



Asamblea General

Distr. general
4 de agosto de 2022
Español
Original: inglés

Septuagésimo séptimo período de sesiones

Tema 68 del programa provisional*

Derecho de los pueblos a la libre determinación

Utilización de mercenarios como medio de violar los derechos humanos y obstaculizar el ejercicio del derecho de los pueblos a la libre determinación

Nota del Secretario General

El Secretario General tiene el honor de transmitir a la Asamblea General el informe del Grupo de Trabajo sobre la utilización de mercenarios como medio de violar los derechos humanos y obstaculizar el ejercicio del derecho de los pueblos a la libre determinación, de conformidad con lo dispuesto en la resolución [75/171](#) de la Asamblea y en la resolución [42/9](#) del Consejo de Derechos Humanos.

* [A/77/150](#).



Informe del Grupo de Trabajo sobre la utilización de mercenarios como medio de violar los derechos humanos y obstaculizar el ejercicio del derecho de los pueblos a la libre determinación

Resumen

En el presente informe, el Grupo de Trabajo sobre la utilización de mercenarios como medio de violar los derechos humanos y obstaculizar el ejercicio del derecho de los pueblos a la libre determinación examina las violaciones de los derechos humanos y del derecho humanitario cometidas por empresas militares y de seguridad privadas, mercenarios y agentes conexos en el contexto marítimo. En particular, durante los últimos años ha aumentado el despliegue de empresas militares y de seguridad privadas en el mar como respuesta directa al desafío que supone la piratería en múltiples regiones geográficas, a menudo combinadas con agentes del orden público. El aislamiento que caracteriza al medio marino y la inexistencia de marcos reguladores o la deficiencia de estos generan una situación en la que la falta de seguimiento y supervisión permite que prosperen los abusos contra los derechos humanos de la gente de mar perpetrados por personal de seguridad privado. Asimismo, los derechos laborales del propio personal de seguridad privado también corren un riesgo considerable. Sin embargo, no existe rendición de cuentas por las violaciones cometidas. La proliferación y la deficiente regulación y gestión de las armas en el mar también resultan preocupantes. En el informe, el Grupo de Trabajo insta a los Estados a que garanticen una supervisión y una regulación adecuadas de las empresas militares y de seguridad privadas que operan en el contexto marítimo y a que se aseguren de que las víctimas de abusos perpetrados por estos actores en el mar pueden acceder a la justicia y a un recurso efectivo.

Durante la elaboración del presente informe, el Grupo de Trabajo estuvo compuesto por Sorcha MacLeod (Presidenta), Jelena Aparac, Ravindran Daniel, Chris Kwaja y Carlos Salazar Couto.

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción	4
II. Definiciones	5
III. Contexto	6
A. Factores que impulsan el uso de empresas militares y de seguridad privadas en el contexto marítimo	10
B. Funciones, categorías y actividades de las empresas militares y de seguridad privadas en el mar, incluidos los principales actores implicados	11
IV. Regular el papel y la participación de las empresas militares y de seguridad privadas en el sector marítimo	12
A. Marcos reguladores jurídicos aplicables	12
B. Funciones, responsabilidades, retos, vacíos jurídicos y solapamiento de jurisdicciones con que se encuentran los Estados de origen, de abanderamiento y ribereños en relación con las actividades de protección marítima	16
V. Repercusiones para los derechos humanos y el derecho internacional humanitario	16
A. Uso de la fuerza y de las armas, incluidas las armerías flotantes	17
B. Derechos laborales	18
C. Derecho a la vida	18
D. Tortura y otros tratos crueles, inhumanos o degradantes	19
E. Privación de libertad	19
F. Otros ejemplos de violaciones de los derechos humanos	19
G. Mecanismos de rendición de cuentas y supervisión	19
VI. Conclusiones y recomendaciones	20

I. Introducción

1. El Grupo de Trabajo sobre la utilización de mercenarios como medio de violar los derechos humanos y obstaculizar el ejercicio del derecho de los pueblos a la libre determinación presenta este informe a la Asamblea General de conformidad con lo dispuesto en la resolución 75/171 de la Asamblea General y en la resolución 42/9 del Consejo de Derechos Humanos. Con el fin de cumplir su mandato, el Grupo de Trabajo realiza un seguimiento de los mercenarios y de las actividades relacionadas con ellos en todas sus formas y manifestaciones, así como de las empresas militares y de seguridad privadas en distintas partes del mundo. Además, el Grupo de Trabajo estudia sus actividades y las repercusiones que pueden tener para los derechos humanos, en particular para el derecho a la libre determinación.

2. El presente informe se ha elaborado a partir de una amplia investigación documental, de las contribuciones recibidas durante una consulta de expertos en línea con múltiples partes interesadas celebrada el 24 de febrero de 2022 y de las respuestas a la convocatoria del Grupo de Trabajo para la presentación de contribuciones escritas¹. Extendemos nuestro agradecimiento a quienes compartieron sus conocimientos especializados.

3. En sus informes previos, el Grupo de Trabajo se ha centrado principalmente en el uso creciente de mercenarios, de agentes relacionados con ellos y de empresas militares y de seguridad privadas en contextos terrestres y en las repercusiones para los derechos humanos. Sin embargo, el incremento del uso de empresas militares y de seguridad privadas en los últimos años como respuesta a los desafíos que plantea la piratería y a otras amenazas para la protección marítima, junto con la información recibida sobre la realización de actividades relacionadas con los mercenarios en el medio marítimo, representan cambios geoestratégicos clave que podrían repercutir negativamente en el disfrute de los derechos humanos².

4. Por lo tanto, en el presente informe el Grupo de Trabajo examina el aumento del suministro y la prestación de productos y servicios militares y de seguridad en el ámbito marítimo por parte de empresas militares y de seguridad privadas, así como sus repercusiones para los derechos humanos. La cada vez mayor demanda de servicios más baratos está dando lugar a un aumento de la competencia, que va acompañado de una disminución de la calidad de los servicios de seguridad privados en el mar y de los consiguientes efectos perjudiciales para los derechos humanos. Los propietarios de buques buscan una apariencia de cumplimiento de las normas aplicables a través de la certificación, por ejemplo, sin garantizar el cumplimiento real en el mar. A estos problemas se suma el hecho de que, debido al aislamiento del entorno, la jurisdicción en alta mar es prácticamente inaplicable. La inexistencia de marcos reguladores o la deficiencia de estos y la incoherencia de las normas del sector, sobre todo en relación con el uso de la fuerza y los derechos laborales, agravan aún más los problemas. La rendición de cuentas por las violaciones de los derechos humanos y los derechos laborales es inexistente.

5. Si bien el Grupo de Trabajo recibió información sobre la realización de actividades marítimas relacionadas con los mercenarios, entre otros, sobre el transporte de armas y materiales por mar, durante la elaboración del informe se hizo evidente que la información de dominio público y la atención prestada a este aspecto específico de la protección marítima son limitadas³. También se puso de manifiesto la falta de información exhaustiva sobre la situación de las víctimas de los mercenarios, los agentes relacionados con los mercenarios y las empresas militares y

¹ Véase <https://www.ohchr.org/es/calls-for-input/2022/call-inputs-report-maritime-security>.

² Consulta de expertos.

³ Consulta de expertos.

de seguridad privadas en el contexto marítimo. Esta falta de atención y de suministro de información sobre el tema ha impedido ofrecer una imagen detallada del mismo y confirma la necesidad urgente de seguir investigando y actuando.

6. El Grupo de Trabajo define los contextos en los que los actores privados incluidos en su mandato participan en la prestación de servicios de seguridad, así como los factores que impulsan su uso. También indica los diferentes tipos de actores que operan en el contexto marítimo y los servicios que prestan. Además, señala las repercusiones para los derechos humanos que tienen las actividades de los agentes de protección marítima privados y precisa las disposiciones jurídicas aplicables y los mecanismos reguladores pertinentes para la rendición de cuentas. Asimismo, aborda la preocupación por la proliferación de armas en el mar y por su deficiente regulación, gestión y uso, así como la inquietud por la inadecuada investigación y formación del personal en general. Por último, el Grupo de Trabajo concluye que el seguimiento y la supervisión de los derechos humanos en el mar son deficientes o inexistentes y formula recomendaciones para que los Estados, los reguladores, el sector y otros agentes pertinentes subsanen las deficiencias, especialmente en lo relativo a la falta de rendición de cuentas y de acceso a la justicia para las víctimas de violaciones de los derechos humanos cometidas por empresas militares y de seguridad privadas en el contexto marítimo.

II. Definiciones

7. El Grupo de Trabajo define el término “empresa militar y de seguridad privada” como una entidad empresarial que presta servicios militares o de seguridad remunerados por medio de personas físicas o jurídicas, abarcándose los servicios prestados tanto en tierra como en el mar⁴. Las empresas militares y de seguridad privadas pueden ofrecer servicios y operar en tierra, en el mar o en ambos contextos.

8. Cabe señalar que en el sector de la protección marítima y en otros sectores se utiliza el término “compañía privada de protección marítima”. El Grupo de Trabajo no utiliza esta terminología específica.

9. Si bien existen ciertas especificidades y desafíos —tanto de carácter operativo como jurídico— asociados a la prestación de servicios de protección marítima, como las operaciones contra la piratería, las armerías flotantes y la jurisdicción en el mar, también existen importantes solapamientos con las operaciones de seguridad en tierra, como la vigilancia de activos y el suministro de información sobre la seguridad⁵. La protección terrestre y la marítima no pueden separarse estrictamente la una de la otra. La protección marítima puede abarcar el apoyo logístico o a la gestión que se presta en tierra o desde tierra, o bien desde diferentes buques. En vista de la naturaleza cambiante de sus operaciones, de las complejas estructuras institucionales empleadas por el sector, sus clientes y los Estados de abanderamiento y de los posibles riesgos para los derechos humanos que suponen las operaciones de protección marítima, es esencial centrarse en los tipos de servicios que prestan estas empresas militares y de seguridad privadas.

10. En aras de la claridad, por “Estado de abanderamiento” se entiende el “Estado cuya bandera enarbola y está autorizado a enarbolar un buque”, y sus obligaciones se recogen en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho

⁴ Véase [A/HRC/15/25](#), anexo, parte I, art. 2.

⁵ C. Liss y P. Schneider, “Regulating Private Maritime Security Providers”, en *Ocean Development & International Law*, vol. 46 (2015), pág. 81. Disponible en <https://cogentoa.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00908320.2015.1024053>.

del Mar⁶. Todos los Estados tienen derecho a que los buques que enarbolan su bandera naveguen en alta mar, y la Convención prevé ciertos derechos y deberes para el Estado de abanderamiento en relación con los buques que posean su nacionalidad⁷. Por lo tanto, el Estado de abanderamiento ejerce la principal jurisdicción legislativa y ejecutiva sobre sus buques en alta mar⁸. Por “Estado ribereño” se entiende un Estado desde cuya costa o desde cuyas líneas de base se mide la anchura del mar territorial⁹. La Convención asigna determinados derechos a los Estados ribereños en función de la zona marítima de que se trate, es decir, las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua, su zona económica exclusiva o la alta mar¹⁰. En virtud de lo previsto en la Convención, un Estado ribereño puede aplicar leyes y reglamentos a los buques extranjeros que transiten por su mar territorial, por ejemplo, en relación con la seguridad de la navegación. Por último, por “Estado del puerto” se entiende la nación que lleva a cabo el “control por el Estado del puerto” en sus puertos. El Estado del puerto ejerce su jurisdicción sobre los buques extranjeros con el fin de inspeccionarlos en su puerto para verificar que tanto los buques como su tripulación operan de acuerdo con las normas internacionales¹¹. En este caso, la jurisdicción se basa en un memorando de entendimiento entre Estados.

11. La definición jurídica del término “mercenario” figura en el artículo 47 del Protocolo Adicional a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949 relativo a la Protección de las Víctimas de los Conflictos Armados Internacionales (Protocolo I) de 1977. La definición es de carácter acumulativo y, por lo tanto, tiene un alcance limitado, pero su esencia es que un mercenario participa directamente en las hostilidades para obtener un beneficio privado sustancial (art. 47, párr. 2, letras b) y c)). El artículo 47 no tipifica el mercenarismo como delito, pero niega a los mercenarios el derecho automático a las protecciones acordadas a través del estatuto de prisionero de guerra¹². Esta definición también se refleja en otros instrumentos internacionales y regionales.

III. Contexto

12. Desde hace más de decenio y medio, la protección marítima es motivo de preocupación para los Estados y para otros actores internacionales, en especial para las Naciones Unidas¹³, la Organización Marítima Internacional (OMI)¹⁴, la Unión Africana¹⁵ y la Unión Europea¹⁶. En respuesta al importante aumento de las amenazas de piratería y robo a mano armada a las que están expuestos los mercantes en el océano Índico occidental y el golfo de Adén, a partir de 2008 se produjo un desarrollo

⁶ Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques (1986), art. 2 (Definiciones) y art. 4, párr. 1. Véase también R. A. Barnes, “Flag States”, en D. Rothwell et al (eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea* (Oxford University Press, 2015), cap. 14.

⁷ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, art. 90.

⁸ R. A. Barnes, “Flag States”.

⁹ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, arts. 5 a 7, 9, 10 y 47.

¹⁰ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, parte II (El mar territorial y zona contigua); y A. Bardin, “Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels”, *Pace International Law Review*, vol. 14, núm. 1 (2002).

¹¹ Véase <https://www.imo.org/es/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>.

¹² Véase Comité Internacional de la Cruz Roja, Base de datos sobre el derecho internacional humanitario consuetudinario, normas 108 (Mercenarios) y 106 (Condiciones para beneficiarse del estatuto de prisionero de guerra).

¹³ Véase <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Default.aspx>.

¹⁴ Véase, por ejemplo, www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html.

¹⁵ Véase, por ejemplo, la Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África (Carta de Lomé) (2016).

¹⁶ Véase, por ejemplo, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32008E0851>.

exponencial del sector de la protección marítima¹⁷. Durante ese período, el secuestro de buques y de tripulaciones a cambio de rescate por parte de piratas tuvo unos efectos negativos graves y continuos en la comunidad marítima¹⁸. Los Estados adoptaron una serie de estrategias para hacer frente a estos desafíos, entre las que figuran operaciones navales de lucha contra la piratería y el despliegue de destacamentos de protección de buques en los barcos que enarbolan su pabellón. Además, algunos Estados de abanderamiento de buques, aunque no todos, comenzaron a permitir la contratación de empresas militares y de seguridad privadas para proteger los buques en zonas con un alto riesgo de piratería y robo a mano armada.

13. A medida que las amenazas para el sector de la marina mercante se extendieron a otros puntos geográficos conflictivos, como el golfo de Guinea, el mar Rojo, el mar Arábigo y el mar de China meridional, los Estados, los propietarios de buques y el sector marítimo en general se centraron cada vez más en el tema de la protección marítima¹⁹. Los Estados diseñaron enfoques colaborativos para hacer frente a la cada vez mayor amenaza de la piratería y a sus efectos, como el Código de conducta relativo a la represión de la piratería y los robos a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén (Código de conducta de Djibouti)²⁰, mientras que los propietarios de buques contrataron cada vez más empresas militares y de seguridad privadas para proteger los buques, el personal y las mercancías. Si bien los reguladores y otros agentes definieron mejores prácticas para la contratación de empresas militares y de seguridad privadas en el mar, no avalaron su uso²¹. Los Estados han abordado el tema en organizaciones internacionales y en foros específicos pertinentes, entre otros, en el marco de iniciativas de múltiples partes interesadas, y han desarrollado políticas nacionales.

14. El Grupo de Trabajo observa que las empresas militares y de seguridad privadas contratadas para proporcionar protección marítima como respuesta a la piratería ofrecen una amplia variedad de servicios físicos, entre los que se incluyen los siguientes: protección armada y no armada para los buques, la tripulación o la mercancía; escolta de mercantes; refuerzo de barcos; mantenimiento y manejo de sistemas de armas; vigilancia de la seguridad de lugares y aguas, bienes o personas; detención de piratas y ladrones armados; formación de tripulaciones en materia de defensa contra los ataques piratas y los robos a mano armada; y auditorías de

¹⁷ Información facilitada por la Presidenta del Grupo de Trabajo sobre el Uso de Empresas Militares y de Seguridad Privadas en la Seguridad Marítima del Foro del Documento de Montreux.

¹⁸ Consulta de expertos.

¹⁹ Véase, por ejemplo, R. Geiss y A. Petrig, *Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden* (Oxford University Press, 2011); C. Liss, *Oceans of Crime: Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh* (Instituto ISEAS-Yusof Ishak, 2011); A. Petrig, "The Use of Force And Firearms by Private Maritime Security Companies Against Suspected Pirates", *The International and Comparative Law Quarterly*, vol. 62, núm. 3, pág. 667 (2013); J. Stockbrugger, "US Strategy and the Rise of Private Maritime Security", *Security Studies*, vol. 30, núm. 4, pág. 578 (2021); C. Liss, *The Privatisation of Maritime Security - Maritime Security in Southeast Asia: Between a Rock and a Hard Place?* (Universidad de Murdoch, 2007), disponible en <https://researchrepository.murdoch.edu.au/id/eprint/23746/>; y L. Affi y otros, "Countering Piracy through Private Security in the Horn of Africa: Prospects and Pitfalls", *Third World Quarterly*, vol. 37, núm. 5, pág. 934.

²⁰ Versión modificada por la Enmienda de Yeda al Código de Conducta de Djibouti de 2017, disponible en <https://dcoc.org/about-us/jeddah-amendment/>.

²¹ Véase, por ejemplo, BIMCO, ICS, IGP&I Clubs, INTERTANKO y OCIMF, *BMP5: Best Management Practices to Determine Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea* (2018).

seguridad²². Ofrecen protección para los buques y para la navegación comercial en general, así como protección *in situ* para las plataformas mar adentro, los puertos y la infraestructura marítima. Aunque el uso de empresas militares y de seguridad privadas podría dar lugar a un tránsito marítimo más seguro, puede tener —y tiene— un coste en términos de derechos humanos, en concreto debido al uso desproporcionado de la fuerza, a violaciones de los derechos a la vida y la libertad y de otros derechos de integridad física, al incumplimiento de las debidas garantías procesales y a violaciones de los derechos laborales²³.

15. No cabe duda de que el despliegue de empresas militares y de seguridad privadas marítimas ha contribuido a una disminución sustancial de los ataques piratas en el Cuerno de África (en concreto en el golfo de Adén, el canal de Guardafui y el mar de Somalia). Sin embargo, a pesar de estos avances positivos, el Grupo de Trabajo es consciente de que la piratería sigue siendo una amenaza. El golfo de Guinea es la región más afectada por los continuos ataques piratas, ya que el 96 % de los secuestros se producen en ella²⁴. De hecho, en junio de 2022, el Consejo de Paz y Seguridad de la Unión Africana reiteró su profunda preocupación por la amenaza que suponen la piratería y los robos a mano armada en el mar producidos en el golfo de Guinea para la protección marítima del continente, ya que afectan en gran medida al sector naviero y a la economía de los Estados ribereños de la región²⁵. Por lo tanto, es muy probable que la demanda de empresas militares y de seguridad privadas en el mar siga aumentando, con todos los riesgos y las repercusiones para los derechos humanos que implica su uso.

16. Actualmente, la prestación de servicios de protección marítima sigue siendo un mercado importante para las empresas militares y de seguridad privadas. En la mayoría de los casos, dichas empresas son contratadas por actores privados con el fin de que presten numerosos servicios de seguridad, entre los que destaca la protección de barcos en el mar. Si bien menos del 30 % de los buques de altura están protegidos exclusivamente por empresas militares y de seguridad privadas, existe una tendencia creciente y preocupante a utilizar modelos de protección marítima híbridos cada vez más complejos en los que se combinan agentes de seguridad públicos y privados para proporcionar protección a los buques²⁶.

17. El Grupo de Trabajo recibió información sobre los cambios producidos en lo relativo al carácter híbrido de las respuestas de protección frente a la piratería, especialmente en los alrededores del golfo de Guinea. Debido al éxito de las operaciones estatales contra la piratería y al despliegue de empresas militares y de seguridad privadas en el mar, se ha reducido la amenaza que representa la piratería en este medio, pero las actividades de bandidaje se han trasladado a las vías navegables interiores²⁷. Esta situación ha hecho que la prestación de servicios de seguridad adquiera formas más complejas y ha dado lugar a la aparición de arreglos contractuales sumamente rentables que implican la privatización de los servicios navales del Estado, como la escolta y la protección del comercio marítimo. La hibridación de los servicios de seguridad es un hecho problemático desde el punto de

²² Información facilitada por la Presidenta del Grupo de Trabajo sobre el Uso de Empresas Militares y de Seguridad Privadas en la Seguridad Marítima del Foro del Documento de Montreux.

²³ Contribución de Human Rights at Sea y consulta de expertos.

²⁴ Véase www.lmalloyds.com/lma/jointwar y One Earth Future, “The State of Maritime Piracy: 2020” (2020), disponible en www.stableseas.org/post/state-of-maritime-piracy-2020.

²⁵ Véase <https://peaceau.org/en/article/communique-of-the-1090th-meeting-of-the-psc-held-on-28-june-2022-on-maritime-piracy-in-the-gulf-of-guinea>.

²⁶ Véase www.montreuxdocument.org/media/pdf/reference_document.pdf; la consulta de expertos; y la información facilitada por la Presidenta del Grupo de Trabajo sobre el Uso de Empresas Militares y de Seguridad Privadas en la Seguridad Marítima.

²⁷ Consulta de expertos.

vista de los derechos humanos debido a las dificultades para garantizar una supervisión y una rendición de cuentas efectivas cuando se producen violaciones de estos. El Grupo de Trabajo ya había destacado anteriormente su inquietud por la creciente hibridación de la seguridad en el contexto de la explotación de los recursos naturales²⁸.

18. Más allá de la piratería, preocupa el uso de barcos para el tráfico de personas, la migración irregular, el tráfico de drogas y el tráfico de fauna y flora silvestres y sus productos. En relación con algunas de estas actividades, el uso de empresas militares y de seguridad privadas puede plantear problemas. Por ejemplo, el Grupo de Trabajo recibió información de que los polizones a bordo de buques a veces son detenidos en condiciones tan precarias que ponen en peligro su vida²⁹.

19. Es muy poco frecuente que las empresas militares y de seguridad privadas presten servicios militares en el contexto marítimo. Además, el Grupo de Trabajo no recibió ninguna información que indicara que las empresas militares y de seguridad privadas que actualmente operan en el mar estuvieran participando en una guerra naval.

20. El seguimiento de las actividades llevadas a cabo por empresas militares y de seguridad privadas en el mar plantea retos específicos. Estas empresas suelen operar lejos del control o la ejecución del Estado. Además, es preocupante que los Estados de abanderamiento no dispongan de una regulación específica ni efectiva de las operaciones llevadas a cabo por empresas militares y de seguridad privadas a bordo de buques en zonas con un alto riesgo de piratería y robo a mano armada. Asimismo, existe un desconocimiento de la normativa vigente por parte del sector naviero, de las empresas militares y de seguridad privadas y de su personal, así como entre las autoridades portuarias y costeras.

21. El Grupo de Trabajo recibió información limitada que indicaba la participación de mercenarios o de actores relacionados con los mercenarios en el transporte ilícito de armas, materiales y personal por mar como medio para eludir los embargos de armas. Por ejemplo, en 2021 el Grupo de Expertos sobre Libia detalló las actividades del llamado “Proyecto Opus”, una operación ilícita en la que estaban implicados individuos de múltiples Estados que planeaban, entre otras acciones, interceptaciones marítimas armadas³⁰. Aunque el plan propuesto finalmente fracasó, implicaba la creación y el despliegue de una fuerza de ataque marítima con lanchas rápidas y helicópteros de ataque cuyo fin era abordar y registrar mercantes. El Grupo de Expertos llegó a la conclusión de que varias personas concretas estaban incumpliendo el embargo de armas previsto en el párrafo 9 de la resolución 1970 (2011) del Consejo de Seguridad al suministrar embarcaciones que se ajustaban a la definición de “equipo militar”. Dicha resolución incluye explícitamente la prohibición de suministrar personal mercenario armado³¹.

22. Además, el Grupo de Trabajo recibió información que sugiere que podrían existir vínculos con la trata de personas debido al traslado por vía marítima de reclutas mercenarios coaccionados desde determinados países. La opacidad en torno al uso de buques de altura para respaldar actividades relacionadas con los mercenarios no es sorprendente, y la falta de transparencia general en lo relativo a las actividades de los mercenarios es una cuestión que el Grupo de Trabajo ya había señalado como preocupante en los informes centrados más ampliamente en el mercenarismo³². Sin

²⁸ Véase A/HRC/42/42, párr. 25.

²⁹ Consulta de expertos.

³⁰ Véase S/2021/229, párrs. 86 a 89 y anexo 76. Véase también, por ejemplo, <https://www.nytimes.com/2020/05/25/world/middleeast/libya-mercenaries-arms-embargo.html>.

³¹ *Ibid.*, párrs. 45 a 47.

³² Véase, por ejemplo, A/75/259.

embargo, no hay duda de que es necesario seguir recopilando datos e investigando sobre este ámbito.

A. Factores que impulsan el uso de empresas militares y de seguridad privadas en el contexto marítimo

23. Las causas globales de las actividades de piratería que llevan a la contratación de empresas militares y de seguridad privadas son diversas y complejas y no se han abordado correctamente³³. Entre ellas se encuentran la pobreza y unas condiciones socioeconómicas deficientes, ya que en las comunidades costeras existe un elevado nivel de desempleo, especialmente entre los jóvenes y la gente de mar. Las comunidades económicamente marginadas son especialmente susceptibles a dedicarse a la piratería. El agotamiento de las poblaciones de peces debido a la contaminación y a la pesca ilegal es también una de las causas fundamentales de la delincuencia marítima entre las comunidades afectadas. Además, la deficiencia de los sistemas de gobernanza y de las instituciones, las amenazas a la seguridad, las deficiencias jurídicas y jurisdiccionales y la corrupción (tanto local como regional) son elementos que hacen posible la piratería. En algunos casos, la explotación de recursos naturales, como por ejemplo el petróleo, lleva a las comunidades a la delincuencia marítima, en concreto mediante ataques a petroleros y oleoductos para alimentar refinerías ilegales³⁴. Las fluctuaciones de estas causas fundamentales pueden crear focos de preocupación de carácter más o menos permanente³⁵.

24. El Grupo de Trabajo observó que la delincuencia marítima es especialmente oportunista y que puede verse influida por múltiples factores imprevisibles, como por ejemplo los siguientes: las condiciones meteorológicas y climáticas; los vínculos con redes delictivas transnacionales y la resiliencia y creatividad de dichas redes; y el éxito de las labores en curso centradas en la cooperación regional e internacional para frenar o eliminar la delincuencia marítima³⁶. Se notificaron al Grupo de Trabajo delitos como la trata de personas, el narcotráfico, el tráfico de armas y el transporte de residuos ilícitos y de mercancías falsificadas como problemas específicos que suscitan preocupación en materia de seguridad en el contexto marítimo.

25. Las guerras interestatales, las controversias militarizadas y el terrorismo son otros de los factores que impulsan los problemas de seguridad en el mar. La violencia derivada de los conflictos armados, tanto terrestres como navales, puede extenderse al contexto marítimo civil³⁷. Las guerras marítimas hacen que las plataformas petrolíferas y los cables y oleoductos submarinos sean objetivos potencialmente vulnerables que requieren una protección adicional.

³³ Parlamento Europeo, *Piracy and armed robbery off the coast of Africa: EU and global impact* (Bruselas, 2019), disponible en [www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2019/635590/EPRS_IDA\(2019\)635590_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2019/635590/EPRS_IDA(2019)635590_EN.pdf).

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Información facilitada por la Presidenta del Grupo de Trabajo sobre el Uso de Empresas Militares y de Seguridad Privadas en la Seguridad Marítima del Foro del Documento de Montreux.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ *Ibid.*

B. Funciones, categorías y actividades de las empresas militares y de seguridad privadas en el mar, incluidos los principales actores implicados

26. En la prestación de servicios de seguridad en el mar pueden intervenir múltiples actores. Aunque el presente informe se centra en los servicios prestados por empresas militares y de seguridad privadas, en vista de la tendencia cambiante y preocupante a la hibridación de los servicios de seguridad, resulta útil precisar cuáles son los demás proveedores de protección marítima relevantes que pueden operar junto al personal de seguridad privado. En un momento concreto, en distintas regiones se emplean modelos de seguridad diferentes. Por ejemplo, no todos los Estados de abanderamiento permiten utilizar empresas militares y de seguridad privadas y personal privado de protección armada. También es importante determinar quién ejerce la autoridad a bordo de un buque, en concreto en relación con el uso de la fuerza y el arresto y la detención.

Empresas militares y de seguridad privadas

27. Para el Grupo de Trabajo, la categoría de proveedores de protección a bordo de buques más relevante es la de las empresas militares y de seguridad privadas contratadas directamente por los propietarios de los buques. Cuando la protección estatal es limitada o inexistente, es posible que las empresas militares y de seguridad privadas sean la única forma de protección disponible para los buques. Al igual que sucede con la prestación de protección en tierra, las empresas militares y de seguridad privadas contratan personal para su despliegue, en este caso a bordo de buques, al que se denomina “personal privado de protección armada”. En este escenario, es el capitán del barco quien ejerce la autoridad sobre el uso de la fuerza³⁸, excepto en situaciones de legítima defensa en las que el personal privado de protección armada puede ejercer la fuerza razonable y necesaria para impedir una posible amenaza, siempre como último recurso³⁹. Esto únicamente será posible cuando se considere de manera razonable y honesta que existe una amenaza inminente para su vida o para la de otras personas, concretamente un riesgo de muerte, de lesiones corporales graves o de secuestro⁴⁰. Como norma general, el personal de seguridad privado no tiene autoridad para detener o arrestar a sospechosos. No obstante, parece que, cuando una o varias personas representan una amenaza para la tripulación del buque, se entiende que tienen autoridad para detenerlas⁴¹. También pueden detener a personas con el fin de que se les preste asistencia médica.

Otros agentes de protección marítima

28. En determinadas circunstancias, es posible que personal militar uniformado embarque a bordo de un buque privado para fines de protección, lo que se conoce como “destacamento de protección de buques”. Por lo general, el responsable de la autorización y del despliegue es el Estado de abanderamiento del buque. En algunos casos, sin embargo, puede que el despliegue se realice de acuerdo con un memorando de entendimiento con otro Estado. Por ejemplo, los buques utilizados por el Programa

³⁸ Véase el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, disponible en [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2c-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2c-1974.aspx).

³⁹ Véase “The 100 Series Rules: An International Model Set of Maritime Rules for the Use of Force” (2012), disponible en <https://maritime-executive.com/article/the-100-series-rules-for-the-use-of-force>.

⁴⁰ Véase www.sguardian.com/wp-content/uploads/2017/03/COLUMBIA-SHIPMANAGEMENT-CAPE-BASTIA-MULTIPLE-TRANSITS-GUARDCON-.pdf.

⁴¹ Contribución al Grupo de Trabajo.

Mundial de Alimentos suelen operar con este tipo de protección, como en el caso del destacamento proporcionado por la Fuerza Naval de la Unión Europea Somalia - Operación Atalanta⁴². De requerirse una respuesta de protección, la máxima autoridad militar a bordo del buque es el jefe de equipo del destacamento, también en relación con el uso de la fuerza. Por lo general, el destacamento solo puede utilizar la fuerza para fines exclusivos de legítima defensa, si bien es posible que el Estado de abanderamiento le permita detener a personas.

29. A las fuerzas armadas de un Estado que prestan servicios de escolta a buques en su zona económica exclusiva o en las aguas territoriales de varios Estados en zonas de alto riesgo se les denomina “buques de escolta de protección”. Estos buques también pueden desplegarse a través de contratos de participación público-privada. Los buques de escolta de protección pueden utilizarse en zonas de anclaje seguras y en otras zonas marítimas seguras designadas. A menudo es el personal uniformado del Estado ribereño correspondiente quien proporciona la escolta, pero también puede haber personal de empresas militares y de seguridad privadas a bordo del buque. En cuanto a la autoridad a bordo del buque, en este caso el comando y el control operacionales los ejerce el mando naval del Estado, respetando las reglas de intervención de ese Estado. Se ha informado de que, en un caso, el mando naval tiene autoridad para arrestar y detener a sospechosos. El contrato estándar de 2022 de la asociación industrial BIMCO para los buques de escolta de protección, titulado SEV-GUARDCON, descarta explícitamente la responsabilidad de los propietarios de buques y de los contratistas en relación con el arresto y la detención, afirmando que ninguno de ellos es responsable de las acciones emprendidas por el personal de seguridad del buque de escolta de protección contra cualquier persona no autorizada que se encuentre a bordo del buque cliente o que intente subir a él, lo que incluye su arresto o detención⁴³.

30. Por último, la protección de los buques también puede ser proporcionada por personal armado de un Estado ribereño, generalmente perteneciente a las fuerzas del orden público, sobre la base de acuerdos específicos entre los propietarios de buques y el Estado ribereño. Este tipo de acuerdos no están específicamente respaldados por el Estado de abanderamiento. En este caso, quien ejerce la autoridad es el jefe de equipo asignado, que debe seguir las reglas de intervención del Estado ribereño. Aunque no está claro si dicho personal tiene autoridad para arrestar y detener a sospechosos, dada su pertenencia a las fuerzas del orden del Estado ribereño, se deduce que sí⁴⁴.

IV. Regular el papel y la participación de las empresas militares y de seguridad privadas en el sector marítimo

A. Marcos jurídicos y reguladores aplicables

31. La regulación del uso de empresas militares y de seguridad privadas en el mar está fragmentada y comprende una serie de normas jurídicas internacionales, orientaciones y políticas internacionales, leyes y políticas de los Estados de abanderamiento, ribereños y del puerto, mejores prácticas del sector y prácticas

⁴² Contribución al Grupo de Trabajo.

⁴³ Véase www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/sev-guardcon#.

⁴⁴ Contribución al Grupo de Trabajo.

institucionales aplicables que, más que regir, orientan el uso de la protección marítima contratada⁴⁵.

32. En cuanto a las fuentes jurídicas internacionales, en la mayoría de las situaciones se aplican las normas convencionales o consuetudinarias del derecho internacional, lo que incluye el derecho internacional de los derechos humanos, el derecho del mar y el derecho penal internacional. En el caso de que empresas militares y de seguridad privadas participen en una guerra naval, el derecho internacional humanitario será una fuente jurídica adicional relevante.

33. Las referencias realizadas en el Documento de Montreux sobre las obligaciones jurídicas internacionales pertinentes y las buenas prácticas de los Estados en lo que respecta a las operaciones de las empresas militares y de seguridad privadas durante los conflictos armados (Documento de Montreux) abarcan las guerras navales⁴⁶. Por lo tanto, los marcos jurídicos recogidos en el Documento de Montreux también se aplican a las operaciones llevadas a cabo por empresas militares y de seguridad privadas en el contexto marítimo en situaciones de conflicto armado. El documento de referencia elaborado por la Presidencia del Grupo de Trabajo Marítimo del Foro del Documento de Montreux tiene por objeto ayudar a los Estados y a otras partes interesadas a interpretar los términos y los conceptos utilizados en el Documento de Montreux con respecto a las especificidades del contexto marítimo⁴⁷.

34. Además, tal como se ha destacado anteriormente, los regímenes jurídicos nacionales, especialmente los de los Estados de abanderamiento y ribereños, desempeñan un papel importante en relación con el uso de la fuerza y el arresto y la detención. Dada la creciente hibridación del sector de la protección marítima, los memorandos de entendimiento entre Estados también desempeñan un papel cada vez más importante. El Grupo de Trabajo recibió información de que algunos de los Estados que permiten la contratación de empresas militares y de seguridad privadas en el mar controlan y supervisan esta práctica a través de legislación y políticas. Esta legislación y estas políticas incluyen los siguientes elementos: definición de las zonas marítimas de alto riesgo; autorización para la contratación de personal de protección privado, entre otros medios, a través de cartas de no objeción; mecanismos de autorización o declaratorios para la contratación de empresas militares y de seguridad privadas; normas sobre el uso de la fuerza; y regulación de las armas de fuego, lo que incluye las armerías flotantes y el control de las exportaciones.

35. Sin embargo, en muchos casos la regulación nacional del uso de empresas militares y de seguridad privadas en el mar es deficiente o inexistente, en particular en lo que respecta al uso de la fuerza y a la investigación y formación del personal. Por ejemplo, desde 2011 la OMI ha tratado de recopilar información de los Estados del puerto y de los Estados ribereños de manera sistemática sobre la legislación, las políticas y los procedimientos nacionales relativos al despliegue de personal de protección marítima privado y al uso y almacenamiento de armas⁴⁸. Esta labor ha tenido un éxito limitado. Además, el Grupo de Trabajo observa que faltan mecanismos de ejecución, especialmente en lo relativo a las violaciones de los derechos humanos en el mar.

⁴⁵ Información facilitada por la Presidenta del Grupo de Trabajo sobre el Uso de Empresas Militares y de Seguridad Privadas en la Seguridad Marítima del Foro del Documento de Montreux.

⁴⁶ Véase <https://www.montreuxdocument.org/es/>.

⁴⁷ Véase www.montreuxdocument.org/es/news/referencedocument.html.

⁴⁸ Véase la circular MSC-FAL.1/Circ.2 de la OMI, “Cuestionario sobre información relativa a las prescripciones de los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el personal privado de protección armada a bordo de los buques” (2011).

36. El Grupo de Trabajo informa con gran inquietud sobre la aparición de una forma insidiosa de elección del foro más conveniente u oportunismo⁴⁹. El sector naviero, en su empeño por reducir los costes de protección al evitar la supervisión, el seguimiento y la aplicación de las normas aplicables a la protección privada, opta cada vez más por operar desde Estados de abanderamiento con una regulación deficiente, una supervisión inadecuada y una falta de capacidad de ejecución. Esta situación se ve agravada por la falta de cooperación entre los Estados de abanderamiento reguladores y los Estados ribereños y del puerto en los que realmente operan muchos equipos militares y de protección privados.

37. Existe una gran diversidad de normas adicionales con distintos niveles de utilidad que podrían resultar aplicables, entre otras, normas internacionales, normas de múltiples partes interesadas, normas de gestión y normas sectoriales. A continuación se presentan algunas de ellas.

38. En los últimos años, la OMI ha emitido numerosas circulares en las que aborda el uso de empresas militares y de seguridad privadas en el mar, si bien señala que sus Estados miembros adoptan “diversas posiciones” en lo relativo a esta práctica⁵⁰. Además, la OMI reconoce que su propia posición sobre la contratación de personal de protección privado ha “evolucionado” a lo largo de los años. En un primer momento, desaconsejó firmemente llevar y utilizar armas de fuego con fines de protección personal o de protección de un buque⁵¹. Cuando la piratería empezó a representar un desafío serio para la protección marítima, la OMI cambió su posición a “los Estados de abanderamiento deberían desaconsejar vivamente la posesión y el uso de armas de fuego por los miembros de la tripulación para la protección personal o para la protección de un buque”⁵². Esta última disposición se revocó en 2015, y la posición actual de la OMI es que “el despliegue de personal de seguridad armada a bordo está pasando a ser una práctica aceptada del sector y de los Estados de abanderamiento en ciertas circunstancias”⁵³. Si bien la OMI mantiene una posición neutral en lo relativo al uso de personal de protección privado, ha publicado numerosas circulares en las que ofrece orientación sobre esta práctica y en las que aborda en concreto el uso de la fuerza y de armas de fuego⁵⁴. Además, apoyó la elaboración de la norma de gestión de la seguridad ISO/PAS 28007-1:2015 (anteriormente ISO/PAS 28007:2012) relativa a las empresas militares y de seguridad privadas en el contexto marítimo. La Asociación del Código de Conducta Internacional reconoce la certificación con arreglo a la norma ISO 28007 como una de las formas en que sus empresas miembros pueden demostrar que sus políticas y procedimientos se ajustan parcialmente al Código de Conducta Internacional para Proveedores de Servicios de Seguridad Privada⁵⁵. Para obtener la certificación completa de la Asociación, que no está exenta de limitaciones en tanto que mecanismo regulador, las empresas miembros deben aportar documentación adicional sobre gobernanza y derechos humanos⁵⁶.

⁴⁹ Consulta de expertos.

⁵⁰ Véanse, por ejemplo, las circulares MSC.1/Circ.1143, MSC.1/Circ.1406/Rev.2 y MSC.1/Circ.1408 de la OMI y www.imo.org/es/OurWork/Security/Pages/Private-Armed-Security.aspx.

⁵¹ Véase la circular MSC/Circ.623 de la OMI, anexo, párr. 40 (18 de junio de 1993).

⁵² Véase la circular MSC.1/Circ.1333 de la OMI, anexo, párr. 5 (26 de junio de 2009), actualizada y revocada en junio de 2015 por la circular MSC.1-Circ.1333-Rev.1.

⁵³ Véase www.imo.org/es/OurWork/Security/Pages/Private-Armed-Security.aspx.

⁵⁴ Véanse las circulares MSC.1/Circ.1443, MSC.1/Circ.1408, MSC.1/Circ.1406/Rev.3, MSC.1/Circ.1405/Rev.2 y MSC-FAL.1/Circ.2 de la OMI.

⁵⁵ Véase <https://icoca.ch/what-we-do/certification/> y https://www.icoca.ch/en/the_icoc.

⁵⁶ Para más información sobre la Asociación del Código de Conducta Internacional y sobre la certificación de las empresas militares y de seguridad privadas, véase S. MacLeod, “Private Security Companies and Shared Responsibility: The Turn to Multistakeholder Standard-Setting

39. En los últimos tiempos, uno de los focos de atención del trabajo llevado a cabo por el Foro del Documento de Montreux ha sido la aplicación de dicho Documento al contexto marítimo. Su Grupo de Trabajo sobre el Uso de Empresas Militares y de Seguridad Privadas en la Seguridad Marítima (el Grupo de Trabajo Marítimo) ha examinado las obligaciones que incumben a los tres tipos de Estados descritos en el Documento de Montreux: los Estados contratantes (países que contratan empresas militares y de seguridad privadas); los Estados territoriales (países en cuyo territorio operan empresas militares y de seguridad privadas); y los Estados de origen (países en los que tienen su sede empresas militares y de seguridad privadas). En un documento de referencia publicado por el Grupo de Trabajo Marítimo en 2021, este interpreta las obligaciones en vigor que deben cumplir estos tres tipos de Estados y propone buenas prácticas para aplicar esas obligaciones en el mar⁵⁷. En él se llega a la conclusión de que, en el contexto marítimo, los Estados de origen pueden ser Estados de abanderamiento, Estados ribereños o Estados del puerto y que, por lo general, es prerrogativa de los Estados de abanderamiento, en función de las leyes nacionales aplicables y en consonancia con el derecho internacional, decidir si permiten el uso de empresas militares y de seguridad privadas a bordo de sus buques. En el documento de referencia se recomienda regular las actividades de las empresas militares y de seguridad privadas en el mar de una manera más sólida y eficaz. En concreto, se señala que los Estados deben adoptar las siguientes medidas: definir claramente qué servicios pueden o no contratarse a empresas militares y de seguridad privadas; establecer mecanismos, procedimientos y criterios para la autorización de los servicios militares y de seguridad privados y para la emisión de licencias para estos; elaborar normas de conducta lícita; y definir requisitos para un seguimiento, una supervisión y una rendición de cuentas efectivos.

40. También existen otras normas de múltiples partes interesadas que proporcionan diferentes niveles de orientación. Algunas de ellas ofrecen orientación básica sobre el uso de empresas militares y de seguridad privadas en el mar, pero carecen de especificidad. Por ejemplo, las mejores prácticas de gestión proporcionan orientación geográfica específica, como en el caso de las mejores prácticas de gestión para reforzar la protección marítima de los buques y la gente de mar que operan frente a la costa de África Occidental, especialmente en el golfo de Guinea, pero no incluyen ninguna referencia a los derechos humanos ni a normas sobre el uso de la fuerza⁵⁸. Las orientaciones del Oil Companies International Marine Forum sobre la contratación de empresas de protección marítima privadas son más detalladas e incluyen buenas prácticas que tener en cuenta a la hora de contratar empresas militares y de seguridad privadas en el mar. Por ejemplo, se facilita orientación sobre la documentación que debe aportar la empresa militar y de seguridad privada para acreditar sus procedimientos en lo relativo a cómo y cuándo se puede utilizar la fuerza, así como los procedimientos para la gestión de las armas. Además, las orientaciones del Oil Companies International Marine Forum instan a las compañías petroleras que contraten seguridad privada para un buque a que se cercioren de que la empresa militar y de seguridad privada entiende las repercusiones potenciales y reales para los derechos humanos y cuenta con un proceso para comunicar de manera

and Monitoring through Self-Regulation-‘Plus’”, *Netherlands International Law Review*, vol. 62, núm. 1, pág. 119 (2015); y S. MacLeod y R. DeWinter-Schmitt, “Certifying Private Security Companies: Effectively Ensuring the Corporate Responsibility to Respect Human Rights?”, *Business and Human Rights Journal*, vol. 4, núm. 1, pág. 55 (2019).

⁵⁷ Información facilitada por la Presidenta del Grupo de Trabajo sobre el Uso de Empresas Militares y de Seguridad Privadas en la Seguridad Marítima del Foro del Documento de Montreux.

⁵⁸ Véase www.ics-shipping.org/publication/best-management-practices-to-deter-piracy-and-enhance-maritime-security-in-the-red-sea-gulf-of-aden-indian-ocean-and-arabian-sea/.

efectiva los procedimientos de reclamación⁵⁹. Aunque son más detalladas que otras orientaciones, siguen sin ser lo suficientemente específicas.

B. Funciones, responsabilidades, retos, vacíos jurídicos y solapamiento de jurisdicciones con que se encuentran los Estados de origen, de abanderamiento y ribereños en relación con las actividades de protección marítima

41. Uno de los problemas específicos del contexto marítimo es la existencia de múltiples jurisdicciones que se solapan entre sí. Dependiendo de la zona marítima en la que opere la empresa militar y de seguridad privada, es posible que haya un gran número de jurisdicciones diferentes que resulten aplicables. Los solapamientos y los conflictos jurisdiccionales se producen debido a las normas jurisdiccionales contenidas en el derecho del mar, y también como resultado de las especificidades derivadas del derecho marítimo. Los conflictos de jurisdicción positivos suelen ser más frecuentes que los negativos⁶⁰.

42. Además de los desafíos jurisdiccionales, las deficiencias de la solución jurídica prevista para las operaciones de lucha contra la piratería o para las actividades de protección marítima conexas también plantean problemas. Por ejemplo, al prestar servicios de seguridad al sector naviero, el personal de protección privado puede detener a presuntos piratas o ladrones armados.

V. Repercusiones para los derechos humanos y el derecho internacional humanitario

43. El Grupo de Trabajo recibió información sobre una serie de formas preocupantes de violaciones de los derechos humanos y de repercusiones para estos derechos en el marco de la prestación de servicios de seguridad privados en el mar. El contexto marítimo presenta ciertas especificidades en materia de derechos humanos que afectan a la gente de mar y al personal de las empresas militares y de seguridad privadas. Además, la ausencia de mecanismos de seguimiento y supervisión efectivos y las lagunas normativas contribuyen a dificultar considerablemente la rendición de cuentas respecto de las violaciones de los derechos humanos cometidas por empresas militares y de seguridad privadas y por agentes relacionados con los mercenarios en el sector marítimo.

44. Las empresas militares y de seguridad privadas contribuyen a las violaciones de los derechos humanos de diversas maneras, entre las que se incluyen las siguientes: aumento de la violencia en el mar y proliferación de armas; uso desproporcionado de la fuerza; violaciones de los derechos a la vida, a la libertad, a un juicio justo y a no ser torturado, entre otros; y violaciones de los derechos laborales. El Grupo de Trabajo ha recibido información que indica que a menudo la gente de mar sufre abusos por parte del personal de algunas empresas militares y de seguridad privadas marítimas, así como por parte de actores relacionados con los mercenarios. También se recibieron informes sobre la implicación de empresas militares y de seguridad privadas en la trata de personas y en otras formas de explotación, como el trabajo en régimen de

⁵⁹ Véase <https://www.ocimf.org/publications/information-papers/guidance-for-the-employment-of-private-maritime-security-companies>, párrafos 6.2.2 y 6.3.3.

⁶⁰ Información facilitada por la Presidenta del Grupo de Trabajo sobre el Uso de Empresas Militares y de Seguridad Privadas en la Seguridad Marítima del Foro del Documento de Montreux.

servidumbre⁶¹. La gente de mar suelen ser trabajadores migrantes, por lo que se encuentran en una situación particularmente vulnerable en lo relativo a las violaciones de derechos. Además, en muchas ocasiones son potencialmente vulnerables a las violaciones de los derechos humanos debido a que en el contexto marítimo existen múltiples formas de discriminación por motivos de género y raciales relacionadas entre sí⁶².

A. Uso de la fuerza y de las armas, incluidas las armerías flotantes

45. La mera presencia de personal de seguridad privado armado a bordo de mercantes puede provocar una escalada de violencia en el mar, sobre todo si no existe una regulación eficaz y vinculante en lo relativo a las normas sobre el uso de la fuerza. El Grupo de Trabajo observa que el uso desproporcionado o innecesario de la fuerza es un fenómeno frecuente en el contexto marítimo sin que se rindan cuentas ni se ofrezca reparación.

46. También existen problemas relacionados con la posesión y el almacenamiento de armas. Un fenómeno específico importante relacionado con la proliferación de armas en el mar es la aparición de las llamadas “armerías flotantes”. Debido al complejo entramado de requisitos jurídicos existente en lo relativo al transporte y la posesión de armas, en un intento por eludir las normativas de los Estados ribereños, algunas empresas militares y de seguridad privadas recurren al almacenamiento de armas de fuego y al alojamiento de personal en aguas internacionales en espacios que constituyen armerías flotantes⁶³. Mediante esta técnica, su personal puede embarcar en el buque cliente sin armas y obtenerlas más tarde una vez que los buques se encuentran fuera de las aguas territoriales. Este fenómeno suscita una gran preocupación, especialmente en lo que respecta al desvío de armas, ya que estas armerías flotantes operan en una zona de incertidumbre jurídica debido a que no hay ninguna normativa internacional o nacional clara que regule su funcionamiento, su gestión y su uso. Sin embargo, los Estados de abanderamiento suelen ser reacios a realizar un seguimiento de los buques empleados como armerías flotantes. Se ha sugerido que, si los Estados siguieran las orientaciones de la OMI, las armerías en tierra controladas por el Estado serían una mejor opción, ya que conllevarían menos riesgos que las armerías flotantes no reguladas y potencialmente deficientes⁶⁴.

47. Un ejemplo preocupante notificado al Grupo de Trabajo pone de manifiesto la vulnerabilidad de las armerías flotantes. En este caso, un contratista de seguridad privada armado descontento tomó el control de un barco y exigió el pago inmediato de un salario pendiente a cambio de devolver el control del barco a su capitán. Finalmente se logró desarmarle y se le obligó a desembarcar del buque. A continuación fue llevado a una armería flotante a la espera de su traslado a tierra, donde forzó un armario de armas y se hizo con varias de ellas. Posteriormente secuestró un segundo barco y siguió reclamando el salario que se le debía mientras amenazaba con arrojar armas y equipos al mar. Todos estos sucesos se retransmitieron en directo a través de los medios sociales y se hizo eco de ellos en los portales de noticias. A modo de respuesta, el Estado de abanderamiento solicitó sin éxito el apoyo de las operaciones navales activas en la región y de la sección de protección marítima de la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL). Finalmente, el individuo fue desarmado y trasladado a su Estado de origen, donde fue acusado de piratería. Este ejemplo suscita una gran inquietud debido a la insuficiente calidad de

⁶¹ Consulta de expertos.

⁶² Consulta de expertos. Véase también [A/74/244](#).

⁶³ Véase “Small Arms Survey 2015: Weapons and the World”, disponible en www.smallarmssurvey.org/resource/small-arms-survey-2015-weapons-and-world, capítulo 8.

⁶⁴ *Ibid.*

la protección suministrada en el marco de las armerías flotantes. Además, plantea múltiples y preocupantes dudas en relación con el cumplimiento de las normas laborales en el mar por parte de las empresas militares y de seguridad privadas, especialmente en lo que respecta a la remuneración.

B. Derechos laborales

48. El contexto marítimo presenta ciertas especificidades relacionadas con el incumplimiento de las normas laborales. Por ejemplo, en lo que a las violaciones de los derechos laborales se refiere, las operaciones marítimas de las empresas militares y de seguridad privadas suponen una amenaza única para los derechos humanos y para la salud y la seguridad de los empleados y de terceros, entre otros motivos, debido a aspectos físicos, ergonómicos, psicológicos y sociales⁶⁵. Además, el contexto marítimo se caracteriza por provocar altos niveles de estrés y fatiga entre la gente de mar y el personal de seguridad privado, lo que da lugar a niveles igualmente elevados de accidentes, lesiones y enfermedades laborales. Los trabajadores migrantes en el mar son especialmente vulnerables a distintas formas de explotación, entre las que se incluye el trabajo en régimen de servidumbre. Estos marinos suelen ser contratados en países de renta baja y reciben una formación mínima⁶⁶.

49. Las normas laborales y las condiciones de trabajo del propio personal de seguridad privado son especialmente preocupantes, lo que también se debe al ambiente de gran tensión existente en el mar. Las ya de por sí estresantes condiciones de trabajo del personal de protección marítima empeoraron durante la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19). En un ejemplo comunicado al Grupo de Trabajo, una persona enviada por una empresa de protección marítima a una operación de lucha contra la piratería presuntamente mató a un compañero y posteriormente se suicidó⁶⁷.

50. Otro de los ejemplos proporcionados al Grupo de Trabajo pone de relieve una serie de violaciones de los derechos humanos cometidas en el contexto del supuesto abandono del personal de seguridad privado por parte de su empleador y de los propietarios del buque en cuestión. En otro caso, al parecer 173 guardias de seguridad quedaron abandonados en el mar hasta que fueron rescatados por el sector de la seguridad⁶⁸. La escasez de denuncias, que a menudo se debe a las preocupaciones del personal respecto a sus permisos de trabajo o a la incapacidad de los denunciantes para informar de las irregularidades mientras están en el mar, hace que no se disponga de cifras exactas. Incluso cuando los Estados se proponen realizar un seguimiento de las operaciones de seguridad privadas, la capacidad para supervisar las condiciones de trabajo se reduce sustancialmente en el mar.

C. Derecho a la vida

51. El Grupo de Trabajo también recibió información de que, al parecer, en los últimos años varias personas implicadas en la piratería han sido asesinadas en el mar, en algunos casos por personal de seguridad privado, violándose de este modo el derecho a la vida y el derecho a las debidas garantías procesales. No se dispone de cifras exactas sobre el número de piratas supuestamente asesinados, y tampoco se han

⁶⁵ Información facilitada por la Presidenta del Grupo de Trabajo sobre el Uso de Empresas Militares y de Seguridad Privadas en la Seguridad Marítima del Foro del Documento de Montreux.

⁶⁶ Consulta de expertos.

⁶⁷ Consulta de expertos.

⁶⁸ Consulta de expertos.

recuperado los cuerpos de los fallecidos. Se hizo hincapié en que no existe ningún incentivo para que los responsables de los buques o los proveedores de seguridad denuncien los ataques piratas, ni tampoco para aumentar los niveles de alarma a través de dicha denuncia. Aunque en teoría denunciar los ataques piratas podría reportarles más trabajo, también supondría un escrutinio no deseado de las operaciones llevadas a cabo por empresas militares y de seguridad privadas en el contexto marítimo⁶⁹.

D. Tortura y otros tratos crueles, inhumanos o degradantes

52. Otro aspecto preocupante son las denuncias de tortura y tratos inhumanos y degradantes perpetrados por personal militar y de seguridad privado. Entre los ejemplos proporcionados al Grupo de Trabajo se encuentran casos de marinos atados a sillas, al techo de entrepuente y a camas por personal de seguridad privado y sometidos a abusos que en algunas ocasiones parecen alcanzar el grado de tortura. Otros ejemplos incluyen detalles de la tortura psicológica infligida a la gente de mar por parte del personal de seguridad privado. En muchos casos, se les negó el acceso a la comida y se les retuvo en unas condiciones de detención deficientes.

E. Privación de libertad

53. Las violaciones relacionadas con la privación de libertad son un elemento común en el contexto marítimo, en particular los problemas relacionados con las condiciones de detención. Por ejemplo, el Grupo de Trabajo recibió información de que a los polizones a veces se les priva de libertad en condiciones que ponen en peligro su vida⁷⁰. La autoridad jurídica para arrestar y detener depende del modelo de protección utilizado —por ejemplo, los modelos público-privados híbridos antes mencionados— y del Estado de abanderamiento correspondiente. Si bien en algunas circunstancias el capitán del barco tiene poderes policiales, en otras no está autorizado a arrestar o detener. En el contexto marítimo, el arresto y la detención de una o varias personas tienen implicaciones específicas, ya que podrían tardarse semanas en llegar a las autoridades competentes. Por lo tanto, las condiciones de detención en el mar son una cuestión importante en materia de derechos humanos.

F. Otros ejemplos de violaciones de los derechos humanos

54. El Grupo de Trabajo también recibió información sobre la violación de otros derechos humanos en el contexto de la prestación de protección marítima privada. Se han notificado efectos en los derechos humanos por motivos de género y raciales, como por ejemplo casos de violencia sexual y de género. Además, hay casos en los que se niega el acceso a una alimentación adecuada, y las condiciones generales de los detenidos suelen ser deficientes.

G. Mecanismos de rendición de cuentas y supervisión

55. Debido a que las violaciones de los derechos humanos cometidas por empresas militares y de seguridad privadas en el mar suelen producirse muy lejos de la ejecución o el control del Estado, y también debido a los conflictos de jurisdicción existentes, la rendición de cuentas respecto de dichas violaciones es un elemento

⁶⁹ Consulta de expertos.

⁷⁰ Información facilitada por la Presidenta del Grupo de Trabajo sobre el Uso de Empresas Militares y de Seguridad Privadas en la Seguridad Marítima del Foro del Documento de Montreux.

especialmente difícil de imponer. En muchos casos, la difícil naturaleza del entorno marítimo hace que los abusos no se denuncien o no se hagan valer o que no se ofrezca reparación para ellos⁷¹. La importante falta de transparencia observada es sumamente problemática. Por ejemplo, resulta extremadamente difícil encontrar pruebas de abusos o testigos de estos debido al elevado nivel de aislamiento existente en el mar. Asimismo, existe una ausencia de sociedad civil y medios de comunicación que no se observa en tierra firme, por lo que las vías independientes de seguimiento y supervisión son sumamente limitadas. Además, la adopción de pabellones de conveniencia por parte de los Estados de abanderamiento supone un importante obstáculo para la recogida de información. Por ejemplo, es frecuente que los Estados de abanderamiento no asuman la responsabilidad de garantizar la seguridad de las víctimas, ya que normalmente no son nacionales suyos. En suma, estos obstáculos conducen a una ausencia crucial de rendición de cuentas, responsabilidad y reparación respecto de las violaciones de los derechos humanos perpetradas por personal de seguridad privado en el mar. En estas circunstancias, la defensa de los derechos humanos resulta prácticamente imposible.

56. En cuanto a la supervisión, los principales retos que se plantean están relacionados con la fijación de normas sobre el uso de la fuerza y las armas y sobre la privación de libertad en el mar por parte de empresas militares y de seguridad privadas y de su personal, especialmente en el contexto de la detención, el traslado y el enjuiciamiento de presuntos delincuentes en el mar.

57. El Grupo de Trabajo sobre el Uso de Empresas Militares y de Seguridad Privadas en la Seguridad Marítima del Foro del Documento de Montreux propone una serie de orientaciones sobre cómo vigilar el cumplimiento y sobre cómo garantizar la rendición de cuentas, y también propone buenas prácticas relacionadas con las empresas militares y de seguridad privadas marítimas⁷². Establece que la regulación efectiva de las actividades marítimas de estas empresas depende principalmente de la adopción de marcos jurídicos nacionales sólidos por parte de los Estados en su calidad de Estados de origen, Estados de abanderamiento y, en su caso, Estados ribereños. El documento de referencia podría servir de ayuda a los Estados a la hora de adoptar dichos marcos, en tanto que guía para la interpretación diseñada bajo los auspicios del Grupo de Trabajo Marítimo con el objetivo de hacer más legible el Documento de Montreux desde la perspectiva de la protección marítima.

58. El documento de referencia contiene una recopilación que reafirma las obligaciones actuales de los Estados en virtud del derecho internacional, en particular el derecho internacional humanitario, el derecho internacional de los derechos humanos y el derecho del mar. También aborda los retos jurídicos y prácticos relacionados con la creciente participación de empresas militares y de seguridad privadas en la protección marítima, incluyéndose aquellos casos en que pueden participar en guerras navales. En la segunda parte del documento de referencia se proponen buenas prácticas relacionadas con las empresas militares y de seguridad privadas marítimas.

VI. Conclusiones y recomendaciones

59. Del análisis realizado por el Grupo de Trabajo se desprende que el creciente uso de empresas militares y de seguridad privadas en el contexto marítimo está dando lugar a una escalada de las violaciones de los derechos humanos

⁷¹ Véase www.humanrightsatsea.org/sites/default/files/media-files/2022-02/GDHRAS_Jan_2022_Final_online_version_sp%20%281%29.pdf.

⁷² Véase www.montreuxdocument.org/media/pdf/reference_document.pdf, segunda parte, capítulo 7.

cometidas, entre otros, contra la gente de mar. Al mismo tiempo, preocupan las violaciones de los derechos del personal de seguridad privado, en particular de sus derechos laborales. Las violaciones se derivan de, entre otros elementos, el uso no regulado de la fuerza en el mar, la deficiencia de los sistemas de investigación y formación del personal y el escaso nivel de seguimiento y supervisión. Al mismo tiempo, existe una falta de rendición de cuentas concomitante respecto de dichas violaciones y una ausencia de acceso a la justicia y a recursos efectivos para las víctimas, carencias motivadas por las especificidades del contexto marítimo.

60. Resulta esencial adoptar una regulación y una supervisión internacionales y nacionales coherentes y eficaces para las empresas militares y de seguridad privadas que operan en el mar, y los Estados de abanderamiento, los Estados ribereños y los Estados del puerto desempeñan un papel regulador especialmente importante. La coherencia entre las jurisdicciones es un elemento crucial para evitar la búsqueda de foros por parte de los propietarios de buques, que a menudo se aprovechan de las deficiencias de los marcos reguladores. También hay que prestar atención a la preocupante y cambiante tendencia a la hibridación de la prestación de protección en el mar, que puede presentar problemas concretos en relación con el seguimiento, la supervisión y la rendición de cuentas. Además, debe abordarse el fenómeno de las armerías flotantes, que carecen en gran medida de seguimiento y regulación, para lo que incluso podrían establecerse armerías en tierra controladas por el Estado.

61. Si bien la violación de los derechos laborales del personal de seguridad privado en el mar es un fenómeno frecuente, todas las iniciativas legislativas deben abordar también las violaciones de los derechos humanos en el mar de manera más amplia, centrándose especialmente en el uso desproporcionado de la fuerza y en las violaciones de los derechos a la vida y a la libertad, así como de las debidas garantías procesales. Un marco legislativo y regulador eficaz en el contexto de la protección marítima privada también debe garantizar el acceso a la justicia y a la reparación para las víctimas.

62. El Grupo de Trabajo recomienda a los Estados lo siguiente:

a) Adoptar legislación a través de la que se regulen de manera efectiva las actividades marítimas de las empresas militares y de seguridad privadas, en particular en lo relativo a la concesión de licencias, el registro, la investigación del personal, las actividades permitidas y prohibidas, el uso de la fuerza y la gestión, el traslado y el uso de armas de fuego y otras armas (especialmente en el contexto de las armerías flotantes), teniendo en cuenta las complejidades jurisdiccionales del entorno marítimo;

b) Garantizar el seguimiento y la supervisión efectivos de las operaciones de protección híbridas llevadas a cabo en el mar, así como la rendición de cuentas. En concreto, debe indicarse con claridad quién ejerce la autoridad general a bordo de un buque, específicamente en relación con el uso de la fuerza y el arresto y la detención;

c) Investigar, procesar y sancionar las violaciones de los derechos humanos cometidas por empresas militares y de seguridad privadas en el mar y garantizar el acceso efectivo a la justicia, la rendición de cuentas y la reparación para las víctimas;

d) Garantizar el establecimiento de un sistema de reparación integral para las violaciones cometidas por empresas militares y de seguridad privadas en el mar en el que los mecanismos administrativos y legislativos y los demás

mecanismos no judiciales sirvan de complemento y apoyo para los mecanismos judiciales;

e) Contemplar la cooperación mutua como medio para facilitar las investigaciones y el enjuiciamiento, por ejemplo, a través de acuerdos de asistencia jurídica y extradición, con el fin de garantizar recursos efectivos;

f) Adoptar un instrumento internacional jurídicamente vinculante sobre las actividades de las empresas militares y de seguridad privadas, con el fin de garantizar una regulación coherente a nivel nacional, que aborde la prestación de protección tanto terrestre como marítima y que incluya normas sobre la prevención adecuada de las violaciones de los derechos humanos, la protección de las víctimas, la rendición de cuentas y los recursos efectivos;

g) Garantizar que las empresas militares y de seguridad privadas y su personal estén sujetos a una rendición de cuentas civil y penal respecto de las violaciones de los derechos humanos cometidas en el mar. Dicha rendición de cuentas civil y penal debe poder imponerse coercitivamente por vía jurídica y no estar sujeta a inmunidades estatales o de otro tipo;

h) Considerar la posibilidad de adoptar las normas sobre la prestación de servicios militares y de seguridad privados en el mar existentes elaboradas por iniciativas de múltiples partes interesadas, como el documento de referencia del Grupo de Trabajo sobre el Uso de Empresas Militares y de Seguridad Privadas en la Seguridad Marítima del Foro del Documento de Montreux titulado "*Elements for a Maritime Interpretation of the Montreux Document*" (Elementos para una interpretación marítima del Documento de Montreux), en el que el Grupo de Trabajo presenta una serie de buenas prácticas relativas a la contratación de empresas militares y de seguridad privadas marítimas;

i) Incluir normas de derechos humanos en las políticas marítimas, el registro y la documentación conexas, lo que incluye el registro del Estado de abanderamiento y los memorandos de entendimiento;

j) Al autorizar el uso de empresas militares y de seguridad privadas en el mar o conceder licencias para ello, tomar las medidas necesarias para garantizar que dichas empresas sean miembros certificados de la Asociación del Código de Conducta Internacional o estén certificadas con arreglo a la norma ISO/PAS 28007-1:2015.

63. El Grupo de Trabajo recomienda a las empresas militares y de seguridad privadas que operan en el mar lo siguiente:

a) Adoptar políticas y procedimientos claros sobre el uso de la fuerza en el mar, para lo cual deben establecer parámetros para el uso proporcionado de la fuerza;

b) Adoptar políticas y procedimientos claros sobre la gestión, el traslado, el almacenamiento y el uso de armas de fuego y otras armas, especialmente en el contexto de las armerías flotantes;

c) Adoptar políticas y procedimientos claros sobre la investigación y la formación del personal, especialmente sobre la formación en materia de uso de la fuerza, uso de armas, derechos humanos y normas laborales;

d) Adoptar políticas y procedimientos claros que garanticen el respeto de los derechos humanos y las normas laborales;

e) Garantizar la existencia de mecanismos de reclamación dentro de la empresa que sean accesibles al público, transparentes, eficaces y compatibles con los derechos humanos;

f) **Emprender las acciones necesarias para convertirse en miembros certificados de la Asociación del Código de Conducta Internacional o para recibir la certificación en virtud de la norma ISO/PAS 28007-1:2015.**

64. El Grupo de Trabajo hace las siguientes recomendaciones destinadas a otros actores:

a) **Cuando los propietarios de buques contraten el uso de empresas militares y de seguridad privadas en el mar, deben asegurarse de que la empresa de seguridad cuenta con políticas y procedimientos claros en materia de investigación y formación del personal, uso de la fuerza, gestión, traslado, uso y almacenamiento de armas, especialmente en lo relativo a las armerías flotantes, y derechos humanos y normas laborales;**

b) **Los propietarios de buques deben tomar las medidas necesarias para garantizar que las empresas militares y de seguridad privadas son miembros certificados de la Asociación del Código de Conducta Internacional o están certificadas según la norma ISO/PAS 28007-1:2015;**

c) **Los reguladores, las iniciativas de múltiples partes interesadas y las asociaciones sectoriales pertinentes deben adoptar las medidas necesarias para tener en cuenta las especificidades de la prestación de protección privada en el contexto marítimo, para lo cual deben abordar de manera efectiva la investigación y la formación del personal, el uso de la fuerza, la gestión, el traslado, el uso y el almacenamiento de armas, especialmente en lo relativo a las armerías flotantes, y los derechos humanos y las normas laborales.**
