

**GUÍA DE USO VOLUNTARIO PARA LA APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 9 DEL TRATADO SOBRE EL CONVENIO
DE ARMAS¹**

Índice

Antecedentes	3
Texto del Tratado	4
Enfoques nacionales de los términos "tránsito" y "transbordo"	4
Frases "bajo su jurisdicción" y "a través de su territorio de conformidad con el derecho internacional"	6
Medidas para regular el tránsito y transbordo de armas	9
Medidas para regular el tránsito y transbordo de armas por tierra	12
Medidas para regular el tránsito y transbordo de armas por aire	13
Medidas para regular el tránsito y transbordo de armas por mar	14
El papel del sector privado en el tránsito y transbordo de armas	16
Relación entre el artículo 9 y otros artículos	17
Relación entre el artículo 9 y el artículo 6	17
Relación entre el artículo 9 y el artículo 7, párrafo 6, y el artículo 11	18
Relación entre el artículo 9 y el artículo 12, párrafo 2	19
Conclusión	20
ANEXO A. INSTRUMENTOS INTERNACIONALES Y REGIONALES Y DOCUMENTOS DE REFERENCIA CITADOS	21
Enfoques nacionales de los términos "tránsito" y "transbordo"	21
Frases "bajo su jurisdicción" y "a través de su territorio de conformidad con el derecho internacional"	21

¹ Anexo B del proyecto de informe a la CEP9 del presidente del Grupo de Trabajo sobre la Aplicación Eficaz del Tratado (WGETI) ([ATT/CSP9.WGETI/2023/CHAIR/767/Conf.Rep](https://att.org/2023/CHAIR/767/Conf.Rep)), aprobado por los Estados partes en la CEP9 como un documento vivo de carácter voluntario, que estará sujeto a revisiones y actualizaciones por el Grupo de Trabajo, según proceda.

Medidas para regular el tránsito y transbordo de armas por tierra.....	21
Medidas para regular el tránsito y transbordo de armas por aire.....	23
Medidas para regular el tránsito y transbordo de armas por mar	23
ANEXO B. OTROS ARTÍCULOS RELEVANTES DEL TRATADO	25

Antecedentes

1. En la Quinta Conferencia de los Estados Partes del TCA (CEP5), la Conferencia aprobó la recomendación del presidente del Grupo de Trabajo sobre la Aplicación Eficaz del Tratado (WGETI) de que el Grupo de Trabajo inicie la labor sobre el artículo 9 (Tránsito o transbordo) en el período entre sesiones de la CEP6 y de que elabore un plan de trabajo a mediano plazo a tal efecto, teniendo en cuenta el proyecto de lista de temas y elementos propuestos para su consideración, que se encuentra en el anexo E del informe del presidente a la CEP5. Para ello, se estableció el Subgrupo de Trabajo del WGETI sobre el Artículo 9, facilitado por el Sr. Rob WENSLEY de Sudáfrica. Tras los debates celebrados durante la primera reunión del Subgrupo de Trabajo el 4 de febrero de 2020, los Estados partes finalmente acogieron con agrado el plan de trabajo plurianual mediante un procedimiento de acuerdo tácito en marzo de 2021 como un documento vivo de carácter voluntario.²

2. El Subgrupo de Trabajo inició su labor sustantiva en el período entre sesiones de la CEP7 y mantuvo debates sobre los diversos temas del plan de trabajo plurianual, que se centraron en el intercambio de enfoques nacionales y el estudio de prácticas comunes con miras a la posible elaboración de un compendio de prácticas nacionales o una Guía de uso voluntario. Estos debates se llevaron a cabo sistemáticamente sobre la base de preguntas orientadoras y aportes relevantes en los documentos de antecedentes preparados por el facilitador, y comenzaron con una o más presentaciones de expertos sobre el tema en cuestión. Después de las sesiones del Subgrupo de Trabajo durante el período entre sesiones de la CEP8, la Conferencia tomó nota de la conclusión del presidente del WGETI en su informe a la CEP8 de que el facilitador del Subgrupo de Trabajo comenzaría a trabajar en el proyecto de elementos para una posible Guía de uso voluntario para la aplicación del artículo 9, a partir de las opiniones intercambiadas en los debates mantenidos hasta el momento.

3. En concordancia con esta conclusión, el proyecto de elementos que sigue a continuación está estructurado de acuerdo con la lista de temas del plan de trabajo plurianual del Subgrupo de Trabajo sobre el Artículo 9. Dicho proyecto se redactó con el fin de reflexionar y aprovechar las intervenciones de los participantes durante las diversas sesiones del Subgrupo de Trabajo, los documentos de antecedentes y las presentaciones de expertos que dieron inicio a cada sesión, así como los documentos de referencia y los instrumentos internacionales y regionales pertinentes a los que los expertos y participantes dirigieron su atención.

4. A lo largo de las sesiones, los Estados, los organismos de las Naciones Unidas, las organizaciones no gubernamentales y la industria realizaron intervenciones.

Las siguientes presentaciones de expertos inauguraron las diferentes sesiones:

1. Dr. Paul HOLTOM, Small Arms Survey - [*Artículo 9. Disposiciones de tránsito y transbordo en los informes iniciales*](#) (en inglés)

² Plan de trabajo plurianual para el Subgrupo de Trabajo del WGETI sobre el Artículo 9 (Tránsito o transbordo), disponible en [https://www.thearmstradetreaty.org/hyper-images/file/ES%20Draft%20WGETI%20Multi-year%20Workplan%20for%20Article%209%20\(19%20Feb%202021\)/ES%20Draft%20WGETI%20Multi-year%20Workplan%20for%20Article%209%20\(19%20Feb%202021\).pdf](https://www.thearmstradetreaty.org/hyper-images/file/ES%20Draft%20WGETI%20Multi-year%20Workplan%20for%20Article%209%20(19%20Feb%202021)/ES%20Draft%20WGETI%20Multi-year%20Workplan%20for%20Article%209%20(19%20Feb%202021).pdf).

-
2. Dr. Diederik COPS, Flemish Peace Institute, [Control de tránsito de artículos militares en siete países europeos](#) (en inglés)
 3. Prof. Dra. Anna PETRIG, Universidad de Basilea, [Artículo 9 del TCA. Perspectiva del Derecho del Mar](#) (en inglés)
 4. Dra. Julia HÖRNIG, Universidad Erasmo de Róterdam, [Transporte y tránsito de armas por carretera y aire](#) (en inglés)
 5. Dra. Julia HÖRNIG, Universidad Erasmo de Róterdam, [Transporte y tránsito de armas por mar](#) (en inglés)
 6. Sr. Richard Patterson, mesa redonda sobre la importación/exportación de armas de fuego y municiones, *Perspectiva de la industria*³ (en inglés)

5. En el [anexo A](#), se brinda una descripción general no exhaustiva de los instrumentos internacionales y regionales, así como de los documentos de referencia que se mencionaron durante los debates y las presentaciones (basándose en las listas incluidas en los documentos de antecedentes que guiaron los debates mantenidos en el Subgrupo de Trabajo).

6. El objetivo general de esta Guía de uso voluntario es ofrecer un panorama de cómo los Estados partes abordan la aplicación de las obligaciones del artículo 9 del Tratado, también en relación con otros artículos, y proporcionar cierta comprensión de los conceptos clave que aparecen en el artículo y de los debates legales y políticos en torno a esos conceptos. La Guía de uso voluntario no tiene como objetivo prescribir, crear nuevas normas y estándares ni establecer un acuerdo sobre una única interpretación de las obligaciones del artículo 9, ni reinterpretar las definiciones establecidas. Cuando se utilizan definiciones jurídicamente vinculantes, esto se menciona de forma explícita.

Texto del Tratado

7. A continuación, se incluye el texto del artículo 9 para ayudar a los lectores/usuarios a situar los conceptos clave en el contexto del Tratado. El texto de otros artículos pertinentes se incluye en el [anexo B](#).

ARTÍCULO 9: TRÁNSITO O TRANSBORDO

Cada Estado parte tomará medidas apropiadas para regular, siempre que proceda y sea factible, el tránsito o transbordo bajo su jurisdicción y a través de su territorio de armas convencionales comprendidas en el artículo 2, párrafo 1, de conformidad con el derecho internacional aplicable.

Enfoques nacionales de los términos "tránsito" y "transbordo"

8. Los enfoques de los Estados partes sobre este tema no se abordaron en el documento de antecedentes ni en la presentación de expertos centrada en las disposiciones en materia de tránsito y transbordo de los informes iniciales porque la plantilla del informe inicial no se ocupa explícitamente de las definiciones de tránsito y transbordo. La presentación de expertos se refirió a la sección sobre este tema en la guía *The Arms Trade Treaty: A Practical Guide to National Implementation*⁴ de Small Arms

³ Este ponente no utilizó una presentación de PowerPoint u otros documentos para su presentación.

⁴ La presente guía está disponible en <https://www.smallarmssurvey.org/resource/arms-trade-treaty-practical-guide-national-implementation>.

Survey. En la presentación, se hizo hincapié en este aspecto en que los términos "tránsito" y "transbordo" rara vez se definen en los tratados porque no hay consenso sobre su alcance. Se hizo alusión al simple significado del tránsito como "pasar por un lugar" y a la definición de transbordo en la versión enmendada del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (también conocida como el Convenio de Kyoto revisado), que alude a una transferencia del medio de transporte importador al medio de transporte exportador.

9. La referencia a la simplicidad también se reflejó en las intervenciones de los Estados partes sobre sus definiciones nacionales de tránsito y transbordo. Todos los Estados partes intervinientes compartieron definiciones amplias, sin referencias a procedimientos aduaneros específicos como parte de esas definiciones. El punto en común fue la simple referencia a **un movimiento a través del territorio (aduanero) de artículos que no están destinados al mercado local, sino a un destino fuera del territorio (aduanero)**. Estas definiciones generales permiten a los Estados partes captar todas las transacciones posiblemente ilegales dentro del alcance de sus normas de tránsito y transbordo.

10. Las intervenciones demostraron además que los Estados no consideran el tránsito y el transbordo como diferentes tipos de transferencias, sino que **el transbordo se considera como un elemento o subcomponente del tránsito**: es simplemente el tránsito que implica transferir artículos de un buque de transporte a otro.

11. Algunos Estados aplican las mismas medidas reglamentarias al tránsito con transbordo o sin él, mientras que otros adoptan medidas diferentes. Para este último grupo, el elemento de transbordo es un factor muy relevante cuando se considera qué tipo de medidas reglamentarias se deben poner en práctica en las diferentes formas y situaciones de tránsito. Este punto se debatió en mayor profundidad durante las diferentes sesiones sobre medidas reglamentarias.

12. A modo de ilustración, el cuadro que aparece a continuación contiene una muestra de definiciones de tránsito y transbordo en instrumentos que se ocupan de la transferencia de armas o artículos relacionados.

Cuadro 1. Definiciones de tránsito y transbordo en instrumentos estratégicos relacionados con artículos

Definiciones internacionales

[Decisión de la Conferencia de los Estados Partes en la Convención sobre Armas Químicas en cuanto a las directrices relativas a la declaración de datos de importación y exportación de sustancias químicas comprendidas en las Listas 2 y 3](#)

El término "operaciones de tránsito" [...] se refiere a los movimientos físicos en los que las sustancias químicas programadas pasan por el territorio de un Estado en el camino hacia su Estado de destino previsto. Las operaciones de tránsito incluyen cambios en los medios de transporte, incluido el almacenamiento temporal solo para ese fin".

[Compendio de implementación modular de control de armas pequeñas \(MOSAIC\), módulo 01.20, de las Naciones Unidas: glosario de términos, definiciones y acrónimos](#)

Tránsito: "circulación de artículos a través del territorio de un Estado como parte de una transferencia entre otros dos Estados, incluida la transferencia de artículos en los puntos de entrada y salida del Estado de tránsito" (el transbordo se entiende como "transferencias de artículos de un buque de transporte a otro", que incluye "transferencias de un modo de transporte a otro [por ejemplo, de un barco a un camión] y transferencias entre diferentes buques del mismo modo de transporte [por ejemplo, de un barco a otro])."

Transbordo: "transporte de artículos a un lugar intermedio fuera de los Estados exportadores e importadores, donde se cargan a un buque de transporte diferente y se transportan a su destino final (o a un punto adicional de transbordo) sin cruzar el territorio del Estado en el que se realiza el transbordo (NOTA: El transbordo generalmente se realiza en los centros de transporte en los puertos y, a menudo, se lleva a cabo dentro de las áreas aduaneras designadas, que no están sujetas a controles o aranceles aduaneros)".

Definiciones regionales

[Guía del usuario de la Posición Común 2008/944/PESC del Consejo de la Unión Europea por la que se definen las normas comunes que rigen el control de las exportaciones de tecnología y equipos militares](#)

- *Transito: movimientos en los que los artículos (equipo militar) simplemente atraviesan el territorio de un Estado miembro.*

- *Transbordo: tránsito que implica la operación física de la descarga de artículos del medio de transporte de importación seguido de la carga (generalmente) en otro medio de transporte de exportación.*

[Reglamento \(UE\) 2021/821 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de mayo de 2021 por el que se establece un régimen de la Unión de control de las exportaciones, el corretaje, la asistencia técnica, el tránsito y la transferencia de productos de doble uso \(versión refundida\)](#)

"Tránsito": un transporte de productos de doble uso no pertenecientes a la Unión que entren y atraviesen el territorio aduanero de la Unión con destino fuera del territorio aduanero de la Unión, cuando esos productos: a)

estén sujetos al régimen de tránsito externo de conformidad con el artículo 226 del código aduanero de la Unión y solo atraviesen el territorio aduanero de la Unión; b) sean transbordados dentro de una zona franca o reexportados directamente desde una zona franca; c) estén en depósito temporal y sean reexportados directamente desde un almacén de depósito temporal, o d) hayan sido llevados al territorio aduanero de la Unión en el mismo buque o avión que los sacará de dicho territorio sin descarga.

Frases "bajo su jurisdicción" y "a través de su territorio de conformidad con el derecho internacional"

13. Las frases "bajo su jurisdicción" y "a través de su territorio (de conformidad con el derecho internacional)" delimitan el alcance de la obligación del artículo 9 de forma acumulativa. Los Estados partes deben regular el tránsito y el transbordo que ocurran "bajo su jurisdicción" y se lleven a cabo "a través de su territorio". Por lo tanto, el Tratado no *obliga a* los Estados partes a regular el tránsito y el transbordo

fuera de su territorio, incluso si se trata de buques que se encuentran bajo su jurisdicción. Esto no afecta a la aplicación de otras obligaciones internacionales (véase el párrafo 22).

14. Lo que se considera el "territorio" de un Estado no está definido en el Tratado. Durante la presentación sobre este tema, se explicó que sobre la base del derecho internacional general, entre ellos, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (también conocida como la Convenio de Chicago) y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), el territorio del Estado se extiende a todo su territorio terrestre, sus aguas interiores (incluidos los puertos marítimos), su mar territorial y el espacio aéreo sobre estas zonas terrestres y marítimas (no se extiende a la llamada zona económica exclusiva ni a alta mar). Esto implica que la obligación del artículo 9 abarca intrínsecamente el tránsito y el transbordo por tierra, agua y aire; el Tratado en sí no diferencia entre ellos. Basándose en sus características específicas, consideraciones nacionales u obligaciones internacionales, los Estados pueden optar por tratarlos de manera diferente (véase el párrafo 27).

15. El término "jurisdicción" tampoco está definido en el Tratado. En virtud del derecho internacional general, la jurisdicción del Estado se refiere a la autoridad de un Estado para prescribir normas, hacer cumplir esas normas y resolver casos relativos a esas normas. En cuanto a la regulación del tránsito y el transbordo a través del territorio del Estado, en la presentación de expertos sobre este tema se dejó claro que los Estados partes, en principio, tienen plena jurisdicción para prescribir y aplicar medidas reglamentarias, pero que ciertos límites se derivan del derecho internacional.

16. Centrándose en el tránsito por agua, la presentación abordó las limitaciones relativas al tránsito a través de las aguas interiores (incluidos los puertos) y el mar territorial de un Estado.

17. En cuanto a las aguas interiores y puertos, se imponen pocas limitaciones. La principal restricción es que los Estados no pueden hacer cumplir su reglamentación contra los buques con inmunidad soberana, que son buques de guerra y buques utilizados solo en el servicio público no comercial. Tales buques no pueden ser objeto de búsqueda o inspección a bordo. Por lo general, los Estados no ejercerán su jurisdicción contra los buques en sus puertos y aguas interiores si la cuestión en cuestión se refiere a asuntos internos del buque que no afectan sus intereses. Sin embargo, podría argumentarse que las violaciones del Tratado no constituyen "asuntos internos del buque". Por último, los Estados deben aplicar sus medidas de manera no discriminatoria. A este respecto, en el caso de todos los buques que no sean buques con inmunidad soberana, los Estados pueden aplicar una amplia gama de medidas para hacer cumplir sus normas de tránsito y transbordo en sus aguas interiores, por ejemplo, establecer condiciones para la entrada al puerto, la denegación del desembarco, el transbordo o el procesamiento de la carga, la denegación de uso de otros servicios portuarios, el embarque, la inspección y la detención hasta el cumplimiento de las normas pertinentes.

18. En cuanto al tránsito por el mar territorial, rige el llamado "derecho de paso inocente", una regla del derecho internacional consuetudinario codificada en el artículo 17 del CONVEMAR. El derecho de paso inocente limita el derecho de los Estados —o los métodos que utilizan— a hacer cumplir sus normas de tránsito contra los buques extranjeros que transitan continua y rápidamente por su mar territorial, siempre que este paso sea "inocente", como se describe en el artículo 19 del CONVEMAR, y tiene lugar "de conformidad con [el CONVEMAR] y con otras normas del derecho internacional". El alcance de esta limitación no está fuera de debate. La presentación de expertos planteó que, según el derecho

internacional, el mero hecho de tener armas a bordo no hace que el paso no sea inocente, sino que el significado de "conformidad con [...] el derecho internacional" no está claro, y que los requisitos de la norma podrían dejar margen para que los Estados incluyan ciertas consideraciones relativas a la aplicación del TCA y los embargos de armas del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas cuando elaboren sus medidas reglamentarias y de ejecución en relación con el tránsito por el mar territorial. Como mínimo, los Estados partes deben poder interceptar el tránsito —incluso a través del mar territorial— que violaría las prohibiciones del artículo 6 del Tratado, en particular, si se viola un embargo de armas del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas o si el Estado tiene conocimiento de que las armas o elementos se usarían en la comisión de genocidio, crímenes de lesa humanidad o crímenes de guerra (véanse los párrafos 49 y siguientes sobre la relación con el artículo 6).⁵ Sin embargo, al hacerlo, teniendo en cuenta el derecho de paso inocente, los Estados partes deberían adaptar sus controles para evitar interferencias indebidas con el paso inocente genuino, por ejemplo, centrándose en controles e inspecciones concretos en caso de que exista la sospecha razonable de una transferencia ilícita en lugar de en obligaciones sistemáticas de licencia.

19. Cabe señalar que este derecho de paso inocente solo se aplica al tránsito a través del mar territorial y no al tránsito a través de los puertos y aguas interiores. También se observa que un concepto similar no se aplica al espacio aéreo nacional (véase el párrafo 39).

20. Debe tenerse en cuenta que la frase "de conformidad con el derecho internacional" no solo se refiere a las *limitaciones* que el derecho internacional impone a la autoridad de los Estados partes para prescribir o hacer cumplir los controles de tránsito y transbordo, sino también a sus *obligaciones* de hacerlo en virtud del derecho internacional. Por ejemplo, los Estados partes que también sean parte en el Protocolo sobre armas de fuego de las Naciones Unidas deberán tener en cuenta las obligaciones relativas al tránsito establecidas en los artículos 10 y 11 del Protocolo.

21. Durante el debate sobre este tema, los Estados partes intervinientes mencionaron que sus controles de tránsito solo se extienden al tránsito en su territorio. Señalaron una serie de opciones para el control de tránsito, como el control general de aduanas, las inspecciones sistemáticas y puntuales, y las notificaciones previas que permiten inspeccionar o incautar la carga.

22. En cuanto a las obligaciones de los Estados de abanderamiento, en la presentación de expertos se enfatizó que, aunque en el artículo 94 del CONVEMAR se pide que los Estados ejerzan jurisdicción sobre sus buques, estos buques no se consideran parte del territorio del Estado. Esto implica que el artículo 9 del Tratado no obliga a los Estados partes a regular sus buques en tránsito, porque el Tratado solo exige que los Estados partes regulen el tránsito o el transbordo "a través de su territorio". Esto no afecta a la aplicación de otras obligaciones internacionales. Sin embargo, durante los debates se señaló que los Estados partes que también son parte en el Protocolo sobre armas de fuego de las Naciones Unidas tienen determinadas obligaciones en relación con los casos donde sus buques están involucrados en el tránsito ilícito de armas de fuego fuera de su territorio, como se entiende que la obligación del artículo 11 del Protocolo de adoptar las medidas adecuadas para aumentar la eficacia de los controles de importación, exportación y tránsito se extiende a su jurisdicción extraterritorial.

⁵ Este tema también se trató en la guía *The Arms Trade Treaty: A Practical Guide to National Implementation of Small Arms Survey*, ya mencionado en el párrafo 8.

Medidas para regular el tránsito y transbordo de armas

23. En línea con el plan de trabajo plurianual, el Subgrupo de Trabajo dedicó sesiones separadas a medidas para regular el tránsito y el transbordo de armas según el modo de transporte: por tierra, aire y mar. No obstante, en las intervenciones que los Estados partes realizaron durante estos períodos de sesiones, quedó demostrado que el modo de transporte no es, en general, el último factor concluyente para diferenciar los tipos de medidas de control que los Estados partes aplican al tránsito y al transbordo de armas. Por ello, en esta sección se abordan, en primer lugar, las medidas para regular en general el tránsito y el transbordo de armas, independientemente del medio de transporte, antes de entrar en las especificaciones pertinentes del tránsito y transbordo por tierra, aire y mar.

24. Tras la presentación de las disposiciones en materia de tránsito y transbordo en los informes iniciales y las intervenciones posteriores de los Estados partes, se evidenció que, por lo general, se entiende que los Estados partes deben regular todas estas formas de tránsito, pero que al exigir "medidas apropiadas siempre que proceda y sea factible", el Tratado permite flexibilidad y variación en función de la situación nacional de los Estados partes, a condición de que cumplan con las limitaciones y obligaciones del derecho internacional, así como con otros artículos del Tratado, en particular el artículo 6. Dado que el artículo 6 se aplica a todos los tipos de transferencia mencionados en el artículo 2, párrafo 2, incluidos el tránsito y el transbordo, como mínimo los Estados partes tendrán que regular el tránsito y el transbordo para cumplir con sus obligaciones en el marco del artículo 6. Este tema, el alcance material de las obligaciones de tránsito y transbordo del Tratado, no se exploró en su totalidad durante las sesiones sobre medidas reglamentarias, sino que forma parte del debate sobre la relación entre el artículo 9 y otros artículos (véanse los párrafos 49 y siguientes).

25. En cuanto a las opciones y medidas prácticas, en cada sesión se abordaron sistemáticamente los siguientes aspectos: las opciones generales y las prácticas comunes para regular el tránsito y el transbordo, las formas específicas de medidas reglamentarias que adoptan los Estados partes y los departamentos y organismos gubernamentales que participan en la aplicación de estas medidas reglamentarias. En sus intervenciones, los Estados partes también se dirigieron a las diferentes partes/entidades involucradas en el tránsito y el transbordo que son responsables del cumplimiento de sus normas. Se puede hacer referencia general a la lista de control que formó parte de la presentación de expertos sobre las disposiciones en materia de tránsito y transbordo en los informes iniciales, y que se tomó de la sección de tránsito y transbordo de la guía *The Arms Trade Treaty: A Practical Guide to National Implementation* (véase a continuación). En esta sección, también se proporciona una amplia orientación sobre todos estos aspectos.

Cuadro 2. Posible lista de verificación para la regulación del tránsito/transbordo

- Definición de tránsito y transbordo
- Medidas de control factibles de conformidad con el derecho internacional
- Alcance definido de los elementos regulados
- Responsabilidad por el cumplimiento de las normas
- Criterios de evaluación para la autorización
- Disposiciones administrativas efectivas

- Régimen de ejecución sólido (es decir, sanciones, cooperación interinstitucional, facultades para interceptar, suspender un envío, capacitación, divulgación)

Presentación de expertos por el Dr. Paul HOLTOM, Small Arms Survey, [Artículo 9. Disposiciones de tránsito y transbordo en los informes iniciales](#) (en inglés, tomado de la guía [The Arms Trade Treaty: A Practical Guide to National Implementation](#), de Small Arms Survey, 2016).

26. En cuanto al tema de las medidas reglamentarias, en las intervenciones realizadas durante los diferentes períodos de sesiones, se demostró que los Estados partes combinan una serie de herramientas para regular el tránsito y el transbordo, en consonancia con la flexibilidad que proporciona el Tratado. La herramienta más utilizada es el requisito de autorización previa, a veces en forma de diferentes tipos de licencias con diferentes grados de control. Esto se suele combinar con exenciones de autorización, requisitos de notificación previa o controles adecuados para ciertas circunstancias. Algunos Estados partes integran estos controles en su sistema general de control aduanero. Algunos Estados partes también permiten que los agentes específicamente registrados realicen operaciones de tránsito y transbordo.

27. Los Estados partes diferencian sus controles sobre la base de una serie de factores. Un factor se refiere a las limitaciones del derecho internacional mencionadas anteriormente, que podrían implicar que no sea factible establecer un requisito sistemático de licencia y que los controles puntuales, como el derecho a incautar e inspeccionar temporalmente los envíos, podrían ser más apropiados. Al mismo tiempo, también podrían desempeñar un papel las obligaciones del derecho internacional, como el mencionado Protocolo sobre armas de fuego de las Naciones Unidas. Los Estados partes también mencionaron otros factores, como el elemento de transbordo, en el que se adoptan diferentes medidas en función de si las armas se transbordán de un medio de transporte a otro, o permanecen a bordo durante toda la fase de tránsito. Los Estados partes también indicaron que ciertas actividades o finalidades están exentas de las obligaciones de tránsito o transbordo, como la caza, el tiro deportivo o los movimientos de armas propiedad de fuerzas armadas (amigas) o personal de seguridad. En la presentación de expertos a cargo del Flemish Peace Institute, se mencionaron asimismo el tipo de artículos militares, los países de destino o de origen de los bienes controlados como factores que son utilizados por los Estados para diferenciar sus controles de tránsito y transbordo. Los Estados utilizan principalmente tales exenciones y procedimientos simplificados para las transferencias de bajo riesgo, que los Estados por lo general consideran no problemáticas a la luz de los artículos 6, 9 y 11 del Tratado, por ejemplo, cuando se basan en una relación de confianza entre los Estados involucrados.

28. A fin de aplicar estas medidas en la práctica, los Estados partes exigen a las partes pertinentes en la transferencia que faciliten información sobre los próximos tránsitos y transbordos que someterán a control. Durante la sesión, se hizo referencia a una amplia gama de información, incluidas las copias de autorizaciones de exportación, importación y otras autorizaciones (o alternativas) de tránsito, listas de embalaje, contratos, facturas, información sobre los medios de transporte y los actores involucrados, documentación de transporte relevante y datos de contacto de las autoridades pertinentes.

29. En cuanto al tema de los departamentos y organismos gubernamentales pertinentes, en la presentación de las disposiciones en materia de tránsito y transbordo en los informes iniciales, se demostró que en la mayoría de los Estados partes existen múltiples ministerios y organismos gubernamentales involucrados en la regulación del tránsito y el transbordo. Se hizo referencia explícita a

los siguientes departamentos y organismos gubernamentales: 1) el Ministerio de Defensa, el Ministerio del Interior y el Ministerio de Seguridad Pública (incluida la policía); 2) el Ministerio de Empresa, el Ministerio de Economía y el Ministerio de Hacienda y Comercio (incluida la aduana); 3) el Ministerio de Relaciones Exteriores y 4) la agencia de control de exportación (transferencia). Esto también se reflejó en las intervenciones que realizaron los Estados partes durante los diferentes períodos de sesiones. Las autoridades aduaneras suelen estar a la vanguardia de los controles de tránsito y transbordo, pero normalmente existe una cooperación interinstitucional que involucra a algunas o a todas las autoridades antes mencionadas. A veces distintas autoridades son competentes para diferentes tipos de tránsito (terrestre, aéreo y marítimo).

30. La cooperación interinstitucional no solo se refiere al proceso de toma de decisiones para la aprobación o denegación de transacciones, sino también a la aplicación de medidas reglamentarias. Esto abarca la supervisión de las transacciones y el intercambio de información relevante entre los departamentos y las agencias pertinentes.

31. En cuanto al tema referido a qué partes/entidades son (legalmente designadas como) responsables del cumplimiento de las normas de tránsito y transbordo, los Estados partes intervinientes señalaron que el tránsito y el transbordo, por lo general, involucran a una gran variedad de partes que pueden o no estar establecidas en el Estado de tránsito. En este sentido, los Estados partes a menudo no responsabilizan (solo) al exportador del cumplimiento de sus normas de tránsito y transbordo, sino también al transportista, así como a los actores logísticos que participan en el Estado de tránsito. Se observa que esto difiere del derecho de transporte, que fue el tema central de las presentaciones de expertos sobre el tránsito y el transbordo de armas por tierra, aire y mar. Como se indica en la presentación de expertos, en el contexto del derecho de transporte, la atención se centra, sobre todo, en la relación entre el vendedor/expedidor y el transportista, en la que el primero tiene el deber de proporcionar a este último toda la información, los documentos y las licencias necesarias, mientras que este último tiene deberes de cuidado con respecto a la carga, incluidos el almacenamiento, estiba y carga de artículos (véanse los párrafos 33 y 41).

32. Una cuestión específica que se incluyó en el plan de trabajo plurianual, pero que no se trató en profundidad durante las sesiones sobre medidas reglamentarias, se refiere a las implicaciones del libre comercio/libre circulación de mercancías. Si bien en el documento de antecedentes del período de sesiones sobre el tránsito por tierra se mencionó una zona de libre comercio como uno de los ejemplos que los Estados partes incluyeron en sus informes iniciales sobre las circunstancias en las que el tránsito o el transbordo están permitidos sin regulación o bajo un procedimiento simplificado, durante los períodos de sesiones, un Estado parte compartió que las armas convencionales son mercancías restringidas y no están sujetos a los principios del libre comercio ni a normas específicas.⁶

⁶ A modo de ejemplo, la cuestión de las zonas de libre comercio se aborda en las Directrices de buenas prácticas para el tránsito o el transbordo del Arreglo de Wassenaar (<https://www.wassenaar.org/app/uploads/2019/consolidated/01Best-Practice-Guidelines-for-Transit-and-Trans-shipment.pdf>, en inglés). Estas directrices establecen que la autoridad para detener, inspeccionar e incautar un envío, así como los fundamentos legales para deshacerse de un envío incautado, debe extenderse plenamente a las actividades que tengan lugar en zonas aduaneras especiales ubicadas dentro del territorio de un Estado soberano, como las zonas de libre comercio, zonas de comercio exterior y zonas francas industriales.

Descripción general de las opciones para regular el tránsito y el transbordo citadas en las intervenciones y las presentaciones de expertos			
<i>Medidas reglamentarias (de control)</i>	<i>Factores relevantes para diferenciar los controles</i>	<i>Departamentos y organismos gubernamentales relevantes</i>	<i>Partes responsables</i>
Autorización previa (diferentes tipos de licencias)	Limitaciones y obligaciones del derecho internacional	Varios ministerios, incluidos los ministerios de Relaciones Exteriores, Defensa, Interior y Seguridad Pública (incluida la policía)	Exportador
Notificación previa	Elemento de transbordo	Varios ministerios, entre ellos, de Empresa, Economía, Hacienda y Comercio (incluida la aduana)	Transportista
Controles puntuales	Tipo de elementos	Varios ministerios, incluido de Relaciones Exteriores	Actores logísticos (p. ej., transitario)
	Países de destino o de origen	Agencia de control de exportación (transferencia)	
	Finalidades específicas (p. ej., caza o tiro deportivo)		

Medidas para regular el tránsito y transbordo de armas por tierra

33. En el documento de antecedentes de la sesión sobre este tema, se enumeró una serie de ejemplos de instrumentos internacionales y regionales que rigen el tránsito y el transporte de mercancías por carretera y ferrocarril; la mayoría de ellos también se abordaron en la presentación inicial de expertos. Dichos instrumentos se incluyen en el [anexo B](#). En ninguno de estos instrumentos, se tratan específicamente las normas de tránsito y transbordo, ni las armas convencionales. Como se indicó en la presentación de expertos, estos acuerdos se refieren al derecho de transporte y se ocupan de las obligaciones y derechos de las partes en un contrato de transporte, en cuestiones como la documentación, el etiquetado, el embalaje, el almacenamiento y el deber de cuidado durante el transporte.

34. Por lo tanto, la importancia de estos instrumentos para la aplicación práctica del TCA y la regulación (de la admisibilidad) del tránsito y el transbordo de armas convencionales es limitada. También los tipos de actores que son responsables de cumplir con las normas de transferencia de armas pueden ser diferentes o más abarcadores que los que son responsables bajo el derecho de transporte (privado).

35. Un elemento posiblemente relevante podría ser la documentación que debe adjuntarse a las mercancías durante el transporte de acuerdo con estos instrumentos. Las descripciones detalladas de la carga que se requieren por motivos de seguridad podrían ser, en algunas circunstancias, una fuente de

información para las autoridades de control de las transferencias de armas como base para llevar a cabo la evaluación de riesgos y las inspecciones puntuales. A este respecto, podría ser oportuno que los Estados tuvieran comunicación y cooperación entre sus autoridades encargadas de la aplicación del TCA y de los controles de tránsito y las que participan en los procedimientos pertinentes de seguridad vial. En este contexto, la presentación de expertos sobre este tema se refirió a determinados reglamentos sobre mercancías peligrosas que son relevantes para el transporte de municiones. Si bien en la presentación se subrayó que las municiones, reguladas en el artículo 3 del Tratado, no están incluidas directamente en el ámbito de aplicación material del artículo 9, los Estados partes deberían tenerlas en cuenta, ya que están incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 6, que rige para todos los tipos de transferencia, incluidos el tránsito y el transbordo (véanse los párrafos 49 y siguientes).

36. Tras la presentación de expertos, los Estados partes se centraron en las medidas generales de tránsito y transbordo descritas con anterioridad. En términos de acuerdos internacionales y regionales, se mencionó la Convención de la CEDEAO sobre Armas Pequeñas y Armas Ligeras, que engloba el tránsito y el transbordo, así como el "transporte" en su definición de transferencia. La Convención establece un sistema de prohibición general de transferencias y posibles solicitudes de exención que se tramitan a través de la Secretaría de la CEDEAO. Asimismo, se mencionó la Convención de África Central para el control de las armas pequeñas y las armas ligeras. En esta convención, también se incorpora los términos "tránsito" y "transporte" en su definición de transferencia, y se exige la autorización para todos los tipos de transferencia. Ambas convenciones son ejemplos regionales de obligaciones positivas del derecho internacional que los Estados partes deben tener en cuenta al regular el tránsito y el transbordo. Sobre este tema, los Estados partes también se refirieron a los tratados *bilaterales* que aluden al tránsito de mercancías a través de su territorio.

Medidas para regular el tránsito y transbordo de armas por aire

37. En el documento de antecedentes de la sesión sobre este tema, se enumeró una serie de ejemplos de instrumentos internacionales que rigen el tránsito y el transporte de mercancías por aire; la mayoría de ellos también se abordaron en la presentación de expertos.

38. La atención estuvo centrada en ambos casos en el Convenio de Chicago, en referencia a sus artículos 3 y 6 y al artículo 4, párrafo 6, de su anexo 17. Los artículos del Convenio aclaran los siguientes elementos: 1) el Convenio solo se aplica a las aeronaves civiles; 2) las aeronaves estatales, como las aeronaves utilizadas en servicios militares, solo pueden volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar sobre él si obtuvo autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y 3) los Estados no pueden utilizar la aviación civil para ningún propósito incompatible con los fines del Convenio. El artículo del anexo se refiere a las medidas que deben adoptarse en relación con la carga para garantizar una cadena de transporte segura. Además, también se mencionó el anexo 18 del Convenio, que se ocupa del transporte seguro de mercancías peligrosas por vía aérea.

39. Ninguno de estos instrumentos aborda de forma específica las normas de tránsito y transbordo, ni las armas convencionales. Al igual que con los instrumentos antes mencionados que rigen el tránsito y el transporte terrestre, su importancia para la regulación (de la admisibilidad) del tránsito y el transbordo de armas convencionales es limitada. No obstante, los Estados partes podrían considerar los requisitos de intercambio de información relativos al transporte de mercancías peligrosas como una fuente de

información para el tránsito y el transbordo de mercancías dentro del ámbito de aplicación de los reglamentos pertinentes, a saber, las municiones (véase el párrafo 35). Además, en cuanto a todas las armas convencionales dentro del ámbito de aplicación del Tratado, los Estados partes también deben prestar atención al artículo 35 del Convenio de Chicago, como se explica en el siguiente cuadro.

Cuadro 3. Municiones de guerra o material de guerra a bordo de aeronaves utilizadas en la navegación internacional

En el artículo 35, párrafo a), del Convenio de Chicago, se dispone de forma expresa que "no se podrán transportar municiones de guerra o material de guerra en o sobre el territorio de un Estado, excepto con el consentimiento de tal Estado". Esta disposición implica que para el tránsito aéreo no hay "derecho de paso inocente" conforme al derecho internacional como sí lo hay para el tránsito a través del mar territorial.

En lo concerniente al alcance de las "municiones de guerra o material de guerra", en el artículo se establece que "cada Estado determinará, mediante reglamentaciones, lo que constituye municiones de guerra o material de guerra a los fines del presente artículo, teniendo debidamente en cuenta, a los efectos de uniformidad, las recomendaciones que la Organización de Aviación Civil Internacional haga oportunamente".

Dado que esta disposición afecta de forma directa la regulación del tránsito de armas convencionales, podría ser oportuno que los Estados partes prevean algún tipo de coordinación entre sus autoridades encargadas de la aplicación del TCA y las encargadas de la aplicación del Convenio de Chicago.

40. En sus intervenciones después de la presentación de expertos sobre este tema, ninguno de los Estados partes intervinientes abordó de manera concreta los instrumentos antes mencionados ni ningún otro tema específico del tránsito por aire.

Medidas para regular el tránsito y transbordo de armas por mar

41. En la presentación de expertos sobre este tema, se abordó una serie de instrumentos internacionales y regionales sobre el transporte por mar, con un enfoque en el derecho de transporte privado y sus llamadas "Reglas de La Haya-Visby".⁷ Estos instrumentos no se ocupan de forma específica de las normas de tránsito y transbordo, ni de las armas convencionales, sino que regulan principalmente la relación entre el vendedor/expedidor y el transportista con respecto al transporte, incluidas la carga y la descarga. En ese contexto específico, el vendedor/expedidor tiene el deber de proporcionar a este último toda la información, documentos y licencias necesarias. En las intervenciones posteriores a la presentación de expertos, se demostró, sin embargo, que en las normas de tránsito y transbordo de los Estados partes también son responsables del cumplimiento otros actores, a saber, el transportista y ciertos actores logísticos (véase el párrafo 31 y la sección sobre el papel del sector privado que se detalla más adelante).

⁷ El documento básico de estas "Reglas de La Haya-Visby" se refiere al Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, del 25 de agosto de 1924, conocido como "Reglas de La Haya". El Convenio fue modificado por el llamado "Protocolo de Visby", firmado el 23 de febrero de 1968.

42. En relación con este tema de los actores relevantes, en el debate, se planteó la cuestión de que, a pesar de las reglas sobre la formación de la tripulación en el Reglamento del transporte marítimo, el personal de los transportistas a menudo carece de capacitación suficiente, lo que les impide realizar controles básicos y obstaculiza el cumplimiento. Este punto se analizó en mayor profundidad en la sesión sobre el papel del sector privado.

43. En cuanto a las medidas reglamentarias en el transporte marítimo, se mencionaron instrumentos como el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) y el mencionado CONVEMAR. En ese sentido, en la presentación de expertos se retomó el tema de las restricciones de tránsito y el derecho de paso inocente. En la presentación, se hizo hincapié en el derecho del Estado ribereño a regular el paso no inocente y a detener, inspeccionar y desviar los buques del mar territorial, así como indicar que los embargos de armas del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas deben gozar de preferencia sobre el paso inocente (en referencia al artículo 103 de la Carta de las Naciones Unidas). Un Estado parte interviniente señaló posteriormente que no todas las operaciones de tránsito están sujetas a autorización previa, pero que las autoridades aduaneras controlan todos los flujos y pueden intervenir. De manera similar a los reglamentos mencionados sobre mercancías peligrosas en el transporte terrestre y aéreo, en la presentación de expertos, se mencionó que el código IMDG solo tiene relevancia para el transporte de municiones (véanse los párrafos 35 y 39).

Cuadro 4. Desvío del itinerario original/tránsito no programado

En la presentación de expertos, también se abordó el tema especial del desvío, donde un buque cambia su itinerario programado *en ruta* y realiza un tránsito no programado a través de las aguas territoriales (mar o aguas interiores) de un Estado, ya sea por una emergencia o por circunstancias imprevistas (por ejemplo, para recoger carga extra). Se planteó el interrogante de si tal paso se consideraba "desvío" en caso de que el buque hubiera transportado armas convencionales y no hubiera obtenido previamente una autorización de tránsito de ese Estado.

En la presentación de expertos, se abordó el tema desde la perspectiva del derecho de transporte, en referencia a las "Reglas de La Haya-Visby" y el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP). En la presentación, se destacó que, en el contexto específico del derecho de transporte, un "desvío razonable" no se considera una infracción, pero que también el Código internacional para la seguridad de los buques y de las instalaciones portuarias (ISPS) incluye, entre sus prescripciones funcionales, "evitar la introducción en los buques e instalaciones portuarias de armas no autorizadas, artefactos incendiarios o explosivos".

En cuanto a las normas de tránsito y transbordo, independientemente de cualquier clasificación de "desvío", debe señalarse que los Estados partes no pueden discriminar entre los buques que hacen una parada programada, como parte de su itinerario inicial, y los buques que cambian su itinerario *en ruta* por circunstancias imprevistas. Si tienen armas a bordo, estos buques deben estar sujetos por igual a las normas de tránsito y transbordo de los Estados. En consonancia con la flexibilidad que aporta el artículo 9, esto no significa que en la práctica los Estados tengan que sancionar necesariamente cada instancia específica en la que se produzca un tránsito no programado contrario a sus normas de tránsito, pero

tendrán que aplicar, como mínimo, medidas reglamentarias para garantizar su cumplimiento del artículo 6 del Tratado y otras obligaciones internacionales pertinentes.

El papel del sector privado en el tránsito y transbordo de armas

44. El papel del sector privado se trató por primera vez en el Subgrupo de Trabajo durante la presentación general del Flemish Peace Institute, en referencia a su informe de investigación sobre el tránsito, donde se señaló la variedad de actores involucrados en las operaciones de tránsito y transbordo y su responsabilidad de cumplir con las normas de tránsito. Durante los diferentes períodos de sesiones sobre medidas reglamentarias, varios Estados partes se refirieron con posterioridad a la responsabilidad que tienen varios actores en la fase de tránsito y transbordo junto al exportador y al transportista. En el siguiente cuadro, se ofrece una descripción general de tales actores, basado en un cuadro similar que aparece en la guía *The Arms Trade Treaty: A Practical Guide to National Implementation*, de Small Arms Survey, que constituyó el documento de referencia de la presentación sobre exportación de Small Arms Survey en el Subgrupo de Trabajo (véase el párrafo 8).

Cuadro 5. Ejemplos de actores involucrados en las operaciones de tránsito y transbordo

Transportista o proveedor de servicios de transporte: la empresa que transporta las mercancías para el exportador; en casos de transbordo, pueden estar involucrados dos o más transportistas, como una compañía naviera y una compañía aérea.

Agente aduanero o agente de compensación: la empresa contratada para cumplir con las obligaciones aduaneras en nombre del exportador o del importador.

Transitario: la empresa que es contratada por el exportador para organizar el envío de mercancías al importador. Este servicio comprende todos los procedimientos relacionados, en algunos casos incluidas las formalidades aduaneras. En general, el transitario no mueve las mercancías directamente, sino que contrata a un transportista. En los casos de transbordo, el transitario será responsable de llevar a cabo la operación de transbordo. El transitario también puede involucrar a otras partes en estos procesos.

Agente naviero: el representante del transportista con el que negocian el agente aduanero y el transitario.

45. Un desafío común que se planteó en las presentaciones e intervenciones fue que estos actores a veces carecen de una comprensión adecuada de sus obligaciones de tránsito y transbordo. Asimismo, se planteó que los actores logísticos no siempre comprenden los indicadores que podrían apuntar a transacciones sospechosas. Los factores que contribuyen a ello son la falta general de conciencia sobre el cumplimiento y la cooperación entre los actores involucrados en una transferencia, así como la complejidad de las normas y la divergencia entre los Estados. Este último punto también se destacó en la presentación de la industria en esta sesión, que se centró en la perspectiva de los exportadores y apuntó al impacto en el comercio legal, ya que algunos transportistas dudan en aceptar las armas convencionales como carga.

46. A este respecto, una recomendación común que se deriva de la presentación y las intervenciones es establecer una estrecha cooperación entre las autoridades competentes y estos diversos actores a través de la divulgación sistemática, el seguimiento y la asistencia. Además, los Estados partes también pueden asociarse con organizaciones representativas de esos actores. Sumado a esto, los Estados partes también deben impulsar a los actores involucrados en las transferencias de armas a compartir la información necesaria para cumplir con las obligaciones de tránsito y transbordo.

47. También se formularon recomendaciones en este sentido en el contexto del Subgrupo de Trabajo sobre el Artículo 11, donde se examinó el papel de los Estados de tránsito y transbordo en la prevención del desvío (véase el cuadro).

Cuadro 6. Posibles medidas dirigidas al sector privado en el documento de antecedentes sobre el papel de los Estados de tránsito y transbordo en la prevención del desvío:

"Las actividades de sensibilización y requisitos de debida diligencia para los transportistas, los agentes navieros y los agentes de aduana, etcétera, a fin de hacerlos partícipes en la prevención o detección de desvíos: P. ej., el requisito de autorización previa para los proveedores de servicios que desean ocuparse de las operaciones de tránsito que involucran el transporte de armas".

48. Este tipo de sensibilización es una función básica importante de las autoridades competentes, pero también se suele hacer referencia a este punto en el contexto de la aplicación. Esto se debe a que la responsabilidad penal y administrativa de los actores involucrados está en juego y los esfuerzos de divulgación buscan mejorar el cumplimiento. Al mismo tiempo, estos actores también tienen un papel que desempeñar en la evaluación de riesgos de las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley, por ejemplo, mediante el intercambio eficaz de información.

Relación entre el artículo 9 y otros artículos

Relación entre el artículo 9 y el artículo 6

49. La relación entre el artículo 9 y el artículo 6 ya se exploró de forma parcial durante los diferentes períodos de sesiones sobre medidas reglamentarias. Esto se refleja más arriba, en los párrafos 18 y 24. En el último párrafo, se hace hincapié que el artículo 6 se aplica a todos los tipos de transferencia mencionados en el artículo 2, párrafo 2, incluidos el tránsito y el transbordo, y por consiguiente, como mínimo, los Estados partes tendrán que regular el tránsito y el transbordo para cumplir con sus obligaciones en el marco del artículo 6. El párrafo 18 se centra en el tema específico del tránsito por el mar territorial y a las limitaciones de la facultad de intervención de los Estados que se derivan del llamado derecho al paso inocente; en dicho párrafo, se subraya que, como mínimo, los Estados partes deben poder interceptar el tránsito —incluso a través del mar territorial— que violaría las prohibiciones del artículo 6 del Tratado, en particular, si se viola un embargo de armas del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas o si el Estado tiene conocimiento de que las armas o elementos se usarían en la comisión de genocidio, crímenes de lesa humanidad o crímenes de guerra.⁸

⁸ Para mayor claridad sobre este tema, en el proyecto de elementos se especifica además que, teniendo en cuenta el derecho de paso inocente, los Estados partes deberían adaptar sus controles para evitar

50. La relación entre el artículo 9 y el artículo 6 también es importante en términos de que los elementos deberían estar sujetos a los controles requeridos. Si bien el artículo 9 solo se refiere a las armas convencionales comprendidas en el artículo 2, párrafo 1, las prohibiciones establecidas en el artículo 6 también se aplican a los elementos cubiertos por el artículo 3 (Municiones) y el artículo 4 (Partes y componentes).

51. Durante el debate sobre la relación entre el artículo 9 y el artículo 6, algunos Estados partes hicieron alusión a elementos de su enfoque nacional para aplicar las prohibiciones establecidas en el artículo 6 al tránsito y al transbordo. Indicaron que sus regímenes de control permiten que todos los flujos estén sujetos a control, de manera sistemática u *ad hoc*. Los Estados partes podrían aplicar los mismos criterios de evaluación al tránsito y al transbordo que a la exportación, refiriéndose tanto al artículo 6 como al artículo 7, con algunas excepciones. Estas excepciones se referirían a formas de tránsito *sin transbordo*, como el sobrevuelo. Esos controles se limitarían a prevenir los tránsitos prohibidos en virtud del artículo 6. En la práctica, la legislación nacional contendría las prohibiciones del artículo 6 como base (jurídica) para los controles *ad hoc* del tránsito.

Relación entre el artículo 9 y el artículo 7, párrafo 6, y el artículo 11

52. La relación entre el artículo 9 y el artículo 11, así como la disposición específica en el artículo 7, párrafo 6, ya fue explorada en el Subgrupo de Trabajo sobre el Artículo 11 (Desvío) durante el ciclo de la CEP8. A este respecto, se puede hacer referencia al documento de antecedentes sobre el papel de los Estados de tránsito y transbordo en la prevención de los desvíos que sirvió de base para esos debates.⁹

53. En cuanto a la obligación general que establece el artículo 11, párrafo 1, de que todos los Estados partes que participen en las transferencias de armas adopten medidas para prevenir el desvío, la mayor parte de los desafíos y medidas incluidas en el documento de antecedentes se referían a la aplicación de las normas de tránsito y transbordo de los Estados partes, así como al cumplimiento por parte de los actores privados. Este fue también el centro de los debates en el Subgrupo de Trabajo sobre el Artículo 11. En el informe de la presidencia del WGETI a la CEP8, se incluye una descripción general de estos intercambios.

54. En cuanto al intercambio de información mencionado en el artículo 7, párrafo 6, y el artículo 11, párrafo 3, del Tratado, en el documento de antecedentes se identificó como un desafío práctico la dificultad que afrontan los Estados de tránsito de confiar en los Estados exportadores para proporcionar sistemáticamente datos sobre el envío al Estado de tránsito. Se incluyó como ejemplo el hecho de que la información sobre los medios y la ruta de transporte no siempre se conoce en la etapa de concesión de la

interferencias indebidas con el paso inocente genuino, por ejemplo, centrándose en controles e inspecciones concretos en caso de que exista la sospecha razonable de una transferencia ilícita en lugar de en obligaciones sistemáticas de licencia.

⁹ Este documento se incluyó como documento adjunto 2 del anexo C de los documentos del Subgrupo de Trabajo y la carta de la presidencia del WGETI para la reunión del WGETI celebrada entre el 15 y 16 de febrero de 2022 ([ATT/CSP8.WGETI/2022/CHAIR/713/M1.LetterSubDocs](#)). En cuanto a las medidas, el documento se basó en el documento anterior titulado "Posibles medidas para prevenir y enfrentar el desvío", que fue acogido con beneplácito en la CEP4 y está disponible en la [sección Tools and Guidelines \(Herramientas y directrices\) del sitio web del TCA](#).

licencia (dado que el transporte se suele conseguir *después de* obtener la licencia de exportación). Además, dicha información puede estar sujeta a modificaciones.

55. En lo que respecta a la obligación establecida en el artículo 11, párrafo 3, de que los Estados partes importadores, exportadores y de tránsito y transbordo cooperen e intercambien información a fin de mitigar el riesgo de desvío, el documento de antecedentes contiene una serie de recomendaciones que van más allá del suministro de documentación por parte del Estado exportador al Estado de tránsito o transbordo antes de la exportación. Estas son las siguientes:

- i. *Los Estados exportadores deberían avisar a los Estados de tránsito y transbordo antes de enviar los cargamentos de que cuentan con la autorización legal correspondiente (notificación previa) para hacerlo, de modo que los Estados de tránsito estén en mejor posición para centrar su atención y recursos en los cargamentos que no fueron notificados con antelación o que puedan generar sospechas.¹⁰*
- ii. *Los Estados exportadores deberían avisar a los Estados de tránsito y transbordo cuando tengan conocimiento de los riesgos de desvío asociados con un cargamento particular en tránsito.*
- iii. *Todos los Estados involucrados en una transferencia deberían compartir, de acuerdo con sus leyes nacionales, información de inteligencia recopilada a través de las operaciones y las redes nacionales y regionales, etc.*

56. Debido al hecho de que el control del tránsito involucra a actores distintos de los del Estado exportador e importador, la cooperación operativa y el intercambio de información son de vital importancia. Una consideración adicional es la relación entre el artículo 9 y el artículo 11, párrafos 4 y 5, que alientan respectivamente a los Estados partes, entre otras cosas, a compartir información sobre actividades ilícitas y los obligan a prestarse ayuda mutua en las investigaciones, enjuiciamientos y procedimientos judiciales relativos a violaciones de las regulaciones relacionadas con la transferencia de armas. Si un Estado parte identifica posibles actividades o actores ilícitos en otro Estado parte, debe informarse sistemáticamente a ese Estado parte, de modo que también puedan iniciarse investigaciones en esa jurisdicción. En este contexto, los foros de cooperación regional podrían asimismo desempeñar un papel facilitador.

Relación entre el artículo 9 y el artículo 12, párrafo 2

57. El artículo 12, párrafo 2, alienta a los Estados partes a llevar registros de las armas convencionales que sean objeto de una autorización de tránsito o transbordo a través del territorio bajo su jurisdicción. Esto podría incluir el establecimiento y el mantenimiento de un registro de todo tipo de transferencias, incluidos el tránsito y el transbordo.

¹⁰ En este contexto, como ejemplo, se puede hacer referencia al artículo 10, apartado b) del párrafo 2, del Protocolo sobre armas de fuego de las Naciones Unidas. Esta disposición establece que *antes de expedir licencias o autorizaciones de exportación* para envíos de armas de fuego, sus partes y componentes y municiones, cada *Estado parte verificará* que, sin perjuicio de los acuerdos o arreglos bilaterales o multilaterales que favorezcan a los Estados sin litoral, *como mínimo, los Estados de tránsito hayan notificado por escrito, antes del envío, que no tienen ninguna objeción al tránsito*. Esto es, naturalmente, solo una obligación para los Estados partes que también son partes en el Protocolo sobre armas de fuego de las Naciones Unidas y se limita a las armas de fuego, sus partes y componentes y municiones.

Conclusión

58. Como se explica en el párrafo 6, el objetivo de esta Guía de uso voluntario es brindar una imagen de cómo los Estados partes abordan la aplicación de las obligaciones establecidas en el artículo 9 del Tratado y proporcionar cierta comprensión de los conceptos clave de este artículo. No tiene como objetivo prescribir, crear nuevas normas y estándares ni acordar una única interpretación de las obligaciones del artículo 9, ni reinterpretar las definiciones establecidas.

59. Sin embargo, las presentaciones e intercambios que sustentan esta guía han aclarado muchos aspectos relevantes del control del tránsito y transbordo y las obligaciones conexas del Tratado, así como su aplicación práctica en los sistemas nacionales de control de los Estados partes. Esto convierte a esta guía en un instrumento útil para todos los Estados que necesitan introducir controles de tránsito y transbordo de conformidad con el Tratado o tienen la intención de actualizar sus controles existentes.

60. El enfoque sustantivo de esta guía se esbozó en el plan de trabajo plurianual del Subgrupo de Trabajo sobre el Artículo 9, acogido con beneplácito en la CEP7. Esto no significa que se hayan abordado todas las cuestiones relevantes relativas a los controles de tránsito y transbordo. Como se ha demostrado a lo largo de la Guía, muchas cuestiones transversales son muy relevantes para los controles de tránsito y transbordo, en particular la aplicación y la cooperación internacional. A ese respecto, el tránsito y el transbordo deben seguir siendo un importante foco de atención más allá de esta guía, siempre que los Estados partes estudien más a fondo estas cuestiones transversales dentro del marco del TCA. Para que estos debates sean útiles en la práctica, también será importante involucrar a los actores pertinentes del sector privado, en especial a los tipos identificados en el párrafo 44, así como a las organizaciones u organismos internacionales que se ocupan de cuestiones similares o conexas, como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), Interpol, etcétera, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), el Consejo Mundial de Transporte Aéreo (WSC) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

ANEXO A. INSTRUMENTOS INTERNACIONALES Y REGIONALES Y DOCUMENTOS DE REFERENCIA CITADOS

Enfoques nacionales de los términos "tránsito" y "transbordo"

1. Instrumentos y documentos citados en la presentación de expertos a cargo del Dr. Paul Holtom, Small Arms Survey, [Artículo 9. Disposiciones de tránsito y transbordo en los informes iniciales](#) (en inglés)
 - ❖ Instrumentos internacionales
 - [Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros \(Convención de Kioto revisada; 2008\)](#)
 - ❖ Mejores prácticas y documentos de referencia
 - [The Arms Trade Treaty: A Practical Guide to National Implementation \(2015\), Small Arms Survey](#)
2. Instrumentos y documentos citados en la presentación de expertos a cargo del Dr. Diederik COPS, Flemish Peace Institute, [Control de tránsito de artículos militares en siete países europeos](#) (en inglés)
 - ❖ Instrumentos regionales
 - [Posición Común 2008/944/PESC del Consejo de la UE, de 8 de diciembre de 2008, por la que se definen normas comunes que regulan el control de las exportaciones de tecnología y equipos militares](#)
 - [Guía del usuario de la Posición Común 2008/944/PESC del Consejo de la Unión Europea por la que se definen las normas comunes que rigen el control de las exportaciones de tecnología y equipos militares](#)
 - ❖ Mejores prácticas y documentos de referencia
 - [Flemish Peace Institute, Under the radar: Transit of military goods – from licensing to control \(2022\)](#)

Frases "bajo su jurisdicción" y "a través de su territorio de conformidad con el derecho internacional"

1. Instrumentos y documentos citados en la presentación de expertos por la Prof.^a Dra. Anna Petrig, Universidad de Basilea, [Artículo 9 del TCA. Perspectiva del Derecho del Mar](#) (en inglés)
 - ❖ Instrumentos internacionales
 - [Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar \("CONVEMAR"; 1982\)](#)

Medidas para regular el tránsito y transbordo de armas por tierra

1. Ejemplos de instrumentos internacionales y regionales que rigen el tránsito y el transporte (anexo A del documento de antecedentes sobre las medidas para regular el tránsito y transbordo de armas por tierra y aire, adjunto al documento [ATT/CSP8.WGETI/2022/CHAIR/713/M1.LetterSubDocs](#))
 - ❖ Instrumentos internacionales relevantes para el transporte por carretera

-
- [Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera \("CMR"; 1956\)](#)
 - [Protocolo al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera de \(1978\)](#)
 - ❖ Instrumentos regionales relevantes para el transporte por carretera
 - [Convenio de la CEDEAO que regula el transporte interestatal por carretera entre los Estados miembros de la CEDEAO \(1982\)](#)
 - [Convenio de la CEDEAO relativo al tránsito interestatal de mercancías por carretera \(1982\)](#)
 - [Convenio de la OEA sobre la adopción del Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras \(1979\)](#)
 - [Convención Interamericana sobre Contrato de Transporte Internacional de Mercadería por Carretera \(1989\)](#)
 - [Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera \("ADR"; 1957\)](#)
 - [Acuerdo intergubernamental sobre la red vial en Asia de \(2003\)](#)
 - ❖ Instrumentos internacionales relevantes para el transporte por ferrocarril
 - [Convenio internacional para facilitar el paso de fronteras a mercancías transportadas por ferrocarril \(1952\)](#)
 - [Convenio relativo a los procedimientos de tránsito aduanero internacional para el transporte de mercancías por ferrocarril al amparo de cartas de porte ferroviario SMGS \(2007\)](#)
 - [Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de las Naciones Unidas \(1980; no está en vigor\)](#)
 - ❖ Instrumentos regionales relevantes para el transporte por ferrocarril
 - [Acuerdo sobre el transporte internacional por ferrocarril en el Máshreq árabe de \(2003\)](#)
2. Instrumentos y documentos complementarios citados en la presentación de expertos a cargo de la Dra. Julia Hörnig, Universidad Erasmo de Róterdam, [Transporte y tránsito de armas por carretera y aire](#) (en inglés)
- ❖ Instrumentos internacionales
 - [Protocolo sobre armas de fuego de las Naciones Unidas que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional \(2001\)](#)
 - ❖ Instrumentos regionales
 - [Directiva 2009/43/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 6 de mayo de 2009 sobre la simplificación de los términos y las condiciones de las transferencias de productos relacionados con la defensa dentro de la Comunidad](#)
 - [Reglamento \(UE\) N.º 258/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de mayo de 2012](#)
 - ❖ Mejores prácticas y documentos de referencia
 - [Compendio de documentos de Mejores prácticas del Arreglo de Wassenaar](#)

Medidas para regular el tránsito y transbordo de armas por aire

1. Ejemplos de instrumentos internacionales y regionales que rigen el tránsito y el transporte (anexo A del documento de antecedentes sobre las medidas para regular el tránsito y transbordo de armas por tierra y aire, adjunto al documento [ATT/CSP8.WGETI/2022/CHAIR/713/M1.LetterSubDocs](#))
 - ❖ Instrumentos internacionales relevantes para el transporte por aire
 - [Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional \("Convenio de Varsovia"; 1929\)](#)
 - [Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional \("Convenio de Montreal"; 1999\)](#)
 - [Convenio sobre Aviación Civil Internacional \("Convenio de Chicago"; 1944\)](#)
 - ❖ Mejores prácticas y documentos de referencia
 - [Buenas prácticas del Arreglo de Wassenaar para prevenir las transferencias desestabilizadoras de armas pequeñas y ligeras mediante el transporte aéreo \(en inglés\) \(2007\)](#)
 - [Elementos del Arreglo de Wassenaar para el control del transporte de armas convencionales entre terceros países \(2011\)](#)
2. Instrumentos y documentos complementarios citados en la presentación de expertos a cargo de la Dra. Julia Hörnig, Universidad Erasmo de Róterdam, [Transporte y tránsito de armas por carretera y aire](#) (en inglés)
 - ❖ Instrumentos internacionales relevantes para el transporte por aire
 - [Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas de la IATA \("DGR de la IATA"\)](#)
 - ❖ Instrumentos regionales relevantes para el transporte por aire
 - [Reglamento \(UE\) N.º 965/2012 de la Comisión Europea de 5 de octubre de 2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento \(CE\) N.º 216/2008](#)

Medidas para regular el tránsito y transbordo de armas por mar

1. Instrumentos y documentos citados en la presentación de expertos a cargo de la Dra. Julia Hörnig, Universidad Erasmo de Róterdam, [Transporte y tránsito de armas por mar](#) (en inglés)
 - ❖ Instrumentos internacionales relevantes para el transporte por mar
 - "Reglas de La Haya-Visby"
 - [Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque \(1924\)](#)
 - [Protocolo para enmendar el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque \(1968\)](#)
 - [Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías \(1978\)](#)
 - [Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar \("SOLAS"; 1974\)](#)
 - [Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques \(1999\)](#)

-
- [Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas \("Código IMDG"; 2020\)](#)
 - ❖ Instrumentos regionales relevantes para el transporte por mar
 - [Código aduanero de la Unión Europea \(2013\)](#)

ANEXO B. OTROS ARTÍCULOS RELEVANTES DEL TRATADO

ARTÍCULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

- 1. Este Tratado debe aplicarse a todas las armas convencionales dentro de las siguientes categorías: a) carros de combate, b) vehículos blindados de combate, c) sistemas de artillería de gran calibre, d) aeronaves de combate, e) helicópteros de ataque, f) buques de guerra, g) misiles y lanzamisiles y h) armas pequeñas y armas ligeras.*
- 2. A los efectos del presente Tratado, las actividades de comercio internacional abarcarán la exportación, la importación, el tránsito, el transbordo y el corretaje, denominadas en lo sucesivo transferencias.*
- 3. El presente Tratado no se aplicará al transporte internacional realizado por un Estado parte, o en su nombre, de armas convencionales destinadas a su propio uso, siempre que estas permanezcan bajo la propiedad de ese Estado parte.*

ARTÍCULO 5, PÁRRAFO 3. APLICACIÓN GENERAL

- 3. Se alienta a cada Estado parte a que aplique lo dispuesto en el presente Tratado a la mayor variedad posible de armas convencionales. [...]*

ARTÍCULO 6. PROHIBICIONES

- 1. Un Estado parte no autorizará ninguna transferencia de armas convencionales comprendidas en el artículo 2, párrafo 1, ni de elementos comprendidos en el artículo 3 o el artículo 4, si la transferencia supone una violación de sus obligaciones en virtud de las medidas que haya adoptado el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas actuando de conformidad con el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, en particular los embargos de armas.*
- 2. Un Estado parte no autorizará ninguna transferencia de armas convencionales comprendidas en el artículo 2, párrafo 1, ni de elementos comprendidos en el artículo 3 o el artículo 4, si la transferencia supone una violación de sus obligaciones internacionales pertinentes en virtud de los acuerdos internacionales en los que es parte, especialmente los relativos a la transferencia internacional o el tráfico ilícito de armas convencionales.*
- 3. Un Estado parte no autorizará ninguna transferencia de armas convencionales comprendidas en el artículo 2, párrafo 1, ni de elementos comprendidos en el artículo 3 o el artículo 4, si en el momento de la autorización tiene conocimiento de que las armas o los elementos podrían utilizarse para cometer genocidio, crímenes de lesa humanidad, infracciones graves de los Convenios de Ginebra de 1949, ataques dirigidos contra bienes de carácter civil o personas civiles protegidas como tales, u otros crímenes de guerra tipificados en los acuerdos internacionales en los que sea parte.*

ARTÍCULO 7, PÁRRAFO 6. EXPORTACIÓN Y EVALUACIÓN DE LAS EXPORTACIONES

6. *Cada Estado parte exportador pondrá a disposición del Estado parte importador y de los Estados partes de tránsito o transbordo información adecuada sobre la autorización en cuestión, previa petición y de conformidad con sus leyes, prácticas o políticas nacionales.*

ARTÍCULO 11, PÁRRAFOS 1 Y 3. DESVÍO

1. *Cada Estado parte que participe en una transferencia de armas convencionales comprendidas en el artículo 2, párrafo 1, tomará medidas para evitar su desvío.*
3. *Los Estados partes importadores, exportadores, de tránsito y de transbordo cooperarán entre sí e intercambiarán información, de conformidad con sus leyes nacionales, cuando sea adecuado y factible, a fin de mitigar el riesgo de desvío de las transferencias de armas convencionales comprendidas en el artículo 2, párrafo 1.*

ARTÍCULO 12, PÁRRAFO 2. REGISTRO

2. *Se alienta a cada Estado parte a que lleve registros de las armas convencionales comprendidas en el artículo 2, párrafo 1, que sean transferidas a su territorio como destino final o sean objeto de una autorización de tránsito o transbordo a través de territorio bajo su jurisdicción.*

ARTÍCULO 15. COOPERACIÓN INTERNACIONAL

1. *Los Estados partes cooperarán entre sí, de manera compatible con sus respectivos intereses de seguridad y leyes nacionales, a fin de aplicar eficazmente el presente Tratado.*
2. *Se alienta a los Estados partes a que faciliten la cooperación internacional, en particular intercambiando información sobre cuestiones de interés mutuo relacionadas con la puesta en práctica y la aplicación del presente Tratado, de conformidad con sus respectivos intereses de seguridad y leyes nacionales.*
3. *Se alienta a los Estados partes a que mantengan consultas sobre cuestiones de interés mutuo e intercambien información, según proceda, para contribuir a la aplicación del presente Tratado.*
4. *Se alienta a los Estados partes a que cooperen, de conformidad con sus leyes nacionales, para contribuir a la aplicación en el ámbito nacional de las disposiciones 9del presente Tratado, en particular mediante el intercambio de información sobre actividades y actores ilegales y a fin de prevenir y erradicar el desvío de armas convencionales comprendidas en el artículo 2, párrafo 1.*
5. *Los Estados partes se prestarán, de común acuerdo y de conformidad con sus leyes nacionales, la más amplia asistencia en las investigaciones, enjuiciamientos y procedimientos judiciales referentes a violaciones de las medidas nacionales adoptadas con arreglo al presente Tratado.*
