

# Dichiarazione di Ginevra sui diritti umani in mare



HUMAN RIGHTS AT SEA

[www.humanrightsatsea.org](http://www.humanrightsatsea.org)

© January 2022 Human Rights at Sea  
All Rights Reserved.

## Prefazione

---

### **"I diritti umani sono universali; si applicano in mare come sulla terraferma".**

L'attenzione emergente con riguardo ai miglioramenti essenziali nell'affrontare le tutele dei diritti umani fondamentali per tutte le persone che vivono, lavorano e transitano negli specchi d'acqua a livello globale ha portato alla necessità di rifocalizzare in modo conciso gli organismi di diritto internazionale esistenti in un unico documento iterativo per definire i principi fondamentali alla base del concetto di diritti umani in mare.

L'evoluzione della narrativa globale sul miglioramento dei modi e dei mezzi con cui gli abusi in mare vengono denunciati, indagati e risolti in modo efficace implica che, per avere successo, è necessario un linguaggio comune e una comprensione giuridica di base da parte di tutti i soggetti interessati. L'obiettivo di questa pubblicazione è quindi quello di fornire una maggiore chiarezza e un materiale di riferimento di base su cui si possa fare affidamento per la veridicità dei suoi contenuti.

Questo progetto di sviluppo in corso si colloca in un contesto ambientale che in mare è profondamente diverso dalle condizioni sulla terraferma e che non è adeguatamente compreso. A ciò si aggiunge una percezione comune di "cecità del mare", che riflette l'idea errata, spesso citata, che ciò che accade in mare sia fuori dalla vista e quindi fuori dalla mente. A sua volta, questo favorisce condizioni di impunità sfruttate dai maltrattatori all'interno di sistemi di applicazione deboli, basati sulla mancanza di trasparenza e responsabilità pubblica.

Questa pubblicazione sarà rivista di anno in anno da Human Rights at Sea. I quattro principi fondamentali rimarranno stabili e immutabili, mentre gli allegati di supporto potranno essere soggetti a revisione specifica da parte di stakeholder esterni, se necessario.

La pubblicazione dovrebbe altrimenti essere utilizzata come guida dalle autorità portuali, costiere e degli Stati di bandiera e da tutti gli altri soggetti interessati a consolidare ed espandere le tutele dei diritti umani a sostegno della visione unica di porre fine agli abusi dei diritti umani in mare.

Human Rights at Sea desidera ringraziare in modo particolare il supporto alla ricerca ed alla redazione del Prof. Steven Haines, Professore di Diritto Internazionale Pubblico, Università di Greenwich, la Prof.ssa Anna Petrig, Professore di Diritto Internazionale e Diritto Pubblico presso l'Università di Basilea, Svizzera, Prof. Irini Papanicolopulu, Professore associato di Diritto internazionale presso l'Università di Milano-Bicocca, Italia, la dott.ssa Sofia Galani, Professore aggiunto di Diritto internazionale pubblico presso l'Università Panteion di Atene, Grecia, la dott.ssa Elizabeth Mavropoulou, Responsabile della ricerca, Diritti umani in mare e Visiting Lecturer presso l'Università di Westminster, ed Anastasia Papapetrou (LL.M.) per il suo supporto amministrativo. La revisione legale indipendente è stata condotta da partner e associati degli studi legali internazionali Holman Fenwick Wilan LLP, DLA Piper LLP, Norton Rose Fulbright LLP e Reed Smith LLP, coordinati da Voirrey Blount. L'idea originale è stata concepita dal fondatore e CEO della ONG, David Hammond Esq.

# Dichiarazione di Ginevra sui diritti umani in mare

## Scenario

---

I mari e gli oceani coprono oltre il 70% della superficie terrestre. Le attività in mare, sia lecite che illecite, aumentano di anno in anno. Ciò comporta un aumento del numero di persone in mare, attualmente stimato in oltre 30 milioni di uomini, donne e bambini, in qualsiasi momento.

La stragrande maggioranza di queste persone è costituita da pescatori, per un totale di circa 40 milioni, con oltre 25 milioni che si stima siano fisicamente in mare in qualsiasi momento. Del totale, si stima che circa 20.000 bambini lavorino in mare e nella pesca costiera. Altri lavorano nella navigazione, nel settore petrolifero e del gas offshore e nell'industria del turismo. Ci sono molte altre categorie, come i passeggeri, i turisti, gli scienziati e i funzionari statali sulle navi della marina e della guardia costiera. Inoltre, un numero crescente di persone utilizza i mari e gli oceani come mezzo di migrazione. Infine, ci sono persone coinvolte in attività illegali.

Esistono prove significative e crescenti di abusi diffusi, deliberati e spesso sistematici dei diritti umani in mare. Ne sono un esempio i pescatori, compresi i bambini piccoli, tenuti in schiavitù in zone di pesca a migliaia di chilometri di distanza dalle loro famiglie e dal loro Stato di origine; i marittimi abbandonati senza retribuzione o compenso; le vittime di violenza sessuale a bordo di navi passeggeri e da crociera, spesso lasciate senza protezione legale o rimedio efficace; i migranti e i rifugiati, compresi i bambini, contrabbandati o trafficati da criminali in condizioni di pericolo di vita; e le persone sospettate di illeciti sottoposte all'uso eccessivo della forza e alla detenzione arbitraria senza controllo legale.

Le persone scompaiono, muoiono, vengono aggredite e maltrattate in mare. Se queste violazioni dei diritti umani avvenissero a terra, sarebbero ben pubblicizzate e affrontate. Tuttavia, si verificano in mare, lontano dagli occhi, e coloro che potrebbero agire per fermarle non sempre sono consapevoli del problema.

Le violazioni dei diritti umani in mare spesso non vengono denunciate, non vengono applicate e non trovano rimedio a causa della natura difficile dell'ambiente marittimo. Gli abusi si verificano spesso lontano dalle autorità statali. Il mare è un'area vasta da monitorare e troppo spesso le attività di polizia sono inefficaci a causa della mancanza di risorse o della riluttanza ad agire.

Sebbene i mari e gli oceani siano un ambiente impegnativo e presentino caratteristiche uniche che richiedono risposte particolari, ciò non significa assolutamente che i diritti umani possano essere compromessi in alcun modo. I mari sono liberi per tutti gli scopi legittimi; l'abuso dei diritti umani in mare non è uno scopo legittimo in nessuna circostanza.

Le persone in mare sono beneficiari a pieno titolo dei diritti umani; il fatto che possano trovarsi in mare oltre i limiti della giurisdizione territoriale non influisce sui loro diritti umani.

È giunto il momento di agire. Un ordinamento giuridico che garantisca mari e oceani sicuri e protetti richiede che tutte le persone in mare godano dei diritti umani, che le violazioni siano affrontate in modo efficace e che alle vittime sia fornito un rimedio efficace. L'ordine pubblico degli oceani, compresa la protezione dei

diritti umani per tutte le persone, è una responsabilità collettiva della comunità internazionale.

Sono soprattutto gli Stati ad avere la responsabilità di far rispettare i diritti umani in mare, in particolare gli Stati di bandiera, gli Stati costieri e gli Stati di approdo.

Anche altri attori, come le organizzazioni internazionali, le organizzazioni non governative, gli organismi della società civile, le società private, i comandanti delle navi, il personale di sicurezza a bordo delle navi e i consumatori, devono riconoscere e agire in base al proprio ruolo nella tutela dei diritti umani in mare.

## Obiettivo

---

L'obiettivo della *Dichiarazione di Ginevra sui diritti umani in mare* è quello di ricordare gli obblighi legali esistenti, sensibilizzare il mondo sulle violazioni dei diritti umani in mare, generare una risposta internazionale concertata e garantire un rimedio efficace per coloro che sono stati vittime di abusi. Nel complesso, la Dichiarazione mira a promuovere una cultura del rispetto dei diritti umani in mare.

## Principi fondamentali

---

La protezione dei diritti umani in mare si basa sui seguenti quattro principi fondamentali:

1. **I diritti umani sono universali e si applicano in mare come sulla terraferma.**
2. **Tutte le persone in mare, senza alcuna distinzione, hanno diritto ai loro diritti umani.**
3. **Non ci sono ragioni specifiche per il mare per negare i diritti umani in mare.**
4. **Tutti i diritti umani sanciti dai trattati e dal diritto internazionale consuetudinario devono essere rispettati in mare.**

## ALLEGATI

---

**A.** Prove di abusi dei diritti umani in mare

**B.** Diritti umani applicabili in mare

**C.** Linee guida per promuovere il rispetto dei diritti umani in mare

## **ALLEGATO A: PROVA DELLA VIOLAZIONE DEI DIRITTI UMANI IN MARE**

I mari e gli oceani hanno una popolazione regolare stimata in circa 30 milioni di persone. Ciò equivale alla popolazione di uno Stato di medie dimensioni. La popolazione dei mari e degli oceani occupa naturalmente un vasto spazio interconnesso che, con oltre il 70% della superficie terrestre, è molto più esteso del territorio di un singolo Stato.

Di conseguenza, le persone sono relativamente poco distribuite e l'interazione sociale è profondamente limitata. In realtà, l'interazione sociale è per lo più limitata ai confini delle singole imbarcazioni. Ciò significa che ci sono pochissimi osservatori in grado di testimoniare la maggior parte delle violazioni dei diritti umani in mare. Per questo motivo, è improbabile che molti casi di abuso vengano registrati dai media e dalle organizzazioni della società civile, come le attività irregolari e illegali sono soggette a monitoraggio e denuncia a terra. Un'ulteriore e spiacevole caratteristica degli abusi che avvengono in mare è che molti di essi si verificano al di fuori dei limiti territoriali della giurisdizione statale - in alto mare, una vasta area relativamente non governata e in gran parte non sorvegliata.

Questi fattori si traducono in un ambiente marittimo in cui i soggetti più vulnerabili possono essere soggetti ad abusi da parte di altri, con i colpevoli che spesso agiscono impunemente e con poco o nessun rischio di censura o sanzione. Sebbene i casi di abuso vengano denunciati quotidianamente, è di fondamentale importanza capire che non tutti vengono registrati per il semplice motivo che accadono a persone fisicamente lontane dalla società tradizionale e in gran parte "lontane dagli occhi e dal cuore".

Nonostante ciò, nell'ultimo decennio la società civile ha raccolto prove sostanziali di abusi. Un ampio resoconto della portata delle violazioni dei diritti umani in mare si trova nel lavoro dell'ONG Human Rights at Sea, con sede nel Regno Unito. L'analisi di questo consistente e crescente corpo di prove rivela un numero profondamente inquietante di questioni che destano crescente preoccupazione dal punto di vista del diritto internazionale dei diritti umani.

È di vitale importanza che i mari e gli oceani siano costantemente monitorati per individuare casi di violazione dei diritti umani, in quanto tutti i diritti elencati nell'Allegato B della Dichiarazione sono a rischio. Quelli che seguono sono necessariamente esempi di situazioni e attività che sono state identificate come un serio rischio di abuso all'interno dell'ambiente marittimo. L'elenco degli abusi e delle minacce ai diritti umani riportato di seguito, pur non essendo esaustivo, rappresenta una serie chiara e inconfutabile di esempi più che sufficienti a giustificare lo sviluppo della Dichiarazione di Ginevra sui diritti umani in mare:

- Violenza criminale e minacce alla vita e alla sicurezza
- Crimini a sfondo sessuale
- Schiavitù e lavoro forzato nell'industria della pesca
- Violazioni dei diritti del lavoro marittimo
- Minacce al benessere della gente di mare e dei lavoratori marittimi
- Gente di mare abbandonata

- Fallimenti in materia di uguaglianza e inclusione
- Diritti dei bambini
- Migrazione irregolare mista e traffico di persone

Ognuno di questi esempi merita attenzione.

## **Violenza criminale e minacce alla vita e alla sicurezza**

Storicamente, la forma più temuta e grave di minaccia alla sicurezza delle navi e delle persone in mare è stata la pirateria, la cui importanza ha fatto sì che diventasse il primo "crimine internazionale" con un corpo di leggi sviluppato appositamente per affrontarla. Va sottolineato che la pirateria marittima, un flagello fin dall'epoca classica, non è mai stata sradicata. Il profilo significativo della pirateria somala negli ultimi anni ha aumentato la consapevolezza generale di questa antica impresa criminale marittima. Come rivela la banca dati dell'International Maritime Bureau (IMB) della Camera di Commercio Internazionale, tuttavia, la pirateria non è solo un problema regionale limitato all'Oceano Indiano, ma potenzialmente globale, essendo diventata negli ultimi anni un problema persistente in alcune zone dell'Asia meridionale e orientale e, attualmente, al largo della costa occidentale dell'Africa.

Il termine "pirateria" è definito in modo piuttosto restrittivo dal Diritto del Mare e non coglie adeguatamente l'ampia gamma di minacce alla sicurezza della navigazione e degli utenti legittimi dei mari e degli oceani. Gli attacchi alla navigazione, le rapine a mano armata e i sequestri di piccole imbarcazioni possono essere motivati e perpetrati sia da gruppi politici che da persone in cerca di guadagni economici privati. Il terrorismo marittimo a sfondo politico è una grave minaccia potenziale: la motivazione del gruppo che compie un attacco in mare non è indicativa della misura in cui saranno colpite vittime innocenti. Che si tratti di "pirateria" legalmente definita o di un'altra forma di impresa criminale violenta contro le navi, le persone imbarcate possono essere tenute in ostaggio per ottenere un riscatto e subire abusi fisici e sessuali.

## **Crimini a sfondo sessuale**

Le prove di abusi sessuali in mare possono essere trovate ovunque e in qualsiasi momento vi si trovino persone sessualmente vulnerabili. Esiste, ad esempio, un rischio particolare di crimini sessuali nel contesto della tratta di esseri umani, comprese le persone trafficate contro la loro volontà o con falsi pretesti a scopo di prostituzione forzata.

Esistono anche prove di crimini sessuali commessi a bordo di navi che trasportano passeggeri. Le navi da crociera solcano i mari e gli oceani con un numero considerevole di passeggeri imbarcati. Si tratta di grandi comunità galleggianti, molte delle quali composte da diverse migliaia di persone, sia passeggeri che lavoratori. Durante la navigazione, queste importanti comunità non sono ufficialmente controllate dagli Stati di bandiera che hanno il diritto di esercitarvi la giurisdizione esclusiva. Di conseguenza, i crimini commessi a bordo non vengono indagati adeguatamente e i responsabili non vengono perseguiti. I reati includono quelli di natura sessuale. Le compagnie di navigazione hanno un chiaro interesse ad evitare la pubblicità delle attività criminali a bordo delle loro navi ed è difficile raggiungere una valutazione accurata della loro natura e della loro portata. Tuttavia, sono emerse prove di un effettivo vuoto giurisdizionale che apparentemente permette agli autori di crimini violenti e a sfondo sessuale di sfuggire alla giustizia. Ciò significa anche che le vittime di tali crimini non hanno beneficiato di un rimedio efficace per le violenze subite.

## **Schiavitù e lavoro forzato nell'industria della pesca**

Esistono prove sostanziali di schiavitù nell'industria della pesca globale, con membri dell'equipaggio reclutati con falsi pretesti e poi costretti a rimanere a bordo delle navi per lunghi periodi,

senza retribuzione e in condizioni di abuso. La portata di questo problema sta emergendo solo ora e, per la sua natura nascosta, è difficile da quantificare con precisione.

La schiavitù appare particolarmente probabile a bordo dei pescherecci impegnati nella pesca illegale, non dichiarata o non regolamentata (INN). I pescherecci impegnati nella pesca INN possono rimanere in zone di pesca lontane per mesi - o addirittura anni - senza fare ritorno in porto; i loro equipaggi sono intrappolati a bordo senza alcuna prospettiva di ritorno a terra o alle loro case e famiglie.

Circa il 20% del pescato globale è frutto di attività di pesca INN. Non si tratta di un problema marginale, con ben 5 o 6 milioni di pescatori coinvolti in attività di pesca INN a livello globale. Naturalmente, è importante sottolineare che non tutte le imbarcazioni così impegnate utilizzano il lavoro degli schiavi, ma la natura di questo settore irregolare dell'industria è tale che anche coloro il cui impiego non è forzato e retribuito sono vulnerabili a condizioni degradanti e disumane e a una retribuzione inadeguata mentre sono in mare.

Una caratteristica particolarmente inquietante è la probabilità che molti pescatori tenuti in condizioni di schiavitù vengano alla fine "persi in mare": semplicemente scompaiono. Un pescatore ferito o malato intrappolato in condizioni di schiavitù, non più utile e considerato un peso da chi gestisce l'operazione, viene facilmente eliminato; la sua scomparsa serve come avvertimento per gli altri a bordo del loro probabile destino se non si comportano come richiesto.

L'aspetto forse più inquietante della schiavitù in mare oggi è il fatto che gli Stati di bandiera chiudono un occhio e che non esiste uno sforzo internazionale concertato per sradicarla. Nessuna potenza marittima significativa o insieme di potenze si assume oggi la responsabilità di combattere la schiavitù in mare. Mentre in passato le navi coinvolte nella tratta degli schiavi venivano costrette a lasciare gli oceani, le moderne navi negriere possono navigare senza timore di essere fermate.

## **Violazioni dei diritti del lavoro marittimo**

Esistono due importanti convenzioni internazionali che riguardano i diritti e gli standard occupazionali in mare. La prima è la Convenzione sul lavoro marittimo (MLC) del 2006, che stabilisce le condizioni di lavoro per i marittimi che operano nel settore della navigazione. La seconda è la Convenzione dell'OIL sul lavoro nella pesca del 2007, che cerca di fornire le stesse tutele a chi lavora come pescatore. Nessuno dei due è uno strumento a tutela dei diritti umani e, sebbene includa diritti che si riflettono anche nella legislazione internazionale sui diritti umani, non include tutti i diritti umani a cui i marittimi hanno diritto. Detto questo, è evidente che il rispetto di queste due convenzioni, se pienamente attuate e fatte rispettare, servirebbe a migliorare il trattamento di chi lavora in mare. La CLM è ampiamente ratificata e viene applicata, in particolare, attraverso le ispezioni delle navi mercantili durante le visite ai porti degli Stati disposti a esercitare la giurisdizione dello Stato di approdo. La Convenzione sul lavoro nel settore della pesca è entrata in vigore solo nel 2017 e finora non è stata ampiamente ratificata o applicata in modo efficace.

Esistono prove sostanziali che, nonostante la CLM e la Convenzione sul lavoro nel settore della pesca, i diritti umani di coloro che lavorano in mare a bordo di navi mercantili o pescherecci non sono pienamente rispettati, protetti o soddisfatti. Esistono prove significative di condizioni di lavoro scadenti, retribuzioni inadeguate e violazioni delle disposizioni di base in materia di salute e sicurezza. Sebbene le disposizioni della CLM prevedano disposizioni per l'applicazione attraverso l'esercizio della



giurisdizione dello Stato di approdo, sono relativamente pochi i casi in cui le condizioni richieste vengono effettivamente monitorate e fatte rispettare. Sebbene le organizzazioni dei marittimi e i sindacati agiscano per incoraggiare il rispetto degli standard internazionali, vi sono prove significative del fatto che gli Stati di bandiera e gli Stati di approdo non adempiono tutti alle loro responsabilità di monitorare e garantire il rispetto degli standard sui diritti umani o di intraprendere azioni appropriate ed efficaci contro coloro che li abusano o non li rispettano.

## **Benessere della gente di mare e dei lavoratori marittimi**

Il benessere dei marittimi e dei lavoratori marittimi è costantemente a rischio, nonostante i migliori sforzi di una serie di organizzazioni assistenziali ben motivate. L'inadeguatezza dei servizi di welfare a livello globale è stata palesemente evidente a tutti durante le circostanze più difficili della pandemia COVID. L'impatto sostanziale di questa situazione ha portato a una grave crisi all'interno dell'industria marittima mondiale, caratterizzata da un'inadeguata assistenza medica, da una scarsa o nulla fornitura di dispositivi di protezione personale essenziali, dal rifiuto delle autorità portuali di agevolare i cambi di equipaggio, dalla mancanza di visite di assistenza alle navi in porto e persino dalla mancanza di servizi logistici e di comunicazione di base ed essenziali. I marittimi sono rimasti intrappolati a bordo delle navi per mesi e mesi senza assistenza, senza possibilità di tornare a casa dalle famiglie e senza supporto emotivo, provocando una grave crisi della salute mentale.

Un rapporto di Human Rights at Sea pubblicato in occasione della Giornata mondiale dei diritti umani il 10 dicembre 2021, nel secondo anno della crisi COVID, ha elencato le clamorose violazioni dei diritti dei marittimi durante la pandemia. Il rapporto ha affrontato e descritto le questioni relative all'interruzione dei cambi di equipaggio, alla negazione dello status di "lavoratore chiave" ai marittimi, al prolungamento dei tempi di lavoro previsti dal contratto, ai danni al benessere mentale dei marittimi e delle loro famiglie, alla riduzione dei salari e al frequente mancato o insufficiente pagamento degli stipendi, all'impatto sulle famiglie, alla negazione delle cure mediche a terra per coloro che soffrono di malattie a bordo delle navi, all'indisponibilità delle vaccinazioni COVID-19 e all'abbandono dei marittimi in seguito al fallimento delle compagnie di navigazione.

## **Marittimi abbandonati**

L'ultima caratteristica della crisi COVID appena menzionata è stato il netto aumento dell'abbandono dei marittimi. Si tratta di una pratica normalmente molto diffusa nell'industria marittima. È stata notevolmente aggravata durante la recente crisi generata dalla pandemia - una crisi che sembra destinata a diventare una caratteristica permanente o semi permanente in futuro, dato che le pressioni finanziarie riducono i margini nel trasporto marittimo internazionale e i viaggi internazionali continuano a essere interrotti. Questo ha messo a dura prova sia i marittimi stessi che le organizzazioni di assistenza e i sindacati che esistono per prendersi cura di loro e fornire supporto. Oggi l'industria marittima ha un carattere profondamente internazionale, con navi registrate in Stati che hanno pochi legami reali con le navi stesse, i loro proprietari o gli equipaggi impiegati a bordo. Per una serie di ragioni commerciali e finanziarie, in un ambiente altamente competitivo, gli armatori possono non essere più in grado di finanziare le loro operazioni, le loro navi possono non essere in grado di continuare a operare, possono essere messe a riposo in porti e acque lontane dai loro porti di registrazione e, cosa fondamentale, lontane dalle case di coloro che lavorano a bordo. Il collasso e il fallimento delle compagnie di navigazione - un evento inquietantemente frequente - o anche le indagini e gli arresti di navi sospettate di essere coinvolte in attività criminali, portano tipicamente all'intrappolamento degli equipaggi a bordo, al congelamento delle loro retribuzioni e alla loro sottoposizione a lunghi periodi di detenzione.

Quando gli equipaggi delle navi mercantili sono intrappolati a bordo in tali circostanze, è comune che venga loro negato l'accesso alla terraferma e che non abbiano modo di tornare a casa. Senza nessuno che li finanzi, i servizi logistici alle navi potrebbero non essere più disponibili, con l'interruzione delle forniture di cibo, carburante, acqua ed elettricità e l'interruzione delle comunicazioni telefoniche, radio e internet. Chi lavora in mare può facilmente trovarsi abbandonato dai propri datori di lavoro e impossibilitato a sbarcare e tornare a casa o a cercare un altro impiego. La profonda tensione mentale a cui sono sottoposti in tali circostanze rappresenta una grave violazione dei loro diritti umani. Gli Stati di bandiera e gli Stati di approdo hanno la responsabilità di proteggere i diritti umani dei marittimi in queste situazioni, ma in troppi casi non rispettano i loro obblighi.

## **Insuccessi in materia di diversità, uguaglianza e inclusione**

È ampiamente riconosciuto il problema della diversità, dell'uguaglianza e dell'inclusione in relazione al lavoro e all'occupazione nei settori marittimi. L'evidenza di discriminazioni sessuali, razziali, religiose e di altro tipo, anche nei confronti delle donne e dei lavoratori lesbiche, gay, bisessuali e transgender, è in aumento.

Purtroppo, questo non dovrebbe sorprendere. Anche nelle società di terra che si sforzano di raggiungere l'uguaglianza sessuale sul posto di lavoro e che sono considerate diverse, aperte e generalmente accoglienti nei confronti delle differenze di genere, permangono importanti carenze che richiedono un'attenzione costante da parte dei governi. I settori marittimi sono profondamente internazionali, oltre a essere ambienti di lavoro tradizionalmente dominati dagli uomini, e impiegano persone di ogni provenienza razziale e religiosa. Purtroppo, questa diversità effettiva non porta a un ambiente di uguaglianza. Anzi, è evidente il contrario. La disuguaglianza è un fatto chiaro ed evidente, che si riflette in come le pratiche occupazionali in mare portino le compagnie di navigazione ad impiegare la manodopera più economica che riescono a trovare. In un mercato altamente competitivo e realmente internazionale, il costo della manodopera è un costo generalmente significativo. La manodopera a basso costo è favorita per motivi economici. Per facilitarne l'impiego, la maggior parte delle navi mercantili internazionali è oggi registrata in "registri aperti" e non presso le tradizionali potenze marittime.

Le organizzazioni della società civile, i sindacati dei marittimi e le organizzazioni assistenziali, così come l'Organizzazione Marittima Internazionale (l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite che si occupa del settore marittimo globale), riconoscono le sfide e si adoperano per combattere la discriminazione e mitigarne gli effetti peggiori. Ciononostante, i dati dimostrano che le significative violazioni dei diritti umani legate alla discriminazione e alla disuguaglianza rimangono una caratteristica profondamente preoccupante dell'ambiente marittimo. Attualmente non esiste uno sforzo internazionale concertato per creare un ambiente marittimo diversificato, equo e inclusivo.

## **Lavoro minorile**

Si stima che siano circa 20.000 i minori vulnerabili che lavorano in mare. Per minore si intende chiunque abbia meno di 18 anni. Sebbene alcuni minori possano essere alla soglia dell'età adulta, la mancanza di rispetto, l'inadeguata protezione e il mancato rispetto dei loro diritti sono ancora motivo di grande preoccupazione. Inoltre, sebbene ci siano alcuni minori sulla soglia dell'età adulta, ci sono anche molti di essi che lavorano in mare che sono molto più giovani. È noto che alcuni di loro sono intrappolati nella schiavitù, ma anche quelli che non lo sono rimangono ancora soggetti a condizioni di lavoro estremamente difficili, comprese situazioni che equivalgono al lavoro forzato. La maggior parte dei bambini che lavorano in mare è impiegata nell'industria della pesca, che, a prescindere da tutto, è ampiamente riconosciuta come una delle occupazioni più pericolose a livello globale.

I pescatori vengono spesso feriti, subiscono la morte o subiscono gravi invalidità durante le operazioni di pesca di routine. In caso di maltempo, i pescherecci possono essere facilmente persi in mare, soprattutto quando le difficoltà finanziarie li portano a non essere completamente mantenuti ed equipaggiati. I minori sono facilmente traumatizzati dai maltrattamenti, i cui effetti possono durare tutta la vita. Non sono solo gli abusi fisici e i rischi per la vita e l'incolumità fisica, ma anche la privazione di diritti fondamentali per la vita, tra cui, ad esempio, il diritto all'istruzione, a rappresentare gravi violazioni dei diritti umani.

## Flussi di Migrazione irregolare mista e traffico di persone

C'è un'attività marittima che genera una notevole quantità di pubblicità e controversie internazionali. Si tratta della migrazione mista irregolare via mare. Ai fini della Dichiarazione di Ginevra sui diritti umani in mare, il termine "migrazione mista irregolare" comprende una serie di attività diverse, dalla migrazione per motivi economici da parte di persone in cerca di una vita migliore per sé e per le proprie famiglie, ai rifugiati che fuggono da situazioni profondamente minacciose nei loro Paesi e che cercano protezione attraverso l'asilo, fino alle persone che diventano oggetto di traffico da parte di bande e reti criminali a scopo di lavoro forzato, anche di natura sessuale.

Sebbene la maggior parte di queste persone non stia facendo nulla di illegale, è comune vederle definite migranti illegali. Coloro che sono coinvolti nell'agevolazione del loro movimento via mare, tuttavia, possono avere motivazioni criminali, sia per il traffico di persone vulnerabili per il lavoro forzato, sia per la "vendita" dei mezzi con cui migranti altrimenti legali raggiungono i loro obiettivi. La fornitura di imbarcazioni non sicure per trasportare persone attraverso distese oceaniche potenzialmente pericolose è diventata un "business" redditizio per le bande criminali e, in mancanza di alternative, l'unica opzione per le persone che cercano rifugio dalle persecuzioni. Negli ultimi anni, questo è stato un problema significativo nel Mar Mediterraneo centrale e orientale e nella Manica tra il continente europeo ed il Regno Unito.

I flussi migratori misti attraverso i mari e gli oceani non sono tuttavia un fenomeno nuovo, né è probabile che si tratti di un problema a breve termine. La migrazione è sempre stata una caratteristica dell'esistenza umana e gli spostamenti forzati costituiscono oggi la più grande sfida umanitaria e di sviluppo. Con l'aumento della popolazione mondiale, aumenterà anche la portata assoluta delle migrazioni. La migrazione irregolare mista via mare sarà probabilmente una caratteristica permanente del nostro mondo. Il modo in cui affrontarla è una questione molto controversa, senza facili soluzioni. Le esperienze recenti hanno riguardato i tentativi di impedire gli spostamenti attraverso l'interdizione delle navi dei migranti, compresi i tentativi di costringerli a tornare ai punti di partenza (*pushback*). Le questioni relative ai diritti umani sollevate dall'aumento della migrazione irregolare mista in mare comprendono le attività di contrabbando e di traffico di criminali che approfittano della vulnerabilità e dell'incolumità fisica delle persone in mare. Tutti i marinai hanno la responsabilità, ai sensi del diritto del mare, di prestare assistenza a coloro che sono a rischio nei mari e negli oceani, indipendentemente dal loro status migratorio. Ciò include i funzionari statali che agiscono in risposta alla migrazione mista irregolare.

## Commenti conclusivi

Le prove raccolte finora sulle disposizioni, la protezione e l'adempimento dei diritti umani in mare dimostrano con enfasi che i mari e gli oceani sono ben lungi dall'essere un ambiente sicuro per i milioni di persone che hanno il legittimo diritto di transitarvi e per coloro che vi si trovano contro la loro volontà. È molto preoccupante che la comunità internazionale stia facendo pochi sforzi per contrastare le imprese criminali che non rispettano i diritti umani di coloro che

incontrano nei mari e negli oceani. Nemmeno le principali potenze marittime hanno finora tentato di coordinare uno sforzo globale per contrastare le minacce ai diritti umani in mare.

Tuttavia, non si tratta di una responsabilità che spetta solo alle grandi potenze. Come dimostrano le Linee guida contenute nell'Allegato C, tutti gli Stati possono contribuire a questo processo. Infatti, tali linee guida sono state deliberatamente redatte in risposta diretta all'accumulo di prove a cui si fa riferimento in questo allegato. Man mano che le prove relative a carenze e violazioni dei diritti umani continueranno ad accumularsi, questo Allegato sarà rivisto e aggiornato quando necessario.

## **ALLEGATO B: DIRITTI UMANI APPLICABILI IN MARE**

---

Il diritto internazionale dei diritti umani è un corpus normativo in via di sviluppo, costituito da una combinazione di strumenti con applicazione internazionale - o quasi universale - ed altri che hanno un'impostazione regionale. Ai fini della *Dichiarazione di Ginevra sui diritti umani in mare*, che è stata deliberatamente redatta per avere un'applicazione globale, i diritti e gli obblighi a cui si fa riferimento in generale derivano principalmente dai seguenti strumenti internazionali:

- **Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo (UDHR)** (risoluzione 217 dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite, adottata il 10 dicembre 1948).
- **Patto internazionale sui diritti civili e politici (ICCPR)** (adottato il 16 dicembre 1966, entrato in vigore il 23 marzo 1976) Serie dei trattati delle Nazioni Unite Vol.999
- **Patto internazionale sui diritti economici, sociali e culturali (ICESCR)** (adottato il 16 dicembre 1966, entrato in vigore il 3 gennaio 1976) Serie dei trattati delle Nazioni Unite Vol. 993.
- **Convenzione sui diritti del fanciullo (CRC)** (adottata il 20 novembre 1989, entrata in vigore il 2 settembre 1990) serie dei trattati delle Nazioni Unite Vol.1577
- **Convenzione relativa allo status dei rifugiati (Convenzione sui rifugiati)** (adottata il 28 luglio 1951, entrata in vigore il 22 aprile 1954) Serie dei trattati delle Nazioni Unite Vol.189

### **Esempi di Diritti Umani Individuali Applicabili in Mare**

Il seguente elenco di diritti, derivato dall'elenco di strumenti di cui sopra, è quello dei diritti rilevanti in mare. L'elenco non è esaustivo e le fonti elencate sono ridotte al minimo ai fini del presente allegato:

- **Diritto alla vita** (art. 3 UDHR; art. 6 ICCPR)
- **Diritto a non essere torturati** (art. 5 UDHR; art. 7 ICCPR; art. 6 CRC).
- **Diritto al non respingimento** (art. 33 della Convenzione sui rifugiati)
- **Diritto a non essere ridotti in schiavitù** (art. 4 UDHR; art. 8 ICCPR)
- **Diritto a un ricorso effettivo** (art. 8 UDHR; art. 2 ICCPR)
- **Diritto alla libertà** (art. 3 UDHR; art. 9 ICCPR)
- **Diritto a non essere arrestati e detenuti arbitrariamente** (art. 9 UDHR; art. 9 ICCPR)
- **Diritto alla privacy** (art. 12 UDHR; art. 17 ICCPR; art. 16 CRC)
- **Diritto alla libertà di espressione** (art. 19 UDHR; art. 19 ICCPR; art. 13 CRC)
- **Diritto alla libertà di religione** (art. 18 UDHR; art. 18 ICCPR; art. 14 CRC)
- **Diritto di chiedere asilo** (art. 14 UDHR)
- **Diritto alla libertà di associazione** (art. 20 UDHR; art. 22 ICCPR; art. 15 CRC)
- **Diritto di formare e aderire a un sindacato** (art. 23 UDHR; art. 22 ICCPR; art. 8 ICESCR)
- **Diritto alla vita familiare** (art. 16 UDHR; art. 23 ICCPR; art. 10 ICESCR)

- **Diritti del minore** (art. 24 ICCPR; CRC)
- **Diritto a un'equa retribuzione e alla parità di salario** (art. 23 UDHR; art. 7 ICESCR)
- **Diritto a condizioni di lavoro sicure e salutarie** (art. 23 UDHR; art. 7 ICESCR; art. 32 CRC)
- **Diritto al riposo, al tempo libero e alle ferie retribuite** (art. 24 UDHR; art. 7 ICESCR; art. 31 CRC)
- **Diritto alla sicurezza sociale** (art. 22 UDHR; art. 9 ICESCR, art. 26 CRC)
- **Diritto all'istruzione** (art. 26 UDHR; art. 13 ICESCR; art. 28 CRC)
- **Diritto alla proprietà** (art. 17 UDHR)

## Convenzioni Regionali Sui Diritti Umani

Mentre l'elenco dei diritti umani sopra riportato deriva dagli strumenti internazionali sui diritti umani già elencati, anche le seguenti convenzioni regionali avranno rilevanza all'interno delle regioni per le quali sono state pensate e in relazione ai vari Stati firmatari. È probabile che abbiano rilevanza anche al di fuori delle rispettive "regioni", in quanto gli Stati di bandiera, parti di queste convenzioni regionali, avranno obblighi in materia di diritti umani a bordo delle navi a loro registrate, in qualsiasi parte del mondo esse si trovino. Gli strumenti regionali sono:

- **Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali (CEDU)**
- **Convenzione americana sui diritti umani (Patto di San Jose)**
- **Protocollo aggiuntivo alla Convenzione americana sui diritti umani nell'ambito dei diritti economici, sociali e culturali (Protocollo di San Salvador)**
- **Carta africana dei diritti dell'uomo e dei popoli (Carta di Banjul)**
- **Carta araba dei diritti umani (CEDU)**
- **Dichiarazione dei diritti umani dell'Associazione delle Nazioni del Sud-Est Asiatico (Dichiarazione ASEAN)**

# ALLEGATO C: LINEE GUIDA PER PROMUOVERE IL RISPETTO DEI DIRITTI UMANI IN MARE

---

## 1. INTRODUZIONE

### Obiettivo

Queste Linee guida sono state preparate principalmente per essere utilizzate dagli Stati come strumento per garantire il rispetto dei diritti umani in mare. Esse forniscono indicazioni sui comportamenti necessari, in base alle norme di diritto internazionale esistenti, o proposti come buone pratiche. Queste Linee guida mirano a promuovere una cultura del rispetto dei diritti umani in mare.

### Stato legale

Queste Linee guida non sono di per sé giuridicamente vincolanti, ma riflettono il diritto internazionale vigente.

### Destinatari

I principali destinatari di queste Linee guida sono gli Stati, compresi gli Stati di approdo, gli Stati costieri e gli Stati di bandiera. Le Linee guida si rivolgono anche ad altre entità, tra cui, a titolo esemplificativo, organizzazioni internazionali, enti aziendali, enti non governativi e della società civile e individui coinvolti nel garantire il rispetto dei diritti umani in mare.

### Struttura

Queste linee guida sono suddivise in sezioni che forniscono indicazioni per gli Stati e gli altri enti che devono intervenire nelle seguenti zone marittime:

- Acque interne;
- Acque territoriali;
- Zone economiche esclusive ("ZEE"); e
- In alto mare.

Sebbene non sia trattato specificamente nel presente allegato, gli Stati possono avere diritti e obblighi derivanti da altre zone marittime, tra cui, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- Zone contigue;
- Acque arcipelagiche;
- Acque territoriali all'interno degli stretti internazionali (in cui si applicano i diritti di transito);
- Piattaforme continentali; e
- Il fondale marino al di fuori della giurisdizione nazionale ("Area").
- Inoltre, gli Stati devono avere un occhio di riguardo per le imbarcazioni prive di nazionalità e gli Stati portuali e costieri devono considerare quali obblighi possono avere nei confronti delle persone a bordo di tali imbarcazioni, in particolare per quanto riguarda eventuali obblighi in materia di diritti umani.

### Stile

Per quanto possibile, le presenti Linee guida evitano deliberatamente l'uso di un linguaggio giuridico tecnico. Sono state redatte per essere lette e comprese da chiunque.

## La valuta delle linee guida

Le presenti Linee guida riflettono la legge e una valutazione delle buone pratiche in materia di diritti umani in mare a partire dal gennaio 2022.

## 2. OBBLIGHI GIURIDICI FONDAMENTALI

Al fine di promuovere e salvaguardare i diritti umani in mare e di adempiere ai propri obblighi legali, ove applicabili, tutti gli Stati devono garantire che:

- Sia stata emanata la legislazione nazionale necessaria o comunque appropriata;
- I tribunali nazionali abbiano la competenza necessaria per riconoscere e affrontare le violazioni dei diritti umani degli individui a bordo delle navi sotto la loro giurisdizione e che la legislazione nazionale sia sufficiente per autorizzare i tribunali locali a punire qualsiasi individuo o entità responsabile di qualsiasi violazione dei diritti umani;
- Il monitoraggio amministrativo e l'azione esecutiva vengano effettuati in modo coerente.

Ogni Stato che esercita la giurisdizione deve garantire che possano essere imposte sanzioni adeguate per le violazioni dei diritti umani in mare, in modo da fornire un efficace deterrente e privare coloro che violano i diritti umani in mare di qualsiasi beneficio derivante dalle loro attività illegali.

Gli Stati devono rispettare, proteggere e adempiere ai diritti umani in ogni momento, in particolare durante le operazioni di routine di monitoraggio e applicazione della legge e i successivi procedimenti giudiziari. Gli Stati devono salvaguardare i diritti umani sulle navi anche quando lo scopo del monitoraggio o dell'applicazione della legge non è specificamente legato alla protezione dei diritti umani.

Gli Stati che esercitano la giurisdizione devono notificare agli altri Stati interessati (ad esempio, uno Stato costiero che allerta uno Stato di bandiera) ove sia stata intrapresa un'azione esecutiva e, ancora, laddove sia probabile che tale azione porti a un procedimento giudiziario.

## 3. LINEE GUIDA PER GLI STATI DI BANDIERA

Di norma, una nave viene iscritta nel registro delle navi tenuto dall'amministrazione del Paese in cui la nave batte bandiera (lo Stato di bandiera). Ciò consente alla nave di avere carattere nazionale e allo Stato di bandiera di esercitarvi la giurisdizione. Inoltre, le persone a bordo della nave acquisiscono i diritti previsti dalla legge dello Stato di bandiera.

La giurisdizione degli Stati di bandiera si estende in ogni momento a tutte le navi che battono la loro bandiera, indipendentemente dal luogo o dalle attività in cui tali navi sono impiegate, anche se tali navi possono essere soggette alla giurisdizione di altri Stati.

Gli Stati di bandiera hanno l'obbligo di esercitare la giurisdizione sulle navi che battono la loro bandiera, anche per garantire il rispetto dei diritti umani.

Laddove necessario per adempiere a questi obblighi, gli Stati di bandiera dovrebbero cercare di



cooperare con altri Stati, ad esempio chiedendo a uno Stato costiero o portuale di sequestrare una nave per violazione delle leggi o dei regolamenti dello Stato di bandiera.

### **All'interno Delle Acque Interne e Dei Limiti Portuali**

Fatti salvi gli obblighi degli Stati di bandiera di esercitare la giurisdizione su tutte le navi che battono la loro bandiera, gli Stati di bandiera dovrebbero rispettare la sovranità e le leggi nazionali pertinenti di altri Stati quando la loro nave si trova nelle acque interne di quell'altro Stato. Tuttavia, lo Stato di bandiera non dovrebbe abdicare alla propria responsabilità di rispondere, come appropriato, a qualsiasi violazione dei diritti umani su tale nave.

È buona prassi che gli Stati di bandiera cerchino di garantire che i comandanti di tutte le navi battenti la loro bandiera cooperino con le autorità dello Stato costiero o portuale per assicurare il rispetto dei diritti umani a bordo delle loro navi mentre si trovano nelle acque interne e nei limiti portuali di altri Stati.

Viceversa, i comandanti saranno nella posizione migliore per segnalare eventuali violazioni agli Stati di bandiera che, in assenza di un intervento efficace da parte degli armatori, dovrebbero esercitare la giurisdizione ogni volta che sia possibile in base alla legge dello Stato di bandiera e prendere provvedimenti, come sopra, per cercare di far rispettare i diritti delle persone a bordo e, ove possibile, per garantire che vengano applicate sanzioni contro i responsabili.

### **All'Interno Delle Acque Territoriali**

Le violazioni dei diritti umani a bordo di una nave possono rendere il passaggio attraverso le acque territoriali "non innocente" e giustificare l'intervento degli Stati costieri. Gli Stati di bandiera dovrebbero cooperare pienamente con gli Stati costieri per garantire il rispetto dei diritti umani a bordo delle navi in transito nelle acque territoriali.

### **All'Interno Della ZEE**

Gli Stati di bandiera sono tenuti ad accettare che le navi battenti la loro bandiera e impegnate in attività che rientrano nei diritti sovrani o nella giurisdizione dello Stato costiero debbano sottostare alle condizioni di validità relative al rispetto dei diritti umani imposte dallo Stato costiero nella sua ZEE. Ciò include il sottoporsi alle ispezioni degli Stati costieri per monitorare il rispetto dei diritti umani. Gli Stati di bandiera devono cooperare pienamente con gli Stati costieri per garantire il rispetto dei diritti umani a bordo delle navi quando si trovano nella ZEE.

### **In Alto Mare**

Gli Stati di bandiera hanno l'obbligo di garantire il rispetto della normativa sui diritti umani a bordo di tutte le navi che battono la loro bandiera in alto mare. A tal fine, può essere necessario che lo Stato di bandiera cerchi la cooperazione di altri Stati.

## **4. LINEE GUIDA PER GLI STATI DI APPRODO**

Le navi che approdano nei porti si sottopongono automaticamente alla giurisdizione dello Stato in cui si trova il porto. Gli obblighi degli Stati portuali in materia di diritti umani, come stabilito dal diritto nazionale locale e dal diritto internazionale applicabile, sono pienamente applicabili all'interno dei loro confini portuali. La giurisdizione degli Stati portuali e i loro obblighi in materia di diritti umani si sovrappongono in parte a quelli dello Stato di bandiera di qualsiasi nave straniera presente all'interno

dei confini portuali.

È buona prassi che gli Stati di approdo controllino il rispetto dei diritti umani da parte degli Stati di bandiera a bordo delle loro navi mentre queste sono presenti in porto, e che prendano le misure necessarie per garantire un rimedio efficace agli individui i cui diritti siano stati violati.

Se uno Stato di approdo viene a conoscenza che una violazione dei diritti umani si è verificata, o viene commessa, a bordo di una nave straniera che visita il suo porto o nelle sue acque, deve esercitare la giurisdizione e prendere provvedimenti per indagare e impedire che tale violazione continui o si ripeta. Tali misure possono includere il trattenimento della nave fino a che i suoi armatori e operatori abbiano preso tempestivamente le misure necessarie per garantire un rimedio efficace agli individui i cui diritti sono stati violati. Dovrebbe anche includere l'applicazione di sanzioni, compresa la detenzione per coloro che sono ritenuti colpevoli di gravi violazioni dei diritti umani a bordo, come stabilito dal diritto penale nazionale pertinente. Gli Stati di bandiera e lo Stato di cui i marittimi sono cittadini sono incoraggiati a sostenere i rimedi appropriati e le sanzioni imposte dagli Stati di approdo.

## 5. LINEE GUIDA PER GLI STATI COSTIERI

### All'Interno delle Acque Interne

Le acque interne e le imbarcazioni in esse presenti rientrano nella giurisdizione dello Stato costiero. La giurisdizione dello Stato costiero si affianca a quella dello Stato di bandiera di qualsiasi nave straniera presente nelle sue acque interne.

Gli obblighi di uno Stato costiero in materia di diritti umani sono pienamente applicabili nelle sue acque interne come sulla terraferma. È buona prassi che gli Stati costieri controllino il rispetto dei diritti umani da parte degli Stati di bandiera a bordo delle loro navi quando queste si trovano nelle acque interne. Se uno Stato costiero viene a conoscenza di una violazione dei diritti umani avvenuta o in corso a bordo di una nave presente nelle acque interne, deve agire per proteggere i propri interessi e rispettare i propri obblighi in materia di diritti umani, adottando anche le misure necessarie per garantire un rimedio efficace a coloro i cui diritti umani sono stati violati.

### All'Interno Delle Acque Territoriali

Tutti gli Stati hanno il diritto di passaggio inoffensivo attraverso le acque territoriali. Gli Stati costieri hanno giurisdizione sulle navi straniere che attraversano le loro acque territoriali, in particolare se tali navi svolgono attività che pregiudicano la pace, il buon ordine e/o la sicurezza dello Stato costiero. Le violazioni dei diritti umani a bordo di una nave presente nelle acque territoriali possono compromettere il buon ordine dello Stato costiero e rendere il passaggio non innocente.

Gli Stati sono incoraggiati a considerare le violazioni dei diritti umani, note o ragionevolmente sospette, come incompatibili con un passaggio innocente e ad esercitare la giurisdizione su tale nave (fermandola, abbordandola, ispezionandola e/o trattenendola) al fine di salvaguardare i diritti umani e cercare di sanzionare i responsabili delle violazioni.

Uno Stato costiero deve garantire che la sua legislazione interna, che protegge i diritti umani, estenda tali protezioni alle sue acque territoriali, fornisca un'efficace azione esecutiva per le violazioni degli stessi e dia ai suoi tribunali nazionali il potere necessario per affrontare le violazioni dei diritti umani che si verificano a bordo delle navi nelle sue acque territoriali.

Se una nave da guerra o un'altra nave di proprietà del governo, gestita o richiesta in servizio non

commerciale esercita il passaggio inoffensivo attraverso le acque territoriali di uno Stato costiero ed è sospettata di aver compromesso la sua "innocenza" a causa di una o più violazioni dei diritti umani a bordo, lo Stato costiero ha il diritto di chiedere a tale nave di lasciare immediatamente le sue acque territoriali.

## All'interno della ZEE

All'interno della ZEE, gli Stati costieri hanno giurisdizione esclusiva e devono rispettare i loro obblighi in materia di diritti umani in relazione ad isole artificiali, installazioni e strutture ed entro le zone di sicurezza di 500 metri ad esse collegate.

Lo Stato costiero deve estendere la propria legislazione, le procedure amministrative di controllo e la competenza dei propri tribunali alle violazioni dei diritti umani che si verificano a bordo di qualsiasi imbarcazione impegnata nell'esplorazione o nello sfruttamento delle risorse economiche all'interno della ZEE e su isole, installazioni e strutture artificiali, nonché a bordo di qualsiasi imbarcazione impegnata nella ricerca scientifica marina.

È diritto dello Stato costiero rilasciare licenze per tutte le attività legate allo sfruttamento economico della zona, comprese la pesca, l'esplorazione e lo sfruttamento delle risorse minerarie e le attività di ricerca scientifica marina. È prassi emergente che tali licenze vengano rilasciate a condizione che i licenziatari, in relazione a tutti i tipi di imbarcazioni utilizzate per svolgere l'attività oggetto della licenza, rispettino i diritti umani. Lo Stato costiero dovrebbe condurre ispezioni di routine su tutte le navi che operano in regime di licenza all'interno della propria ZEE, anche per garantire il rispetto dei diritti umani.

Sebbene gli Stati di bandiera mantengano la giurisdizione sulle navi impegnate in attività economiche all'interno della ZEE, tali navi sono anche soggette alla giurisdizione dello Stato costiero, che ha obblighi in materia di diritti umani nei confronti delle persone presenti a bordo.

## 6. LINEE GUIDA PER ALTRI STATI

In varie situazioni, ci possono essere Stati che non agiscono né come Stati di approdo, né come Stati costieri, né come Stati di bandiera, che tuttavia possono avere la giurisdizione di intervenire per salvaguardare i diritti umani.

Qualsiasi Stato i cui cittadini si trovino in mare ha degli obblighi in materia di diritti umani nei loro confronti, indipendentemente dalla loro posizione e dalla situazione in cui si trovano.

Gli Stati che impiegano navi per operazioni di controllo in mare (comprese le operazioni di intercettazione o di abbordaggio) hanno obblighi in materia di diritti umani nei confronti delle persone coinvolte.

## 7. NAVI APOLIDI E DIRITTI UMANI

Non tutte le navi hanno sempre una nazionalità. In questo caso, identificare quali Stati abbiano obblighi in materia di diritti umani in relazione alle persone a bordo può essere difficile, soprattutto se alcune di queste persone sono apparentemente apolide o non vogliono o non possono dichiarare la loro nazionalità. Ciò può avere un effetto profondo sulla prospettiva di salvaguardare i diritti umani delle persone a bordo.

Qualsiasi Stato che abbia a che fare con imbarcazioni prive di nazionalità, in particolare nelle operazioni di applicazione della legge, è tenuto a rispettare gli obblighi in materia di diritti umani nei confronti delle persone a bordo.

Una nave potrebbe diventare apolide laddove venga rimossa da un registro ufficiale senza che venga trasferita simultaneamente ad un altro. Sebbene uno Stato di bandiera abbia il diritto di rimuovere qualsiasi nave dai propri registri, nel farlo rischia di compromettere la protezione dei diritti umani delle persone a bordo. Per questo motivo, si propone come buona prassi che l'amministrazione dello Stato di bandiera non rimuova alcuna nave dal proprio registro (indipendentemente dalla giustificazione per farlo) fino a quando la nave non venga iscritta nel registro di un altro Stato di bandiera o non rientri nella giurisdizione di uno Stato di approdo, in modo da salvaguardare i diritti delle persone a bordo.



# Dichiarazione di Ginevra sui diritti umani in mare



**HUMAN RIGHTS AT SEA**

[www.humanrightsatsea.org](http://www.humanrightsatsea.org)

[www.gdhras.com](http://www.gdhras.com) ISBN

978-1-913252-42-7

© January 2022 Human Rights at Sea All Rights Reserved.