

ANNO CXXV – TERZA SERIE  
FASCICOLO III – LUGLIO - SETTEMBRE 2023

# IL DIRITTO MARITTIMO<sup>®</sup>

RIVISTA TRIMESTRALE DI DOTTRINA GIURISPRUDENZA LEGISLAZIONE  
ITALIANA E STRANIERA  
FONDATA NEL 1899 DA FRANCESCO BERLINGIERI

DIREZIONE E REDAZIONE:  
GENOVA - VIA ROMA, 10

AMMINISTRAZIONE:  
BOLOGNA - VIA SANTO STEFANO, 43

## SOMMARIO

### FRANCESCO BERLINGIERI LECTURE

|   |          |
|---|----------|
| SEAN J. HARRINGTON – <i>Canada's contribution to Maritime Law</i> ..... | pag. 461 |
|---|----------|

### DOTTRINA

|   |       |
|---|-------|
| GIUSEPPE CATALDI – <i>Sulla tutela del lavoro in mare con particolare riferimento alle imprese di pesca</i> .....   | » 473 |
| GIOVANNI PRUNEDDU - MARCELLA LAMON – <i>I nuovi orizzonti dei servizi di trasporto aereo: la mobilità aerea avanzata</i> .....  | » 495 |
| MARIA ALESSANDRA STEFANELLI - MASSIMILIANO MUSI - MATTEO BURZACCHI – <i>Mobilità automatizzata, connessa e sicura come nuova frontiera della mobilità sostenibile</i> ..... | » 519 |

### NOTE E OSSERVAZIONI A SENTENZA

|  |       |
|--|-------|
| ALFREDO DANI – <i>Erronea predisposizione del passage plan e innavigabilità della nave: un caso semplice</i> ..... | » 589 |
|--|-------|

### GIURISPRUDENZA DELL'UNIONE EUROPEA\*

|  |       |
|--|-------|
| Corte di giustizia UE, Sez. IV, 2 settembre 2021 ..... | » 562 |
| Tribunale UE, Sez. X, 29 marzo 2023 .....              | » 570 |

### GIURISPRUDENZA ITALIANA\*

|  |       |
|--|-------|
| Corte di Cassazione, Sez. III, 9 aprile 2021 n. 9474 ..... | » 571 |
| Corte d'Appello di Napoli 22 gennaio 2021 .....            | » 573 |
| Corte d'Appello di Roma 27 gennaio 2021 .....              | » 574 |
| Corte d'Appello di Genova 22 marzo 2021 .....              | » 576 |
| Corte d'Appello di Napoli 24 maggio 2021 .....             | » 577 |
| Corte d'Appello di Roma 17 maggio 2023 .....               | » 579 |
| Tribunale di Palermo 12 marzo 2021 .....                   | » 581 |
| Tribunale di Busto Arsizio 9 aprile 2021 .....             | » 582 |
| Tribunale di Napoli 7 maggio 2021 .....                    | » 583 |
| Tribunale di Roma 31 agosto 2021 .....                     | » 585 |
| Tribunale di Genova 20 gennaio 2023 .....                  | » 586 |

---

\* I testi delle sentenze sono pubblicati sul sito web della Rivista [www.dirmar.com](http://www.dirmar.com)

**GIURISPRUDENZA INGLESE E STATUNITENSE\***

|   |          |
|---|----------|
| UK Supreme Court 10 novembre 2021.....                        | pag. 588 |
| UK Court of Appeal (Civil Division) 30 marzo 2021.....        | » 602    |
| UK Court of Appeal (Civil Division) 24 maggio 2023 .....      | » 604    |
| Scottish Court of Session (Outer House) 2 febbraio 2023 ..... | » 605    |
| US Court of Appeals for the Fifth Circuit 1 maggio 2023 ..... | » 606    |

**SOMMARIO DELLA GIURISPRUDENZA****GIURISPRUDENZA DELL'UNIONE EUROPEA**

|   |       |
|---|-------|
| AIUTI DI STATO – Trasporto aereo – Aiuti al salvataggio – Utilizzo per il pagamento di rate in scadenza per acquisto di aeromobili – Ammissibilità.                   |       |
| AIUTI DI STATO – Trasporto aereo – Pandemia Covid-19 – Aiuti concessi ad altre compagnie aeree – Irrilevanza.   |       |
| AIUTI DI STATO – Trasporto aereo – Ruolo svolto dal beneficiario nel garantire collegamenti – Rilevanza.....  | » 570 |
| Trasporto marittimo di persone – Art. 18 Regolamento (UE) 1177/2010 – Cancellazione di servizio – Obbligo del vettore di fornire trasporto sostitutivo.               |       |
| Trasporto marittimo di persone – Art. 19 Regolamento (UE) 1177/2010 – Nozione di “prezzo del biglietto”.  |       |
| Trasporto marittimo di persone – Art. 20.4 Regolamento (UE) 1177/2010 – Nozione di “circostanza straordinaria”.   |       |
| Trasporto marittimo di persone – Art. 24 Regolamento 1177/2010 – Termine non perentorio.  |       |
| Trasporto marittimo di persone – Art. 25 Regolamento 1177/2010 – Autorità nazionale preposta all'esecuzione del Regolamento – Ambito di competenza.                   |       |
| Trasporto marittimo di persone – Artt. 18-19 Regolamento (UE) 1177/2010 – Cancellazione di servizio – Diritto alla compensazione economica per ritardo – Presupposti. |       |
| Trasporto marittimo di persone – Regolamento (UE) 1177/2010 – Cancellazione di servizio – Applicabilità.  |       |
| Trasporto marittimo di persone – Regolamento (UE) 1177/2010 – Conformità agli artt. 16, 17 e 20 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea              | » 562 |

---

\* I testi delle sentenze sono pubblicati sul sito web della Rivista [www.dirmar.com](http://www.dirmar.com)

## GIURISPRUDENZA ITALIANA

|   |          |
|---|----------|
| ASSICURAZIONE – Assicurazione di responsabilità del riparatore – Ambito della copertura .....   | pag. 585 |
| CONTRATTO DI LOGISTICA – Qualificazione – Appalto di servizi. ....  | » 583    |
| CONTRATTO DI ORMEGGIO – Assunzione della custodia – Indici rilevanti.   |          |
| CONTRATTO DI ORMEGGIO – Contratto atipico – Formalibera – Perfezionamento del contratto – Qualificazione del contratto .....            | » 574    |
| CONTRATTO DI ORMEGGIO – Assunzione della custodia – Indici rilevanti.   |          |
| CONTRATTO DI ORMEGGIO – Qualificazione del contratto.   |          |
| CONTRATTO DI ORMEGGIO – Mancanza di obbligo di custodia – Responsabilità del gestore per vizi delle opere portuali.                     |          |
| CONTRATTO DI ORMEGGIO – Obbligo di custodia – Diligenza del buon padre di famiglia – Prova liberatoria .....                            | » 577    |
| CONTRATTO DI ORMEGGIO – Contratto atipico – Contenuto minimo – Prestazioni aggiuntive – Custodia dell'imbarcazione – Onere della prova. |          |
| CONTRATTO DI ORMEGGIO – Esclusione della custodia – Non costituisce clausola vessatoria.  |          |
| CONTRATTO DI ORMEGGIO – Prestazioni aggiuntive – Presunzione di assunzione dell'obbligo di custodia – Insussistenza. ....               | » 576    |
| COSTRUZIONE E RIPARAZIONE DI NAVE – Obbligo di custodia – Responsabilità del cantiere .....   | » 585    |
| LAVORO NAUTICO – Compenso di salvataggio – Termine di prescrizione – Art. 373 cod. nav. – Decorrenza. ....                              | » 581    |
| PILOTA – Infortunio – Condotta del danneggiato – Rilevanza – Esclusione.  |          |
| PILOTA – Infortunio – Direzione del convoglio – Imputabilità al comandante.   |          |
| PILOTA – Infortunio – Mancata adozione di misure di sicurezza – Responsabilità del comandante. ....                                     | » 579    |
| PRIVILEGIO E DIRITTO DI RITENZIONE – Contratto di logistica – Insussistenza.  |          |
| PRIVILEGIO E DIRITTO DI RITENZIONE – Interpretazione analogica delle norme – Esclusione – Ritenzione convenzionale – Ammissibilità.     |          |
| PRIVILEGIO E DIRITTO DI RITENZIONE – Ritenzione semplice e ritenzione assistita da privilegio speciale – Differenza .....               | » 583    |
| TITOLI RELATIVI ALLA MERCI – Polizza di carico – Circolazione dei diritti derivanti dal contratto di locazione di container .....       | » 586    |
| TRASPORTO AEREO – Danno da ritardo – Criteri di risarcibilità.  |          |
| TRASPORTO AEREO – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Ambito di applicazione   | » 571    |
| TRASPORTO AEREO – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Compensazione pecuniaria per ritardo. ....   | » 582    |
| TRASPORTO TERRESTRE – Convenzione di Ginevra 1956 (CMR) – Rischi di cui all'art. 17.4 CMR – Onere della prova .....                     | » 573    |

## GIURISPRUDENZA INGLESE E STATUNITENSE

|  |          |
|--|----------|
| ARBITRATO – Variazione orale di contratto scritto – Efficacia della clausola compromissoria .....  | pag. 605 |
| GIURISDIZIONE – <i>Forum non conveniens</i> – Clausola di designazione del foro competente .....   | » 606    |
| TRASPORTO AEREO – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Cancellazione del volo – Assenza per malattia del pilota – Non costituisce “circostanza eccezionale”. |          |
| TRASPORTO AEREO – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Vigenza dopo la Brexit – Limiti .....   | » 602    |
| TRASPORTO MARITTIMO – Art. III.1 Hague-Visby Rules – Difetti rimediabili.  |          |
| TRASPORTO MARITTIMO – Art. III.1 Hague-Visby Rules – Navigabilità della nave – Presenza a bordo di adeguato <i>passage plan</i> .                      |          |
| TRASPORTO MARITTIMO – Art. III.1 Hague-Visby Rules – Navigabilità della nave – Obbligo non delegabile del vettore.                                     |          |
| TRASPORTO MARITTIMO – Art. III.1 Hague-Visby Rules – Test di navigabilità.   |          |
| TRASPORTO MARITTIMO – Art. IV.2.a) Hague Rules – Negligenza dell’equipaggio nel rendere la nave navigabile – Inapplicabilità .....                     | » 588    |
| TRASPORTO MARITTIMO – Art. III.6 Hague-Visby Rules – Applicabilità a reclami per <i>misdelivery</i> successive alla scarica .....                      | » 604    |

## PREMIO FRANCESCO BERLINGIERI

|  |       |
|--|-------|
| ALBANO GILABERT GASCÓN – <i>Direct Action against P&amp;I Clubs in the European Union: Competent Jurisdiction, Legal Nature and Applicable Law</i> .....     | » 608 |
| MARTINA IGUERA – <i>L’indennizzabilità dei danni da avaria particolare non riparati nel diritto e nell’assicurazione marittima italiana ed inglese</i> ..... | » 634 |

## NOTIZIARIO

|   |       |
|---|-------|
| The New U.N. Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships | » 652 |
| CMI 2023 Montreal .....   | » 674 |

# DOTTRINA

*Scritto sottoposto a doppio referaggio anonimo - This writing has been submitted to double blind peer review*

## SULLA TUTELA DEL LAVORO IN MARE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE IMPRESE DI PESCA

GIUSEPPE CATALDI\*

### ABSTRACT

Il lavoro a bordo delle navi, in particolare di pesca, è faticoso, rischioso, e può registrare diversi tipi di abusi in materia di diritti umani e di diritto del lavoro, in violazione degli standard minimi previsti dalle principali convenzioni adottate in materia. Gli strumenti di controllo appaiono spesso insufficienti, specialmente le ispezioni in porto, per difetto di competenza o per l'incapacità di riconoscere, ad esempio, i casi di tratta di esseri umani. Vanno quindi potenziati gli strumenti normativi internazionali, possibilmente con il coinvolgimento delle imprese, che però contestano il riconoscimento di obblighi internazionali in merito ai diritti umani direttamente a loro carico. La nave, d'altra parte, è un luogo di lavoro atipico, mobile, dove si trovano lavoratori di nazionalità diversa, in porzioni di mare soggette via via a sovranità e/o giurisdizione di Stati diversi o, in alto mare, sotto il controllo quasi assoluto dello Stato di bandiera. La nazionalità della nave condiziona, quindi, profondamente la tutela dei diritti umani e dei lavoratori in mare sotto diversi punti di vista: legge applicabile sia in termini di diritti tutelati che di accesso ai rimedi in caso di violazione; effettività del *genuine link* e della capacità di controllo dello Stato di bandiera; possibilità per lo Stato di intervenire sulle risorse finanziarie dell'impresa armatoriale e di applicare anche la propria giurisdizione penale sui responsabili di tali imprese; legge applicabile alle agenzie di reclutamento del personale marittimo, eccetera. La tutela dei diritti umani e dei lavoratori, tuttavia, non può conoscere limitazioni dettate dalla complessità delle norme applicabili o dell'individuazione degli obblighi e delle responsabilità legate alle peculiarità delle operazioni condotte in mare.

*Work on board ships, particularly fishing vessels, is strenuous, risky, and may involve various types of human rights and labour law abuses, in violation of the minimum standards laid down in the main conventions adopted in this field. Control instruments often appear insufficient, especially port inspections, due to a lack of*

---

\* Professore Ordinario di Diritto Internazionale nell'Università L'Orientale di Napoli.

*jurisdiction or the inability to recognise, for example, cases of human trafficking. Therefore, international regulatory instruments should be strengthened, possibly with the involvement of companies, which dispute the recognition of international human rights obligations directly against them. The ship, on the other hand, is an atypical, mobile place of work, where workers of different nationalities, often migrants, are to be found, in portions of the sea gradually subject to the sovereignty and/or jurisdiction of different States or, on the high seas, under the almost absolute control of the flag State. The nationality of the ship thus profoundly conditions the protection of human and labour rights at sea from several points of view: applicable law both in terms of protected rights and access to remedies in the event of violation; the effectiveness of the genuine link and the flag State's control capacity; the possibility for the State to intervene in the financial resources of the shipowning company and also to apply its criminal jurisdiction over the managers of such companies; the law applicable to maritime personnel recruitment agencies, etc. The protection of human and labour rights, however, cannot be limited by the complexity of the applicable rules or the identification of obligations and responsibilities related to the peculiarities of operations conducted at sea.*

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. L'approccio dal punto di vista del diritto internazionale. – 3. Sul ruolo degli Stati e delle imprese in materia di diritti umani. – 4. Riflessioni sul paradigma “Proteggere, Rispettare e Rimediare” applicato alle attività in mare con particolare riferimento a quelle di pesca. – A. Obbligo di protezione: il ruolo dello Stato di bandiera. – B. Il possibile contributo degli altri Stati alla protezione dei diritti umani a bordo. – C. Attuali tendenze delle imprese ittiche rispetto alle loro responsabilità. – D. Considerazioni sui rimedi effettivi. – 5. Ultimi sviluppi di rilievo nel contesto dell'Unione europea. – 6. Conclusioni.

## 1. Introduzione

Il lavoro condotto a bordo delle navi genera globalmente milioni di occupati coinvolgendo vari comparti quali l'industria dei trasporti marittimi, quella crocieristica e quella della pesca. In via generale vi si possono identificare due principali categorie di lavoratori: la gente di mare o “marittimi”, ossia “le persone impiegate o ingaggiate o lavoratori a qualsiasi titolo a bordo di una nave”<sup>1</sup> e i pescatori, definiti come “qualsiasi persona impiegata o assunta a qualsiasi titolo o che eserciti una attività professionale a bordo di un peschereccio”<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Definizione contenuta nell'art. II, f della Convenzione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL) sul lavoro marittimo adottata il 23 febbraio 2006 ed entrata in vigore il 20 agosto 2013, si veda il link: <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/text/lang-en/index.htm>.

<sup>2</sup> I membri degli equipaggi dei pescherecci sono stati definiti dall'OIL come “pescatori”. Sono, tuttavia, esclusi dalla categoria “i piloti, gli equipaggi delle flotte militari, le altre persone al servizio permanente del governo, le persone basate a terra incaricate di realizzare lavori a bordo di un peschereccio e gli osservatori della pesca”. Si veda la Convenzione sul lavoro nel settore della pesca, 2007 (N. 188), adottata il 14.06.2007 ed entrata in vigore il 16.11.2017, Art. 1(e).

Trattasi di un lavoro particolarmente faticoso, soggetto alla variabilità delle condizioni meteo-marine e che impiega i lavoratori per lunghi periodi lontano da casa, esponendoli ad isolamento sociale e stress psicofisico. Nonostante la correttezza dell'operato della maggior parte delle imprese coinvolte, proprio per la portata vastissima dei soggetti impiegati e per le specificità del lavoro, non mancano punti critici in materia di protezione dei diritti degli individui<sup>3</sup>. Particolare attenzione merita il comparto della pesca, che oltre a contribuire in maniera rilevante all'occupazione nel settore marittimo complessivamente considerato, è fondamentale per il benessere delle comunità costiere e per la sicurezza alimentare mondiale. Risulta, quindi, di primaria importanza per gli attori pubblici e privati coinvolti fare in modo che tale attività sia svolta nel rispetto dei principi legati alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica<sup>4</sup>. Una speciale attenzione merita il settore della pesca industriale, che impiega i lavoratori per lunghi periodi continuativi e coinvolge vari ambiti quali la cattura, la trasformazione, il confezionamento, il trasbordo, lo sbarco del pescato. Oltre che faticoso, quello dei lavoratori a bordo delle navi è un lavoro rischioso e difficile che purtroppo può registrare diversi tipi di abusi in materia di diritti umani e di diritto del lavoro, talvolta in aperta violazione degli standard minimi previsti dalle principali convenzioni adottate in materia, alle quali si accennerà più avanti.

In particolare, secondo i dati dell'OIL<sup>5</sup>, nelle attività di pesca condotte in mare si verificano quotidianamente casi di lavoro forzato<sup>6</sup>, riduzione in schiavitù e tratta di persone<sup>7</sup>. Spesso vengono segnalati il mancato rispetto delle ore di lavoro previ-

---

<sup>3</sup> Diverse ONG si occupano di questo problema. Per una breve panoramica si rinvia al seguente link <https://www.humanrightsatsea.org>.

<sup>4</sup> FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations), *The violation of human rights in the fishing sector. Introductory speeches on the occasion of World Fisheries Day at FAO*, Roma, 2017, pag. 9.

<sup>5</sup> Si veda sull'argomento il Rapporto dell'International Labour Office, *Caught at sea. Forced labour and trafficking in fisheries*, Geneva, 2013.

<sup>6</sup> Il "lavoro forzato" viene definito dalla Convenzione OIL sul lavoro forzato, 1930 (N. 29) come "ogni lavoro o servizio estorto a una persona sotto minaccia di una punizione o per il quale detta persona non si sia offerta spontaneamente" (art. 2,1).

<sup>7</sup> Questo crimine è stato definito all'art. 3° dal *Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Person Especially Women and Children* delle Nazioni Unite (adottato il 15.11.2000) come "il reclutamento, il trasporto, il trasferimento, l'ospitare o l'accogliere persone, tramite l'impiego o la minaccia di impiego della forza o di altre forme di coercizione, di rapimento, frode, inganno, abuso di potere o di una posizione di vulnerabilità, dando oppure ricevendo somme di denaro o benefici al fine di ottenere il consenso di un soggetto che ha il controllo su un'altra persona, per fini di sfruttamento. Per sfruttamento si intende, come minimo, lo sfruttamento della prostituzione o altre forme di sfruttamento sessuale, lavoro o servizi forzati, la schiavitù o pratiche analoghe alla schiavitù, l'asservimento o l'espianto di organi". Lo sfruttamento dei lavoratori a bordo delle navi può diventare tratta di essere umani nella misura in cui venga loro proibito di lasciare l'imbarcazione, vengano ingannati circa il lavoro da svolgere e il relativo pagamento, il loro salario venga trattenuto e siano costretti a lavorare sotto la minaccia o l'uso della forza o altre forme di coercizione. Proprio questi ultimi distinguono l'abuso da altre violazioni dei diritti umani o dei lavoratori. Si veda sull'argomento: R. SURTEES, *Trapped at Sea. Using the Legal and Regulatory Framework to Prevent and Combat the Trafficking of Seafarers and Fishers*, in *Groningen Journal of International Law*, vol. 1, No. 2, 2013, pag. 96-97.

ste o dei turni di riposo, l'indisponibilità di dispositivi di protezione individuale, inidonee condizioni igienico-sanitarie, insufficiente disponibilità di pasti regolari e di acqua potabile, problematico accesso alle cure mediche<sup>8</sup>. Tra gli abusi denunciati, c'è anche il ritiro dei passaporti e la mancata consegna dei contratti di lavoro, circostanza che non permette ai lavoratori di poter lasciare l'imbarcazione per chiedere aiuto una volta che la stessa approdi in un Paese straniero, in quanto essi rischierebbero di essere accusati di immigrazione clandestina. Oltre a costituire violazioni dei diritti dei lavoratori, queste condotte rappresentano anche gravi violazioni dei diritti umani (spesso perpetrate dagli ufficiali di bordo, dagli armatori o dalle agenzie di reclutamento del personale<sup>9</sup>). Il mancato intervento delle autorità di controllo, specialmente durante le ispezioni in porto, spesso giustificato dal difetto di competenza o legato all'incapacità di riconoscere, ad esempio, i casi di tratta di esseri umani finalizzata al lavoro forzato<sup>10</sup>, potrebbe in alcuni casi aggravare la situazione. La prolungata mancanza di collegamento con la terraferma, e la condizione di isolamento che si vive a bordo, facilitano il ricorrere di episodi di violazione dei diritti umani, con pesanti ripercussioni anche psicologiche sul benessere delle persone. A ciò si aggiunga che molti di questi lavoratori sono migranti, provenienti da aree particolarmente povere e depresse<sup>11</sup>, a volte analfabeti che parlano lingue diverse. Di conseguenza, non solo la comunicazione tra colleghi è complessa (quando non impossibile), ma spesso emerge che gli stessi lavoratori al momento dell'imbarco sono stati ingannati circa le attività che svolgeranno. Vengono quindi in rilievo considerazioni legate sia al rispetto dei diritti degli individui e dei lavoratori, sia alla dignità come parametro per la valutazione delle offese<sup>12</sup>. Infine, gli abusi a bordo dei pescherecci possono essere connessi alle attività di pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (INN o IUU nell'acronimo inglese) in quanto, proprio il carattere illegale di tali attività spesso si associa a condotte illecite anche a bordo, con particolare riferimento alla gestione degli equipaggi composti da immigrati pa-

<sup>8</sup> International Labour Office, *Caught at sea*, cit. alla nota 5, pag. 18-21.

<sup>9</sup> Bisogna, infatti, rilevare che numerosi abusi sono stati segnalati a carico delle agenzie (broker) specializzate nel reclutamento dei marittimi. Tali agenzie non solo a volte promettono condizioni di lavoro poi disattese, ma contravvengono alle norme basilari in materia di contratti di lavoro (remunerazione, ore di lavoro, riposo, condizioni specifiche applicabili al settore marittimo) e addirittura incassano commissioni anche dagli stessi lavoratori (oneri che spetterebbero invece al datore di lavoro), generando la cosiddetta schiavitù del debito (*debt bondage*). Si veda in proposito R. SURTEES, *Trapped at Sea*, cit. alla nota 7, pag. 118-120. Alcune di queste stesse agenzie, favorendo il trasferimento illegale oltrefrontiera di lavoratori, sono state accusate di contribuire alla tratta di esseri umani allo scopo di sfruttare il lavoro forzato. Si veda: International Labour Office, *Caught at sea*, cit. alla nota 5, pag. 18-19. Per un'approfondita analisi si rinvia a: I. DOZO MOUGÁN, *El papel de las agencias intermediarias en la determinación de las condiciones laborales y de vida de los trabajadores del mar*, in J. M. SOBRINO HEREDIA, G. A. OANTA, *La construcción jurídica de un espacio marítimo común europeo*, Barcelona, 2020, pag. 465-483.

<sup>10</sup> Environmental Justice Foundation, *Blood and water. Human rights abuse in the global seafood industry*, EJF, Londra, 2019, pag. 30.

<sup>11</sup> FAO, *The violation of human rights*, cit. alla nota 4, pag. 33-34.

<sup>12</sup> A. M. SONG, *Human dignity: A fundamental guiding value for a human rights approach to fisheries?*, in *Marine Policy*, 2015, pag. 164-170.

gati con salari bassissimi<sup>13</sup>. Questo è un altro fattore che aggrava la posizione dei lavoratori sfruttati, i quali, anche quando vengono in contatto con le autorità che effettuano controlli in materia di pesca o di sicurezza della navigazione, si astengono dal denunciare gli abusi per paura di essere, a loro volta, accusati di pesca INN.

## 2. *L'approccio dal punto di vista del diritto internazionale*

L'analisi del fenomeno da un punto di vista giuridico-internazionalistico presenta non poche complessità legate alla necessità di coordinare varie branche del diritto internazionale, in particolare la tutela internazionale dei diritti dell'uomo e il diritto internazionale del mare, senza trascurare le specificità regionali, come nel caso della necessità di applicazione del diritto dell'Unione europea. Lo specchio di tale complessità la si ritrova nell'ampia gamma di norme applicabili e dei contributi che al loro sviluppo sono giunti dal sistema onusiano, in particolare dagli Istituti specializzati delle Nazioni Unite, quali la FAO, l'*International Maritime Organization* (IMO) e l'OIL. Potrebbe, inoltre, sembrare che alcune norme possano confliggere tra loro o quantomeno far nascere qualche dubbio sulla prevalenza dell'una rispetto all'altra, con non pochi problemi per l'interprete, come nel caso delle pronunce cui sono chiamati tribunali internazionali, quali la Corte internazionale di giustizia, il Tribunale internazionale del diritto del mare, la Corte europea dei diritti dell'uomo o tribunali arbitrali. Vero è che, come autorevolmente sostenuto<sup>14</sup>, sebbene tali organi siano chiamati ad applicare le norme previste da specifiche convenzioni internazionali, queste stesse non possono considerarsi avulse dal contesto globale. La stessa Convenzione delle Nazioni unite sul diritto del mare (UNCLOS), nella sua sezione dedicata alla soluzione delle controversie, specifica che oltre alle proprie disposizioni, trovano applicazione le altre norme internazionali non incompatibili con la stessa (art. 293). Di qui la possibilità di adattare il diritto del mare, come codificato nell'UNCLOS, alle evoluzioni delle esigenze della comunità internazionale. Sebbene l'UNCLOS non si occupi espressamente di protezione dei diritti umani<sup>15</sup>, alcune sue disposizioni impattano direttamente su questa materia: si pensi, per esempio, all'obbligo di soccorso in mare, alle disposizioni in materia di assistenza alle persone e alle navi in pericolo, o alle regole relative al pronto rilascio delle navi o degli equipaggi delle navi battenti bandiera straniera dietro pagamento di una adeguata cauzione<sup>16</sup>.

In generale va rilevato che le norme di diritto internazionale del mare vanno interpretate, se la fattispecie lo richiede, alla luce delle norme vigenti in materia di

---

<sup>13</sup> R. SURTEES, *Trapped at Sea*, cit. alla nota 7, pag. 95.

<sup>14</sup> Si veda T. TREVES, *Human Rights and the Law of the Sea*, 28 Berkeley J. Int'l L. 1 (2010), pag. 1-14.

<sup>15</sup> G. A. OANTA, *Business and human rights in the legal-maritime scenario*, in L. CARBALLO PIÑEIR e altri, *Retos Presentes y Futuros de La Política Marítima Integrada de La Unión Europea*, 2017, pag. 569.

<sup>16</sup> T. TREVES, *Human Rights*, cit. alla nota 7, pag. 3.

protezione dei diritti umani. In dottrina si è parlato a questo proposito di “umanizzazione” del diritto del mare<sup>17</sup>, proprio a voler sottolineare che l’effettiva protezione dei diritti umani non può conoscere limitazioni legate alla peculiarità delle attività condotte in mare.

Vi sono alcuni esempi interessanti e ben noti di interazione tra le due categorie di norme. Così, per esempio, allorché nel caso *Medvedyev et al v. France* del 2008, come nel precedente caso *Rigopoulos v. Spain* del 1999, la Corte europea dei diritti dell’uomo si pronunciò relativamente all’arresto in alto mare di equipaggi di navi battenti bandiera, rispettivamente cambogiana e panamense, da parte di navi militari francesi e spagnole. I ricorrenti, a seguito di autorizzazione dello Stato di bandiera, erano stati condotti a distanza di molti giorni (16 per il caso *Rigopoulos* e 13 per l’altro) innanzi ai tribunali degli Stati che li avevano fermati ed eccepirono la violazione dell’art. 5 della Convenzione europea dei diritti dell’uomo (CEDU), il quale prevede che ogni persona arrestata o detenuta “deve essere tradotta al più presto dinanzi ad un giudice o ad un altro magistrato autorizzato dalla legge ad esercitare funzioni giudiziarie e ha diritto di essere giudicata entro un termine ragionevole”. La Corte non ritenne però violato l’art. 5 in questi casi, e ciò in considerazione delle circostanze eccezionali dell’arresto e della distanza fisica dalla terraferma, situazioni che non avevano permesso alle autorità di tradurre gli arrestati innanzi ai competenti tribunali in tempi più brevi<sup>18</sup>.

Al contrario, la stessa Corte rilevò nel 2012 la violazione da parte dell’Italia di alcune norme della CEDU<sup>19</sup>, nel famoso caso *Hirsi et al c. Italia*, con riferimento all’intercettazione in alto mare, da parte della Guardia di Finanza e della Guardia Costiera italiana, di migranti somali ed eritrei portati a bordo e ricondotti nel Paese di partenza, la Libia, dove avrebbero rischiato trattamenti inumani e degradanti<sup>20</sup>. In questo caso la Corte sottolineò che il contesto marittimo nel quale le violazioni avevano avuto luogo non poteva creare il presupposto di uno spazio di non-diritto nel quale non erano riconosciute adeguate garanzie agli individui.

---

<sup>17</sup> S. GROSBON, *Droit de la mer et protection internationale de l’individu*, in M. FORTEAU, J-M THOUVENIN (sous la direction de), *Traité de droit international de la mer*, Paris, 2017, pag. 1099-1118.

<sup>18</sup> S. GROSBON, *o.c.*, pag. 7-8.

<sup>19</sup> Nello specifico, l’Italia è stata condannata per violazione del divieto di tortura e trattamenti inumani e degradanti (art. 3), divieto di espulsioni collettive (art. 4 del Protocollo n. 4) e diritto ad un ricorso effettivo (art. 13).

<sup>20</sup> Al di là dell’affermazione, nel caso di specie, dell’applicabilità della Convenzione in alto mare in quanto i fatti erano avvenuti a bordo di navi di un Paese contraente, è interessante notare il ragionamento preliminare effettuato dalla Corte in materia di applicazione extraterritoriale della Convenzione stessa. La Corte ha infatti richiamato varie sue pronunce in merito all’applicazione della Convenzione nelle quali la giurisdizione dello Stato era stata riconosciuta anche fuori dal territorio in conseguenza del controllo effettivo dello Stato nello spazio in questione. Ma la stessa giurisdizione è stata considerata esistente anche rispetto ad un ‘paradigma personale’, e cioè il controllo su una persona che si trovi nel territorio di un altro Stato non contraente da parte dello Stato contraente attraverso i suoi agenti. Per un’analisi approfondita del caso si rinvia a A. LIGUORI, *La Corte europea dei diritti dell’uomo condanna l’Italia per i respingimenti verso la Libia del 2009: il caso Hirsi*, in *Rivista di Diritto Internazionale*, 2012, pag. 415-443.

### 3. *Sul ruolo degli Stati e delle imprese in materia di diritti umani*

Il quadro presentato si complica e, in un certo senso, si completa, se alle osservazioni di cui sopra si aggiungono le considerazioni relative all'evoluzione nel diritto internazionale del rapporto tra imprese e diritti umani. Sempre con maggiore insistenza, infatti, le imprese (in particolare, quelle multinazionali) sono chiamate nella loro attività quotidiana a collaborare nello sforzo globale di tutela dei diritti umani, e di conseguenza a rispondere degli effetti che le loro condotte possono avere su tale tutela. È noto, peraltro, che attualmente si discute addirittura di una possibile soggettività internazionale delle imprese multinazionali, questione sulla quale non sembra tuttavia il caso di soffermarsi in questa sede<sup>21</sup>.

Particolarmente rilevanti risultano, in questo contesto, i *Guiding Principles on Business and Human Rights: Implementing the United Nations "Protect, Respect and Remedy" Framework* (UNGPs on B&HR – di seguito UNGP), pubblicati nel 2011 e divenuti in breve tempo il principale standard di riferimento globale in materia di imprese e diritti umani<sup>22</sup>. Trattasi di uno strumento giuridicamente non vincolante che tuttavia, per la sua genesi<sup>23</sup> e per la portata delle sue disposizioni, costituisce una preziosa guida non solo per l'elaborazione di norme vincolanti da parte degli Stati o delle Organizzazioni internazionali, ma anche per l'adozione di misure, soprattutto quelle di *due diligence*, da parte delle imprese private<sup>24</sup>. Tali principi sono rivolti, in via generale, a tutti gli Stati e a tutte le imprese indipendentemente dalla loro dimensione, senza creare nuovi obblighi di diritto internazionale e si riferiscono ai diritti umani internazionalmente riconosciuti.

Nella materia qui in esame, preme sottolineare un aspetto particolarmente rilevante per le imprese di pesca. Gli UNGP, infatti, nel riconoscere l'obbligo dello Stato di proteggere gli individui dalle violazioni dei diritti umani compiute dalle imprese che operano nel suo territorio o sotto la sua giurisdizione (Principio n. 2),

---

<sup>21</sup> Si veda sull'argomento S. CARREA, *I rapporti tra Stati e imprese nel diritto del mare tra attribuzione della bandiera, delega di funzioni e sponsorship*, Napoli, 2020, pag. 17-30; G. A. OANTA, *Business and human rights*, cit. alla nota 15, pag. 562.

<sup>22</sup> M. FASCIGLIONE, *Per uno studio dei Principi Guida ONU su imprese e diritti umani*, in *I Principi Guida su Imprese e Diritti Umani*, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Roma, 2020, pag. 37.

<sup>23</sup> Il Prof. John Ruggie fu incaricato nel 2005 dalle Nazioni Unite come UN Secretary-General Special Representative (SGSR) in materia di diritti umani e imprese transnazionali ed altre imprese commerciali, per un periodo iniziale di due anni durante i quali furono sottoposti alla Commissione sui diritti umani due rapporti. Il primo rapporto fu abbandonato, mentre il secondo fu presentato al Consiglio nel 2007. Tra il 2007 e il 2008 vari stakeholder furono coinvolti nelle consultazioni per addivenire al *'Protect, Respect and Remedy' Framework*, seguito poi al testo finale adottato il 16.06.2011 (cfr. Consiglio dei diritti umani, *Protect, Respect and Remedy: A Framework for Business and Human Rights*, Report of the Special Representative of the Secretary-General on the issue of human rights and transnational corporations, UN Doc. A/HRC/8/5 del 7 aprile 2008; Consiglio dei diritti umani, *Report of the Special Representative of the Secretary General on the issue of human rights and transnational corporations and other business enterprises*, John Ruggie *Guiding Principles on Business and Human Rights: Implementing the United Nations "Protect, Respect and Remedy" Framework*, UN Doc. A/HRC/17/31, del 21 marzo 2011).

<sup>24</sup> Si veda sul punto M. FASCIGLIONE, *Per uno studio*, cit. alla nota 22, pag. 49-56.

non richiedono allo Stato di monitorare le attività dalle imprese condotte all'estero<sup>25</sup>, pur non vietandolo. Ma qualora tali imprese fossero compagnie armatoriali, va sottolineato che l'aspetto della giurisdizione assume una particolare rilevanza e preminenza rispetto a quello del 'territorio', come si vedrà tra poco, facendo emergere anche potenziali 'effetti extraterritoriali' all'applicazione concreta dei Principi in esame. Infatti, le imprese di pesca, pur rispondendo alla legge dello Stato di bandiera, si trovano spesso ad operare nelle acque appartenenti alla sovranità e/o giurisdizione di altri Paesi; circostanza che rende direttamente applicabili i Principi anche in tali aree.

Altro aspetto meritevole di interesse per il settore qui trattato è l'attenzione che gli UNGP riservano alle attività condotte dalle imprese di proprietà o controllate dagli Stati (Principio n. 4), a quelle appaltate per l'erogazione di servizi agli Stati (Principio n. 5), a quelle che hanno relazioni commerciali con gli stessi (Principio n. 6) o che ricevano sostegno e servizi pubblici (Principio n. 7c). Infatti, secondo un ragionamento di evidente coerenza, uno Stato non potrebbe richiedere a soggetti privati il rispetto di determinati obblighi qualora esso stesso non assicuri, nelle proprie condotte 'aziendalistiche' dirette o indirette, il rispetto dei diritti in questione, altrimenti c'è la possibilità che lo Stato stesso si renda a sua volta 'corresponsabile' di tali violazioni. Da questo punto di vista, una trattazione approfondita meriterebbero i sussidi che alcuni Paesi con flotte pescherecce importanti garantiscono alle proprie imbarcazioni, e del loro possibile coinvolgimento, in virtù di tali aiuti finanziari, in eventuali violazioni dei diritti in questione. Vero è che, come i recenti accordi in ambito OMC dimostrano<sup>26</sup>, la tendenza globale è alla riduzione/divieto di tali aiuti, soprattutto per limitare lo sforzo di pesca e quindi l'impatto sulla sostenibilità ambientale di tali attività.

La stessa coerenza viene richiesta agli Stati anche quando trattano a livello internazionale accordi in materia commerciale e di investimenti al fine di creare strategie di sviluppo globale in linea con la protezione dei diritti umani (Principio n. 9). Nel contesto qui considerato, si pensi, ad esempio, agli Accordi di partenariato per una pesca sostenibile (APPS) conclusi dall'Unione europea, attraverso i quali vengono stabilite regole e condizioni per permettere ai pescherecci immatricolati negli Stati dell'Unione di pescare nelle ZEE dei Paesi terzi, e che contengono clausole in materia di protezione dei diritti umani. Essi, infatti, evidenziano l'attenzione del legislatore europeo rispetto all'effettiva tutela dei diritti in questione, in maniera contestuale, sia quando interviene rispetto all'operato all'estero delle proprie imprese di pesca (leggasi attività di pesca e attività connesse), sia nella definizione di accordi con Paesi terzi in materia di sfruttamento delle risorse naturali (leggasi interessi commerciali e sviluppo di investimenti).

---

<sup>25</sup> N. BERNAZ, *Business and Human Rights. History, law and policy-bridging the accountability gap*, New York, 2017, pag. 194.

<sup>26</sup> Per i dettagli, Si rinvia al seguente link: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/rulesneg\\_e/fish\\_e/implementedfishagreement22\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/rulesneg_e/fish_e/implementedfishagreement22_e.htm).

Accanto alla crescente importanza assunta dai *Principi Guida*, bisogna segnalare che non mancano, nel contesto globale, iniziative volte all'elaborazione di strumenti vincolanti in materia di imprese e diritti umani, come il progetto di convenzione internazionale denominato *Legally binding instrument to regulate, in international human rights law, the activities of transnational corporations and other business enterprises*<sup>27</sup>. Questo testo risulta molto attento al sistema di accesso ai rimedi per le vittime di violazioni di diritti umani nei contesti aziendali (soprattutto in quelli transnazionali), sia individualmente che collettivamente<sup>28</sup>. Le Parti sono inoltre chiamate ad obbligare le imprese a instaurare un processo di *due diligence* in materia di diritti umani (art. 6.3), seppur proporzionato alla loro dimensione, sia nell'ambito delle loro attività che nelle loro relazioni commerciali<sup>29</sup>. L'aspetto dimensionale e quello relativo al coinvolgimento delle filiere sono sicuramente di particolare interesse per le imprese di pesca. Queste ultime, infatti, in molti contesti si caratterizzano spesso per una dimensione limitata (a volte familiare) pur essendo subfornitori di aziende più grandi, a loro volta coinvolte in complesse filiere a carattere globale.

Questo ambizioso progetto risulta essere particolarmente avversato dal mondo imprenditoriale<sup>30</sup>. Molte imprese contestano il riconoscimento di obblighi internazionali in merito ai diritti umani direttamente a loro carico. Esse si dichiarano contrarie ad un coinvolgimento giuridico transnazionale relativo alle azioni compiute nella "catena del valore", in quanto il potere di controllo sulle attività delle aziende straniere resta di pertinenza delle autorità nazionali dei loro Paesi. Pertanto, ritengono impossibile (economicamente, logisticamente e concretamente) controllare tutti i loro fornitori e appaltatori. Inoltre, esse ritengono che il trattato in discussione

---

<sup>27</sup> Nel settembre del 2013, l'Ecuador ha presentato alle Nazioni Unite una proposta per l'istituzione di un gruppo di lavoro intergovernativo per l'elaborazione di un trattato giuridicamente vincolante in materia. La proposta ha trovato subito il favore di molte ONG e si è tradotta nel c.d. *Zero Draft* del 16 luglio 2018.

<sup>28</sup> Particolarmente rilevante è la previsione di un Fondo internazionale per le vittime (art. 15.7) volto ad assisterle legalmente e finanziariamente nelle loro possibili richieste di accesso ai rimedi. Viene inoltre imposto agli Stati di rimuovere tutti i possibili ostacoli a tale accesso (art. 7), di rendere effettivi i rimedi attraverso il proprio sistema giuridico, di imporre alle aziende non solo di riparare o di compensare lo Stato se questi ha già provveduto a risarcire le vittime di abusi legati alle condotte dalle aziende (art. 8.4), ma anche di istituire un sistema di assicurazione finanziaria per coprire eventuali reclami (art. 8.5). In un'ottica di coerenza, allo Stato è richiesto di fare in modo che tutti gli accordi internazionali, sia bilaterali che multilaterali, siano interpretati e adeguati alle disposizioni dell'accordo in esame (art. 14.5).

<sup>29</sup> Ciò, tuttavia, non esenta gli Stati dall'adottare incentivi e misure per facilitare il rispetto delle prescrizioni previste in materia di prevenzione anche da parte delle piccole e medie imprese, comprese le micro (art. 6.5). Inoltre, si specifica che la mera predisposizione di questo strumento non assolve l'impresa dalla possibile accusa di violazione di diritti umani nell'ambito delle proprie attività in quanto è previsto che le rilevanti autorità o tribunali sono competenti a decidere in merito a tale responsabilità (art. 8.7).

<sup>30</sup> A. GUZMÁN WOODROFFE, *A UN Convention on Business and Human Rights. How it would look like for the maritime sector: legal and practical implication*, in *HRAS Legal Research Paper*, 03-18, pag. 12-13.

costituisca una involuzione rispetto agli UNGP, dal momento che il testo opera una pericolosa privatizzazione dei diritti umani mediante lo spostamento sulle aziende di compiti dello Stato. Non appare alle imprese accettabile, infine, l'inversione dell'onere della prova determinato dalla circostanza di dover esse stesse dimostrare il rispetto dei diritti umani<sup>31</sup>.

L'auspicio è che si riesca a produrre un testo definitivo che sia soddisfacente anche per il mondo imprenditoriale. Ci sarebbe il pericolo, in caso contrario, di alimentare il fenomeno del trasferimento delle sedi legali delle aziende nei Paesi non membri dell'accordo e di disincentivare gli investimenti con ricadute negative sull'occupazione e con il conseguente rischio di un aumento nelle violazioni dei diritti umani dovuto alle condizioni di bisogno generate dall'incremento della disoccupazione<sup>32</sup>.

#### 4. *Riflessioni sul paradigma "Proteggere, Rispettare e Rimediare" applicato alle attività in mare con particolare riferimento a quelle di pesca*

La tutela dei diritti umani e dei lavoratori in mare va letta alla luce delle evoluzioni alle quali si è accennato, tenendo conto delle peculiarità di questo tipo di attività. Pertanto, alcune considerazioni preliminari sono doverose. Innanzitutto, bisogna considerare le navi come luoghi di lavoro atipici, nei quali non solo lavorano persone di nazionalità diversa, ma gli stessi 'luoghi' sono mobili e si spostano, come si è detto, in porzioni di mare soggette a sovranità e/o giurisdizione di Stati diversi o, addirittura, verso l'alto mare (ossia nel mare libero) dove particolare rilevanza assume il ruolo dello Stato di bandiera<sup>33</sup>. Fermo restando, come anche richiamato

---

<sup>31</sup> Sulla posizione delle imprese si rinvia a *UN Treaty Process on Business and Human Rights Response of the international business community to the "elements" for a draft legally binding instrument on transnational corporations and other business enterprises with respect to human rights* (20 October 2017), <https://cdn.iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2017/10/business-response-to-igwg-draft-binding-treaty-on-human-rights.pdf>.

<sup>32</sup> Va rilevato che la proposta in esame sembrerebbe non essere stata inizialmente apprezzata anche dall'UE, sia per la scarsa partecipazione ai gruppi di lavoro del 2018, sia per i dubbi espressi rispetto al relativo scopo. Si è poi arrivati, infatti, a versioni successive che hanno, almeno in parte, accolto le perplessità manifestate: l'Unione aveva contestato, in particolare, l'applicabilità alle sole imprese transnazionali considerandola iniqua in quanto molte violazioni di diritti umani sono compiute anche dalle aziende locali, ottenendo così l'inserimento nel testo dell'applicabilità anche alle altre aziende (non transnazionali), ed è stato, inoltre, apprezzato l'inserimento nel preambolo del riferimento agli UNGP. Si veda sull'argomento, G. A. OANTA, *Access to Remedy in the European Union in Case of Breaches of Human Rights at Sea by Private Actors*, in *International Community Law Review* 23 (2021), pag. 363-364.

<sup>33</sup> In particolare, l'art. 91 UNCLOS rimette agli Stati la libertà di stabilire le condizioni per concedere alle navi la propria nazionalità e richiede agli stessi che venga assicurato un legame effettivo (*genuine link*) con le navi battenti la propria bandiera. Questo legame assoggetta la nave agli obblighi amministrativi, tecnici e sociali previsti dallo Stato di bandiera (art. 94 UNCLOS). Tuttavia, tale discrezionalità ha permesso agli Stati di aprire i loro registri anche a navi con le quali tale *link* non è agevolmente identificabile, favorendo lo sviluppo delle c.d. bandiere di convenienza (*flag of convenience*). Da un lato, gli Stati ne hanno guadagnato in termini di attrazione degli investimenti, dall'altro, alcuni armatori hanno avuto la possibilità di registrare le loro navi

negli UNGP, che la responsabilità del rispetto dei diritti è dell'impresa, l'obbligo di proteggere gli individui a bordo e di garantire che i loro diritti siano rispettati<sup>34</sup> resta, come già evidenziato, un obbligo dello Stato.

A. *Obbligo di protezione: il ruolo dello Stato di bandiera*

Il diritto internazionale del mare, al fine di garantire la sicurezza della navigazione e il buon ordine degli oceani, riconosce allo Stato di bandiera il ruolo di regolare la vita a bordo della nave, di agire in sua protezione<sup>35</sup> e controllarla, in qualsiasi parte essa si trovi. La nazionalità della nave condiziona, quindi, profondamente la tutela dei diritti umani e dei lavoratori in mare sotto diversi punti di vista: legge applicabile sia in termini di diritti tutelati che di accesso ai rimedi in caso di violazione; effettività del *genuine link* e della capacità di controllo dello Stato di bandiera; possibilità per lo Stato di intervenire sulle risorse finanziarie dell'impresa armatoriale e di applicare anche la propria giurisdizione penale sui responsabili di tali imprese; legge applicabile alle agenzie di reclutamento del personale marittimo; rapporti internazionali dello Stato di bandiera e relativa capacità di intervenire all'estero in protezione degli individui i cui diritti risultano essere violati. Da questo punto di vista, notevole impulso alle tutele qui considerate è stato dato dai numerosi accordi internazionali che hanno contribuito al miglioramento delle condizioni di lavoro a bordo delle navi nella misura in cui hanno previsto standard minimi da osservarsi e disposizioni in materia di sicurezza della navigazione. Tali standard sono stati recepiti negli ordinamenti degli Stati contraenti e, in alcuni casi hanno, avuto effetti anche sui Paesi non membri (come si vedrà tra poco). Tra le principali convenzioni in materia, senza pretesa di esaustività<sup>36</sup>, si segnalano l'*International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*<sup>37</sup> particolarmente rilevante per la sicurezza della navigazione e a bordo delle navi, l'*International Convention for the Preservation of Pollution from Ships (MARPOL)*<sup>38</sup> in materia di inquinamento prodotto dalle navi, l'*International Convention on Standards of Training, Certification*

---

in Stati dove la normativa risulta loro più favorevole e/o vi è una più marcata difficoltà (o la mancata volontà) nei controlli. Si veda sull'argomento, R. SURTEES, *Trapped at Sea*, cit. alla nota 7, pag. 111.

<sup>34</sup> S. GROSBOIN, *Droit de la mer et protection*, cit. alla nota 17, pag. 1100.

<sup>35</sup> S. VEZZANI, *Jurisdiction in international fisheries law. Evolving trends and new challenges*, Milano, 2020, pag. 146.

<sup>36</sup> L'OIL ha adottato oltre 70 strumenti in materia (41 convenzioni e le relative raccomandazioni), in merito alle quali si rinvia al seguente link: <https://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/seafarers/lang--en/index.htm>.

<sup>37</sup> Convenzione adottata il 1° novembre 1974 ed entrata in vigore il 25 maggio 1980, si veda il link: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx).

<sup>38</sup> Convenzione adottata il 02 novembre 1973 ed entrata in vigore il 2 ottobre 1983, si veda il link: [https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx).

and *Watchkeeping for Seafarers* (STCW)<sup>39</sup> relativa alla formazione e certificazione del personale di bordo, la *Maritime Labour Convention* (MLC), incentrata sulle condizioni di lavoro dei marittimi<sup>40</sup>.

Quest'ultima Convenzione è particolarmente importante in quanto detta gli standard minimi per garantire alla gente di mare un impiego dignitoso (art. I). Essa riconosce all'art. III i diritti fondamentali dei marittimi: libertà di associazione e diritto di contrattazione collettiva, eliminazione di ogni forma di lavoro forzato o obbligatorio, abolizione del lavoro minorile ed eliminazione della discriminazione in materia di impiego e occupazione. Alla gente di mare vengono attribuiti una serie di diritti legati a dignitose e sicure condizioni di lavoro, ivi incluse le tutele in materia di salute e protezione sociale, riconoscendo che gli Stati membri<sup>41</sup> hanno l'obbligo di rendere effettive le tutele previste e spettanti ai marittimi rientranti sotto la loro giurisdizione (art. V)<sup>42</sup>. Per la concreta tutela dei diritti qui considerati, risultano molto importanti le previsioni in materia di gestione dei reclami a bordo al fine di garantire ai marittimi il diritto di presentarli senza subire ritorsioni e di cercare di risolverli in tempi brevi, secondo un certo ordine gerarchico<sup>43</sup>. Il tema delle ritorsioni è di centrale importanza ai fini di un'effettiva tutela dei diritti degli individui a bordo delle navi. Infatti, come alcune inchieste condotte dalle ONG impegnate nel settore hanno dimostrato, possono verificarsi non solo abusi ai danni dei lavoratori, ma anche serie conseguenze per l'incolumità degli stessi investigatori o per gli osservatori della pesca presenti a bordo. Alcuni di questi ultimi risultano addirittura

---

<sup>39</sup> Convenzione adottata il 7 luglio 1995 ed entrata in vigore il 29 settembre 2012, si veda il link: <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-F-Convention.aspx>.

<sup>40</sup> Questi accordi sono rilevanti sotto un duplice punto di vista: da un lato, possono trarsi in legge applicabile dallo Stato di bandiera, dall'altro, possono consentire controlli a bordo anche da parte di altri Stati. Inoltre, i sistemi di identificazione automatica (*automatic identification system* – AIS), laddove obbligatoriamente previsti in questi trattati, permettendo di identificare i movimenti e la posizione delle imbarcazioni, risultano essere di centrale importanza per prevedere i porti di attracco delle imbarcazioni e predisporre eventuali controlli.

<sup>41</sup> A tal fine lo Stato di bandiera deve agire anche mediante ispezioni, monitoraggi e procedimenti amministrativi, deve certificare la conformità della nave nonché controllare i servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare presente sul suo territorio. In particolare, allo Stato di bandiera spetta il rilascio del certificato di lavoro marittimo e di una dichiarazione di conformità del lavoro marittimo per le navi (con specifiche caratteristiche) battenti la sua bandiera allo scopo di garantire che le condizioni di lavoro e di vita della gente di mare siano conformi agli standard della Convenzione (art. V e regola 5.1).

<sup>42</sup> La Convenzione prevede poi un Codice nel quale vengono specificate le tutele dei marittimi (età minima, certificato medico, formazione e qualificazione, reclutamento e collocamento, norme in materia di condizioni di impiego, disposizioni in materia di alloggi, strutture ricreative, alimentazione, tutela della salute, del benessere e della sicurezza sociale) e le responsabilità dello Stato di bandiera, di quello del porto e del fornitore di manodopera.

<sup>43</sup> Nel dettaglio, se i reclami “giungono a terra” all'autorità di uno Stato in cui la nave fa scalo, questa tenterà di risolvere la controversia a bordo, ma se ciò non è possibile, informerà lo Stato di bandiera cercando di ottenere consigli circa un piano di misure correttive. Se anche questo passo non consentirà la risoluzione della controversia, l'autorità dovrà informare il Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro, nonché le organizzazioni degli armatori e della gente di mare dello Stato di approdo.

scomparsi, infatti, durante la navigazione, come testimoniano alcuni casi che si sono registrati nell'Oceano Pacifico centrale ed occidentale<sup>44</sup>.

Vero è che la Convenzione del 2006 non si applica alle navi che si dedicano alla pesca (art. II, 4) per le quali è stata invece adottata, un anno dopo, un'altra importantissima Convenzione proprio sul lavoro nel settore della pesca, la n. 188<sup>45</sup>. Entrata in vigore nel novembre 2017, essa vincola oggi ancora pochi Stati<sup>46</sup>, ma risulta essere sicuramente tra gli strumenti più rilevanti adottati in ambito internazionale in materia di sicurezza a bordo dei pescherecci e tutela dei diritti dei lavoratori<sup>47</sup>. Particolarmente interessante e in linea con gli UNGP, sono le relative disposizioni in materia di rimpatrio<sup>48</sup>, considerato un caposaldo della protezione dei diritti dei lavoratori in mare. La concreta applicazione di questo istituto deve essere necessariamente supportata dall'intervento statale in difetto di quello dell'armatore, anche in considerazione del fatto che le violazioni dei diritti umani e dei lavoratori possono costituire una valida ragione per il lavoratore per recidere l'accordo e per chiedere di essere rimpatriato<sup>49</sup>. Di qui due considerazioni rilevanti: la prima riguarda l'obbligo dello Stato di proteggere (I pilastro UNGP) predisponendo attraverso le proprie leggi le circostanze che danno diritto al rimpatrio (art. 21.3) e anche il suo obbligo di rimediare (III Pilastro UNGP) sostituendosi all'im-

---

<sup>44</sup> Environmental Justice Foundation, *Blood and water*, cit. alla nota 10, pag. 30

<sup>45</sup> Al pari della Convenzione sul lavoro marittimo, quella specifica per il settore della pesca prevede gli standard minimi da applicarsi ai pescatori e riconosce la responsabilità dell'armatore di assicurare, attraverso il comandante, la loro sicurezza (art. 8). In linea con la necessità di garantire l'effettività della protezione, soprattutto nelle unità che impiegano equipaggi più numerosi e che per tipo di lavoro (durata del viaggio e distanza dalla costa) risultano più complesse da controllare, ai pescherecci di lunghezza pari o superiore a 24 metri, che restino in mare per più di 7 giorni e che navighino a distanza di oltre 200 miglia nautiche dalle coste dello Stato di bandiera, non vengono riconosciute le deroghe previste per le imbarcazioni più piccole che restano in mare per meno di 3 giorni (artt. 4 e 41).

<sup>46</sup> Nel momento in cui scriviamo la Convenzione risulta in vigore in 21 Stati. Si veda [https://ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_ILO\\_CODE:C188](https://ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188). Il 28 febbraio 2023 la Spagna, Paese con la più importante flotta peschereccia in ambito europeo, dopo aver preventivamente adeguato la propria legislazione nazionale, ha depositato lo strumento di ratifica rendendo la Convenzione applicabile alla sua giurisdizione a partire dalla fine di febbraio 2024.

<sup>47</sup> La Raccomandazione 199 dell'OIL completa la Convenzione in esame prevedendo obblighi aggiuntivi a carico degli armatori, soprattutto in tema di protezione della salute e del benessere dei lavoratori. Si veda G. OANTA, *Business and human rights*, cit. alla nota 15, pag. 584.

<sup>48</sup> Disposizioni simili erano state già previste già nella Convenzione sul lavoro marittimo (Regola 2.5).

<sup>49</sup> L'art. 21 della Convenzione OIL n. 188, prevede che i Membri devono assicurare che i pescatori a bordo di un peschereccio battente la propria bandiera e che entri in un porto straniero abbiano il diritto di essere rimpatriati nel caso in cui l'accordo di assunzione del pescatore venga a scadenza, oppure qualora il pescatore o l'armatore di pescherecci abbiano rescisso questo accordo per ragioni giustificate, oppure qualora il pescatore non sia più in grado di adempiere i compiti che gli spettano in virtù dell'accordo di assunzione, o qualora non sia più possibile aspettarsi che il pescatore adempia questi compiti tenuto conto delle circostanze. Al paragrafo 4, lo stesso articolo prevede che i costi del rimpatrio sono a carico dell'armatore e, qualora questi non provveda, è lo Stato di bandiera che ha ratificato l'accordo a dovervi provvedere, fermo restando il diritto di recuperare le spese dall'armatore.

presa nel provvedervi; la seconda, riguarda la responsabilità dell'impresa (II e III Pilatro UNGP)<sup>50</sup>. Qui, nuovamente, vengono in rilievo le considerazioni sull'importanza del *genuine link* e la capacità degli Stati di bandiera di avere un effettivo controllo sulle imprese di pesca in modo da poter agire anche sulle disponibilità finanziarie delle stesse per esercitare la rivalsa rispetto alle spese sostenute per il rimpatrio<sup>51</sup>. In pratica, una violazione del diritto del mare (nello specifico delle norme relative all'attribuzione della bandiera) potrebbe inficiare l'effettiva tutela dei diritti umani e/o dei lavoratori (diritto al rimpatrio) rendendo lo Stato complice di una possibile violazione.

Sempre in materia di pesca, rispetto ai requisiti di sicurezza delle navi, non applicandosi generalmente la SOLAS ai pescherecci, nel 2012 è stata adottata dall'IMO la Convenzione di Città del Capo del 2012 (*International Regulations For The Safety Of Fishing Vessels*)<sup>52</sup>, per risolvere le questioni lasciate in sospeso dal Protocollo di Torremolinos del 1993<sup>53</sup>. Trattasi di un documento molto dettagliato e tecnico, definito come la "*SOLAS of fishing vessels*"<sup>54</sup>, che a sua volta non ha ancora raggiunto il numero minimo di ratifiche per la sua entrata in vigore<sup>55</sup>. L'Accordo prevede un adeguamento graduale degli Stati alle sue prescrizioni in modo da consentire all'industria della pesca e a quella cantieristica di conformarvisi, anche mediante il reperimento dei fondi necessari per gli investimenti, e prevedendo esenzioni per alcune imbarcazioni purché esercitino la loro attività nell'ambito della ZEE del pro-

---

<sup>50</sup> Infatti, l'impresa non solo deve provvedere al rimpatrio sostenendone le spese (tranne il caso in cui "il pescatore sia stato riconosciuto colpevole di una mancanza grave rispetto agli obblighi del suo accordo di assunzione" (art. 21.2) ma, se non provvede, deve comunque rispondere alla richiesta di rimborso dello Stato che vi ha proceduto.

<sup>51</sup> Al riguardo, l'art. 40 della Convenzione stabilisce che "ogni Membro esercita effettivamente la sua giurisdizione ed il suo controllo sulle navi battenti la propria bandiera tramite un sistema che garantisca il rispetto dei requisiti della presente Convenzione, in particolare, se del caso, stipulando l'avvio di ispezioni, la stesura di rapporti, una procedura di risoluzione delle denunce, il controllo e l'applicazione di sanzioni e di misure correttive adeguate, conformemente alla legislazione nazionale".

<sup>52</sup> Questa Convenzione detta le condizioni minime di sicurezza per la costruzione, l'equipaggiamento e le ispezioni dei pescherecci di lunghezza non inferiore ai 24 metri, ossia di quelli che con maggiore probabilità si trovano a pescare in zone più distanti dalla costa e più difficili da raggiungere sia per i soccorsi che per le ispezioni.

<sup>53</sup> Nel 1977 fu predisposta la Convenzione di Torremolinos proprio sulla sicurezza dei pescherecci e che teneva in debita considerazione le specificità di queste imbarcazioni. Tuttavia, a causa di questioni tecniche, essa non è mai entrata in vigore, e nel 1993 si è proceduto ad adottare un Protocollo che in parte ne modificava i contenuti ma ugualmente vide l'adesione di pochi Stati e la contestazione, in particolare dei Paesi asiatici a ragione della previsione di standard troppo severi per i piccoli pescherecci. Si veda sull'argomento DAE-JUNG HWANG, *A study on international trend and Korean measures regarding Cape Town Agreement of 2012*, in *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, (2022) 6:2-3, 128-134, DOI: 10.1080/25725084.2022.2130554, pag. 128.

<sup>54</sup> DAE-JUNG HWANG (2022) *A study on international trend*, cit. alla nota 53, pag. 129.

<sup>55</sup> "This Agreement shall enter into force 12 months after the date on which not less than 22 States the aggregate number of whose fishing vessels of 24 m in length and over operating on the high seas is not less than 3,600 have expressed their consent to be bound by it" (art. 4).

prio Stato<sup>56</sup>. L'adeguamento strutturale dei pescherecci al fine di renderli più sicuri costituisce un elemento essenziale per la garanzia di condizioni di lavoro sicuro a bordo, e rappresenta oggi un fattore cruciale soprattutto per le grandi flotte orientali che impiegano gli equipaggi più numerosi e che hanno acquisito diritti di pesca in diverse parti del mondo. Tuttavia, esso risulta essere particolarmente complesso, in quanto richiede notevoli investimenti economici che spesso non sono compatibili con le ragioni di opportunità finanziaria per le imprese di pesca. Questo è vero soprattutto in Europa, dove la politica comune della pesca, al fine di ridurre la pressione sugli stock ittici e contribuire allo sforzo globale di riduzione dell'*overfishing*, sempre più si orienta verso la riduzione dello sforzo di pesca, finanziando, addirittura, la dismissione dei pescherecci<sup>57</sup>. A ciò si aggiungano i problemi legati alla carenza di un effettivo ricambio generazionale nel settore, che si rivela poco attrattivo per le nuove generazioni, consapevoli della complessità e della problematicità del lavoro condotto a bordo; lavoro che non sempre ripaga in maniera adeguata.

B. *Il possibile contributo degli altri Stati alla protezione dei diritti umani a bordo*

Dopo aver considerato il ruolo dello Stato di bandiera, e l'importanza delle norme applicabili nella materia qui esaminata, occorre verificare se lo Stato di bandiera può essere considerato l'unico avente titolo ad intervenire a bordo di una nave in caso di violazione dei diritti umani e dei lavoratori. La questione è molto complessa e sicuramente richiede un approfondimento specifico con modulazione delle riflessioni caso per caso. In particolare, ci si chiede se lo Stato costiero e quello del porto, nelle zone di mare nelle quali esercitano i loro poteri di controllo in materia di sicurezza della navigazione e di pesca, possano in qualche modo intervenire. La tendenza generale è, come è noto, quella di non interferire con le condotte a bordo oltre i limiti delle convenzioni applicabili sopra richiamate e a demandare la gestione della realtà di bordo solo allo Stato di bandiera. Alcune disposizioni dell'UNCLOS appaiono utili a chiarire questo punto. Mentre nel mare territoriale la violazione a bordo dei diritti umani deve essere in qualche modo legata alla sua idoneità a ledere il buon ordine dello Stato costiero al fine di poter riconoscere la giurisdizione di quest'ultimo<sup>58</sup>, nelle

---

<sup>56</sup> Pew Charitable Trusts (2018), *The Cape Town Agreement Explained*, pag. 3. Per un approfondimento, si rimanda al seguente link: [https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2018/10/ctaexplained\\_brief\\_final2.pdf](https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2018/10/ctaexplained_brief_final2.pdf).

<sup>57</sup> Si veda l'art. 20 (arresto definitivo delle attività di pesca) del Regolamento (UE) 2021/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2021 che istituisce il Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura e che modifica il regolamento (UE) 2017/1004.

<sup>58</sup> Ai sensi del suo art. 24, lo Stato costiero deve garantire il passaggio inoffensivo delle navi straniere (ivi compresi i pescherecci): esso deve non arrecare pregiudizio alla pace, al buon ordine o alla sicurezza dello Stato costiero (art. 19). La possibilità per quest'ultimo di esercitare la propria giurisdizione penale a bordo di una nave straniera per i reati commessi a bordo durante il passaggio in questa porzione di mare è riconosciuta "se le conseguenze del reato si estendono allo Stato costiero; se il reato è di natura tale da disturbare la pace del paese o il buon ordine nel mare territoriale; se l'intervento delle autorità locali è stato richiesto dal comandante della nave o da

---

Giuseppe Cataldi

---

ZEE lo Stato costiero può intervenire<sup>59</sup> sulla base dei diritti che gli sono riconosciuti in materia di esplorazione, sfruttamento, conservazione e gestione delle risorse naturali. Infatti, in un'ottica di conservazione delle risorse biologiche, è tale Stato che procede a stabilire il volume massimo delle catture (art. 61) e, di conseguenza, esso può autorizzare i pescherecci terzi a pescare secondo le proprie disposizioni. Così, mediante il sistema della concessione delle licenze, lo Stato costiero può (potenzialmente) contribuire a che siano rispettate a bordo degli stessi pescherecci stranieri le norme in materia di protezione dei diritti dei lavoratori<sup>60</sup>. Certamente alle disposizioni dell'UNCLOS bisogna poi affiancare quelle previste dalle altre convenzioni specifiche (come quelle già menzionate in materia di lavoro marittimo, di sicurezza della navigazione e di pesca) nelle quali il regime delle ispezioni può sicuramente essere considerato un deterrente alla commissione di violazioni. Infatti, l'accesso a bordo da parte delle autorità di uno Stato diverso da quello della bandiera espone la nave ad eventuali iniziative dello Stato controllante (ivi compresa la notifica allo Stato di bandiera la cui attenzione viene richiamata sulle condotte della nave ispezionata) e può costituire l'occasione per l'equipaggio di venire in contatto con le autorità di tale Stato e chiedere aiuto, come si vedrà tra poco<sup>61</sup>.

---

un agente diplomatico o funzionario consolare dello Stato di bandiera della nave; oppure se tali misure sono necessarie per la repressione del traffico illecito di stupefacenti o sostanze psicotrope" (art. 27 UNCLOS). Si veda sul punto: R. SURTEES, *Trapped at Sea*, cit. alla nota 7, pag. 113; in generale si rinvia a G. CATALDI, *Il passaggio delle navi straniere nel mare territoriale*, Milano, 1990.

<sup>59</sup> In base all'art. 73 dell'UNCLOS lo Stato costiero nella sua ZEE ha poi il diritto di esercitare l'*enforcement jurisdiction* nei confronti dei pescherecci stranieri, potendo procedere anche all'abbordaggio e all'ispezione, nonché al fermo e alla sottoposizione a procedimento giudiziario. Si vedano B. KUENGLANGAN, E.-R. AMIDJOGBE, J. NAKAMURA, A. TOMASSI, R. HUPPERTS, B. BOJANG, T. AMADOR, *Enforcement Approaches against Illegal Fishing in National Fisheries Legislation*, in *Marine Policy*, 149 (2023), pag. 3.

<sup>60</sup> In quest'ottica, per esempio, il *Work in Fishing Recommendation*, 2007 (N. 199) dell'OIL richiama (al punto 55) gli Stati costieri a richiedere il rispetto degli obblighi della Convenzione sul lavoro nel settore della pesca (n. 188 del 2007), quando concede tali licenze. Si veda International Labour Office, *Caught at sea*, cit. alla nota 5, pag. 38-39.

<sup>61</sup> Così, la Convenzione OIL sul lavoro marittimo sancisce il *Port State Control* laddove allo Stato del porto viene riconosciuto il diritto di ispezionare la nave per verificarne la conformità rispetto alle disposizioni della Convenzione (art. V, 4 e Regola 5.2) e stabilisce che alle navi battenti bandiera di uno Stato non membro della Convenzione stessa non vengono riconosciute dalle Parti condizioni più favorevoli (art. V, 7), permettendo così un'estensione dell'applicabilità effettiva della stessa. Inoltre, nel settore della pesca sono rilevanti le ispezioni condotte nei porti dallo Stato di approdo in applicazione di accordi quali, ad esempio, l'*Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated fishing* (accordo meglio conosciuto con l'acronimo PSMA, adottato dalla FAO nel 2009 e ratificato da 75 Paesi più l'UE al momento in cui si scrive) qualora abbia il sospetto che il peschereccio sia coinvolto in pesca INN. Ancora, la Convenzione ILO n. 188, al pari di quella sul lavoro marittimo del 2006, presenta un altro interessante aspetto circa la possibilità di un intervento da parte di uno Stato diverso da quello della bandiera, ossia quello del porto, per le violazioni a bordo dei diritti in questione ad opera di un'impresa di pesca. Infatti, all'art. 43 la Convenzione riconosce ai pescatori, alle loro rappresentanze sindacali, alle associazioni e agli organismi professionali la possibilità di presentare allo Stato del porto, nel quale un peschereccio fa scalo, una denuncia circa il mancato rispetto da parte del peschereccio degli obblighi della Convenzione. Tale Stato può inviare un rapporto allo Stato di bandiera, con copia al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del lavoro e

Ci si potrebbe chiedere ancora se uno Stato diverso da quello di bandiera possa intervenire a bordo di una nave sospettata di violare i diritti umani, anche in alto mare. Qui viene in rilievo nuovamente l'UNCLOS nella misura in cui, da un lato stabilisce che nell'alto mare le navi sono sottoposte alla giurisdizione esclusiva dello Stato di bandiera (art. 92), dall'altro, all'art. 110, riconosce il diritto di visita di una nave da guerra che incrocia una nave straniera laddove abbia fondati motivi di sospettare che tale nave sia impegnata, tra le varie ipotesi, nella tratta degli schiavi, fattispecie che rileva in materia di protezione dei diritti umani<sup>62</sup>. A parte queste situazioni eccezionali, l'estensione dell'applicazione delle norme statali su navi straniere e della relativa giurisdizione può avvenire (tranne il caso di accordi specifici tra gli Stati interessati) in base al principio della giurisdizione universale o in base al principio della nazionalità<sup>63</sup>. Quest'ultimo requisito potenzialmente riconosce la possibilità allo Stato di perseguire i propri cittadini che si siano macchiati di attività illecite a bordo di navi straniere, in qualsiasi zona marittima<sup>64</sup>, attribuendo così allo stesso una sorta di competenza extraterritoriale<sup>65</sup>. Chiaramente questa opzione deve essere valutata alla luce della possibile condotta e della legislazione dello Stato di bandiera, degli accordi applicabili tra lo stesso e lo Stato della nazionalità dell'autore del crimine, nonché delle relazioni diplomatiche intercorrenti tra questi soggetti.

### C. *Attuali tendenze delle imprese ittiche rispetto alle loro responsabilità*

Accanto a quella che potrebbe considerarsi una 'estensione' dei poteri degli Stati di intervenire in caso di abusi nel settore in esame (principalmente su base convenzionale), in linea con gli UNGP, sempre più imprese stanno inglobando nei propri processi di *due diligence* anche il controllo delle loro filiere, sia per una sensibilità verso l'argomento, sia per non incorrere nel rischio di vedere compromessa la propria reputazione (*brand*) o di essere coinvolte in procedimenti legali, operativi, quali la chiusura delle loro fabbriche<sup>66</sup>. In particolare, nel settore ittico si va dalle

---

intervenire "per rettificare ogni situazione a bordo che presenti un rischio per la sicurezza o la salute". Inoltre, nell'agire lo Stato del porto non trattiene o ritarda indebitamente la nave, informa e richiede la presenza della rappresentanza più vicina dello Stato di bandiera.

<sup>62</sup> Parallelemente, la Convenzione, stabilendo all'art. 99 il divieto di trasporto di schiavi e obbligando gli Stati di bandiera ad adottare le misure idonee a prevenire e perseguire questo crimine, dichiara "ogni schiavo che si rifugia a bordo di una nave, qualunque sia la sua bandiera, libero ipso facto". Si deduce, quindi, che in base all'obbligo di prestare assistenza in mare a chiunque si trovi in condizioni di pericolo, lo Stato che interviene debba procedere, nella misura del possibile, a condurre le vittime della tratta in un luogo sicuro. Resta in capo allo Stato di bandiera la competenza a giudicare i colpevoli. Si veda S. GROSBON, *Droit de la mer et protection*, cit., alla nota 17 pag. 1110.

<sup>63</sup> S. VEZZANI, *Jurisdiction in international fisheries law*, cit. alla nota 35, pag. 157.

<sup>64</sup> International Labour Office, *Caught at sea*, cit. alla nota 5, pag. 25-26.

<sup>65</sup> Esso, tuttavia, non si estende alla possibilità di poter arrestare all'estero tali soggetti ma, nel caso ci siano accordi in vigore, lo Stato di cittadinanza ne può chiedere l'arresto e l'estradizione a uno Stato terzo. Si veda R. SURTEES, *Trapped at Sea*, cit. alla nota 7, pag. 116.

<sup>66</sup> Human Rights at Sea, *An introduction & commentary to the 2011 UN Guiding Principles on business and human rights & their implementation in the marine environment*, Havant, 2016, pag. 17-24.

*ecolabel*<sup>67</sup> (che però costituiscono dei semplici schemi di certificazione e quindi non rientrano nel concetto di *due diligence*), ivi comprese le certificazioni di pesca sostenibile che sempre più di frequente stanno inglobando i parametri sociali<sup>68</sup>, a veri e propri protocolli validati da enti terzi ed elaborati in collaborazione con ONG impegnate nel settore<sup>69</sup> per mitigare il rischio di abusi nelle imprese. Così, ad esempio, il colosso mondiale Nestlé è intervenuto con una propria inchiesta commissionata alla ONG *Verité* per investigare sui casi di abusi di diritti umani nell'industria thailandese di gamberi e agire attraverso un proprio processo di *due diligence*<sup>70</sup>.

#### D. Considerazioni sui rimedi effettivi

Infine, relativamente al III Pilastro degli UNGP applicato al contesto in analisi, va rilevato che l'accesso a tali rimedi da parte di coloro che hanno subito una violazione dei diritti in esame risulta particolarmente complesso a causa della varietà dei sistemi giuridici chiamati a rispondere, della natura *crossborder* dei crimini commessi, delle peculiarità individuali dei soggetti coinvolti (armatori, comandanti, agenzie di reclutamento, membri dell'equipaggio), delle difficoltà linguistiche ed economiche. Ancora una volta, risulta di cruciale importanza il ruolo dello Stato di bandiera che deve aver previsto nel proprio ordinamento non solo le norme a tutela dei diritti in esame, ma anche gli strumenti di accesso alle tutele, aver messo in atto tutte le misure per renderle effettive e, soprattutto, essere in grado di controllare le navi che battono la propria bandiera, anche attraverso la collaborazione con Stati terzi<sup>71</sup>. In quest'ottica vanno poi letti gli orientamenti dei richiamati strumenti giuridici, vincolanti e no, che coinvolgono le aziende nei processi di "riparazione" dei danni quali compensazioni finanziarie, riabilitazioni e garanzie di non ripetizione.

Si ritiene importante, in questo quadro, un breve accenno infine al contesto dell'Unione europea, nel quale le tutele degli individui rispetto alle violazioni dei diritti umani in mare compiute dagli attori privati devono essere lette innanzitutto alla luce della separazione delle competenze tra UE e Stati membri<sup>72</sup>. Per esempio, nella specifica materia della pesca, considerando sia la competenza esclusiva dell'UE circa la "conservazione delle risorse biologiche del mare nel contesto della politica comune della pesca" (art. 3, d TFUE), sia i doveri degli Stati in materia di protezione dei diritti umani, si potrebbe affermare che l'Unione condivida con i suoi Membri un dovere di protezione (in linea con il I pilastro degli UNGP). Tale

<sup>67</sup> Per un elenco interessante, si veda l'Appendix II al citato Rapporto OIL, pag. 67.

<sup>68</sup> Come, ad esempio, l'iniziativa del *Marine Stewardship Council* (MSC) in materia di *labour eligibility requirements*. Si rinvia al seguente link: <https://www.msc.org/standards-and-certification/developing-our-standards/introducing-msc-labour-eligibility-requirements>.

<sup>69</sup> Environmental Justice Foundation, *Blood and water*, cit. alla nota 10, 2019, pag. 5.

<sup>70</sup> Si veda sul caso il seguente link: <https://www.nestle.com/media/news/nestle-tackles-a-buses-seafood-supply-chain>.

<sup>71</sup> R. SURTEES, *Trapped at Sea*, cit. alla nota 7, pag. 143-151.

<sup>72</sup> G. A. OANTA, *Access to Remedy*, cit. alla nota 32, pag. 348 e 358.

dovere trova il suo contraltare nella necessità di garantire ai singoli l'accesso ai rimedi in caso di violazione di diritti loro riconosciuti (conformemente al III pilastro degli UNGP). Così, la Carta dei Diritti Fondamentali dell'UE stabilisce all'art. 47 che "ogni individuo i cui diritti e le cui libertà garantiti dal diritto dell'Unione siano stati violati ha diritto a un ricorso effettivo dinanzi a un giudice". La tutela in esame viene garantita, in questo contesto, su un duplice livello: all'interno degli Stati membri e dalla Corte di giustizia dell'Unione<sup>73</sup>. Conseguentemente, ogni Stato membro a livello nazionale, attraverso le proprie legislazioni e sistemi giudiziari, deve assicurare le possibilità per i singoli di accedere ai rimedi. Ciò, tuttavia, non esime l'Unione dal fare la sua parte, nonostante la normativa primaria dell'UE non contenga riferimenti espliciti alle violazioni dei diritti umani legati alle condotte delle imprese<sup>74</sup>, e tenendo conto non solo degli sforzi dell'Unione volti ad adeguare le sue politiche agli UNGP<sup>75</sup>, ma anche del fatto che diverse norme in materia di protezione dei diritti umani possono applicarsi alle condotte delle imprese.

##### 5. *Ultimi sviluppi di rilievo nel contesto dell'Unione europea*

Sulla scena globale, una particolare attenzione merita, ancora una volta, il lavoro compiuto dall'Unione europea per rendere effettive le tutele dei diritti dei lavoratori e dei diritti umani in generale, anche rispetto alle attività condotte in mare dalle proprie imprese impegnate nelle attività connesse alla navigazione. Rileva a tal fine che il 77% del commercio estero europeo e il 35% di quello tra i Paesi membri avviene via mare<sup>76</sup>, con notevole coinvolgimento di marittimi europei. A ciò si aggiunga che nel settore ittico l'Unione rappresenta il terzo produttore mondiale di prodotti della pesca e dell'acquacoltura, ha una delle più importanti flotte pescherecce globali e costituisce il più grande mercato ittico mondiale, dopo quello cinese, con significativi rapporti con i Paesi terzi, particolarmente rilevanti ai fini delle definizioni delle "catene del valore"<sup>77</sup>.

Senza volersi addentrare nell'esame delle numerosissime fonti dell'Unione in materia<sup>78</sup>, si vuole qui procedere a delle brevi considerazioni su due strumenti nor-

---

<sup>73</sup> G. A. OANTA, *Access to Remedy*, cit. alla nota 32, pag. 345.

<sup>74</sup> G. A. OANTA, *o.c.* alla nota 32, pag. 348 e 357.

<sup>75</sup> Particolarmente rilevante risulta l'adozione della Direttiva 2012/29/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 ottobre 2012 che istituisce norme minime in materia di diritti, assistenza e protezione delle vittime di reato e che sostituisce la decisione quadro 2001/220/GAI. Attraverso questo strumento il legislatore unionale ha voluto stabilire degli standard minimi relativi ai diritti, alla protezione e al supporto delle vittime, cui gli Stati si sono dovuti adeguare (l'Italia ha, per esempio, adeguato il suo Codice di procedura penale).

<sup>76</sup> Si veda: <https://www.eea.europa.eu/it/highlights/trasporto-marittimo-nell2019ue-nella-prima>.

<sup>77</sup> *European Market Observatory for Fisheries and Aquaculture Products - EUMOFA, Il mercato ittico dell'UE*, edizione 2022, pag. 22 e ss.

<sup>78</sup> Per una breve panoramica, non esaustiva e relativa al settore in esame, si rinvia al seguente link: [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/seafarers/employment-and-working-conditions\\_it](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/seafarers/employment-and-working-conditions_it).

mativi attualmente in discussione che grande influenza possono avere per la protezione dei diritti in esame nel contesto esaminato: la proposta di *Direttiva in materia di dovere di diligenza delle imprese ai fini della sostenibilità*<sup>79</sup> e la proposta di *Regolamento che vieta l'ingresso nel mercato dell'Unione dei prodotti ottenuti con il lavoro forzato*<sup>80</sup>. La proposta di Direttiva accoglie gli UNGP e detta gli obblighi rispetto agli impatti negativi, effettivi o potenziali, delle imprese, non solo rispetto alle loro attività, ma anche con riguardo alle affiliate e alle catene di fornitura. Inoltre, pur riconoscendo nella relazione introduttiva che il 99% delle aziende europee è costituita da piccole e medie imprese (PMI) la proposta in esame attribuisce alla dimensione aziendale un peso rilevante al fine dell'applicabilità delle sue disposizioni. Tuttavia, essa include il settore della pesca tra quelli che coinvolgono le aziende che pur non raggiungendo gli standard dimensionali previsti in prima battuta come prerequisiti per l'applicabilità delle sue disposizioni, possono essere comunque assoggettate ai suoi obblighi<sup>81</sup>. Altra disposizione particolarmente significativa per il settore in esame è la possibilità che un eventuale reclamo (o anche segnalazione circostanziata – art. 19) possa essere presentato non solo dalle persone possibili vittime di tali impatti negativi, ma anche dalle rappresentanze sindacali dei lavoratori impegnati in tutta la catena del valore, nonché dalle organizzazioni della società civile attive nei settori analizzati (art. 9)<sup>82</sup>. Questa previsione risulta essere di particolare rilevanza nel settore della pesca laddove le principali segnalazioni ed inchieste in merito all'abuso dei diritti umani e dei lavoratori sono state fatte proprio da tali organizzazioni e rappresentanze. A ciò si aggiunga che la disposizione sembra in linea anche con le richiamate Convenzioni OIL in materia di lavoro marittimo e nel settore della pesca laddove prevedano, come si è detto, il coinvolgimento delle

---

<sup>79</sup> Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al dovere di diligenza delle imprese ai fini della sostenibilità e che modifica la Direttiva (UE) 2019/1937, Bruxelles, 23.2.2022 COM(2022) 71 final 2022/0051 (COD).

<sup>80</sup> Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che vieta i prodotti ottenuti con il lavoro forzato sul mercato dell'Unione, Bruxelles, 14.9.2022 COM(2022) 453 final 2022/0269 (COD).

<sup>81</sup> La Direttiva si indirizza, infatti, ad aziende con più di 500 dipendenti e un fatturato netto mondiale annuale di oltre 150 milioni di euro o, se non raggiungono queste dimensioni, alle aziende che hanno avuto in media più di 250 dipendenti, generando un fatturato annuo di oltre 40 milioni di euro, purché almeno il 50% di tale fatturato sia generato in alcuni settori specifici, tra i quali rientra anche la pesca (art. 2). È inoltre interessante rilevare come tali parametri si applichino non solo alle società che sono state costituite secondo le norme di uno Stato membro ma anche a quelle che sono state costituite secondo la normativa di un Paese terzo ma che abbiano generato (nell'esercizio precedente all'ultimo) nell'Unione un fatturato di oltre 150 milioni di euro o che abbiano un fatturato mondiale compreso tra i 40 e i 150 milioni di euro di cui almeno il 50% sia generato nell'Unione e interessi un settore specifico, quale quello della pesca.

<sup>82</sup> A tale reclamo le aziende sono chiamate a rispondere, mentre le autorità di controllo del Paese membro possono avviare indagini ed ispezioni (art. 18) e, se ravvisano un'inosservanza, concedono alla società inosservante un congruo periodo di tempo per adottare i provvedimenti correttivi. Ciò non toglie che lo Stato può agire anche mediante l'imposizione di sanzioni o attività procedimentali per la responsabilità civile in caso di danni (art. 22). Le eventuali sanzioni, oltre ad essere effettive, proporzionate e dissuasive, devono basarsi sul fatturato delle società e rese pubbliche (art. 20).

rappresentanze/organizzazioni dei lavoratori presenti nel porto in caso di reclamo<sup>83</sup>.

Infine, alcune riflessioni si rendono necessarie rispetto all'altro citato documento in discussione nel contesto dell'Unione, ossia la proposta di Regolamento che vieta la commercializzazione nel mercato europeo o l'esportazione da tale mercato dei prodotti ottenuti con il lavoro forzato. Senza volersi dilungare sulle norme già vigenti in merito<sup>84</sup>, è qui interessante notare come la proposta in esame, sulla base delle considerazioni fatte sopra, possa coinvolgere non solo l'operato delle imprese europee ma l'intera filiera nella quale le stesse si inseriscono, sia in riferimento alla produzione nel contesto europeo, sia rispetto alle importazioni. Il documento è molto incentrato sulle indagini in materia e sul relativo svolgimento, prevedendo tempi strettissimi anche per la collaborazione tra autorità competenti di Stati diversi, rispetto ai quali eventuali dubbi possono ragionevolmente emergere, non fosse altro che per la complessità e le peculiarità dei sistemi relativi ai singoli Membri. Si prevede che la Commissione, con l'ausilio di esperti esterni, debba elaborare una banca dati delle zone o dei prodotti a rischio di lavoro forzato (art. 11). Anche qui, le segnalazioni possono essere presentate sia da persone fisiche che giuridiche, sia da associazioni senza personalità giuridica (art.10) dettagliando informazioni circa gli operatori economici o i prodotti interessati, nonché fornendo tutti i motivi a sostegno. Le autorità competenti che hanno accertato il collegamento di un prodotto con il lavoro forzato ne vietano l'immissione sul mercato, ne stabiliscono il ritiro e la distruzione (art. 6): le misure si applicano all'intero territorio dell'UE (mercato unico). In pratica, il legislatore preme sugli effetti economici che un'azione statale può generare al fine di indurre le aziende al rispetto degli obblighi previsti dalla proposta in esame. Non sembrerebbe chiaro se il prodotto e/o l'impresa che lo ha fabbricato (nel caso del settore ittico: pescato, trasformato e/o commercializzato) siano segnalati relativamente a una singola produzione, a un periodo di lavorazione, e se dopo una eventuale condanna, l'impresa o il prodotto possano essere "riabilitati" sul mercato dopo essersi eventualmente adeguati agli obblighi previsti. Pertanto, pur trattandosi di un regolamento (proposta di), ulteriori chiarimenti normativi e procedurali, sia a livello di Unione che di Stati membri saranno necessari, senza trascurare le opportune sincronizzazioni con i Paesi di origine o di destinazione identificabili ai sensi dell'art. 11 dello stesso. In particolare, dovranno essere chiariti gli aspetti legati alla libertà di commercio e relative norme (soprattutto in ambito WTO) e come potranno essere "tracciate" correttamente le complicate catene di valore, ivi comprese quelle della pesca.

---

<sup>83</sup> In dottrina, sulla proposta di direttiva v. M. FASCIGLIONE, *Luci ed ombre della proposta di direttiva europea sull'obbligo di due diligence d'impresa in materia di diritti umani e ambiente*, in *Sidiblog*, 26 maggio 2022; G. CARELLA, *La responsabilità civile dell'impresa transnazionale per violazioni ambientali e di diritti umani: il contributo della proposta di direttiva sulla due diligence societaria a fini di sostenibilità*, in *Freedom, Security & Justice: European Legal Studies*, 2022, pag. 10 ss.

<sup>84</sup> Si rinvia in proposito alla relazione e alle considerazioni introduttive alla proposta in esame.

## 6. Conclusioni

La tutela dei diritti umani e dei lavoratori non può conoscere limitazioni dettate dalla complessità delle norme applicabili o dell'individuazione degli obblighi e delle responsabilità legate alle peculiarità delle operazioni condotte in mare. Ciò è ancor più vero se si considera che proprio in questo ambito si registrano, come evidenziato, gravi violazioni dei diritti in questione. Sicuramente il complesso quadro considerato merita ulteriori approfondimenti in relazione ai singoli aspetti esposti, anche alla luce dei recenti sviluppi in ambito europeo in materia di rapporti tra imprese e diritti umani. Le aziende che gestiscono marittimi e pescatori si inseriscono appieno nell'evoluzione globale della normativa in esame e sono chiamate a dare il loro contributo allo sviluppo di modelli di business virtuosi, anche sotto il profilo della protezione dei diritti umani. Inoltre, il loro impegno deve essere inteso anche come strumento per difendersi dalla concorrenza sleale dei loro competitor o per non trovarsi, loro malgrado, coinvolte nelle violazioni in esame attraverso le catene di valore. In quest'ottica, bisogna sottolineare che risulta di estrema importanza l'attività svolta dagli Stati nel riconoscere e garantire i diritti dei singoli e nell'intercettare e punire eventuali violazioni, assicurando contestualmente il dovuto accesso ai rimedi da parte delle vittime. Questo è vero soprattutto quando le possibili lesioni dei diritti riguardano soggetti coinvolti nel lavoro a bordo delle navi che possono avere difficoltà a sbarcare e chiedere aiuto. Va, infatti, evidenziato che senza un'effettiva attività (indipendente da ogni coinvolgimento privatistico) condotta dagli Stati a vario titolo chiamati a rispondere (Stato di bandiera, costiero, del porto, della nazionalità, della commercializzazione), del loro obbligo di protezione dei diritti dei singoli (considerando anche che le autorità pubbliche sono le uniche ad essere autorizzate a salire a bordo per condurre le ispezioni) e in mancanza di una concreta collaborazione internazionale che necessariamente deve passare anche per la ratifica delle richiamate convenzioni, non si può assicurare un *level playing field*. In assenza di quest'ultimo, gli sforzi, anche di *due diligence*, delle aziende coinvolte, specialmente nelle filiere globali della pesca, rischiano di essere compromessi, principalmente a causa della ridotta dimensione delle stesse aziende e del loro concreto potere di influenzare l'operato degli altri stakeholder coinvolti. I tempi sono maturi affinché ciascuna parte contribuisca a fare del lavoro in mare un'opportunità di espressione della dignità umana e di uno sviluppo che sia sostenibile anche sotto il profilo sociale, oltre che ambientale ed economico.

