal de vida silvestre.
Policía Federal de Manaus	Capacidad de respuesta: Refleja una implementación efectiva de controles normativos y un alcance amplio en las acciones de control. Se aprecia la existencia de protocolos para la colaboración en investigaciones y una fuerte capacidad de muestreo forense. Se evidencia también una comunicación efectiva y reconocimiento institucional para el personal involucrado en incautaciones. SOP desarrollados: La presencia de SOP desarrollados y aplicados en Manaus es positiva. Se sugiere compartir estas buenas prácticas con la Policía Federal de Tabatinga. Escáner corporal: La ausencia de escáner corporal en Tabatinga es una debilidad que debe abordarse.
Policía Federal de Tabatinga	Enfoque estratégico: La Policía Federal de Tabatinga ha incorporado recientemente el comercio ilegal de fauna silvestre en sus objetivos estratégicos, lo que indica un compromiso creciente con esta problemática. Capacitación y recursos: Han señalado la existencia de personal con formación avanzada capaz de analizar imágenes escaneadas y reconocer patrones de tráfico ilegal de fauna silvestre, lo cual es fundamental para la detección proactiva de delitos relacionados con la fauna silvestre. Procedimientos operativos: Aunque se ha mencionado el desarrollo de procedimientos operativos estándar para la inspección e incautación, se percibe una discrepancia en las respuestas que sugiere la necesidad de mayor claridad en la implementación y aplicación de estos procedimientos. Desafíos y limitaciones: Algunas respuestas reflejan limitaciones en términos de la capacidad de escaneo y la falta de un sistema automatizado de perfiles de riesgo, lo que podría señalar áreas de mejora en la infraestructura y tecnología.



• Aduana

Se entrevistó a Manaus Receita Federal.

Tabla 40 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la aduana en Brasil

Ítem	Hallazgo
Objetivos y colaboración	Los objetivos relacionados con el comercio ilegal de vida silvestre son positivos. La presencia de la oficina de la autoridad ambiental y la claridad en el proceso de carga aérea son fortalezas. La existencia de una ventanilla para reclamaciones es un aspecto positivo.
Control de permisos CITES	La operatividad del sistema electrónico de control de permisos CITES es una fortaleza al ser utilizado por todos los usuarios sin exclusiones.
Unidad de inteligencia	La presencia de una unidad de inteligencia es positiva, pero la falta de especificación sobre el enfoque en temas de tráfico de fauna silvestre es una debilidad.
Indicadores de riesgo y acuerdos	La ausencia de indicadores y la falta de acuerdos con otras entidades para la determinación, revisión y actualización de indicadores son debilidades que podrían afectar la identificación de riesgos.
Perfilado de pallets/contenedores	El bajo porcentaje de perfilado diario de pallets o contenedores indica una posible debilidad en la identificación de riesgos. Se sugiere aumentar el perfilado para mejorar la detección.
Escáneres y plan de acción	La existencia de un plan para incluir escáneres pendientes es positiva para mejorar la inspección de maletas. Sin embargo, se sugiere una implementación más rápida.
SOP para inspección	La falta de SOP desarrollados para la inspección de contenedores/carga y la incautación de fauna silvestre es una debilidad que afecta la consistencia en los procedimientos.
Canal de comunicación	La existencia de un canal claro y eficaz para denunciar actividades sospechosas es positiva y contribuye a la colaboración entre aduana y exportadores/importadores.

• Migración

Para validar el rol de migración, se realizó la entrevista a la Policía Federal del Aeropuerto de Manaus.

Tabla 41 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la autoridad de migración en Brasil

Ítem	Hallazgo
Compromiso estratégico	Existe un convenio de cooperación con IBAMA y personal dedicado a la gestión de controles del comercio ilegal de fauna silvestre, lo que muestra una integración estratégica del tema en sus operaciones.
Inteligencia y colaboración	La entidad cuenta con una unidad de inteligencia y mantiene acuerdos con otras entidades para la actualización y revisión periódica de los indicadores de riesgo. Además, reporta compartir información de manera eficiente y oportuna con otras entidades de control en el aeropuerto.
Comunicación internacional	Poseen un sistema para intercambiar información procesable con otros aeropuertos y países de forma segura, lo cual facilita la cooperación internacional y el seguimiento de casos de delitos contra la fauna silvestre.
Mecanismos de denuncia	Disponen de un sistema conocido por todos los empleados para reportar actos antiéticos o de corrupción, lo cual fomenta un ambiente de transparencia y responsabilidad.

● Aviación civil

Para realizar la validación de la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil (ANAC), se tomó información secundaria de las fuentes oficiales de la institución.

Tabla 42 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la autoridad de aviación civil en Brasil

Ítem	Hallazgo
Enfoque estratégico	La ANAC se enfoca en la inspección y control de aeronaves y carga, capacitación del personal, cooperación con otras entidades, emisión de normativas y aplicación de sanciones para prevenir el comercio ilegal de fauna silvestre.
Marco normativo	Opera bajo la normativa nacional brasileña y emite reglamentos específicos para prevenir y controlar el comercio ilegal de vida silvestre por vía aérea.
Implementación narrativa	Implementa normativas mediante inspecciones regulares, capacitación del personal y colaboración con entidades como IBAMA y la Policía Federal.
Alcance de control	Tiene un alcance de control en todos los aeropuertos de Brasil, realizando inspecciones en aeronaves y carga.
Unidad de inteligencia	Colabora con otras entidades para mejorar la inteligencia y detección del comercio ilegal de fauna.
Recopilación de información	Recopila información a través de inspecciones y reportes, y colabora estrechamente con la Receita Federal y otras autoridades.
Perfiles de riesgo	Desarrolla perfiles de riesgo basados en patrones de tráfico y comportamientos sospechosos observados durante las inspecciones.
Herramientas de detección	Utiliza herramientas de detección, aunque se ha identificado una necesidad de más tecnología avanzada para mejorar la efectividad.
Procedimientos operativos estándar (SOP)	Tiene procedimientos operativos estándar para la inspección y manejo de casos sospechosos de comercio ilegal de fauna.
Protocolo posterior a la incautación	Sigue protocolos establecidos para el manejo posterior a la incautación de fauna silvestre, además de trabajar con autoridades competentes.
Investigación	El personal está capacitado para apoyar investigaciones en colaboración con IBAMA, la Policía Federal y otras entidades.
Acuerdos de asistencia mutua	Colabora y comparte información con entidades locales e internacionales para fortalecer la prevención del comercio ilegal de fauna.
Acceso a organizaciones internacionales	Facilita el acceso a información y colaboración con organizaciones internacionales para combatir el comercio ilegal de fauna silvestre.



© WCS Brasil



● Concesionario

Se realizó una entrevista al concesionario que opera en los aeropuertos de Manaus y Tabatinga.

Tabla 43 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por el concesionario en Brasil

Ítem	Hallazgo
Inclusión en objetivos estratégicos	La inclusión del comercio ilegal de vida silvestre en los objetivos estratégicos es una fortaleza para la entidad.
Falta de acuerdos y colaboración	La falta de acuerdos con otras entidades para la determinación, revisión y actualización de indicadores de riesgo y la ausencia de un sistema para intercambiar información sobre delitos contra la fauna silvestre indican una falta de articulación y colaboración.
Capacitación y protocolos	La falta de capacitación en detección e identificación de comercio ilegal de fauna silvestre y la ausencia de un protocolo para la colaboración en la investigación posterior a la incautación son áreas de mejora.
Falta de recopilación de información	La entidad no recopila la información sobre comercio ilegal de fauna silvestre, dado que se considera que la competencia de la recopilación de los datos es competencia de las autoridades correspondientes.

● Servicios de seguridad aeroportuaria

Para los servicios de seguridad aeroportuaria, se validaron los siguientes actores: ORBITAL - Servicio de Seguridad Aeroportuaria – Manaus y Tabatinga VINCI Airports.

Tabla 44 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la empresa prestadora de servicios de seguridad aeroportuaria en Brasil

Ítem	Hallazgo
Objetivos estratégicos	La inclusión del tema del comercio ilegal de vida silvestre en los objetivos estratégicos es una fortaleza para la entidad. La entidad ha integrado el tráfico de fauna silvestre en sus objetivos estratégicos y muestra un enfoque estructurado en la gestión de riesgos y la capacitación del personal. El comercio ilegal de fauna silvestre no se encuentra en los objetivos estratégicos y reportan deficiencias en el uso de inteligencia, la capacitación del personal y el desarrollo de procedimientos operativos estándar.
Actualización de indicadores	Reportan que no se usa información de inteligencia para actualizar los indicadores de riesgo, especialmente en delitos contra la fauna silvestre.
Recopilación de información	La recopilación limitada de información sobre detecciones de comercio ilegal de fauna silvestre (solo detectadas por la entidad) puede ser una limitación en la detección temprana y la coordinación con otras entidades.
Acuerdos y colaboración	La falta de acuerdos con otras entidades para la determinación, revisión y actualización de indicadores de riesgo y la ausencia de un sistema para intercambiar información sobre delitos contra la fauna silvestre indican una falta de articulación y colaboración.
Procedimientos	Se han establecido procedimientos operativos estándar y una línea de comunicación clara para reportar actividades sospechosas.
Riesgos	Se observa la ausencia de procesos clave como actualizaciones regulares de indicadores de riesgo respecto a fauna silvestre y canales claros de comunicación para denunciar delitos.



● Operadores aéreos

Para la validación de los operadores aéreos se evaluó a Azul Aerolinas.

Tabla 45 Resultados de la recolección y validación de la información primaria suministrada por los operadores aéreos de Brasil

Ítem	Descripción
Enfoque estratégico	Incluido en los objetivos estratégicos. Formación en línea y política continua. Se prohíbe embarcar fauna silvestre de forma ilegal.
Información a usuarios	Se informa a los usuarios nacionales y extranjeros sobre la legislación del comercio ilegal de fauna silvestre.
Uso de información de inteligencia	Se usa ocasionalmente para detectar sospechosos, pero no para actualizar indicadores de riesgo.
Recopilación de información de delitos	Se comparte de forma oportuna con las entidades competentes a través de un canal seguro.
Capacitación de personal	Algunos funcionarios tienen un nivel avanzado de capacitación y reciben actualizaciones semestrales.
Procedimientos operativos estándar (SOP)	Los SOP están desarrollados y son aplicados por todos los empleados para la inspección de carga/equipaje e incautación de fauna silvestre.

● Servicios de escala

Para la prestación de servicios de escala se entrevistó a Azul Aerolinas – Servicios de Escala, donde se identifica que su rol y alcance frente al tráfico ilegal de vida silvestre es:

Tabla 46 Resultados de la recolección y la validación de la información proporcionada por los operadores de servicios de escala en Brasil

Ítem	Hallazgo
Uso de información de inteligencia	Se utiliza ocasionalmente información de inteligencia para detectar delitos contra la fauna silvestre, pero no se emplea para actualizar los indicadores de riesgo.
Revisión de equipaje	Se realizan más preguntas a los pasajeros debido a la falta de escáner obligatorio en el equipaje facturado, lo que puede ser una estrategia efectiva que debería evaluarse continuamente.
Disponibilidad de escáneres	Aunque los escáneres están disponibles, se sugiere evaluar y mejorar la capacidad de detección mediante la adquisición de más equipos si es necesario.
Capacidad de identificación	El personal AVSEC puede identificar lo que es orgánico de lo que no es orgánico, lo cual es crucial para la detección efectiva.
Verificación de documentos	La verificación de documentos de importación y exportación es una medida positiva para evitar el comercio ilegal de vida silvestre.
Procedimientos operativos estándar (SOP)	Se han desarrollado SOP, pero su aplicación parcial sugiere la posibilidad de mejorar la consistencia en la implementación. Además, se señala que se aplican solo en casos sospechosos.



● Actores relacionados con actividades no aeroportuarias

Tabla 47

Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los actores con actividades no aeroportuarias en Brasil

Servicio	Aeropuerto	Credencial aeroportuaria	Participación en capacitaciones	Información sobre legislación	Comunicación de actividades sospechosas	Revisión de antecedentes
Agencias de viaje y establecimientos comerciales	Aeropuerto Internacional de Manaus	Todos tienen credenciales	Algunos reciben información, otros participan activamente	No se informa sistemáticamente	Varía, desde comunicación verbal hasta sistemas de reporte	Consultas de antecedentes judiciales realizadas
Servicios de embalaje de equipaje		No todos tienen credenciales	No aplicable o no forman parte del proceso	No se informa	No existe procedimiento establecido	No se realiza revisión de antecedentes
Servicios de limpieza		Todos tienen credenciales	Participación en capacitaciones	No se informa	Existe sistema de reportes	Consultas de antecedentes judiciales realizadas
Servicios de transporte		No todos tienen credenciales	Participación en capacitaciones	No se informa	Comunicación verbal	Consultas de antecedentes judiciales realizadas
Diversos servicios logísticos	Aeropuerto Internacional de Tabatinga	Todos tienen credenciales	Participación en capacitaciones	No se informa	Comunicación verbal o inexistente	Sin datos



7.4.5 Bolivia

En Bolivia, la evaluación de las acciones contra el comercio ilegal de fauna silvestre ha involucrado a múltiples actores clave como el **Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria (SENASAG)** y la **Dirección General de Biodiversidad y Áreas Protegidas (DGBAP)**. Estas instituciones, en colaboración con la Policía Boliviana y la Aduana Nacional, han implementado un Plan Nacional de Control y Prevención, que abarca desde la legislación y sensibilización hasta la cooperación internacional y el fortalecimiento de la capacidad

institucional.

Las iniciativas han incluido operativos conjuntos en aeropuertos y fronteras, intercambios de información y programas de capacitación intensiva para el personal. A pesar de estos avances, los hallazgos indican que existen desafíos significativos, como la necesidad de mejorar los procedimientos operativos estándar y la falta de personal especializado, lo que limita la efectividad de las políticas de control y prevención del comercio ilegal de fauna silvestre.



● Autoridad ambiental y entidades conexas

Se entrevistó al Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria (SENASAG) y la Dirección General de Biodiversidad y Áreas Protegidas (DGBAP).

Tabla 48 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la autoridad ambiental en Bolivia

Ítem	Hallazgo
Marco normativo	DGBAP: Enfoque penal y participación en la regulación relacionada con CITES. SENASAG: No posee normativa específica para el control del comercio ilegal de fauna silvestre. Interviene en sacrificios sanitarios.
Proceso de desarrollo normativo	SENASAG: En etapa de planificación y desarrollo de normativas y procedimientos.
Implementación normativa y estatus	DGBAP: Procesos y normativas en curso de finalización. SENASAG: Procedimientos existentes, pero limitados por falta de personal especializado y entrenamiento.
Acciones de control	DGBAP: Limitadas al control de la carga aérea, sin involucrar a pasajeros y equipaje facturado. SENASAG: Supervisión en la importación/exportación, manejo de permisos CITES y registros sanitarios.
Alcance de control	Controles extendidos a pasajeros, equipaje facturado, carga aérea y correo.
Procedimientos operativos y de inspección	SENASAG: Directrices centradas en inspección de importaciones con un enfoque sanitario. Ausencia de protocolo para investigación posterior a la incautación, pero trabajan en actualizaciones normativas. La falta de desarrollo de procedimientos operativos estándar (SOP) y de protocolos específicos para la inspección y la incautación subraya un área crítica para el fortalecimiento institucional.
Capacitación del personal	SENASAG: Capacitación básica en detección de comercio de fauna silvestre, insuficiente para reconocer patrones de tráfico ilegal. DGBAP: Personal con capacitación avanzada en CITES, aplicación ocasional de los conocimientos.
Recopilación de datos	DGBAP: Colaboración con otras entidades para obtener datos. No realizan detecciones directamente. SENASAG: Aunque cuentan con una base de datos unificada para los hallazgos, no existen indicadores de riesgo actualizados ni sistemas de perfiles de riesgo automatizados para el comercio ilegal de fauna silvestre.
Participación	SENASAG: Detección indirecta de comercio ilegal y comunicación con entidades correspondientes.
Coordinación y cooperación	SENASAG muestra limitaciones en la coordinación con entidades internacionales y falta de reconocimiento institucional para el personal que participa en incautaciones.

● Fuerza pública

La validación de la información se realizó con la Policía Forestal y Preservación del Medio Ambiente (POFOMA).



Tabla 49 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la fuerza pública en Bolivia

Ítem	Hallazgo
Enfoque estratégico	Aunque el comercio ilegal de fauna silvestre es parte de los objetivos estratégicos y existen acuerdos internacionales, POFOMA carece de una división especializada y de recursos logísticos para la investigación de estos delitos.
Marco normativo	La ley boliviana tipifica estos actos en el ámbito penal, pero la implementación enfrenta limitaciones debido a la falta de personal especializado.
Acciones de control en transporte aéreo	No se describe un alcance claro en la normativa para el control en este ámbito, lo que podría indicar una brecha en las capacidades de monitoreo y control en el transporte aéreo.
Inteligencia y compartición de información	La falta de una unidad de inteligencia en aeropuertos y la ausencia de un sistema para actualizar y compartir información de inteligencia reducen significativamente la capacidad de POFOMA para prevenir y responder al tráfico de fauna silvestre.
Capacitación y recursos	Hay una carencia general de capacitación en temas específicos relacionados con el tráfico de fauna silvestre, así como una falta de procedimientos operativos estándar y recursos como unidades K9 entrenadas.
Reconocimiento y compensación	No hay sistemas de reconocimiento para aquellos que contribuyen significativamente en la lucha contra el comercio ilegal ni salarios proporcionales a las responsabilidades asumidas en estas tareas, lo que puede afectar la motivación y la efectividad de las acciones del personal.

● **Aduana**

Tabla 50 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por aduana en Bolivia

Ítem	Hallazgo
Área de enfoque estratégico	Trabaja en cooperación por medio de un convenio con el Ministerio de Medio Ambiente.
Implementación de la normativa	Poseen procedimientos de control para combatir conductas ilícitas en el comercio exterior, pero carecen de personal especializado para su ejecución específica en el área de fauna silvestre.
Alcance de acciones de control	Ejercen un control que incluye a pasajeros, equipajes facturados, carga aérea y correo, conforme a su mandato legal de vigilancia de mercancías en puntos de entrada al país.
Sistema electrónico de despacho de aduanas	Utilizan el Sistema Único de Mercancías (SUMA) para el control de regímenes aduaneros, asegurando su uso por todos los usuarios de la aduana sin exclusiones.
Entorno de Ventanilla Única	Están desarrollando la implementación de la Ventanilla Única para el Comercio Exterior (VUCE) para optimizar los procesos de importación y exportación con todas las entidades competentes.
Control de permisos CITES electrónicos	No emplean un sistema electrónico específico para el control de permisos CITES, pero verifican las nóminas de especímenes sujetas a certificación a través de su sistema informático.

• Migración

Para la validación de la información, se entrevistó a la Dirección General de Migración.

Tabla 51 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por la autoridad de migración en Bolivia

Ítem	Hallazgo
Enfoque estratégico en comercio ilegal de fauna silvestre	No es una línea estratégica en la entidad, ya que sus responsabilidades se centran en la gestión del régimen migratorio, emisión de documentos de viaje y otras tareas relacionadas con la nacionalidad y el control migratorio.
Unidad de inteligencia	La unidad de inteligencia existe, pero no está enfocada específicamente en el comercio ilegal de fauna silvestre. Sin embargo, los delitos relacionados que involucran prohibiciones de salida o arraigo se reflejan en los sistemas de consulta de la DIGEMIG.
Compartir información de inteligencia	Se comparte información con otras instituciones del Estado y con Interpol, lo que permite la consulta de datos sobre individuos que podrían tener restricciones de viaje.
Acuerdos para indicadores de riesgo	Existen convenios con diferentes instituciones, pero no se menciona la participación específica de las autoridades ambientales en la actualización de los indicadores de riesgo sobre delitos contra la fauna silvestre.
Intercambio de información procesable	Tienen la capacidad de intercambiar información con otros países, aunque no se enfoca directamente en delitos contra la fauna silvestre.
Acuerdos de asistencia mutua	No hay acuerdos específicos mencionados para el tratamiento de casos de delitos contra la fauna silvestre.
Capacitación y concienciación	Se llevan a cabo capacitaciones constantes para actualizar y estandarizar los conocimientos del personal, incluyendo una plataforma web para capacitación continua.
Mecanismo de Reporte de Incidencias	Existen canales para denunciar actos antiéticos y corrupción, gestionados por la Unidad de Transparencia del Ministerio de Gobierno.



© Diego Im Cueto/WCS Bolivia



● **Aviación civil**

Se recopiló la información de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Bolivia. La entidad ha desarrollado distintos convenios para el fortalecimiento de sus capacidades, como es el caso del apoyo en la capacitación en metodologías y procedimientos operativos para el control, prevención e investigación de comercio ilegal de fauna silvestre en aeropuertos, realizada por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en coordinación con WCS.

Adicionalmente, se adelantan gestiones para iniciar la cooperación entre la Policía, Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos NAABOL, el Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria (SENASAG), la Aduana Nacional, Interpol, el Gobierno Autónomo Departamental de La Paz, Policía Forestal y Preservación del Medio Ambiente (POFOMA).

Tabla 52 Resultados de la recolección y validación de la información primaria proporcionada por la aviación civil en Bolivia

Ítem	Hallazgo
Inteligencia	La DGAC no utiliza información de inteligencia ni recopila datos sobre detecciones de comercio ilegal de fauna silvestre en el aeropuerto. No hay indicadores de riesgo específicos ni inspecciones relacionadas con fauna silvestre.
Colaboración y protocolos	La DGAC está en proceso de realizar un convenio interministerial con la autoridad ambiental y entidades conexas. No hay funcionarios capacitados para analizar imágenes escaneadas o reconocer patrones de comercio ilegal de fauna silvestre. No existe un protocolo para la colaboración en la investigación de casos posteriores a la incautación a nivel de aeropuerto.
Enfoque estratégico	Aunque existe un acuerdo de cooperación para combatir el comercio ilegal de fauna silvestre, no se utiliza información de inteligencia para actualizar los indicadores de riesgo ni se realizan inspecciones específicas para la detección de delitos contra la fauna silvestre.
Procesos de seguridad y vigilancia	La entidad dispone de procesos de certificación o autorización en materia de seguridad de la aviación, pero no se menciona la integración de la autoridad ambiental en estos procesos, lo cual podría ser crucial para el manejo de casos de comercio ilegal de fauna silvestre.
Recursos humanos	Existen inspectores AVSEC o AVSEC-FAL en el aeropuerto, pero no reciben capacitación específica respecto al tema de comercio ilegal de vida silvestre.
Comités y cooperación internacional	Aunque hay Comités de Seguridad de la Aviación y Comités de Facilitación establecidos y funcionando, la entidad carece de sistemas para intercambiar información con otras autoridades aeronáuticas o de acuerdos internacionales específicos para el manejo de delitos contra la fauna silvestre.
Mecanismos de denuncia y contratación de personal	El mecanismo de denuncia es directamente con la unidad de transparencia institucional. Para la contratación del personal, se solicitan certificados de antecedentes penales y se cuenta con un código de ética y reglamento interno de personal.

● **Concesionario**

Para la validación de la información, se entrevistó a los concesionarios Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos (NAABOL) regional Santa Cruz en el Aeropuerto VVI y regional La Paz en el Aeropuerto Internacional de El Alto.



Tabla 53 Resultados de la recolección y validación de la información privada proporcionada por el concesionario en Bolivia

Ítem	Hallazgo
Enfoque estratégico	NAABOL ha establecido un acuerdo operativo enfocado en la lucha contra el comercio ilegal de fauna silvestre, lo que refleja un compromiso a nivel estratégico.
Implementación y control	Aunque la entidad cuenta con procedimientos de control, existe una carencia de personal especializado para aplicarlos eficazmente, lo cual puede limitar la efectividad de las acciones de vigilancia y control.
Capacitación y equipamiento	Se reporta una cantidad adecuada de escáneres modernos en el aeropuerto y hay capacitaciones externas disponibles; sin embargo, parece haber una falta de protocolos específicos y una necesidad de mejora en la capacitación interna, en particular con respecto a CITES y la detección de tráfico de fauna silvestre.
Colaboración interinstitucional	No existe una Unidad Conjunta de Control Aeroportuario (UCCA) o similares, lo que sugiere una oportunidad de mejorar la colaboración y la coordinación entre las diferentes entidades involucradas en el control del comercio ilegal de fauna silvestre.
Ética y conducta	La entidad ha implementado un código de conducta y realiza capacitaciones regulares en ética y cumplimiento normativo, lo cual es positivo para mantener estándares profesionales y prevenir la corrupción.

• **Servicios de seguridad aeroportuaria**

Para la validación de la información, se entrevistó a la Policía Boliviana del Aeropuerto Internacional El Alto y del Aeropuerto Internacional Viru Viru.

La seguridad aeroportuaria en Bolivia es responsabilidad compartida entre la Dirección

General de Aeronáutica Civil (DGAC) y la Policía Boliviana. Es fundamental la coordinación entre estos actores para garantizar la seguridad de las operaciones aeroportuarias y prevenir el comercio ilegal de fauna silvestre.

Tabla 54 Resultados de la recolección y validación de la información sobre los servicios de seguridad aeroportuaria en Bolivia

Ítem	Hallazgo
Uso de información de inteligencia	La información de inteligencia se usa regularmente, pero no para actualizar los indicadores de riesgo.
Recopilación de información relacionada con delitos	No se recopila información sobre comercio ilegal de fauna silvestre.
Capacitación en análisis de imágenes escaneadas	Ningún funcionario está capacitado para analizar imágenes escaneadas y reconocer patrones de tráfico ilegal de fauna silvestre.
Procedimiento de selección para escaneo de equipajes	Todos los equipajes facturados están sujetos a escaneo obligatorio.
Procedimiento de selección para escaneo corporal	Solo los pasajeros seleccionados por perfil de riesgo están sujetos a escaneo obligatorio.





Capacitación en detección de comercio ilegal	Algunos funcionarios han recibido un nivel medio de capacitación.
Desarrollo de procedimientos operativos estándar (SOP)	Los SOP se han desarrollado, pero se aplican parcialmente.
Comunicación con entidades de cumplimiento de la ley	Existe un canal de fácil acceso para denunciar actividades sospechosas.
Acuerdos para tratamiento de casos de delitos	Todos los acuerdos necesarios, memorandos o similares están vigentes e implementados.

● Operadores aéreos

En este caso, se validó la información con la aerolínea Boliviana de Aviación (BoA).

Tabla 55 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los operadores aéreos en Bolivia

Ítem	Hallazgo
Estrategia sobre el comercio ilegal de fauna silvestre	No está incluido en las estrategias de la entidad. Se requiere integrar medidas específicas en las líneas estratégicas de la empresa.
Comunicación	No se informa activamente, aunque se prohíbe el transporte de animales silvestres.
Indicadores de riesgo	No se actualizan los indicadores de riesgo con base en inteligencia sobre el comercio ilegal de fauna silvestre.
Capacitación	No hay capacitación específica para el personal en detección e identificación de comercio ilegal de fauna silvestre.
Procedimientos	Los SOP no están desarrollados para la inspección e incautación relacionada con la fauna silvestre.
Comunicación de denuncias	No hay una línea clara y eficaz de comunicación para denuncias, lo cual es crucial para una respuesta rápida y efectiva.

● Servicios de escala

En Bolivia, los hallazgos recientes en las operaciones de Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos (NAABOL) en Santa Cruz y La Paz revelan un compromiso estratégico con la lucha contra el comercio ilegal de fauna silvestre, aunque este tema no constituye el principal enfoque estratégico de ambas entidades. Ambos aeropuertos enfrentan desafíos similares en términos de capacitación y equipamiento, en los que se evidencia la falta de formación específica para reconocer patrones de comercio ilegal de fauna

silvestre. Además, la ausencia de procedimientos operativos estándar (SOP) específicos para la inspección de cargas y la incautación destaca la necesidad urgente de desarrollar y aplicar protocolos claros y efectivos. A pesar de estos retos, se observan esfuerzos significativos para fomentar la ética y la integridad institucional a través de capacitaciones regulares y mecanismos de denuncia, lo que es fundamental para el cumplimiento normativo y la colaboración efectiva entre diversas entidades de aplicación de la ley.



Tabla 56 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los servicios de escala en Bolivia

Ítem	Hallazgo
Enfoque estratégico	NAABOL Santa Cruz: La entidad tiene un acuerdo de cooperación para la lucha contra el comercio ilegal de fauna silvestre, lo que indica un compromiso con este problema. NAABOL La Paz: Al igual que Santa Cruz, no hay un enfoque estratégico definido en las líneas directrices de la entidad hacia el comercio ilegal de fauna silvestre, pero es un tema abordado.
Capacitación y equipo	NAABOL Santa Cruz: A pesar de contar con equipos de inspección modernos, falta capacitación específica para reconocer patrones de tráfico ilegal de fauna silvestre, lo que representa una brecha en la habilidad para identificar y prevenir estos delitos. NAABOL La Paz: Existe una carencia similar en capacitación para el personal en el reconocimiento de tráfico ilegal de fauna silvestre, a pesar de tener la capacidad operativa y técnica necesaria.
Procedimientos operativos estándar (SOP)	NAABOL Santa Cruz: No se han desarrollado SOP para la inspección de cargas y la incautación de fauna silvestre, lo que sugiere la necesidad de establecer protocolos claros para estas actividades. NAABOL La Paz: La falta de SOP específicos para el manejo de fauna silvestre también es un punto en común, que indica la necesidad de desarrollar y aplicar procedimientos estandarizados.
Comunicación y colaboración	NAABOL Santa Cruz: Existe una línea de comunicación para reportar actividades sospechosas, pero podría mejorar su efectividad e implementarse la colaboración con otras entidades encargadas de hacer cumplir la ley.
Integridad institucional	Ambas entidades muestran esfuerzos por promover la ética y la integridad institucional a través de capacitaciones regulares y mecanismos de denuncia, lo cual es positivo para el cumplimiento normativo general.

● **Actores relacionados con actividades no aeroportuarias**

Se incluyeron entrevistas a establecimientos comerciales y servicios de transporte.

Tabla 57 Resultados de la recolección y validación de la información proporcionada por los actores de actividades no aeroportuarias en Bolivia

Ítem	Hallazgo
Credenciales o tarjeta de circulación aeroportuaria	No se dispone (solo carné sanidad).
Participación en programa de conferencias y capacitaciones	Son convocados por medio de circulares suministrados por los concesionarios aeroportuarios.
Procedimiento para reportar comercio ilegal de fauna	No existe.
Revisión de antecedentes por comercio ilegal de fauna	Consulta de antecedentes judiciales.
Comentarios adicionales	Para taxis, se solicitan certificados de antecedentes policiales, no específicos de tráfico de fauna.



8. Análisis regional de los resultados obtenidos





A nivel regional, se observa que, aunque los actores evaluados reconocen el problema y existe esfuerzo por parte de los Gobiernos para abordar el comercio ilegal de fauna silvestre, las brechas en capacitación, recursos tecnológicos y coordinación interinstitucional siguen siendo obstáculos comunes.

- ▶ **Fortalecer estos aspectos es crucial para mejorar la capacidad regional para prevenir, detectar y combatir este delito ambiental de manera más efectiva. La implementación de mejores prácticas compartidas y la cooperación internacional siguen siendo esenciales para alinear esfuerzos y maximizar la eficacia de las intervenciones en cada país de la región.**

Convenios internacionales

Todos los países evaluados están comprometidos por medio de convenios internacionales como la CITES, lo que facilita la cooperación transfronteriza y establece un marco común para la protección de la fauna silvestre. Sin embargo, la implementación efectiva y la capacidad institucional varían significativamente. Por ejemplo, Colombia y Brasil han establecido mecanismos robustos para la cooperación interinstitucional, mientras que en Perú y Bolivia la coordinación entre las diversas autoridades sigue siendo un reto debido a la falta de protocolos claros y a la insuficiente capacitación sobre cómo manejar la información compartida.

Capacitación del personal

Todos los países evaluados han realizado esfuerzos en la capacitación del personal, pero con resultados variados y con la necesidad de que sea periódica. En Ecuador y Bolivia, aunque se han hecho esfuerzos, la capacitación no es suficientemente exhaustiva.

ni frecuente, lo que limita la capacidad del personal para actuar efectivamente. Brasil y Perú también enfrentan retos similares, con una necesidad identificada de aumentar la frecuencia y profundidad de los programas de capacitación. En Colombia, la capacitación es apoyada por plataformas como el SINA y la participación de varias entidades.

Uso de tecnología

Los países evaluados muestran un uso significativo de tecnología avanzada en sus aeropuertos internacionales, incluyendo sistemas integrados de vigilancia y detección que facilitan la identificación rápida de cargas sospechosas. Sin embargo, Bolivia, Perú y Ecuador enfrentan limitaciones en términos de infraestructura tecnológica, específicamente en aeropuertos secundarios. La falta de equipos de última generación y de personal capacitado para operarlos limita severamente su capacidad para monitorizar y controlar eficazmente el flujo de mercancías y pasajeros.

Cooperación interinstitucional

La integración de diversas autoridades en la lucha contra el comercio ilegal de fauna silvestre es un punto en común entre los países. Brasil enfrenta desafíos en la unificación de esfuerzos entre IBAMA, la Policía Federal y la Receita Federal, lo que a veces resulta en respuestas fragmentadas. En Perú y Bolivia, la cooperación interinstitucional es menos efectiva debido a la falta de recursos y protocolos claros. En Colombia, la colaboración entre la DIAN, la Policía Nacional y otras entidades es más fluida, lo cual facilita una respuesta coordinada.

Sensibilización y educación

Las campañas de sensibilización y educación son realizadas en todos los países, aunque con diferentes grados de éxito. Ecuador ha hecho esfuerzos significativos para involucrar a las comunidades locales y ONG, con lo cual ha mejorado la vigilancia y el reporte de actividades ilegales. En Colombia, estas campañas son parte integral de la estrategia nacional y están bien coordinadas entre las diversas entidades. En contraste, Perú y Bolivia necesitan fortalecer sus programas de sensibilización para aumentar el

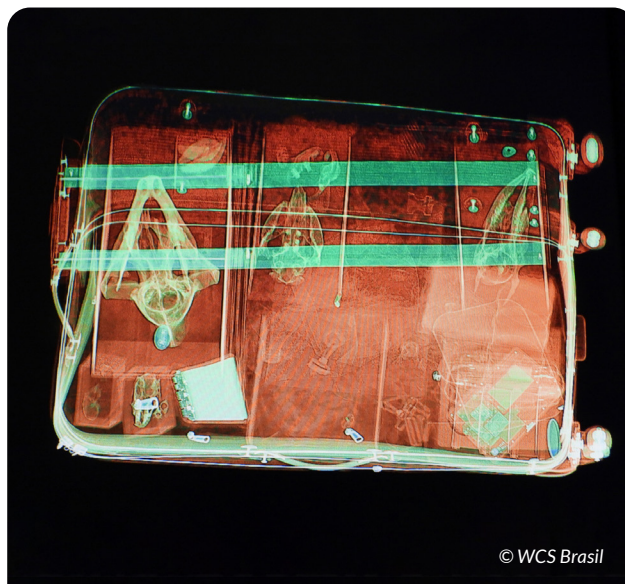
conocimiento sobre el impacto del comercio ilegal de fauna silvestre.

Recursos y capacidades institucionales

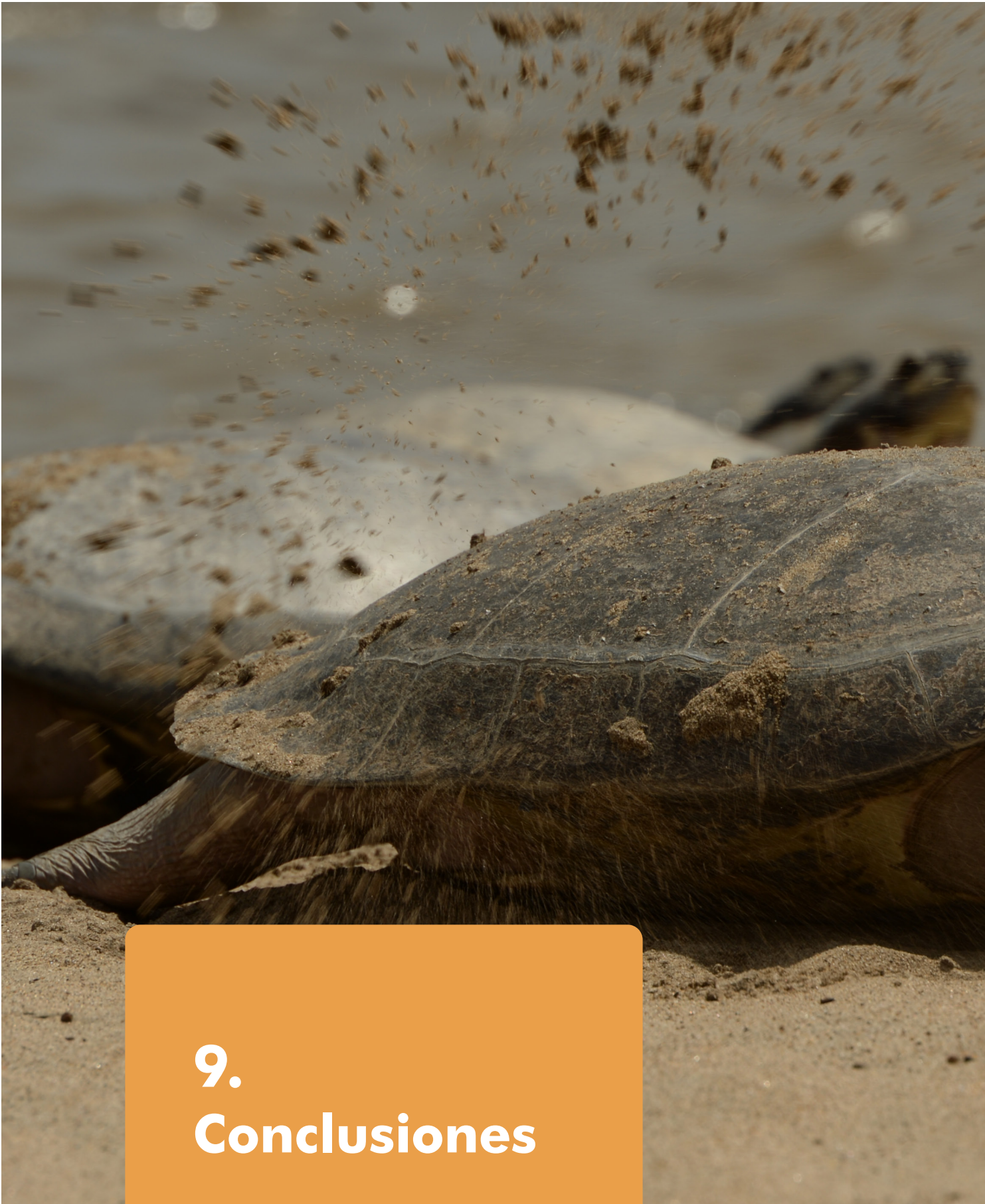
La falta de recursos y capacidades institucionales es un desafío común. En Bolivia, Perú y Ecuador, la falta de recursos tecnológicos y humanos adecuados es una brecha significativa que limita la eficacia de los controles en los puntos de entrada y salida aéreos. Colombia y Brasil tienen mejores recursos y capacidades comparativas, pero aún enfrentan necesidades adicionales para mejorar la efectividad de sus esfuerzos.

Puntos críticos identificados

Un punto crítico común es la necesidad de mejorar la capacitación del personal y la disponibilidad de tecnología avanzada. Además, la coordinación interinstitucional y la unificación de esfuerzos entre diversas autoridades son áreas que requieren fortalecimiento en toda la región. En aeropuertos nacionales, la falta de equipamiento especializado convierte a estos puntos en vulnerables y atractivos para los traficantes de fauna silvestre.



© WCS Brasil



9. Conclusiones



Podocnemis expansa

© El Pato Salcedo/WCS Colombia

© Robert Wallace/WCS Bolivia



Pecari tajacu

► Adhesión a tratados y convenios multilaterales

Colombia, Ecuador, Perú, Brasil y Bolivia tienen una participación homogénea en la adhesión a tratados y convenios multilaterales sobre iniciativas que favorezcan la protección de los ecosistemas presentes en cada territorio. Sin embargo, estos instrumentos legales necesitan ser considerados en la planificación de la política pública de cada país a través de la gestión de derecho interno para su aplicación a nivel de aeropuertos. Únicamente Colombia dispone de una propuesta de Protocolo de Operación en Aeropuertos para la Prevención y el Control al Tráfico de Especies Silvestres en vía de aprobación por los entes competentes.

Legislación ambiental y CITES

La legislación en materia ambiental de Colombia, Perú, Brasil y Bolivia cumple con lo requerido por la CITES. Por otro lado, Ecuador aún tiene previsto cumplir con su hoja de ruta para alcanzar categoría 1.

Protección de la biodiversidad

Al formar parte de los principales repositorios de diversidad biológica, los países objeto de este estudio salvaguardan y protegen su biodiversidad desde los principios y fundamentos de su respectiva Constitución Política.

Penalización del comercio ilegal de fauna silvestre

El comercio ilegal de fauna silvestre en los países del estudio se encuentra considerado como un



delito en el ámbito penal. Sin embargo, las leyes ambientales donde se tipifican las faltas y sanciones no tienen definida una diligencia de judicialización específica, lo que dilata los tiempos procesales y hace que las sanciones no prosperen. En Perú, se destaca la incorporación del delito tipificado en el artículo 308 (tráfico ilegal de especies de flora y fauna silvestre) del Código Penal a la Ley 30077, Ley Contra el Crimen Organizado.

Los países fundamentan su legislación administrativa y técnica en materia de seguridad de la aviación en las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Las acciones efectuadas por las autoridades aeronáuticas para la certificación y vigilancia de los operadores aéreos se centran en garantizar que las instalaciones, aeronaves, personas, equipajes y cargas no sean objeto de actos de interferencia ilícita. Sin embargo, las inspecciones principalmente se centran en detectar objetos prohibidos y mercancías peligrosas para el transporte aéreo

Enmienda 29 al Anexo 9 – Facilitación (OACI)

La Enmienda 29 al Anexo 9 – Facilitación (OACI) entró en vigor el 18 de noviembre de 2022. Los países objeto del estudio aún no han adoptado esta enmienda, que señala que los Estados deben cerciorarse de que existan procedimientos para combatir el tráfico ilícito de fauna silvestre, incluyendo sistemas claros de notificación y puntos de contacto de las autoridades competentes.

Programas Nacionales de Seguridad y Facilitación del Transporte Aéreo

Las autoridades aeronáuticas de los países objeto del estudio poseen dentro de su normativa un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación y un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo. Sin embargo, la agenda de estos comités nacionales no incluye temas de transporte ilegal de fauna silvestre y la autoridad ambiental no forma parte de los mencionados comités.

Coordinación y comunicación interinstitucional

Las unidades de control estatal en los aeropuertos cumplen sus funciones de acuerdo

con sus atribuciones legales y reportan su operatividad a las entidades correspondientes. No obstante, existe una limitada interrelación entre entidades en términos de comunicación y coordinación de acciones. En Perú, la colaboración interinstitucional no está formalizada mediante convenios ni procedimientos operativos, aunque existe coordinación entre los actores. En Loreto, la autoridad ambiental carece de un puesto de control permanente en el aeropuerto, lo que limita sus acciones. Además, el personal es insuficiente para completar las rotaciones, lo que reduce la presencia permanente de la autoridad en el aeropuerto.

Riesgos de salud pública y seguridad

La evidencia histórica demuestra que el comercio ilegal de fauna silvestre a través del transporte aéreo es un peligro latente para los países objeto de este estudio. Además, el personal aeronáutico y los usuarios estarían expuestos a la transmisibilidad de enfermedades zoonóticas, lo que podría afectar la salud pública a nivel nacional e internacional.

Entrenamiento y capacitación

El personal aeronáutico responsable de la seguridad en los aeropuertos tiene un alto grado de entrenamiento en métodos de inspección, pero este entrenamiento no siempre incluye patrones para identificar fauna silvestre. Esto limita su contribución a la detección del comercio ilegal de fauna silvestre, enfocándose principalmente en la seguridad de la aviación. Un número limitado del personal ha recibido capacitación específica en comercio ilegal de fauna silvestre. En Perú, las autoridades ambientales requieren reforzar la detección, el muestreo forense y la presentación de pruebas.

Comercio de especies CITES

En Perú, los permisos CITES se emiten de manera física y la verificación de su veracidad depende de la relación de colaboración entre el SERFOR y aduanas. Existe la expectativa de que el SERFOR asuma el control de las especies no CITES, lo que podría afectar su capacidad operativa sin un fortalecimiento adecuado. La ARFFS es la



autoridad de primera línea para identificar especies CITES y derivar casos al SERFOR.

Sistemas de información y reporte

No existe una única fuente oficial de información detallada sobre incautaciones de comercio ilegal de fauna silvestre en aeropuertos accesible para la comunidad aeroportuaria y las autoridades. Tampoco hay sistemas seguros para el intercambio de información. En Perú, los canales institucionales de denuncia son limitados y no existen mecanismos específicos para reportar tráfico ilegal de fauna silvestre.

Capacitación en identificación de riesgos

En Perú, aunque algunas autoridades reportan un trabajo empírico para la acción preventiva, no elaboran perfiles de riesgos formalmente. Existe interés en capacitarse en esta materia, pero las limitaciones operativas actuales dificultan este proceso.

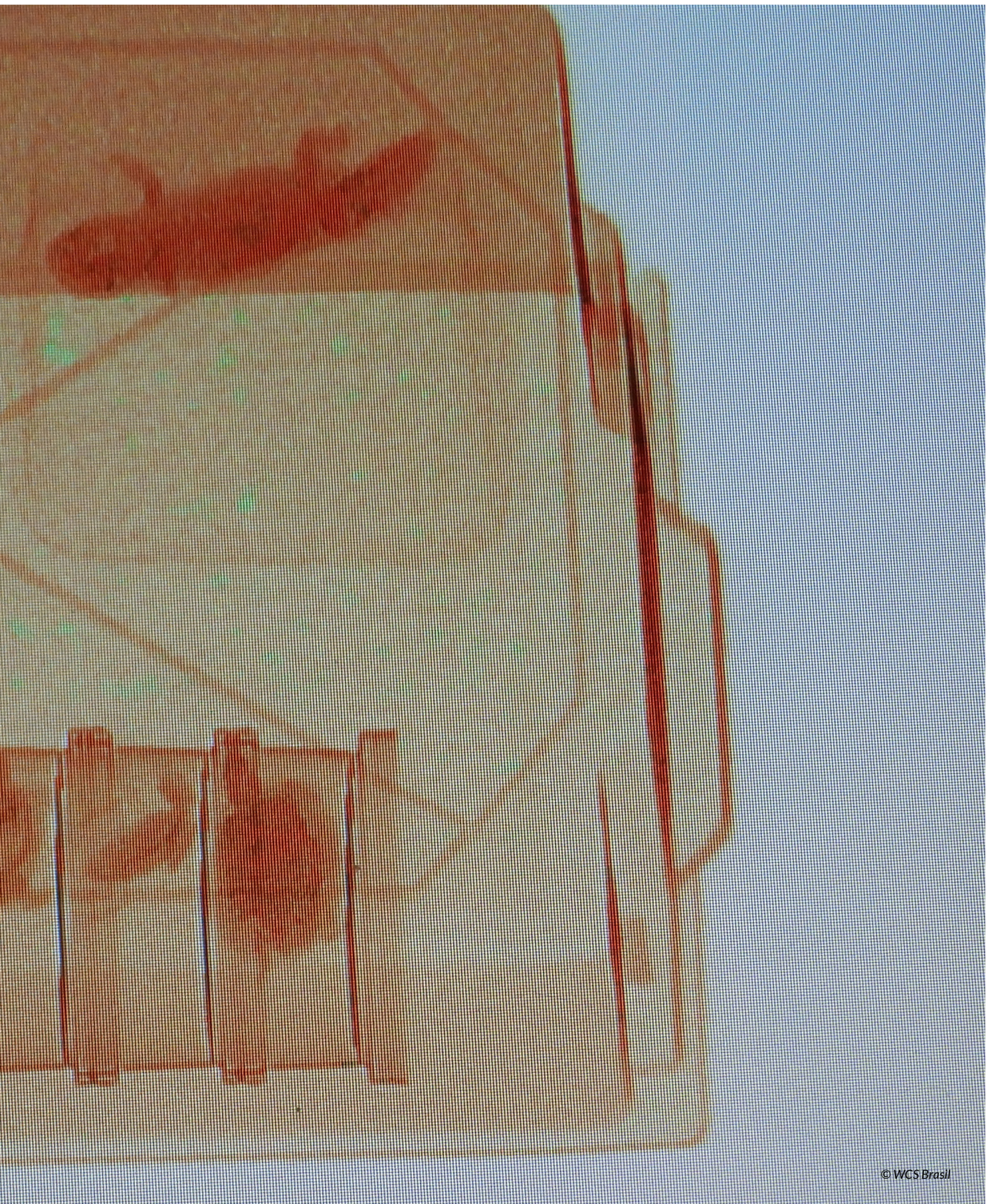
Avances y recomendaciones por país

Colombia ha realizado avances significativos en la lucha contra el comercio ilegal de fauna silvestre; sin embargo, debe continuar fortaleciendo la capacitación especializada y mejorar la cooperación interinstitucional. Ecuador debe mejorar la capacitación del personal y fortalecer la cooperación interinstitucional. Brasil necesita más inspectores de IBAMA y un sistema integrado de gestión de información. Bolivia requiere un enfoque especializado y mesas de trabajo para mejorar la efectividad de los controles. Para mejorar la lucha contra el comercio ilegal de fauna silvestre en la región, es importante desarrollar una metodología estándar, perfeccionar los instrumentos de recolección de datos y fortalecer la estrategia de entrevistas y triangulación de datos en colaboración con entidades como las autoridades ambientales.

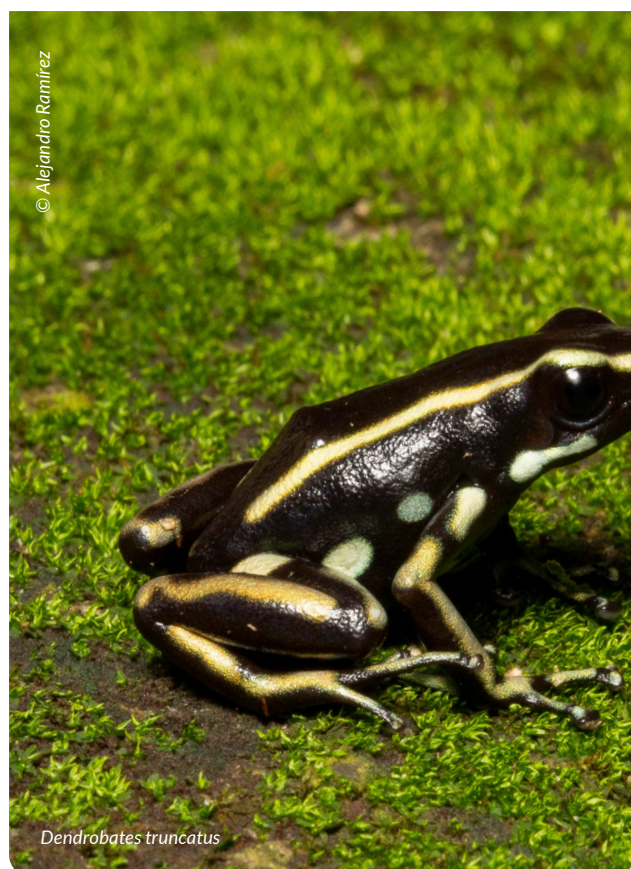




10. Recomendaciones



© WCS Brasil



10.1

Recomendaciones generales para la región

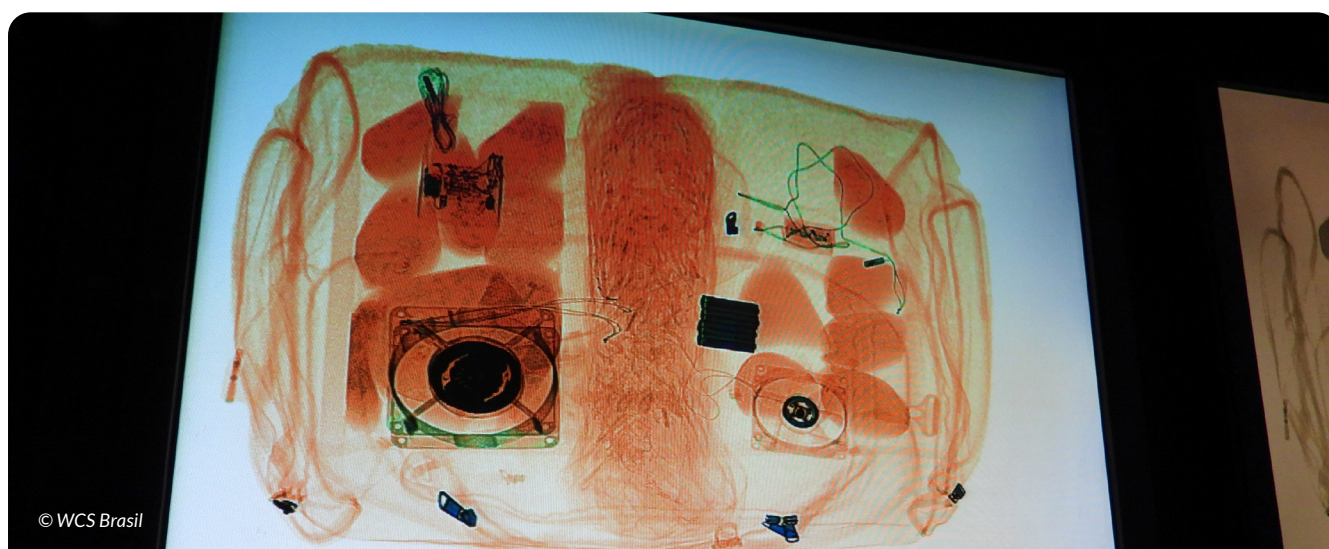
- Desarrollar y estandarizar protocolos interinstitucionales que involucren a autoridades ambientales, aduanas, fuerzas públicas y autoridades aeronáuticas. Estos protocolos deben basarse en las mejores prácticas internacionales y adaptarse a las realidades de cada país, asegurando que todos los aeropuertos operen bajo un marco de trabajo cohesivo y efectivo. Esto facilitaría una respuesta coordinada y eficiente en la detección y manejo del comercio ilegal de fauna silvestre.
- Promover la implementación de sistemas integrados de gestión de información que conecten a las diferentes autoridades a nivel regional. Estos sistemas deberían permitir el intercambio de información sobre movimientos sospechosos de cargamentos y pasajeros, estableciendo así un sistema de alerta temprana que mejore la capacidad de respuesta.
- Organizar programas de capacitación continua y especializada que aborden desde

la identificación de especies traficadas, modus operandi, hasta el manejo legal y ético de los casos. Estos programas deberían ser diseñados en colaboración con expertos y adaptados a las necesidades específicas de cada país, asegurando que el personal en todos los niveles esté bien preparado para enfrentar estos desafíos.

- Fomentar una cooperación más estrecha entre los países de la región mediante la creación de redes de colaboración que permitan compartir experiencias, estrategias y recursos. Esto incluye trabajar conjuntamente en operativos, investigaciones y en el desarrollo de políticas regionales que aborden de manera integral el comercio ilegal de fauna silvestre.
- Invertir en tecnología avanzada para la detección y seguimiento de cargamentos y equipajes en los aeropuertos. Esto podría incluir desde mejores sistemas de escáner, como los de última generación, hasta software de análisis de datos que utilicen inteligencia artificial para predecir patrones de tráfico ilegal de fauna silvestre.
- Implementar campañas de sensibilización dirigidas tanto al personal del sector aeroportuario como a los pasajeros. Estas campañas deberían informar sobre las leyes y consecuencias del comercio ilegal de fauna silvestre, así como sobre la importancia de la biodiversidad y cómo cada individuo puede

contribuir a su protección y a la prevención de su comercio ilegal.

- Realizar evaluaciones periódicas de los procedimientos y controles existentes en los aeropuertos para identificar áreas de mejora. Esto debería incluir auditorías regulares y la implementación de mejoras basadas en los hallazgos, de tal modo que aseguren que las estrategias sean efectivas y se adapten a los cambios en el modus operandi del comercio ilegal de fauna silvestre.
- Para futuros análisis, se recomienda simplificar el banco de preguntas y las respuestas, además de mejorar las opciones de respuesta para captar la complejidad de las experiencias de los entrevistados. De ser posible, se sugiere entrevistar al menos a dos personas por entidad para hacer una triangulación de las respuestas y, en caso de encontrar discrepancias, realizar nuevos acercamientos a la entidad para aclarar. Además, se sugiere plantear un plan de análisis, que incluya indicadores y tablas de valoración, lo cual posiblemente requiere efectuar un trabajo exploratorio previo para definir una metodología estandarizada de aplicación a un ámbito regional. Sin embargo, el presente estudio representa un avance en la comprensión de los mecanismos de prevención y control del comercio ilegal de fauna silvestre en los países evaluados y permitió detectar puntos clave de mejora.



10.2

Colombia

- Diseñar programas de capacitación enfocados en la formación del personal de la autoridad ambiental competente en la identificación de especies y las regulaciones de CITES. Este programa debería proporcionar conocimientos prácticos y aplicables directamente a las operaciones cotidianas en los aeropuertos.
- Es esencial mejorar la articulación de actores e involucrar al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Policía Nacional, la autoridad ambiental competente y las administraciones de aeropuertos a fin de desarrollar esquemas de comunicación efectiva, generación de data y unificar protocolos de control con acciones más coordinadas y efectivas contra el comercio ilegal de fauna silvestre.



10.3

Ecuador

- Elaborar y aplicar un conjunto de procedimientos estándar operativos en colaboración con el Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica, que deben ser adoptados por todos los aeropuertos del país. Estos procedimientos deben enfocarse en la inspección, detección y manejo adecuado de la fauna silvestre incautada, con la finalidad de asegurar una respuesta uniforme y eficaz en todo el territorio.
- Establecer un programa de formación continua en conjunto con instituciones académicas, dirigido al personal de la Dirección del Ambiente del Municipio de Quito y de las aerolíneas. Este programa podría cubrir temas como biodiversidad local, prevención del tráfico de fauna silvestre y el manejo adecuado de especímenes confiscados, con la finalidad de que todos los involucrados estén bien preparados para enfrentar estos desafíos.

10.4

Perú

- Realizar una revisión exhaustiva de la agenda y estrategia nacional sobre los controles de comercio ilegal de fauna silvestre, con el objetivo de establecer un protocolo interinstitucional específico para los aeropuertos. Este protocolo debería estar alineado con la Ley General del Ambiente (Ley N.º 28611), la Política Nacional Forestal y de Fauna Silvestre (DS N.º 009-2013-MINAGRI) y la Estrategia Nacional para Reducir el Tráfico Ilegal de Fauna Silvestre en el Perú (2017-2027). Es vital que este acuerdo interinstitucional involucre a la autoridad ambiental, la fuerza pública, la autoridad aeronáutica y otros actores clave para garantizar una implementación efectiva y coordinada en todos los aeropuertos prioritarios.
- Se recomienda establecer un mecanismo de coordinación entre la Oficina Regional Sudamericana de la OACI (Lima) y las autoridades ambientales competentes en Perú. Este mecanismo debería asesorar tanto al Grupo Experto en Facilitación (FAL) como al Grupo Experto en Seguridad de la Aviación (AVSEC) para definir normas técnicas y acciones conjuntas frente al comercio ilegal de fauna silvestre en los aeropuertos. La colaboración efectiva con organismos internacionales facilitará la adopción de las mejores prácticas globales y fortalecerá la capacidad de respuesta del país ante este desafío.
- Es crucial desarrollar material de capacitación adaptado y realizar entrenamientos oficiales adaptados a la realidad de Perú sobre la prevención y control del comercio ilegal de fauna silvestre desde el entorno aeroportuario. Estos materiales y entrenamientos deberían cubrir patrones de detección, casos de sustitución de especies y estrategias de inspección detalladas para carga, equipajes, correo, pasajeros y sus pertenencias. Además, se debe establecer una estrategia de colaboración interinstitucional que utilice mecanismos existentes a nivel nacional para una participación conjunta en los procesos de certificación y autorización de operadores aéreos y servicios de escala.
- Facilitar el acceso a bases de datos oficiales sobre aspectos relevantes como permisos otorgados y antecedentes de sanción para agilizar la implementación de acciones preventivas y de control. Además, es necesario gestionar la presencia permanente de equipos de control de la fuerza pública en aeropuertos prioritarios y asegurar la implementación, entrenamiento y mantenimiento de unidades caninas K9. También se recomienda establecer un programa de vigilancia continua a la operatividad de equipos de inspección no intrusiva, con certificaciones técnicas de FAA o EASA, en todos los aeropuertos priorizados.

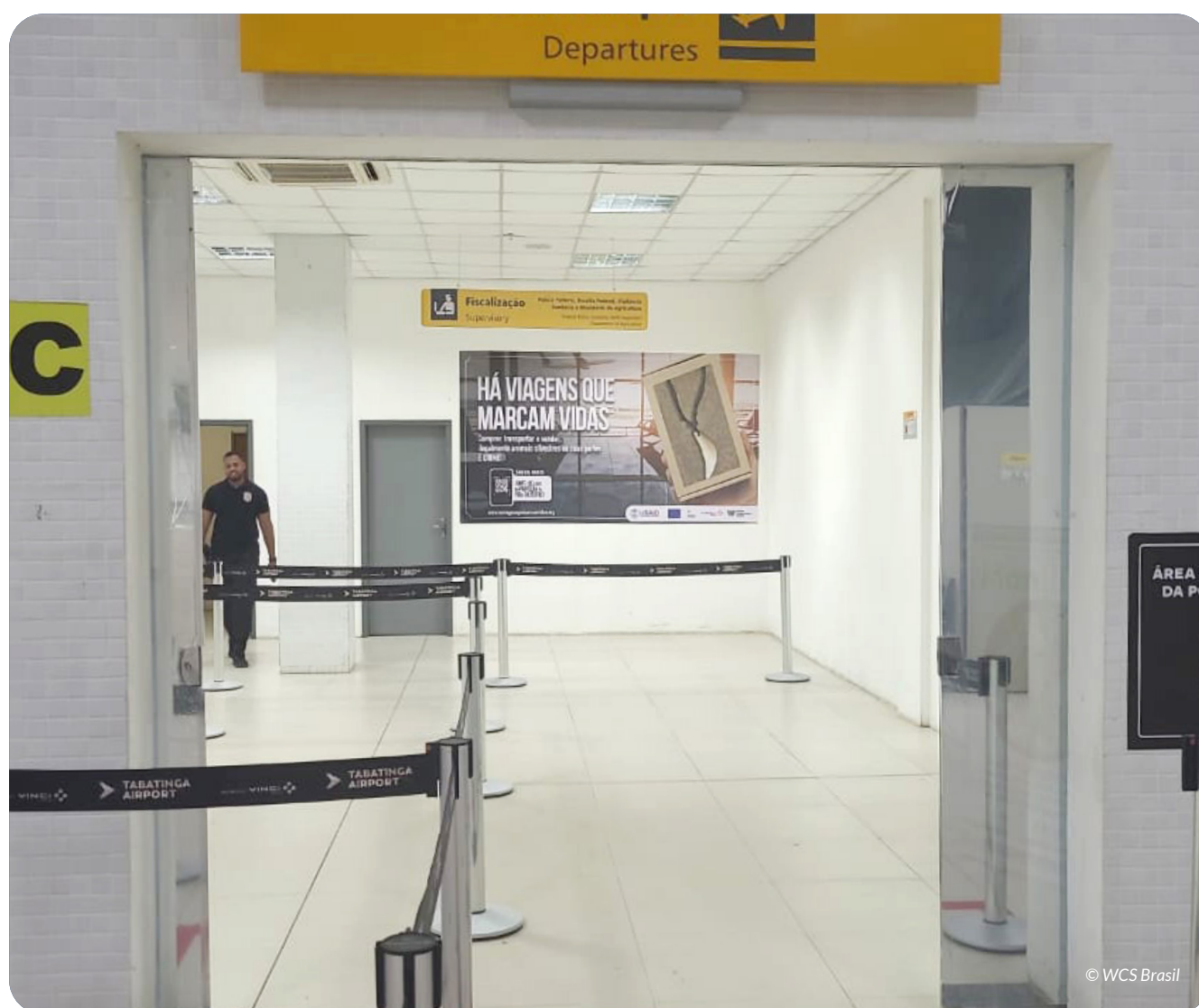


© WCS Perú

10.5

Brasil

- Aumentar el número de inspectores de medio ambiente de IBAMA en los principales aeropuertos internacionales y equiparlos con herramientas tecnológicas avanzadas para la identificación rápida de especies traficadas es fundamental. Esto permitirá optimizar los tiempos de respuesta y aumentar la eficiencia en la detección de tráfico ilegal.
- Desarrollar un sistema integrado de gestión de información que conecte a IBAMA con la Policía Federal y la Receita Federal es crucial. Este sistema debe facilitar el intercambio de datos en tiempo real sobre actividades sospechosas y movimientos de cargamentos y pasajeros, configurando un sistema de alerta temprana eficiente.

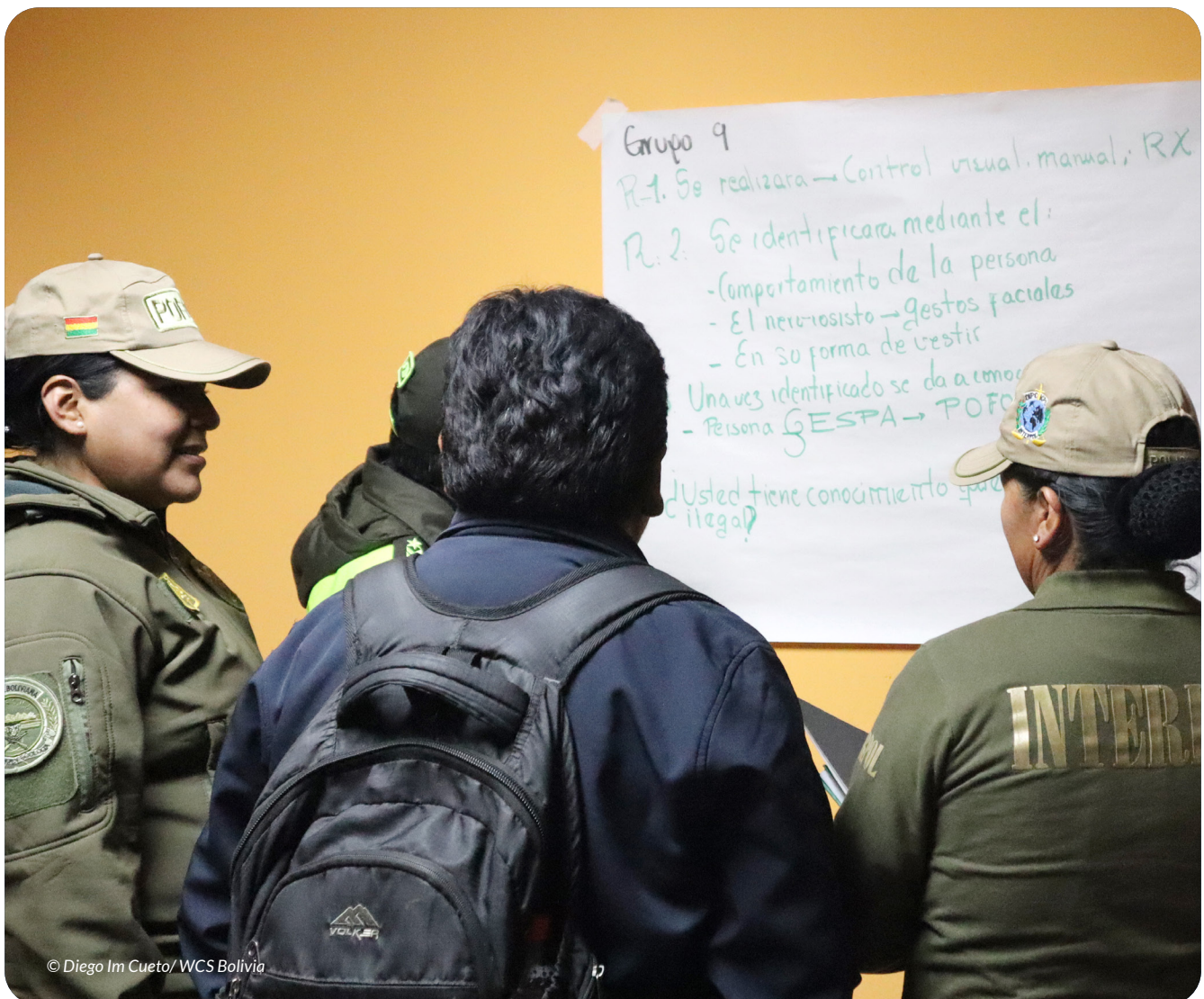


© WCS Brasil

10.6

Bolivia

- Organizar mesas de trabajo colaborativas que involucren a la Secretaría CITES, expertos en biodiversidad, agentes de la autoridad ambiental, personal aduanero y aeroportuario. Los talleres deben centrarse en el reconocimiento de especies comúnmente traficadas y en una comprensión profunda de la normativa CITES.
- Es esencial establecer un comité de coordinación permanente que incluya representantes de la DGBAP, la DGAC, operadores de aerolíneas, personal de seguridad aeroportuaria y la policía boliviana. Este comité debe fortalecer la comunicación y la acción conjunta, desarrollando protocolos de respuesta rápida ante incidentes de tráfico de fauna silvestre.





11. Bibliografía



© WCS Brasil



Aduana Nacional. (s. f.). Reglamento Ley General de Aduana. La Paz. https://www.aduana.gob.bo/aduana7/rlga_view

Aeropuertos.Net. (2022). Aeropuerto Internacional Eduardo Gomes (MAO). <https://www.aeropuertos.net/aeropuerto-internacional-eduardo-gomes/>

Airports Council International. (2023). Lucha contra el tráfico de vida silvestre. <https://olc.aero/course/lucha-contra-el-trafico-de-vida-silvestre/>

Ambiente Bogotá (2023). Autoridades se incautan de 3493 aletas de tiburón que iban a ser enviadas a Hong Kong desde el aeropuerto El Dorado. https://www.ambientebogota.gov.co/nota-principal/-/asset_publisher/vRkc1u7VgGg4/content/autoridades-se-incautan-de-3493-aletas-de-tiburon-que-iban-a-ser-enviadas-a-hong-kong-desde-el-aeropuerto-el-dorado#:~:text=Bogot%C3%A1%2C%2024%20de%20septiembre%20de%202021.&text=Un%20llamado%20de%20alerta%20por,ser%20exportadas%20de%20manera%20ilegal

Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil. (2022). Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita (PNAVSEC). Recuperado de <https://www.jusbrasil.com.br/legislacao/1640122386/decreto-11195-22>

Asamblea Legislativa Plurinacional. Ley Marco de la Madre Tierra y Desarrollo Integral para Vivir Bien. 15 de octubre de 2012 (Bolivia)

Asamblea Legislativa Plurinacional. Ley de Migración. 8 de mayo de 2013 (Bolivia)

Asamblea Legislativa Plurinacional. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia. 7 febrero 2009 (Bolivia)

Asamblea Nacional Constituyente. Constitución Política de la República Federativa del Brasil. 22 de septiembre de 1988 (Brasil)

Asamblea Nacional del Ecuador. Código Orgánico del Ambiente (Vol. Registro Oficial Suplemento 983). 12 de abril de 2017 (Ecuador)

Asamblea Nacional del Ecuador. Reglamento al Código Orgánico del Ambiente (Vol. Registro Oficial Suplemento 507). 12 de junio de 2019 (Ecuador)

Asamblea Nacional del Ecuador. Código Orgánico Integral Penal (Vol. Edición Constitucional del Registro Oficial 20). 16 de marzo de 2022 (Ecuador)

Asamblea Nacional del Ecuador. Ley Orgánica de la Policía Nacional (Vol. Registro Oficial 368). 20 de agosto de 2008 (Ecuador)

Asamblea Nacional del Ecuador. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (Vol. Suplemento del Registro Oficial 111). 31 de diciembre de 2019 (Ecuador)

Asamblea Nacional del Ecuador. Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (Vol. Suplemento del Registro Oficial 260). 4 de agosto de 2020. (Ecuador)

Asamblea Nacional del Ecuador. Constitución de la República del Ecuador (Vols. Decreto Legislativo 0. Registro Oficial 449. 20 de octubre de 2008. (Ecuador)

- Barreto, L. (2019). *Incautadas más de 1.300 tortugas que iban a ser traficadas bajo la modalidad de encomienda*. Bogotá. <https://bogota.gov.co/asi-vamos/1300-tortugas-fueron-incautadas-por-las-autoridades>
- Cancillería - Colombia. (2023). Asuntos jurídicos internacionales. <https://www.cancilleria.gov.co/juridicainternacional/tratados>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020). Indicadores de Biodiversidad en América Latina y el Caribe. <https://www.cepal.org/sites/default/files/presentations/6-indicadores-biodiversidad-america-latina-el-caribe-cepal.pdf>
- Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres. (2023). Perfiles de países. <https://cites.org/esp/parties/country-profiles/>
- Comunidad Andina. (2023). Estadísticas de transporte aéreo de la Comunidad Andina. <http://extranet.comunidadandina.org/transporteAereo/>
- Congreso de la República. Ley General de Aduana. 1 de octubre de 2010. (Perú)
- Congreso de la República. (8 de septiembre de 2022). Ley que modifica los Artículos 308-B, 308-D y 309 del Código Penal. (Perú)
- Congreso de la República. Ley N.º 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú. 10 de mayo de 2000 (Perú)
- Congreso de la República. Reglamento del Decreto Legislativo N.º 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú (Vols. Decreto Supremo N.º 026-2017-IN). 15 de octubre de 2017. (Perú)
- Congreso de la República. Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil. 16 de diciembre de 2019 (Perú)
- Congreso de la República. (2005). Ley N.º 28611, Ley General del Ambiente. (Perú)
- Congreso de la República. (2019). Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil (Vols. Decreto Supremo N.º 007-2006-MTC). Lima.
- Congreso de la República. Ley N.º 29763, Ley Forestal y de Fauna Silvestre. 24 de septiembre de 2015 (Perú)
- Congreso de la República. Constitución Política del Perú. 29 de diciembre de 1993 (Perú)
- Congreso de la República. Ley de Seguridad de la Aviación – Ley 28404. 30 de noviembre de 2004 (Perú)
- Congreso de la República. Ley de Migraciones (Vol. Decreto Legislativo N.º 1350). 7 de enero de 2018 (Perú)
- Congreso de la República de Colombia. (1993). Ley 62 de 1993.
- Consejo Nacional de Economía y Planeamiento. Ley de Vida Silvestre, Parques Nacionales, Caza y Pesca (Vol. Decreto Ley N.º 12301). 14 de marzo de 1975 (Bolivia)
- Dirección General de Aeronáutica Civil Chile. (2017). *DGAC tiene nuevos canes para detección de explosivos*. <https://www.dgac.gob.cl/dgac-tiene-nuevos-can-es-para-deteccion-de-explosivos/>
- Dirección General de Aeronáutica Civil Ecuador. (2023). Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- Dirección General de Aeronáutica Civil. RAB 108 Reglamento sobre Seguridad de la Aviación - Explotador de Aeronaves y Empresas de Aprovisionamiento de a Bordo. 18 de noviembre de 2022 (Bolivia)
- Dirección General de Aeronáutica Civil. (). RAB 109 Reglamento sobre Seguridad de la Aviación - Seguridad de la Carga y Correo 18 de noviembre de 2022. (Bolivia)
- Dirección General de Aeronáutica Civil. RAB 112 Reglamento sobre Seguridad de la Aviación - Empresas de Servicios de Seguridad de la Aviación. 18 de noviembre de 2022 (Bolivia)



- Dirección General de Aeronáutica Civil. Regulaciones Aeronáuticas del Perú - RAP 107. 22 de marzo de 2023 (Perú)
- Dirección General de Aeronáutica Civil. Regulaciones Aeronáuticas del Perú - RAP 109. 31 de julio de 2018 (Perú).
- Dirección General de Aeronáutica Civil. (2017). Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. La Paz.
- Dirección General de Aviación Civil del Ecuador. (). RDAC Parte 107 Seguridad Aeroportuaria: Operador de Aeropuerto. 8 de julio de 2008 (Ecuador).
- Dirección General de Aviación Civil del Ecuador. (2023). Programa Nacional de Seguridad de la Aviación (Vol. Versión 3.0v). Quito.
- EAS Barcelona. (2023). <https://easbcn.com/conoce-los-tipos-de-vuelos-comerciales-que-existen/#:~:text=Tipos%20de%20vuelos%20dentro,de%206%20horas%20duraci%C3%B3n>
- El Comercio. (12 de junio de 2014). *La fauna tropical de Ecuador es blanco del tráfico de especies*. <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/ecuador-trafico-animales-fauna-ilegal-especies.html>
- El Universo. (2014). *Ministerio de Educación entrega libros gratis*. <https://www.eluniverso.com/noticias/2014/04/11/nota/2675086/ministerio-entrega-libros-gratis/>
- Fiscalía General del Estado. (2023). *Extranjero procesado por transportar especies marinas en su equipaje*. Boletín de prensa 1088-DC-2023. <https://www.fiscalia.gob.ec/extranjero-procesado-por-transportar-especies-marinas-en-su-equipaje/>
- Gobierno del Perú. (2023) Canal de Denuncias. <https://denuncias.servicios.gob.pe/>
- H. Congreso Nacional. Código Aeronáutico. 23 de noviembre del 2006 (Ecuador).
- H. Congreso Nacional. Ley Forestal y de Conservación de Áreas Naturales y Vida Silvestre (Vol. Codificación 17 Registro Oficial Suplemento 418). 10 de septiembre de 2004 (Ecuador).
- H. Congreso Nacional. (). Ley de Aviación Civil (Vol. Registro Oficial 435 S). 11 de enero de 2007 (Ecuador).
- H. Congreso Nacional. (). Reglamento a la Ley Orgánica de la Policía Nacional (Vol. Decreto Ejecutivo 845 Registro Oficial 187). 17 de agosto de 2005 (Ecuador).
- Herembás, P. N. (2023). Cuatro factores que explican la expansión de las cooperativas. El Mercurio. <http://www.elmercurio.com.ec/2023/09/19/cooperativas-factores-crecimiento-ecuador-econom/#:~:text=Agreg%C3%B3%20que%2C%20la%20expansi%C3%B3n%20del%20sector%20cooperativo%20se,finanzas%20verdes%2C%20inclusi%C3%B3n%20financiera%2C%20gobernanza%20y%20balance>
- Honorable Congreso Nacional. Ley N.º 1333, Ley del Medio Ambiente. 27 de abril de 1992. (Bolivia).
- Honorable Congreso Nacional. Ley General de Aduana. 28 de julio de 1999 (Bolivia).
- Honorable Congreso Nacional. Ley N.º 2902, Aeronáutica Civil de Bolivia. 29 octubre de 2004 (Bolivia).
- Honorable Congreso Nacional. Ley Orgánica de la Policía Nacional. 8 de enero de 1985 (Bolivia)..
- International Air Transport Association. (2023). *Illegal Wildlife Trade*. <https://www.iata.org/en/programs/environment/wildlife-trafficking/>
- IBERIA. (2023). Tarifas en clase turista. <https://www.iberia.com/es/clases-tarifas/turista/>
- InSight Crime (2021). *El boyante tráfico de caballitos de mar de Latinoamérica hacia China*. <https://insightcrime.org/es/noticias/trafico-caballitos-de-mar-latinoamerica-china/>

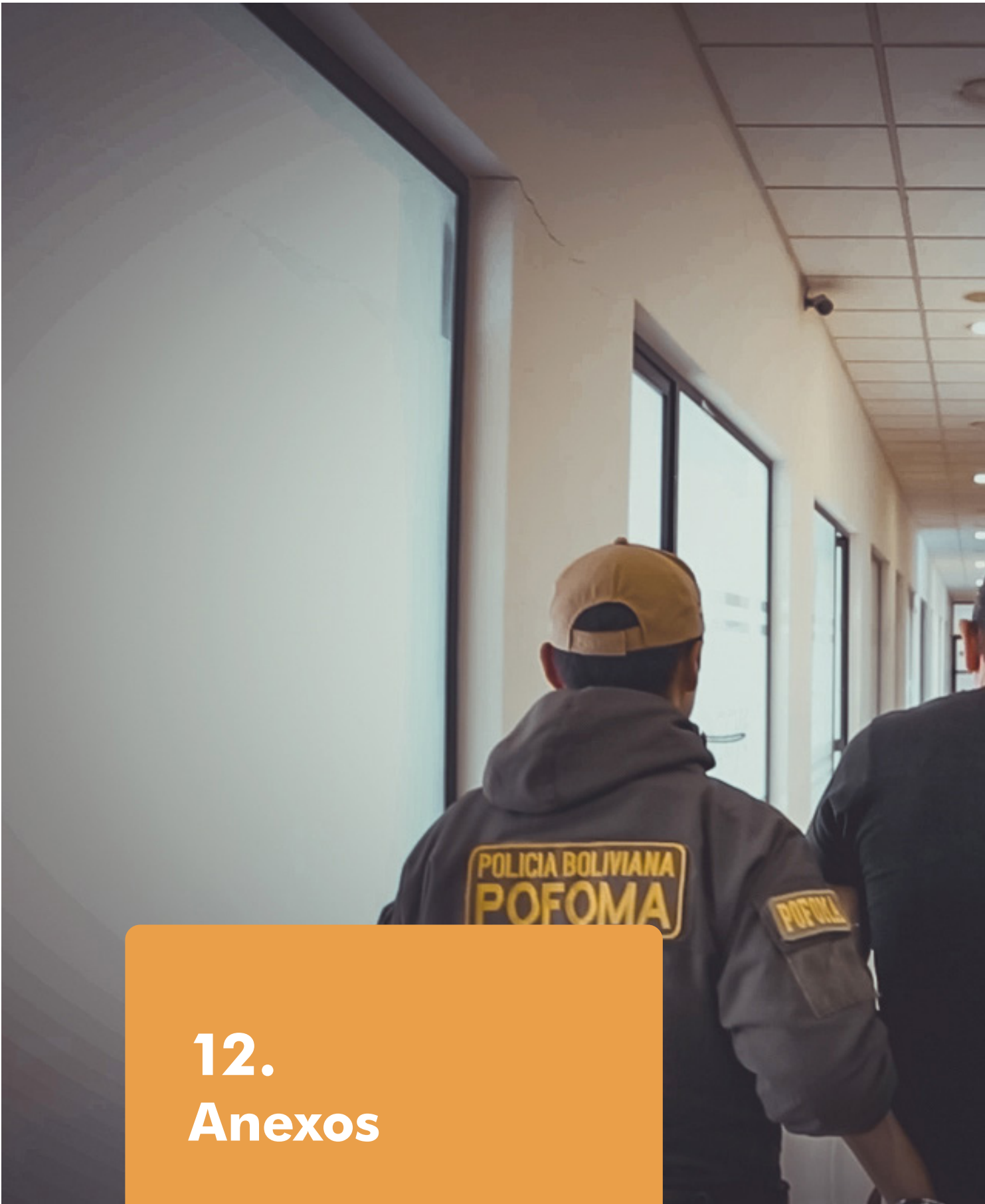


- Instituto Chico Mendes de Conservación de la Biodiversidad de Brasil (2018). *Livro Vermelho da Fauna Brasileira Ameaçada de Extinção*, Vol. I. Brasília.
- Legisladores90.org. (2023). *Derecho interno: qué es y cuál es su importancia*. Recuperado de: <https://www.legisladores90.org/que-es-el-derecho-interno/>
- Mercosur. (2022). IOE. <https://ioe2014.indec.gob.ar/publicacion/index.asp>
- Superintendencia Nacional de Migraciones. (2023). Reporte de Modelo de Integridad. <https://www.gob.pe/institucion/migraciones/informes-publicaciones/3627589>
- Ministerio de Agricultura y Riego. Decreto Supremo N.º 009-2013-MINAGRI. 14 de agosto de 2013 (Perú).
- Ministerio de Agricultura y Riego. Decreto Supremo N.º 011-2017-MINAGRI. 14 de agosto de 2017 (Perú).
- Ministerio de Agricultura y Riego. Decreto Supremo N.º 019-2015-MINAGRI. 30 de setiembre de 2015 (Perú).
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2019). Decreto 1165 de 2019.
- Ministerio de Justicia. (1980). Código Penal.
- Ministerio del Ambiente. Texto Unificado de Legislación Secundaria Ministerio del Ambiente (Vol. Decreto Ejecutivo 3516). 5 de setiembre de 2018. (Ecuador).
- Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica de Ecuador (MAATE) (2021). *Ciudadano extranjero fue detenido por tráfico ilegal de vida silvestre* [Pieza gráfica]. Facebook. Recuperado el 20 de setiembre del 2021 de <https://www.facebook.com/AmbienteEc/>
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (2023). Portal de denuncias. <https://portaldenuncias.mtc.gob.pe/canalesde-denuncia/>
- Mongabay. (2016). *Perú: rescatan 25 aves silvestres que iban a ser comercializadas ilegalmente en Europa*. <https://es.mongabay.com/2016/12/peru-aves-trafico/>
- Mongabay (2018). *Jaguares: el reloj juega en contra para el gran felino de América*. <https://es.mongabay.com/2020/06/jaguares-america-del-sur-trafico-conservacion/>
- Mongabay. (18 de noviembre de 2022). *El comercio de vida silvestre del Amazonas al sudeste asiático va en aumento*. <https://es.mongabay.com/2022/11/comercio-de-vida-silvestre-del-amazonas-al-sudeste-asiatico-va-en-aumento/>
- Mongabay LATAM, OCCRP y Armando Info. (2023). *Colombia: hijo de capo del cartel de Cali envuelto en tráfico de aletas de tiburón a Hong Kong*. <https://es.mongabay.com/2023/11/hijo-de-capo-del-cartel-de-cali-envuelto-en-trafico-de-aletas-de-tiburon-colombia/>
- Montiel, M. (2023). *Las graves consecuencias del comercio ilegal de fauna silvestre*. El País. <https://www.elpais.com.co/cali/las-graves-consecuencias-del-trafico-ilegal-de-fauna-silvestre-0220.html/>
- Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (2022). Marco de indicadores del ICCWC Quito y Galapagos. <https://www.unodc.org/peruandecuador/es/noticias/2021/marco-de-indicadores-del-iccwc-quito-y-galapagos.html>
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2021). Twelfth Meeting of the Facilitation Panel. <https://www.icao.int/Meetings/FALP/Pages/FALP12-2021.aspx>
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2022a). Doc 8973. Manual de seguridad de la aviación. Canadá.
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2022b). Países signatarios al Convenio de Chicago 1944. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_ES.pdf



- Organización de Aviación Civil Internacional. (2023). Anexo 17 Seguridad de la Aviación (AVSEC). <https://www.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2014/SARSEMINAR/SAR-P19.pdf>
- Observatorio Ambiental de Bogotá. (2013). Escuadrón canino para detectar tráfico de fauna silvestre. <https://oab.ambientebogota.gov.co/escuadrón-canino-para-detectar-trafico-de-fauna-silvestre/>
- Olivera, G. A. (2021). Las redes de comercio ilegal de animales silvestres se ocultan en Lima. El Comercio. <https://elcomercio.pe/lima/serfor-el-lucrativo-y-oscuro-negocio-del-trafico-de-animales-silvestres-rescate-de-animales-policia-nacional-noticia/#:~:text=%E2%80%9CLa%20mayor%20parte%20del%20tr%C3%A1fico,de%20Fauna%20Silvestre%20de%20Serfor>
- Plan V. (2023). El crimen organizado está al acecho de tortugas e iguanas de Galápagos. <https://www.planv.com.ec/historias/plan-verde/el-crimen-organizado-esta-al-acecho-tortugas-e-iguanas-galapagos>
- Proyecto Regional RLA/99/901 Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional. (2023). <https://www.srvsop.aero/site/wp-content/uploads/2017/04/LAR-153-Enmienda-7-1.pdf>
- Quito Turismo. (2022). La región de mayor relevancia para la conservación de la biodiversidad es el noroccidente de Quito. <https://www.quito-turismo.gob.ec/news/quito-capital-mundial-de-la-biodiversidad/#:~:text=Esta%20variedad%20de%20pisos%20clim%C3%A1ticos%20le%20permite%20a,nutrias%2C%20venados%20y%20el%20emblem%C3%A1tico%20oso%20de%20anteojos>
- Reducing Opportunities for Unlawful Transport of Endangered Species Partnership. (2021). Contrabando de animales por transporte aéreo y prevención del salto zoonótico. <https://routespartnership.org/industry-resources/publications/contrabandodeanimales>
- Reducing Opportunities for Unlawful Transport of Endangered Species Partnership. (2023). Air Transport Wildlife Trafficking Route Maps. <https://routespartnership.org/industry-resources/infographics/air-transport-wildlife-trafficking-route-maps>
- Semana. (2020). Así es la dupla perfecta que ayuda a combatir el comercio ilegal de animales. <https://www.semana.com/impacto/articulo/como-se-combate-el-trafico-ilegal-de-animales-en-colombia---policia/57674/>
- Servicio Nacional de Derechos Intelectuales. (2020). IEPI “cero papeles”. <https://www.derechosintelectuales.gob.ec/iepi-cero-papeles/#:~:text=De%20acuerdo%20a%20lo%20establecido%20en%20el%20Acuerdo,la%20cantidad%20de%20papel%20utilizado%20en%20los%20tr%C3%A1mites>
- Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre (2016). Rescatan aves silvestres en el aeropuerto Jorge Chávez que iban a ser comercializadas ilegalmente en Europa. <https://www.serfor.gob.pe/portal/noticias/fauna-silvestre/rescatan-aves-silvestres-en-el-aeropuerto-jorge-chavez-que-iban-a-ser-comercializadas-ilegalmente-en-europa>
- Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre. (2017). Estrategia Nacional para Reducir el Tráfico Ilegal de Fauna Silvestre Recuperado de: <https://repositorio.midagri.gob.pe/bitstream/20.500.13036/501/1/PRESENTACION-DE-LA-ESTRATEGIA-NACIONAL-PARA-REDUCIR-EL-TRAFICO-ILEGAL-DE-FAUNA-SILVESTRE.pdf>
- Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre. Resolución de Dirección Ejecutiva N°D0063-2021-MIDAGRI-SERFOR-DE. 12 de abril de 2021. (Perú) Recuperado de: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1817079/RDE_N_D0063-2021-MIDAGRI-SERFOR-DE.pdf?v=1618941073
- Servicio Nacional de Sanidad Agraria del Perú. (2023). Plataforma de Integridad. (<https://www.gob.pe/institucion/senasa/campa%C3%B1as/6337-integridad>)

- Sociedad Peruana de Derecho Ambiental. (2017). *Realizan operativo contra el tráfico de fauna silvestre en aeropuerto de Iquitos*. <https://www.actualidadambiental.pe/realizan-operativo-contra-el-trafico-de-fauna-silvestre-en-aeropuerto-de-iquitos/#:~:text=El%20pasado%206%20de%20setiembre%2C%20en%20el%20aeropuerto,al%20tr%C3%A1fico%20ilegal%20de%20flora%20y%20fauna%20silvestre>
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria del Perú. (2023a). Normas. <https://www.sunat.gob.pe/institucional/integridad/normas.html>
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria del Perú. (2023b). Canal de Denuncias. <https://www.sunat.gob.pe/institucional/integridad/canalesDenuncia.html>
- The White House – President Barack Obama. (2014). *Estrategia Nacional para el Combate al Tráfico de Vida Silvestre de los Estados Unidos*. Washington. <https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/docs/nationalstrategywildlifetrafficking.pdf>
- TRAFFIC. Trade in Wild Species. (2023). https://www.traffic.org/site/assets/files/16117/portmate_categories_overview_and_template_sept2021.pdf
- Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. (2017). RAC 160 Seguridad de Aviación Civil.
- Wildlife Conservation Society. (2021). *Análisis jurídico del tráfico de fauna silvestre en Brasil*.
- Wildlife Conservation Society. (2023). Celebramos el Día Mundial de la Vida Silvestre en el aeropuerto de Iquitos. Recuperado de: <https://peru.wcs.org/es-es/WCS-Peru/Noticias/articleType/ArticleView/articleId/18775/Celebramos-el-Dia-Mundial-de-la-Vida-Silvestre-en-el-aeropuerto-de-Iquitos.aspx>
- World Organization for Animal Health. (2023). Una sola salud. <https://www.woah.org/es/que-hacemos/iniciativas-mundiales/una-sola-salud/>



12. Anexos



© WCS Bolivia



Tabla 1 Caracterización aeropuertos seleccionados

País	Aeropuerto	Ubicación	Conectividad con aeropuerto HUB	Categoría operativa	Flujo de pasajeros (2022)	Volumen carga de exportación (2022)	Vuelos de mediano y largo radio Pasajeros	Vuelos de mediano y largo radio Carga	Fuente
Colombia	Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón	Cali	Bogotá	Doméstica e Internacional	601000	3270 toneladas	Fort Lauderdale, Miami, Panamá, Nueva York, Santiago de Chile, Madrid	Miami, Ciudad del Este, Panamá, Fort Lauderdale, Nueva York, Santiago de Chile, Madrid	Comunidad Andina, CAN, 2023
	Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo	Leticia	Bogotá	Doméstica e Internacional	Por confirmar	5 toneladas	Actualmente no hay vuelos internacionales de pasajeros con origen Leticia	Actualmente no hay vuelos internacionales de carga con origen Leticia	
Ecuador	Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre	Quito	Guayaquil	Doméstica e Internacional	973000	290677 toneladas	Atlanta, Ámsterdam, Bogotá, Buenos Aires, Cancún, Fort Lauderdale, Houston, Lima, Madrid, Medellín, México, Miami, Nueva York, Panamá, San José, San Salvador, Santo Domingo	Doha, Ámsterdam, Miami y Bogotá	Comunidad Andina, CAN, 2023
	Aeropuerto de Galápagos Santa Cruz	Galápagos	Guayaquil/Quito	Doméstica	1.239.115 pasajeros	17.051 toneladas métricas	Quito/Guayaquil	Quito/Guayaquil	
	Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo	Guayaquil	Quito	Doméstica e Internacional	4.3 millones de pasajeros	61724 toneladas	Ámsterdam, Bogotá, Buenos Aires, Cartagena, Fort Lauderdale, Lima, Madrid, Medellín, Miami, Nueva York, Panamá, San Salvador, Santiago, Santo Domingo, México, Los Ángeles, Panama	Miami, Panamá	Comunidad Andina, CAN, 2023
Perú	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Lima	Cusco	Doméstica e Internacional	3894122	119923 toneladas	Fort Lauderdale, Miami, Sao Paulo, Buenos Aires, Newark, Madrid, Santiago, Paris, Ámsterdam, Panamá, Medellín, Bogotá, Cancún, Nueva York, Guayaquil, Punta Cana, Los Ángeles, Rio de Janeiro, Quito, Atlanta, México, La Paz, Houston, Santa Cruz, Asunción, Córdoba, Brasilia, San José, Santo Domingo, Montevideo, Porto Alegre, Antofagasta, Cartagena	Miami, Bogotá, Medellín, Quito, Sao Paulo, Rio de Janeiro, Fráncfort, Ciudad de México, Ámsterdam, Doha, Zúrich, Cochabamba, Santiago de Chile, Manao, Seúl, Los Ángeles	Comunidad Andina, CAN, 2023
	Aeropuerto Internacional Coronel FAP Francisco Secada Vignetta	Iquitos	Lima	Doméstica e Internacional	491000	0,525 toneladas	Actualmente no hay vuelos internacionales de pasajeros con origen Iquitos, únicamente vuelos domésticos	Miami, Bogotá	



Brasil	Aeropuerto Internacional de Tabatinga	Tabatinga	Manaos	Doméstica	220000	11000 toneladas	Actualmente no hay vuelos internacionales de pasajeros con origen Tabatinga	Actualmente no hay vuelos internacionales de carga con origen Tabatinga	Mercosur, 2022
	Aeropuerto Internacional de Manaus – Eduardo Gomes	Manaos	Río de Janeiro-GIG / São Paulo-GRU	Doméstica e Internacional	2800000	7,41 toneladas	Fort Lauderdale, Ciudad Guayana, Bogotá, Ciudad de Panamá	Los Ángeles, Mérida, Fráncfort, Medellín, Bogotá, Lima, Miami, Ciudad de Panamá, Quito, Guayaquil	
Bolivia	Aeropuerto Internacional Viru Viru	Santa Cruz de la Sierra	La Paz	Doméstica e Internacional	4,1 millones de pasajeros	84.000 toneladas métricas	Buenos Aires, Panamá, Bogotá, Caracas, Lima, Madrid, Asunción, Sao Pablo, Miami	Buenos Aires, Panamá, Bogotá, Caracas, Lima, Madrid, Asunción, Sao Pablo, Miami	Dirección General de la aeronáutica civil (https://www.dgac.gob.bo/)
					Nacional: 2.4 millones de pasajeros				
					Internacional: 1.7 millones de pasajeros				
	Aeropuerto Internacional de El Alto	La Paz	Santa Cruz de la Sierra	Doméstica e Internacional	5.3 millones de pasajeros	120.000 toneladas métricas	Panamá, Bogotá, Caracas, Lima, Asunción, Miami	Panamá, Bogotá, Caracas, Lima, Asunción, Miami	Comunidad Andina
					Nacional: 3.691.000 pasajeros				
					Internacional: 1.619.000 pasajeros (estimado)				



Financiado por:



Aliado:



Este análisis ha sido financiado por una subvención del Departamento de Estado de los Estados Unidos. Las opiniones, hallazgos y conclusiones aquí establecidos son propios de sus autores y no reflejan aquellos del Departamento de Estado de los Estados Unidos.