



Principi del turismo crocieristico responsabile

Per decenni, le attività commerciali dell'industria delle navi da crociera hanno messo a rischio il sistema sociale, l'integrità economica, la salute pubblica e l'ambiente delle comunità portuali, così come anche i passeggeri, gli equipaggi, gli ecosistemi costieri e marini ed il clima. L'ultimo esempio di questo, la recente cattiva gestione della crisi COVID-19 da parte delle compagnie di crociera, dimostra che l'industria non è disposta a proteggere l'interesse pubblico in assenza di una regolamentazione giuridicamente vincolante. Ispirati dalla [Dichiarazione di Cape Town del 2002 sul Turismo Responsabile](#), dai [Future of Tourism Coalition's Guiding Principles](#) (Principi Guida della Coalizione per il Futuro del Turismo) e dai principi e protocolli del *Free, Prior, and Informed Consent*¹ (Consenso Libero, Precedente e Informato), le comunità dei porti di crociera e i loro partner si sono uniti per sollecitare l'impegno a livello mondiale e l'attuazione e il monitoraggio dei **Principi del turismo crocieristico responsabile** elencati di seguito. Il **Global Cruise Activist Network** invita le compagnie crocieristiche a ritardare il loro ritorno alle attività fino a quando non affronteranno questi principi, pubblicando piani dettagliati con impegni espliciti, criteri di riferimento e scadenze che impegnino ogni compagnia ad implementare specifici livelli di performance e conformità nel tempo. Vogliamo un sistema di viaggi turistici equo e responsabile che ottimizzi i benefici economici per tutte le parti interessate, eliminando al contempo l'impatto sociale, sanitario e ambientale negativo delle crociere sulle comunità portuali, sui lavoratori e sui passeggeri. Ci opponiamo al ritorno di un'industria delle navi da crociera "business-as-usual", orientata solo al profitto. Fino a quando queste politiche di buon senso non saranno adottate collettivamente, efficacemente attuate e costantemente monitorate, l'industria delle crociere rimarrà complice nel mettere a rischio i passeggeri, gli equipaggi, le comunità ed il pianeta.

¹ Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Alimentazione e l'Agricoltura: [Free, Prior and Informed Consent | Indigenous peoples](#) and [Free Prior and Informed Consent: An indigenous peoples' right and a good practice for local communities](#) (2016)

Principi del turismo crocieristico responsabile

1. [Autodeterminazione delle comunità](#)
2. [Impatti economici](#)
3. [Impatti culturali](#)
4. [Lavoro](#)
5. [Cambiamento climatico](#)
6. [Inquinamento dell'aria](#)
7. [Inquinamento delle acque](#)
8. [Monitoraggio e trasparenza](#)
9. [Ambiente e biodiversità](#)
10. [Salute pubblica](#)
11. [Vittime di un crimine](#)
12. [Rimpatrio dei lavoratori](#)
13. [Definizioni](#)

#1 Autodeterminazione: impegnarsi a rispettare il diritto universale delle comunità in prima linea all'autodeterminazione. (1.1) Sviluppare in modo collaborativo le attività turistiche crocieristiche da voi pianificate in ogni porto d'origine e di scalo, ottenendo il consenso libero, preventivo e informato dalle persone più direttamente interessate dalle operazioni di turismo crocieristico e dall'inquinamento. Questo include le comunità Indigene e i residenti in prossimità dei porti di origine e delle destinazioni delle navi da crociera. (1.2) Ciò significa che le compagnie di crociera non devono interferire nelle politiche e nei processi politici locali. (1.3) Le potenti multinazionali del settore crocieristico hanno utilizzato i contributi delle lobby e delle campagne elettorali per influenzare le elezioni locali, ottenere contatti con i nostri leader e influenzare i voti. Gli operatori crocieristici hanno tentato di mettere le città portuali e le comunità in prima linea l'una contro l'altra, o comunque di costringerle, manipolarle o intimidirle.² Tutto questo deve finire.

#2 Impatti economici: affrontare la lunga e continua storia di pratiche commerciali di sfruttamento delle compagnie di crociera, implementando politiche che massimizzino la ritenzione dei ricavi all'interno dei porti di origine e dei porti di scalo. Alleggerire l'onere del turismo crocieristico contabilizzando ed eliminando i suoi costi reali e totali in termini di impatto ambientale, culturale e socio-economico. (2.1) Adottare metodi di contabilità del Capitale Naturale e di valutazione sociale e culturale (IPBES).³ Qualsiasi revisione dovrebbe includere l'analisi di più conti, compreso un conto finanziario pubblico, un conto finanziario privato (o di sviluppo economico), un conto sociale e un conto ambientale. La prospettiva dei conti multipli, cosiddetta "triple bottom line", deve essere centrale in ogni analisi, fornendo informazioni su chi ne beneficia e chi assorbe i costi. (2.2) Garantire che le esternalità negative siano internalizzate nel costo dell'attività commerciale piuttosto che far ricadere l'onere sulle comunità portuali (ad esempio, la gestione dei rifiuti). (2.3) L'industria delle megacrocieri deve integrare gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'ONU nella propria cultura aziendale e riferire il monitoraggio dei progressi compiuti verso il raggiungimento degli

² NY Times, "[Sovereign Lands -- A Question of Regulation; Alaskans Choose Sides in Battle Over Cruise Ships](#)" (1999)

Univisionnoticias and Columbia School of Journalism, "[From Cruise Industry Investigators to Top Executives](#)," Cruise Lines International Association: [CLIA Political Action Committee](#)

Anchorage Daily News, "[Ketchikan's mayor, city manager take free cruise to Los Angeles](#)" (2019)

Senato degli Stati Uniti: [Commerce Committee Hearing, March 1, 2012](#).

Corpwatch: "[Dark Side of the Tourist Boom: Cruise Ship Controversies Cross Borders](#)" (2008)

Miami New Times, "[Miami's Cruise Industry Gave \\$23,500 to Senator Who Stopped New Cruise Tax](#)" (2017)

Open Secrets: [CLIA PAC donation records for the past seven election cycles](#) (2008-2020)

³ Commissione europea: [Natural Capital Accounting](#) (2019)

IPBES: "[Social and Cultural valuation methods](#)"

obiettivi su canali accessibili al pubblico.⁴ L'industria crocieristica deve sostenere e promuovere l'adozione degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'ONU in tutte le sue filiere e nei porti di destinazione. (2.4) Ridefinire il successo economico utilizzando criteri che quantifichino i benefici per lo sviluppo delle piccole imprese locali, l'equa distribuzione del reddito ed il miglioramento delle reti di fornitura locali sostenibili. (2.5) Operare in modo responsabile: incentivare e premiare le imprese turistiche locali e le imprese associate che sostengono questi principi attraverso le loro azioni. (2.6) Sviluppare forti catene di fornitura locali che assicurino prodotti ed esperienze di qualità superiore. (2.7) Fornire finanziamenti anticipati per progetti di infrastrutture pubbliche realizzate per servire l'industria delle crociere, come banchine, strade, marciapiedi, parcheggi per autobus, riciclaggio, gestione dei rifiuti e alimentazione a terra per garantire che la comunità non sia oppressa dai debiti in caso di abbandono da parte dell'industria. (2.8) Per le attuali destinazioni di crociere private, pagare volontariamente una tassa di soggiorno ai governi locali. (2.9) Poiché l'industria delle crociere cerca una licenza sociale per la ripresa delle operazioni, le comunità portuali delle crociere richiedono una valutazione economica e di responsabilità ambientale.⁵ (2.10) Pagare la propria quota di tasse locali e nazionali. (2.11) Smettere di evadere le tasse sventolando slogan di comodo.⁶ Intestare tutte le nuove navi e riassegnare quelle attuali entro il 2030 secondo la bandiera del paese in cui ha sede la propria compagnia.

#3 Impatti culturali e di qualità della vita: adottare una politica di "non nuocere" per mantenere e valorizzare l'identità culturale, il carattere distintivo e la qualità della vita delle comunità portuali di crociera.

(3.1) Impegnarsi in politiche e pratiche commerciali che tutelino e giovino ai beni naturali, paesaggistici e culturali, valorizzando al tempo stesso il benessere e il patrimonio culturale delle comunità ospitanti. (3.2) Dimostrare rispetto per la vita e il sostentamento delle persone più direttamente colpite dall'inquinamento delle navi da crociera e dal sovraffollamento dovuto al turismo, anche se richiede un minor numero di navi più piccole e con meno passeggeri. (3.3) Evitare mostre, esposizioni o spettacoli che ricorrono all'esotizzazione, alla fiction e alla feticizzazione delle culture locali, in particolare esempi di appropriazione culturale e/o stereotipi razziali.⁷ (3.4) Commercializzare il turismo da crociera in modi che riflettano l'integrità naturale, culturale e sociale della destinazione, e che incoraggino un turismo responsabile dal punto di vista ambientale e culturale. (4.4) Nei porti di scalo, scaglionare gli orari di arrivo e di partenza con altre navi da crociera per evitare che il trasporto via terra aumenti e limitare il traffico in modo da non sopraffare la comunità locale con conseguenze in termini di rumore e congestione. Le navi da crociera e i loro passeggeri

⁴ Organizzazione Mondiale del Turismo: [Benchmarking Methodology for the Development of Sustainable Cruise Tourism in South-East Asia](#) (2017)

⁵ Bloomberg CityLab: ["When The Cruise Ships Stop Coming"](#) (Maggio 2020)

⁶ NBC: ["Most Cruise Lines Don't Pay Federal Income Tax"](#) (Marzo 2020)

Cruise Law News: ["No Taxes--The Cruise Lines' Dirty Secret"](#) (2011)

⁷ New Zealand Herald: ["Blatant racism: Cruise ship guests given 'pantomime' Māori pōwhiri at Port of Tauranga"](#) (2019)

sono ospiti nelle destinazioni di accoglienza e dovrebbero trattarle con il rispetto reciproco che ci si aspetta durante le visite.

#4 Lavoro: creare un ambiente sicuro, giusto ed equo per i lavoratori sia a bordo che a terra. (4.1) Allineare le proprie pratiche aziendali con i più severi standard lavorativi e ambientali del mondo. (4.2) Affermare il diritto dei membri dell'equipaggio di contrattare collettivamente organizzando sindacati indipendenti che rappresentino i lavoratori. Cessare tutte le pratiche antisindacalistiche. (4.3) Fornire al personale di accoglienza visite a casa ogni sei mesi e regolari permessi a terra. (4.4) Allineare i salari e le condizioni di lavoro dei lavoratori a bordo delle navi alle leggi nazionali sul salario minimo e sul lavoro del paese in cui hanno sede. (4.5) Orario di lavoro a 48-60 ore settimanali e sei giorni per tutti i dipendenti. (4.6) Pagare una volta e mezzo le ore lavorate oltre le 50 ore/settimana - indipendentemente dal paese di origine, dal rango o dal reparto del dipendente. (4.7) Fornire un congedo di malattia retribuito e un'assistenza medica completa pari o superiore al 70% del salario di base più le indennità.⁸ (4.8) Assumere e impiegare personale secondo le norme internazionali del lavoro e gli standard della Convenzione del lavoro marittimo del 2006.⁹ (4.9) Impegnarsi a lavorare solo con gli operatori turistici locali, gli autisti, i ristoratori e tutti gli altri appaltatori e subappaltatori che soddisfano o superano gli standard di lavoro locali. (4.10) Rispettare le leggi internazionali sui diritti umani, compresi gli articoli 23, 24 e 25 della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite e i Principi Guida per le imprese e i diritti umani (*UN Guiding Principles for business & human rights*).¹⁰ (4.11) Istituire politiche e pratiche per proteggere l'equipaggio e premiare i segnalatori. Eliminare i manager che reagiscono e rimproverano il personale per aver denunciato abusi e violazioni. Cambiare la cultura di bordo che viola i diritti umani e porta a stupri, molestie sessuali, discriminazioni e disuguaglianze di genere.

#5 Cambiamento climatico: smettere di contribuire al cambiamento climatico. (5.1) Impegnarsi pubblicamente a raggiungere l'obiettivo di zero emissioni in tutta la flotta globale entro il 2050, con una riduzione del 40 % nel primo decennio, seguita da una riduzione minima del 5 % su base annua dal 2030 al 2050. (5.2) Procedere immediatamente verso i propri obiettivi assoluti di riduzione dei gas a effetto serra implementando un protocollo di "slow steaming", rallentando le velocità di trasporto di tutta la flotta.¹¹ (5.3) Bloccare gli investimenti nel gas naturale liquefatto ([LNG](#) in inglese)

⁸ Currently crew only get basic wage on sick leave which can work out to \$18 a day.

⁹ Organizzazione Internazionale del Lavoro: [Text of the 2006 Maritime Labour Convention](#)

¹⁰ Organizzazione delle Nazioni Unite: [Universal Declaration of Human Rights](#) and [Guiding Principles on Business and Human Rights](#)

¹¹ Seas At Risk: [Slow steaming to protect the climate](#): rallentando di solo 1 nodo, o 1,2 miglia all'ora, si potrebbe risparmiare fino al 17 % sul consumo di carburante e fino al 37 % rallentando di 1,5 nodi.

GCaptain: [2020 Sulphur Cap Seen Ushering In New Era of Slow-Steaming](#): la velocità di servizio per una nave di linea è di circa 24 nodi. Le velocità tipiche dello "slow steaming" tendono ad aggirarsi intorno ai 19 nodi. Questa riduzione della velocità limita le emissioni di gas serra circa del 30 % ad ogni viaggio.

e riorientare tali risorse verso strategie a emissioni zero, comprese la ricerca, lo sviluppo e la sperimentazione di combustibili sostenibili come l'idrogeno verde o l'ammoniaca.¹² (5.4) Al fine di ridurre le emissioni di carbonio nero, malsane e dannose per il clima, impegnarsi pubblicamente a cessare immediatamente l'uso e il trasporto di HSFO a livello globale e l'uso sia di HSFO che di VLSFO (olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo) nell'Artico. Passare al distillato/gasolio marino (MGO) e installare efficienti sistemi di filtraggio del particolato o passare ad altri carburanti, tecnologie o sistemi di propulsione non fossili più puliti.

#6 Inquinamento dell'aria: smettere di inquinare l'aria. (6.1) Impegnarsi pubblicamente per convertirsi all'alimentazione energetica da terra (*Ground power unit*) al 100 % entro il 2025. (6.2) Essere all'avanguardia nello sviluppo di un sistema di alimentazione universale da terra. (6.3) Adattare le navi per l'energia da terra e richiedere immediatamente a tutte di utilizzare la GPU dove è disponibile. (6.4) Pagare il 100 % dei costi delle infrastrutture per alimentazione da terra in tutti i porti di scalo entro il 2025. Non chiedere, sollecitare o fare pressione per ottenere sussidi dai contribuenti.

#7 Inquinamento delle acque: smettere di inquinare l'acqua. (7.1) Impegnarsi pubblicamente a cessare immediatamente l'uso di scrubber, siano essi a ciclo aperto, chiuso o ibridi.¹³ (7.2) Impegnarsi pubblicamente a smettere volontariamente di scaricare tutti i rifiuti nel raggio di 24 miglia nautiche da qualsiasi costa.¹⁴ (7.3) Migliorare i sistemi di trattamento delle acque reflue a bordo di tutte le imbarcazioni della propria flotta globale, dai WC marini ai sistemi avanzati, e impegnarsi pubblicamente ad utilizzarli in ogni momento al di fuori delle 24 miglia nautiche dalla costa. (7.4) Impegnarsi a rispettare uno standard basato sulle prestazioni, con test e manutenzione continui dei sistemi di trattamento delle acque reflue per garantire che questi funzionino sempre a livelli ottimali, e rendere pubblici i risultati dei test e i registri di manutenzione.

#8 Monitoraggio e trasparenza: comunicare pubblicamente le proprie performance. (8.1) Installare ulteriori apparecchiature di monitoraggio continuo per il rilevamento delle emissioni nell'aria, di, ma non solo, NO_x, SO_x, particolato (nano, ultrafine, fine e grossolano) e CO₂. (8.2) Comunicare pubblicamente i dati di tutte le apparecchiature di monitoraggio delle emissioni atmosferiche e degli scarichi, compresi l'ubicazione e il volume degli scarichi e tutti gli altri dati, in tempo reale su un sito web accessibile al pubblico. (8.3) Monitorare i dati degli sversamenti degli inquinanti nel punto di scarico, inclusi ma non limitati a temperatura (inquinamento termico), PH, PAHs, BOD, torbidità,

Red Arrow Logistics: [IMO Considers Mandatory Slow Steaming. There's a Better Option.](#) (2019)

¹² Stand.earth: [“Report: LNG as marine fuel is worse than business as usual for the climate”](#) (Gennaio 2020)

¹³ The Guardian: [“Thousands of ships could dump pollutants at sea to avoid dirty fuel ban”](#) (2018)

Cruise Law News: [“Smoke and Mirrors: Cruise Line Scrubbers Turn Air Pollution Into Water Pollution”](#) (2019)

¹⁴ Quartz: [“Cruise Ships Dump 1 Billion Gallons of Sewage Every Year”](#) (2014)

concentrazioni di cloro e coliformi fecali. (8.4) Rendere disponibili al pubblico i dati relativi agli scarichi, al luogo di scarico e agli inquinanti. (8.5) Sostenere l'istituzione di programmi nazionali finanziati dai governi per garantire che a bordo di tutte le navi siano presenti supervisor terzi certificati dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) per monitorare e far rispettare le norme ambientali e di salute pubblica locali e nazionali per tutti i porti di scalo.

#9 Ambiente e biodiversità: rispettare l'integrità degli ecosistemi vulnerabili e delle aree protette.

(9.1) Ridurre la velocità al di sotto dei 12 nodi entro 25 miglia dalla costa per prevenire scontri con balene ed evitare disturbi sonori alla sensibile fauna costiera e marina.¹⁵ (9.2) Limitare e contenere l'uso del terreno da parte del turismo crocieristico: fermare lo sviluppo di tutte le destinazioni private proposte per le crociere in modo da mantenere il carattere geografico, un'economia diversificata, l'accesso locale e gli ecosistemi critici. (9.3) I rifiuti e il riciclaggio devono essere elaborati nel porto d'origine. Lo smaltimento dei prodotti di scarto, compresi i rifiuti, i materiali riciclabili e i rifiuti industriali dovrebbe essere trattato nel porto di origine e non scaricato nei porti di scalo. (9.4) Cessare l'uso di tutte le plastiche monouso indipendentemente dalla fonte di carbonio (vegetale o petrolio). Tutte le stoviglie, gli oggetti in vetro e gli utensili devono essere riutilizzabili e correttamente conservati sulla nave per la pulizia e il riuso. (9.5) In nessun caso i rifiuti di plastica devono essere gettati in mare. Gli inceneritori a bordo non sono assolutamente accettabili per lo smaltimento della plastica e non devono essere considerati una soluzione alternativa.¹⁶

#10 Salute pubblica: proteggere la salute pubblica.

(10.1) Fino a quando non si cessa l'uso dell'HFO, notificare a tutti i passeggeri i potenziali rischi per la salute derivanti dalla respirazione dei gas di scarico della nave mentre si è in coperta.¹⁷ (10.2) Mantenere le condizioni sanitarie a bordo per evitare l'insorgere di malattie contagiose. Attuare altre misure per controllare la diffusione delle malattie, come richiesto per l'industria crocieristica dal US Centers for Disease Control. (10.3) Installare sistemi di purificazione dell'aria HVAC in tutte le navi per limitare il trasferimento di malattie trasmissibili attraverso sistemi di ventilazione tra i locali della cabina, nei locali dell'equipaggio e nelle

¹⁵ National Park Service: [“Can You Hear Me Now”](#) (2017)

Endangered Species Research, [“Predicting the acoustic exposure of humpback whales from cruise and tour vessel noise”](#) (2017)

Marine Pollution Bulletin: [“Assessing vessel slowdown for reducing auditory masking for marine mammals and fish of the western Canadian Arctic”](#) (2018)

NOAA: [Anthropogenic Noise, Shipping, Impact on Marine Mammals, & Future Management](#) (2018)

National Marine Sanctuaries: [Preventing Ship Strikes](#) (2017)

¹⁶ Yale Climate Connections: [“How Plastics Contribute to Climate Change”](#) (2019)

Center for International Environmental Law: [“Plastic and Climate Executive Summary”](#) (2019)

¹⁷ CNN: [“Cruise ship emissions contain toxic and carcinogenic particulate matter”](#) (2019)

Stand.earth: [“Investigation: Air quality on Carnival Corp cruise ships can be worse than some of world’s most polluted cities”](#) (2019)

aree pubbliche. (10.4) Istruire i passeggeri sulle corrette norme igieniche (come la maniera appropriata di tossire) e informarli sullo stato di vulnerabilità delle comunità locali. Fornire ai passeggeri un gel disinfettante alcolico riutilizzabile e ricaricabile e incoraggiarne l'uso frequente a terra. (10.5) Quando si verifica un'epidemia, interrompere immediatamente tutti i viaggi e informare i funzionari locali del focolaio. (10.6) Mai, in nessun caso, contribuire alla diffusione di un'epidemia.¹⁸ Evitare la trasmissione di malattie alle comunità ospitanti. (10.7) Avvertire i passeggeri che le cure mediche fornite a bordo di una nave da crociera non possono e non devono essere considerate paragonabili alle cure che si riceverebbero a terra. (10.8) Fornire una segnalazione pubblica trasparente e in tempo reale delle malattie infettive identificate tra l'equipaggio o i passeggeri, in modo che i residenti delle comunità portuali sappiano cosa accade.

#11 Vittime di un crimine: (11.1) Istituire politiche e pratiche per proteggere i passeggeri. (11.2) Impegnarsi per un accordo giuridicamente vincolante che tutte le norme del Cruise Vessel Security and Safety Act of 2010 (CVSSA)¹⁹ degli Stati Uniti saranno implementate prima dell'inizio della navigazione, inclusa la messa in opera della tecnologia per il rilevamento caduta uomo in mare (Man Overboard Detection). (11.3) Informare i passeggeri prima di prenotare una crociera e dopo l'imbarco sulla loro nave dei rischi connessi alla crociera. Ricordare ai passeggeri che lo stesso tipo di precauzioni di sicurezza personale e la stessa cura che si adotterebbero in qualsiasi città a terra devono essere prese anche a bordo di una nave da crociera. (11.4) Dato il numero incostante di aggressioni sessuali commesse sulle navi da crociera, anche nei confronti di minori, si sconsiglia ai passeggeri di lasciare bambini incustoditi o non accompagnati a bordo.²⁰

#12 Rimpatrio dei lavoratori: (12.1) Sviluppare ed implementare una politica aziendale che preveda il rimpatrio di tutto l'equipaggio della nave in caso di future epidemie a bordo delle navi che ne comportino la messa in quarantena.²¹ Organizzare e pagare immediatamente il rimpatrio di tutti i rimanenti dipendenti della nave bloccati, in qualsiasi momento e per qualsiasi motivo, a bordo di navi da crociera con trasporto privato, in modo da non mettere ulteriormente a repentaglio la salute della popolazione. (12.2) In caso di restrizioni governative che non consentono il rimpatrio immediato, assicurarsi che i

¹⁸ Washington Post: [“Cruise ships kept sailing after coronavirus was detected, exposing thousands”](#) (2020)

Science: [“Scientist decries ‘completely chaotic’ conditions on cruise ship Japan quarantined”](#) (February 2020)

The Guardian: [Timeline of Ruby Princess Outbreak](#) (Marzo 2020)

¹⁹ Federal Register: [CVSSA of 2010](#)

²⁰ Cruise Law News: [“Accurate Cruise Crime Statistics Finally Available”](#) (2016)

Cruise Law News: [“Carnival Cruise Line Leads Cruise Industry with the Most Sexual Assaults”](#) (2019)

Quartz: [“Why Cruise Ships Have a Sexual Assault Problem”](#) (2017)

²¹ USA Today: [“12,000 crew members still on cruise ships in US waters months after COVID-19 pandemic shut cruising down”](#) (Agosto 2020)

Washington Post: [“‘Held hostage’: Cruise employees were stuck on a ship and forced to work without pay, lawsuit says”](#) (Agosto 2020)

membri dell'equipaggio che rimangono a bordo siano pagati almeno il 70% dello stipendio, comprese le indennità e/o le commissioni. Assicurarsi che vengano stipulati accordi con concessioni, in modo che gli impiegati a vendita al dettaglio, terme, casinò ed equipaggio abbiano gli stessi diritti.

Definizioni:

Comunità di porti di crociera (aka: comunità con porti di crociera, comunità di destinazione, comunità ospitanti)

Porto d'origine: la città in cui ha origine una crociera (ad esempio: Miami, Barcellona, Southampton, Seattle)

Porto di scalo: la città in cui fa tappa una nave da crociera (ad esempio: Victoria, Juneau, Venezia, Nassau)

Contatto: globalcruiseactivistnetwork@gmail.com