

DÉCLARATION DE GENÈVE SUR LES DROITS DE L'HOMME EN MER



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

© Février 2022 Human Rights at Sea
Tous droits réservés.

Préambule

“Les droits de l'Homme sont universels ; ils sont applicables tant en mer que sur la terre ferme ”

L'intérêt croissant envers les améliorations nécessaires à la protection des droits humains fondamentaux pour toutes les personnes qui vivent, travaillent et transitent sur les mers s'est traduit par le besoin de recentrer de manière concise l'ensemble du corpus juridique international en vigueur en un document itératif unique définissant les principes fondamentaux qui constituent la base même de la notion de droits de l'homme en mer.

Le discours changeant, au niveau mondial, sur l'amélioration des techniques et des moyens par lesquels les atteintes aux droits de l'homme en mer sont signalées, poursuivies et réparées suppose l'utilisation d'un langage commun et d'une compréhension élémentaire du droit par toutes les parties prenantes, et ce afin d'obtenir un résultat effectif. Le but de cette publication est donc d'apporter davantage de clarté, ainsi que des éléments fondamentaux de référence pouvant servir de base à l'authenticité de son contenu.

La toile de fond de ce travail de développement continu est un contexte environnemental qui, en mer, se distingue considérablement des conditions existant sur la terre ferme, et qui est mal compris. Il est aggravé par la perception répandue de la « cécité maritime » illustrant l'idée fautive et souvent citée selon laquelle les événements ayant lieu en mer ne sont pas vus et échappent donc à la conscience collective. Cette situation contribue aux conditions de l'impunité dont les auteurs d'atteintes aux droits tirent parti dans le cadre de systèmes d'application des lois fragiles et basés sur un manque de transparence et responsabilité publiques.

Cette publication sera revue annuellement par Human Rights at Sea. Les quatre principes fondamentaux demeureront stables et inchangés ; les Annexes les étayant pourront, si nécessaire, faire l'objet d'une révision spécifique par des intervenants externes.

Cette publication devrait également être utilisée par les autorités de l'État du port, côtier, du pavillon et par tout autre acteur souhaitant consolider et développer les protections en matière de droits de l'homme soutenant une vision unique, celle de la fin des atteintes aux droits de l'homme en mer.

Human Rights at Sea aimerait exprimer sa reconnaissance à la recherche spécialisée et l'assistance rédactionnelle du professeur Steven Haines, professeur de droit public international à l'université de Greenwich, de la professeure Anna Petrig, professeure de droit international et de droit public à l'université de Bâle, en Suisse, de la professeure Irini Papanicolopulu, professeure associée de droit international à l'université de Milan-Bicocca, en Italie, de Sofia Galani, professeure adjointe de droit international public à l'université Panteion, d'Athènes, en Grèce, d'Elizabeth Mavropoulou, directrice de la Recherche à Human Rights at Sea et conférencière invitée à l'université de Westminster, et de Mme Anastasia Papapetrou (LL.M.) pour son assistance administrative. Un travail de révision juridique indépendant coordonné par Mme Voirrey Blount a été assuré par les associés et collaborateurs des cabinets d'avocats internationaux suivants : Holman Fenwick Wilan LLP, DLA Piper LLP, Norton Rose Fulbright LLP et Reed Smith LLP. L'idée originale est venue de M. David Hammond, fondateur et PDG de l'ONG.

DÉCLARATION DE GENÈVE SUR LES DROITS DE L'HOMME EN MER

Présentation du contexte

Les mers et les océans recouvrent plus de 70 % de la surface de la planète. Les activités menées en mer, de manière à la fois licite et illicite, progressent d'année en année. Cette situation conduit à une augmentation du nombre de personnes se trouvant en mer à un moment donné, et actuellement estimé à plus de 30 millions d'hommes, de femmes et d'enfants.

La majeure partie de ces personnes sont des pêcheurs, dont le nombre approximatif et global est de 40 millions, et dont, d'après les estimations réalisées, plus de 25 millions seraient physiquement en mer à un moment donné. Il est estimé que 20 000 personnes de ce total seraient des enfants travaillant en mer et dans des pêcheries côtières. D'autres interviennent dans les industries maritime, du pétrole et du gaz en haute mer ainsi que du tourisme. Nombre de catégories supplémentaires, telles que celles des passagers, des vacanciers, des scientifiques et des fonctionnaires, sont recensées sur des navires militaires et de la garde côtière. Par ailleurs, un nombre toujours plus élevé de personnes ont recours aux mers et océans à des fins de migration. Enfin, on peut citer les personnes participant à des activités illicites.

Il existe un nombre élevé et croissant de preuves d'atteintes aux droits de l'homme en mer répandues, délibérées et souvent systématiques. Des exemples font état de pêcheurs, y compris d'enfants en bas âge, réduits en esclavage dans des zones de pêche à des milliers de kilomètres de leurs familles et pays d'origine, de marins abandonnés sans salaire ou rémunération, de victimes d'agressions sexuelles à bord de navires de passagers et de croisière souvent laissées sans protection juridique ou recours effectif, de migrants et de réfugiés, y compris des enfants, soumis à un transport clandestin ou un trafic orchestré par des criminels dans des conditions mettant leurs vies en danger, et de personnes soupçonnées d'infractions et faisant l'objet d'un usage excessif de la force et de détention arbitraire sans suivi juridique.

Des personnes disparaissent, décèdent, sont agressées et sont maltraitées en mer. Si de telles atteintes aux droits de l'homme avaient lieu à terre, celles-ci seraient convenablement mises en lumière et examinées. Cependant, elles sont perpétrées en mer, à l'abri des regards, et ceux qui pourraient intervenir pour y mettre un terme ne sont pas toujours conscients du problème.

Il est fréquent que les atteintes aux droits de l'homme en mer ne soient pas signalées, réprimées ou réparées du fait de la complexité du milieu marin. Ces atteintes sont souvent commises loin des autorités étatiques. La mer est un vaste espace à surveiller et sa surveillance est bien trop souvent inefficace en raison du manque de ressources ou d'une réticence à agir.

Bien que les mers et les océans représentent un environnement difficile et s'accompagnent de caractéristiques singulières nécessitant des réponses uniques, il convient de souligner que cette situation ne signifie pas que les droits de l'homme peuvent être compromis d'une manière ou d'une autre. Les espaces marins sont disponibles pour tous les buts légitimes ; une atteinte aux droits de l'homme en mer ne constitue, en aucun cas, un but légitime.

Les personnes en mer sont pleinement titulaires des droits de l'homme ; le fait qu'elles peuvent se trouver au large et au-delà des limites d'une juridiction territoriale n'a pas d'incidence sur leurs droits de l'homme.

Il est grand temps d'intervenir. Un ordre juridique garantissant des mers et océans sans danger suppose que toutes les personnes se trouvant en mer jouissent des droits de l'homme, qu'il soit remédié efficacement aux violations, et que les victimes puissent bénéficier d'un recours effectif. L'ordre public des océans, y compris la protection des droits de l'homme de toute personne, constitue une responsabilité collective pesant sur la communauté internationale.

La responsabilité consistant à mettre en œuvre les droits de l'homme en mer pèse avant tout sur les États, notamment les États du pavillon, les États côtiers et les États du port.

Les autres intervenants, tels que les organisations internationales, les organisations non gouvernementales, les organismes de la société civile, les entreprises privées, les armateurs de navires, le personnel de sécurité à bord des navires et les consommateurs doivent également reconnaître les rôles leur revenant et y donner une suite concrète dans la protection des droits de l'homme en mer.

But

Le but de la *Déclaration de Genève sur les droits de l'Homme en mer* est de présenter un rappel sur les obligations juridiques en vigueur, de lancer une sensibilisation mondiale sur les atteintes aux droits de l'homme en mer, d'être à l'origine d'une intervention mondiale concertée y apportant réponse, et de garantir un recours effectif aux victimes d'atteintes. De manière générale, la Déclaration a pour but de promouvoir une culture de respect des droits de l'homme en mer.

Principes fondamentaux

La protection des droits de l'homme en mer s'appuie sur les quatre principes fondamentaux suivants:

- 1. Les droits de l'homme sont universels ; ils sont applicables tant en mer que sur la terre ferme.**
- 2. Toutes les personnes en mer sont, sans aucune distinction, fondées à jouir des droits de l'homme dont elles sont titulaires.**
- 3. Aucun motif maritime spécifique ne permet de nier les droits de l'homme en mer.**
- 4. Tous les droits de l'homme établis en vertu du droit des traités et du droit international coutumier doivent être respectés en mer.**

ANNEXES

- A.** Preuves des atteintes aux droits de l'homme en mer
- B.** Droits de l'homme applicables en mer
- C.** Lignes directrices sur la promotion du respect des droits de l'homme en mer

ANNEXE A: PREUVES DES ATTEINTES AUX DROITS DE L'HOMME EN MER

Il est estimé que la population normale des mers et des océans avoisine les 30 millions de personnes. Ce chiffre correspond à la population d'un État de taille moyenne. La population des mers et des océans occupe bien entendu un vaste espace assorti de jonctions multiples et qui, sur plus de 70 % de la surface de la planète, est bien plus grand que le territoire d'un seul État.

Par conséquent, ces personnes sont relativement disséminées et ne bénéficient que d'interactions sociales considérablement limitées. En effet, dans la plupart des cas, elles n'ont pour cadre concret et principal que les confins de leur navire. Cette situation signifie que seul un nombre très faible d'observateurs sont en mesure de témoigner de la plupart des atteintes aux normes relatives aux droits de l'homme en mer. C'est la raison pour laquelle nombre de cas de violation n'ont que peu de chances d'être constatés par les médias et les organisations de la société civile de manière à ce que les activités irrégulières et illicites fassent l'objet d'un suivi et d'un signalement sur la terre ferme. Une autre caractéristique regrettable des violations en mer est que, dans la majeure partie des cas, celles-ci ont lieu au-delà des limites territoriales d'une juridiction étatique - en haute mer, un vaste espace relativement incontrôlé et échappant dans une large mesure à toute surveillance.

Ces facteurs créent un environnement maritime où les personnes vulnérables peuvent subir des maltraitances, et dont leurs auteurs agissent souvent avec impunité et sans risque réel de condamnation ou de sanction. Bien que des cas de maltraitance soient signalés tous les jours, il est extrêmement important de comprendre qu'ils ne sont pas tous consignés pour la simple raison qu'ils concernent des personnes physiquement éloignées de la société ordinaire et généralement « invisibles et oubliées ».

En dépit de tous ces éléments, de solides preuves de violations ont été recueillies par des organismes de la société civile au cours des dix dernières années. Un rapport détaillé sur l'ampleur des atteintes aux droits de l'homme en mer a été réalisé par l'ONG Human Rights at Sea, basée au Royaume-Uni. L'analyse de cet ensemble de preuves solides et croissantes révèle un nombre extrêmement inquiétant de problèmes de plus en plus préoccupants du point de vue du droit international des droits de l'homme.

Il est d'une importance vitale que les mers et les océans soient continuellement surveillés afin de relever les cas d'atteinte aux droits de l'homme, considérant les dangers qui pèsent sur les droits énumérés en Annexe B de la présente Déclaration. Les éléments exposés ci-après présentent des exemples de ces situations et des activités qui ont été identifiées comme posant un risque grave d'atteinte dans un contexte maritime. Bien que non-exhaustive, la liste des atteintes et menaces aux droits de l'homme figurant ci-dessous présente des exemples clairs et irréfutables donnant lieu à des préoccupations plus que suffisantes pour justifier la rédaction de la Déclaration de Genève sur les droits de l'Homme en mer:

- La violence criminelle et les menaces pesant sur la vie et la sécurité
- Les crimes à caractère sexuel
- L'esclavage et le travail forcé dans l'industrie de la pêche
- Les atteintes aux droits du travail maritime
- Les menaces au bien-être des marins et des travailleurs maritimes
- Les marins abandonnés
- Les manquements aux principes d'égalité et d'inclusion
- Les droits des enfants
- Les flux migratoires irréguliers et composites et le trafic de personnes

Chacun de ces éléments mérite d'être développé.

La violence criminelle et les menaces pesant sur la vie et la sécurité

Historiquement, la forme la plus crainte et la plus grave de menace pesant sur la sécurité des navires et personnes en mer est la piraterie ; son importance l'ayant conduit à devenir pour la première fois un « crime international » accompagné d'un ensemble de lois spécifiquement adopté pour l'encadrer. Il convient de souligner que la piraterie, un fléau depuis l'Antiquité, n'a jamais été éradiquée. Au cours des dernières années, le profil significatif de la piraterie au large des côtes somaliennes a alerté l'opinion publique sur cette activité maritime criminelle vieille comme le monde. Cependant, comme le révèle le Bureau maritime international (BMI) de la Chambre de Commerce internationale, la piraterie n'est plus simplement un problème régional limité à l'Océan indien, mais un enjeu potentiellement mondial dans la mesure où, ces dernières années, elle est devenue un problème chronique dans plusieurs zones d'Asie du Sud et de l'Est et, actuellement, au large de l'Afrique de l'Ouest.

La « piraterie » est définie de manière relativement stricte par le droit de la mer, et cette notion n'englobe pas adéquatement la large palette de menaces sécuritaires affectant le transport maritime et les usagers légitimes des mers et océans. Les attaques visant le transport maritime, les cas de vol à main armée et les abordages de petits navires peuvent être encouragés et perpétrés par des groupes politiques ainsi que par ceux cherchant à en tirer financièrement parti. Le terrorisme maritime à caractère politique constitue une menace potentielle grave ; la motivation du groupe perpétrant une attaque en mer ne donne aucune indication sur la mesure dans laquelle les victimes innocentes en seront affectées. Que l'on parle de « piraterie » définie juridiquement ou d'une autre forme de projet criminel violent contre des navires, ceux qui sont embarqués à bord peuvent être pris en otage contre rançon et faire l'objet de violences physiques et sexuelles.

Les crimes à caractère sexuel

On trouve des preuves d'abus sexuels en mer partout où se trouvent des personnes sexuellement vulnérables. Il existe, par exemple, un risque particulier de crime sexuel dans le contexte du trafic de personnes, y compris pour les personnes qui y sont soumises contre leur volonté ou sur le fondement de prétextes fallacieux pour leur imposer une prostitution forcée.

Il existe également des preuves de perpétration de crimes sexuels à bord de navires de passagers. Les navires de croisière traversent les mers et les océans en transportant un nombre considérable de passagers. Ils représentent souvent d'importantes communautés flottantes de plusieurs milliers de personnes, qui peuvent être aussi bien des passagers que des travailleurs. Lorsqu'elles sont en mer, ces grandes communautés ne sont pas officiellement contrôlées par les États du pavillon fondés à exercer une compétence exclusive. Par conséquent, les crimes commis à bord ne sont pas convenablement enquêtés, et leurs auteurs ne sont pas poursuivis. Ces crimes incluent ceux à caractère sexuel. Il est clair qu'il est dans l'intérêt des sociétés de transport maritime d'éviter toute publicité par rapport aux agissements pénalement répréhensibles commis à bord de leurs navires, et il est difficile d'en évaluer la nature et l'étendue avec précision. Il a néanmoins été découvert des preuves d'un réel vide juridique qui, semble-t-il, permettrait aux auteurs de crimes violents et à caractère sexuel d'échapper à la justice. Cette situation signifie également que les victimes de tels crimes ne disposent pas de recours effectifs par rapport aux violences qu'elles ont subies.

L'esclavage et le travail forcé dans l'industrie de la pêche

Un grand nombre de preuves vient démontrer l'utilisation de travailleurs réduits en esclavage dans l'industrie mondiale de la pêche, où des membres d'équipage sont recrutés sous des prétextes mensongers et ensuite forcés à demeurer à bord des navires pendant de longues périodes, sans rémunération et

dans des conditions effroyables. Toute l'étendue de ce problème ne fait qu'émerger et, en raison de son invisibilité, est difficile à quantifier avec précision.

Il semble que les cas d'esclavage soient plus probables à bord de navires de pêche menant des activités de pêche illicites, non déclarées ou non réglementées (INDNR). Les navires impliqués dans des activités de pêche INDNR peuvent rester dans des zones de pêche éloignées pendant des mois, voire des années, sans regagner leur port et avec des équipages piégés à bord et sans perspective de regagner la terre ferme ou de rentrer chez eux et de voir leurs familles.

Près de 20 % des prises mondiales de poissons proviennent d'activités de pêche INDNR. Dans la mesure où 5 à 6 millions de pêcheurs y participent, à l'échelle mondiale, ce problème n'est pas marginal. Il est bien entendu important de souligner que les navires y prenant part n'ont pas tous recours à l'esclavage, mais la nature de ce segment irrégulier de l'industrie est telle que même les personnes dont le travail est rémunéré et non forcé risquent de faire face à des conditions dégradantes et inhumaines et de percevoir une rémunération insuffisante pendant leur séjour en mer.

Un aspect particulièrement troublant découle du risque que nombre de pêcheurs maintenus dans des conditions d'asservissement soient finalement « perdus en mer » ; ils disparaissent de manière pure et simple. Un pêcheur blessé ou malade et piégé dans des conditions de servitude, n'étant plus utile et considéré comme une charge par les personnes gérant l'opération du navire, peut facilement faire l'objet d'une élimination qui sert d'avertissement aux autres personnes à bord sur le sort qui pourrait leur être réservé si elles n'obtempèrent pas.

Ce qui, de nos jours, représente peut-être l'élément le plus dérangeant de l'esclavage en mer est le fait que les États du pavillon ferment les yeux sur cette situation et qu'aucun effort international concerté n'est déployé pour l'éradiquer. Au jour d'aujourd'hui, aucune puissance maritime d'envergure ni aucun regroupement de puissances n'accepte la responsabilité consistant à lutter contre l'esclavage en mer. Bien que les navires ayant pris part au commerce d'esclaves aient été bannis des océans il y a fort longtemps, les navires d'esclaves modernes sont autorisés à parcourir les océans sans craindre la moindre interdiction.

Les atteintes aux droits du travail maritime

Il existe deux importantes conventions internationales régissant les droits et les normes du travail en mer. La première est la Convention du travail maritime (MLC) de 2006, qui énonce les conditions de travail des marins de l'industrie du transport maritime. La seconde est la Convention de l'OIT sur le travail dans la pêche de 2007, qui tente d'accorder des protections similaires aux personnes intervenant en tant que pêcheurs. Aucune de ces dernières ne constitue des instruments en matière de droits de l'homme et, bien qu'elles comprennent des droits également repris par le droit international des droits de l'homme, elles n'incluent pas tous les droits de l'homme dont les marins sont fondés à bénéficier. Ceci dit, il est clairement estimé que le respect de ces deux conventions, si pleinement mises en œuvre et appliquées, jouerait un rôle dans l'amélioration du traitement des personnes travaillant en mer. La MLC a été largement ratifiée et est mise en œuvre, notamment par les contrôles visant les navires marchands pendant leurs passages dans les ports des États disposés à exercer la compétence de l'État du port. La Convention sur le travail dans la pêche n'est entrée en vigueur qu'en 2017 et, à ce jour, n'est pas largement ratifiée ou efficacement mise en œuvre.

Des preuves substantielles indiquent, qu'en dépit de la MLC et de la Convention sur le travail dans la pêche, les droits de l'homme des personnes travaillant en mer, à bord de navires marchands ou de pêche, ne sont pas pleinement respectés, protégés ou observés. Il existe également des preuves très parlantes de conditions de travail déplorables, de rémunérations insuffisantes et de manquements aux dispositifs de

base en matière d'hygiène et de sécurité. Bien que les dispositions de la MLC comprennent des dispositifs de mise en œuvre faisant appel à l'exercice de la compétence de l'État du port, il est relativement rare que les conditions s'imposant soient effectivement surveillées et mises en œuvre. Bien que les organisations et syndicats de marins interviennent pour encourager le respect des normes internationales, un grand nombre de preuves démontrent que les États du pavillon et du port n'assument pas tous leurs responsabilités de soumettre à un contrôle les normes en matière de droits de l'homme et d'en assurer le respect ou de prendre des mesures appropriées et efficaces à l'encontre des personnes y portant atteinte ou y contrevenant.

Le bien-être des marins et des travailleurs maritimes

Le bien-être des marins et des travailleurs maritimes est constamment en danger, en dépit de tous les efforts réalisés par diverses organisations caritatives très motivées. Le caractère inadéquat des mesures prises à travers le monde en matière de bien-être a été, pour chacun de nous, d'une évidence absolue pendant les étapes les plus difficiles de la pandémie du COVID-19. Son impact concret a débouché sur une crise majeure ayant touché l'industrie mondiale du transport maritime, qui est entaché d'une prise en charge médicale inadaptée, d'un approvisionnement inexistant ou limité en équipement de protection personnelle, de la non-assistance des autorités portuaires par rapport au remplacement des équipages, du manque de contrôles sanitaires dans les navires à quai, et même d'un manque de mesures élémentaires et essentielles en matière de logistique et de communication. Pendant des mois, des marins ont été piégés à bord de navires sans assistance sociale, sans aucune chance de rentrer voir leurs familles, sans appui moral, et ont ainsi vu leur santé mentale plongée dans une crise majeure.

Un rapport de Human Rights at Sea publié le 10 décembre 2021, à l'occasion de la journée mondiale des droits de l'homme et pendant la deuxième année de la crise du COVID-19, a établi la liste des atteintes flagrantes aux droits des marins pendant la pandémie. Il a abordé et décrit les problèmes liés aux perturbations touchant le remplacement des équipages, au non-octroi du statut de « travailleur-clé » aux marins, à la prolongation des périodes de travail fixées contractuellement, à la détérioration de la santé mentale des marins et de leurs familles, à la réduction des salaires et aux salaires dont le non-versement ou le versement partiel est fréquent, à l'impact sur les familles, au refus de fournir des soins médicaux, à quai, aux marins tombés malades à bord de navires, au manque de vaccins contre le COVID-19 et à l'abandon des marins après le dépôt de bilan de sociétés maritimes.

Les marins abandonnés

Le dernier aspect de la crise du COVID-19 mentionnée ci-dessus a été la forte augmentation de cas d'abandon de marins. Il s'agit généralement d'une pratique dont la fréquence dans l'industrie du transport maritime est dérangeante. Elle est devenue sensiblement plus grave pendant la crise récemment engendrée par la pandémie ; il semblerait qu'à l'avenir cette crise devienne une caractéristique permanente ou semi-permanente, dans la mesure où les pressions financières réduisent les marges du transport maritime international et où la perturbation des voyages internationaux se poursuit. Ces facteurs ont placé dans une situation extrêmement difficile les marins ainsi que les syndicats et les organisations caritatives qui interviennent pour les prendre en charge et leur apporter un appui.

De nos jours, l'industrie du transport maritime a une nature profondément internationale ; en effet, des navires sont immatriculés dans des États n'ayant guère de lien substantiel avec les navires eux-mêmes, leurs armateurs ou les équipages y étant employés. Pour diverses raisons commerciales et financières considérées dans un environnement extrêmement compétitif, les armateurs de navire peuvent ne plus être à même de financer leurs opérations, et leurs navires ne plus être exploitables, désarmés et mis à quai dans des ports et des eaux éloignés de

leurs ports d'immatriculation et, surtout, loin de l'endroit où vivent ceux qui travaillent à leur bord. L'effondrement et la faillite des sociétés de transport maritime, dont la récurrence est déconcertante, ou même les enquêtes et les saisies visant les navires soupçonnés de participer à des activités criminelles a pour conséquence le séjour forcé des équipages à bord des navires, le gel de leurs salaires et la détention de ces équipages pendant de longues périodes.

Lorsque les équipages de navire marchand y sont pris au piège dans de telles conditions, il est courant que tout débarquement leur soit interdit et qu'ils ne disposent d'aucun moyen leur permettant de rentrer chez eux. Étant donné qu'aucun financement ne leur est accordé, les services logistiques fournis aux navires peuvent ne plus être disponibles, l'approvisionnement en repas, carburant, eau et électricité peut être interrompu, et les communications par téléphone, radio et Internet peuvent être perturbées. Les personnes travaillant en mer peuvent facilement être abandonnées par leurs employeurs, et il peut leur être empêché de quitter le navire pour rentrer chez eux ou chercher un autre emploi. La très lourde charge mentale que ces circonstances font peser sur eux constitue une atteinte grave aux droits de l'homme dont ils sont titulaires. Les États du pavillon et les États du port sont tenus de protéger les droits de l'homme des marins se trouvant dans de telles situations mais, dans un nombre de cas beaucoup trop élevé, manquent simplement à leurs obligations.

Manquements aux principes de diversité, d'égalité et d'inclusion

Il est largement reconnu que, dans la sphère du travail et de l'emploi des secteurs maritimes, la diversité, l'égalité et l'inclusion sont assorties de graves difficultés. Les preuves de discrimination sexuelle, raciale, religieuse et d'autres natures, y compris celle visant les femmes ainsi que les travailleurs de la communauté LGBT, sont de plus en plus nombreuses.

Malheureusement, cette situation n'est pas surprenante. Même à terre, les sociétés agissant en faveur de l'égalité des sexes sur le lieu de travail, jugées diverses et tolérantes, et étant généralement accueillantes à l'égard des différences de genre, il existe encore de graves lacunes nécessitant une attention gouvernementale continue. Les secteurs maritimes sont résolument internationaux et constituent des environnements de travail traditionnellement très masculins et employant un personnel dont les origines raciales et religieuses sont très variées. Il est regrettable que cette réelle diversité ne se traduise pas par un environnement où règne l'égalité. C'est en fait le contraire qui ressort. Les inégalités sont une réalité claire et évidente, démontrée par des preuves qui indiquent que les pratiques observées en mer en matière d'emploi incitent les sociétés de transport maritime à employer la main-d'œuvre la moins chère. Sur un marché très compétitif et réellement international, les frais de main-d'œuvre représentent des frais généraux importants. La main-d'œuvre à bas prix est préférée pour des raisons purement financières. Afin de faciliter son recrutement, la majeure partie de la marine marchande internationale est actuellement immatriculée dans des pavillons de « libre immatriculation », et non pas auprès des puissances maritimes traditionnelles.

Les organisations de la société civile, les syndicats des gens de mer et organisations caritatives maritimes ainsi que l'Organisation Maritime Internationale (l'agence spécialisée des Nations unies en charge du secteur du transport maritime international) ont pris acte des défis à relever et agissent tous pour lutter contre la discrimination et en atténuer les effets les plus graves. En dépit de ces mesures, les preuves recueillies démontrent que de graves atteintes aux droits de l'homme en lien avec les discriminations et les inégalités continuent de caractériser l'environnement maritime, dans une mesure très perturbante. À l'heure actuelle, il n'existe pas d'efforts internationaux concertés visant à créer en mer un environnement respectueux de la diversité, de l'égalité et de l'inclusion.

Le travail des enfants

Il est estimé que près de 20 000 enfants vulnérables travaillent en mer. Un enfant est défini comme toute personne de moins de 18 ans. Bien que certains enfants soient presque des adultes, le manque de respect pour leurs droits, la protection inadéquate de ces derniers et le fait qu'ils ne puissent pas être mis en œuvre continuent de donner lieu à de graves préoccupations. En outre, même si certains sont au seuil de la majorité, un nombre très élevé d'enfants travaillant en mer sont beaucoup plus jeunes. Le fait que certains d'entre eux aient été réduits en esclavage est de notoriété publique, mais même ceux qui ne l'ont pas été se voient tout de même imposer des conditions de travail extrêmement difficiles, y compris dans des situations équivalentes à du travail forcé. La plupart de ces enfants travaillant en mer sont employés dans l'industrie de la pêche qui, outre les facteurs la caractérisant, est largement reconnue comme l'un des secteurs d'activité les plus dangereux au monde. Des pêcheurs sont fréquemment blessés, perdent la vie ou deviennent gravement handicapés au cours d'opérations de routine. En période de mauvais temps, les navires peuvent facilement se perdre en mer, surtout lorsqu'ils ne sont pas correctement entretenus et équipés du fait de difficultés financières. Les enfants sont facilement traumatisés par de mauvais traitements, dont les effets peuvent être ressentis pendant toute leur vie. Les atteintes graves aux droits de l'homme sont non seulement représentées par des violences physiques et des risques pour la vie et l'intégrité physique, mais également par la privation de droits fondamentaux comme, par exemple, le droit à l'éducation.

Les flux migratoires irréguliers et composites et le trafic de personnes

Une activité maritime est à l'origine d'une multitude de controverses et d'une importante couverture médiatique internationale. Il s'agit des flux migratoires irréguliers et composites en mer. Aux fins de la Déclaration de Genève sur les droits de l'Homme en mer, la notion de « flux migratoire irrégulier et composite » englobe une série d'activités variées comprenant la migration pour raisons économiques de personnes aspirant à une vie meilleure tant pour elles que pour leurs familles, les réfugiés fuyant des situations extrêmement dangereuses dans leur propre pays et cherchant protection en demandant l'asile, ainsi que les personnes soumises à un trafic organisé par des associations de malfaiteurs et des réseaux criminels pour leur imposer des travaux forcés, y compris de nature sexuelle.

Bien que la plupart de ces personnes ne fassent rien d'illicite, elles sont généralement considérées comme des migrants en situation irrégulière. Cependant, les personnes facilitant leur déplacement en mer peuvent avoir des motivations pénalement répréhensibles, en soumettant à un trafic des personnes vulnérables en vue de la réalisation de travaux forcés ou en « vendant » les moyens permettant à des migrants en situation parfaitement régulière d'atteindre leurs objectifs. La fourniture d'embarcations fragiles destinées à transporter des personnes sur des zones potentiellement dangereuses de l'océan est devenue, pour les bandes organisées, une activité profitable et, en l'absence d'alternatives, l'unique possibilité pour les personnes cherchant refuge d'échapper à la persécution. Au cours des dernières années, cette situation est devenue un problème majeur dans la mer Méditerranée centrale et orientale et dans la Manche, entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni.

Les flux migratoires composites à travers les mers et les océans ne sont pas un phénomène nouveau, et risquent de perdurer. Les migrations ont toujours été une caractéristique de l'existence humaine, et les déplacements forcés posent le défi humanitaire et de développement le plus important de notre époque. Au fur et à mesure que la population mondiale augmente, l'ampleur des phénomènes de migration progressera également. Il est probable que les flux de migration composites clandestins par mer deviennent une caractéristique permanente de notre monde. Les moyens utilisés pour l'aborder exposent un problème extrêmement controversé et n'offrant pas de solutions faciles. Parmi ses modes de traitement récents, on compte des tentatives visant à prévenir ces

déplacements en interdisant les embarcations de migrants y compris des tentatives visant à les forcer à regagner leurs points de départ (renvois). Les questions de droits de l'homme soulevées par l'intensification des flux irréguliers composites en mer englobent les problèmes liés aux activités de transport clandestin et de trafic menées par des criminels tirant profit des personnes vulnérables, et à la sécurité physique des personnes en mer. En vertu du droit de la mer, tous les marins sont tenus de porter assistance aux personnes en détresse en mer, indépendamment de leur statut migratoire. Cette obligation concerne les responsables publics intervenant pour apporter une réponse aux flux irréguliers migratoires.

Observations finales

Les preuves réunies à ce jour en matière de droits de l'homme en mer, de leur protection et mise en œuvre, démontrent très clairement que les mers et les océans sont loin de représenter un environnement de sûreté et de sécurité pour les millions de personnes qui sont en droit légitime de les utiliser et ceux qui s'y trouvent contre leur volonté. Il est extrêmement préoccupant que si peu de mesures aient été prises par la communauté internationale pour s'attaquer aux projets criminels qui n'ont aucun respect pour les droits de l'homme des personnes rencontrées sur les mers et les océans. Même les principales puissances maritimes n'ont toujours pas tenté de coordonner un effort mondial de lutte contre les menaces pesant sur les droits de l'homme en mer.

Cependant, cette responsabilité ne doit pas uniquement revenir aux grandes puissances. Comme le démontrent les lignes directrices énoncées à l'Annexe C, tous les États peuvent grandement contribuer à ce processus. En effet, ces lignes directrices ont été délibérément élaborées en réponse directe à l'accumulation de preuves indiquées dans cette Annexe. Dans la mesure où les preuves des manquements et violations aux droits de l'homme continuent de s'accumuler, cette Annexe fera l'objet de révisions et sera mise à jour si nécessaire.

ANNEXE B: DROITS DE L'HOMME APPLICABLES EN MER

Le droit international des droits de l'homme est un ensemble de lois en évolution qui comprend des instruments juridiques à portée internationale - voire quasi-universelle - et régionale. Aux fins de la Déclaration de Genève sur les droits de l'Homme en mer, qui est délibérément rédigée pour s'appliquer dans le monde entier, les droits et obligations mentionnés viennent principalement des instruments internationaux suivants:

- **La Déclaration universelle des droits de l'homme (DUDH)** (Résolution 217 de l'AGNU adoptée le 10 décembre 1948)
- **Le Pacte international relatif aux droits civils et politiques (PIDCP)** (adopté le 16 décembre 1966 et entré en vigueur le 23 mars 1976) UN Treaty Series Vol. 999
- **Le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels (PIDESC)** (adopté le 16 décembre 1966 et entré en vigueur le 3 janvier 1976) UN Treaty Series Vol.993
- **La Convention des droits de l'enfant (CDE)** (adoptée le 20 novembre 1989 et entrée en vigueur le 2 septembre 1990) UN Treaty Series Vol.1577
- **La Convention relative au statut des réfugiés (Convention sur les réfugiés)** (adoptée le 28 juillet 1951 et entrée en vigueur le 22 avril 1954) UN Treaty Series Vol.189

Exemples de droits de l'homme individuels applicables en mer

La liste des droits figurant ci-après et tirés de la liste d'instruments ci-dessus expose ceux ayant une pertinence en mer. Cette liste n'est pas exhaustive et, aux fins de la présente annexe, les sources énumérées ne constituent que le strict minimum:

- **Le droit à la vie** (art. 3 de la DUDH ; art. 6 du PIDCP)
- **Le droit de ne pas être soumis à la torture** (art. 5 de la DUDH ; art. 7 du PIDCP ; art. 6 de la CDE)
- **Le principe de non-refoulement** (art. 33 de la Convention sur les réfugiés)
- **Le droit de ne pas être tenu en esclavage** (art. 4 de la DUDH ; art. 8 du PIDCP)
- **Le droit à un recours effectif** (art. 8 de la DUDH ; art. 2 du PIDCP)
- **Le droit à la liberté** (art. 3 de la DUDH ; art. 9 du PIDCP)
- **Le droit de ne pas être arbitrairement arrêté et détenu** (art. 9 de la DUDH ; art. 9 du PIDCP)
- **Le droit à la vie privée** (art. 12 de la DUDH ; art 17 du PIDCP ; art. 16 de la CDE)
- **Le droit à la liberté d'expression** (art. 19 de la DUDH ; art. 19 du PIDCP ; art. 13 de la CDE)
- **Le droit à la liberté de religion** (art. 18 de la DUDH ; art. 18 du PIDCP ; art. 14 de la CDE)
- **Le droit d'asile** (art. 14 de la DUDH)
- **Le droit à la liberté d'association** (art. 20 de la DUDH ; art. 22 du PIDCP ; art. 15 de la CDE)
- **Le droit de fonder un syndicat et de s'y affilier** (art. 23 de la DUDH ; art. 22 du PIDCP ; art. 8 du PIDESC)
- **Le droit à une vie de famille** (art. 16 de la DUDH ; art. 23 du PIDCP ; art. 10 du PIDESC)
- **Les droits de l'enfant** (art. 24 du PIDCP ; CDE)
- **Le droit à une rémunération équitable et à un salaire égal** (art. 23 de la DUDH ; art. 7 du PIDESC)

- **Le droit à des conditions équitables et satisfaisantes de travail** (art. 23 de la DUDH ; art. 7 du PIDESC ; art. 32 de la CDE)
- **Le droit au repos, aux loisirs et aux congés payés** (art. 24 de la DUDH ; art. 7 du PIDESC ; art. 31 de la CDE)
- **Le droit à la sécurité sociale** (art. 22 de la DUDH ; art. 9 du PIDESC ; art. 26 de la CDE)
- **Le droit à l'éducation** (art. 26 de la DUDH ; art. 13 du PIDESC ; art. 28 de la CDE)
- **Le droit à la propriété** (art. 17 de la DUDH)

Conventions des droits de l'homme régionales

Bien que la liste des droits de l'homme figurant ci-dessus ait été établie à partir d'instruments internationaux de droits de l'homme déjà listés, les conventions régionales ci-dessous revêtiront également un intérêt dans les régions pour lesquelles elles sont prévues et par rapport aux divers États y étant parties. Elles sont susceptibles d'avoir une pertinence en dehors de leurs « régions », car les États du pavillon qui y sont parties seront tenus, en matière de droits de l'homme, par des obligations à bord des navires qui y sont immatriculés, quel que soit l'endroit de la planète où ces navires se trouvent. Les instruments régionaux sont les suivants:

- *La Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (CEDH)*
- *La Convention américaine relative aux droits de l'homme (Pacte de San José)*
- *Le Protocole additionnel de la Convention américaine des droits humains traitant des droits économiques, sociaux et culturels (Protocole de San Salvador)*
- *La Charte africaine des droits de l'homme et des peuples (Charte de Banjul)*
- *La Charte arabe des droits de l'homme (CADH)*
- *La Déclaration des droits de l'homme de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (Déclaration de l'ASEAN)*

ANNEXE C: LIGNES DIRECTRICES SUR LA PROMOTION DU RESPECT DES DROITS DE L'HOMME EN MER

1. INTRODUCTION

But

Ces lignes directrices ont avant tout été rédigées afin que les États puissent les utiliser pour s'assurer du respect des droits de l'homme en mer. Elles fournissent des indications sur la conduite qu'il est nécessaire à adopter, conformément aux règles du droit international, ou qui est présentée comme exemple de bonne pratique. Ces lignes directrices ont pour but de promouvoir une culture de respect des droits de l'homme en mer.

Statut juridique

Ces lignes directrices ne sont pas, par leur nature, juridiquement contraignantes, mais reprennent l'état actuel du droit international.

Destinataires

Les principaux destinataires de ces lignes directrices sont les États, notamment les États du port, les États côtiers et les États du pavillon. Ces lignes directrices s'adressent également à d'autres entités y compris, mais non exclusivement, les organisations internationales, les entités corporatives, les entités non-gouvernementales, les entités de la société civile ainsi que les personnes contribuant aux mesures prises pour veiller au respect des droits de l'homme en mer.

Structure

Ces lignes directrices se déclinent en sections fournissant des indications aux États et autres entités sur la conduite à adopter dans les zones maritimes suivantes:

- Les eaux intérieures ;
- Les eaux territoriales ;
- La zone économique exclusive (« ZEE ») ; et
- La haute mer.

Bien que cette annexe ne les aborde pas spécifiquement, les États peuvent avoir des droits et obligations découlant d'autres zones maritimes incluant, de manière non limitative, ce qui suit:

- Les zones contiguës ;
- Les eaux archipélagiques ;
- Les eaux territoriales des détroits internationaux (où des droits de passage en transit sont applicables) ;
- Les plateaux continentaux ; et
- Les fonds marins au-delà des juridictions nationales (« Zone »).
- Par ailleurs, les États doivent accorder une attention particulière aux navires apatrides, et les États du port et côtiers doivent se pencher sur les obligations auxquelles ils pourraient être tenus à l'égard des personnes à bord de tels navires et plus particulièrement celles ayant trait aux droits de l'homme.

Style

Dans la mesure du possible, ces lignes directrices évitent délibérément l'utilisation d'un langage juridique technique. Elles ont été rédigées pour pouvoir être lues et comprises par toute personne.

L'actualité des lignes directrices

Ces lignes directrices reflètent l'état actuel du droit et une évaluation des bonnes pratiques en matière de droits de l'homme en mer tels qu'ils étaient en janvier 2022.

2. PRINCIPALES OBLIGATIONS JURIDIQUES

Afin d'assurer la promotion et la sauvegarde des droits de l'homme en mer et, le cas échéant, d'honorer leurs obligations juridiques, tous les États doivent veiller :

- à ce que la législation nationale nécessaire ou par ailleurs appropriée soit promulguée;
- à ce que les tribunaux nationaux aient la compétence nécessaire pour reconnaître et résoudre les violations des droits de l'homme des personnes se trouvant à bord des navires de leur territoire, et à ce que la législation nationale soit suffisante pour habiliter les tribunaux locaux à punir toute personne ou entité jugée responsable d'une violation des droits de l'homme;
- à ce que le suivi administratif et la prise de mesures concrètes soient continus.

Tout État exerçant une compétence doit s'assurer que des sanctions adaptées aux violations des droits de l'homme en mer puissent être et soient infligées pour qu'elles aient un effet dissuasif et pour priver les auteurs de ces violations des avantages découlant de leurs activités criminelles.

Les États doivent respecter, protéger et honorer les droits de l'homme à tout moment, notamment pendant les opérations normales de surveillance et d'exécution, et lors des procédures judiciaires en découlant. Les États doivent protéger les droits de l'homme sur les navires, même lorsque le but d'une surveillance ou d'une mesure d'exécution est sans lien spécifique avec la protection des droits de l'homme.

Les États exerçant une compétence doivent notifier aux autres États concernés (l'État côtier alertant par exemple l'État du pavillon) que des mesures d'exécution ont été prises, et doivent à nouveau le faire lorsque ces mesures risquent d'entraîner une procédure judiciaire.

3. LIGNES DIRECTRICES À L'INTENTION DES ÉTATS DU PAVILLON

En règle générale, un navire est inscrit sur le registre dont la tenue est assurée par l'administration du pays où ce navire est immatriculé (l'État du pavillon). Cette démarche permet au navire d'avoir une caractéristique nationale et à l'État du pavillon d'exercer sa compétence. En outre, les personnes à bord du navire deviendront titulaires de droits comme prévu par le droit de l'État du pavillon.

La compétence des États du pavillon est élargie, à tout moment, à tous les navires battant leurs pavillons, indépendamment du lieu où se trouvent ces navires ou des activités menées par ces derniers, et ce même si ces navires peuvent également être soumis à la compétence d'autres États.

Les États du pavillon ont l'obligation d'exercer une compétence à l'égard des navires battant leurs pavillons, y compris d'assurer le respect des droits de l'homme.

Dans une mesure nécessaire à l'exécution de ces obligations, les États du pavillon doivent chercher à coopérer avec d'autres États, par exemple en demandant à l'État du port ou côtier de saisir un navire pour violation de la législation ou réglementation de l'État du pavillon.

Dans les eaux intérieures et les limites portuaires

Sans porter atteinte aux obligations en vertu desquelles les États du pavillon exercent leur compétence à l'égard de tous les navires battant leurs pavillons, les États du pavillon doivent respecter la souveraineté et les lois nationales applicables des autres États lorsque leurs navires se trouvent dans les eaux intérieures de ces derniers. L'État du pavillon ne doit toutefois renoncer à sa propre responsabilité qui lui commande d'intervenir de manière appropriée en cas de violation des droits de l'homme sur de tels navires.

On considère comme bonne pratique le fait, pour les États du pavillon, de chercher à s'assurer que les capitaines de tous les navires battant leurs pavillons collaborent avec les autorités de l'État côtier ou du port pour faire respecter les droits de l'homme à bord de leurs navires, lorsqu'ils se trouvent dans les eaux intérieures et les limites portuaires d'autres États.

Inversement, les capitaines seront les mieux placés pour signaler toute violation aux États du pavillon qui, en l'absence d'intervention réussie par les armateurs de ces navires, devraient exercer leur compétence dans la mesure du possible en vertu du droit de l'État du pavillon et, comme indiqué ci-dessus, de prendre toute mesure pour tenter de faire respecter les droits des personnes à bord et, si possible, de faire prononcer des sanctions à l'encontre des auteurs de ces violations.

Dans les eaux territoriales

Les atteintes aux droits de l'homme perpétrées à bord de navire pourraient invalider le caractère « inoffensif » de leur passage à travers les eaux territoriales et ainsi justifier l'intervention des États côtiers. Les États du pavillon devraient coopérer pleinement avec les États côtiers afin de faire respecter les droits de l'homme à bord des navires traversant leurs eaux territoriales.

Dans la ZEE

Les États du pavillon ont l'obligation d'accepter que les navires battant leurs pavillons et menant des activités relevant des droits souverains ou de la compétence de l'État côtier se plient aux conditions de licence relatives au respect des droits de l'homme et imposées par l'État côtier dans sa ZEE. Cette approche implique notamment de se soumettre aux contrôles de l'État côtier visant à assurer le respect des droits de l'homme. Les États du pavillon devraient coopérer pleinement avec les États côtiers pour faire respecter les droits de l'homme à bord des navires dans la ZEE.

En haute mer

Les États du pavillon ont l'obligation de s'assurer du respect des droits de l'homme à bord de tous les navires battant leurs pavillons en haute mer. Pour y parvenir, l'État du pavillon pourrait avoir à solliciter la coopération d'autres États.

4. LIGNES DIRECTRICES À L'INTENTION DES ÉTATS DU PORT

Les navires faisant escale dans des ports se soumettent automatiquement à la compétence de l'État dans lequel le port est situé. Les obligations des États du port en matière de droits de l'homme, en vertu du droit national et international en vigueur, sont pleinement applicables au sein de leurs limites portuaires. La compétence des États du port et leurs obligations en matière de droits de l'homme se recoupent en partie à ceux de l'État du pavillon de tout navire étranger dans les limites portuaires.

On considère comme bonne pratique le fait pour les États du port de surveiller le respect par les États du pavillon des droits de l'homme à bord de leurs navires, lorsque ceux-ci se trouvent dans leurs ports, et de prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que les personnes dont les droits pourraient être violés disposent d'un recours effectif.

Si l'État du port découvre qu'une violation des droits de l'homme a eu lieu, ou est en train d'être commise, à bord d'un navire étranger en escale dans son port ou transitant ses eaux, il doit exercer sa compétence et prendre les mesures pour faire enquête et s'assurer qu'il soit mis fin à cette violation ou qu'elle ne se reproduise plus. De telles mesures pourraient inclure la saisie du navire jusqu'à la réalisation sans délai par le propriétaire ou l'opérateur du navire des démarches nécessaires pour garantir un recours effectif aux personnes dont les droits ont été violés. Elles devraient également prévoir le prononcé de sanctions, notamment la détention des personnes reconnues coupables d'atteinte aux droits de l'homme à bord de navires, comme le prévoit le droit pénal national applicable. Les États du pavillon et l'État dont les marins sont ressortissants sont encouragés à apporter un appui aux recours appropriés ainsi qu'aux sanctions infligées par les États du port.

5. LIGNES DIRECTRICES À L'INTENTION DES ÉTATS CÔTIERS

Dans les eaux intérieures

Les eaux intérieures et tout navire s'y trouvant relèvent de la juridiction de l'État côtier. La compétence de l'État côtier cohabitera avec celle de l'État du pavillon de tout navire étranger présent dans ses eaux intérieures.

Les obligations de l'État côtier en matière de droits de l'homme sont pleinement applicables tant dans ses eaux intérieures que sur son territoire. On considère comme bonne pratique le fait pour les États côtiers de surveiller le respect, par les États du pavillon, des droits de l'homme à bord de leurs navires, lorsque ces navires sont dans leurs eaux intérieures. Si un État côtier découvre qu'une violation des droits de l'homme a eu lieu ou est en train d'être commise à bord d'un navire présent dans ses eaux intérieures, il doit intervenir pour protéger ses intérêts et honorer ses obligations en matière de droits de l'homme, notamment en prenant les mesures nécessaires pour garantir un recours effectif aux personnes dont les droits ont été violés.

Dans les eaux territoriales

Tous les États jouissent du droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales. Les États côtiers sont, quant à eux, compétents à l'égard des navires étrangers traversant leurs eaux territoriales, notamment si ces navires participent à des activités portant atteinte à la paix, au bon ordre et/ou à la sécurité de l'État côtier. Les violations des droits de l'homme perpétrées à bord d'un navire présent dans les eaux territoriales peuvent compromettre le bon ordre de l'État côtier et invalider le caractère inoffensif de ce droit de passage.

Les États sont encouragés à considérer les violations des droits de l'homme avérées ou raisonnablement présumées comme incompatibles avec le droit de passage inoffensif, et à exercer leur compétence à l'égard du navire concerné (en l'arrêtant, en montant à bord, en l'inspectant et/ou en le soumettant à une saisie) afin d'assurer la sauvegarde des droits de l'homme et de faire sanctionner les responsables de ces violations.

Un État côtier doit s'assurer que sa législation nationale, qui protège les droits de l'homme, accorde également ces protections dans le cadre de ses eaux territoriales, énonce des mesures d'exécution efficaces en cas de violation de ces droits et confère à ses tribunaux nationaux les pouvoirs nécessaires à la poursuite des atteintes aux droits de l'homme commises à bord des navires dans ses eaux territoriales.

Si un navire de guerre ou autre navire appartenant à un gouvernement, exploité ou réquisitionné par lui à des fins de service public non commercial exerce son droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales d'un État côtier et est soupçonné d'avoir compromis ce caractère « inoffensif » en raison d'une ou plusieurs violations des droits de l'homme à bord, l'État côtier a le droit d'exiger de ce navire qu'il quitte immédiatement ses eaux territoriales.

Dans la zee

Dans la ZEE, les États côtiers ont une compétence exclusive et doivent honorer leurs obligations en matière de droits de l'homme concernant les îles artificielles, les installations et les structures, ainsi que dans les zones de sécurité de 500 mètres autour de ces dernières.

L'État côtier devrait élargir sa législation, ses procédures administratives de contrôle et la compétence de ses tribunaux aux violations des droits de l'homme commises à bord des navires participant à l'exploration ou l'exploitation des ressources économiques dans la ZEE, sur les îles artificielles, installations et structures, et à bord de tout navire menant des recherches marines scientifiques.

L'État côtier a le droit de délivrer des licences pour toutes activités liées à l'exploitation économique de la zone, y compris la pêche, l'exploration et l'exploitation des ressources minérales et les activités de recherche marine scientifique. Ces licences commencent à être accordées à la condition que, pour tous les types de navires utilisés dans la conduite de l'activité sous licence, leurs titulaires respectent les droits de l'homme. L'État côtier devrait régulièrement contrôler les navires opérant dans sa ZEE dans le cadre d'un régime de licence, y compris pour vérifier le respect des droits de l'homme.

Bien que les États du pavillon demeurent compétents à l'égard des navires menant une activité économique dans la ZEE, ces navires sont également soumis à la compétence de l'État côtier, qui est tenu par des obligations en matière de droits de l'homme envers ceux présents à leur bord.

6. LIGNES DIRECTRICES À L'INTENTION DES AUTRES ÉTATS

Il se peut que diverses situations viennent impliquer des États n'étant pas des États du port, des États côtiers ou des États du pavillon, mais ayant néanmoins la compétence les habilitant à intervenir pour protéger les droits de l'homme.

Tout État dont les ressortissants sont en mer est tenu à leur égard par des obligations relevant des droits de l'homme, indépendamment de leur localisation et de la situation dans laquelle ils se trouvent.

Tout État mobilisant des navires pour mener des opérations d'intervention en mer (y compris des opérations d'interception ou d'abordage) ont, par rapport à toutes les personnes impliquées, des obligations relevant des droits de l'homme.

7. LES NAVIRES APATRIDES ET LES DROITS DE L'HOMME

Il arrive en tout temps que certains navires soient sans nationalité. Dans une telle situation, l'identification des États tenus par des obligations liées aux droits de l'homme à l'égard des personnes à bord peut être complexe, en particulier si certaines de ces personnes semblent elles-mêmes apatrides ou sont soit réticentes soit dans l'impossibilité de déclarer leur nationalité. Ces circonstances peuvent avoir une incidence majeure sur les chances de protection des droits de l'homme des personnes à bord de tels navires.

Tout État faisant face à des navires apatrides, particulièrement lors d'opérations de maintien de l'ordre, a l'obligation de se conformer aux obligations relatives aux droits de l'homme à l'égard de toute personne à leur bord.

Un navire peut devenir apatride s'il est supprimé d'un registre officiel sans être simultanément immatriculé dans un autre. Bien que l'État du pavillon soit en droit d'effacer un navire de ses registres, une telle mesure comprend le risque de porter atteinte à la protection des droits de l'homme des personnes se trouvant à son bord. C'est la raison pour laquelle il est suggéré, à titre de bonne pratique, que l'administration de l'État du pavillon ne supprime pas un navire de son registre (quelle qu'en soit la raison) avant que ce navire ne soit inscrit sur le registre d'un autre État du pavillon ou ne soit soumis à la compétence d'un État du port, afin que les droits des personnes à son bord soient sauvegardés.

DÉCLARATION DE GENÈVE SUR LES DROITS DE L'HOMME EN MER



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

www.gdhras.com
ISBN 978-1-913252-42-7

© Février 2022 Human Rights at Sea. Tous droits réservés.