

CIRCULAR AD N° 017-2024

Para: Armadores, Operadores, Arrendatarios, Apoderados Legales, Empresas Navieras, Funcionarios de supervisión por el Estado Rector de Puerto, Organizaciones Reconocidas (OR'S) y sus representantes legales, Capitanes de Buques Internacionales y demás interesados de la comunidad Marítima.

Tema: **ADOPCIÓN** de las directrices emanadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) a través del Comité de Seguridad Marítima en su 46° Período de sesiones, de fecha 9 al 13 de mayo de 2022, relativo a Las **“DIRECTRICES PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL CONTRABANDO DE FAUNA Y FLORA SILVESTRE EN BUQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL”**. La que tiene como propósito crear herramientas adicionales para prevenir y Combatir el contrabando de fauna y flora silvestre, aumentando la Concienciación y la participación de los propietarios de buques, las Compañías navieras, los operadores de transporte marítimo. Los Expedidores, la gente de mar, los pasajeros y otras personas relacionadas.

Referencias: La Constitución de la República; Convenios internacionales del ámbito Marítimo, Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional (DECRETO 167-94 y sus reformas) específicamente en sus artículos 1,5,91 y 92 numerales 1) y 29); Decreto PCM 040-2013 (Estrategia Marítima), **CIRCULAR FAL.5/ CIRC. 50 Y SU ANEXO (PAGINAS 1-32) DIRECTRICES PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL CONTRABANDO DE FAUNA Y FLORA SILVESTRE EN BUQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL**, adoptadas el 01 de junio 2022 y Acuerdo No.071-2012 publicado en Diario Oficial “La Gaceta” Con número 33,001 y otras aplicables.

La presente CIRCULAR AD No. 017/2024 tiene la finalidad de hacer de su conocimiento lo siguiente:



Boulevard Suyapa, Edificio Pietra, Contiguo a ALUPAC, Apdo. Postal 3625
Tegucigalpa, M.D.C., Honduras, C.A., PBX (504) 2239-8228, 2239-8334, 2239-8346, 2239-8335, 2239-8203
www.marinamercante.gob.hn
Correo electrónico: info@marinamercante.gob.hn

Revisión: 16
Fecha: 04/01/2024

PRIMERO:

Que la Dirección General de la Marina Mercante, tiene como propósito asegurar la efectividad Y control de la administración de los instrumentos Marítimos de los cuales Honduras es parte; Por lo que a través del Acuerdo N° 071/2012 de fecha 26 de noviembre del año 2012; Adopta Y unifica en forma expedita las diversas implementaciones de documentos que emanen de la Organización Marítima Internacional (OMI), con la intención de apegar al estamento Jurídico Nacional las diferentes Directrices y Practicas generadas por la OMI.

SEGUNDO: Que la Dirección General de la Marina Mercante, procede a adoptar el siguiente instrumento técnico jurídico que surge en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) a través del Comité de Seguridad Marítima el cual se describe como:

- Circular FAL.5/Circ.50 de fecha 01 de junio 2022 y su Anexo (páginas 1-32), sobre “DIRECTRICES PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL CONTRABANDO DE FAUNA Y FLORA SILVESTRE EN BUQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL”.

TERCERO: Que la información antes descrita se podrá encontrar publicada en la página oficial de la institución. Siendo: www.marinamercante.gob.hn; la cual contiene dicho instrumento Circular FAL.5/Circ.50 de fecha 01 de junio del 2022 y su anexo (Paginas 1-32) sobre **“DIRECTRICES PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL CONTRABANDO DE FAUNA Y FLORA SILVESTRE EN BUQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL”** Forma parte integral de la presente Circular.

CUARTO: Que Honduras como Estado soberano y miembro de la OMI, se encuentra comprometida en adoptar e implementar los instrumentos relativos a la seguridad de la navegación, Protección del Medio Marino, así como las directrices establecidas en el convenio SOLAS del cual Honduras es signatario.

Para el cumplimiento de lo antes establecido, requerimos la cooperación y ayuda de todos los armadores, operadores, arrendatarios, apoderados legales, empresas navieras y en especial a las organizaciones reconocidas OR'S y sus representantes Técnicos, Capitanes de Buques internacionales, Funcionarios de supervisión por el estado rector del puerto y demás interesados de la comunidad Marítima.



Tegucigalpa, Republica de Honduras a los seis (06) días del mes de septiembre del año dos mil veinticuatro (2024).



Dr. EDGAR SORIANO ORTIZ
DIRECTOR GENERAL



Boulevard Suyapa, Edificio Pietra, Contiguo a ALUPAC, Apdo. Postal 3625
Tegucigalpa, M.D.C., Honduras, C.A., PBX (504) 2239-8228, 2239-8334, 2239-8346, 2239-8335, 2239-8203
www.marinamercante.gob.hn
Correo electrónico: info@marinamercante.gob.hn

Revisión: 16
Fecha: 04/01/2024

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR
Teléfono: +44(0)20 7735 7611 Facsímil: +44(0)20 7587 3210

FAL.5/Circ.50
1 junio 2022

**DIRECTRICES PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL CONTRABANDO
DE FAUNA Y FLORA SILVESTRES EN BUQUES DEDICADOS
AL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

- 1 El Comité de facilitación, en su 46º periodo de sesiones (9 a 13 de mayo de 2022), aprobó las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de fauna y flora silvestres en buques dedicados al transporte marítimo internacional que figuran en el anexo.
- 2 Se invita a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que pongan estas Directrices en conocimiento de todas las partes interesadas.
- 3 También se invita a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que pongan en conocimiento del Comité, tan pronto como sea posible, los resultados de la experiencia adquirida con la aplicación de estas Directrices, a fin de examinar las medidas que han de adoptarse.

ANEXO

DIRECTRICES PARA LA PREVENCIÓN Y SUPRESIÓN DEL CONTRABANDO DE FAUNA Y FLORA SILVESTRES EN BUQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

Índice

[Preámbulo](#)

[Abreviaturas](#)

[Definiciones](#)

[1 Introducción al comercio ilegal de fauna y flora silvestres en el transporte marítimo internacional](#)

[1.1 Fauna y flora silvestres objeto de tráfico](#)

[1.2 Métodos utilizados por los traficantes para ocultar la fauna y flora silvestres ilegales en un buque](#)

[1.2.1 Carga en contenedores](#)

[1.2.2 Buques dedicados a cruceros](#)

[1.2.3 Transbordadores](#)

[1.2.4 Buques de transbordo rodado](#)

[1.2.5 Carga a granel](#)

[1.2.6 Miembros de la tripulación](#)

[2 Medidas para prevenir, detectar y denunciar el tráfico de fauna y flora silvestres en los buques](#)

[2.1 Actuación de los funcionarios de los organismos gubernamentales competentes](#)

[2.1.1 Evaluación de la vulnerabilidad en cuanto al tráfico de fauna y flora silvestres](#)

[2.1.2 Protección en el puerto](#)

[2.1.3 Uso de sistemas electrónicos y automatizados](#)

[2.1.4 Información sobre delitos contra la fauna y flora silvestres](#)

[2.1.5 Inspecciones de buques](#)

[2.1.6 Inspección de pasajeros, equipaje y carga](#)

[2.1.7 Colaboración interinstitucional, intersectorial e internacional](#)

[2.1.8 Investigación y enjuiciamiento](#)

[2.1.9 Medidas adicionales relacionadas con la investigación y el enjuiciamiento](#)

[2.1.10 Prevención y disuasión de la corrupción](#)

[2.1.11 Instrucción y formación](#)

[2.1.12 Mejores prácticas en el sector](#)

[2.2 Actuación de las compañías](#)

[2.2.1 Refuerzo de la protección y reducción de riesgos](#)

[2.2.2 Presentación de informes](#)

[2.2.3 Cooperación](#)

[2.2.4 Formación y mayor concienciación](#)

[2.2.5 Otros](#)

[Anexo 1 Introducción a la Convención CITES y apéndices](#)

[Certificados](#)

[Notificaciones](#)

[Anexo 2 Ejemplos de técnicas de contrabando que han de tener en cuenta las autoridades y los operadores marítimos](#)

[Anexo 3 Banderas rojas que indican un posible comercio ilegal](#)

[Anexo 4 Recursos útiles](#)

Preámbulo

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha elaborado estas Directrices para la prevención y supresión del contrabando de fauna y flora silvestres en buques dedicados al transporte marítimo internacional.

Las Directrices pretenden complementar los instrumentos y recomendaciones internacionales emitidos por diversos organismos –por ejemplo, la Secretaría de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES), la Organización Mundial de Aduanas, las Naciones Unidas y la Organización Internacional de las Maderas Tropicales– con el fin de ayudar a quienes se dedican a facilitar el tráfico marítimo internacional a prevenir y reprimir el contrabando de fauna y flora silvestres en los buques.

A pesar de los numerosos esfuerzos realizados por la OMI y organizaciones afines -por ejemplo, mediante el desarrollo de instrumentos internacionales para ayudar a la regulación del sector del transporte marítimo a nivel nacional, regional e internacional, se abusa de forma importante de los servicios legítimos de transporte marítimo internacional por parte de grupos delictivos que contrabandean ilegalmente fauna y flora silvestres a través del comercio marítimo. En estas Directrices se proporcionan procedimientos básicos relacionados con la detección, la investigación y el enjuiciamiento de las actividades ilegales de contrabando de fauna y flora silvestres en el transporte marítimo y hacen de la prevención el principal medio para garantizar que el contrabando de fauna y flora silvestres no perjudique la economía y el bienestar del mundo.

Las Directrices sirven de herramienta adicional para prevenir y combatir el contrabando de fauna y flora silvestres, aumentando la concienciación y la participación de los propietarios de buques, las compañías navieras, los operadores de transporte marítimo, los expedidores, la gente de mar, los pasajeros, los organismos gubernamentales competentes y otras personas estrechamente relacionadas con la explotación de los buques. Proporcionan información sobre la naturaleza y el contexto del contrabando marítimo de fauna y flora silvestres, y sobre la prevención, detección y supresión cooperativa del tráfico de fauna y flora silvestres. También pueden utilizarse para complementar las orientaciones sobre la prevención y la lucha contra otras formas de delincuencia organizada transnacional en el ámbito marítimo y otras actividades ilícitas.

Estas Directrices pretenden fomentar la colaboración y la coordinación a nivel internacional, regional y nacional, a nivel portuario, y entre los organismos gubernamentales competentes, los operadores de transporte marítimo, los expedidores, la gente de mar y otras partes interesadas en la prevención y la supresión del tráfico de fauna y flora silvestres.

La OMI reconoce la importancia de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES), que otorga diversos grados de protección a más de 38.000 especies de animales y plantas.¹ El objetivo de la CITES es garantizar que el comercio internacional de especímenes de alienta les y plantas silvestres no amenace la supervivencia de las especies en peligro, La OMI también es consciente de la grave crisis mundial de la biodiversidad provocada por el comercio ilegal de fauna y flora silvestres y su conexión con la delincuencia organizada transnacional. La OMI reconoce la labor realizada por los Estados Miembros y las organizaciones regionales e internacionales para hacer frente al comercio ilegal de fauna y flora silvestres; este trabajo ha obtenido ahora una aceptación internacional inequívoca.

¹ <https://cites.org/esp/disc/species.php>

Las presentes Directrices serán de ayuda a:

- las administraciones marítimas para coordinar las actividades relacionadas con la prevención y la supresión del contrabando de fauna y flora silvestres a bordo de los buques entre los sectores público y privado;
- organismos gubernamentales competentes para llevar a cabo su mandato en términos de prevención, detección, interceptación e investigación de casos de contrabando de vida silvestre; entre estos organismos se encuentran los funcionarios de hacienda/aduanas, las autoridades policiales portuarias, las autoridades de gestión de la CITES y las autoridades científicas (vida silvestre, pesca, silvicultura), los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley (servicio de guardacostas, inteligencia nacional, investigaciones penales) y los funcionarios de inmigración;
- a los propietarios de buques y a las compañías navieras en cuanto a examinar la posibilidad de adoptar o mejorar los procedimientos destinados a reforzar los procedimientos de fiscalización de las operaciones de transporte marítimo y a prevenir el contrabando de fauna y flora silvestres a bordo de los buques; tales procedimientos tendrán que variar forzosamente de unos buques a otros, en función del tipo de buque, de la carga, y de las rutas que cubran sus servicios. y
- la gente de mar, expedidores y otros operadores de transporte marítimo para que adquieran más conocimientos sobre el tráfico de fauna y flora silvestres como delito que puede dar lugar a enjuiciamiento, para mejorar el intercambio de información y para alentarles a denunciar actividades sospechosas.

En los últimos años, las Naciones Unidas² han adoptado varias declaraciones internacionales de alto nivel que identifican el tráfico de fauna y flora silvestres como una preocupación a nivel mundial y alientan a los Estados Miembros a adoptar medidas adecuadas para hacer frente al comercio ilegal de fauna y flora silvestres. Los convenios de las Naciones Unidas han establecido los principios que rigen la acción internacional en cuestiones de interés mundial.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) tiene una importancia fundamental para la aplicación de estas Directrices, ya que en la misma se hace hincapié en el principio de cooperación como requisito previo para alcanzar objetivos comunes sobre la base de la responsabilidad compartida. La adopción de medidas contra el contrabando de fauna y flora silvestres es, en última instancia, una responsabilidad conjunta, que requiere un enfoque integrado y equilibrado en el que participen todas las partes de la cadena del transporte marítimo.

En la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (UNTOC) se señala la necesidad de adoptar medidas para luchar contra la delincuencia organizada que trascienda una jurisdicción única. Estas medidas incluyen la creación de delitos a nivel nacional (participación en un grupo delictivo organizado, blanqueo de dinero,

² UNGA Resolution 69/314 (2015): <https://undocs.org/A/RES/69/314>
UNGA Resolution 70/301 (2016): <https://undocs.org/A/70/301>
UNGA Resolution 71/326 (2017): <https://undocs.org/A/RES/71/326>
UNGA Resolution 73/343 (2019): <https://undocs.org/A/RES/73/343>
UNGA Resolution 75/311 (2021): <https://undocs.org/A/RES/75/311>

corrupción y obstrucción a la justicia); la adopción de marcos de extradición, asistencia jurídica mutua y cooperación policial; y el fomento de la formación y la asistencia técnica para crear o mejorar la capacidad necesaria de los organismos gubernamentales competentes para luchar contra delitos similares.

La Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción (CNUCC) establece las medidas que deben adoptar los Estados Miembros, dirigidas tanto al sector público como al privado, para erradicar las diferentes formas de corrupción, lo que también es coherente con estas Directrices.

En la resolución A/RES/69/314 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la lucha contra el tráfico ilícito de fauna y flora silvestres se alienta a los Estados Miembros a que adopten medidas eficaces para prevenir y combatir el grave problema de los delitos que tienen repercusiones en el medio ambiente, como el tráfico ilícito de fauna y flora silvestres y sus productos. En la resolución se insta a los Estados Miembros a tratar el tráfico de fauna y flora silvestres en el que participan grupos delictivos organizados como un delito grave y a aplicar medidas contra el blanqueo de capitales, a establecer grupos de trabajo interinstitucionales sobre delitos contra la fauna y la flora silvestres a escala nacional, a reforzar los procesos judiciales y los esfuerzos de cumplimiento de la ley, a prevenir y combatir la corrupción, y a reducir la demanda de fauna y flora silvestres amenazadas.

Estas Directrices tienen en cuenta los esfuerzos mundiales realizados en el marco de la Declaración del Palacio de Buckingham del United for Wildlife Transport Taskforce,³ que reconoce el impacto devastador del comercio ilegal de fauna y flora silvestres y establece compromisos que se aplican al sector del transporte para contrarrestar el comercio ilegal de fauna y flora silvestres.

En las Directrices se tiene en cuenta la contribución de la OMI a través del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias. Esto proporciona un amplio régimen obligatorio de protección para el transporte marítimo internacional al que deben adherirse los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), las autoridades portuarias y las compañías navieras. Con ello se refuerza el sistema de protección en los puertos para detectar y prevenir actividades delictivas, incluidas las relacionadas con el tráfico de fauna y flora silvestres.

Las Directrices se hacen eco del espíritu e incorporan aspectos del Marco Normativo SAFE, de la Organización Mundial de Aduanas, para asegurar y facilitar el comercio mundial. El Marco SAFE es un instrumento internacional que establece normas modernas de seguridad para la cadena de suministro y la gestión de las mercancías que circulan por las fronteras, al tiempo que reconoce la importancia de una colaboración más estrecha entre las aduanas y las empresas. El Marco SAFE equilibra la facilitación y el control, al tiempo que promueve la seguridad de la cadena de suministro del comercio mundial.

Además, las Directrices están en consonancia con la Enmienda de Jeddah al Código de Conducta de Djibouti (DCOC), en la que se insta a los Estados signatarios a cooperar al máximo para reprimir la delincuencia organizada transnacional en el ámbito marítimo. Esto incluye el tráfico de armas, el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, el comercio ilegal de fauna y flora silvestres y otras actividades delictivas.

³ <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/environmental-crime/united-for-wildlife/ufw-transport-taskforce-buckingham-palace-declaration.pdf?>

Es aconsejable conocer el contenido de los instrumentos internacionales mencionados, ya que se complementan entre sí. Las disposiciones pertinentes de estos instrumentos internacionales deben incorporarse a las políticas, programas y planes nacionales y locales, con el apoyo de la legislación pertinente.

Las Partes en CITES han designado autoridades de gestión, científicas y de cumplimiento, así como procedimientos adecuados, para la aplicación efectiva del sistema de licencias de la CITES. Por lo tanto, se alienta a los Estados Miembros de la OMI a que, en la medida de lo posible, examinen, promulguen, modifiquen o adapten la legislación existente, para mejorar la protección de la fauna y la flora silvestres y el estado de protección de las especies nacionales en peligro de extinción, y a que luchen contra el comercio ilegal de fauna y flora silvestres. También se alienta a las empresas a que examinen y refuercen las infraestructuras y los marcos operativos existentes para evitar el comercio ilegal de fauna y flora silvestres en el transporte marítimo.

En la elaboración de estas directrices también se puede obtener información valiosa de las prácticas de diversas jurisdicciones, así como de las publicaciones y materiales de TRAFFIC, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, United for Wildlife, el Fondo Mundial para la Naturaleza y el sector, entre otros. En el anexo 4 se incluye una lista de ejemplos de orientaciones pertinentes.

Abreviaturas

CITES	Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres
GAFI	Grupo de Acción Financiera
OMI	Organización Marítima Internacional
UNODC	Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito
CNUDM	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
OMA	Organización Mundial de Aduanas

Definiciones

Banderas rojas: En estas Directrices, se trata de indicadores y señales de advertencia, que pueden ser explícitos o implícitos, que sugieren que algo "no está del todo bien" y puede requerir más investigación.

Comercio de fauna y flora silvestres: En estas Directrices, se refiere al comercio de fauna y flora silvestres.

Conocimiento de embarque: Documento que acredita un contrato de transporte marítimo y la recepción o carga de mercancías por parte del transportista, y por el que este se compromete a entregar las mercancías contra la entrega del documento. La disposición en el documento de que las mercancías deben entregarse a la orden de una persona determinada, o a la orden o al portador, constituye tal compromiso.

Contrabando de fauna y flora silvestres: En estas Directrices, se entiende por "contrabando" el transporte o tráfico ilegal de fauna y flora silvestres en las modalidades de exportación, reexportación, transbordo e importación, en contravención del derecho internacional y de la legislación nacional del país de origen por la que se restrinjan las exportaciones. En estas Directrices, el "contrabando de fauna y flora silvestres" es sinónimo de los términos "tráfico de fauna y flora silvestres" y "comercio ilegal de fauna y flora silvestres".

Destinatario: persona legitimada para obtener la entrega de las mercancías en virtud de un contrato de transporte o en virtud de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte.

Embarque: El acto de transportar la carga bajo los términos de un único conocimiento de embarque.

*Entrega vigilada:*⁴ Técnica especial de investigación que permite que los envíos ilícitos o sospechosos salgan, atraviesen o entren en el territorio de uno o varios Estados, con el conocimiento y bajo la supervisión de sus organismos gubernamentales competentes, con vistas a la investigación de un delito y a la identificación de las personas implicadas en la comisión del mismo.

Expedidor: entidad o persona jurídicas mencionada en el conocimiento de embarque o en la carta de porte marítimo o documento de transporte multimodal equivalente (por ejemplo, un conocimiento de embarque "directo") como expedidor y/o la persona que haya concertado (o en cuyo nombre o por cuenta de la cual se haya concertado) un contrato de transporte de mercancías con una compañía naviera.

Fauna y flora silvestres: En estas Directrices, se refiere a todas las especies de animales y plantas silvestres, vivas o muertas, y a las partes y derivados de esas especies, cuyo comercio internacional está regulado por CITES, así como las protegidas por el derecho internacional, y aquellas cuya exportación esté restringida por la legislación nacional por la que se implante lo antedicho.

Operadores de transporte marítimo: En estas Directrices, entre estos operadores se incluyen los propietarios de buques, las compañías navieras, los agentes marítimos, los operadores de instalaciones portuarias, los operadores de terminales, los transitarios, los agentes de despacho y expedición, los consolidadores de carga, las estaciones de carga de

⁴ <https://www.unodc.org/e4j/es/organized-crime/module-8/key-issues/special-investigative-techniques/controlled-deliveries.html>

contenedores, los depósitos vacíos, etc. Los términos "compañía" y "operador de transporte marítimo" pueden utilizarse indistintamente.

Organismos gubernamentales competentes: En estas Directrices, entre estos organismos se incluyen las autoridades portuarias/reguladoras, las administraciones marítimas, los funcionarios de recaudación, las Autoridades de Gestión de la CITES y las Autoridades Científicas (pesca, fauna y flora silvestres, silvicultura), los servicios de inteligencia nacionales y financieros, los servicios veterinarios, los museos nacionales, los servicios de guardacostas, los servicios de investigación criminal, la fiscalía y el poder judicial.

1 Introducción al comercio ilegal de fauna y flora silvestres en el transporte marítimo internacional

El comercio de animales y plantas silvestres es un vasto negocio que abarca múltiples sectores, desde la alimentación, los muebles y la moda hasta la atención sanitaria, los animales de compañía y los zoológicos. La mayor parte del comercio es legal y se rige por instrumentos nacionales e internacionales, y por la legislación nacional por la que se implantan estos instrumentos. A nivel internacional, el tratado principal por el que se regula el comercio de fauna y flora silvestres es la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES, también conocida como Convención de Washington; véase el anexo 1)

La creciente demanda de fauna y flora silvestres, especialmente de las especies utilizadas en la medicina tradicional, los muebles y artículos decorativos de alta gama, y como mascotas exóticas, está alimentando un mercado ilegal paralelo valorado en más de 200 000 millones de dólares al año.⁵ El tráfico de fauna y flora silvestres se considera el cuarto mayor comercio ilegal, después del tráfico de productos falsificados, de drogas y de personas. El comercio ilegal de fauna y flora silvestres es una actividad que requiere un alto nivel de logística y transporte. Aunque las fauna y flora silvestres ilegales de gran valor se transportan a menudo por vía aérea, por su volumen total, el transporte marítimo parece ser el método preferido, ya que ofrece oportunidades rentables para que los delincuentes consigan pasar de contrabando grandes volúmenes de fauna y flora silvestres, sin ser detectados. El 90 % del comercio mundial es marítimo, un marco en el cual menos del 2 % de los contenedores se inspeccionan;⁶ teniendo en cuenta estos volúmenes, los controles pueden depender en gran medida de una información privilegiada, entre otras medidas de índole nacional o regional.

La mayoría de quienes perpetran estos actos se aprovechan del importante comercio legítimo de fauna y flora silvestres para mezclar productos lícitos e ilícitos. Hay pruebas de la convergencia entre el tráfico de fauna y flora silvestres y otras formas de delincuencia grave, tales como el blanqueo de dinero, los delitos financieros y la corrupción. Estas personas utilizan para el tráfico de fauna y flora silvestres enfoques similares a los empleados para el tráfico ilícito de drogas en el transporte marítimo internacional.

Aunque la mayor parte del volumen de fauna silvestre que se envía de contrabando se encuentra en la carga, puede haber casos de contrabando de fauna silvestre por parte de los pasajeros en su propia persona o en el equipaje. Por lo tanto, estas directrices también ofrecen recomendaciones para los pasajeros de los cruceros.

⁵ <https://gfintegrity.org/report/transnational-crime-and-the-developing-world/>

⁶ <https://www.unodc.org/ropan/es/BorderControl/container-control/ccp.html>

1.1 Fauna y flora silvestres objeto de tráfico

Más de 38 000 especies de fauna⁷ y flora silvestres están incluidas en los apéndices I, II y III de la CITES por estar en riesgo actual de extinción a causa del comercio internacional, por estar potencialmente amenazadas en el futuro si no se controla el comercio, o por estar protegidas en un país y, por tanto, requerir un comercio controlado (véase el anexo 1). La fauna y flora silvestre que se comercializa ilegalmente utilizando los canales de transporte marítimo suele incluir productos no perecederos de especies comúnmente comercializadas, tales como madera, marfil de elefante, escamas de pangolín, productos de origen animal secos como aletas de tiburón, pepinos de mar, caballitos de mar, conchas marinas, huesos y garras de grandes felinos, almejas gigantes y cuernos de rinoceronte, así como plantas secas tales como el aloe, el ginseng americano y otros medicamentos derivados de plantas. A menudo se transportan crudos, pero pueden haber sido procesados antes de ser enviados. También se sabe de animales vivos, tales como reptiles, aves y mamíferos, que son transportados internacionalmente a través de distancias cortas mediante transbordadores y buques de carga a granel.

Está completamente prohibido el comercio internacional de algunas especies de flora y fauna silvestres (en virtud de CITES o de legislación nacional específica por la que se restrinjan las exportaciones). La única forma que hay de contrabandearlas es ocultarlas y declararlas falsamente como productos lícitos. En lo que respecta a las especies silvestres que pueden comercializarse legalmente, la ilegalidad surge de la ausencia de los permisos o requisitos adecuados y necesarios que demuestren el cumplimiento con CITES y de la normativa nacional pertinente.

1.2 Métodos utilizados por los traficantes para ocultar la fauna y flora silvestres ilegales en un buque

Cualquier país puede ser punto de origen, lugar de tránsito o de destino del comercio ilegal de fauna y flora silvestres. Aunque las rutas del tráfico de fauna y flora silvestres evolucionan con el tiempo para evitar su detección e interceptación por parte de los agentes de la autoridad, es esencial comprender mejor las pautas, las rutas y los métodos del tráfico mediante el uso de información actualizada sobre el comercio ilegal de fauna y flora silvestres para adquirir conocimientos que sean eficaces, orientar los esfuerzos en pos del cumplimiento de la ley en zonas de alto riesgo y ayudar a las partes interesadas a mitigar mejor los riesgos asociados al comercio ilegal de fauna y flora silvestres.

Los buques pueden ser mal utilizados y explotados para el tráfico de fauna y flora silvestres. Algunos de los métodos habituales utilizados por los traficantes son los siguientes:

1.2.1 Carga en contenedores

Declaración fraudulenta

Las mercancías se declaran como otro producto legal para ocultar la fauna y flora silvestres ilegales. Suelen utilizarse productos legales de escaso valor o que se benefician de una fiscalidad reducida para ocultar el comercio ilegal de fauna y flora silvestres. Son los siguientes:

- escondido entre otros productos legítimos;
- ocultos en compartimentos secretos dentro del contenedor; o

⁷ <https://cites.org/esp/disc/species.php>

- mezclado con especies parecidas: esto ocurre cuando se conceden licencias o permisos a especies del mismo grupo con diferentes niveles de protección y requisitos comerciales. La fauna y flora silvestres cuyo comercio está completamente prohibido o que requerirían permisos especiales se introducen de contrabando con especies similares que pueden comercializarse más fácilmente, lo que hace que su correcta identificación sea un gran reto los agentes de la autoridad.

Uso de permisos y otros documentos falsificados o alterados para legitimar fraudulentamente el comercio de especies que requieren permisos específicos

Los permisos y certificados requeridos en el comercio de especímenes CITES incluyen el permiso de exportación, el permiso de importación, el certificado de reexportación, el certificado previo al convenio, el certificado de origen, el certificado de animales criados en cautividad, el certificado de plantas reproducidas artificialmente y el certificado de introducción procedente del mar. Los medios disponibles pueden incluir:

- declaración de información intencionadamente falsa incluida en los documentos: los que presentan la documentación pueden declarar intencionadamente información falsa (sobre la especie, la cantidad, la procedencia, el valor); esto puede reducir la posibilidad de que el envío llame la atención, reducir la cantidad de impuestos pagados o hacer que el envío cumpla con las cuotas de exportación;
- documentos modificados después de su emisión: la información se altera para permitir un comercio que no ha sido autorizado;
- documentos falsos: se utilizan permisos falsos, a veces de muy alta calidad, para comerciar con especímenes de forma fraudulenta;
- reutilización o fotocopia de documentos: el mismo permiso se utiliza varias veces o se duplica;
- documentos caducados: los permisos se utilizan más allá de la fecha de caducidad;
- documentos robados: los permisos robados pueden utilizarse para comerciar con fauna y flora silvestres incluidas en la CITES; o permisos pueden ser declarados falsamente como perdidos, dañados o robados, y los sustitutos también utilizados para comerciar con la fauna silvestre; y
- información oculta: los delincuentes tratarán de ocultar el verdadero cargador, el destinatario, la propiedad y las actividades comerciales relacionadas con el envío en el conocimiento de embarque utilizando empresas ficticias y proporcionando una documentación de envío incompleta o fraudulenta.

1.2.2 Buques dedicados a cruceros

La flora y fauna silvestres puede estar escondida en el equipaje de los pasajeros o en su persona.

1.2.3 Transbordadores

La flora y fauna silvestres puede estar escondida en el equipaje de los pasajeros, en su persona o en el interior de los vehículos.

1.2.4 Buques de transbordo rodado.

La flora y fauna silvestres puede estar oculta en el interior de los vehículos o escondidos dentro de los compartimentos de un vehículo.

1.2.5 Carga a granel

La flora y fauna silvestres puede estar escondida entre otros productos legítimos;

1.2.6 Miembros de la tripulación

Los miembros de la tripulación pueden ocultar fauna y flora silvestres ilegales como parte de sus bienes o en sus propias personas (véase el anexo 2 para ejemplos de contrabando).

2 Medidas para prevenir, detectar y denunciar el tráfico de fauna y flora silvestres en los buques

Tanto los actores públicos como privados pueden contribuir a la lucha contra el comercio ilegal de fauna y flora silvestres en los buques dedicados al tráfico marítimo internacional. En esta sección se describen las acciones y medidas que pueden poner en marcha los organismos gubernamentales competentes y las empresas para prevenir, detectar y colaborar en la supresión del tráfico de fauna y flora silvestres.

2.1 Actuación de los funcionarios de los organismos gubernamentales competentes

Los funcionarios de los organismos gubernamentales competentes tienen ciertas obligaciones que cumplir con respecto a todos los buques que llegan y zarpan con destino a países extranjeros.

Algunos organismos gubernamentales de los Estados ribereños han sido facultados por sus leyes nacionales para visitar buques de pabellón extranjero dentro de sus puertos, o que transitan o permanecen en el mar territorial del Estado ribereño, y para inspeccionar y examinar cualquier parte del buque en busca de fauna o flora silvestres sospechosas. Algunos organismos gubernamentales también estarán autorizados a poner en práctica, en la zona adyacente, el control necesario para evitar, entre otras cosas, cualquier infracción de las disposiciones aduaneras, leyes y reglamentos de cada país. Estos procedimientos varían en función de las respectivas legislaciones nacionales, pero deberán concordar en todo momento con las disposiciones de la CNUDM.

Algunos organismos gubernamentales de los Estados ribereños también pueden estar facultados por su legislación nacional para visitar y registrar los buques sospechosos que se encuentren fuera del mar territorial o de la zona contigua, si el Estado del pabellón (en el caso de los buques de pabellón extranjero) les concede permiso; dicha legislación y facultades deberán concordar con las disposiciones de la CNUDM.

2.1.1 Evaluación de la vulnerabilidad en cuanto al tráfico de fauna y flora silvestres

Se alienta a los organismos gubernamentales competentes a adoptar las siguientes medidas:

- Establecer un sistema de perfil de riesgo que identifique los envíos de alto riesgo y que probablemente contengan envíos ilegales, lo antes posible en la cadena de suministro, en el puerto de salida o antes. Este sistema utiliza una serie de indicadores de riesgo que identifican los contenedores, la carga o los pasajeros sospechosos. Los criterios pueden incluir el código de la mercancía, el país de origen, el destino del envío, el indicador de licencia, el valor, el comerciante, el nivel de cumplimiento, el propósito de la estancia en el territorio aduanero, las consecuencias financieras, la situación financiera del comerciante, los puertos implicados en el comercio ilegal de fauna y flora silvestres, y las empresas o buques sospechosos que han sido cómplices del comercio ilegal de fauna y flora silvestres.
- Comprobar la autenticidad o legitimidad de la documentación presentada. Este puede ser un proceso de verificación, para identificar si los documentos presentados son auténticos o falsos; si los documentos contienen datos o detalles comúnmente encontrados en los envíos relacionados con el contrabando de vida silvestre; incoherencias en el manifiesto de carga completo y otra documentación comercial; incoherencias en el peso, la densidad o el aspecto del envío que no coincidan con la documentación; Incoherencias en los modelos de certificados: incoherencias entre el origen y el destino, y las rutas comerciales comunes del envío o del buque; y pérdida de documentación.
- En la medida de lo posible, determinar si existen discrepancias entre la masa bruta declarada y la masa bruta real del contenedor cargado, teniendo en cuenta la verificación obligatoria de la masa bruta de los contenedores cargados.
- Para que el mecanismo de evaluación de riesgos sea eficaz, hay que actualizar periódicamente la base de datos en función de las incautaciones recientes y las tendencias, entre otros datos relacionados.
- Cuando el buque contenga un cargamento de fauna y flora silvestres y se pueda identificar la especie, compruébese en los apéndices de CITES si la especie está sujeta a restricciones comerciales, si se puede comercializar y si se ha proporcionado la documentación adecuada.
- Solicítese el plano del buque y pregunte si ha habido algún ajuste estructural o reestructuración reciente. En caso de duda, programe una inspección física.

2.1.2 Protección en el puerto

Se alienta a los organismos gubernamentales competentes a:

- Mejorar el marco jurídico nacional y adoptar medidas para promover la transparencia y disuadir del uso indebido de las zonas francas situadas dentro de los límites portuarios para el comercio ilegal de fauna y flora silvestres.
- Revisar los planes de protección de las instalaciones portuarias y estudiar la forma de ajustarlos para mejorar la prevención y la supresión del contrabando de fauna y flora silvestres, sin comprometer su objetivo

principal, tal como se establece en el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

- Recordar que el control efectivo del acceso a las instalaciones portuarias, a los buques y a las cargas realizado con arreglo al Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias contribuirá también a prevenir el contrabando de fauna y flora silvestres.

2.1.3 Uso de sistemas electrónicos y automatizados

El uso de sistemas electrónicos seguros para la transmisión de documentos y/o procesos de autorización anticipada mejora la transparencia de las operaciones y facilita la detección rápida de irregularidades. Se alienta a los organismos gubernamentales competentes, por lo tanto, a adoptar las siguientes medidas:

- Establecer un sistema electrónico de despacho de aduanas seguro y estandarizado que facilite la agilización de los procesos aduaneros y el despacho, y garantice la interoperabilidad. Estos sistemas permiten seguir los envíos en tiempo real y detectar anomalías y posibles fraudes.
- Establecer un sistema seguro de ventanilla única marítima que se integre con otros sistemas de operaciones portuarias, incluidos los relacionados con los controles de la CITES, para facilitar la presentación electrónica de documentos a los usuarios del puerto a través de un único punto de entrada, para agilizar el despacho de los buques, la tripulación, los pasajeros y la carga.
- Establecer un sistema electrónico para la emisión de permisos CITES (para las Partes que son Miembros de CITES), para disuadir el uso de documentación falsificada. Además, hay que considerar su integración con otros sistemas de explotación portuaria.

2.1.4 Información sobre delitos contra la fauna y flora silvestres

La información sobre delitos contra la fauna y flora silvestres implica la recopilación, el cotejo y el análisis de información que puede utilizarse para crear evaluaciones tácticas, operativas y estratégicas para combatir delitos como el contrabando de fauna y flora silvestres. Se pueden utilizar varias medidas para facilitar la creación de una base de datos útil de acuerdo con la legislación nacional. Se alienta a los organismos gubernamentales competentes a examinar las siguientes medidas:

- Establecer una unidad conjunta portuaria especializada de captación de información, compuesta por funcionarios de aduanas y agentes de la autoridad de diversos organismos relacionados, para recopilar y analizar la información.
- Establecer una base de datos y actualizar periódicamente las entradas sobre las incautaciones anteriores y los indicadores de riesgo.⁸
- Establecer una red de intercambio de información entre los organismos gubernamentales competentes, los operadores de transporte marítimo, los

⁸ Véase la lista de indicadores en el anexo 3.

expedidores, la gente de mar y otras partes interesadas para fomentar la denuncia de los casos de tráfico de fauna y flora silvestres.

- Establecer un mecanismo de recepción de información para facilitar la verificación de la información y la interceptación del comercio ilegal de fauna y flora silvestres, incluido un sistema que permita la presentación anónima de informes sobre actividades sospechosas.
- Establecer y actualizar una base de datos de actividades sospechosas de buques, que puede incluir:⁹
 - patrones sospechosos de movimiento de buques (por ejemplo, desvíos inesperados e inexplicables, retrasos prolongados en la llegada);
 - la desactivación del transpondedor del sistema de identificación automática de un buque, lo que provoca la desaparición temporal del mismo; y
 - buques que no responden a las llamadas.
- Examinar la documentación presentada de las zonas de alto riesgo, tanto si se declara la fauna como si no.

2.1.5 Inspecciones de buques

En los casos en que los buques hayan sido identificados como sospechosos, se alienta a los organismos gubernamentales competentes facultados para llevar a cabo la inspección de los buques a adoptar medidas que incluyan lo siguiente

- Coordinar la unidad nacional conjunta de control portuario para realizar la inspección.
- Aplicar procedimientos operativos estándar para facilitar la eficacia de las inspecciones y garantizar que se sigan los procedimientos y procesos adecuados.
- Escoltar al buque a un lugar seguro en el puerto.
- Acordonar la zona.
- Vigilar el buque.
- Establecer un sistema de acceso controlado para el buque.
- Realizar un inventario a bordo del buque.
- Cuando se encuentren flora y fauna silvestres, póngase en contacto con el organismo nacional pertinente para establecer y verificar que se exportan e importan con el permiso o certificado requerido.

⁹ Véase la lista de indicadores en el anexo 3.

Los organismos gubernamentales competentes de los Estados ribereños que participan en la gestión aduanera deben fomentar la aplicación de medidas de tránsito sin comprometer las medidas de protección de su cadena de suministro. Por ello, se alienta a los organismos competentes a establecer acuerdos de cooperación para facilitar las inspecciones de los buques sospechosos en tránsito, en consonancia con el derecho internacional, como la CNUDM. Alternativamente, podrán poner en práctica la técnica de entrega controlada (véase "Definiciones").

2.1.6 Inspección de pasajeros, equipaje y carga

Se alienta a los organismos gubernamentales competentes a realizar inspecciones de acuerdo con los procedimientos operativos estándar establecidos. A su vez, se les alienta a examinar las siguientes cuestiones:

- Adoptar o establecer equipos de inspección no intrusivos, tales como escáneres, máquinas de rayos X y detectores de radiación que permitan la inspección de contenedores, carga y equipaje.
- Utilizar perros rastreadores para el equipaje de los pasajeros y la carga.
- Cuando sea posible, someter la carga en contenedores al sistema de perfil de riesgo, seguido de un escaneo del contenedor.
- Someter la carga de los contenedores a una inspección física cuando una imagen escaneada o un perro rastreador haya detectado anomalías. Cuando sea posible, designar una zona especial de seguridad para la inspección restringida de contenedores.
- Utilizar un sistema de identificación biométrica para los pasajeros.
- En el caso de los cargamentos declarados que contienen fauna o flora silvestres, verificar los permisos o certificados para asegurarse de que la fauna y flora silvestres transportada tiene documentos y no está oculta con otros productos legítimos.
- Se alienta a los organismos gubernamentales encargados de las inspecciones veterinarias y fitosanitarias, así como a otras autoridades que realizan controles específicos de los envíos, a que colaboren con sus homólogos encargados del cumplimiento de la ley en los casos de sospecha de comercio ilegal de fauna y flora silvestres.
- Cuando sea posible, aplicar la técnica de entrega controlada (véase "Definiciones") al destinatario o destinatarios del envío de fauna o flora silvestres ilegales.
- Obtener y registrar las declaraciones de la tripulación, tomar pruebas fotográficas o de vídeo, y asegurar y proteger las pruebas y/o los objetos expuestos. Cuando se encuentre fauna o flora silvestre viva, emplear medidas para protegerla y preservarla, en consulta con las autoridades nacionales de CITES.

2.1.7 Colaboración interinstitucional, intersectorial e internacional

La creación de una unidad conjunta de control portuario o unidad de captación de información, compuesta por funcionarios de varios organismos gubernamentales, mejora la capacidad de prevenir, detectar, inspeccionar, investigar, interceptar y perseguir a los autores del contrabando de fauna y flora silvestres, y otros delitos graves relacionados. Estas unidades proporcionan un sistema seguro de intercambio de información confidencial sobre envíos sospechosos.

En los casos en que no se haya hecho, se alienta a las administraciones marítimas a iniciar la creación de dicho grupo de trabajo o unidad conjunta de oficiales y, cuando sea posible, a coordinar las actividades.

Por lo tanto, se alienta a los organismos gubernamentales competentes a participar en marcos nacionales de colaboración interinstitucional. Entre los organismos participantes las administraciones pueden incluir:

- organismos de inteligencia;
- autoridades aduaneras fiscales;
- autoridad portuaria o reguladores;
- Administración marítima;
- Organismos en el marco de CITES (organismos de pesca, fauna y flora silvestres y forestales);
- servicios veterinarios;
- dependencias de investigaciones de delitos;
- laboratorios forenses;
- fiscalía;
- poder judicial;
- unidad de inteligencia financiera; y
- museos nacionales.

Además, se alienta a los organismos gubernamentales competentes a establecer acuerdos con organizaciones o asociaciones regionales e internacionales para apoyar la mejora de los marcos jurídicos e institucionales nacionales; y facilitar el intercambio de información para la prevención, la detección, la interceptación, la investigación y el enjuiciamiento de los casos de contrabando de fauna y flora silvestres.

Algunas de estas instituciones proporcionan información que facilitaría la aplicación de la técnica de entrega vigilada para la investigación e identificación de los autores. Entre estas organizaciones regionales e internacionales se encuentran:

- CITES;
- Organización Internacional de Policía Criminal – Interpol;

- Organización Internacional de las Maderas Tropicales;
- asociaciones de jefes de policía regionales;
- Financial Action Task Force (FATF); y
- Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Además, se alienta a los organismos gubernamentales competentes a participar en iniciativas regionales e internacionales destinadas a compartir conocimientos técnicos, información privilegiada, información actualizada sobre banderas rojas o indicadores y mejores prácticas sobre el comercio ilegal de fauna y flora silvestre. Entre estas iniciativas se encuentran el Consorcio internacional para combatir los delitos contra la vida silvestre, el United for Wildlife Transport Taskforce, el Lusaka Agreement Task Force, las plataformas regionales de intercambio de información sobre el comercio de fauna y flora silvestres (por ejemplo, EU-TWIX, AFRICA-TWIX, SADC-TWIX, EASTERN AFRICA-TWIX), y el Programa Mundial sobre los Delitos que Afectan al Medio Ambiente y al Clima de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC).

Se alienta además a los organismos gubernamentales competentes a establecer redes informales, centros regionales de información marítima y nexos con la inteligencia militar para mejorar el intercambio y la puesta en común de información.

Se alienta a los organismos gubernamentales competentes a que examinen, adopten y apliquen programas regionales, internacionales e intergubernamentales, incluidos los desarrollados para facilitar la mejora de la protección y la eficiencia de la cadena de suministro en el comercio internacional, los relacionados con la supresión del comercio ilícito y los relacionados con la lucha mundial contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo. Entre ellos se encuentran el Marco Normativo SAFE de la OMA para Asegurar y Facilitar el Comercio Global,¹⁰ la Recomendación del Consejo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico sobre los instrumentos jurídicos de la OCDE para combatir el comercio ilícito, las recomendaciones del FATF sobre las normas mundiales contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo, y el Programa de Control de Contenedores de la UNODC-OMA.

2.1.8 Investigación y enjuiciamiento

Se alienta a los organismos gubernamentales competentes a que establezcan delitos dentro de su legislación nacional para facilitar la investigación y el enjuiciamiento del contrabando de fauna y flora silvestres. A su vez, se les alienta examinar las siguientes cuestiones:

- Clasificar o categorizar especies animales y vegetales ya sea en peligro o no en peligro.
- Tipificar como delito la conducta y prever penas acordes con la legislación nacional; cuando sea posible, tener en cuenta la coherencia regional para facilitar las iniciativas transfronterizas.
- Disponer sanciones estrictas para los delitos relacionados con especies en peligro y en peligro crítico.

¹⁰ Entre las herramientas complementarias se incluyen la Guía de validación del operador económico autorizado; Guía de estrategia de acuerdos/convenios de reconocimiento mutuo; Directrices de aplicación de la información anticipada sobre la carga (ACI); Directrices para la gestión integrada de la cadena de suministro (actualizadas); Número de identificación del contenedor; y *Handbook on data analysis* (véase http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/frameworks-of-standards/safe_package.aspx).

- Fomentar las investigaciones y los enjuiciamientos transfronterizos.
- Desarrollar procedimientos operativos estándar (una guía de referencia rápida o manuales) para facilitar las investigaciones y los enjuiciamientos, así como la recogida y conservación de pruebas. Estas pueden incluir directrices sobre la recuperación de los objetos expuestos.
- Facultar a los agentes de la autoridad para incoar investigaciones financieras, obtener acceso a las cuentas bancarias y congelarlas durante las investigaciones.
- En la medida de lo posible, establecer leyes que faculten a los funcionarios de las autoridades nacionales de CITES para llevar a cabo acciones judiciales delegadas sobre el comercio ilegal de fauna y flora silvestres.
- Desarrollar un sistema de gestión de casos y un modo de compartir información con los Estados asociados. Esto facilitará las incautaciones transfronterizas.
- Examinar, modificar o adaptar las leyes nacionales existentes que prevén sanciones para los delitos accesorios e incoados relacionados con el contrabando de fauna y flora silvestres.

2.1.9 Medidas adicionales relacionadas con la investigación y el enjuiciamiento

Se alienta a los organismos gubernamentales competentes a que consideren, adopten y/o apliquen otras medidas relacionadas con la supresión del contrabando de fauna y flora silvestres, entre las que se incluyen las siguientes:

- Identificar los beneficios del comercio ilegal de fauna y flora silvestres y trabajar en pos del decomiso de activos para recuperar las ganancias criminales y los activos relacionados.
- Realizar investigaciones financieras paralelas para rastrear a los autores e identificar los vínculos con otras formas de actividades ilícitas o ilegales.
- Recoger pruebas adicionales para apoyar la identificación de los delitos de fauna y flora silvestres precedentes.
- Mejorar los acuerdos bilaterales de asistencia jurídica mutua y extradición para facilitar la investigación y el enjuiciamiento de los autores del comercio ilegal de fauna y flora silvestres.
- Reforzar las unidades nacionales de investigación financiera mediante el establecimiento de acuerdos de cooperación entre los bancos centrales o las asociaciones de banqueros para ayudar a conocer a sus clientes.
- Destinar recursos a la vigilancia, que puede ayudar a identificar a otros miembros de la red delictiva.
- Establecer un marco de colaboración en el que participen tanto los organismos gubernamentales como las empresas que prestan servicios de transporte marítimo para facilitar la coordinación y armonización de las

distintas medidas de intervención, así como para proporcionar una plataforma de intercambio de información.

2.1.10 Prevención y disuasión de la corrupción

Se alienta a los organismos gubernamentales competentes a que examinen, modifiquen y apliquen las leyes nacionales existentes relacionadas con la lucha contra la corrupción. Para ello, se les alienta a adoptar y aplicar las siguientes medidas:

- Establecer un sistema seguro para la presentación de informes, tanto para el sector público como para el privado, sobre las denuncias de corrupción, teniendo en cuenta la necesidad de mantener la confidencialidad y, cuando sea necesario, el anonimato.
- Facilitar las investigaciones independientes y, en la medida de lo posible, ofrecer oportunidades de protección a los testigos.
- Aplicar las leyes nacionales sobre el tratamiento de los funcionarios corruptos, teniendo en cuenta procesos tales como la interdicción, la investigación del organismo, el enjuiciamiento, el recargo, la destitución y el encarcelamiento.

2.1.11 Instrucción y formación

Debería fomentarse y llevarse a cabo la formación continua de los organismos gubernamentales competentes que participan en la prevención, detección y persecución del contrabando de fauna y flora silvestres. Los funcionarios destinados a los sistemas de elaboración de perfiles de riesgo también deberán recibir formación periódica para mantenerse al día de los indicadores de riesgo actualizados. Los funcionarios desplegados para el análisis de imágenes de la carga en contenedores deberían ser formados regularmente para que se mantengan al día y puedan identificar los diferentes métodos de ocultación de la fauna y flora silvestres introducidas de contrabando. Los funcionarios de aduanas/fiscalización y de aplicación de la ley que trabajen dentro de los límites del puerto deben recibir formación periódica sobre la normativa CITES; métodos de detección; identificación y formas eficaces de registrar los contenedores, la carga y el equipaje; incautación de fauna y flora silvestres de contrabando; y el muestreo forense de la fauna y flora silvestres. En la medida de lo posible, debe considerarse el uso de perros adiestrados para detectar la fauna y flora silvestres en los contenedores, la carga y el equipaje. Debería impartirse una formación continua a los agentes de la autoridad basados en dentro del recinto portuario sobre la protección portuaria, la protección de los buques y la protección de la carga. Los agentes de los organismos gubernamentales competentes deberían recibir formación periódica sobre los nuevos métodos de ocultación.

Se alienta a los organismos gubernamentales competentes a que consideren la posibilidad de organizar foros conjuntos de formación o capacitación para los sectores público y privado sobre la prevención, la identificación y la notificación de casos de contrabando de fauna y flora silvestres. También se les alienta a organizar foros de capacitación para la gente de mar, los operadores de transporte marítimo, los cargadores y otras partes interesadas en el transporte marítimo sobre los aspectos del tráfico de fauna y flora silvestres y su papel en la supresión del comercio ilegal de la flora y fauna silvestres.

Se debería fomentar la formación periódica de los organismos gubernamentales competentes basados dentro del recinto portuario sobre las medidas de prevención de la corrupción y la presentación de informes.

La formación acerca de los principios de "Conozca a su cliente" ayudará a los organismos gubernamentales competentes a verificar la identidad de los clientes relacionados con el comercio ilegal de fauna y flora silvestres y otras actividades ilícitas.

2.1.12 Mejores prácticas en el sector

Se alienta a los organismos gubernamentales competentes a crear un mecanismo o un entorno propicio para compartir las mejores prácticas de cooperación público-privada y de cooperación interinstitucional, incluyendo el uso de las siguientes herramientas:

- portal para el intercambio de información (véanse los enlaces en el anexo 4);
- línea preferencial para organizaciones específicas y
- plataformas de medios de comunicación que potencian la colaboración entre organismos, mostrando las mejores prácticas y los resultados.

Se alienta además a los organismos gubernamentales competentes a que:

- aumenten la cobertura de los medios de comunicación sobre las incautaciones a las partes interesadas del sector privado para aumentar la concienciación, utilizando plataformas como las actualizaciones del sitio web, las revistas, los boletines, las publicaciones y los medios de comunicación nacionales; y
- establezcan un sistema de recompensas para los denunciantes a fin de sensibilizar y apoyar el uso de los mecanismos disponibles en materia de denuncia.

Además, se alienta a los organismos gubernamentales competentes a establecer un sistema de control del cumplimiento de los requisitos del Convenio SOLAS en cuanto a la verificación obligatoria de la masa bruta de los contenedores embalados.

2.2 Actuación de las compañías

Los propietarios de buques, las compañías navieras, los expedidores y otros operadores que prestan servicios de transporte marítimo desempeñan un papel importante en la prevención y detección del contrabando de fauna y flora silvestres. Adoptar medidas destinadas a reforzar los procesos de la cadena de suministro y las medidas de cumplimiento, así como mantenerse vigilante, saber a qué atenerse, mejorar las capacidades de análisis de riesgos y actuar como "ojos y oídos" para la aplicación de la ley, son prácticas que se fomentan. Estas funciones deben estar respaldadas por el intercambio de información privilegiada pertinente por parte de los organismos gubernamentales competentes. Cuando se opere en o con países con altos niveles de corrupción, se debe realizar la debida diligencia con los clientes y los envíos.

En función del papel que desempeñan las empresas, se les alienta a adoptar las siguientes medidas:

2.2.1 Refuerzo de la protección y reducción de riesgos

- Aplicar programas de protección de la cadena de suministro, tales como el Programa de Operadores Económicos Autorizados (OEA) (de la OMA) y la Asociación Comercial Aduanera contra el Terrorismo (CTPAT). Estos programas, que también abordan la ciberseguridad y el control del acceso físico a los buques e instalaciones, ayudan a las empresas a reducir el riesgo de exposición a actividades ilícitas, al tiempo que se benefician de la facilitación de las transacciones comerciales.
- Implantar procedimientos de diligencia debida y control de empleados, pasajeros, socios comerciales, expedidores, consignatarios y envíos (incluyendo las mejores prácticas de "Conozca a su cliente" y "Conozca a su proveedor"). La aplicación de las mejores prácticas de "Conozca a su cliente" y un enfoque basado en el riesgo a la hora de incorporar nuevos clientes y empleados es especialmente importante para las empresas que operan fuera de países conocidos por su alto riesgo de tráfico de fauna y flora silvestres.
- Integrar los indicadores de banderas rojas específicos para el tráfico de fauna y flora silvestres en los sistemas de evaluación del riesgo de la carga de las empresas que ya pueden estar en funcionamiento para detectar otras formas de contrabando (véase el anexo 3). Las tendencias del tráfico, las rutas y los métodos de ocultación evolucionan con el tiempo; por lo tanto, las empresas deben mantenerse informadas y al día. Las empresas deben alentar a sus organismos locales de aplicación de la ley, tales como las aduanas, a compartir información procesable con las partes de la cadena de suministro (sin comprometer las fuentes y los métodos de obtención de información).
- Dar prioridad a la utilización de sistemas electrónicos y automatizados para las transacciones comerciales (por ejemplo, el conocimiento de embarque electrónico) para mejorar la trazabilidad y la transparencia de las operaciones. Esto permitirá detectar más rápidamente las irregularidades, los posibles intentos de fraude y la corrupción. También admite la integración con otros sistemas para mejorar la interoperabilidad del sistema.
- Establecer procedimientos operativos estándar para reforzar la integridad física de la carga, la seguridad de las instalaciones de la empresa, la comprobación y verificación de los documentos de la carga y las respuestas a comportamientos sospechosos de los clientes o posibles envíos ilícitos.

2.2.2 Presentación de informes

- Utilizar los sistemas nacionales de denuncia y las líneas anónimas, cuando estén disponibles, para denunciar prácticas corruptas e ilegalidades, o apoyar el desarrollo de una política de denuncia para el sector marítimo. Con la ayuda de las respectivas asociaciones profesionales, elaborar una política interna de denuncia de irregularidades y coordinar la formación sobre las medidas de denuncia.

2.2.3 Cooperación

- Cooperar con los organismos gubernamentales competentes en la identificación y desarticulación de los flujos de tráfico. Apoyar el trabajo de los organismos gubernamentales locales competentes con el suministro oportuno de la documentación y el acceso a los manifiestos de los buques para permitir el análisis y las investigaciones eficaces de los riesgos de la carga y los pasajeros. Facilitar el acceso a los manifiestos de los buques a los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley para apoyar el análisis de riesgos o el desarrollo de la inteligencia.
- Establecer una red con iniciativas locales, nacionales, regionales o internacionales destinadas a reforzar la cooperación entre los sectores público y privado en materia de intercambio de información o inteligencia sobre el tráfico de fauna y flora silvestres y la difusión de las mejores prácticas.

2.2.4 Formación y mayor concienciación

- Organizar y llevar a cabo una capacitación y formación continuas para los empleados y las empresas subcontratadas sobre las últimas tendencias, los métodos de ocultación, las rutas de tráfico y los procedimientos operativos estándar relacionados sobre cómo manejar e informar de las actividades sospechosas.
- Sensibilizar a los socios comerciales, clientes y pasajeros sobre los riesgos asociados al tráfico de fauna y flora silvestres. Incorporar las acciones contra el tráfico de fauna y flora silvestres en las prácticas de responsabilidad social y protección de las empresas, y adoptar una política corporativa de tolerancia cero para cualquier acto relacionado con el tráfico de fauna y flora silvestres y las conductas corruptas relacionadas; transmitirlo directamente a todos los empleados, subcontratistas, clientes y pasajeros. Revisar la política de condiciones de transporte de la fauna y flora silvestres de contrabando.

2.2.5 Otros

- Aplicar las mejores prácticas y herramientas que ya se han desarrollado para apoyar a las partes interesadas del sector marítimo a la hora de abordar el comercio ilegal de fauna y flora silvestres, madera y otros tipos de contrabando (véase el anexo 4).
- Aplicar los requisitos de SOLAS sobre la masa bruta verificada para todos los contenedores embalados a los que se aplica el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC).

Anexo 1 Introducción a la Convención CITES y apéndices

La Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES), adoptada en 1973 y en vigor desde ese año, es un acuerdo jurídicamente vinculante entre los gobiernos signatarios. En diciembre de 2020, había 183 Partes¹¹ en la Convención (182 y la Unión Europea). El acuerdo pretende garantizar que el comercio internacional de fauna y flora silvestres no amenace la existencia de una especie. La CITES regula el comercio internacional de aproximadamente 38 000 especies de plantas y animales silvestres. El comercio de especímenes de especies incluidas en uno de los tres apéndices de la CITES requiere la emisión de documentación comercial oficial en forma de permiso o certificado CITES.

Los apéndices de la CITES son los siguientes:

- El Apéndice I incluye especies en riesgo de extinción por el comercio internacional, tales como las ocho especies de pangolines y el elefante africano (excepto las poblaciones de elefantes de Botswana, Namibia, Sudáfrica y Zimbabwe, que se incluyen en el Apéndice II).
- El Apéndice II incluye especies que pueden estar en peligro de extinción si no se controla el comercio (por ejemplo, los leones; especies maderables tales como el *Gonystylus* spp., también conocido como ramin), así como las denominadas especies "parecidas" en las que la regulación del comercio es necesaria para garantizar que el comercio de las especies del apéndice I y del apéndice II que están amenazadas sea eficaz y aplicable.
- El Apéndice III incluye especies protegidas en al menos un país, que ha pedido ayuda a otras Partes que son miembros de la CITES para controlar el comercio.

El texto completo de la Convención puede encontrarse en el sitio web de la Convención (<https://cites.org/eng/disc/text.php>). Los apéndices pueden consultarse en <https://cites.org/eng/app/appendices.php>.

Las anotaciones de la CITES son notas que se adjuntan a determinadas especies vegetales en los apéndices para indicar qué partes o derivados están incluidos en los controles de la CITES o están exentos de ellos. Suele indicarse con el símbolo (#) y un número junto al nombre de la especie en los apéndices. En algunos casos, se adjuntan otras notas a la especie, sobre todo en el caso de los alientales, indicando qué poblaciones contienen condiciones especiales relacionadas con la inclusión de la especie.

La información sobre las especies incluidas en CITES y la fecha de inclusión de cada una de ellas en la Convención está disponible en la lista de control de CITES (<https://checklist.cites.org/#/en>).

Tipos de documentos CITES

Cada importación, exportación, reexportación e introducción desde el mar de especímenes de especies cubiertas por la Convención debe ser autorizada por un permiso o certificado CITES. Cada Parte de la CITES designa una o varias Autoridades Administrativas CITES¹² que se encargan de administrar el sistema de licencias y una o varias Autoridades Científicas que asesoran a la Autoridad Administrativa CITES nacional o a otras autoridades sobre los efectos del comercio en la situación de la especie.

¹¹ Lista de Partes de la CITES:

https://cites.org/esp/disc/parties/chronolo.php?order=field_country_official_name&sort=asc%20

¹² <https://cites.org/esp/parties/country-profiles/national-authorities>

Permisos

Según las definiciones de la CITES y la Resolución Conf. 12.3 (Rev. CoP18),¹³ un permiso es un documento oficial emitido por una Autoridad Administrativa CITES para autorizar la exportación de un espécimen de una especie incluida en el apéndice I o II, la exportación de un espécimen de una especie incluida en el apéndice III desde el Estado que incluyó la especie en el mismo, o la importación de un espécimen de una especie incluida en el apéndice I. Para ser válido, un permiso debe cumplir los requisitos de la Convención y las resoluciones de la Conferencia de las Partes. Por ejemplo, un permiso de exportación puede ser emitido solo si el espécimen fue obtenido legalmente; el comercio no será perjudicial para la supervivencia de la especie; y, en el caso de las especies incluidas en el Apéndice I, ya se ha expedido un permiso de importación.

Para los especímenes de las especies incluidas en el Apéndice I, la Autoridad Administrativa de la Parte importadora emite un permiso de importación. Solo debe expedirse si el espécimen no se va a utilizar con fines principalmente comerciales; la importación será para fines que no sean perjudiciales para la supervivencia de la especie; y, en el caso de animales vivos, el destinatario propuesto está adecuadamente equipado para albergar y cuidar el animal.

Se requiere un documento CITES cada vez que un espécimen de una especie incluida en CITES cruza una frontera internacional. Téngase en cuenta que no se requieren permisos separados para el tránsito, si los especímenes permanecen bajo el control de las autoridades aduaneras.¹⁴

Certificados

Un certificado es también un documento oficial emitido por una Autoridad Administrativa y utilizado para autorizar diferentes tipos de comercio de especímenes CITES. Los tipos de certificado más importantes son:

- certificado de re-exportación;
- certificado preconvencción;
- certificado de origen;
- certificado de animales criados en cautividad;
- certificado de plantas reproducidas artificialmente; y
- certificado de introducción procedente del mar.

Puede encontrar más información sobre los permisos y certificados CITES en https://cites.org/esp/prog/Permit_system.

Notificaciones

La Secretaría de la CITES emite notificaciones a las Partes que contienen información e informes sobre la aplicación de la Convención. Las notificaciones se utilizan para comunicar oficialmente información sobre permisos o sellos de seguridad perdidos o robados, detalles sobre las medidas internas más estrictas de las Partes, la suspensión de permisos y las próximas reuniones, entre otros asuntos.

Las notificaciones de la CITES se encuentran en <https://www.cites.org/eng/notif/index.php>.

¹³ <https://cites.org/sites/default/files/document/S-Res-12-03-R18.pdf>

¹⁴ Un modelo de permiso CITES: <https://cites.org/sites/default/files/documents/S-Res-12-03-R18.pdf> (pág. 21).

Anexo 2 Ejemplos de técnicas de contrabando que han de tener en cuenta las autoridades y los operadores marítimos

Ejemplo 1: Cientos de piezas de marfil y escamas de pangolín escondidas en troncos dentro de tres contenedores fueron detectadas por un escáner móvil no intrusivo. Los troncos se ahuecaban, se rellenaban con el contrabando ilegal, se sellaban con cera y se equipaban con tapas ocultas. La carga fue declarada como madera.

Ejemplo 2: La Autoridad Administrativa CITES del país A confirmó que no había emitido ningún permiso de exportación CITES para el palo de rosa de Siam (*Dalbergia cochinchinensis*) (Apéndice II de la CITES) desde su inclusión en 2013, y la Notificación n.º 2017/023 establece que cualquier permiso es, por tanto, falso. El país B, sin embargo, informó de la importación de madera aserrada de *D. cochinchinensis* y de madera del país A cada año entre 2013 y 2015, todo lo cual presumiblemente tuvo lugar utilizando permisos falsificados.

Ejemplo 3: Una red de tráfico de marfil que operaba desde el país C empleaba una serie de contenedores especialmente modificados con compartimentos falsos instalados en la parte trasera para ocultar el contrabando. Se descubrieron al menos tres de estos contenedores modificados y se vincularon a un negocio de neumáticos usados. La documentación incautada reveló que los tres contenedores habían viajado al menos 12 veces por la misma ruta País C - País D en la que se realizó la incautación.

Ejemplo 4: Se utilizó un gran buque de pesca con techo abierto para contrabandear 1,4 toneladas de marfil de elefante africano entre el país E y el país F.

Ejemplo 5: Se interceptaron siete grandes buques de comercio de trueque con techo abierto que transportaban ilegalmente 3 000 aves exóticas y 1 960 troncos del país G al país H.

Ejemplo 6: Se interceptó un gran buque pesquero con techo abierto en aguas del país L que transportaba 10 toneladas de pangolines congelados y desescamados de contrabando procedentes del país I; se cree que el destino era el país M.

Ejemplo 7: Se incautaron 630 kg de escamas de pangolín y 2 660 kg de mercurio en un contenedor de 40 pies declarado como chatarra de plástico.

Ejemplo 8: Se ocultaron marfil y escamas de pangolín en varios bidones de alquitrán cargados en contenedores enviados desde la región A la región B. La naturaleza del envío hizo que cualquier inspección fuera muy laboriosa.

Ejemplo de convergencia: Existe un alto nivel de convergencia entre el tráfico de marfil y pangolín y el comercio de madera, con algunos individuos que comercian tanto con productos de la vida silvestre como de la madera. La madera también sirve como método de ocultación para el tráfico de marfil y pangolín, a menudo empaquetado en contenedores de 20-40 pies.

Ejemplo de ocultación: Los anacardos se utilizan habitualmente como "relleno" o método de ocultación para el marfil y las escamas de pangolín que se envían por vía marítima desde el país N a otros países de la región A. Los servicios de inteligencia sugieren que los sacos de marfil y escamas de pangolín se cargan en los contenedores de transporte, rodeados estrechamente por bolsas de anacardos como ocultación adicional.

Anexo 3 Banderas rojas que indican un posible comercio ilegal

Muchos indicadores de riesgo de cargas sospechosas son comunes a todas las formas de contrabando, incluido el tráfico de fauna y flora silvestres. A continuación figuran ejemplos. Los altos niveles de corrupción en los países y en los puertos deben considerarse una importante señal de alarma, ya que los traficantes pueden explotar estas debilidades en las cadenas comerciales internacionales.

1 Envío de mercancías incongruentes con el país de origen y/o destino

Los productos que se envían pueden parecer incompatibles con las capacidades técnicas o los recursos naturales de un país, o con el origen de los productos, por ejemplo, el envío de madera a un país que ya es un importante productor y exportador de madera.

2 Discrepancia de peso y apariencia

Los pesos reales del envío pueden no corresponderse con los previstos en el conocimiento de embarque o parecer muy dispares a un peso razonable para la mercancía declarada. Del mismo modo, si la apariencia del envío no coincide con su documentación, esto debería ser motivo de preocupación.

3 Descripciones dudosas o vagas

Las descripciones de los productos pueden ser vagas o engañosas. Entre los ejemplos de descripciones vagas para los envíos de fauna y flora silvestres se encuentran "pescado", "concha", "cuerno" y "palo de rosa" (hay muchas especies de palo de rosa, algunas de las cuales pueden comercializarse legalmente y otras están prohibidas en el comercio internacional).

4 El valor de la carga no coincide con la descripción o el tamaño

El valor de la carga puede ayudar a triangular las pruebas sobre si la carga propuesta para ser cargada en un buque es la misma que la declarada en los documentos de embarque.

5 Papeles dudosos

La documentación cuestionable puede incluir el uso de fotocopias en lugar de documentos originales; errores ortográficos o incoherencias, como un número de permiso o una fecha que no coinciden; una factura emitida con "#1"; documentos vencidos: formato extraño o texto borroso, que puede ocurrir cuando se alteran los documentos; pruebas de que los documentos han sido manipulados, pero no refrendados oficialmente; y documentos de mala calidad (por ejemplo, con logotipos cortados y pegados).

6 Reparto de la consignación en varios envíos

La división de los envíos puede producirse por razones y propósitos legítimos. Sin embargo, también puede ser una táctica utilizada por los traficantes para repartir el riesgo de pérdida en caso de interceptación por las fuerzas del orden. También se utiliza para obtener un beneficio de los volúmenes más pequeños, que pueden ocultarse más fácilmente dentro de los envíos de productos legítimos. El cargamento ilegal se reparte entre varios contenedores de una misma reserva o entre varias reservas.

7 La ruta de envío es anormal para el producto y el destino

El envío puede parecer carente de sentido comercial, por ejemplo, si se envía por una ruta larga y lenta que implica múltiples paradas cuando existen rutas más directas, o el envío se declara como producto comercial pero no tiene un valor de mercado claro en el país al que va destinado. También se sabe que las redes delictivas utilizan múltiples zonas de transbordo para ocultar el origen de los envíos y confundir la vigilancia.

8 Cambio de ruta marítima una vez que el buque ha salido del puerto

El cambio de destino o el desvío de la carga es un procedimiento legítimo, pero también podría ser un indicador de actividades ilícitas y un intento de evadir los controles.

9 Cambio del conocimiento de embarque

Un conocimiento de embarque de cambio ocurre cuando un agente de carga o de envío presenta un nuevo conocimiento de embarque para un envío que ya está en ruta. Utilizado legítimamente, el procedimiento suele tener como objetivo proteger la información de la cadena de suministro de propiedad. Sin embargo, los traficantes suelen abusar de esta práctica para ofuscar la información sobre el puerto de carga (origen), el puerto de descarga (destino) y la ruta de un envío, con el fin de reducir la probabilidad de que los envíos ilegales sean señalados para su inspección y dificultar las investigaciones a posteriori si se incauta el contrabando. El cambio de conocimiento de embarque a mitad de la expedición para apoyar un envío ilegal requiere que los traficantes cooperen con un agente de carga o de transporte cómplice. Según los informes publicados, se sabe que los agentes de carga cómplices cobran una tarifa basada en el tamaño del cargamento ilegal que facilitan, y uno de ellos habría cobrado 45 dólares por kilo de escamas de pangolín de contrabando y 145 dólares por kilo de marfil.

10 Solicitud de uso de la carta de indemnización sin causa justificada

El uso de una carta de indemnización puede ser legítimo si, por ejemplo, el viaje es demasiado corto para emitir un conocimiento de embarque. La carta de indemnización puede solicitar diferentes receptores, consignatarios y contenidos del conocimiento de embarque; por lo que supone un riesgo para los propietarios de buques. La emisión de una carta de indemnización podría utilizarse como una forma de evadir a los organismos de control utilizando diferentes receptores con poca antelación y para cambiar el puerto de descarga.

11 Utilización de zonas y puertos francos

La simplificación de los procedimientos de importación, exportación, tránsito y transbordo y la laxitud de los controles de las zonas y puertos francos puede significar que son lugares privilegiados para el desvío de envíos y productos ilícitos a países sancionados.

12 No revelar información verdadera sobre el cargador o el destinatario

Las direcciones pueden parecer ficticias (por ejemplo, direcciones incompletas o demasiado simplificadas); Los nombres de los consignatarios pueden ser similares a los de grandes empresas conocidas; o la dirección del destinatario puede ser incompatible con las empresas asociadas a la mercancía declarada.

13 La reticencia de los expedidores que llegan por primera vez y del cargador a ofrecer información sobre su negocio y el uso final de un producto

Los expedidores que llegan por primera vez o los nuevos clientes deben someterse a un riguroso control para confirmar que son quiénes y qué dicen ser, para ayudar a identificar a las empresas ficticias creadas para ofuscar la propiedad real de la carga.

14 Solicitud de última hora de autorización de embarque

Las solicitudes del expedidor para el despacho de los envíos en el último momento podrían ser un intento de evitar los controles aduaneros debido al factor tiempo.

15 Pagos en efectivo

Los pagos en efectivo pueden ser un método de pago preferido por razones legítimas, pero también pueden ser un signo de una transacción ilegal, por ejemplo, si se quiere pagar una gran cantidad de dinero en efectivo cuando se suele utilizar la transferencia bancaria o la financiación.

Anexo 4 Recursos útiles

CITES

- Lista de especies CITES: <https://checklist.cites.org/#/es>
- Lista de autoridades nacionales CITES: <https://cites.org/esp/parties/country-profiles/national-authorities>
- Lista completa de certificados CITES: <https://www.cites.org/sites/default/files/eng/prog/exemptions/SUMMARY-OF-USE-OF-PERMITS-CERTIFICATES-IN-CITES-2018.pdf>
- Las notificaciones de la CITES se encuentran en <https://cites.org/esp/notif/index.php>.

Tráfico de fauna y flora silvestres y banderas rojas

- Indicadores de bandera roja para el tráfico de fauna y flora silvestres y de madera en cargamentos marítimos en contenedores: compendio y orientación para el sector del transporte marítimo (TRAFFIC y WWF, 2021): <https://apps5.wwf.org.hk/red-flag-compedium/>
- United for Wildlife Taskforce Intelligence Bulletins - avisos mensuales conjuntos para los firmantes de la Declaración del Palacio de Buckingham y de la Declaración de Mansion House sobre temas de gran preocupación relacionados con el tráfico de fauna y flora silvestres y el sector de las finanzas y el transporte (contactar con report@unitedforwildlife.org)
- Wildlife Trade Portal - una herramienta interactiva que muestra los datos de incautaciones e incidentes relacionados con la vida silvestre de TRAFFIC: <https://www.wildlifetradeportal.org/#/dashboard>
- Agencia de Investigación Medioambiental: <https://eia-international.org/global-environmental-crime-tracker/>

Marco de seguridad y protección

- Marco normativo SAFE de la OMA para proteger y facilitar el comercio mundial: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-of-standards.pdf?la=en#:~:text=The%20SAFE%20Framework%2C%20based%20on,other%20Government%20Agencies%20co%2Doperation>
- Códigos del Sistema Armonizado de la OMA: <https://www.wcotradetools.org/es/harmonized-system>
- Manual de tránsito: para establecer regímenes de tránsito eficaces para los países en desarrollo sin litoral (OMA, 2014): <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-handbook.pdf?db=web>
- Directrices de tránsito: ruta para un régimen de tránsito eficiente (OMA, 2017): <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines.pdf?la=fr>
- Código de prácticas de protección en los puertos que complementa las disposiciones del Código PBIP <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/ILOIMOCODEOfPracticeEnglish.pdf>

- Normas internacionales de lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo y la proliferación, recomendaciones del GAFI de 2012, actualizadas en octubre de 2021:
[https://www.fatfgafi.org/publications/fatfrecommendations/?hf=10&b=0&s=desc\(fatf_releasedate\)](https://www.fatfgafi.org/publications/fatfrecommendations/?hf=10&b=0&s=desc(fatf_releasedate))
- Kit de herramientas del ICCWC:
<https://cites.org/sites/default/files/eng/prog/iccwc/Toolkit%20implementation%20-%20step%20by%20step%20v3.pdf>
- Herramienta de evaluación PortMate (Vigilancia portuaria y evaluación de la lucha contra el tráfico de personas)
- Recomendación del Consejo sobre la lucha contra el comercio ilícito: mejorar la transparencia en las zonas de libre comercio (OCDE, 2019):
<https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/OECD-LEGAL-0454>

Fomento de la capacidad de los organismos gubernamentales y las empresas para prevenir el comercio ilegal de fauna y flora silvestres y otros trááficos ilícitos en las cadenas de suministro del transporte

- Curso digital de introducción a la CITES:
<https://www.informea.org/en/introductory-course-convention-international-trade-endangered-species-wild-fauna-and-flora-cites>
- Curso digital de la FIATA (Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios) sobre la prevención del tráfico de fauna y flora silvestres para transitarios. El curso está disponible en inglés, español, francés, chino, árabe, ruso y portugués:
<https://training.fiata.org/courses/course-v1:FIA+TRA001+2019/about>
- INTERPORTPOLICE: programas <https://interportpolice.org/projects/>
- Diligencia debida: aumentar la seguridad en toda la cadena de suministro (TT Club, 2020):
<https://www.ttclub.com/-/media/files/tt-club/stop-loss/stop-loss-21---due-diligence.pdf>

Corrupción y denuncia de irregularidades

- Índice de percepción de la corrupción (Transparencia Internacional):
<https://www.transparency.org/en/cpi/2019/results/tha>
- La lucha contra la corrupción en los recursos naturales:
<https://www.worldwildlife.org/pages/tncr-about-the-project>
- Scaling back corruption: a guide on addressing corruption for wildlife management Authorities (UNODC, 2019):
https://www.unodc.org/documents/corruption/Publications/2019/19-08373_Scaling_Back_Corruption_ebook.pdf
- Pescado podrido: guía para abordar la corrupción en el sector pesquero (UNODC, 2019):
https://www.unodc.org/documents/Rotten_Fish.pdf
- Red marítima de lucha contra la corrupción: <https://macn.dk/>

Recursos de organizaciones internacionales: lucha contra el comercio ilegal de fauna y flora silvestres

Para información actualizada sobre recursos adicionales, consúltense:

<https://www.interpol.int/> <https://www.unodc.org/> y <https://www.fatf-gafi.org/>

- INTERPOL - Delitos contra el medio ambiente:
<https://www.interpol.int/es/Delitos/Delitos-contr-el-medio-ambiente>

- Consorcio Internacional para Combatir los Delitos contra la Vida Silvestre (ICCWC)
https://cites.org/eng/prog/iccwc_new.php
 - Programa Mundial sobre los Delitos que Afectan al Medio Ambiente y al Clima, de la UNODC: <https://www.unodc.org/unodc/en/environment-climate/>
 - Programa de Control de Contenedores de UNODC-OMA:
<https://www.unodc.org/unodc/en/ccp/index.html>
- Wildlife crime status update 2017 (UNODC, 2017):
https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/wildlife/Research_brief_wildlife_su.pdf
- Blanqueo de capitales y comercio ilegal de fauna y flora silvestres (GAFI, 2020):
<https://www.fatf-gafi.org/publications/methodsandtrends/documents/money-laundering-wildlife-trade.html>

Organizaciones regionales: lucha contra el comercio ilícito de flora y faunas silvestres

Para información actualizada sobre recursos adicionales, consúltese:

- Acuerdo de Lusaka sobre operaciones conjuntas de represión del comercio ilícito de fauna y flora silvestres <https://lusakaagreement.org/>
- Red de África Oriental para el Cumplimiento y la Aplicación de la Normativa Medioambiental:
<https://eanece.org/who-we-are/>

Iniciativas nacionales

- Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos: Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo (CTPAT) - un programa de asociación voluntaria entre el sector público y el privado con una estrategia de aplicación de la carga en varios niveles: <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/ctpat>