

---

# Amnistía Internacional

---

## Servicio rápido: El corretaje y el transporte de armas, una amenaza para los derechos humanos



## Informe resumido

Índice AI: ACT 30/007/2006

---

SECRETARIADO INTERNACIONAL, 1 EASTON STREET, LONDON WC1X 0DW, REINO UNIDO

Traducción de Editorial Amnistía Internacional (EDAI), España

# Amnistía Internacional

## Servicio rápido: El corretaje y el transporte de armas, una amenaza para los derechos humanos

Informe resumido

Índice AI: ACT 30/007/2006

<http://web.amnesty.org/library/Index/ESLACT300072006>

La contratación a terceros auspiciada por el Estado, cada vez más frecuente, y el aumento de la mediación privada en la distribución y la adquisición de armas a nivel internacional están incrementando el peligro de que las armas se entreguen, se desvíen y se utilicen para cometer graves violaciones de derechos humanos. Y sin embargo los actuales esfuerzos de los gobiernos para mejorar la vigilancia y la regulación de tales actividades de intermediación en el comercio de armas son débiles y deficientes.

Este informe examina el papel de los contratistas privados en la logística, el corretaje (intermediación) y el transporte de las transferencias de armas. Un papel que cada vez tiene más peso en el comercio de armas global, especialmente para los 35 países cuyas exportaciones suponen aproximadamente el 90 por ciento del comercio de armas mundial. La mayor competencia que trae consigo la globalización ha incrementado la dependencia de los fabricantes de armas respecto a la industria global del transporte de mercancías y las actividades de corretaje. Empresas y redes de corretaje, logística y transporte se extienden por todo el mundo contribuyendo a dar servicio al comercio de armas, mientras que la industria del transporte de mercancías tradicional también proporciona apoyo logístico para las operaciones militares de los Estados, siendo en sí misma un conducto para la proliferación de armas.

El informe muestra cómo, en parte a consecuencia de la “avalancha de exportaciones” tras el fin de la Guerra Fría, las rutas del comercio de armas se han ido haciendo más complejas, lo que exige aún más especificidad en la logística, el transporte, el corretaje y la financiación. El uso de contratistas de transporte e intermediarios privados para las transferencias de armas no se contempla adecuadamente en los marcos legales y normativos de los países, y la responsabilidad de los Estados en el envío de cientos de miles de toneladas de armas y demás material militar y de seguridad, munición y repuestos a fuerzas armadas y organismos encargados de hacer cumplir la ley de todo el mundo puede quedar fácilmente eclipsada por complejas cadenas de suministro. La consiguiente falta de transparencia, vigilancia y control real de esas cadenas de suministro de armas está contribuyendo al desvío y la fácil disponibilidad de armas por parte de autores de graves violaciones de derechos humanos durante conflictos armados y operaciones policiales. El informe también ofrece ejemplos de cómo las armas se destinan o desvían a países sometidos a embargos, organizaciones delictivas y grupos armados –incluidos los que se considera implicados en actividades terroristas– y se pagan en metálico o se cambian por narcóticos, piedras preciosas, madera y otros recursos naturales.

Durante los últimos 15 años, el mundo ha asistido al estallido o la continuación de al menos 50 conflictos armados. Ninguno de ellos podría haber durado mucho sin que uno o todos los bandos contara con grandes arsenales y los renovara, por lo general sirviéndose de intermediarios y de agentes logísticos para cerrar tratos que les suministren constantemente munición y demás material militar y alquilando una red operativa de transportistas capaces de entregar este material. Con frecuencia, uno o más bandos han perpetrado graves abusos contra los derechos humanos, interrumpido actividades económicas esenciales y destruido hábitats humanos. Con muy pocas excepciones, todos estos conflictos se han producido en “países en desarrollo” situados en el “sur” –tal como lo define el Informe Brand (1980)–, mientras que la mayoría de las armas y la munición utilizada en ellos ha sido fabricada por países más desarrollados del “norte”.

Son muchas las situaciones en que las actividades de corretaje y transporte de armas se desarrollan en un marco legal y normativo mal definido o no aplicado. Este comercio se denomina a veces mercado “gris”. Intermediarios, transportistas y comerciantes de armas así como funcionarios sin escrúpulos se aprovechan deliberadamente de los relajados controles sobre arsenales de armas, las lagunas en las normativas de importación-exportación y la corrupción de los funcionarios. El gobierno de Estados Unidos comenzó a tomar medidas para mejorar la seguridad internacional en el transporte tras los atentados del 11 de septiembre. Entre estas medidas estaba la comprobación de los contenedores, las naves y los aviones en un número cada vez mayor de fronteras internacionales. Estas iniciativas de seguridad posteriores al 11 de septiembre para los operadores de transporte internacionales han demostrado que una regulación estricta del cargamento es perfectamente viable. El único problema es que estas iniciativas están concebidas fundamentalmente para proteger a Estados Unidos y no para contribuir a evitar los abusos contra los derechos humanos cometidos por grupos armados y por los gobiernos en todo el mundo.

Como consecuencia del derrumbamiento de la Unión Soviética en 1991 y la crisis de los países de Europa Central y Oriental se ofrecieron para su venta en el mercado internacional grandes arsenales poco controlados de armas convencionales. Comerciantes e intermediarios de armas, más pequeños pero más decididos y con acceso a redes de transporte barato desafiaron los mercados de exportación de los fabricantes de armas de Europa Occidental y Norteamérica explotando estos inmensos excedentes de armas con una política comercial agresiva dirigida a los mercados más prometedores, a menudo situados en ‘regiones en desarrollo’ plagadas de conflictos.

La carencia general de limitaciones en la promoción oficial y empresarial de las exportaciones de armas ha ido paralela a una ausencia de mejoras en las leyes y normativas sobre control de armas frente a la creciente magnitud y complejidad de las cadenas de suministro de armamento. Como consecuencia de la “avalancha de exportaciones” tras el fin de la Guerra Fría, las rutas del comercio de armas se han ido haciendo más complejas, exigiendo una especificidad aún mayor en la logística, el corretaje la financiación y la regulación.

Es evidente que la regulación y las limitaciones sólidas y basadas en un marco legal internacional coherente para proteger los derechos humanos no se han desarrollado al mismo ritmo que el número de actores y ubicaciones de la cadena global de suministro. Un indicador de esta deficiencia es la omnipresencia de los “mercados grises” de armas y demás material militar y de seguridad. Otro es la capacidad que demuestran los traficantes de armas para hacerlas llegar a zonas donde existen conflictos activos, incluso estando estas zonas sometidas a embargos internacionales de armas.

Todos los indicios apuntan a que el uso de los métodos comerciales de la gestión de la cadena de suministro no es una práctica limitada a la logística de la defensa y el comercio legal de armas. Transportistas, intermediarios e importadores implicados en las transferencias ilegales de armas han adoptado métodos similares y creado cierto grado de cooperación en red a fin de asegurarse de que los volúmenes de cargamento y cash-flow son suficientes para mantener la viabilidad económica de los transportistas “especializados”, las instalaciones portuarias y los agentes que utilizan. Esto les permite a algunos combinar en la medida de lo posible actividades legítimas (a veces de ayuda humanitaria a zonas de conflicto) con otras del “mercado gris” de tráfico de armas, a fin de minimizar el peligro de incautaciones y acciones policiales. Además, estos intermediarios y transportistas han aprovechado la falta de una regulación eficaz del sistema bancario offshore por parte de la comunidad internacional para mantener una red de empresas “tapadera” o de fachada dedicadas –directamente o a través de filiales en el extranjero– a apoyar las transferencias ilegales de armas.

Hasta la fecha, algo más de 30 Estados han promulgado leyes y normativas más o menos restrictivas para el control de las actividades de corretaje de armas, incluidos o excluidos los servicios financieros y de transporte relacionados con ellas o las disposiciones extraterritoriales. Incluso estas leyes tienen lagunas y exenciones que merman su control sobre las actividades de corretaje de armas. Aún faltan por aplicarse plenamente acuerdos recientes encaminados a aumentar el número de Estados que regulan el corretaje de armas con arreglo a las normas internacionales. Además, ni las leyes y los acuerdos internacionales existentes ni las iniciativas más recientes abordan el papel de las agencias y el personal del Estado en lo que son de hecho actividades de corretaje.

La tendencia a aumentar la subcontratación privada para cerrar tratos de comercio de armas y para la entrega de armas y material de seguridad es muy peligrosa cuando va unida a deficiencias estructurales en los sistemas nacionales de control. Es una combinación que ha permitido a los intermediarios y transportistas

que suministran armas a usuarios finales ilegítimos prosperar en las modernas condiciones del mercado global. Estas deficiencias estructurales son:

- Insuficientes normativas aduaneras y de otro tipo para regular las actividades de intermediarios, transportistas y otros subcontratistas implicados en la exportación, la importación y el transbordo de armas;
- Deficiente gestión de los arsenales, especialmente de armas pequeñas y armas ligeras, por parte de los funcionarios estatales, especialmente cuando éstos se dejan corromper;
- Uso de banderas de conveniencia por parte de las empresas de transporte que operan aviones y embarcaciones en rutas tortuosas que parten de aeropuertos y puertos mal regulados; y
- Uso de la banca offshore y de empresas de fachada que facilitan el blanqueo de dinero, especialmente en paraísos fiscales en los que no hay rendición de cuentas ni examen de las actividades financieras.

La aplicación de la logística comercial moderna y de prácticas de corretaje prácticamente incontroladas a las cadenas de suministro militar internacionales ha contribuido al gran número de vidas de inocentes que se han cobrado los actuales conflictos armados, desde el Congo a Sudán, pasando por Chechenia, Afganistán e Irak. Como se ejemplifica más adelante, estas prácticas han incrementado mucho la movilidad de las tropas, la letalidad de las operaciones militares y el número de puntos de desvío existentes en el proceso global de transferencia de armas, socavando con ello la protección de la población civil y la prevención de los abusos contra los derechos humanos. Se necesitan con urgencia nuevas medidas como las que se indican en el capítulo final del informe.

## **La postura de Amnistía Internacional**

Amnistía Internacional se opone a las transferencias militares, de seguridad y policiales (MSP) en material, tecnología, personal o formación –y al apoyo logístico o económico para estas transferencias– cuando haya motivos razonables para suponer que contribuyen a la comisión de graves violaciones de las normas internacionales de derechos humanos o del derecho internacional humanitario, tales como homicidios arbitrarios e indiscriminados, "desapariciones", torturas y otros malos tratos.

Para contribuir a la prevención de este tipo de violaciones, Amnistía Internacional hace campaña en favor de leyes eficaces y mecanismos acordados que prohíban toda transferencia MSP a menos que pueda demostrarse razonablemente que no contribuirá a la comisión de violaciones de derechos humanos. Amnistía Internacional también hace campaña en favor de instituciones MSP que establezcan rigurosos sistemas de rendición de cuentas y formación a fin de evitar tales violaciones.

A Amnistía Internacional le preocupa la función de los intermediarios –corredores de armas, empresas de logística, de transporte y otras– en la entrega de armas a quienes las utilizan para violar y cometer abusos contra los derechos humanos y el derecho internacional humanitario. Aunque la función de estos agentes suele ser la de prestar servicios a los vendedores y los compradores de armas, esta función suele estar sin regular, y desarrollarse sin transparencia ni rendición de cuentas alguna. Es más, la creciente tendencia a que los Estados subcontraten la entrega de armas y usen los servicios de intermediarios puede aumentar considerablemente el poder de estos agentes en ciertas circunstancias, al tiempo que desdibuja la responsabilidad primaria de los Estados de controlar estrictamente el comercio de armas. A medida que aumenta el volumen de armas comercializadas y distribuidas internacionalmente por agentes y operadores comerciales privados, se incrementa el potencial para los abusos.

Amnistía Internacional reconoce que la resolución pacífica de los conflictos es un requisito previo para la realización de los derechos humanos, y que los conflictos armados generan inevitablemente violaciones de estos derechos, pero la organización no suele pronunciarse sobre intervenciones militares concretas u otras formas de conflicto armado, salvo para exigir que todos los participantes respeten el derecho internacional de los derechos humanos y el derecho internacional humanitario y que las transferencias militares y de seguridad relacionadas con dichas intervenciones no contribuyan a violarlos.

## Ejemplos del papel de la logística y los intermediarios

*Rutas de las armas chinas y estadounidenses a Nepal* – A pesar de la preocupación internacional por los graves abusos contra los derechos humanos que perpetraron ambos bandos del conflicto de Nepal, los gobiernos de China y Estados Unidos decidieron proporcionar más armas a través de oscuras rutas. Según los informes, el suministrador chino utilizó una de las autopistas más difíciles del mundo para entregar las armas a Nepal. Por el contrario, justo antes de que el rey de Nepal tomara el poder absoluto, el gobierno estadounidense auspició una entrega encubierta de armas por vía aérea utilizando un subcontratista privado búlgaro y una ruta extremadamente tortuosa a través de Canadá y Europa, mientras “revisaba” la posibilidad de suspender los suministros.

*Excedentes de armas bosnias presuntamente dirigidos a Irak* – Según los informes, entre el 31 de julio de 2004 y el 31 de junio de 2005 cientos de miles de armas pequeñas y ligeras procedentes de los arsenales de la guerra en Bosnia y Herzegovina, así como decenas de millones de municiones fueron transportadas –clandestinamente y sin supervisión pública– a Irak mediante una cadena de intermediarios y contratistas de transporte privados estadounidenses, israelíes, británicos, suizos, búlgaros, croatas, moldavos, ucranios y otros, todo ello bajo los auspicios del Departamento de Defensa estadounidense. La ONU había denunciado en abril de 2003 a una de las compañías de aviones de carga utilizadas en esta operación por violar el embargo de armas a Liberia. Además de que estas entregas suponían en ese momento una amenaza para los derechos humanos en Irak, autoridades de Europa Occidental afirman que algunas de las armas con destino a Irak “podrían haberse desviado”. Ha habido una gran corrupción en las compras de armas del gobierno iraquí y en los intentos de vender los excedentes de armas de este país. Aún no hay pruebas de que las armas que salieron por vía aérea de Bosnia y Herzegovina en agosto de 2004 llegaran realmente a Irak. Las autoridades estadounidenses y las iraquíes y bosnias, cuando se les pregunta, no pueden o no quieren dar cuentas de las entregas. Los pormenores de este caso se explican en un capítulo entero del informe.

*Corretaje de armas a Colombia por ciudadanos estadounidenses y residentes en este país*– Dos casos de Estados Unidos y Colombia muestran cómo las autoridades estadounidenses han adoptado enfoques contradictorios para controlar a los particulares, incluidos extranjeros, y los funcionarios públicos implicados en el corretaje y el tráfico de armas. En mayo de 2005, dos soldados estadounidenses y varios colombianos fueron detenidos en el municipio de Carmen de Apicalá, departamento de Tolima, bajo la sospecha de contrabando de armas tras una redada en la que se confiscaron más de 30.000 proyectiles. Según los informes, los dos soldados fueron entregados a la embajada de Estados Unidos, en cumplimiento de un acuerdo firmado en 1974 entre Colombia y Estados Unidos que garantiza la inmunidad del personal militar estadounidense destacado en Colombia. En contraste con esta reacción, los organismos judiciales estadounidenses actuaron firmemente para hacer cumplir las duras leyes estadounidenses sobre el corretaje de armas por particulares cuando hay extranjeros implicados. Tras 50 detalladas grabaciones realizadas por el FBI en el periodo 2002-2004, se acusó a siete personas en Estados Unidos de estar implicadas en una red de corretaje de armas ilícita.

Los implicados –seis colombianos y un parlamentario danés– se declararon culpables de los cargos de conspiración para proporcionar apoyo material y recursos a las Autodefensas Unidas de Colombia (AUC). Un ex parlamentario danés, residente en el condado de Fort Bend, Texas, se declaró culpable el 24 de junio de 2003 de la acusación de haber conspirado, junto con un socio, para enviar armas a las AUC a cambio de 25 millones de dólares en efectivo y cocaína. A mediados de 2002, agentes del FBI en Costa Rica habían detenido a tres ciudadanos colombianos arreglando la operación de contrabando de armas.

*Armas de Brasil para Arabia Saudí y Mauricio* – Las autoridades de Sudáfrica, uno de los pocos países con leyes adecuadas sobre transbordo de armas, detuvieron a mediados de 2005 un enorme cargamento de munición procedente de Brasil, que viajaba en dirección a Arabia Saudí y Mauricio en tres buques portacontenedores gestionados por una empresa británico-neerlandesa. Entre el 29 de mayo y el 3 de junio de 2005, la Policía Sudafricana confiscó tres barcos que transportaban un enorme arsenal de munición y hacían la ruta de Santos (Brasil) a Mauricio y Arabia Saudí. El operador de las naves fue acusado de violar la Ley Nacional Sudafricana para el Control de Armas Convencionales (ley núm. 41 de 2002), ya que los barcos habían hecho escala en los puertos de Ciudad de El Cabo y Port Elizabeth, y la Ley exigía que el representante de la empresa británico-neerlandesa, P&O Nedlloyd, se registrara primero como comerciante de armas convencionales y luego solicitara un permiso previo para cada remesa de armas convencionales. La ley sudafricana establece que no se concederán licencias para las armas cuando haya probabilidades de que

contribuyan a la comisión de violaciones de derechos humanos. Por el contrario, las leyes de exportación de armas de Brasil no cuentan con ninguna disposición de derechos humanos. A pesar de que en Arabia Saudí se cometen de forma reiterada abusos graves contra los derechos humanos, el tribunal sudafricano que juzgó el caso impuso en julio de 2005 una pequeña multa de unos 4.000 dólares estadounidenses y ordenó deshacerse de la munición.

*Transporte europeo de armas para la invasión de Irak* – El gobierno estadounidense y sus aliados utilizaron una empresa de transporte privada danesa para ocultar envíos de armas que casi con seguridad se utilizarían para la invasión de Irak, antes de que dicha invasión se anunciara oficialmente. En febrero de 2003, unas semanas antes de comenzar la “Operación Libertad Iraquí” del 19 de marzo de 2003, un carguero danés, el *Karin Cat*, zozobró en condiciones adversas en el Mediterráneo, entre Malta y la isla de Creta. El barco había salido el 27 de enero de Amberes (Bélgica) con destino a Doha (Qatar), importante centro de apoyo militar de Estados Unidos para la invasión de Irak, y su llegada estaba prevista para el 6 de marzo. Mientras Estados Unidos y Reino Unido negaban toda decisión de invadir Irak, el capitán intentó esconder el cargamento de su embarcación en la investigación de seguridad de Dinamarca. Además de 205 toneladas de material y tuberías para una empresa de gas natural, el barco llevaba 158 toneladas de munición, un avanzado de sistema portátil de misiles de corto alcance y un carro radar. El material civil destinado para la Ras Laffan Liquefied Natural Gas Co., radicada en Qatar, se estibó en Amberes, pero el cargamento militar – parte del cual iba destinado al Ministerio de Defensa de Omán, según la investigación– fue introducido en el carguero durante tres escalas en puertos de Reino Unido, Francia e Italia.

*Intermediario danés de armas chinas con destino a Liberia* – Pronto se verá el primer caso de un intermediario de armas acusado legalmente de crímenes de lesa humanidad. Gus (o Guus) van Kouwenhoven, fue detenido en Rotterdam, Países Bajos, el 18 de marzo de 2005, y las autoridades neerlandesas lo juzgarán por ayudar a la comisión de crímenes de guerra y de lesa humanidad. Van Kouwenhoven ha sido presidente de Oriental Timber Company (OTC), empresa maderera radicada en Liberia que poseía las mayores concesiones madereras de este país durante finales de la década de 1990 y comienzos de la del 2000, y que según la ONU era propiedad de intereses singapureses. Al parecer, hay indicios de que Kouwenhoven actuó de intermediario en la entrega de grandes cantidades de armas a Liberia desde China, rompiendo el embargo de armas impuesto por la ONU sobre el país africano.

Otros casos que aparecen en el informe abundan en la ausencia de un control eficaz de las empresas que participan en el transporte de armas, la logística militar y las redes de corretaje de armas, especialmente en lo que se refiere al suministro de armas a conflictos en África, a los que se dedica un capítulo entero. En otro capítulo el informe detalla el papel de los contratistas privados en las grandes operaciones militares de Estados Unidos y sus aliados en Kosovo, Afganistán e Irak.

A la luz de los casos de violaciones de los embargos de armas establecidos por la ONU, parecería que en muchos países las autoridades lamentablemente no verifican documentos básicos de aduanas y transporte. Esto es así en parte debido a la falta de compromiso político y formación, pero también por el diseño de los documentos que se utilizan para los cargamentos de armas en tránsito. Las normas para los conocimientos de embarque, las declaraciones de cargamento y los certificados de usuario final son vagas, al igual que los procedimientos para su verificación.

La comunidad internacional ha actuado muy despacio y con poca amplitud y coherencia a la hora de promover y establecer un control estricto de los intermediarios, comerciantes y transportistas de armas, regido por normas coherentes con el derecho internacional. Esto refleja la ausencia generalizada de voluntad política de los Estados para reconocer los efectos negativos generalizados de las transferencias incontroladas de armas sobre la seguridad humana. Los actuales esfuerzos diplomáticos que se realizan en la ONU se limitan a debatir la posibilidad de una actuación internacional para controlar sólo a los intermediarios privados de armas pequeñas y ligeras.

## **¿Qué pide Amnistía Internacional?**

Amnistía Internacional pide que los gobiernos apliquen sin demora 13 medidas, entre ellas la creación de leyes, normativas y procedimientos administrativos concretos a nivel nacional para evitar las actividades ilícitas de corretaje, logística y transporte de armas, especialmente a destinos en los que es probable que estas armas se utilicen para facilitar graves violaciones de las normas internacionales de derechos humanos y el

derecho internacional humanitario. Los Estados no deben conceder permisos de corretaje, transporte y comercio de armas a menos que sea probable que sus consecuencias sean compatibles con las actuales responsabilidades de los Estados, definidas en los Principios Globales sobre Transferencias de Armas (en el apéndice 1 del informe).

Respecto al control de la “actividad de corretaje de armas”, su definición en las leyes nacionales y los acuerdos internacionales debe ser lo suficientemente amplia como para abarcar todas las actividades pertinentes, e incluir la mediación o la localización de armas para compradores y vendedores –también en las actividades de intermediación de los servicios de transporte y financieros–, así como la negociación como agente o la negociación como comerciante de armas en calidad de intermediario a fin de facilitar el cierre de una operación internacional de comercio de armas.

Cada Estado debería incluir las actividades de corretaje, transporte y comercio internacional de armas realizadas por sus propios residentes permanentes y por sus empresas en un país extranjero como actividades reguladas por sus leyes nacionales. Todo particular o empresa que desee realizar actividades de corretaje, transporte o comercio de armas debería someterse antes a una revisión de idoneidad llevada a cabo por un funcionario del Estado al menos cada dos años, quedándole vedado el desempeño de tal actividad si, por ejemplo, ha sido condenado por delitos relativos a armas, violencia, contrabando o blanqueo de dinero.

Los informes anuales también deberían incluir por cada transferencia: el nombre de todas las personas o empresas intermediarias, agencias logísticas y empresas de transporte; sus correspondientes licencias para la intermediación, gestión y transporte de armas y un resumen de la documentación de transporte pertinente, como por ejemplo los conocimientos de embarque. Por ley, las exportaciones de armas deberían ser documentadas por el transportista mediante la modalidad c.i.f. (“coste, seguro y flete”) y no la f.o.b. (“libre a bordo”) para garantizar que el transportista es responsable del cargamento de armas hasta que éste es descargado.

Debería proporcionarse ayuda internacional para integrar los conocimientos y la información en el ámbito del control de armas en programas de ayuda a las autoridades que otorgan las licencias y a los organismos encargados de hacer cumplir la ley, incluidos los aduaneros.

El Grupo de Expertos Gubernamentales de las Naciones Unidas sobre las actividades ilícitas de corretaje de armas pequeñas y ligeras, que se creará a finales de 2006, debería presentar un informe a finales de 2007 al menos sobre:

- (i) Sus propuestas para un instrumento global, incluidas normas y disposiciones operativas para regular el corretaje y el transporte internacional de armas;
- (ii) La idoneidad y discrepancia de las leyes y normativas nacionales existentes sobre el corretaje de armas frente a los compromisos internacionales pertinentes de los Estados;
- (iii) Elementos de cooperación y ayuda internacional a fin de controlar el corretaje y el transporte de armas; y
- (iv) Sus consultas con reconocidos expertos no gubernamentales sobre estos temas.

Las violaciones de los embargos de armas de las Naciones Unidas, a menudo perpetradas por los mismos controladores de las redes internacionales de corretaje y transporte, deberían tipificarse como grave delito común en todos los Estados. Dada la gran movilidad de los intermediarios del comercio ilícito de armas, el Consejo de Seguridad debería estudiar la posibilidad de tipificar la violación grave de un embargo de armas de las Naciones Unidas como delito de jurisdicción universal.

Debería fomentarse la utilización de Códigos de Conducta sobre el transporte de mercancías, la manipulación, el almacenaje seguro y la entrega de armas dentro de la industria del transporte como forma complementaria, no alternativa, de disuadir de las actividades ilegales de corretaje y transporte de armas, especialmente a destinos donde es probable que estas armas se utilicen para perpetrar graves violaciones del derecho internacional de los derechos humanos y el derecho internacional humanitario. Las iniciativas sobre la seguridad en la industria del transporte promovidas por la OMI y la OACI, así como por asociaciones internacionales de dicha industria, como la IATA, deberían abordar la prevención de las transferencias de armas y municiones a zonas con alto riesgo de conflicto y de graves violaciones de derechos humanos, y considerarlas como una amenaza para la seguridad común.

En el informe se explican con detalle otras recomendaciones.

\*\*\*\*\*

Este es el informe resumido del documento titulado *Servicio rápido: El corretaje y el transporte de armas, una amenaza para los derechos humanos* (Índice AI: ACT 30/008/2006), publicado por Amnistía Internacional y TransArms (pequeña organización independiente de investigación sobre armas) en mayo de 2006. Si desean más información o emprender acciones al respecto, consulten el documento completo. En el sitio web <http://www.amnesty.org> encontrarán una amplia selección de materiales de AI sobre éste y otros asuntos. Los comunicados de prensa de la organización pueden recibirse por correo electrónico solicitándolo en la dirección:

[http://www.amnesty.org/email/email\\_updates.html](http://www.amnesty.org/email/email_updates.html)

---

**SECRETARIADO INTERNACIONAL, 1 EASTON STREET, LONDON WC1X 0DW, REINO UNIDO**

**Traducción de Editorial Amnistía Internacional (EDAI), España**