

Declaración de Ginebra sobre los Derechos Humanos en el Mar



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

© January 2022 Human Rights at Sea
All Rights Reserved

Prefacio

“Los derechos humanos son universales; se aplican en el mar al igual que en tierra”.

El enfoque emergente en torno a las mejoras esenciales para abordar las protecciones de los derechos humanos fundamentales para todas las personas que viven, trabajan y transitan por cuerpos de agua a nivel mundial ha resultado en la necesidad de un reenfoque conciso de los cuerpos de derecho internacional existentes en un único documento iterativo para definir los principios fundamentales que sustentan el concepto de derechos humanos en el mar.

La narrativa global en evolución en torno a la mejora de las formas y los medios por los cuales los abusos en el mar se informan, investigan y remedian de manera efectiva implica que, para tener éxito, se requiere un lenguaje común y una comprensión legal básica por parte de todas las partes interesadas. Por lo tanto, el objetivo de esta publicación es proporcionar una mayor claridad y material central de referencia en el que se pueda confiar en cuanto a la veracidad de su contenido.

Este trabajo de desarrollo en curso se sitúa en un contexto en el que las condiciones en el mar difieren profundamente de las condiciones en tierra, contexto que no se comprende adecuadamente. Se ve agravado por una percepción común de "ceguera del mar" que refleja la idea errónea citada a menudo de que lo que sucede en el mar está fuera de la vista y, por lo tanto, fuera de la mente. A su vez, esto fomenta condiciones de impunidad explotadas por los abusadores dentro de sistemas de aplicación débiles basados en la falta de transparencia pública y de rendición de cuentas.

Esta publicación será revisada año tras año por Human Rights at Sea. Los cuatro principios fundamentales permanecerán estables e inalterables, mientras que los Anexos de apoyo pueden estar sujetos a una revisión específica por parte de partes interesadas externas, según sea necesario.

Por lo demás, la publicación debería servir de orientación a las autoridades portuarias, costeras y de los Estados de abanderamiento, así como a todas las demás partes interesadas en consolidar y ampliar la protección de los derechos humanos en apoyo de la visión única de poner fin a los abusos de los derechos humanos en el mar.

Human Rights at Sea desea agradecer específicamente el apoyo experto en investigación y redacción del Prof. Steven Haines, Profesor de Derecho Internacional Público de la Universidad de Greenwich, la Prof. Anna Petrig, Profesora de Derecho Internacional y Derecho Público de la Universidad de Basilea, Suiza, la Prof. Irini Papanicolopulu, Profesora Asociada de Derecho Internacional en la Universidad de Milano-Bicocca, Italia, la Dra. Sofia Galani, Profesora Adjunta de Derecho Internacional Público en la Universidad de Panteion, Atenas, Grecia, la Dra. Elizabeth Mavropoulou, Jefa de Investigación, Derechos Humanos en el Mar y Profesora Visitante en la Universidad de Westminster, y la Srta. Anastasia Papapetrou (LL.M.) por su apoyo administrativo. La revisión jurídica independiente corrió a cargo de socios y asociados de los bufetes de abogados internacionales Holman Fenwick Wilan LLP, DLA Piper LLP, Norton Rose Fulbright LLP y Reed Smith LLP, coordinados por la Sra. Voirrey Blount. La idea original fue concebida por el fundador y Director General de la ONG, David Hammond Esq.

Contexto

Los mares y océanos cubren más del 70% de la superficie terrestre. La actividad en el mar, tanto lícita como ilícita, crece año tras año. Esto se traduce en un aumento del número de personas en el mar, que actualmente se estima en más de 30 millones de hombres, mujeres y niños en cualquier momento.

La inmensa mayoría de estas personas son pescadores, aproximadamente 40 millones en total, y se calcula que más de 25 millones están físicamente en el mar en cualquier momento. Del total, unos 20.000 son niños que trabajan en el mar y en la pesca costera. Otros trabajan en el transporte marítimo, en la extracción de petróleo y gas en alta mar y en el sector turístico. Hay muchas más categorías, como pasajeros, veraneantes, científicos y funcionarios de Estado en buques navales y guardacostas. Además, cada vez hay más personas que utilizan los mares y océanos como medio de migración. Por último, hay personas implicadas en actividades ilícitas.

Hay pruebas significativas y crecientes de abusos generalizados, deliberados y a menudo sistemáticos de los derechos humanos en el mar. Ejemplos de ello son los pescadores, incluidos niños jóvenes, sometidos a esclavitud en caladeros situados a miles de millas de sus familias y de su Estado de origen; marinos abandonados sin remuneración ni indemnización; víctimas de agresiones sexuales a bordo de buques de pasajeros y cruceros, a menudo sin protección jurídica ni recurso efectivo; migrantes y refugiados, incluidos niños, objeto de tráfico ilícito o trata de personas por delincuentes en condiciones que ponen en peligro su vida; y personas sospechosas de haber cometido delitos sometidas al uso excesivo de la fuerza y a detención arbitraria sin supervisión legal.

Desaparecen personas, mueren, son agredidas y sufren abusos en el mar. Si estas violaciones de los derechos humanos se produjeran en tierra, se daría buena publicidad a ellas y se les prestaría atención. Sin embargo, ocurren en el mar, fuera de la vista, y quienes podrían actuar para detenerlas no siempre son conscientes del problema.

Las violaciones de los derechos humanos en el mar no suelen denunciarse o remediarse debido a la difícil naturaleza del entorno marítimo. Los abusos suelen producirse lejos de las autoridades estatales. El mar es una zona inmensa que hay que vigilar, y con demasiada frecuencia la actuación policial es ineficaz debido a la falta de recursos o a la falta de voluntad para actuar.

Aunque los mares y océanos son un entorno difícil y tienen características únicas que exigen respuestas únicas, esto no significa en absoluto que los derechos humanos puedan verse comprometidos en modo alguno. Los mares son libres para todos los fines legítimos; el abuso de los derechos humanos en el mar no es un fin legítimo en ninguna circunstancia.

Las personas que se encuentran en el mar son plenos beneficiarios de los derechos humanos; el hecho de que puedan estar en el mar más allá de los límites de la jurisdicción territorial no afecta a sus derechos humanos.

Ha llegado el momento de actuar. Un ordenamiento jurídico que garantice la seguridad de los mares y océanos exige que todas las personas que se encuentren en el mar disfruten de los derechos humanos, que las violaciones se aborden de manera eficaz y que las víctimas dispongan de un recurso efectivo. El orden público de los océanos, incluida la protección de los derechos humanos de todas las personas, es una responsabilidad colectiva de la comunidad internacional.

Son principalmente los Estados los que tienen la responsabilidad de hacer cumplir los derechos humanos en el mar, en particular, los Estados de abanderamiento, los Estados costeros y los Estados portuarios.

Otros agentes, como las organizaciones internacionales, las organizaciones no gubernamentales, los organismos de la sociedad civil, las empresas privadas, los capitanes de los buques, el personal de seguridad a bordo de los buques y los consumidores, también deben reconocer su papel en la protección de los derechos humanos en el mar y actuar en consecuencia.

Objetivo

El objetivo de la Declaración de Ginebra sobre los Derechos Humanos en el Mar es recordar las obligaciones jurídicas existentes, sensibilizar a la opinión pública mundial sobre los abusos de los derechos humanos en el mar, generar una respuesta internacional concertada a los mismos y garantizar un recurso efectivo a quienes sufran abusos. En general, la Declaración pretende fomentar una cultura de respeto de los derechos humanos en el mar.

Principios Fundamentales

La protección de los derechos humanos en el mar se basa en los cuatro principios fundamentales siguientes:

1. Los derechos humanos son universales; se aplican en el mar, al igual que en tierra.
2. Todas las personas en el mar, sin distinción alguna, tienen derecho a sus derechos humanos.
3. No existen razones marítimas específicas para negar los derechos humanos en el mar.
4. Todos los derechos humanos establecidos tanto en virtud de tratados como del derecho internacional consuetudinario deben respetarse en el mar.

ANEXOS

A. Pruebas de abusos de los derechos humanos en el mar.

B. Derechos humanos aplicables en el mar.

C. Directrices para promover el cumplimiento de los derechos humanos en el mar.

ANEXO A: PRUEBAS DE ABUSOS DE DERECHOS HUMANOS EN EL MAR

Se calcula que los mares y océanos tienen una población regular de unos 30 millones de personas. Esto equivale a la población de un Estado de tamaño medio. La población de los mares y océanos ocupa, por supuesto, un vasto espacio interconectado que, con más del 70% de la superficie de la Tierra, es mucho más extenso que el territorio de cualquier Estado.

Como consecuencia, las personas están relativamente dispersas y la interacción social está profundamente restringida. De hecho, en la realidad, se limita principalmente a los confines de las embarcaciones marítimas individuales. Esto significa que hay muy pocos observadores capaces de ser testigos de la mayoría de los abusos de los estándares de derechos humanos en el mar. Por este motivo, es improbable que los medios de comunicación y las organizaciones de la sociedad civil registren muchos casos de abusos de la misma forma en que las actividades irregulares e ilegales son objeto de seguimiento y denuncia en tierra. Una característica añadida y desafortunada de los abusos que tienen lugar en el mar es que gran parte de ellos se producen fuera de los límites territoriales de la jurisdicción estatal, en alta mar, una vasta zona relativamente desgobernada y en gran medida no vigilada.

Estos factores dan lugar a un entorno marítimo en el que las personas vulnerables pueden sufrir abusos por parte de otros, los autores actuando con frecuencia con impunidad y con poco o ningún riesgo de censura o sanción. Aunque todos los días se denuncian casos de abusos, es de vital importancia comprender que no todos quedan registrados por la sencilla razón de que ocurren a personas que están físicamente alejadas de la sociedad en general y en gran medida "fuera de la vista y de la mente".

A pesar de todo ello, en la última década los organismos de la sociedad civil han recogido pruebas sustanciales de abusos. El trabajo de la ONG Human Rights at Sea, con sede en el Reino Unido, ofrece un amplio informe sobre la magnitud de las violaciones de los derechos humanos en el mar. El análisis de este importante y creciente conjunto de pruebas revela un número profundamente inquietante de cuestiones que suscitan una preocupación creciente desde el punto de vista de la legislación internacional sobre derechos humanos.

Es de vital importancia que los mares y océanos estén continuamente vigilados para detectar casos de abusos de los derechos humanos, estando en peligro todos los derechos enumerados en el Anexo B de la Declaración. Lo que se expone a continuación representa necesariamente ejemplos de aquellas situaciones y actividades que se ha determinado que plantean un grave riesgo de abusos en el entorno marítimo. La lista de abusos y amenazas a los derechos humanos que se incluye a continuación, aunque no es exhaustiva, representa un conjunto claro e irrefutable de ejemplos de preocupación más que

suficiente para justificar el desarrollo de la Declaración de Ginebra sobre los Derechos Humanos en el Mar:

- Violencia Criminal y Amenazas a la Vida y Seguridad
- Delitos de motivación sexual
- Esclavitud y trabajo forzoso en la industria pesquera
- Incumplimiento de los Derechos Laborales Marítimos
- Amenazas al bienestar de los marineros y de los trabajadores marítimos
- Marineros abandonados
- Fracasos en Igualdad e Inclusión
- Derechos de los niños
- Migración Mixta Irregular y Trata de Personas

Cada uno de estos merece ampliación:

Violencia Criminal y Amenazas a la Vida y Seguridad

Históricamente, la forma más temida y grave de amenaza a la seguridad de los barcos y las personas en el mar ha sido la piratería, y su importancia la llevó a convertirse en el primer "delito internacional" con un cuerpo de leyes desarrollado específicamente para tratarlo. Es necesario recalcar que la piratería marítima, una calamidad desde la época clásica, nunca ha sido erradicada. El perfil significativo de la piratería con sede en Somalia en los últimos años aumentó la conciencia general sobre esta antigua empresa delictiva marítima. Sin embargo, como revela la base de datos de la Oficina Marítima Internacional (IMB) de la Cámara de Comercio Internacional, la piratería no es simplemente un problema regional limitado al Océano Índico, sino un problema potencialmente mundial, que se ha convertido en los últimos años en un problema persistente en partes de Asia meridional y oriental y, actualmente, frente a la costa occidental de África.

La "piratería" se define de manera bastante estricta en el Derecho del Mar, y el término no capta adecuadamente la amplia gama de amenazas a la seguridad para el transporte marítimo y los usuarios legítimos de los mares y océanos. Los ataques a la navegación, los casos de robo a mano armada y las incautaciones de embarcaciones más pequeñas pueden estar motivados y perpetrados por grupos políticos, así como por quienes buscan ganancias financieras privadas. El terrorismo marítimo por motivos políticos es una amenaza potencial grave: la motivación del grupo que lleva a cabo un ataque en el mar no indica hasta qué punto se verán afectadas las víctimas inocentes. Ya sea que se trate de "piratería" legalmente definida o alguna otra forma de empresa criminal violenta contra los barcos, las personas embarcadas en ellos pueden ser rehenes a cambio de un rescate y sufrir abusos físicos y sexuales.

Delitos de Motivación Sexual

Se pueden encontrar pruebas de abuso sexual en el mar donde y cuando se encuentren personas sexualmente vulnerables. Existe, por ejemplo, un riesgo particular de delitos sexuales en el contexto de la trata de personas, incluidas aquellas que son objeto de trata en contra de su voluntad o bajo falsos pretextos con el propósito de la prostitución forzada.

También hay pruebas de que se han cometido delitos sexuales a bordo de embarcaciones de transporte de pasajeros. Los cruceros navegan por los mares y océanos con un número considerable de pasajeros embarcados. Son comunidades flotantes considerables, muchas de las cuales consisten en varios miles de personas, tanto pasajeros como trabajadores. Mientras están en el mar, estas comunidades significativas no están vigiladas oficialmente por los estados de abanderamiento con derecho a ejercer jurisdicción exclusiva. Como resultado, los delitos cometidos a bordo no se investigan adecuadamente y

los responsables de actos delictivos no son procesados. Los delitos incluyen delitos de motivación sexual. Las compañías navieras tienen un claro interés en evitar la publicidad sobre actividades delictivas a bordo de sus buques y es difícil llegar a una evaluación precisa de su naturaleza y escala. Sin embargo, ha surgido evidencia de un vacío jurisdiccional efectivo que aparentemente permite que los perpetradores de delitos violentos y de motivación sexual escapen a la justicia. También significa que las víctimas de tales crímenes no tienen un remedio efectivo por la violencia de la que han sido objeto.

Esclavitud y trabajo forzoso en la industria pesquera

Existe evidencia sustancial del uso de mano de obra esclava en la industria pesquera mundial, con miembros de la tripulación reclutados con falsos pretextos y luego obligados a permanecer a bordo de los barcos durante períodos prolongados, sin remuneración y sujetos a condiciones abusivas. La escala completa de este problema apenas está emergiendo y, por su naturaleza oculta, es difícil de cuantificar con precisión.

La esclavitud parece especialmente probable a bordo de embarcaciones pesqueras dedicadas a la pesca ilegal, no declarada o no reglamentada (INDNR). Los buques dedicados a la pesca INDNR pueden permanecer en caladeros distantes durante meses, incluso años, sin regresar a puerto, sus tripulaciones quedan atrapadas a bordo sin perspectivas de regresar a tierra o a sus hogares y familias.

Alrededor del 20% de la captura mundial de pescado es producto de la actividad de pesca INDNR. No es un problema marginal, con hasta 5 o 6 millones de pescadores involucrados en actividades de pesca INDNR en todo el mundo. Por supuesto, es importante recalcar que no todos los buques que se dedican a ello utilizarán mano de obra esclava, pero la naturaleza de este sector irregular de la industria es tal que incluso aquellos cuyo empleo no es forzado y es remunerado son vulnerables a condiciones degradantes e inhumanas y servicios paga inadecuada mientras están en el mar.

Una característica particularmente inquietante es la probabilidad de que muchos pescadores mantenidos en condiciones de esclavitud eventualmente se “pierden en el mar”; simplemente desaparecen. Un pescador herido o enfermo atrapado en condiciones de esclavitud, que ya no es útil y considerado como un lastre por parte de quienes dirigen la operación, es fácil de deshacerse de él, su desaparición sirve como una advertencia para los demás a bordo de su posible destino si no hacen lo requerido.

Lo que quizás sea más preocupante sobre la esclavitud en el mar hoy en día es el hecho de que los estados de abanderamiento están haciendo la vista gorda ante ella y que no existe un esfuerzo internacional concertado para erradicarla. Ninguna potencia marítima importante o colección de poderes acepta hoy la responsabilidad de combatir la esclavitud en el mar. Mientras que los barcos involucrados en la trata de esclavos fueron expulsados de los océanos en el pasado, los barcos de esclavos modernos pueden navegar por los océanos sin temor a la interdicción.

Incumplimiento de los Derechos Laborales Marítimos

Hay dos convenios internacionales notables que se ocupan de los derechos laborales y los estándares en el mar. El primero es el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC) de 2006, que establece las condiciones de empleo de los marineros que trabajan en la industria del transporte marítimo. El segundo es el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca de la OIT de 2007, que intenta proporcionar las mismas protecciones para quienes trabajan como pescadores. Ninguno de estos son instrumentos de derechos humanos y, si bien incluyen derechos que también se reflejan en el derecho internacional de los derechos humanos, no incluyen todos los derechos humanos a los que tiene derecho la gente de mar. Habiendo dicho eso, claramente hay un sentido en el que el

cumplimiento de estas dos convenciones, si se implementan y hacen cumplir por completo, serviría para mejorar el trato de quienes trabajan en el mar. El MLC está ampliamente ratificado y se aplica, en particular, a través de inspecciones de buques mercantes durante sus visitas a puertos en estados preparados para ejercer la jurisdicción del estado del puerto. El Convenio sobre el Trabajo en la Pesca entró en vigor en 2017 y, hasta el momento, no ha sido ampliamente ratificado ni aplicado de manera efectiva.

Hay pruebas sustanciales de que, a pesar del MLC y el Convenio Sobre el Trabajo en la Pesca, los derechos humanos de quienes trabajan en el mar a bordo de buques mercantes o pesqueros no se respetan, protegen ni cumplen plenamente. Hay pruebas significativas de malas condiciones de trabajo, salarios inadecuados e incumplimiento de las disposiciones básicas de salud y seguridad. Si bien las disposiciones del MLC incluyen planes para el cumplimiento mediante el ejercicio de la jurisdicción del estado del puerto, hay relativamente pocos casos en los que las condiciones requeridas se controlen y se cumplan de manera efectiva. Si bien las organizaciones y los sindicatos de gente de mar actúan para alentar el cumplimiento de las normas internacionales, existen pruebas significativas de que no todos los Estados de abanderamiento y del puerto cumplen con sus responsabilidades de supervisar y garantizar el cumplimiento de las normas de derechos humanos o de tomar medidas apropiadas y efectivas contra quienes están abusando o no los cumplen.

Bienestar de los Marineros y de los Trabajadores Marítimos

El bienestar de los marineros y de los trabajadores marítimos está constantemente en peligro, a pesar de los mejores esfuerzos de una serie de organizaciones de bienestar bien motivadas. La insuficiencia de la provisión de bienestar a nivel mundial fue manifiestamente obvia durante las circunstancias más desafiantes de la pandemia de COVID. El impacto sustancial de esto condujo a una gran crisis dentro de la industria naviera mundial, que se caracterizó por una atención médica inadecuada, un suministro escaso o nulo de equipo de protección personal esencial, la negativa de las autoridades portuarias a facilitar los cambios de tripulación, la falta de visitas de bienestar a los barcos en puerto e incluso falta de dotación logística y de comunicaciones básicas e imprescindibles. La gente de mar estuvo atrapada a bordo de los barcos durante meses sin asistencia social, sin posibilidad de regresar a casa con sus familias y sin apoyo emocional, lo que provocó una grave crisis de salud mental.

Un informe de Human Rights at Sea publicado el Día Mundial de los Derechos Humanos el 10 de diciembre de 2021, en el segundo año de la crisis de COVID, enumeró las flagrantes violaciones de los derechos de la gente de mar durante la pandemia. Abordó y describió cuestiones relacionadas con la interrupción de los cambios de tripulación, la denegación del estatus de 'trabajador clave' a la gente de mar, la extensión de los tiempos de trabajo contratados, el daño al bienestar mental de la gente de mar y sus familias, la reducción de salarios y el frecuente pago insuficiente o impago de salarios, el impacto en las familias, la denegación de atención médica en tierra para quienes padecen enfermedades a bordo de los buques, la falta de disponibilidad de vacunas contra el COVID-19 y el abandono de la gente de mar tras la quiebra de las compañías navieras.

Marineros Abandonados

La última característica de la crisis de COVID a la que se acaba de hacer referencia fue el marcado aumento del abandono de la gente de mar. Por lo general, esta es una práctica inquietantemente común dentro de la industria del transporte marítimo. Ha sido notablemente peor durante la reciente crisis generada por la pandemia, una crisis que parece probable que se convierta en una característica permanente o

semipermanente en el futuro a medida que las presiones financieras reduzcan los márgenes en el envío internacional y los viajes internacionales continúen interrumpidos. Esto ha ejercido una enorme presión tanto sobre los propios marinos como sobre las organizaciones de asistencia social y los sindicatos que existen para cuidarlos y brindarles apoyo. Hoy en día, la industria del transporte marítimo es profundamente internacional en su carácter, con barcos registrados en estados que tienen poco vínculo genuino con los propios barcos, sus propietarios o las tripulaciones empleadas a bordo. Por una variedad de razones comerciales y financieras en un entorno altamente competitivo, es posible que los armadores ya no puedan financiar sus operaciones, que sus barcos no puedan continuar operando, que se queden amarrados en puertos y aguas lejos de sus puertos de registro y, lo que es más importante, lejos de los hogares de quienes trabajan a bordo. El colapso y la quiebra de las compañías navieras, un hecho inquietantemente frecuente, o incluso la investigación y el arresto de embarcaciones sospechosas de estar involucradas en actividades delictivas, generalmente conducen a que las tripulaciones queden atrapadas a bordo, se congelen sus salarios y se les someta a largos períodos de encarcelamiento.

Cuando las tripulaciones de los buques mercantes quedan atrapadas a bordo en tales circunstancias, es común que se les niegue el acceso a la costa y que no tengan forma de regresar a casa. Sin nadie que los financie, es posible que los servicios logísticos a los barcos ya no estén disponibles, con los suministros de alimentos, combustible, agua y electricidad cortados y las comunicaciones telefónicas, de radio e Internet interrumpidas. Aquellos que trabajan en el mar pueden verse fácilmente abandonados por sus empleadores y se les impide desembarcar y regresar a casa o buscar otro empleo. La profunda tensión mental a la que se ven sometidos en tales circunstancias representa una grave violación de sus derechos humanos. Los estados de abanderamiento y los estados del puerto tienen la responsabilidad de proteger los derechos humanos de la gente de mar en tales situaciones, pero en demasiados casos no cumplen con sus obligaciones.

Fracasos en Diversidad, Igualdad e Inclusión

Existe un amplio reconocimiento de problemas importantes con la diversidad, la igualdad y la inclusión en relación con el trabajo y el empleo en los sectores marítimos. La evidencia de discriminación sexual, racial, religiosa y de otro tipo, incluso hacia las mujeres y hacia los trabajadores gays, lesbianas, bisexuales y transgénero, está en aumento.

Lamentablemente, esto no debería sorprender. Incluso en sociedades en tierra que luchan por la igualdad sexual en el lugar de trabajo y que se consideran diversas, abiertas y generalmente receptivas a las diferencias de género, persisten deficiencias importantes que requieren una atención constante por parte de los gobiernos. Los sectores marítimos son profundamente internacionales, además de ser entornos de trabajo tradicionalmente dominados por hombres, que emplean a personas de todos los orígenes raciales y religiosos. Desgraciadamente, esta diversidad real no conduce a un entorno de igualdad. De hecho, todo lo contrario es evidente. La desigualdad es un hecho claro y obvio, reflejado en la evidencia de que las prácticas de empleo en el mar conducen a que las compañías navieras empleen la mano de obra más barata que pueden encontrar. En un mercado altamente competitivo y verdaderamente internacional, los costos de mano de obra son una sobrecarga significativa. La mano de obra barata se ve favorecida por razones financieras difíciles. Para facilitar su empleo, la mayor parte de la marina mercante internacional está registrada hoy en "registros abiertos" y no con los poderes marítimos tradicionales.

Las organizaciones de la sociedad civil, los sindicatos de marinos y las organizaciones de bienestar, así como la Organización Marítima Internacional (la agencia especializada de las Naciones Unidas centrada en el sector marítimo mundial), reconocen los desafíos y están trabajando para combatir la discriminación y mitigar sus peores efectos. A pesar de esto, la evidencia demuestra que los abusos significativos de los derechos humanos relacionados con la discriminación y la desigualdad siguen siendo una característica profundamente perturbadora del entorno marítimo. Actualmente no existe un

esfuerzo internacional concertado para establecer un entorno diverso, equitativo e inclusivo en el mar.

Trabajo Infantil

Se estima que hay alrededor de 20.000 niños vulnerables trabajando en el mar. Un niño se define como cualquier persona menor de 18 años. Si bien algunos niños pueden estar en el umbral de la edad adulta, la falta de respeto por, la protección inadecuada y el incumplimiento de sus derechos siguen siendo motivo de gran preocupación. Además, aunque hay algunos niños al borde de la edad adulta, también hay muchos que trabajan en el mar que son mucho más jóvenes. Se sabe que algunos de ellos están atrapados en la esclavitud, pero incluso aquellos que no lo están todavía están sujetos a condiciones de trabajo extremadamente difíciles, incluidas situaciones que equivalen a trabajo forzoso. La mayor parte de los niños que trabajan en el mar están empleados en la industria pesquera, que además de cualquier otra cosa, es ampliamente reconocida como una de las ocupaciones más peligrosas a nivel mundial. Los pescadores sufren con frecuencia lesiones, muerte o discapacidad grave durante la realización de las operaciones de pesca de rutina. Con mal tiempo, los barcos pueden perderse fácilmente en el mar, especialmente cuando los desafíos financieros hacen que no estén totalmente equipados y mantenidos. Los niños se traumatizan fácilmente con los malos tratos, cuyos efectos pueden durar toda la vida. No son solo los abusos físicos y los riesgos para la vida y las extremidades, sino también la privación de los derechos que mejoran la vida, incluido, por ejemplo, el derecho a la educación, lo que representa graves violaciones de los derechos humanos.

Migración Mixta Irregular y Trata de Personas

Hay una actividad marítima que genera una cantidad sustancial de publicidad y controversia internacional. Se trata de una migración irregular mixta por mar. A los efectos de la Declaración de Ginebra sobre los derechos humanos en el mar, el término "migración mixta irregular" abarca una serie de actividades diferentes, desde la migración por motivos económicos de personas que buscan una vida mejor para ellos y sus familias, refugiados que huyen de situaciones profundamente amenazantes en sus propios países y que buscan protección a través del asilo, así como personas que son objeto de trata por parte de bandas y redes delictivas con fines de trabajo forzoso, incluso de naturaleza sexual.

Aunque la mayoría de estas personas no están haciendo nada ilegal, es común ver que se les llame inmigrantes ilegales. Sin embargo, los involucrados en facilitar su movimiento por mar bien pueden tener motivos delictivos, ya sea traficando con personas vulnerables para trabajos forzados o "vendiendo" los medios por los cuales los migrantes legales logran sus objetivos. La provisión de botes inseguros para transportar personas a través de extensiones de océano potencialmente peligrosas se ha convertido en un "negocio" rentable para las bandas criminales y, en ausencia de alternativas, en la única opción para las personas que buscan refugio de la persecución. En los últimos años, este ha sido un problema importante en el Mar Mediterráneo Central y Oriental y en el Canal de la Mancha/La Manche entre el continente europeo y el Reino Unido.

Sin embargo, los flujos mixtos de migrantes a través de mares y océanos no son un fenómeno nuevo, ni es probable que sean un problema a corto plazo. La migración siempre ha sido una característica de la existencia humana, y el desplazamiento forzado es el mayor desafío humanitario y de desarrollo de la actualidad. A medida que aumenten los niveles de población mundial, también aumentará la escala absoluta de la migración. Es probable que la migración mixta irregular por mar sea una característica permanente de nuestro mundo. Cómo se trata es un tema muy controvertido, sin soluciones fáciles. Las experiencias recientes han implicado intentos de impedir el movimiento mediante la interdicción de embarcaciones de migrantes, incluidos intentos de obligarlos a regresar a sus puntos de partida (retrocesos). Los problemas de derechos humanos

planteados por el aumento de la migración irregular mixta en el mar incluyen los relacionados con las actividades de contrabando y tráfico de delincuentes que se aprovechan de las personas vulnerables y de la seguridad física de quienes se encuentran en el mar. Todos los marineros tienen la responsabilidad, en virtud del Derecho del Mar, de prestar asistencia a quienes se encuentran en peligro en los mares y océanos, independientemente de su estatus migratorio. Esto incluye a aquellos funcionarios estatales que actúan en respuesta a la migración mixta irregular.

Comentarios Concluyentes

La evidencia reunida hasta la fecha sobre la provisión, protección y cumplimiento de los derechos humanos en el mar demuestra enfáticamente que los mares y océanos están lejos de ser un entorno seguro para los millones de personas que tienen un derecho legítimo a estar allí y aquellos que se encuentran allí en contra de su voluntad. Es motivo de gran preocupación que la comunidad internacional esté organizando pocos esfuerzos para hacer frente a las empresas delictivas que no respetan los derechos humanos de las personas con las que se encuentran en los mares y océanos. Ni siquiera las principales potencias marítimas han intentado hasta ahora coordinar un esfuerzo global para contrarrestar las amenazas a los derechos humanos en el mar.

Sin embargo, esta no es una responsabilidad exclusiva de las grandes potencias. Como demuestran las Directrices contenidas en el Anexo C, es mucho lo que todos los estados pueden contribuir a ese proceso. De hecho, esas Directrices han sido redactadas deliberadamente en respuesta directa a la acumulación de evidencia a la que se alude en este Anexo. A medida que se sigan acumulando pruebas de deficiencias y violaciones de los derechos humanos, este Anexo se revisará y actualizará cuando sea necesario.

ANEXO B: DERECHOS HUMANOS APLICABLES EN EL MAR

El derecho internacional de los derechos humanos es un cuerpo de leyes en desarrollo que consta de una combinación de instrumentos con aplicación internacional, o casi universal, y otros que tienen un enfoque regional. A los efectos de la Declaración de Ginebra sobre los derechos humanos en el mar, redactada deliberadamente para tener una aplicación mundial, los derechos y obligaciones a los que se hace referencia en general se derivan principalmente de los siguientes instrumentos internacionales:

- **Declaración Universal de Derechos Humanos (DUDH)** (AGNU Res 217, adoptada el 10 de diciembre de 1948)
- **Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (ICCPR)** (adoptado el 16 de diciembre de 1966, entró en vigor el 23 de marzo de 1976) Serie de Tratados de la ONU Vol.999
- **Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (ICESCR)** (adoptado el 16 de diciembre de 1966, entró en vigor el 3 de enero de 1976) Serie de Tratados de la ONU Vol.993
- **Convención de los Derechos del Niño (CRC)** (adoptada el 20 de noviembre de 1989, entró en vigor el 2 de septiembre de 1990) Serie de Tratados de la ONU Vol.1577
- **Convención sobre el Estatuto de los Refugiados (Convención de Refugiados)** (adoptada el 28 de julio de 1951, entró en vigor el 22 de abril de 1954) Serie de Tratados de la ONU Vol.189

Ejemplos de Derechos Humanos Individuales Aplicables en el Mar

La siguiente lista de derechos derivados de la lista de instrumentos anterior contiene aquellos derechos de importancia en el mar. La lista no es exhaustiva, y las fuentes enumeradas se mantienen al mínimo para los fines de este Anexo:

- **Derecho a la vida** (Art.3 DUDH; Article 6, ICCPR)
- **Derecho a no ser torturado** (Art.5 DUDH; Art.7, ICCPR; Article 6, CRC)
- **Derecho a la no devolución** (Art.33 Convención de Refugiados)

- **Derecho a no ser esclavizado** (Art.4 DUDH; Art.8 ICCPR)
- **Derecho a un recurso efectivo** (Art.8 DUDH; Art.2 ICCPR)
- **Derecho a la libertad** (Art.3 DUDH; Art.9 ICCPR)
- **Derecho a no ser arrestado y detenido arbitrariamente** (Art.9 DUDH; Art.9 ICCPR)
- **Derecho a la privacidad** (Art.12 DUDH; Art 17 ICCPR; Art.16 CRC)
- **Derecho a la libertad de expresión** (Art.19 DUDH; Art.19 ICCPR; Art.13 CRC)
- **Derecho a la libertad religiosa y de culto** (Art.18 DUDH; Art.18 ICCPR; Art.14 CRC)
- **Derecho a solicitar asilo** (Art.14 DUDH)
- **Derecho a la libertad de asociación** (Art.20 DUDH; Art.22 ICCPR; Art.15 CRC)
- **Derecho a formar y afiliarse a un sindicato** (Art.23 DUDH; Art.22 ICCPR; Art.8 ICESCR)
- **Derecho a la vida familiar** (Art.16 DUDH; Art.23 ICCPR; Art.10 ICESCR)
- **Derechos del niño** (Art.24 ICCPR; CRC)
- **Derecho a una remuneración justa e igualdad salarial** (Art.23 DUDH; Art.7 ICESCR)
- **Derecho a condiciones de trabajo seguras y saludables** (Art.23 DUDH; Art.7 ICESCR; Art.32 CRC)
- **Derecho al descanso, ocio y vacaciones pagadas** (Art.24 DUDH; Art.7 ICESCR; Art.31 CRC)
- **Derecho a la seguridad social** (Art.22 DUDH; Art.9 ICESCR, Art.26 CRC)
- **Derecho a la educación** (Art.26 DUDH; Art.13 ICESCR; Art.28 CRC)
- **Derecho a la propiedad** (Art.17 DUDH)

Convenciones Regionales de Derechos Humanos

Si bien la lista de derechos humanos anterior se deriva de los instrumentos internacionales de derechos humanos ya enumerados, las siguientes convenciones regionales también tendrán relevancia dentro de las regiones para las que fueron concebidas y en relación con los diversos Estados parte de las mismas. Es probable que sean de importancia más allá de sus "regiones", ya que los estados de abanderamiento, partes de estas convenciones regionales tendrán obligaciones de derechos humanos a bordo de los buques registrados a su nombre en cualquier lugar del mundo en el que se encuentren dichos buques. Los instrumentos regionales son:

- **Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y las Libertades Fundamentales (ECHR)**
- **Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José)**
- **Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (Protocolo de San Salvador)**
- **Carta Africana de Derechos Humanos y de los Pueblos (Carta de Banjul)**
- **Carta Árabe de Derechos Humanos (ACHR)**
- **Declaración de Derechos Humanos de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (Declaración ASEAN)**

ANEXO C: DIRECTRICES PARA FOMENTAR EL CUMPLIMIENTO DE LOS DERECHOS HUMANOS EN EL MAR

1. INTRODUCCION

Objetivo

Estas Directrices se han preparado principalmente para que los Estados las utilicen como un medio para garantizar el cumplimiento de los derechos humanos en el mar. Brindan orientación sobre conductas que son necesarias, de acuerdo con las normas vigentes del derecho internacional, o que se presentan como buenas prácticas. Estas Directrices tienen como objetivo promover una cultura de cumplimiento de los derechos humanos en el mar.

Estatus Legal

Estas Directrices no son legalmente vinculantes en sí mismas, pero reflejan el derecho internacional existente.

Destinatarios

Los destinatarios principales de estas Directrices son los estados, incluidos los estados del puerto, los estados costeros y los estados de abanderamiento. Estas Directrices también están dirigidas a otras entidades, incluidas, entre otras, organizaciones internacionales, entidades corporativas, entidades no gubernamentales y de la sociedad civil, y personas involucradas en garantizar el cumplimiento de los derechos humanos en el mar.

Estructura

Estas Directrices se dividen en secciones que brindan orientación para que los estados y otras entidades actúen dentro de las siguientes zonas marítimas:

- Aguas interiores;
- Aguas territoriales;
- Zonas Económicas Exclusivas (“ZEE”); y
- Alta mar.

Aunque no se trata específicamente en este Anexo, los estados pueden tener derechos y obligaciones que surjan dentro de otras zonas marítimas, incluyendo pero no limitado a:

- Zonas contiguas;
 - Aguas archipelágicas;
 - Aguas territoriales dentro de estrechos internacionales (en las que se aplican derechos de paso en tránsito);
 - Plataformas continentales; y
 - El lecho marino fuera de la jurisdicción nacional (“Área”).
- Además, los estados deben tener una consideración especial por las embarcaciones apátridas, y los estados portuarios y costeros deben considerar qué obligaciones pueden tener hacia las personas a bordo de dichas embarcaciones, particularmente en relación con cualquier obligación de derechos humanos.

Estilo

En la medida de lo posible, estas Directrices evitan deliberadamente el uso de lenguaje legal técnico. Están redactados para ser leídos y entendidos por cualquier persona.

La Vigencia de las Directrices

Estas Directrices reflejan la ley y una evaluación de buenas prácticas en relación con los derechos humanos en el mar a partir de enero de 2022.

2. OBLIGACIONES LEGALES FUNDAMENTALES

Para promover y salvaguardar los derechos humanos en el mar y cumplir con sus obligaciones legales cuando corresponda, todos los estados deben garantizar que:

- Se ha promulgado la legislación nacional necesaria o apropiada;
- Los tribunales nacionales tienen la competencia necesaria para reconocer y abordar las violaciones de los derechos humanos de las personas a bordo de los buques dentro de su jurisdicción y la legislación nacional es suficiente para facultar a los tribunales locales para castigar a cualquier persona o entidad responsable de cualquier violación de los derechos humanos;
- Se toman medidas administrativas de control y aplicación de leyes de forma constante.

Cualquier estado que ejerza jurisdicción debe garantizar que se puedan imponer y se impondrán sanciones apropiadas por violaciones de los derechos humanos en el mar para proporcionar una disuasión efectiva y privar a quienes violan los derechos humanos en el mar de cualquier beneficio derivado de sus actividades ilegales.

Los Estados deben respetar, proteger y hacer efectivos los derechos humanos en todo momento, especialmente durante las operaciones rutinarias de vigilancia y aplicación y los procedimientos judiciales posteriores. Los Estados deben salvaguardar los derechos humanos a bordo de los buques incluso cuando el propósito de monitorear o aplicar leyes no esté relacionado específicamente con la protección de los derechos humanos.

Los estados que ejercen jurisdicción deben notificar a otros estados relevantes (como un estado costero que alerta a un estado de abanderamiento) cuando se han tomado medidas de ejecución y nuevamente cuando es probable que esa acción conduzca a procedimientos judiciales.

3. DIRECTRICES PARA LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO

Por lo general, una embarcación se inscribe en el registro de embarcaciones que lleva la administración del país en el que la embarcación está abanderada (el estado de abanderamiento). Esto permite que la embarcación tenga carácter nacional y que el estado de abanderamiento ejerza jurisdicción. Además, las personas a bordo de la embarcación adquirirán los derechos previstos por la ley del estado de abanderamiento.

La jurisdicción de los estados de abanderamiento se extiende en todo momento a todas las embarcaciones que enarbolan su bandera, independientemente de su ubicación o de las actividades que realicen dichas embarcaciones, incluso si dichas embarcaciones también pueden estar sujetas a la jurisdicción de otros estados.

Los estados de abanderamiento tienen la obligación de ejercer jurisdicción sobre los barcos que enarbolan su bandera, incluso para garantizar el cumplimiento de los derechos humanos.

Cuando sea necesario para cumplir con estas obligaciones, los estados de abanderamiento deben tratar de cooperar con otros estados, por ejemplo, solicitando a un estado costero o del puerto que detenga una embarcación por incumplimiento de las leyes o reglamentos del estado de abanderamiento.

Dentro de Aguas Interiores y Límites Portuarios

Sin perjuicio de las obligaciones de los estados de abanderamiento de ejercer jurisdicción sobre todas las embarcaciones que enarbolan su bandera, los estados de abanderamiento deben respetar la soberanía y las leyes nacionales pertinentes de otros estados cuando su embarcación se encuentra dentro de las aguas internas de ese otro estado. Sin embargo, el estado de abanderamiento no debe abdicar de su propia responsabilidad de responder, según corresponda, a cualquier violación de los derechos humanos en dicho buque.

Es una buena práctica que los estados de abanderamiento traten de asegurar que los capitanes de todos los barcos que enarbolan su bandera cooperen con las autoridades del estado costero o del puerto para garantizar el cumplimiento de los derechos humanos a bordo de sus barcos mientras están presentes en las aguas interiores de otros estados y límites portuarios.

Por el contrario, los capitanes serán los más indicados para denunciar cualquier infracción a los estados de abanderamiento quienes, en ausencia de una intervención exitosa por parte de los armadores, deben ejercer jurisdicción siempre que sea posible conforme a la ley del estado de abanderamiento y tomar las medidas, como se indicó anteriormente, para tratar de hacer cumplir los derechos de personas a bordo y, cuando sea posible, garantizar que se impongan sanciones a los perpetradores.

Dentro de las Aguas Territoriales

Las violaciones de los derechos humanos a bordo de un buque pueden hacer que el paso por las aguas territoriales sea “no inocente” y justificar la intervención de los Estados costeros. Los estados de abanderamiento deben cooperar plenamente con los estados costeros para garantizar el cumplimiento de los derechos humanos a bordo de los buques en el paso por aguas territoriales.

Dentro de la ZEE

Los estados de abanderamiento están obligados a aceptar que las embarcaciones que enarbolan su bandera y realizan actividades que caen dentro de los derechos soberanos o la jurisdicción del estado costero deben someterse a condiciones de licencia relacionadas con el cumplimiento de los derechos humanos impuestos por el estado costero en su ZEE. Esto incluye someterse a las inspecciones de los estados costeros para monitorear el cumplimiento de los derechos humanos. Los estados de abanderamiento deben cooperar plenamente con los estados costeros para garantizar el cumplimiento de los derechos humanos a bordo de los buques mientras se encuentran en la ZEE.

En Alta Mar

Los estados de abanderamiento tienen la obligación de garantizar el cumplimiento de las leyes de derechos humanos a bordo de todos los buques que enarbolan sus banderas en alta mar. Para hacerlo, puede ser necesario que el estado de abanderamiento busque la cooperación de otros estados.

4. DIRECTRICES PARA LOS ESTADOS DE PUERTO

Los buques que visitan puertos se someten automáticamente a la jurisdicción del estado en el que se encuentra el puerto. Las obligaciones de derechos humanos de los estados rectores del puerto, tal como se establece en el derecho local nacional e internacional aplicable, son plenamente aplicables dentro de los límites de sus puertos. La jurisdicción del estado del puerto y sus obligaciones en materia de derechos humanos se superponen parcialmente con las del estado de abanderamiento de cualquier buque extranjero presente dentro de los límites del puerto.

Es una buena práctica que los estados del puerto controlen el cumplimiento de los derechos humanos por parte de los estados de abanderamiento a bordo de sus embarcaciones mientras esas embarcaciones estén presentes en el puerto, y que tomen las medidas necesarias para garantizar una reparación efectiva para aquellas personas cuyos derechos puedan ser violados.

Si un Estado rector del puerto se entera de que se ha producido o se está cometiendo una violación de los derechos humanos a bordo de un buque extranjero que visita su puerto o en sus aguas, debe ejercer su jurisdicción y tomar medidas para investigar y evitar que dicha violación continúe o se repita. Dichos pasos podrían incluir la detención de una embarcación hasta que sus propietarios y operadores hayan tomado las medidas necesarias con prontitud para garantizar un recurso efectivo para aquellas personas cuyos derechos han sido violados. También debe incluir la aplicación de sanciones, incluida la detención de las personas declaradas culpables de violaciones flagrantes de los derechos humanos a bordo, tal como se establece en la legislación penal nacional pertinente. Se alienta a los estados de abanderamiento y al estado en el que la gente de mar es nacional a apoyar los remedios y sanciones apropiados impuestos por los estados del puerto.

5. DIRECTRICES PARA ESTADOS COSTEROS

Dentro de Aguas Interiores

Las aguas interiores y cualquier embarcación que se encuentre en ellas están dentro de la jurisdicción del estado costero. La jurisdicción del estado costero existirá junto con la del estado de abanderamiento de cualquier embarcación extranjera presente en sus aguas internas.

Las obligaciones de derechos humanos de un estado costero son plenamente aplicables dentro de sus aguas internas como lo son en tierra. Es una buena práctica que los estados costeros controlen el cumplimiento de los derechos humanos por parte de los estados de abanderamiento a bordo de sus embarcaciones mientras esas embarcaciones están presentes en aguas internas. Si un Estado costero se entera de que se ha producido o se está cometiendo una violación de los derechos humanos a bordo de un buque que se encuentra en aguas interiores, debe actuar para proteger sus intereses y cumplir con sus obligaciones en materia de derechos humanos, incluso tomando las medidas necesarias para garantizar una efectiva reparación para aquellos cuyos derechos humanos han sido violados.

Dentro de las Aguas Territoriales

Todos los estados tienen derecho al paso inocente a través de las aguas territoriales. Los estados costeros tienen jurisdicción sobre las embarcaciones extranjeras que pasan por sus aguas territoriales, particularmente si dichas embarcaciones realizan actividades que son perjudiciales para la paz, el buen orden y/o la seguridad del estado costero. Las violaciones de los derechos humanos a bordo de una embarcación presente en aguas territoriales pueden comprometer el buen orden del estado costero y pueden hacer que el paso no sea inocente.

Se alienta a los Estados a que traten las violaciones de los derechos humanos conocidas o de las que se sospeche razonablemente como incompatibles con un paso inocente y a que ejerzan su jurisdicción sobre dicho buque (parándolo, abordándolo, inspeccionándolo y/o deteniéndolo) a fin de salvaguardar los derechos humanos y tratar de sancionar los responsables de las violaciones.

Un estado costero debe garantizar que su legislación interna, que protege los derechos humanos, extienda esas protecciones a sus aguas territoriales, proporcione medidas de cumplimiento efectivas para las infracciones de las mismas y otorgue a sus tribunales nacionales el poder necesario para tratar las violaciones de los derechos humanos que ocurran a bordo. embarcaciones dentro de sus aguas territoriales.

Si un buque de guerra u otro buque propiedad del gobierno, operado o requisado en un servicio no comercial ejerce un paso inocente a través de las aguas territoriales de un estado costero y se sospecha que ha comprometido su "inocencia" como resultado de la violación de los derechos humanos a bordo, el estado costero tiene derecho a exigir que dicho buque abandone inmediatamente sus aguas territoriales.

Dentro de la ZEE

Dentro de la ZEE, los estados costeros tienen jurisdicción exclusiva y deben cumplir con sus obligaciones de derechos humanos en relación con las islas artificiales, instalaciones y estructuras y dentro de las zonas de seguridad de 500 metros relacionadas con ellas.

El estado costero debe extender su legislación, procedimientos administrativos de control y la competencia de sus tribunales a las violaciones de los derechos humanos que ocurran a bordo de cualquier embarcación dedicada a la exploración o explotación de recursos económicos dentro de la ZEE y en islas artificiales, instalaciones y estructuras, y a bordo cualquier embarcación dedicada a la

investigación científica marina.

Es derecho del Estado costero expedir licencias para todas las actividades relacionadas con la explotación económica de la zona, incluidas la pesca, la exploración y explotación de recursos minerales y las actividades de investigación científica marina. Es una práctica emergente que tales licencias se expidan con la condición de que los licenciarios, en relación con todos los tipos de embarcaciones utilizadas para llevar a cabo la actividad licenciada, cumplan con los derechos humanos. El estado costero debe realizar inspecciones de rutina de cualquier embarcación que opere bajo un régimen de licencia dentro de su ZEE, incluso para garantizar el cumplimiento de los derechos humanos.

Si bien los estados de abanderamiento conservan la jurisdicción sobre las embarcaciones que realizan actividades económicas dentro de la ZEE, esas embarcaciones también están sujetas a la jurisdicción del estado costero, que tiene obligaciones de derechos humanos en relación con las personas presentes a bordo.

6. DIRECTRICES PARA OTROS ESTADOS

En diversas situaciones, puede haber estados que no actúen como estados del puerto, estados costeros o estados de abanderamiento, pero que pueden, sin embargo, tener jurisdicción para intervenir para salvaguardar los derechos humanos.

Cualquier Estado cuyos nacionales estén presentes en el mar tiene obligaciones de derechos humanos hacia ellos, independientemente de su ubicación y la situación en la que se encuentren.

Cualquier estado que despliegue embarcaciones para operaciones de aplicación de leyes en el mar (incluidas las operaciones de intercepción o abordaje) tiene obligaciones de derechos humanos en relación con las personas involucradas.

7. BUQUES APÁTRIDAS Y DERECHOS HUMANOS

No todas las embarcaciones tendrán una nacionalidad en todo momento. En tal caso, identificar qué estados tienen obligaciones de derechos humanos en relación con las personas a bordo puede ser difícil, especialmente si algunas de esas personas aparentemente son apátridas o no quieren o no pueden declarar su nacionalidad. Esto puede tener un efecto profundo en la posibilidad de salvaguardar los derechos humanos de las personas a bordo.

Todo Estado que trate con buques apátridas, especialmente en operaciones de aplicación de la ley, está obligado a cumplir con las obligaciones de derechos humanos en relación con las personas a bordo.

Un buque puede convertirse en apátrida si se elimina de un registro oficial sin transferirlo simultáneamente a otro. Si bien un estado de abanderamiento tiene derecho a eliminar cualquier embarcación de sus registros, al hacerlo, corre el riesgo de socavar la protección de los derechos humanos de las personas a bordo. Por esta razón, se presenta como una buena práctica que la administración del estado de abanderamiento no elimine ningún buque de su registro (independientemente de la justificación para hacerlo) hasta el momento en que el buque se inscriba en otro registro del estado de abanderamiento o venga de otro modo dentro de la jurisdicción de un Estado rector del puerto para salvaguardar los derechos de las personas a bordo.

Declaración de Ginebra sobre los Derechos Humanos en el Mar



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

© January 2022 Human Rights at Sea
All Rights Reserved.