

# DECLARAÇÃO DE GENEBRA SOBRE DIREITOS HUMANOS NO MAR

## Prefácio

*“Os direitos humanos são universais; aplicam-se tanto no mar como em terra.”*

O foco emergente em torno de melhorias essenciais na abordagem dos direitos humanos fundamentais e proteções para todas as pessoas que vivem, trabalham e transitam em ambientes aquáticos em todo o mundo resultou na necessidade para uma reorientação concisa dos organismos existentes de direito internacional em um único documento iterativo para definir os princípios fundamentais que sustentam o conceito de direitos humanos no mar.

A narrativa global em evolução em torno da melhoria das formas e meios pelos quais os abusos no mar são relatados, investigados e efetivamente remediados implica que, para ser bem-sucedido, uma linguagem comum e entendimento jurídico básico é exigido por todas as partes interessadas. O objetivo desta publicação é, portanto, fornecer maior clareza e material de referência central que pode ser invocado para a veracidade de seu conteúdo.

Este trabalho de desenvolvimento contínuo tem como pano de fundo um contexto ambiental que profundamente difere no mar das condições em terra, que é inadequadamente compreendida. É composto por uma comum percepção de "cegueira marítima" refletindo o equívoco freqüentemente citado de que o que acontece no mar está fora de vista e, portanto, fora da mente. Por sua vez, isso promove condições de impunidade exploradas por abusadores dentro sistemas de aplicação fracos baseados na falta de transparência pública e prestação de contas.

Esta publicação será revisada ano a ano pela Human Rights at Sea. Os quatro princípios fundamentais permanecerá estável e imutável, enquanto os anexos de apoio podem estar sujeitos a revisão específica por partes interessadas externas, conforme necessário.

A publicação deve ser usada como orientação pelas autoridades portuárias, costeiras e do Estado de bandeira e todos outras partes interessadas em consolidar e expandir a proteção dos direitos humanos apoiando a visão única para acabar com o abuso dos direitos humanos no mar.

A Human Rights at Sea gostaria de agradecer especificamente a pesquisa especializada e o apoio na redação do Prof. Steven Haines, Professor de Direito Internacional Público, Universidade de Greenwich, Prof. Anna Petrig, Professor de Direito Internacional e Direito Público da Universidade de Basel, Suíça, Prof. Irini Papanicolopulu, Professor Associado de Direito Internacional da Universidade de Milano-Bicocca, Itália, Dr. Sofia Galani, Professor Assistente de Direito Internacional Público na Panteion University, Atenas, Grécia, Dra. Elizabeth Mavropoulou, Chefe de Pesquisa, Direitos Humanos no Mar e Professor Visitante da Universidade de Westminster, e Miss Anastasia Papapetrou (LL.M.) por seu apoio administrativo. A revisão legal independente foi conduzida por sócios e associados dos escritórios de advocacia internacionais Holman Fenwick Wilan LLP, DLA Piper LLP, Norton Rose Fulbright LLP e Reed Smith LLP, coordenados pela Sra. Voirrey Blount. A ideia original foi idealizado pelo fundador e CEO da ONG, David Hammond Esq.

## **DECLARAÇÃO DE GENEVRA SOBRE OS DIREITOS HUMANOS NO MAR**

### **Considerações**

Os mares e oceanos cobrem mais de 70% da superfície terrestre. A atividade no mar, tanto lícita como ilícita, cresce ano a ano. O que resulta em um aumento do número de pessoas no mar, atualmente estimado em ser mais de 30 milhões de homens, mulheres e crianças a qualquer momento.

A grande maioria dessas pessoas são pescadores, totalizando aproximadamente 40 milhões, com mais de 25 milhões estimados para estar fisicamente no mar a qualquer momento. Do total, cerca de 20.000 são crianças trabalhando no mar e na pesca costeira. Outros estão na navegação, em petróleo e gás offshore e na indústria do turismo.

Existem muito mais categorias, como passageiros, turistas, cientistas e funcionários do estado em navios da marinha e da guarda costeira. Além disso, há um número crescente de pessoas que utilizam os mares e oceanos como meio de migração. Finalmente, há pessoas envolvidas em atividades ilegais.

Há evidências significativas e crescentes de abuso generalizado, deliberado e muitas vezes sistemático de direitos no mar. Exemplos são pescadores, incluindo crianças pequenas, mantidos como escravos em pesqueiros milhares de milhas longe de suas famílias e estado natal; marítimos abandonados sem pagamento ou indenização; vítimas de agressão sexual a bordo de passageiros e navios de cruzeiro muitas vezes deixadas sem proteção legal ou efetiva remédio; migrantes e refugiados, incluindo crianças, contrabandeados ou traficados por criminosos em situações de risco de vida condições; e pessoas suspeitas de delitos submetidas ao uso de força excessiva e arbitrariedade detenção sem supervisão legal.

As pessoas estão desaparecendo, morrendo, sendo agredidas e abusadas no mar. Se tais violações de direitos humanos estivessem ocorrendo em terra, elas seriam bem divulgadas e abordadas. No entanto, eles são acontecendo no mar, fora de vista, e aqueles que poderiam agir para impedi-los nem sempre estão cientes do problema.

Frequentemente, os abusos dos direitos humanos no mar não são relatados, aplicados ou remediados por causa do desafio natural do ambiente marítimo. Muitas vezes, os abusos ocorrem longe das autoridades estatais. O mar é um vasto área para monitorar, e o policiamento é frequentemente ineficaz devido à falta de recursos ou falta de vontade de tome uma atitude.

Embora os mares e oceanos sejam um ambiente desafiador e possuam características únicas que exigem respostas únicas, isso enfaticamente não significa que os direitos humanos possam ser comprometidos de alguma forma.

Os mares são livres para todos os propósitos legítimos; o abuso dos direitos humanos no mar não é um propósito legítimo em qualquer circunstância.

As pessoas no mar são plenas beneficiárias dos direitos humanos; o fato de que eles podem estar no mar além dos limites da jurisdição territorial não afeta seus direitos humanos.

Chegou a hora de agir. Uma ordem legal que garante mares e oceanos seguros e protegidos exige que todas as pessoas no mar usufruam dos direitos humanos, que as violações sejam tratadas de forma eficaz e que as vítimas recebam um remédio eficaz. A ordem pública dos oceanos, incluindo a proteção dos direitos humanos de todas as pessoas, é uma responsabilidade coletiva da comunidade internacional.

São principalmente os Estados que têm a responsabilidade de fazer cumprir os direitos humanos no mar, em particular, os Estados de bandeira, Estados costeiros e Estados portuários.

Outros atores, como organizações internacionais, organizações não governamentais, órgãos da sociedade civil, empresas privadas, comandantes de embarcações, pessoal de segurança a bordo das embarcações e consumidores, também precisam reconhecer e agir de acordo com seus próprios papéis na proteção dos direitos humanos no mar.

## **Propósito**

O objetivo da Declaração de Genebra sobre os Direitos Humanos no Mar é recordar as obrigações legais existentes, levantar conscientização global sobre os abusos dos direitos humanos no mar, para gerar uma resposta internacional concertada a eles e para garantir um remédio eficaz para aqueles que são abusados. No geral, a Declaração visa promover uma cultura de respeito pelos direitos humanos no mar.

## **Princípios fundamentais**

A proteção dos direitos humanos no mar assenta nos seguintes quatro princípios fundamentais:

1. Os direitos humanos são universais; aplicam-se no mar, como o fazem em terra.
2. Todas as pessoas no mar, indistintamente, gozam dos seus direitos humanos.
3. Não há razões marítimas específicas para negar os direitos humanos no mar.
4. Todos os direitos humanos estabelecidos nos tratados e no direito internacional consuetudinário devem ser respeitados no mar.

## **ANEXOS**

- A. Evidências de abusos de direitos humanos no mar
- B. Direitos humanos aplicáveis no mar
- C. Diretrizes para promover a conformidade com os direitos humanos no mar

### **ANEXO A: EVIDÊNCIA DE ABUSOS DE DIREITOS HUMANOS NO MAR**

Os mares e oceanos têm uma população regular estimada em cerca de 30 milhões de pessoas. Isso é equivalente para a população de um estado de médio porte. A população dos mares e oceanos ocupa, é claro, um vasto espaço interconectado que, em mais de 70 por cento da superfície da Terra, é muito mais extenso do que o território de qualquer estado.

Como resultado, as pessoas estão relativamente dispersas e a interação social é profundamente restrita. Com efeito, a realidade, limita-se principalmente aos limites de embarcações marítimas individuais. Isso significa que há muito poucos observadores capazes de testemunhar a maioria dos abusos das normas de direitos humanos no mar. Por esta razão, muitos é improvável que casos de abuso sejam registrados pela mídia e organizações da sociedade civil de maneira que atividades irregulares e ilegais estão sujeitas a monitoramento e relatórios em terra. Uma adicionada e infeliz característica do abuso que ocorre no mar é que muito ocorre além dos limites territoriais do estado jurisdição - em alto mar, uma vasta área relativamente sem governo e em grande parte sem policiamento.

Esses fatores resultam em um ambiente marítimo em que pessoas vulneráveis podem ser abusadas por outras, com os perpetradores freqüentemente agindo com impunidade e com pouco ou nenhum risco de censura ou sanção. Enquanto casos de abuso são relatados diariamente, é crucial entender que nem todos são registradas pela simples razão de que acontecem com pessoas que estão fisicamente distantes sociedade dominante e em grande parte "fora da vista e da mente".

Apesar de tudo isso, evidências substanciais de abuso foram coletadas por órgãos da sociedade civil na última década. Um extenso relatório sobre a escala de abusos dos direitos humanos no mar pode ser encontrado no trabalho do Reino Unido ONG Direitos Humanos no Mar. A análise desse substancial e crescente corpo de evidências revela uma profunda número perturbador de questões de crescente preocupação do ponto de vista do direito internacional dos direitos humanos.

É de vital importância que os mares e oceanos sejam continuamente monitorados para casos de violação dos direitos humanos abusos, estando em risco todos os direitos listados no Anexo B da Declaração. O que segue representa necessariamente exemplos de situações e atividades que foram identificadas como representando um risco grave abusos no meio marítimo. A lista de abusos e ameaças aos direitos humanos

incluída abaixo, embora não exaustivo, representa um conjunto claro e irrefutável de exemplos de preocupação mais do que suficiente para justificar o desenvolvimento da Declaração de Genebra sobre os Direitos Humanos no Mar:

- Violência Criminal e Ameaças à Vida e à Segurança
- Crime com Motivação Sexual
- Escravidão e Trabalho Forçado na Indústria Pesqueira
- Violações dos Direitos do Trabalho Marítimo
- Ameaças ao bem-estar dos marítimos e dos trabalhadores marítimos
- Marinheiros abandonados
- Falhas em Igualdade e Inclusão
- Os direitos das crianças
- Migração Mista Irregular e Tráfico de Pessoas

Cada um deles merece alguma amplificação.

### **Violência Criminal e Ameaças à Vida e à Segurança**

Historicamente, a forma mais temida e grave de ameaça à segurança de navios e pessoas no mar tem sido a pirataria, cujo significado o levou a se tornar o primeiro 'crime internacional' com um corpo de leis desenvolvido especificamente para lidar com isso. É preciso ressaltar que a pirataria marítima, flagelo desde os tempos clássicos, nunca foi erradicado. O perfil significativo da pirataria baseada na Somália nos últimos anos aumentou a conscientização geral deste antigo empreendimento marítimo criminoso. Como o International Chamber of Commerce's International, e o banco de dados do Maritime Bureau (IMB) revela, no entanto, que a pirataria não é apenas um problema regional confinado ao Oceano Índico, mas potencialmente uma questão global, tendo-se tornado nos últimos anos um problema persistente em partes do sul e leste da Ásia e, atualmente, na costa oeste da África.

A 'pirataria' é definida de forma bastante restrita na Lei do Mar, e o termo não capta adequadamente o ampla gama de ameaças à segurança da navegação e dos usuários legítimos dos mares e oceanos. Ataques a marítimo, casos de assalto à mão armada e apreensões de embarcações menores podem ser motivados e perpetrados por grupos políticos, bem como por aqueles que buscam ganhos financeiros privados. Terrorismo marítimo politicamente motivado é uma séria ameaça potencial - a motivação do grupo que realiza um ataque no mar não é guia para o até que ponto as vítimas inocentes serão afetadas. Quer seja "pirataria" legalmente definida ou alguma outra forma de empreendimento criminoso violento contra navios, os que neles embarcam podem ser feitos reféns para resgate e sofrer abuso físico e sexual.

### **Crime Motivado Sexualmente**

Evidências de abuso sexual no mar podem ser encontradas onde e quando os sexualmente vulneráveis forem encontrado. Existe, por exemplo, um risco particular de crimes sexuais no contexto do tráfico de pessoas, incluindo as traficadas contra a sua vontade ou sob falsos pretextos para fins de prostituição forçada.

Há evidências também de crimes sexuais cometidos a bordo de embarcações de transporte de passageiros. Cruzeiros navegam pelos mares e oceanos com considerável número de passageiros embarcados. Eles são consideráveis comunidades flutuantes, muitas compostas por vários milhares de pessoas, tanto passageiros quanto trabalhadores. enquanto em mar, essas comunidades importantes não são oficialmente policiadas pelos Estados de bandeira com direito a exercer jurisdição. Com isso, os crimes cometidos a bordo não são devidamente investigados e os responsáveis atos criminosos não são processados. Os crimes incluem aqueles de natureza sexualmente motivada. As empresas têm um claro interesse em evitar a publicidade sobre atividades criminosas a bordo de suas embarcações e é difícil chegar a uma avaliação precisa de sua natureza e escala. No entanto, surgiram evidências de um vácuo jurisdicional efetivo que aparentemente permite que os perpetradores de crimes violentos e sexualmente motivados crimes para escapar da justiça.

Também significa que as vítimas de tais crimes não têm remédio efetivo para a violência a que foram submetidos.

### **Escravidão e Trabalho Forçado na Indústria Pesqueira**

Há evidências substanciais do uso de trabalho escravo na indústria pesqueira global, com tripulantes recrutados sob falsos pretextos e depois forçados a permanecer a bordo das embarcações por longos períodos, sem pagar e sujeitar-se a condições abusivas. A escala total desse problema está apenas emergindo e, por sua natureza, é difícil de quantificar com precisão.

A escravidão parece especialmente provável a bordo de embarcações de pesca envolvidas em atividades ilegais, não declaradas ou não regulamentadas (IUU) pesca. As embarcações envolvidas na pesca IUU podem permanecer em zonas de pesca distantes durante meses – mesmo anos - sem retorno ao porto, suas tripulações ficam presas a bordo sem perspectiva de retorno à terra ou suas casas e famílias.

Cerca de 20% da pesca global é produto da atividade de pesca IUU. Não é um problema marginal, com até 5 ou 6 milhões de pescadores envolvidos na atividade de pesca IUU globalmente. Claro, é importante enfatizar que nem todas as embarcações assim contratadas utilizarão mão de obra escrava, mas a natureza desse setor irregular do indústria é tal que mesmo aqueles cujo emprego não é forçado e pago são vulneráveis a processos degradantes e condições desumanas e remuneração inadequada no mar.

Uma característica particularmente perturbadora é a probabilidade de que muitos pescadores mantidos em condições de escravidão sejam eventualmente 'perdido no mar'; eles simplesmente desaparecem. Um pescador ferido ou doente preso em condições de escravidão, sem uso e considerado um passivo por quem dirige a operação, é facilmente eliminado, servindo o seu desaparecimento como um aviso para outras pessoas a bordo de seu destino provável se não fizerem o que é exigido.

O que talvez seja mais perturbador sobre a escravidão no mar hoje é o fato de que os Estados de bandeira estão fechando os olhos para ele e que não há nenhum esforço internacional para erradicá-lo. Nenhum poder marítimo significativo ou poderes assume hoje a responsabilidade de combater a escravidão no mar. Enquanto os navios envolvidos em o comércio de escravos foi forçado a sair dos oceanos no passado, navios negreiros modernos podem navegar nos oceanos sem medo de interdição.

### **Violações dos Direitos do Trabalho Marítimo**

Existem duas convenções internacionais notáveis que tratam dos direitos e normas trabalhistas no mar.

A primeira é a Convenção do Trabalho Marítimo (MLC) de 2006, que estabelece as condições de trabalho para marítimos que trabalham na indústria naval. A segunda é a Convenção da OIT sobre Trabalho na Pesca de 2007, que tenta fornecer as mesmas proteções para aqueles que trabalham como pescadores. Nenhum destes são direitos humanos instrumentos e, embora incluam direitos que também estão refletidos no direito internacional dos direitos humanos, eles não incluem todos os direitos humanos aos quais os marítimos têm direito. Dito isto, há claramente um sentido em que o cumprimento dessas duas convenções, se totalmente implementado e aplicado, serviria para melhorar o tratamento de quem trabalha no mar. A MLC é amplamente ratificada e aplicada, em particular, por meio de inspeções de navios mercantes durante suas visitas a portos em estados preparados para exercer jurisdição. A Convenção do Trabalho na Pesca só entrou em vigor em 2017 e até agora não foi amplamente ratificada ou efetivamente aplicadas.

Há evidências substanciais de que, apesar da MLC e da Convenção do Trabalho na Pesca, os direitos humanos daqueles que trabalham no mar a bordo de navios mercantes ou pesqueiros não são totalmente respeitados, protegidos ou cumprido. Há evidências significativas de más condições de trabalho, remuneração inadequada e violações de medidas básicas de saúde e segurança. Embora as disposições da MLC incluam disposições para a execução através do exercício da jurisdição do estado do porto, existem relativamente poucos exemplos das condições exigidas sendo efetivamente monitorados e executados. Enquanto as organizações e sindicatos de marítimos agem para encorajar conformidade com os padrões internacionais, há evidências significativas de que os estados de bandeira e porto não são todos cumprindo suas responsabilidades de monitorar e garantir o cumprimento das normas de direitos humanos ou de tomar ação apropriada e efetiva contra aqueles que estão abusando ou deixando de cumprí-los.

### **Bem-estar dos Marítimos e dos Trabalhadores Marítimos**

O bem-estar dos marítimos e dos trabalhadores marítimos está constantemente em risco, apesar dos melhores esforços de uma série de profissionais bem motivados, e organizações assistenciais. A inadequação da provisão de bem-estar globalmente era manifestamente óbvia para tudo para ver durante as circunstâncias mais desafiadoras da pandemia de COVID. O impacto substancial de isso levou a uma grande crise na indústria naval global, que apresentava provisão médica inadequada, pouco ou nenhum fornecimento de equipamentos de proteção individual essenciais, a recusa das autoridades portuárias em facilitar trocas de tripulações, falta de visitas de bem-estar aos navios no porto e até mesmo falta de logística básica e essencial provisão e comunicações. Os marítimos ficaram presos a bordo de navios por meses a fio sem assistência social apoio, sem chance de voltar para casa para as famílias e sem apoio emocional, levando a um grande transtorno mental crise de saúde.

Um relatório de Direitos Humanos no Mar publicado no Dia Mundial dos Direitos Humanos em 10 de dezembro de 2021, na segunda ano da crise da COVID, listou as flagrantes violações dos direitos dos marítimos durante a pandemia. Isso tratou e descreveu problemas relacionados com a interrupção das mudanças de tripulação, a negação do status de 'Funcionário-chave' para dos marítimos», a extensão dos tempos de trabalho contratados, danos ao bem-estar mental dos marítimos e suas famílias, a redução de salários e o frequente pagamento insuficiente ou não pagamento de salários, o impacto nas famílias, a negação de assistência médica em terra para os doentes a bordo dos navios, o indisponibilidade de vacinas COVID-19 e o abandono de marítimos após a falência de companhias de navegação.

### **Marinheiros abandonados**

A característica final da crise do COVID a que acabamos de nos referir foi o aumento acentuado do abandono de marítimos.

Esta é normalmente uma prática perturbadoramente comum dentro da indústria naval. Já foi visivelmente pior durante a recente crise gerada pela pandemia – uma crise que parece susceptível de se tornar permanente ou semipermanente recurso no futuro, pois as pressões financeiras reduzem as margens no transporte marítimo internacional e já que as viagens internacionais continuam a ser interrompidas. Isso colocou uma enorme pressão sobre os marítimos próprios e nas organizações assistenciais e sindicatos que existem para cuidar deles e fornecer apoio.

Hoje, a indústria naval é profundamente internacional em seu caráter, com navios registrados em estados tendo pouco vínculo genuíno com as próprias embarcações, seus proprietários ou tripulações empregadas a bordo. Por diversas razões comerciais e financeiras em um ambiente altamente competitivo, os armadores podem não conseguir mais financiar suas operações, seus navios podem não conseguir continuar operando, podem ser colocados em portos e águas longe de seus portos de registro e, crucialmente, longe das casas de aqueles que trabalham a bordo. O colapso e a falência de companhias de navegação - uma situação perturbadoramente frequente ocorrência - ou ainda a investigação e apreensão de embarcações suspeitas de envolvimento em atividades criminosas, normalmente leva a que as tripulações fiquem presas a bordo, um congelamento de seus salários e sua sujeição a longas períodos de encarceramento.

Quando tripulações de navios mercantes ficam presas a bordo em tais circunstâncias, é comum que sejam negado o acesso à costa e para eles não terem como voltar para casa. Sem ninguém para financiá-los, serviços logísticos a navios podem deixar de estar disponíveis, com corte de alimentação, combustível, água e eletricidade desligado e as comunicações por telefone, rádio e internet foram interrompidas. Quem trabalha no mar encontra facilmente abandonados por seus empregadores e impedidos de desembarcar e voltar para casa ou procurando mais emprego. A profunda tensão mental a que são submetidos em tais circunstâncias representa uma grave violação de seus direitos humanos. Estados de bandeira e estados de porto têm responsabilidades de proteger os direitos humanos dos marítimos em tais situações, mas em muitos casos não cumprem suas obrigações.

### **Falhas em Diversidade, Igualdade e Inclusão**

Há amplo reconhecimento de questões significativas com diversidade, igualdade e inclusão em relação ao trabalho e emprego nos sectores marítimos. A evidência de discriminação sexual, racial, religiosa e outras formas de discriminação, inclusive em relação às mulheres e aos trabalhadores lésbicas, gays, bissexuais e transgêneros, está aumentando.

Infelizmente, isso não deveria ser surpreendente. Mesmo em sociedades em terra que lutam pela igualdade sexual no local de trabalho e considerado diverso e aberto e geralmente receptivo às diferenças de gênero, permanecem deficiências importantes que requerem atenção constante dos governos. Os setores marítimos

são profundamente internacionais, bem como ambientes de trabalho tradicionalmente dominados por homens, empregando pessoas de todas as origens raciais e religiosas. Infelizmente, essa diversidade atual não leva a um ambiente de igualdade. De fato, o oposto é aparente. A desigualdade é um fato claro e óbvio,

refletido na evidência de que as práticas de emprego no mar levam as companhias de navegação a empregar o mão de obra mais barata que encontrarem. Num mercado altamente competitivo e verdadeiramente internacional, os custos laborais são um sobrecarga significativa. A mão de obra barata é preferida por difíceis razões financeiras. Para facilitar o seu emprego, a maior parte da marinha mercante internacional é hoje registrada em 'registros abertos' e não com os tradicionais potências marítimas.

Organizações da sociedade civil, sindicatos de marítimos e organizações assistenciais, bem como a Associação Internacional de Maritime Organization (a agência especializada das Nações Unidas focada no setor de navegação global), reconhecem os desafios e estão trabalhando para combater a discriminação e mitigar seus piores efeitos.

Apesar disso, as evidências demonstram que abusos significativos dos direitos humanos relacionados à discriminação e a desigualdade continuam a ser uma característica profundamente perturbadora do ambiente marítimo. Atualmente não há esforço internacional concertado para estabelecer um ambiente diverso, igualitário e inclusivo no mar.

### **Trabalho Infantil**

Estima-se que haja cerca de 20.000 crianças vulneráveis trabalhando no mar. Uma criança é definida como qualquer pessoa com idade inferior a 18 anos. Embora algumas crianças possam estar no limiar da maioridade, a falta de respeito, a proteção inadequada e o descumprimento de seus direitos ainda são motivos de grande preocupação. Além disso, embora existam algumas crianças à beira da idade adulta, também há muitas que trabalham no mar e são muito mais jovens. Sabe-se que alguns deles estão presos à escravidão, mas mesmo aqueles que não estão ainda estão sujeitos a condições de trabalho extremamente desafiadoras, incluindo situações que equivalem a trabalho forçado. A maior parte das crianças que trabalham no mar estão empregadas na indústria pesqueira, que, além de tudo, é amplamente reconhecida como uma das ocupações mais perigosas do mundo. Os pescadores são freqüentemente feridos, morrendo ou gravemente incapacitados durante a condução das operações de pesca de rotina.

Com mau tempo, as embarcações podem facilmente se perder no mar, especialmente quando os desafios financeiros resultam em manutenção e equipamento insuficientes. As crianças são facilmente traumatizadas por maus-tratos, cujos efeitos podem durar a vida toda. Não é apenas o abuso físico e os riscos à vida e à integridade física, mas também a privação de direitos que melhoram a vida, incluindo, por exemplo, o direito à educação, que representam graves violações dos direitos humanos.

### **Migração Irregular e Tráfico de Pessoas**

Há uma atividade marítima que gera uma quantidade substancial de publicidade e controvérsia internacional.

Esta é a migração mista irregular por mar. Para efeitos da Declaração de Genebra sobre os Direitos Humanos no Mar, o termo "migração mista irregular" abrange uma série de atividades diferentes, desde a migração por razões econômicas até pessoas em busca de uma vida melhor para si e suas famílias, refugiados fugindo de situações profundamente ameaçadoras em seus próprios países e buscando proteção por meio de asilo, bem como pessoas traficadas por criminosos quadrilhas e redes motivadas para fins de trabalho forçado, inclusive de natureza sexual.

Embora a maioria dessas pessoas não esteja fazendo nada ilegal, é comum vê-las chamados de migrantes ilegais. Os envolvidos na facilitação de seu movimento por mar podem ser criminalmente motivados, no entanto, pelo tráfico de pessoas vulneráveis para trabalho forçado ou pela "venda" dos meios pelos quais caso contrário, migrantes legais alcançam seus objetivos. O fornecimento de barcos inseguros para transportar pessoas extensões potencialmente perigosas do oceano tornou-se um 'negócio' lucrativo para gangues criminosas e, na ausência de alternativas, a única opção para quem busca refúgio da perseguição. Nos últimos anos, este tem sido um problema significativo no Mar Mediterrâneo Central e Oriental e no Canal da Mancha entre o continente europeu e o Reino Unido.

Fluxos mistos de migrantes através dos mares e oceanos não são um fenômeno novo, no entanto, nem é provável que seja uma questão de curto prazo. A migração sempre foi uma característica da existência humana, e o deslocamento forçado é o maior desafio humanitário e de desenvolvimento da atualidade. À

medida que os níveis populacionais globais aumentam, a escala absoluta de migração também aumentará. É provável que a migração mista irregular por mar seja uma característica do nosso mundo. A forma como é tratada é uma questão altamente controversa, sem soluções fáceis. Recente experiências com ele envolveram tentativas de impedir o movimento pela interdição de embarcações migrantes, incluindo tentativas de forçá-los a retornar aos seus pontos de partida (pushbacks). os direitos humanos

As questões levantadas pelo aumento da migração mista irregular no mar incluem as relacionadas com o contrabando e atividades de tráfico de criminosos aproveitando-se dos vulneráveis e da segurança física das pessoas em mar. Todos os marinheiros têm a responsabilidade de acordo com o Direito do Mar de prestar assistência aos que estão em risco no mar mares e oceanos, independentemente da sua situação migratória. Isso inclui os funcionários do estado agindo em resposta à migração irregular.

### **Comentários Finais**

As evidências reunidas até o momento sobre a provisão, proteção e cumprimento dos direitos humanos no mar demonstra enfaticamente que os mares e oceanos estão longe de ser um ambiente seguro e protegido para os milhões de pessoas que têm o direito legítimo de estar lá e para aqueles que se encontram lá contra a sua vontade. É uma questão de considerável preocupação que pouco esforço está sendo orquestrado pela comunidade internacional para combater empreendimentos criminosos que não respeitam os direitos humanos daqueles eles encontram nos mares e oceanos. Nem mesmo as grandes potências marítimas tentaram até agora coordenar um esforço global para combater as ameaças aos direitos humanos no mar.

No entanto, esta não é uma responsabilidade apenas das grandes potências. Conforme as Diretrizes contidas no Anexo C demonstrar, há muito que todos os estados podem contribuir para esse processo. De fato, essas Diretrizes têm foi elaborado deliberadamente em resposta direta ao acúmulo de evidências aludidas neste Anexo. Como as evidências de deficiências e violações de direitos humanos continuam a se acumular, este Anexo será revisados e atualizados quando necessário.

### **ANEXO B: DIREITOS HUMANOS APLICÁVEIS NO MAR**

O direito internacional dos direitos humanos é um corpo de leis em desenvolvimento que consiste em uma combinação de instrumentos com aplicação internacional - ou quase universal - e outras com foco regional. Para os propósitos da Declaração de Genebra sobre os Direitos Humanos no Mar, que foi deliberadamente redigida para ter aplicação global, os direitos e obrigações referidos em geral derivam principalmente dos seguintes instrumentos:

- Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH) (UNGA Res 217, adotada em 10 de dezembro de 1948)
- Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos (ICCPR) (adotado em 16 de dezembro de 1966, entrou em vigor em 23 Março 1976) Série de Tratados da ONU Vol.999
- Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC) (adotado em 16 de dezembro de 1966, entrou em vigor em 3 de janeiro de 1976) Série de Tratados da ONU Vol.993
- Convenção sobre os Direitos da Criança (CDC) (adotada em 20 de novembro de 1989, entrou em vigor em 2 de setembro de 1990) ONU Tratado Série Vol.1577
- Convenção Relativa ao Estatuto dos Refugiados (Convenção dos Refugiados) (adotada em 28 de julho de 1951, celebrada vigor 22 de abril de 1954) Série de Tratados da ONU Vol.189 Exemplos de Direitos Humanos Individuais Aplicáveis no Mar

A seguinte lista de direitos derivados da lista de instrumentos acima são os de importância no mar. A lista não é exaustiva, e as fontes listadas são reduzidas ao mínimo para os fins deste Anexo:

- Direito à vida (Art.3 UDHR; Artigo 6, ICCPR)
- Direito de não ser torturado (Art.5 UDHR; Art.7, ICCPR; Artigo 6, CDC)
- Direito de não repulsão (Art.33 Convenção sobre Refugiados)
- Direito de não ser escravizado (Art.4 UDHR; Art.8 ICCPR)



- Direito a um recurso efetivo (Art.8 UDHR; Art.2 ICCPR)
- Direito à liberdade (Art.3 UDHR; Art.9 ICCPR)
- Direito de não ser preso e detido arbitrariamente (Art.9 UDHR; Art.9 ICCPR)
- Direito à privacidade (Art.12 UDHR; Art.17 ICCPR; Art.16 CRC)
- Direito à liberdade de expressão (Art.19 UDHR: Art.19 ICCPR; Art.13 CDC)
- Direito à liberdade de religião (Art.18 UDHR; Art.18 ICCPR; Art.14 CDC)
- Direito de buscar asilo (Art.14 UDHR)
- Direito à liberdade de associação (Art.20 UDHR; Art.22 ICCPR; Art.15 CRC)
- Direito de formar e filiar-se a um sindicato (Art.23 UDHR; Art.22 ICCPR; Art.8 PIDESC)
- Direito à vida familiar (Art.16 UDHR; Art.23 ICCPR; Art.10 ICESCR)

Direitos da criança (Art.24 ICCPR; CDC)

- Direito a remuneração justa e remuneração igual (Art.23 UDHR; Art.7 PIDESC)
- Direito a condições de trabalho seguras e saudáveis (Art.23 UDHR; Art.7 PIDESC; Art.32 CDC)
- Direito ao descanso, lazer e férias remuneradas (Art.24 UDHR; Art.7 PIDESC; Art.31 CDC)
- Direito à segurança social (Art.22 UDHR; Art.9 PIDESC, Art.26 CDC)
- Direito à educação (Art.26 UDHR; Art.13 PIDESC; Art.28 CDC)
- Direito de propriedade (Art.17 UDHR)

### **Convenções Regionais de Direitos Humanos**

Embora a lista de direitos humanos acima seja derivada dos instrumentos internacionais de direitos humanos já listadas, as convenções regionais a seguir também terão relevância nas regiões para as quais foram pretendidas e em relação aos vários Estados-partes. Eles são provavelmente de importância além suas 'regiões', como estados de bandeira, as partes dessas convenções regionais terão obrigações de direitos humanos a bordo de embarcações registradas para eles em qualquer parte do mundo em que essas embarcações estejam localizadas. o regional instrumentos são:

- Convenção Europeia para a Proteção dos Direitos Humanos e Liberdades Fundamentais (CEDH)
- Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Pacto de San Jose)
- Protocolo Adicional à Convenção Americana sobre Direitos Humanos em Matéria de Economia, Social e Direitos Culturais (Protocolo de San Salvador)
- Carta Africana dos Direitos Humanos e dos Povos (Carta de Banjul)
- Carta Árabe dos Direitos Humanos (CADH)
- Declaração de Direitos Humanos da Associação das Nações do Sudeste Asiático (Declaração da ASEAN)

## **ANEXO C: DIRETRIZES PARA PROMOVER A CONFORMIDADE COM DIREITOS HUMANOS NO MAR**

### **1. INTRODUÇÃO**

#### **Propósito**

Estas Diretrizes foram preparadas principalmente para os estados usarem como um meio de garantir a conformidade com direitos humanos no mar. Eles fornecem orientações sobre condutas necessárias, de acordo com as normas vigentes regras de direito internacional ou apresentadas como boas práticas. Estas Diretrizes visam promover uma cultura de cumprimento dos direitos humanos no mar.

### **Status Legal**

Estas Diretrizes não são em si juridicamente vinculativas, mas refletem a legislação internacional existente.

### **Destinatários**

Os principais destinatários destas Diretrizes são Estados, incluindo Estados de portos, Estados costeiros e Estados de bandeira estados. Estas Diretrizes também são endereçadas a outras entidades, incluindo, mas não se limitando a organizações, entidades corporativas, entidades não governamentais e da sociedade civil e indivíduos envolvidos em garantir o cumprimento dos direitos humanos no mar.

### **Estrutura**

Estas Diretrizes são divididas em seções que fornecem orientação para os estados e outras entidades para ação nas seguintes zonas marítimas:

- Águas interiores;
- Águas territoriais;
- Zonas Económicas Exclusivas (“ZEE”); e
- Alto mar.

Embora não sejam especificamente abordados neste Anexo, os Estados podem ter direitos e obrigações decorrentes de outras zonas marítimas, incluindo mas não limitado a:

- Zonas contíguas;
  - Águas arquipelágicas;
  - Águas territoriais dentro de estreitos internacionais (nas quais se aplicam direitos de passagem em trânsito);
  - Plataformas continentais; e
  - O fundo do mar fora da jurisdição nacional (“Área”).
- Além disso, os estados devem ter uma atenção especial para embarcações apátridas, e os estados portuários e costeiros devem considerar quais as obrigações que podem ter para com as pessoas a bordo de tais embarcações, particularmente em relação a qualquer obrigações de direitos humanos.

### **Estilo**

Na medida do possível, estas Diretrizes evitam deliberadamente o uso de linguagem técnico-jurídica. eles são elaborados para ser lida e compreendida por qualquer pessoa.

### **Diretrizes**

Estas Diretrizes refletem a lei e uma avaliação de boas práticas em relação aos direitos humanos no mar como de janeiro de 2022.

## **2. OBRIGAÇÕES LEGAIS FUNDAMENTAIS**

A fim de promover e salvaguardar os direitos humanos no mar e cumprir as suas obrigações legais quando aplicável, todos os estados devem assegurar que:

- A legislação nacional necessária ou apropriada foi promulgada;

- Os tribunais nacionais têm a competência necessária para reconhecer e lidar com violações de direitos humanos de indivíduos a bordo de embarcações dentro de sua jurisdição e a legislação nacional é suficiente para capacitar os tribunais locais para punir qualquer indivíduo ou entidade responsável por qualquer violação de direitos humanos;
- O monitoramento administrativo e as ações de execução são tomadas de forma consistente.

Qualquer Estado que exerça jurisdição deve garantir que sanções apropriadas para violações de direitos humanos no mar podem e serão impostas para fornecer dissuasão eficaz e privar aqueles que violam a proteção humana direitos no mar de quaisquer benefícios decorrentes de suas atividades ilegais.

Os Estados devem respeitar, proteger e cumprir os direitos humanos em todos os momentos, principalmente durante o monitoramento de rotina e operações de execução e subsequentes processos judiciais. Os Estados devem salvaguardar os direitos humanos em embarcações, mesmo quando o objetivo do monitoramento ou fiscalização não esteja relacionado à proteção dos direitos humanos direitos especificamente.

Os Estados que exercem jurisdição devem notificar outros Estados relevantes (como um Estado costeiro alertando um Estado de bandeira) essa ação de execução foi tomada e novamente quando essa ação é susceptível de conduzir a processos judiciais.

### **3. DIRETRIZES PARA ESTADOS DE BANDEIRA**

Normalmente, uma embarcação é inscrita no registro de embarcações mantido pela administração do país em qual o navio tem bandeira (o estado da bandeira). Isso permite que a embarcação possua caráter nacional e a Estado de bandeira para exercer jurisdição. Além disso, as pessoas a bordo da embarcação adquirirão os direitos previstos em a lei do estado de bandeira.

A jurisdição dos Estados de bandeira estende-se sempre a todos os navios que arvoram a sua bandeira, independentemente da localização ou da as atividades em que essas embarcações estão envolvidas, mesmo que essas embarcações também possam estar sujeitas à jurisdição de outros estados.

Os Estados de bandeira têm a obrigação de exercer jurisdição sobre os navios que arvoram sua bandeira, inclusive para garantir cumprimento dos direitos humanos.

Sempre que necessário para cumprir essas obrigações, os Estados de bandeira devem procurar cooperar com outros Estados, por exemplo, solicitando a um estado costeiro ou portuário que detenha uma embarcação por violação das leis do estado de bandeira ou regulamentos.

#### **Dentro de Águas Internas e Limites Portuários**

Sem prejuízo das obrigações dos Estados de bandeira de exercer jurisdição sobre todos os navios que arvoram sua bandeira, os estados devem respeitar a soberania e as leis internas relevantes de outros estados quando sua embarcação estiver dentro as águas internas desse outro estado. O Estado de bandeira não deve, no entanto, abdicar da sua própria responsabilidade responder, conforme apropriado, a qualquer violação dos direitos humanos em tal embarcação.

É uma boa prática para os Estados de bandeira procurar garantir que os capitães de todos os navios que arvoram sua bandeira cooperem com as autoridades do estado costeiro ou portuário para garantir o cumprimento dos direitos humanos a bordo de seus embarcações enquanto estiverem presentes em águas interiores e limites portuários de outros estados.

Por outro lado, os comandantes estarão em melhor posição para relatar quaisquer violações aos estados de bandeira que, na ausência de intervenção bem-sucedida dos armadores, devem exercer jurisdição sempre que possível sob bandeira lei estadual e tomar medidas, como acima, para buscar fazer valer os direitos das pessoas a bordo e, sempre que possível, para garantir que as sanções sejam impostas aos perpetradores.

#### **Dentro das águas territoriais**

Violações dos direitos humanos a bordo de uma embarcação podem tornar a passagem por águas territoriais “não inocentes” e justificar a intervenção dos Estados costeiros. Os Estados de bandeira devem cooperar plenamente com os Estados costeiros a fim de garantir o cumprimento dos direitos humanos a bordo das embarcações em trânsito por águas territoriais.

## **Dentro da ZEE**

Os Estados de bandeira são obrigados a aceitar que navios arvorando sua bandeira e envolvidos em atividades que se enquadrem no direitos soberanos ou jurisdição do estado costeiro devem submeter-se a condições de licença relativas ao cumprimento com os direitos humanos impostos pelo estado costeiro em sua ZEE. Isso inclui submeter-se aos estados costeiros inspeções para monitorar o cumprimento dos direitos humanos. Os Estados de bandeira devem cooperar plenamente com os Estados costeiros na a fim de garantir o cumprimento dos direitos humanos a bordo das embarcações enquanto estiverem na ZEE.

## **Em alto mar**

Os Estados de bandeira têm a obrigação de garantir o cumprimento da lei de direitos humanos a bordo de todos os navios que voam em seus bandeiras em alto mar. Para tanto, pode ser necessário que o Estado de bandeira busque a cooperação do outros estados.

## **4. DIRETRIZES PARA ESTADOS DO PORTO**

As embarcações que visitam portos se submetem automaticamente à jurisdição do estado em que o porto está localizado. Porta as obrigações dos Estados em matéria de direitos humanos, conforme estabelecido no direito interno local e no direito internacional aplicável, são totalmente aplicável dentro de seus limites portuários. A jurisdição dos estados do porto e suas obrigações de direitos humanos em parte sobreponham-se aos do Estado de bandeira de qualquer embarcação estrangeira presente dentro dos limites do porto. É uma boa prática para os estados do porto monitorar a conformidade dos estados de bandeira com os direitos humanos a bordo de seus embarcações enquanto essas embarcações estiverem presentes no porto e tomar as medidas necessárias para garantir uma solução eficaz para aqueles indivíduos cujos direitos podem ser violados.

Se um estado do porto tomar conhecimento de que uma violação dos direitos humanos ocorreu ou está sendo cometida, a bordo uma embarcação estrangeira visitando seu porto ou em suas águas, deve exercer jurisdição e tomar medidas para investigar e impedir que qualquer violação continue ou ocorra novamente. Essas medidas podem incluir a detenção de uma embarcação até que seus proprietários e operadores tenham tomado as medidas necessárias prontamente para garantir um remédio eficaz para aqueles pessoas cujos direitos foram violados. Deve incluir também a aplicação de sanções, incluindo detenção para aqueles considerados culpados de violações flagrantes dos direitos humanos a bordo, conforme estabelecido no direito penal interno. Os estados de bandeira e o estado de nacionalidade dos marítimos são incentivados a apoiar soluções e sanções apropriadas impostas pelos estados do porto.

## **5. DIRETRIZES PARA ESTADOS COSTEIROS**

### **Dentro das Águas Internas**

As águas interiores e qualquer embarcação nelas presente estão sob a jurisdição do Estado costeiro. do estado costeiro jurisdição existirá paralelamente à do Estado de bandeira de qualquer embarcação estrangeira presente em suas águas internas.

As obrigações de direitos humanos de um estado costeiro são totalmente aplicáveis em suas águas internas, pois estão em terra. É uma boa prática para os estados costeiros monitorar a conformidade dos estados de bandeira com os direitos humanos a bordo suas embarcações enquanto essas embarcações estiverem presentes em águas interiores. Se um Estado costeiro tomar conhecimento de que uma violação dos direitos humanos ocorreu ou está sendo cometida a bordo de uma embarcação presente em águas interiores, deve agir para proteger os seus interesses e cumprir as suas obrigações em matéria de direitos humanos, incluindo assumir as medidas necessárias para assegurar um recurso eficaz para aqueles cujos direitos humanos foram violados.

### **Dentro das águas territoriais**

Todos os Estados têm direito à passagem inocente pelas águas territoriais. Estados costeiros têm jurisdição sobre embarcações estrangeiras que passam por suas águas territoriais, especialmente se essas embarcações se envolverem em atividades que sejam prejudiciais à paz, boa ordem e/ou segurança do estado costeiro. Violações de humanos direitos a bordo de uma embarcação presente em águas territoriais podem comprometer a boa ordem do Estado costeiro e pode tornar a passagem não inocente.

Os Estados são encorajados a tratar as violações de direitos humanos conhecidas ou razoavelmente suspeitas como inconsistentes com uma passagem inocente e exercer jurisdição sobre tal embarcação (parando, embarcando, inspecionando e/ou detê-lo) a fim de salvaguardar os direitos humanos e buscar punir os responsáveis pelas violações.

Um Estado costeiro deve garantir que sua legislação interna, que protege os direitos humanos, estenda aquelas proteções às suas águas territoriais, forneça ação de execução eficaz para violações do mesmo e dá aos seus tribunais nacionais o poder necessário para lidar com violações de direitos humanos ocorridas a bordo navios nas suas águas territoriais.

Se um navio de guerra ou outro navio de propriedade do governo, operado ou requisitado em serviço não comercial exerce passagem inocente pelas águas territoriais de um estado costeiro e é suspeito de ter comprometido sua "inocência" como resultado de violação(ões) de direitos humanos a bordo, o estado costeiro tem o direito de exigir que tal embarcação deixe imediatamente suas águas territoriais.

### **Dentro da ZEE**

Dentro da ZEE, os estados costeiros têm jurisdição exclusiva e devem cumprir seus direitos humanos obrigações em relação a ilhas artificiais, instalações e estruturas e dentro de zonas de segurança de 500 metros relacionados a eles.

## **6. ORIENTAÇÕES PARA OUTROS ESTADOS**

Em várias situações, pode haver Estados que não atuam como Estados portuários, Estados costeiros ou Estados de bandeira, que pode, no entanto, ter jurisdição para intervir para salvaguardar os direitos humanos.

Qualquer estado cujos nacionais estejam presentes no mar tem obrigações de direitos humanos para com eles, independentemente sua localização e a situação em que se encontram.

Quaisquer Estados que desloquem embarcações para operações de fiscalização no mar (incluindo qualquer interceptação ou abordagem operações), têm obrigações de direitos humanos em relação a quaisquer pessoas envolvidas.

## **7. EMBARCAÇÕES APÁTRIDAS E DIREITOS HUMANOS**

Nem todas as embarcações terão uma nacionalidade em todos os momentos. Nesse caso, identificar quais Estados têm direitos humanos obrigações em relação às pessoas a bordo podem ser difíceis, especialmente se algumas dessas pessoas forem aparentemente apátridas ou não desejam ou não podem declarar sua nacionalidade. Isso pode ter um profundo efeito na perspectiva de salvaguarda dos direitos humanos das pessoas a bordo.

Qualquer Estado que lide com embarcações apátridas, principalmente em operações de aplicação da lei, é obrigado a cumprir obrigações de direitos humanos em relação a qualquer pessoa a bordo.

Uma embarcação pode ser declarada apátrida se for removida de um registro oficial sem transferência simultânea para outro. Embora um Estado de bandeira tenha o direito de remover qualquer embarcação de seus registros, ao fazê-lo, corre o risco de prejudicar a proteção dos direitos humanos das pessoas a bordo. Por esta razão, é apresentado como boa prática que a administração do Estado de bandeira não removerá nenhum navio de seu registro (independentemente do justificativa para fazê-lo) até que a embarcação seja inscrita em outro registro de estado de bandeira ou de outra forma está dentro da jurisdição de um estado de porto para que os direitos das pessoas a bordo sejam salvaguardados.