

CONVENCIÓN SOBRE EL COMERCIO INTERNACIONAL DE ESPECIES  
AMENAZADAS DE FAUNA Y FLORA SILVESTRES



Decimonovena reunión de la Conferencia de las Partes  
Ciudad de Panamá (Panamá), 14 – 25 de noviembre de 2022

Cuestiones de interpretación y aplicación

Reglamentación del comercio

TRANSPORTE DE ESPECÍMENES VIVOS:  
MEJORA DE LA APLICACIÓN DE LOS REGLAMENTOS DE TRANSPORTE

1. El presente documento ha sido presentado por Canadá, Côte d'Ivoire, Estados Unidos de América, Kenya, México, Nigeria y Senegal.\*

Introducción

2. Garantizar el transporte seguro, sano y humano es un requisito de la CITES cuando se trata del comercio de un espécimen vivo de la CITES. En la Convención (Artículos III, IV, V y VII) se requiere que las Autoridades Administrativas hayan verificado, antes de conceder permisos para autorizar el comercio de especímenes vivos, que los especímenes vivos serán transportados y cuidados de manera que se reduzca al mínimo el riesgo de heridas, deterioro en su salud o maltrato. En el Artículo VIII se requiere además que las Partes se aseguren de que “todo espécimen vivo, durante cualquier período de tránsito, permanencia o despacho, sea cuidado adecuadamente, con el fin de reducir al mínimo el riesgo de heridas, deterioro en su salud o maltrato.” Este requisito de transporte para el comercio de especímenes vivos de la CITES se añade a otros requisitos de la CITES aplicables para el comercio (p.ej., dictámenes de extracción no perjudicial y dictámenes de adquisición legal).
3. A fin de ayudar a las Partes a aplicar y observar este requisito de la CITES para el transporte seguro y humano de especímenes vivos, en la Resolución Conf. 10.21 (Rev. CoP16), sobre *Transporte de especímenes vivos*, se recomienda a las Partes que utilicen, promuevan y ayuden a actualizar tres series de directrices del transporte: *la Reglamentación para el transporte de animales vivos* de la IATA, *la Reglamentación para el Transporte de Mercancías Perecederas* de la IATA y las *Directrices de la CITES para el transporte no aéreo de animales y plantas vivos*. Se considera que estas directrices cumplen los requisitos de la CITES para el transporte de especímenes vivos. En esta resolución se recomienda también que las Partes incorporen las directrices para el transporte en su legislación nacional.
4. Además, en la Resolución Conf. 12.3 (Rev. CoP18), sobre *Permisos y certificados*, se estipula que los permisos y certificados para los especímenes vivos son “válidos únicamente si las condiciones de transporte cumplen las disposiciones de la *Reglamentación para el transporte de animales vivos de la IATA* (para los animales); si se aplica a las plantas vivas, de la *Reglamentación para el transporte de mercancías perecederas de la IATA* (para las plantas) o, en el caso del transporte no aéreo, de las *Directrices de la CITES para el transporte no aéreo de animales y plantas silvestres vivos*.” Es preciso incluir una declaración en este sentido en los permisos y certificados CITES.
5. La adhesión a las directrices de la IATA reduce la mortalidad durante el tránsito y puede reducir la necesidad de una mayor recolección de animales en el medio silvestre. Por ejemplo, un estudio mostró que las tasas

---

\* Las denominaciones geográficas empleadas en este documento no implican juicio alguno por parte de la Secretaría CITES o del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites. La responsabilidad sobre el contenido del documento incumbe exclusivamente a su autor.

de mortalidad para los envíos que contenían aves vivas que cumplieran con la IATA eran la mitad de los envíos que no las cumplieran.<sup>1</sup> Adicionalmente, el cumplimiento con las reglamentaciones del transporte, inclusive los contenedores de envío apropiados y las condiciones de transporte, podía reducir la posibilidad de que se transmitan patógenos (p.ej., hacinamiento) y reducir el estrés de los especímenes silvestres vivos. El estrés puede alterar la función inmunológica, haciendo que los animales sean más susceptibles a las enfermedades infecciosas. El mantenimiento de los requisitos para el transporte de especímenes vivos es esencial para que las Partes “puedan reducir al mínimo ... el deterioro en su salud” (Artículos III, IV, V, VII y VIII), inclusive la mortalidad, las lesiones, la exposición a patógenos y los factores de estrés evitables.

6. Cada año se transportan millones de animales y plantas vivos incluidos en los Apéndices de la CITES. Por ejemplo, la Base de datos sobre el comercio CITES muestra que en 2018 se transportaron internacionalmente 8.360.095 animales vivos incluidos en la CITES (5.109.198 de vertebrados y 3.250.896 de invertebrados) y 241.751.820 de plantas vivas incluidas en la CITES. Para todos estos especímenes vivos, las condiciones de transporte bajo las que viajan repercuten en que lleguen sanos e ilesos.
7. La aplicación de los requisitos de transporte ha sido incoherente. A título de ejemplo, un estudio reciente analizó envíos de especies de vida silvestre vivas documentadas en los medios sociales por una Parte para el periodo 2016-2020 y encontró que el 85% de las exportaciones de especies de vida silvestre vivas no suministraban agua a los animales (una cuarta parte de los cuales estaban incluidas en los Apéndices de la CITES), y muchos envíos embalaban los animales en condiciones de hacinamiento y mezclaban múltiples especies.<sup>2</sup> En los párrafos 25-31 se muestran ejemplos de la mortalidad durante el transporte.
8. El hecho de no proporcionar condiciones apropiadas de transporte puede ser el resultado de falta de capacidad (p.ej., insuficiente personal capacitado) o limitado conocimiento y distribución de las directrices de transporte a las Autoridades Administrativas y de observancia CITES.
9. El acceso al texto de las reglamentaciones de la IATA es un punto de partida esencial para la aplicación, pero su acceso sigue siendo un desafío. Se requiere que las Partes velen por que los especímenes se transportan de conformidad con la *Reglamentación para el transporte de animales vivos* de la IATA (en adelante *IATA LAR*) y la *Reglamentación para el Transporte de Mercancías Perecederas* de la IATA (*IATA PCR*) para todos los envíos internacionales aéreos. Sin embargo, el costo de esas directrices (más de 300 dólares EE.UU. cada una, anualmente) puede ser prohibitivo para las Partes y hace que sea difícil para las Autoridades CITES aplicar los requisitos de transporte actualizados. Pese a que las Partes pueden obtener una reducción del 15%, el costo anual sigue siendo restrictivo. El Grupo de trabajo sobre transporte de la CITES señaló en 2008 que “en realidad, muy pocas Partes compran la *Reglamentación para el transporte de animales vivos de la IATA*” (AC24 Doc. 15.1), y al parecer sigue siendo el caso. En la 74ª reunión del Comité Permanente (SC74; Lyon, marzo de 2022), algunas Partes expresaron preocupación acerca de la accesibilidad a la reglamentación de la IATA (SC74 Sum. 11, p. 1).
10. La pandemia de COVID-19 ha generado un renovado interés en los requisitos de transporte de animales vivos, debido a la función del transporte de vida silvestre en la dinámica de enfermedades zoonóticas e infecciosas. En la SC74, la Secretaría señaló que puede ser preciso revisar las *Directrices de la CITES para el transporte no aéreo de animales y plantas vivos* teniendo en cuenta la pandemia. Es más, durante el presente periodo entre reuniones, el Comité Permanente convocó un grupo de trabajo para considerar que función, de haberla, puede desempeñar la CITES para reducir el riesgo de enfermedades zoonóticas. En sus deliberaciones, el grupo de trabajo destacó, entre otras cosas, la necesidad de abordar el transporte de animales vivos en este contexto.
11. Proponemos cuatro medidas para mejorar la aplicación de los requisitos de transporte para los animales y las plantas. Concretamente, recomendamos que la Conferencia de las Partes adopte medidas para:
  - a) Poner el contenido pertinente de la *Reglamentación para el transporte de animales vivos* de la IATA y la *Reglamentación para el Transporte de Mercancías Perecederas* de la IATA a disposición de todas las Partes, gratuitamente;

---

<sup>1</sup> Schultz, C. 2003. *Transport Losses of CITES-protected and Non-protected Animal Species. Report on Research and Development Project 899 86 340 of the Federal Agency for Nature Conservation.*

<sup>2</sup> Harrington, L.A. et al. 2021. *Live wild animal exports to supply the exotic pet trade: A case study from Togo using publicly available social media data. Conservation Science and Practice 3(7): e430.*

- b) Celebrar un taller y formación en línea para intercambiar las mejores prácticas actualizadas en el transporte de especímenes vivos para las Autoridades Administrativas y las autoridades de observancia;
- c) Alentar a las Partes a extender las directrices requeridas para el transporte internacional de especímenes vivos incluidos en la CITES a los tramos nacionales de los viajes de transporte internacional (es decir, en tránsito dentro del país de especímenes vivos incluidos en los Apéndices de la CITES desde los puertos de exportación y hasta los puertos de importación); y
- d) Enmendar el texto del Preámbulo de la Resolución Conf. 10.21 (Rev. CoP16) para aclarar cuándo debe utilizarse la reglamentación y reconocer las consecuencias para la salud por el riesgo de transmisión de enfermedades zoonóticas e infecciosas.

#### Historia de las directrices para el transporte de la CITES

12. Las Partes han estado discutiendo la cuestión del transporte de especímenes vivos desde el inicio de la CITES. En la primera reunión de la Conferencia de las Partes (CoP1; Berna, 1976), las Partes acordaron la necesidad de preparar directrices sobre el cuidado y el envío de especímenes vivos incluidos en la CITES. Inicialmente, una sesión de trabajo especial de la Conferencia (Ginebra, 1977) determinó que esas directrices deberían aplicarse a todos los animales y plantas (no solo a los incluidos en los Apéndices de la Convención), todos los tipos de transporte, ser de utilidad práctica, y dirigidas a las autoridades de observancia y a los encargados de manipular los envíos. Las *Directrices de la CITES para el transporte no aéreo de animales y plantas silvestres vivos* resultantes se finalizaron en 1981, y se basaban en gran medida en la *IATA LAR*.
13. En la cuarta reunión de la Conferencia de las Partes (CoP4; Gaborone, 1983), las Partes acordaron que, a su juicio, la *Reglamentación para el transporte de animales vivos* de la *IATA* cumplía los requisitos de transporte CITES para el transporte aéreo de animales (Resolución Conf. 4.21). Asimismo, el Comité técnico estableció el primer Grupo de trabajo sobre transporte de especímenes vivos (véase el documento CoP5 Doc. 5.37).
14. Las Partes identificaron muy pronto la necesidad de asistencia técnica para llevar a cabo los requisitos de transporte. En la quinta reunión de la Conferencia de las Partes (CoP5; Buenos Aires, 1985), las Partes señalaron la necesidad de contar con “métodos de formación más eficaces entre las líneas aéreas y el personal de los organismos de observancia” (Documento CoP5 Doc. 5.37 Anexo 1).
15. La aplicación de las directrices para el transporte ha constituido un importante desafío desde el decenio de 1980. En la séptima reunión de la Conferencia de las Partes (CoP7; Lausanna, 1989), se aprobó la Resolución Conf. 7.13, en la que se declara que “muy pocas, si es que hay alguna, de las Partes en la Convención han adoptado y aplicado las recomendaciones de la Resolución Conf. 4.21” (Documento CoP8 Doc. 8.36). En ulteriores CoPs, el grupo de trabajo ha seguido expresando preocupación acerca de la falta de aplicación.
16. La Resolución Conf. 10.21 (Rev. CoP16), sobre *Transporte de especímenes vivos*, se aprobó en la CoP10 (Harare, 1997), y se basa en anteriores resoluciones sobre esta cuestión. La Conferencia de las Partes, en su 11ª reunión (CoP11; Gigiri, 2000) indicó que la Resolución Conf. 10.21 “parece que es aplicada por muy pocas Partes” (CoP11 Doc. 11.54).
17. La necesidad de formación y asistencia técnica para llevar a cabo los requisitos de transporte volvió a surgir como una cuestión en la 12ª reunión de la Conferencia de las Partes (CoP12; Santiago, 2003). Las Partes pidieron al Comité de Fauna que ayudase a identificar “prácticas modelo” para el transporte y envío de animales silvestres vivos (véase el documento CoP12 Doc. 25). En 2009, el Comité de Fauna recomendó desarrollar un programa de formación para el personal de las líneas aéreas (AC24 Doc. 15.1, 15.2). Sin embargo, en 2010, el Comité de Fauna había recibido pocas respuestas de las Partes indicando un interés en oportunidades de formación (Documento CoP15 Doc. 33).
18. Posteriormente, las Partes decidieron que la *Reglamentación para el transporte de animales vivos* de la *IATA* podía utilizarse también para el transporte no aéreo. En la CoP12, las Partes acordaron que la *IATA LAR* proporciona orientación apropiada en la mayoría de las situaciones para el transporte de especímenes silvestres vivos de especies incluidas en los Apéndices de la CITES, independientemente del modo de transporte (Documento CoP12 Doc. 25). En la 14ª reunión de la Conferencia de las Partes (CoP14; La Haya, 2007), el Grupo de trabajo sobre transporte enmendó la Resolución 10.21 para recomendar que la

*IATA LAR* y la *IATA PCR* “deberían utilizarse como referencia para indicar las condiciones apropiadas para el transporte por medios distintos del aéreo.”

19. Las preocupaciones acerca de la falta de acceso a la Reglamentación de la IATA se plantearon por vez primera en la 23ª reunión del Comité de Fauna (AC23 WG7 Doc. 1). La Secretaría envió la Notificación a las Partes No. 2008/050 (julio de 2008) para preguntar si las Partes estaban interesadas en recibir el manual y el CD-ROM de la *Reglamentación para el transporte de animales vivos* de la IATA. Trece Partes respondieron afirmativamente y la Secretaría trabajó con la IATA para proporcionar la *IATA LAR* a esas Partes a través de CD-ROM en 2008 (AC24 Doc. 15.3). La cuestión volvió a plantearse nuevamente en la 74ª reunión del Comité Permanente (durante la discusión del documento SC74 Doc. 45), como se comenta a continuación.
20. En la 15ª reunión de la Conferencia de las Partes (CoP15; Doha, 2010), las Partes encargaron al Comité de Fauna que preparase un suplemento a la *IATA LAR* para las especies incluidas en los Apéndices de la CITES que requieren condiciones de transporte adicionales o que difieran de las que se encuentran en la *Reglamentación para el transporte de animales vivos* de la IATA (Decisión 15.59). Posteriormente se convirtió en las *Directrices de la CITES para el transporte no aéreo de animales y plantas silvestres vivos*, reemplazando a las directrices anteriores.
21. En 2015, la Secretaría CITES y el Director General y CEO de la IATA firmaron un Memorando de Entendimiento (MdE), con miras a reforzar la colaboración en pro de la aplicación de la Convención y para mejorar las condiciones de transporte para los especímenes incluidos en la CITES. El MdE hace hincapié en el compromiso de las Partes de utilizar y promover los métodos de transporte recomendados por la IATA y la CITES (párrafo 2.13).

#### Dificultades para acceder a las directrices para el transporte

22. Según el sitio web de la IATA, la *Reglamentación para el transporte de animales vivos* de la IATA, es la “norma mundial para transportar animales vivos por las líneas aéreas comerciales.” Las Autoridades Administrativas y las autoridades de observancia utilizan la *IATA LAR* y la *IATA PCR* para la inspección y despacho de envíos CITES a fin de garantizar que cumplen los requisitos CITES de que los especímenes se transportan en condiciones seguras, saludables y humanas. Asimismo, se ha recomendado que la reglamentación de transporte se incorpore en la legislación nacional de las Partes. A medida que los métodos evolucionan, las directrices son revisadas regularmente por expertos en conservación y aviación, con una nueva edición publicada cada año.
23. Sin embargo, el acceso a esos recursos constituye una barrera financiera para muchas Partes en la CITES. La mayoría de las Partes requieren múltiples copias para diversas autoridades y puertos. Sin un fácil acceso a esa reglamentación, las autoridades inspectoras de la CITES se enfrentan a dificultades para abordar las violaciones del transporte para impedir futuro incumplimiento. Proporcionar a las autoridades inspectoras los recursos necesarios y los conocimientos técnicos puede resultar en una mayor difusión a los transportistas sobre los requisitos del transporte CITES – evitando proactivamente el transporte inseguro y ayudando a las autoridades de observancia.
24. En la SC74, el Comité Permanente pidió a la Secretaría que considerase (en consulta con la IATA) las opciones propuestas por Canadá para mejorar el acceso a la *Reglamentación para el transporte de animales vivos* de la IATA, e informase al Comité Permanente en su 77ª reunión (Documento SC74 Sum. 11, p. 1). Canadá recomendó tres posibles opciones, sin costo para las Partes: (1) poner la información pertinente, debidamente resumida, eliminando las referencias a la IATA, libremente disponible en el sitio web de la CITES, (2) preparar Listas de especies CITES basándose en la reglamentación de la IATA, o (3) poner las secciones pertinentes de la reglamentación de la IATA accesibles a través de un portal CITES seguro para los usuarios registrados (SC74 draft SR, p. 96).

#### Mortalidad, lesiones y estrés durante el transporte

25. La falta de cumplir con los requisitos de la CITES para el transporte seguro, saludable y humano puede aumentar el riesgo de que los especímenes sufran lesiones, mortalidad o estrés. Sin embargo, la información sigue siendo escasa para supervisar esos riesgos en el transporte de especímenes CITES. La mayoría de los informes abordan la mortalidad centrada en las actividades ilegales y en el comercio de especies no incluidas en la CITES. Para el comercio de especímenes incluidos en los Apéndices de la CITES, los informes de prensa normalmente destacan solo los casos extremos de incumplimiento para

especies de gran visibilidad, y al parecer esos casos graves raramente se declaran en el comercio de la CITES.

26. Otros datos sobre mortalidad comunicados por algunas Partes ofrecen una visión limitada sobre esta cuestión, y esos datos sugieren que la mortalidad es baja en el comercio de la CITES cuando se considera a través de las especies. Entre la CoP7 y la CoP11, la Secretaría publicó múltiples Notificaciones a las Partes y cartas para compilar datos sobre la mortalidad, con escasa respuesta de las Partes. El Grupo de trabajo sobre transporte evaluó los datos sometidos a la CoP12. Los datos representaban registros de 12 Partes y 83.971 animales vivos durante 1999-2001 e indicaban una tasa media de mortalidad en tránsito de 1,25%. Debido a las limitadas tasas de mortalidad comunicadas y la dificultad de compilar esos datos, se adoptó una decisión para centrarse en otros aspectos de la Resolución Conf. 10.21 (Rev. CoP16), en vez de seguir compilando esos datos (Documento CoP12 Doc. 25). De forma similar, un estudio del gobierno alemán en el que se examinaban datos de casi 7,5 millones de animales vivos transportados internacionalmente durante el periodo 1988-2001 indicaba una tasa de mortalidad durante el tránsito de 1,36% para las aves, 4,96% para los anfibios, 3,14% para los reptiles, 0,65% para los mamíferos y 5,99% para los artrópodos; más de la mitad de los datos eran de especies incluidas en la CITES, en su mayoría aves importadas a varios países europeos.<sup>3</sup>
27. Los datos existentes sobre las tasas de mortalidad brindan un panorama incompleto de las condiciones de los especímenes vivos de la CITES en el comercio internacional.
28. En primer lugar, incluso bajos porcentajes de mortalidad promedio pueden - cuando se trata de millones de especímenes transportados anualmente - traducirse en grandes cantidades de animales muertos. Por ejemplo, cuando ~3,4 millones de reptiles vivos incluidos en la CITES son enviados cada año (basado en las cantidades típicas en la Base de datos sobre el comercio CITES), incluso una tasa de mortalidad del 3% puede traducirse en más de 100.000 reptiles muertos cada año. Es más, una proporción significativa de los envíos pueden contener animales muertos (uno o más individuos). Por ejemplo, mientras que el estudio del gobierno alemán mostró una baja tasa de mortalidad, 35% de los envíos de vertebrados (en su mayoría aves) contenían al menos un espécimen muerto.<sup>4</sup> Este hecho merece una consideración más detallada, ya que el conocimiento de lesiones o muertes puede ayudar a refinar los métodos de transporte, con el objetivo de eliminar lesiones o pérdidas ocasionadas por factores evitables. Reconocemos que cierta mortalidad o algunas lesiones puede ser inevitables, pero esas deberían de ser la excepción, no la norma.
29. En segundo lugar, la mortalidad durante el transporte puede ser elevada para ciertas especies y rutas. Por ejemplo, en un estudio se constató que los camaleones elegantes (*Chamaeleo gracilis*; CITES App. II) sufrían tasas de mortalidad del 12,5% en el comercio internacional, consistente con otros estudios que muestran que los camaleones son sensibles a la cautividad y el tránsito.<sup>5</sup> En otro estudio se observó que los cardenales de Banggai (*Pterapogon kauderni*; no incluida en la CITES) se envasaban en altas densidades (30-50 peces/contenedor), y el infrecuente cambio de agua contribuía a una tasa de mortalidad del 25-30% en promedio<sup>6,7</sup>, resultando en una mayor explotación en el medio silvestre.<sup>8</sup> De igual modo, el pez payaso común (*Amphiprion ocellaris*; no incluida en la CITES) mostró una mortalidad del 10% en los contenedores de envío debido a los cambios químicos que deterioran el agua y las temperaturas fluctuantes.<sup>9</sup> Los corales sufren incluso tasas de mortalidad más elevadas debido a las demoras en la tramitación de la documentación, la pobre calidad del agua y los daños en el envío.<sup>10</sup> Ciertas rutas de comercio generan tasas de mortalidad más elevadas. Asimismo, los peces de arrecife de algunos países de exportación experimentan elevadas tasas de mortalidad en el transporte. Un estudio centrado en peces

---

<sup>3</sup> Schultz, C. 2003. *Transport Losses of CITES-protected and Non-protected Animal Species. Report on Research and Development Project 899 86 340 of the Federal Agency for Nature Conservation.*

<sup>4</sup> *Id.*

<sup>5</sup> *Id.*

<sup>6</sup> Lilley, R. 2008. *The Banggai cardinalfish: An overview of conservation challenges. SPC Live Reef Fish Bulletin 18: 3–12.*

<sup>7</sup> Vagelli, A.A. 2008. *The unfortunate journey of Pterapogon kauderni: A remarkable apogonid endangered by the international ornamental fish trade, and its case in CITES. SPC Live Reef Fish Information Bulletin 18: 17–28.*

<sup>8</sup> Thornhill, D.J. 2012. *Ecological Impacts and Practices of the Coral Reef Wildlife Trade. Defenders of Wildlife report. Available at: <https://defenders.org/publications/ecological-impacts-and-practices-of-coral-reef-wildlife-trade-0>*

<sup>9</sup> Chow, P.S., Chen, T.W., Teo, L.H. 1994. *Physiological responses of the common clownfish, Amphiprion ocellaris (Cuvier), to factors related to packaging and long-distance transport by air. Aquaculture 127: 347–361.*

<sup>10</sup> Jones, R. 2008. *CITES, corals and customs: a review of the international trade in wild coral. In: Lewis RJ, Janse M (eds.) Advances in Coral Husbandry in Public Aquariums. Public Aquarium Husbandry Series 2. Burgers' Zoo, Arnhem, The Netherlands.*

tropicales exportados de Indonesia mostró que el 11-40% de los peces entregados estaban muertos a su llegada.<sup>11</sup>

30. En tercer lugar, los datos sobre la mortalidad durante el transporte normalmente declaran especímenes “muertos a la llegada” tras un envío internacional, pero no reflejan los pasos que preceden y siguen inmediatamente al tránsito internacional. Por ejemplo, las instalaciones de permanencia en instalaciones de importación y exportación pueden resultar peligrosas y las tasas de mortalidad en los pasos previos y posteriores del transporte pueden exceder a los acaecidos durante el transporte, en función de la especie. Para las aves, la mortalidad en cuarentena puede ser 2-3 veces mayor que durante el transporte.<sup>12</sup> Para los peces tropicales, los investigadores mostraron que los peces importados en Estados Unidos procedentes de Indonesia y Filipinas experimentaban una mortalidad del 0-16% (según la especie) en las instalaciones de permanencia de la importación, en las que se observaron también lesiones, infecciones y comportamientos de estrés.<sup>13</sup> Otro estudio de los peces ornamentales demostró que un 8,5-24% adicional morían en las instalaciones de detención antes de la exportación.<sup>14</sup> Algunos datos sugieren también que la mortalidad puede ocurrir durante los tramos nacionales del transporte internacional CITES (es decir, el tránsito dentro del país de especímenes vivos desde los puertos de exportación o hasta los puertos de importación). En 2011, 730 loros grises africanos murieron durante el transporte nacional entre Johannesburgo y Durban, Sudáfrica. Las aves supuestamente formaban parte de un transporte CITES legal procedente de la República Democrática del Congo.<sup>15</sup>
31. En cuarto lugar, las tasas de mortalidad no reflejan otros efectos sobre la salud durante el tránsito. Los distintos modos de manipulación y procesado durante el transporte generan niveles de estrés, medidos por el cortisol, en una variedad de especies. Para algunas especies, el cortisol aumenta al principio y al final del transporte, como en el caso de las cabras de Tokara.<sup>16</sup> Sin embargo, otras especies como la rana de Fiji (*Platymantis vitiana*, no incluida en la CITES) puede mostrar estrés duradero incluso después de la conclusión del transporte durante al menos 15 días.<sup>17</sup> El tiempo, los métodos y la frecuencia de la manipulación y el transporte generan estrés, como en el caso de los salmónidos que muestran un aumento del estrés cuando se manipulan en tiempos superiores a 2 horas.<sup>18</sup> El estrés puede también interactuar con las enfermedades, como con el cardenal de Banggai, que sucumbe ante una enfermedad de iridovirus debido a elevada susceptibilidad ocasionada por el estrés durante la captura, manipulación, hacinamiento y transporte.<sup>19</sup> La experiencia previa de los animales en transporte puede también generar estrés, por ejemplo, los tigres expuestos previamente al transporte mostraron estrés durante 3-6 días, mientras que los tigres cándidos (no aclimatados previamente para el transporte) padecen estrés durante 9-12 días.<sup>20</sup> Dos temas consistentes que emergen de las publicaciones sobre el estrés en el transporte incluyen: (1) mantener los animales calmados durante la fase inicial del transporte, ya que una vez que los niveles de estrés se elevan, son difíciles de reducir; y (2) deberían desarrollarse mejores prácticas y deberían ser para especies específicas.

---

<sup>11</sup> Schmidt, C., Kunzmann, A. 2005. Post-harvest mortality in the marine aquarium trade: A case study of an Indonesian export facility. *SPC Live Reef Fish Information Bulletin* 13: 3–12.

<sup>12</sup> Leader-Williams, N., Tibanyenda, R.K. 1996. *The Live Bird Trade in Tanzania. Proceedings of a Workshop held in December 1991. Occasional Paper of the IUCN Species Survival Commission No. 16*

<sup>13</sup> Heidel, J., Miller-Morgan, T.J. 2004. “Shipping fever” in marine ornamentals: Environmental and infectious factors predisposing to post-shipment losses. Abstract. In: *Program and abstracts for Marine Ornamentals '04 Collection, Culture, and Conservation Conference, held March 1–4, 2004 in Honolulu, Hawaii*, p. 47.

<sup>14</sup> Schmidt, C., Kunzmann, A. 2005. Post-harvest mortality in the marine aquarium trade: A case study of an Indonesian export facility. *SPC Live Reef Fish Information Bulletin* 13: 3–12.

<sup>15</sup> *The Guardian* (Jan. 26, 2011). “Parrot Deaths Remain Mysterious,” <https://www.theguardian.com/science/punctuated-equilibrium/2011/jan/26/4#comment-9398057>

<sup>16</sup> Nwe, T.M., Hori, E., Manda, M., Watanabe, S. 1996. Significance of catecholamines and cortisol levels in blood during transportation stress in goats. *Small Ruminant Research* 20(2).

<sup>17</sup> Narayan, E., Jean-Marc, H. 2011. Urinary corticosterone responses and haematological stress indicators in the endangered Fijian ground frog (*Platymantis vitiana*) during transportation and captivity. *Australian Journal of Zoology* 59.2: 79-85.

<sup>18</sup> Barton, B.A. 2000. Salmonid fishes differ in their cortisol and glucose responses to handling and transport stress. *North American Journal of Aquaculture* 62.1: 12-18.

<sup>19</sup> Weber, E.S., et al. 2009. Systemic iridovirus infection in the Banggai cardinalfish (*Pterapogon kauderni* Koumans 1933). *Journal of Veterinary Diagnostic Investigation* 21: 306–320.

<sup>20</sup> Dembiec, D.P., et al. 2004. The effects of transport stress on tiger physiology and behavior. *Zoo Biology: Published in affiliation with the American Zoo and Aquarium Association* 23.4: 335-346.

## Recomendaciones:

32. Recomendamos que la Conferencia de las Partes adopte las siguientes medidas, esbozadas en los proyectos de decisión presentados en el Anexo 1 y las propuestas enmienda a la Resolución Conf. 10.21 (Rev. CoP16), sobre *Transporte de especímenes vivos* presentadas en el Anexo 2.
- a) Poner el contenido fundamental de la *Reglamentación para el transporte de animales vivos* de la IATA y la *Reglamentación para el Transporte de Mercancías Perecederas* de la IATA a disposición de todas las Partes. Mientras que se exploran opciones adicionales bajo la decisión recomendada por la SC74, proponemos que la CITES colabore con la IATA a corto plazo para realizar una versión electrónica abreviada de la *IATA LAR* y la *IATA PCR* y ponerla a disposición de las Partes a través de un portal web seguro. Esto se basará en la sugerencia de Canadá (opción 3) en la SC74. La mayoría de las Partes necesitarán múltiples copias, y el acceso electrónico es sin duda el modo de distribución más eficaz. Las secciones esenciales de la *LAR* deberían incluir Requisitos aplicables a los contenedores en el Capítulo 8, centrado en la preparación y envío de animales vivos, y el Listado, descripción y tamaños de las especies de inclusión en el Capítulo 6, para identificar los requisitos apropiados. Solo las Autoridades Administrativas y las autoridades de observancia aprobadas previamente tendrían acceso. Algunas Partes pueden preferir recibir copias impresas de las secciones relevantes de *LAR* y *PCR*, y se les debería dar esa opción en función de las necesidades de la Parte.
  - b) Celebrar un taller y crear un seminario en línea de formación para intercambiar las mejores prácticas en el transporte de animales y plantas vivos incluidos en la CITES. Esto permitiría a las Partes intercambiar conocimientos técnicos sobre la aplicación de los requisitos para el transporte CITES. El taller podía centrarse en cómo utilizar y aplicar la *Reglamentación para el transporte de animales vivos* de la IATA y la *Reglamentación para el Transporte de Mercancías Perecederas* de la IATA para inspeccionar las importaciones y exportaciones de animales y plantas vivos. Entre los temas se podrían incluir la comprensión de los requisitos de embalaje y envío, la observación de signos de la salud, infecciones o lesiones, la práctica de selección de emergencia de animales vivos, la comunicación con las Autoridades Científicas y expertos veterinarios y la utilización de las *Directrices de la CITES para el transporte no aéreo de animales y plantas vivos*.
  - c) Enmendar la Resolución Conf. 10.21 (Rev. CoP16) para alentar a las Partes a incorporar las directrices del transporte internacional (*IATA LAR*, *IATA PCR*, y las *Directrices de la CITES para el transporte no aéreo de animales y plantas vivos*) en los tramos nacionales de cualquier transacción internacional para los animales y plantas vivos incluidos en la CITES (el tránsito dentro del país de especímenes vivos hacia el puerto de exportación y desde el puerto de importación). Para reducir la mortalidad o deterioro en su salud, las condiciones deberían cumplir con los requisitos de la CITES y la IATA no sólo durante el tramo transfronterizo del comercio internacional, sino durante los tramos nacionales del viaje desde y hasta los puertos internacionales desde los que se realizará el comercio CITES. En el Artículo VIII se pide a las Partes que velen por que “todo espécimen vivo, durante cualquier período de tránsito, permanencia o despacho, sea cuidado adecuadamente, con el fin de reducir al mínimo el riesgo de heridas, deterioro en su salud.” Esto podría incluir también los tramos nacionales de los viajes asociados con el comercio CITES. Cabe señalar que los miembros de las líneas aéreas de la IATA (que son más de 200) están obligados a cumplir con la *IATA LAR* y la *IATA PCR* para todo el transporte aéreo (nacional o internacional) de todos los animales y plantas vivos.
  - d) Enmendar el texto del Preámbulo de la Resolución Conf. 10.21 (Rev. CoP16) para reconocer las consecuencias del riesgo de transmisión de enfermedades zoonóticas e infecciosas.
33. Se invita a la Conferencia de las Partes a adoptar los proyectos de decisión y los proyectos de enmienda a la Resolución Conf. 10.21 (Rev. CoP16) que figuran en el Anexo 1 y 2, respectivamente, del presente documento.

## OBSERVACIONES DE LA SECRETARÍA

- A. La Secretaría recomienda que la Conferencia de las Partes adopte los proyectos de decisión que figuran en el Anexo del presente documento y las enmiendas propuestas a la Resolución Conf. 10.21 (Rev. CoP16), sobre *Transporte de especímenes vivos*, incluidas en los párrafos D y F *infra*.

- B. La Secretaría considera que la recomendación en el párrafo 32 i) requeriría cierta revisión dado que la Secretaría no tiene autoridad para resumir las secciones relevantes de la *Reglamentación para el transporte de animales vivos de la IATA (LAR)* y la *Reglamentación para el Transporte de Mercancías Perecederas de la IATA (PCR)* y ponerlas a disposición en el sitio web de la CITES. La IATA mantiene un procedimiento establecido para poner las reglamentaciones a disposición de las autoridades apropiadas. La Secretaría está examinando con la IATA el modo de facilitar el acceso a las reglamentaciones. Ulteriormente, la IATA tomará la decisión final sobre como desea poner las reglamentaciones a disposición de las Partes. Una sugerencia para poner las reglamentaciones a disposición era compartir las secciones relevantes de las reglamentaciones con un representante autorizado de las respectivas Autoridades Administrativas. La Secretaría prosigue las deliberaciones con la IATA, así como con el Grupo de trabajo de la IATA sobre las Directrices de la CITES para el transporte no aéreo de animales y plantas silvestres vivos.
- C. En relación con el párrafo 32 ii), la Secretaría sugiere que el taller de formación se celebre en línea para reducir los costos y las emisiones de CO2.
- D. En relación con el proyecto de decisión 19.AA, la Secretaría señala que los Comités de Fauna y de Flora no son entidades legales y no podrán organizar un taller bien presencial o en línea. Esos proyectos de decisión deberían dirigirse a la Secretaría para que pueda proporcionar el apoyo administrativo y logístico necesario. La Secretaría propone los siguientes cambios en los proyectos de decisión 19.AA y 19.BB (los cambios se muestran en subrayado y en ~~tachado~~):

***Dirigida a los Comités de Fauna y de Flora***

***Dirigidas a la Secretaría***

- 19.AA La Secretaría, en consulta con los Comités de Fauna y de Flora, ~~en consulta con~~ el Comité Permanente y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), deberá celebrar un taller en línea para intercambiar las mejores prácticas relacionadas con el transporte de animales y plantas vivos.

***Dirigida a la Secretaría***

- 19.BB La Secretaría, en consulta con el Comité Permanente, deberá colaborar con la IATA para facilitar que ~~poner~~ las secciones pertinentes de la *Reglamentación para el transporte de animales vivos de la IATA* y la *Reglamentación para el Transporte de Mercancías Perecederas de la IATA* ~~a disposición de~~ sean accesibles a los representantes autorizados de las Autoridades Administrativas y las autoridades de observancia en formato electrónico o en copia impresa, según las necesidades de las Partes, gratuitamente.
- E. La Secretaría recuerda que las Directrices de la CITES para el transporte no aéreo fueron revisadas recientemente y sugiere que el taller a que se hace alusión en el párrafo 32 ii) prevea una sesión sobre la *IATA LAR, PCR* y las Directrices de la CITES para el transporte no aéreo de animales y plantas silvestres vivos.
- F. Sobre las enmiendas propuestas a la Resolución Conf. 10.21 (Rev. CoP16), sobre *Transporte de especímenes vivos*, en el nuevo párrafo, la Secretaría sugiere pequeños cambios editoriales como sigue (el nuevo texto se muestra en **negrita y subrayado** y las supresiones en ~~negrita y tachado~~):

ALIENTA a las Partes a reducir al mínimo el riesgo de lesiones, deterioro en su salud o maltrato para los especímenes vivos incluidos en los Apéndices de la CITES adoptando medidas para **transportar esos especímenes garantizar que** durante los tramos nacionales del transporte internacional CITES (en tránsito dentro del país de especímenes vivos incluidos en la CITES hasta el puerto de exportación y desde el puerto de importación), **esos especímenes se transportan** según las normas de transporte previstas en la *Reglamentación para el Transporte de Animales Vivos de la IATA*, la *Reglamentación para el Transporte de Mercancías Perecederas de la IATA* y las *Directrices de la CITES para el transporte no aéreo de animales y plantas vivos*.

## PROYECTOS DE DECISIÓN SOBRE *TRANSPORTE DE ESPECÍMENES VIVOS*

### ***Dirigida a los Comités de Fauna y de Flora***

**19.AA** Los Comités de Fauna y de Flora, en consulta con el Comité Permanente, la Secretaría y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), deberán celebrar un taller para intercambiar las mejores prácticas relacionadas con el transporte de animales y plantas vivos. Los Comités de Fauna y de Flora deberán invitar a las Partes con experiencia en la materia a hacer presentaciones sobre su gestión de los animales y plantas vivos en el comercio y sobre los pasos para apoyar a otras Partes a cumplir los requisitos de la CITES para el transporte de animales y plantas vivos de modo compatible con la Resolución Conf. 10.21 (Rev. CoP16), sobre *Transporte de especímenes vivos*.

### ***Dirigida a la Secretaría***

**19.BB** La Secretaría, en consulta con el Comité Permanente, deberá colaborar con la IATA para poner las secciones pertinentes de la *Reglamentación para el transporte de animales vivos* de la IATA y la *Reglamentación para el Transporte de Mercancías Perecederas* de la IATA a disposición de los representantes autorizados de las Autoridades Administrativas y las autoridades de observancia en formato electrónico o en copia impresa, según las necesidades de las Partes, gratuitamente.

ENMIENDAS PROPUESTAS A LA RESOLUCIÓN CONF. 10.21 (REV. CoP16)  
SOBRE *TRANSPORTE DE ESPECÍMENES VIVOS*

Enmendar el Preámbulo de la Resolución Conf. 10.21 (Rev. CoP16), sobre *Transporte de especímenes vivos*, como sigue (nuevo texto propuesto en subrayado):

TOMANDO NOTA ADEMÁS de la medida en la cual se utilizarán, en el caso del transporte de animales vivos, independientemente del método de transporte, la *Reglamentación para el Transporte de Animales Vivos* de la Asociación internacional de Transporte Aéreo (IATA) y, en el caso del transporte de plantas vivas, la *Reglamentación para el Transporte de Mercancías Perecederas* de la IATA y que la *Reglamentación para el Transporte de Animales Vivos* y la *Reglamentación para el Transporte de Mercancías Perecederas* se modifican todos los años y por ende, responden más rápidamente a las nuevas necesidades;

RECONOCIENDO la necesidad de abordar las cuestiones de transporte de todos los especímenes vivos;

RECONOCIENDO que el transporte inapropiado de especímenes vivos puede aumentar el riesgo de lesiones o de mortalidad, que puede afectar negativamente a las poblaciones silvestres resultando en la captura adicional de especímenes silvestres, y que el estrés provocado por el transporte mediante métodos de transporte no conformes puede debilitar la inmunidad, con consecuencias para el riesgo de enfermedades infecciosas;

Insertar un nuevo párrafo después del párrafo 5 de la Resolución Conf. 10.21 (Rev. CoP16):

6. ALIENTA a las Partes a reducir al mínimo el riesgo de lesiones, deterioro en su salud o maltrato para los especímenes vivos incluidos en los Apéndices de la CITES adoptando medidas para transportar esos especímenes durante los tramos nacionales del transporte internacional CITES (en tránsito dentro del país de especímenes vivos incluidos en la CITES desde el puerto de exportación y hasta el puerto de importación), según las normas de transporte previstas en la *Reglamentación para el Transporte de Animales Vivos* de la IATA, la *Reglamentación para el Transporte de Animales Vivos* y la *Reglamentación para el Transporte de Mercancías Perecederas* de la IATA y las *Directrices de la CITES para el transporte no aéreo de animales y plantas vivos*.

## PRESUPUESTO Y FUENTE DE FINANCIACIÓN PROVISIONALES PARA LA APLICACIÓN DE PROYECTOS DE RESOLUCIÓN O DECISIÓN

Según la Resolución Conf. 4.6 (Rev. CoP18) sobre la *Presentación de proyectos de resolución, proyectos de decisión y de otros documentos para las reuniones de la Conferencia de las Partes*, la Conferencia de las Partes decide que cualquier proyecto de resolución o decisión presentado a la consideración de la Conferencia de las Partes que incida en el presupuesto y en el volumen de trabajo de la Secretaría o de los comités de carácter permanente, debe incluir o llevar anexado un presupuesto correspondiente al trabajo previsto y una indicación de la fuente de financiación.

- La aplicación de las enmiendas en el proyecto de resolución incluido en el Anexo 2 podría tener algunas repercusiones en el volumen de trabajo de la Secretaría.

El taller y los resultados de la colaboración con la IATA previstos en las Decisiones 19.AA y 19.BB, respectivamente, se llevarán a cabo sujeto a la disponibilidad de financiación externa, cuando se necesite financiación, y anticipamos que el apoyo adicional de la Secretaría para aplicar las Decisiones 19.AA y 19.BB contenidas en el presente documento puede acomodarse dentro del trabajo del personal existente de la Secretaría.

La Secretaría señala que en el Anexo no se ha incluido un presupuesto. Si el taller se celebra en línea, habrá costes relacionados con la plataforma en línea y la interpretación (no se ha incluido estimación).

<b>Decisión</b>	<b>Actividad</b>	<b>Costos indicativos (USD)</b> (excluyendo los gastos de apoyo al programa)	<b>Fuente de financiación provisional</b>
19.AA	Taller en línea – Plataforma para la reunión e interpretación en los idiomas de trabajo de la CITES.	10.000	Extrapresupuestaria