

إعلان جنيف بشأن حقوق الإنسان في البحر



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

مقدمة

"حقوق الإنسان هي حقوق عالمية؛ تسري في البحر مثلما تسري في البر."

إن التركيز المتزايد على إجراء تحسينات جوهرية في تناول أوجه حماية حقوق الإنسان الأساسية لجميع من يعيشون ويعملون على المسطحات المائية ويتنقلون عبرها على مستوى العالم أدى بدوره إلى ضرورة إعادة تسليط الضوء على النصوص الحالية للقانون الدولي وجمعها في وثيقة واحدة تُحدّث بانتظام يكون الهدف منها تحديد المبادئ الأساسية التي تُرسخ مفهوم حقوق الإنسان في البحر.

كما أن تجدد الخطاب العالمي حول عملية تحسين طرق ووسائل الإبلاغ عن الانتهاكات في البحر والتحقيق فيها والتصدي لها بفاعلية يعني أنه يُشترط لتحقيق النجاح في هذا الشأن وجود لغة مشتركة وفهم قانوني أساسي لدى جميع الأطراف المعنية، وهنا يكمن الهدف من هذا الإعلان المتمثل في توضيح الحقوق توضيحاً وافياً وتوفير مواد مرجعية أساسية يمكن الاعتماد عليها لإثبات حقيقة محتواه.

أعدت هذه الوثيقة التي يجري تحديثها باستمرار على خلفية سياق بيئي يختلف اختلافاً تاماً في البحر عنه في الظروف المعتادة في البر، وهي مسألة لا تزال غير مفهومة فهماً كافياً. ويزداد الأمر تعقيداً نتيجة التصور الشائع "بتجاهل ما يحدث في البحر" الذي يعكس المفهوم الخاطئ الذي يُستشهد به كثيراً بأن ما يحدث في البحر بعيد عن الأنظار وبالتالي فهو بعيد عن الأذهان. وهذا بدوره يعزز توافر ظروف الإفلات من العقاب التي يستغلها المنتهكون نتيجة ضعف أنظمة إنفاذ القانون في ظل غياب الشفافية والمساءلة العامة.

ستقوم منظمة "حقوق الإنسان في البحر" بمراجعة هذا المنشور سنوياً. وبينما ستبقى المبادئ الأساسية الأربعة ثابتة دون تغيير، قد تقوم جهات معنية خارجية بمراجعة محددة للملاحق الداعمة، حسب الاقتضاء.

وينبغي استخدام هذا المنشور بوصفه وثيقة توجيهية من قبل السلطات الحكومية لدول الموانئ والدول الساحلية ودول العلم وجميع الأطراف المعنية الأخرى المهمة بتوحيد أوجه حماية حقوق الإنسان وتوسيع نطاقها من أجل ترسيخ الرؤية الموحدة الرامية إلى القضاء على انتهاكات حقوق الإنسان في البحر.

وتود منظمة حقوق الإنسان في البحر أن تعرب عن خالص تقديرها بصفة خاصة لأعمال البحث المتخصص ودعم الصياغة التي قام بها الأستاذ الدكتور/ ستيفن هينز، أستاذ القانون الدولي العام بجامعة غرينتش؛ والأستاذة الدكتورة/ أنا بيتريخ، أستاذ القانون الدولي والقانون العام بجامعة بازل، سويسرا؛ والأستاذة الدكتورة/ إيريني بابانيكولوبولو، أستاذ مشارك في القانون الدولي بجامعة ميلانو - بيكوكا، إيطاليا؛ والأستاذة الدكتورة/ صوفيا غالاني، أستاذ مشارك في القانون الدولي العام بجامعة بانتيون، أثينا، اليونان؛ والدكتورة/ إليزابيث مافروبولو، رئيس قسم الأبحاث، حقوق الإنسان في البحر، ومحاضرة زائرة في جامعة وستمنستر؛ الأنسة/ أناستاسيا باباييترو (حاصلة على ماجستير في القانون) للدعم الإداري الذي قدمته. وقد خضع المنشور لمراجعة قانونية مستقلة أجراها شركاء ومحامون في شركات محاماة دولية، وهي هولمان فينيك ويلان إل بي ودي إل إيه بيبر إل بي ونورتون روز فولبرايت إل بي وريد سميث إل بي. وتولت فويري بلونت تنسيق هذه المراجعة. ديفيد هاموند، مؤسس المنظمة غير الحكومية ومديرها التنفيذي، هو صاحب الفكرة الأصلية وراء هذا العمل.

إعلان جنيف بشأن حقوق الإنسان في البحر

عرض تمهيدي

تُغطي البحار والمحيطات أكثر من 70% من مساحة سطح الأرض، ويتزايد النشاط البحري عاماً تلو الآخر، سواء كان هذا النشاط قانونياً أو غير قانوني، ما يؤدي إلى زيادة عدد الأشخاص الموجودين في البحر والذي يُقدر حالياً بأكثر من 30 مليون رجل وامرأة وطفل في أي لحظة.

وتعمل الغالبية العظمى من هؤلاء الأشخاص في مجال الصيد، حيث يبلغ عددهم الإجمالي حوالي 40 مليوناً. وتشير التقديرات إلى أن عدد الأشخاص الموجودين فعلياً في البحر في أي وقت يزيد عن 25 مليون شخص. ومن بين هذا العدد الإجمالي، يوجد حوالي 20,000 طفل يعملون في البحر وفي مصائد الأسماك الساحلية بينما يعمل البعض الآخر في قطاعات النقل البحري والنفط والغاز في عرض البحر وفي قطاع السياحة. ويشمل ذلك فئات أخرى عديدة مثل الركاب والمصطافين والعلماء والمسؤولين والموظفين الحكوميين على متن السفن البحرية وسفن خفر السواحل. بالإضافة إلى ذلك، ثمة أعداد متزايدة من الأشخاص الذين يستغلون البحار والمحيطات كوسيلة للهجرة. وأخيراً، يأتي الأشخاص المتورطون في أنشطة غير مشروعة.

ثمة أدلة عديدة ومتزايدة على وجود انتهاكات واسعة الانتشار ومُتعمدة ومُنهجية في أغلب الأحيان لحقوق الإنسان في البحر. ومن بين الأمثلة على ذلك: الصيادون، بمن فيهم الأطفال الصغار، الذين يتم استعبادهم في مناطق صيد الأسماك على بعد آلاف الأميال من عائلاتهم ودولهم الأصلية؛ والبحارة الذين يتم التخلي عنهم دون أجر أو تعويض؛ وضحايا الاعتداءات الجنسية على متن سفن الركاب والرحلات البحرية الذين يُحرَمون غالباً من الحماية القانونية أو سبل الانتصاف الفعّالة؛ والمهاجرون واللاجئون، بمن فيهم الأطفال، الذين يُباشرون المجرمون تهريبهم أو الاتجار بهم في ظروف تُهدد حياتهم؛ وتُعرض الأشخاص المُشتبه في ارتكابهم مُخالفات لقوة مُفرطة واحتجازهم تعسفاً دون رقابة قانونية.

توجد حالات اختفاء ووفاة وتعرض للاعتداء والانتهاكات في البحر. ولو وقعت انتهاكات حقوق الإنسان هذه على البر، لكان من الممكن الإعلان عنها والتصدي لها بفاعلية، إلا أنها تحدث في البحر بعيداً عن الأنظار وعن الأشخاص الذين يمكنهم التصدي لمرتكبيها، فهم ليسوا دائماً على دراية بالمشكلة.

ولا يتم الإبلاغ عن انتهاكات حقوق الإنسان في البحر أو التصدي لها أو إعمالها في كثير من الأحيان بسبب الطبيعة الصعبة للبيئة البحرية. وكثيراً ما تحدث الانتهاكات بعيداً عن أعين السلطات الحكومية، فالبحر منطقة شاسعة يصعب مراقبتها، وغالباً ما تكون الإجراءات الشرطية غير فعّالة بسبب نقص الموارد أو عدم الرغبة في اتخاذ إجراء.

وفي حين تُعد البحار والمحيطات بيئة مليئة بالتحديات ولها خصائص استثنائية تتطلب استجابة فريدة من نوعها، فهذا لا يعني بالتأكيد قبول المساس بحقوق الإنسان بأي شكل من الأشكال. وبينما تُعد البحار متاحة لكافة الأغراض المشروعة؛ لا يُمكن أن يكون انتهاك حقوق الإنسان في البحر غرضاً مشروعاً تحت أي ظرف من الظروف.

يتمتع الأشخاص الموجودين في البحر بجميع حقوق الإنسان؛ فحقيقة كونهم في البحر وخارج حدود الاختصاص الإقليمي لا ينبغي أن تُؤثر على حقوق الإنسان المكفولة لهم.

وقد حان وقت العمل على وضع نظام قانوني يضمن سلامة البحار والمحيطات وأمنها وينص على تمتع جميع الأشخاص الموجودين في البحر بحقوق الإنسان وعلى التصدي للانتهاكات بحزم، وعلى تقديم سبل انتصاف فعّالة للضحايا. فحماية النظام العام للمحيطات، بما يشمل حماية حقوق الإنسان المكفولة للجميع، هو مسؤولية جماعية يتحملها المجتمع الدولي.

وتقع على عاتق الدول في المقام الأول مسؤولية إنفاذ حقوق الإنسان في البحر وتفعيلها، ولا سيما دول العلم والدول الساحلية ودول الموانئ.

كما يجب على الجهات الفاعلة الأخرى، مثل المنظمات الدولية والمنظمات غير الحكومية وهيئات المجتمع المدني والشركات الخاصة وربابنة السفن وأفراد الأمن على متن السفن وجمهور المستهلكين، الاعتراف بأدوارهم في حماية حقوق الإنسان في البحر وتفعيلها.

الغاية

إن الغاية المنشودة من " إعلان جنيف بشأن حقوق الإنسان في البحر " تتمثل في التذكير بالالتزامات القانونية القائمة وتعزيز مستوى الوعي العالمي بانتهاكات حقوق الإنسان في البحر، وخلق استجابة دولية متضافرة لها وضمان توفير سبل انتصاف فعّالة لمن يتعرض لأي انتهاك. وفي المُجمل، يتمثل الهدف من هذا الإعلان في تعزيز ثقافة الامتثال لحقوق الإنسان في البحر.

المبادئ الأساسية

ترتكز حماية حقوق الإنسان في البحر على المبادئ الأساسية الأربعة التالية:

- 1- حقوق الإنسان هي حقوق عالمية؛ تسري في البحر مثلما تسري في البر.
- 2- جميع الأشخاص الموجودين في البحر يتمتعون بحقوق الإنسان المكفولة لهم دون أي تمييز.
- 3- لا توجد أسباب تتعلق بالبيئة البحرية تُبرر إنكار حقوق الإنسان في البحر.
- 4- جميع حقوق الإنسان المنصوص عليها في كل من المعاهدات والقوانين والأعراف الدولية يتعين احترامها في البحر.

المُرفقات:

أ- أدلة على انتهاكات حقوق الإنسان في البحر

ب- حقوق الإنسان واجبة التطبيق في البحر

ج- مبادئ توجيهية لتعزيز الامتثال لحقوق الإنسان في البحر

المرفق (أ): أدلة على انتهاكات حقوق الإنسان في البحر

تُشير التقديرات إلى أن عدد السكان المقيمين في البحار والمحيطات بانتظام يبلغ حوالي 30 مليون شخص، أي ما يعادل عدد سكان دولة متوسطة الحجم. وبطبيعة الحال، يشغل المقيمون في البحار والمحيطات مساحة شاسعة متداخلة تمتد على مساحة أكثر من 70 في المائة من سطح الأرض، وهي أكبر بكثير من مساحة أي دولة منفردة.

وبالنتيجة، يكون انتشار الناس ضئيل جداً مقارنةً بالمساحة الإجمالية ويكون التفاعل الاجتماعي شبه مُنعدم، بل إنه، في الواقع، يقتصر في الغالب على حدود كل سفينة تُبحر بمفردها، مما يعني وجود عدد قليل للغاية من المراقبين القادرين على الشهادة على معظم انتهاكات معايير حقوق الإنسان في البحر. ولهذا السبب، من غير المرجح أن تُسجل وسائل الإعلام ومنظمات المجتمع المدني العديد من حالات الانتهاك بنفس قدر مُراقبتها للأنشطة غير المشروعة وغير القانونية في البر والإبلاغ عنها. ومن السمات الأخرى المؤسفة التي تتصف بها الانتهاكات الواقعة في البحر أن الكثير منها يقع خارج حدود الاختصاص الإقليمي للدولة، أي في أعالي البحار، وهي منطقة شاسعة غير خاضعة للتنظيم بصورة نسبية وغير خاضعة للرقابة الأمنية إلى حد كبير.

وتُسفر هذه العوامل عن خلق بيئة بحرية يمكن أن يتعرض فيها الأشخاص المستضعفون لانتهاكات على يد الغير، مع إفلات مرتكبي هذه الجرائم في كثير من الأحيان من وطأة العقاب وعدم تعرضهم لخطر اللوم أو العقاب أو تعرضهم لقدر ضئيل منه. ورغم الإبلاغ عن حالات الانتهاك يوماً، من المهم للغاية أن نعي أنه يستحيل تسجيل جميع الحالات الواقعة لسبب بسيط يتمثل في أن تلك الانتهاكات يتعرض لها أشخاص بعيدون من حيث المكان عن النسيج العام للمجتمع و"بعيدون عن الأنظار والأذهان" إلى حد كبير.

ورغم هذه المعوقات، جمعت هيئات المجتمع المدني أدلة قوية على وقوع انتهاكات في العقد الماضي. ويمكن الاطلاع على تقارير مُستفيضة توضح حجم انتهاكات حقوق الإنسان في البحر في الأعمال الصادرة عن منظمة "حقوق الإنسان في البحر" وهي منظمة غير حكومية يقع مقرها في المملكة المتحدة. ومن خلال تحليل هذه المجموعة الكبيرة والمتزايدة من الأدلة يتضح لنا وجود عدد كبير للغاية من المسائل المثيرة للقلق المتزايد من منظور القانون الدولي لحقوق الإنسان.

ومن المُهم للغاية أن تخضع البحار والمحيطات للمراقبة المستمرة للوقوف على حالات انتهاك حقوق الإنسان، في ظل تعرض جميع الحقوق المدرجة في المرفق (ب) من هذا الإعلان لخطر الانتهاك. وفيما يلي حالات تُشكل بالضرورة أمثلة لتلك المواقف والأنشطة التي تم الوقوف عليها باعتبارها تُشكل خطراً جسيماً لوقوع الانتهاكات في البيئة البحرية. وتمثل قائمة الانتهاكات والتهديدات التي تتعرض لها حقوق الإنسان الواردة أدناه، وإن كانت غير شاملة، مجموعة واضحة وقاطعة من الأمثلة التي تُثير قلقاً كبيراً من القلق المتزايد مما يُبرر صياغة "إعلان جنيف بشأن حقوق الإنسان في البحر":

- أعمال العنف الإجرامية وتهديد الحياة والأمن
- الجريمة ذات الدوافع الجنسية
- الاستعباد والسخررة في مجال الصيد
- انتهاك حقوق العمالة البحرية
- التهديدات التي تُعرض سلامة البحارة والعاملين في القطاع البحري للخطر
- البحارة الذين تم التخلي عنهم
- أوجه الإخفاق في المساواة والشمول
- حقوق الأطفال
- الهجرة المختلطة غير الشرعية والاتجار بالبشر

وكل من هذه الأمثلة يستحق الاستفاضة فيه.

أعمال العنف الإجرامية وتهديد الحياة والأمن

لطالما كانت القرصنة - من الناحية التاريخية - التهديد الأكثر خطورة لأمن السفن والأشخاص الموجودين في البحر. وبسبب جسامتها، أصبحت القرصنة أول "جريمة دولية" تخضع لمجموعة من القوانين التي تمت صياغتها على وجه خاص للتصدي لها. وفي هذا الشأن، ينبغي التأكيد على أن جريمة القرصنة البحرية، وهي آفة قائمة منذ العصور القديمة، لم يتم القضاء عليها نهائياً. وقد أدت سلسلة عمليات القرصنة الكبرى المنطلقة من الصومال في السنوات الأخيرة إلى زيادة الوعي لدى العامة بهذه الجرائم البحرية التي تُرتكب منذ قديم الأزل. وتُبين قاعدة بيانات المكتب البحري الدولي التابع لغرفة التجارة الدولية أن أعمال القرصنة ليست مجرد مشكلة إقليمية محصورة على المحيط الهندي فحسب، بل إنها قد تعد مشكلة عالمية، إذ أنها أصبحت في السنوات الأخيرة إحدى المشكلات الدائمة في بعض بقاع جنوب وشرق آسيا، وبقالة الساحل الغربي لإفريقيا في الوقت الحالي.

وتعريف "القرصنة" الوارد في قانون البحار هو تعريف غير وافي إلى حد ما، إذ أنه لا يُعبر تعبيراً كافياً عن المجموعة الكبيرة من التهديدات الأمنية التي تتعرض لها وسائل النقل البحري والمستخدمين الشرعيين للبحار والمحيطات. وقد تكون الجماعات السياسية والفئات التي تسعى لتحقيق مكاسب مالية خاصة هي من تُعرض وترتكب الهجمات على وسائل النقل البحري وتنفذ حالات السطو المسلح والاستيلاء على السفن الصغيرة. ويُشكل الإرهاب البحري القائم على دوافع سياسية تهديداً خطيراً مُحتملاً إذ إن دوافع الجماعات التي تُنفذ الهجوم في البحر ليست مُؤشراً على حجم الضرر الذي يُلحقه الهجوم بالضحايا الأبرياء. وسواء اتخذت "القرصنة" المعنى المُحدد لها في القانون أم اتخذت شكلاً آخر من أشكال الأعمال الإجرامية العنيفة ضد السفن، فقد يُحتجز ركاب السفن رهائن للحصول على فدية وقد يُعتدى عليهم جسدياً وجنسياً.

الجريمة ذات الدوافع الجنسية

يمكن التوصل إلى أدلة على الاعتداء الجنسي الواقع في البحر أينما وكلما وجدت فئات معرضة للاعتداءات الجنسية. فعلى سبيل المثال، يتعرض الناس لخطر الجرائم الجنسية بوجه خاص في سياق الاتجار بالبشر، بما يشمل البشر الذين يتم الاتجار بهم رغماً عن إرادتهم أو بذرائع كاذبة لغرض الإكراه على البغاء.

ثمة أدلة كذلك على ارتكاب جرائم جنسية على متن السفن التي تقل الركاب، حيث تبحر سفن الرحلات السياحية في البحار والمحيطات حاملة على متنها أعداداً كبيرة من الركاب تُشكل مجتمعات كبيرة عائمة على مياه البحر، يضم الكثير منها آلاف الأشخاص؛ ركاباً وعمالاً. ولا تخضع هذه المجتمعات الكبرى - أثناء وجودها في البحر - للرقابة الرسمية من دول العلم التي تتمتع بحق ممارسة الولاية القانونية الحصرية. وعليه، لا تخضع الجرائم المُرتكبة على متن السفن للتحقيق الوافي ولا يُقاضى المسؤولون عن الأعمال الإجرامية فيها. ومن بين هذه الجرائم تأتي الجرائم المُرتكبة بدوافع جنسية. ويكون لشركات النقل البحري مصلحة جلية في تجنب الإعلان عن هذا النشاط الإجرامي الواقع على متن سفنها ومن الصعب التوصل إلى تقييم دقيق لطبيعته وحجمه، ومع ذلك، تُشير الأدلة إلى غياب السلطة القانونية، الأمر الذي يبدو أنه يسمح لمركبي الجرائم العنيفة والقائمة على دوافع جنسية بالإفلات من قبضة العدالة، وهذا يعني أيضاً عدم حصول ضحايا هذه الجرائم على أي سبيل انتصاف فعّال من العنف الذي تعرضوا له.

الاستعباد والسُّخرة في قطاع صيد الأسماك

تتوافر أدلة قوية على استخدام السُّخرة في قطاع صيد الأسماك عالمياً، حيث يتم تجنيد أفراد طواقم سفن الصيد تحت ذرائع كاذبة ثم يُجبرون على البقاء على متن السفن لفترات طويلة دون أجر ويخضعون لظروف تعسفية. وأخذت هذه المشكلة في الظهور على نطاق واسع منذ وقت ليس ببعيد، وإن كان يصعب تحديد حجمها بدقة نظراً لطبيعتها الخفية.

ويبدو أنه يتم ممارسة الاستعباد بشكل خاص على متن السفن التي تمارس الصيد غير القانوني أو الصيد من دون إبلاغ أو من دون رقابة ("الصيد غير القانوني"). فقد تظل السفن المُنخرطة في الصيد غير القانوني متواجدة في مناطق الصيد النائية لأشهر - إن لم يكن لسنوات - دون العودة إلى الموانئ؛ فيظل أفراد طاقمها محاصرين على متنها دون أي أمل في العودة إلى أوطانهم أو منازلهم أو عائلاتهم.

إن ما يقرب من 20% من صيد الأسماك عالمياً هو نتاج نشاط الصيد غير القانوني. وهي مشكلة ليست هامشية، حيث يعمل ما يصل إلى 5 أو 6 ملايين صياد في نشاط الصيد غير القانوني على مستوى العالم. وبالطبع، من المهم التأكيد على أنه ليس جميع السفن المنخرطة في أعمال الصيد غير القانوني تستعين بعمالة قسرية، ولكن نظراً للطبيعة غير النظامية لهذا القطاع تتعرض العمالة غير القسرية لظروف مُهينة وغير إنسانية دون الحصول على أجر مُناسب نظير عملهم في البحر.

ومن بين سمات هذا القطاع المثيرة للقلق على وجه التحديد هي أن العديد من الصيادين الذين يعملون تحت ظروف استعبادية "يُفقدون في البحر" في نهاية المطاف؛ حيث يختفي أثرهم بكل بساطة. فيمكن للمسؤولين عن إدارة عملية الصيد التخلص بسهولة من أي صياد يتعرض للإصابة أو المرض نتيجة عمله في ظل

ظروف استعبادية وذلك لأنه لم يعد صالحاً للعمل ويشكّل مسؤولية عليهم. ويكون اختفاء الصيادين المصابين أو المرضى بهذه الطريقة بمثابة تحذير للآخرين على متن السفينة من مصيرهم المُحتمل إذا لم يفعلوا ما هو مطلوب منهم.

وربما يكون الأمر الأكثر إثارة للقلق في يومنا هذا بشأن الاستعباد في البحر هو حقيقة أن دول العالم تغض الطرف عن مثل هذه الممارسات فضلاً عن عدم وجود جهد دولي متضافر لاستئصالها؛ فلم تقبل أي قوة بحرية عظمى أو مجموعة من القوى بتحمل المسؤولية عن مكافحة الاستعباد في البحر. وفي حين أُجبرت السفن المشاركة في تجارة الرقيق على مغادرة المحيطات في الماضي، يُسمح لسفن تجارة الرقيق في الوقت الحاضر بالإبحار في المحيطات دون خوف من اعتراضها.

انتهاك حقوق العمالة البحرية

ثمة اتفاقيتان دوليتان بارزتان تتناولان حقوق ومعايير العمل في البحر. الأولى هي اتفاقية العمل البحري لعام 2006، والتي وضعت شروط العمل للبحارة العاملين في مجال النقل البحري. والثانية هي اتفاقية منظمة العمل الدولية بشأن العمل في قطاع صيد الأسماك لعام 2007، والتي تسعى إلى توفير نفس الحماية للعاملين في مهنة الصيد. ولا تعد أي من هاتين الاتفاقيتين ضمن الوثائق المتعلقة بحقوق الإنسان. وعلى الرغم من أنهما يتضمنان حقوقاً منصوص عليها في القانون الدولي لحقوق الإنسان، إلا أنهما لا يشملان جميع حقوق الإنسان التي يحق للبحارة التمتع بها. وفي ضوء ما ذكرناه، يبدو جلياً أنه من المنطقي القول بأن الامتثال لهاتين الاتفاقيتين، إذا تم تطبيقهما وإنفاذهما بالكامل، من شأنه أن يؤدي إلى معاملة أولئك العاملين في البحر على نحو أفضل. وتم التصديق على اتفاقية العمل البحري وإنفاذها على نطاق واسع، وتحديداً من خلال عمليات التفتيش على السفن التجارية الموجودة في الموانئ في الدول التي تكون مستعدة لممارسة الولاية القانونية على موانئها. ولم تدخل اتفاقية العمل في قطاع صيد الأسماك حيز التنفيذ سوى في عام 2017 ولم يتم التصديق عليها على نطاق واسع أو إنفاذها بشكل فعال حتى الآن.

وتتوافر أدلة قوية على أنه وبالرغم من إبرام اتفاقية العمل البحري واتفاقية العمل في قطاع صيد الأسماك، فإن حقوق الإنسان للعاملين في البحر على متن السفن التجارية أو سفن الصيد لا تحظى بالاحترام أو الحماية أو الوفاء الكامل بها. فهناك أدلة قوية على العمل في ظل ظروف سيئة، وتقاضي أجور غير عادلة، وانتهاك معايير الصحة والسلامة الأساسية. وبينما تتضمن أحكام اتفاقية العمل البحري ضمانات لإنفاذها من خلال ممارسة الولاية القانونية من جانب دول الموانئ، ثمة حالات قليلة نسبياً تم فيها مراقبة أو إنفاذ الشروط المطلوبة على نحو فعّال. ففي الوقت الذي تعمل فيه منظمات ونقابات البحارة على تشجيع الامتثال للمعايير الدولية، هناك أدلة مهمة على أن دول العلم ودول الموانئ لا تفي جميعاً بمسؤولياتها في المراقبة وضمان الامتثال لمعايير حقوق الإنسان أو اتخاذ إجراءات مناسبة وفعّالة ضد أولئك الذين يسيئون استخدامها أو يعجزون عن الامتثال لها.

سلامة البحارة والعاملين في القطاع البحري

دائماً ما تتعرض سلامة البحارة والعاملين في القطاع البحري للخطر على الرغم من الجهود العظيمة التي تبذلها مجموعة من المنظمات المعنية بالسلامة والرعاية وتحركها في ذلك دوافعها الجيدة. وقد بدا جلياً للجميع عدم كفاية سبل السلامة والرعاية على مستوى العالم في ظل الظروف الصعبة المصاحبة لجائحة كوفيد-19. وكان لهذه الجائحة أثراً ملحوظاً أدى إلى وجود أزمة داخل قطاع النقل البحري على مستوى العالم حيث عانى هذا القطاع من عدم توافر المؤن الطبية الكافية، وقلة معدات الحماية الشخصية الأساسية أو عدم توافرها، ورفض سلطات الموانئ تسهيل عملية استبدال أطقم السفن، وخفض زيارات الرعاية للسفن في الموانئ، وكذلك عدم توافر الخدمات اللوجستية الأساسية والهامة والاتصالات. وحوصر البحارة على متن السفن لأشهر متتالية دون الحصول على أي دعم يتعلق بالراحة والرفاهة والرعاية أو فرصة للعودة إلى أوطانهم وعائلاتهم أو حصولهم على دعم معنوي؛ مما أدى إلى تعرضهم لأزمة صحية ونفسية كبيرة.

وتناول تقرير أصدرته منظمة "حقوق الإنسان في البحر"، ونُشر في اليوم العالمي لحقوق الإنسان في 10 ديسمبر 2021، في السنة الثانية من أزمة كوفيد-19، الانتهاكات الصارخة لحقوق البحارة في ظل الجائحة. وقدم التقرير وصفاً للقضايا المتعلقة بوقف تبديل الأطقم، ورفض اعتبار البحارة "عاملون أساسيون"، وتمديد أوقات العمل المتعاقد عليها، والضرر الذي يلحق بالحالة النفسية للبحارة وأسرههم، وانخفاض الأجور وتكرار عدم سداد المستحقات كاملة أو عدم سدادها على الإطلاق، وأثر ذلك على عائلات البحارة، والحرمان من الرعاية الطبية على اليابسة لمن يتعرض للإصابة بالمرض على متن السفن، وعدم توفر لقاحات ضد فيروس كورونا (كوفيد-19)، والتخلي عن البحارة بعد تعرض شركات النقل البحري للإفلاس.

البحارة الذين تم التخلي عنهم

كانت السمة الأخيرة لأزمة كورونا (كوفيد-19) المشار إليها أعلاه هي الزيادة الملحوظة في حالات التخلي عن البحارة وهي ممارسة شائعة في قطاع النقل البحري على نحو يُثير القلق. ومن الملاحظ أن هذا الوضع ازداد سوءاً في ظل الأزمة الناجمة عن الجائحة مؤخراً - وهي أزمة يبدو على الأرجح أنها ستصبح دائمة أو

شبه دائمة في المستقبل حيث أن الضغوط المالية يترتب عليها تقلص هامش الربح في قطاع النقل البحري على المستوى الدولي في ظل استمرار توقف السفر الدولي. وقد شكل هذا ضغطاً هائلاً على كل من البحارة أنفسهم وعلى المنظمات والاتحادات المعنية بتوفير سبل الراحة والرعاية والرفاهية والتي أنشأت خصيصاً لرعاية البحارة وتقديم الدعم لهم.

وفي يومنا هذا، يتسم قطاع النقل البحري بطابع دولي للغاية، حيث أن الشحنات المسجلة في الدول ليس لديها سوى القليل من الروابط الحقيقية سواء بالسفن نفسها أو بمالكها أو بالأطقم العاملة على متنها. فنظراً لمجموعة متنوعة من الأسباب التجارية والمالية في ظل بيئة شديدة التنافس، قد لا يتمكن مالكو السفن من تمويل عملياتهم، وقد لا تتمكن سفنهم من مواصلة العمل، وقد يتم وضعها في موانئ ومياه بعيدة عن موانئ التسجيل الخاصة بها، والأهم من ذلك، بعيداً عن منازل العاملين على متنها.

إن انهيار شركات النقل البحري وإفلاسها - وهو حدث يتكرر على نحو مزعج - وكذلك التحري عن السفن المشتبه في تورطها في نشاط إجرامي واحتجازها ينتج عنه احتجاز الأطقم العاملة على متنها، وتجميد رواتبهم، وإخضاعهم لفترات طويلة من الحبس.

عندما تُحاصر طواقم السفن التجارية في مثل هذه الظروف، فمن المعتاد أن يتم منعهم من الوصول إلى الشاطئ، ولا يكون لديهم أي وسيلة للعودة إلى ديارهم. وفي ظل غياب الدعم المقدم لها، قد تصبح الخدمات اللوجستية للسفن غير متاحة حينئذ، في ظل انقطاع إمدادات الغذاء والوقود والمياه والكهرباء وتعطيل اتصالات الهاتف والراديو والإنترنت. ومن الممكن أن يجد العاملون في البحر أنفسهم قد تم التخلي عنهم بسهولة من جانب أرباب عملهم ويمنعون من الرجوع والعودة إلى ديارهم أو البحث عن عمل آخر. ويمثل الضغط النفسي الشديد الذي يتعرض له العاملون في البحر في مثل هذه الظروف انتهاكاً خطيراً لحقوق الإنسان المكفولة لهم. وتتحمل دول العلم ودول الموانئ المسؤولية عن حماية حقوق البحارة في مثل هذه الظروف، ولكنها كثيراً ما تُخفق في الوفاء بالتزاماتها.

عدم التنوع والمساواة والشمول

هناك اعتراف واسع النطاق بالقضايا الهامة المتعلقة بالتنوع والمساواة والشمول فيما يتصل بالعمل والتوظيف في القطاعات البحرية. وتتزايد الأدلة على التمييز الجنسي والعنصري والديني وأشكال التمييز الأخرى، بما في ذلك التمييز ضد العاملين من النساء وكذلك المثليات والمثليين ومزدوجي الميل الجنسي ومغايري الهوية الجنسانية.

ومن المحزن أن هذا الأمر لا ينبغي أن يُثير الدهشة؛ ففي المجتمعات الساحلية التي تسعى جاهدة لتحقيق المساواة بين الجنسين في مكان العمل والتي تتسم بالاختلاف والانفتاح وترحب بشكل عام باختلافات بين الجنسين، لا تزال هناك أوجه قصور هامة تتطلب اهتماماً مستمراً من الحكومات. وتتعلق القطاعات البحرية بالدول إلى حد كبير، فضلاً عن كونها بيئات عمل تقليدية يهيمن عليها الذكور، ويعمل بها أفراد من جميع الخلفيات العرقية والدينية. ولسوء الحظ، فإن هذا التنوع الفعلي لا يتمخض عنه بيئة تتسم بالمساواة؛ فالعكس تماماً هو ما يبدو واضحاً. إن حالة عدم المساواة هذه هي حقيقة واضحة تتجلى فيما أظهرته الأدلة من أن ممارسات التوظيف في البحر تجعل شركات النقل البحري تقوم بتعيين أرخص العمالة التي يمكن العثور عليها. وفي ظل تواجد سوق دولي حقيقي شديد التنافسية، تعتبر تكاليف العمالة من النفقات العامة الكبيرة. لذا، يفضل تعيين العمالة الرخيصة لأسباب مالية بحتة. ولغرض تسهيل العمل عليها، يتم حالياً تسجيل الغالبية العظمى من سفن النقل البحري الدولية في "سجلات مفتوحة" غير خاضعة للسلطات البحرية التقليدية.

وتقر منظمات المجتمع المدني ونقابات البحارة ومنظمات الرعاية الاجتماعية، فضلاً عن المنظمة البحرية الدولية (وهي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة) تركز على قطاع النقل البحري العالمي، بهذه التحديات وتعمل جميعها على مكافحة التمييز والتخفيف من حدة أسوأ الآثار الناجمة عنه. ورغم ذلك، تشير الأدلة إلى أن الانتهاكات الجسيمة لحقوق الإنسان المرتبطة بالتمييز وعدم المساواة تظل سمة مقلقة للغاية في البيئة البحرية، ولا توجد حالياً أي جهود دولية متضافرة لخلق بيئة في البحر تتسم بالتنوع والمساواة والشمول.

تشغيل الأطفال

تشير التقديرات إلى أن عدد الأطفال المستضعفين العاملين في البحر يبلغ حوالي 20,000 طفل. ويُعرّف الطفل على أنه أي شخص يقل عمره عن 18 عاماً. وفي حين أن بعض الأطفال قد يكونون على مشارف البلوغ، فإن عدم مراعاة حقوقهم والحماية غير الكافية لها وعدم إعمالها لا تزال أسباباً مثيرة للقلق البالغ. بالإضافة إلى ذلك، رغم أن بعض الأطفال على مشارف البلوغ، فإنه يوجد أيضاً عدد كبير منهم أصغر سناً بكثير يعملون في البحر. ومن المعلوم أن عدداً من هؤلاء الأطفال يعيشون في برائن الاستعباد، بل وحتى أنه من لا يقع منهم تحت وطأة الاستعباد لا يزال يتعرض لظروف عمل شاقة للغاية، بما في ذلك المواقف التي ترقى إلى مرتبة السخرة. ويعمل الأغلبية من هؤلاء الأطفال العاملين في البحر في قطاع الصيد، الذي يُعد بحد ذاته من أكثر المهن خطورة على مستوى العالم، ففي كثير من الأحيان يتعرض الصيادون للإصابة أو الموت أو الإعاقة الخطيرة أثناء مزاولتهم لعمليات الصيد الروتينية. وفي الأحوال الجوية السيئة، قد تضل السفن طريقها

بسهولة في البحر، لا سيما إذا أسفرت الصعوبات المالية عن عدم صيانة السفينة وتجهيزها بالكامل. كما يُصاب الأطفال بسهولة بصدمات نفسية نتيجة لسوء المعاملة، وقد تظل آثار هذه الصدمات معهم طوال حياتهم. فلا تقتصر الانتهاكات الجسيمة لحقوق الإنسان على الاعتداء الجسدي والمخاطر التي تُهدد حياته وجسده فحسب، بل إنها تشمل أيضاً حرمان الإنسان من الحقوق التي تُحسن من حياته، ومنها على سبيل المثال حقه في التعليم.

الهجرة المختلطة غير الشرعية والاتجار بالبشر

ثمة نشاط بحري واحد يخلق قدراً كبيراً من الدعاية والجدل على المستوى الدولي، ألا وهو الهجرة المختلطة غير الشرعية عن طريق البحر. ولأغراض إعلان جنيف بشأن حقوق الإنسان في البحر، يضم مصطلح "الهجرة المختلطة غير الشرعية" مجموعة من الأنشطة المختلفة، منها هجرة الأشخاص الذين يسعون إلى تحسين مستوى حياتهم وحياتهم لأسباب اقتصادية، واللاجئين الفارين من الأوضاع شديدة الخطورة في بلدانهم والساعين للحصول على الحماية من خلال اللجوء، والأشخاص الذين تتاجر بهم العصابات والشبكات ذات الدوافع الإجرامية لغرض السخرة، بما في ذلك الأعمال ذات الطابع الجنسي.

ورغم أن غالبية هؤلاء الأشخاص لا يرتكبون بذاتهم أي فعل غير قانوني، فإنه من الشائع الإشارة إليهم على أنهم مهاجرين غير شرعيين، حيث إنه من الممكن جداً أن يكون للجماعات القائمة على تسهيل هجرتهم عن طريق البحر دوافع إجرامية، إما عن طريق الاتجار بالأشخاص المستضعفين لغرض السخرة أو "بيع" الوسائل التي يحقق المهاجرون الشرعيون من خلالها أهدافهم بصور أخرى. وقد أصبح توفير القوارب غير الآمنة لنقل الأشخاص عبر مساحات شاسعة من المحيط قد يسودها الخطر "عملاً تجارياً" مربحاً للعصابات الإجرامية، والخيار الوحيد أمام الأشخاص الذين يبحثون عن ملاذ من الاضطهاد في حال عدم وجود بدائل له. وفي السنوات الأخيرة، بات هذا الأمر مسألة لها أهمية كبرى في وسط وشرق البحر الأبيض المتوسط وفي القنال الإنجليزي/ بحر المانش الواقع بين القارة الأوروبية والمملكة المتحدة.

بيد أن تدفقات الهجرة المختلطة عبر البحار والمحيطات ليست ظاهرة جديدة ومن غير المحتمل أن تكون مشكلة قصيرة الأجل، فلطالما كانت الهجرة سمة من سمات الوجود البشري، ويُعد النزوح القسري أكبر تحدٍ على المستويين الإنساني والتنموي في الوقت الحالي. فمع زيادة تعداد سكان العالم، يزداد حجم الهجرة المطلق أيضاً. ومن المرجح أن تكون الهجرة المختلطة غير الشرعية عن طريق البحر من المشكلات الدائمة لعالمنا الحاضر. وتعتبر طريقة التعامل معها مسألة موضع جدل شديد، في ظل عدم وجود حلول بسيطة لها. وقد تضمنت التجارب الأخيرة الرامية إلى حلها محاولات منع الهجرة من خلال اعتراض سفن المهاجرين، بما في ذلك محاولات إجبارهم على العودة إلى نقاط مغادرتهم (صد المهاجرين). ومن قضايا حقوق الإنسان المثارة بسبب ارتفاع مستوى الهجرة المختلطة غير الشرعية في البحر القضايا المتعلقة بأنشطة التهريب والاتجار على يد مجرمين يستغلون المستضعفين والسلامة الجسدية للموجودين في البحر. وعلى جميع البحارة الالتزام بموجب قانون البحار بتقديم المساعدة للأشخاص المعرضين للخطر في البحار والمحيطات، بغض النظر عن وضع هجرتهم، ويشمل ذلك مسؤولي الدولة المكلفين بالتعامل مع أمور الهجرة المختلطة غير الشرعية.

تعليقات ختامية

تُظهر الأدلة التي تم جمعها حتى الآن بشأن توفير حقوق الإنسان في البحر وحمايتها وإعمالها بشكل قاطع أن البحار والمحيطات بعيدة كل البعد عن كونها بيئة توفر السلام والأمان لملايين الأشخاص ممن لهم حق مشروع في التواجد في البحر وممن يُرغمون على التواجد فيه. ومما يثير القلق الشديد أن المجتمع الدولي لا يبدي سوى قدراً ضئيلاً من الجهود للتصدي للمؤسسات الإجرامية التي لا تحترم حقوق الإنسان المقررة للأشخاص التي تقابلهم في البحار والمحيطات. وحتى الآن، لم تحاول حتى القوى البحرية الكبرى تنسيق جهودها على المستوى العالمي لمواجهة التهديدات التي تتعرض لها حقوق الإنسان في البحر.

ومع ذلك، فهذه ليست مسؤولية القوى الكبرى وحدها، فيمكن لجميع الدول تقديم الكثير من المساهمات في هذا الشأن، على النحو المنصوص عليه في المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق ج. وقد كان القصد من وضع هذه المبادئ التوجيهية هو الاستجابة مباشرة لتراكم الأدلة المشار إليها في هذا الملحق. وسيتم مراجعة هذا الملحق وتحديثه عند الضرورة مع استمرار ظهور أدلة جديدة على أوجه القصور والانتهاكات في مجال حقوق الإنسان.

الملحق ب: حقوق الإنسان واجبة التطبيق في البحر

القانون الدولي لحقوق الإنسان هو مجموعة من الأحكام القانونية الخاضعة للتطوير المتواصل وتتألف من مجموعة وثائق معمول بها على المستوى الدولي أو شبه الدولي وأخرى تركز على مناطق بعينها. ولأغراض إعداد "إعلان جنيف بشأن حقوق الإنسان في البحر"، الذي تمت صياغته بهدف تطبيقه على المستوى العالمي، فقد استخلصنا الحقوق والالتزامات الأساسية المشار إليها بشكل عام من الوثائق الدولية التالية:

- الإعلان العالمي لحقوق الإنسان (قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 217، المعتمد في 10 ديسمبر / كانون الأول 1948)
- العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية (تم اعتماده في 16 ديسمبر / كانون الأول 1966، ودخل حيز التنفيذ في 23 مارس / آذار 1976)، مجموعة معاهدات الأمم المتحدة، المجلد 999
- العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية (تم اعتماده في 16 ديسمبر / كانون الأول 1966، ودخل حيز التنفيذ في 3 يناير / آذار 1976)، مجموعة معاهدات الأمم المتحدة، المجلد 993
- اتفاقية حقوق الطفل (تم اعتمادها في 20 نوفمبر / تشرين الثاني 1989، ودخلت حيز التنفيذ في 2 سبتمبر / أيلول 1990)، مجموعة معاهدات الأمم المتحدة، المجلد 1577
- الاتفاقية الخاصة بوضع اللاجئين (اتفاقية اللاجئين) (تم اعتمادها في 28 يوليو / تموز 1951، ودخلت حيز التنفيذ في 22 أبريل / نيسان 1954)، مجموعة معاهدات الأمم المتحدة، المجلد 189

أمثلة على حقوق الإنسان الفردية المعمول بها في البحر

قائمة الحقوق التالية المستمدة من قائمة الوثائق الواردة أعلاه هي الحقوق المهم تطبيقها في البحر، ولا تعد هذه القائمة شاملة. فقد أبقينا المصادر المدرجة عند الحد الأدنى لأغراض هذا الملحق:

- الحق في الحياة (المادة 3 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة 6 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية)
- الحق في عدم التعرض للتعذيب (المادة 5 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة 7 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية والمادة 6 من اتفاقية حقوق الطفل)
- الحق في عدم الإعادة القسرية (المادة 33 من اتفاقية اللاجئين)
- الحق في عدم الاستعباد (المادة 4 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة 8 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية)
- الحق في الحصول على سبيل انتصاف فعال (المادة 8 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة 2 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية)
- الحق في الحرية (المادة 3 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة 9 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية)
- الحق في عدم التعرض للاعتقال والاحتجاز تعسفاً (المادة 9 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة 9 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية)
- الحق في الخصوصية (المادة 12 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة 17 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية والمادة 16 من اتفاقية حقوق الطفل)
- الحق في حرية التعبير (المادة 19 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة 19 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية والمادة 13 من اتفاقية حقوق الطفل)
- الحق في حرية الدين (المادة 18 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة 18 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية والمادة 14 من اتفاقية حقوق الطفل)

- الحق في التماس اللجوء (المادة 14 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان)
- الحق في حرية تكوين والاشتراك في الجمعيات (المادة 20 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة 22 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية والمادة 15 من اتفاقية حقوق الطفل)
- الحق في تكوين النقابات والانضمام إليها (المادة 23 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة 22 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية والمادة 8 من العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية)
- الحق في الحياة الأسرية (المادة 16 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة 23 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية والمادة 10 من العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية)
- حقوق الطفل (المادة 24 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية واتفاقية حقوق الطفل)
- الحق في الحصول على أجر عادل ومتساوي (المادة 23 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة 7 من العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية)
- الحق في التمتع بظروف عمل آمنة وصحية (المادة 23 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة 7 من العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والمادة 32 من اتفاقية حقوق الطفل)
- الحق في الراحة وفي وقت الفراغ والإجازات مدفوعة الأجر (المادة 24 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة 7 من العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والمادة 31 من اتفاقية حقوق الطفل)
- الحق في الضمان الاجتماعي (المادة 22 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة 9 من العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والمادة 26 من اتفاقية حقوق الطفل)
- الحق في التعليم (المادة 26 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والمادة 13 من العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والمادة 28 من اتفاقية حقوق الطفل)
- الحق في التملك (المادة 17 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان)

الاتفاقيات الإقليمية بشأن حقوق الإنسان

في حين أن قائمة حقوق الإنسان المذكورة أعلاه مُستمدة من الوثائق الدولية لحقوق الإنسان المدرجة بالفعل، فإن الاتفاقيات الإقليمية التالية ستمثل أهمية في المناطق الصادرة من أجلها وفيما يتعلق بمختلف الدول الأطراف فيها. ومن المحتمل أن تكون هذه الاتفاقيات ذات أهمية تتجاوز حدود "مناطقها"، كدول العلم؛ وسيكون على الأطراف الموقعة على هذه الاتفاقيات الإقليمية التزامات تتعلق بحقوق الإنسان على متن السفن المسجلة لديها أينما كان موقع تلك السفن في العالم. ونستعرض فيما يلي هذه الوثائق الإقليمية:

- الاتفاقية الأوروبية لحماية حقوق الإنسان والحريات الأساسية
- الاتفاقية الأمريكية لحقوق الإنسان (ميثاق سان خوسيه)
- البروتوكول الإضافي للاتفاقية الأمريكية لحقوق الإنسان في مجال الحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية (بروتوكول سان سلفادور)
- الميثاق الأفريقي لحقوق الإنسان والشعوب (ميثاق بانجول)
- الميثاق العربي لحقوق الإنسان
- إعلان رابطة أمم جنوب شرق آسيا لحقوق الإنسان (إعلان الآسيان)

الملحق ج: مبادئ توجيهية لتعزيز الامتثال لحقوق الإنسان في البحر

١ - مقدمة

الهدف

أعدت هذه المبادئ التوجيهية في المقام الأول حتى تقوم الدول بالاستعانة بها كوسيلة لضمان الامتثال لحقوق الإنسان في البحر. فهي توجه الدول بشأن السلوك الذي ينبغي عليها انتهاجه وفقاً لقواعد القانون الدولي الحالية أو السلوك الموصى به حسب الممارسات الجيدة. وتهدف هذه المبادئ التوجيهية إلى تعزيز ثقافة الامتثال لحقوق الإنسان في البحر.

الوضع القانوني

هذه المبادئ التوجيهية ليست ملزمة قانوناً في حد ذاتها، لكنها تجسد أحكام القانون الدولي الحالي.

الجهات المُخاطبة

إن الجهات الرئيسية المُخاطبة بهذه المبادئ التوجيهية هي الدول، بما في ذلك دول الموانئ والدول الساحلية ودول العلم. كما أن هذه المبادئ التوجيهية موجهة إلى جهاتٍ أخرى، ومن ضمنها على سبيل المثال لا الحصر المنظمات الدولية والكيانات التجارية والمنظمات غير الحكومية ومنظمات المجتمع المدني والأفراد المشاركين في ضمان الامتثال لحقوق الإنسان في البحر.

الهيكل

تنقسم هذه المبادئ التوجيهية إلى أقسام تقدم توجيهات للدول والكيانات الأخرى من أجل تطبيقها داخل المناطق البحرية التالية:

- المياه الداخلية؛
 - المياه الإقليمية؛
 - المناطق الاقتصادية الخالصة؛
 - أعالي البحار.
- على الرغم من عدم تناولها تحديداً في هذا الملحق، فقد يكون للدول حقوق وعليها التزامات ناشئة داخل مناطق بحرية أخرى، ومن ضمنها على سبيل المثال لا الحصر:
- المناطق المتاخمة؛
 - المياه الأريخبيلية؛
 - المياه الإقليمية داخل المضائق الدولية (التي تنطبق عليها حقوق المرور العابر)؛
 - الجروف القارية؛
 - قاع البحر خارج حدود الولاية الوطنية ("المنطقة").
 - علاوة على ذلك، يجب على الدول أن تولي اهتماماً خاصاً للسفن عديمة الجنسية، ويجب على دول الموانئ والدول الساحلية أن تُراعي الالتزامات التي قد تتحملها تجاه الأشخاص المتواجدين على متن هذه السفن، ولا سيما فيما يتعلق بأي التزامات تتعلق بحقوق الإنسان.

الأسلوب

قصداً عدم صياغة هذه المبادئ التوجيهية بلغة قانونية تقنية قدر الإمكان، بحيث يمكن لأي شخص قراءتها وفهمها.

تاريخ تطبيق المبادئ التوجيهية

تجسد هذه المبادئ التوجيهية أحكام القانون وتقييم الممارسات الجيدة فيما يتعلق بحقوق الإنسان في البحر اعتباراً من شهر يناير / كانون الثاني عام ٢٠٢٢.

٢- الالتزامات القانونية الرئيسية

من أجل تعزيز وحماية حقوق الإنسان في البحر ووفاءً لالتزاماتها القانونية حيثما ينطبق، على جميع الدول ضمان ما يلي:

- سن ما يلزم أو خلافاً لذلك ما يكون ملائماً من تشريعات محلية؛
- أن يكون للمحاكم المحلية الاختصاص اللازم للإقرار بانتهاكات حقوق الإنسان للأفراد على متن السفن في نطاق ولايتها والتصدي لها، وتكون التشريعات المحلية كافية لتمكين المحاكم المحلية من معاقبة أي فرد أو جهة مسؤولة عن أي انتهاك لحقوق الإنسان؛
- اتخاذ إجراءات المراقبة والإنفاذ الإدارية على نحو دائم.

وعلى الدولة صاحبة الولاية القانونية ضمان أنه من الممكن فرض العقوبات المناسبة لانتهاكات حقوق الإنسان في البحر وأنه سيتم فرضها لتوفير الردع الفعال ولحرمان من يقوم بانتهاك حقوق الإنسان في البحر من أي منافع اكتسبها من أنشطته غير القانونية.

ويجب على الدول احترام حقوق الإنسان في جميع الأوقات وحمايتها وإعمالها، ولا سيما أثناء عمليات المراقبة والإنفاذ الروتينية والإجراءات القضائية اللاحقة. كما يجب على الدول حماية حقوق الإنسان على السفن حتى عندما لا يتعلق الغرض من عمليات المراقبة أو الإنفاذ بحماية حقوق الإنسان على وجه التحديد.

ويجب على الدول التي يكون لها الولاية القانونية أن تخطر الدول الأخرى ذات الصلة (مثل أن تنبه إحدى الدول الساحلية إحدى دول العلم) بأنه قد تم اتخاذ أحد إجراءات الإنفاذ، وأن تخطرها مجدداً حيثما يكون من المحتمل أن يؤدي هذا الإجراء إلى إجراءات قضائية.

٣- المبادئ التوجيهية لدول العلم

يتم تسجيل السفينة عادة في سجل السفن الذي تحتفظ به إدارة البلد الذي ترفع السفينة علمه (دولة العلم)، بما يُمكن السفينة من أن تملك الطابع الوطني ودولة العلم من أن يكون لها الولاية القانونية. بالإضافة إلى ذلك، سيكتسب الأشخاص على متن السفينة الحقوق المنصوص عليها في قانون دولة العلم.

تشمل الولاية القانونية لدول العلم جميع السفن التي ترفع علمها في جميع الأوقات، بغض النظر عن الموقع أو الأنشطة التي تُشارك فيها هذه السفن، حتى لو كانت تلك السفن خاضعة لولاية دول أخرى كذلك.

وتلتزم دول العلم بممارسة الولاية على السفن التي ترفع علمها، بما في ذلك ضمان الامتثال لحقوق الإنسان.

ويجب على دول العلم أن تسعى إلى التعاون مع الدول الأخرى حسب الاقتضاء للوفاء بهذه الالتزامات، على سبيل المثال عن طريق مطالبة إحدى الدول الساحلية أو دول الموانئ باحتجاز سفينة بسبب انتهاكها قوانين أو لوائح دولة العلم.

داخل المياه الداخلية وحدود الموانئ

دون الإخلال بالتزامات دول العلم بممارسة الولاية القانونية على جميع السفن التي ترفع علمها، يجب على دول العلم احترام السيادة والقوانين المحلية ذات الصلة للدول الأخرى عندما تكون سفينتها داخل المياه الداخلية لتلك الدولة الأخرى. غير أنه يجب على دولة العلم ألا تتنازل عن مسؤوليتها في التصدي لأي انتهاك لحقوق الإنسان على متن هذه السفينة حسب الاقتضاء.

وتُعد من الممارسات الجيدة أن تسعى دول العلم إلى ضمان تعاون ربانة جميع السفن التي ترفع علمها مع سلطات الدولة الساحلية أو دولة الميناء لضمان الامتثال لحقوق الإنسان على متن سفنها أثناء تواجدها في المياه الداخلية وحدود الموانئ للدول الأخرى.

وبالمقابل، سيكون الربانة في أفضل وضع للإبلاغ عن أي انتهاكات إلى دول العلم التي يجب أن تمارس الولاية حسب الاقتضاء بموجب قانون دولة العلم، في حال عدم وجود تدخل ناجح من مالكي السفن، وتتخذ الخطوات، على النحو الوارد أعلاه، للسعي إلى إنفاذ حقوق الأشخاص على متن السفن، وضمان فرض عقوبات على الجناة حسب الاقتضاء.

داخل المياه الإقليمية

قد تؤدي انتهاكات حقوق الإنسان على متن السفينة إلى تحويل المرور عبر المياه الإقليمية إلى مرور "غير بري" ويبرر تدخل الدول الساحلية. ويجب على دول العلم التعاون بشكل كامل مع الدول الساحلية لضمان الامتثال لحقوق الإنسان على متن السفن عند المرور عبر المياه الإقليمية.

داخل المناطق الاقتصادية الخالصة

تلتزم دول العلم بقبول أنه يجب على السفن التي ترفع علمها وتضطلع بأنشطة تقع في نطاق الحقوق السيادية أو الولاية القانونية للدولة الساحلية أن تخضع لشروط الترخيص المتعلقة بالامتثال لحقوق الإنسان التي تفرضها الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة. ويشمل هذا الخضوع لعمليات تفتيش الدول الساحلية بغرض مراقبة الامتثال لحقوق الإنسان. ويجب على دول العلم أن تتعاون بشكل كامل مع الدول الساحلية من أجل ضمان الامتثال لحقوق الإنسان على متن السفن أثناء تواجدها في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

في أعالي البحار

تلتزم دول العلم بضمان الامتثال لقانون حقوق الإنسان على متن جميع السفن التي ترفع أعلامها في أعالي البحار. ولأغراض القيام بذلك، قد يكون من اللازم لدولة العلم أن تسعى للتعاون مع الدول الأخرى.

٤-المبادئ التوجيهية لدول الموانئ

تخضع السفن التي تزور الموانئ تلقائياً لولاية الدولة التي يقع فيها الميناء. وتسري التزامات حقوق الإنسان لدول الموانئ، على النحو المنصوص عليه في القانون المحلي والقانون الدولي المعمول به، بالكامل ضمن حدود موانئها. وتتداخل ولاية دول الموانئ والتزاماتها في مجال حقوق الإنسان جزئياً مع تلك الولاية الخاصة بدولة العلم لأي سفينة أجنبية موجودة داخل حدود الموانئ.

وتُعد من الممارسات الجيدة لدول الموانئ أن تراقب امتثال دول العلم لحقوق الإنسان على متن سفنها أثناء تواجدها تلك السفن في الميناء، وأن تتخذ الخطوات اللازمة لضمان وجود سبيل انتصاف فعّال لأولئك الأفراد الذين قد يتعرضون لانتهاك حقوقهم.

إذا تنامي إلى علم دولة الميناء وقوع انتهاك لحقوق الإنسان، أو أن ثمة انتهاك يجري ارتكابه، على متن سفينة أجنبية تزور مينائها أو في مياهها، فيجب عليها ممارسة الولاية القانونية واتخاذ خطوات لتحقيق في أي انتهاك من هذا القبيل والحيولة دون استمراره أو تكراره. ومن الممكن أن تشمل هذه الخطوات احتجاز السفينة حتى يتخذ ملاكها ومشغلها الخطوات اللازمة على نحو فوري لضمان وجود سبيل انتصاف فعّال لأولئك الأفراد الذين تعرضت حقوقهم للانتهاك. كما يجب أن تشمل الخطوات كذلك تطبيق العقوبات، بما في ذلك احتجاز أولئك الذين ثبتت إدانتهم بارتكاب انتهاكات جسيمة لحقوق الإنسان على متن السفينة على النحو المنصوص عليه في القانون الجنائي المحلي ذي الصلة. وتُسجَع دول العلم والدولة التي يكون البحارة من مواطنيها على دعم سبل الانتصاف والعقوبات الملائمة التي تفرضها دول الموانئ.

٥- المباد

داخل المياه الداخلية

تكون المياه الداخلية وأي سفينة موجودة فيها في نطاق الولاية القانونية للدولة الساحلية، وستكون الولاية القانونية للدولة الساحلية قائمة إلى جانب الولاية القانونية لدولة العلم على أي سفينة أجنبية موجودة داخل مياهها الداخلية.

تسري التزامات حقوق الإنسان الخاصة بالدولة الساحلية على نحو كامل داخل مياهها الداخلية كما هي معمول بها على الأرض. وتُعد من الممارسات الجيدة للدول الساحلية أن تراقب امتثال دول العلم لحقوق الإنسان على متن سفنها أثناء تواجد تلك السفن داخل المياه الداخلية. وإذا تنامي إلى علم الدولة الساحلية وقوع انتهاك لحقوق الإنسان، أو أن ثمة انتهاك يجري ارتكابه، على متن سفينة موجودة في المياه الداخلية، فيجب عليها اتخاذ ما يلزم لحماية مصالحها والامتثال للالتزامات في مجال حقوق الإنسان، بما في ذلك اتخاذ الخطوات اللازمة لضمان وجود سبيل انتصاف فعّال لأولئك الذين تعرضوا لانتهاكات حقوق الإنسان.

داخل المياه الإقليمية

لجميع الدول الحق في المرور البريء عبر المياه الإقليمية. ويكون للدول الساحلية ولاية على السفن الأجنبية التي تمر عبر مياهها الإقليمية، ولا سيما إذا كانت تلك السفن تضطلع بأنشطة تضر بسلم الدولة الساحلية و/أو حسن نظامها و/أو أمنها. وقد تؤدي انتهاكات حقوق الإنسان على متن سفينة موجودة في المياه الإقليمية إلى الإضرار بحسن نظام الدولة الساحلية وقد تحول المرور إلى مرور غير بريء.

وتُشجّع الدول على معاملة انتهاكات حقوق الإنسان المعلومة أو المشتبه بها بشكل معقول على أنها لا تتفق مع حق المرور البريء، وعلى ممارسة الولاية القانونية على هذه السفينة (عن طريق إيقافها و/أو الصعود على متنها و/أو تفتيشها و/أو احتجازها) من أجل حماية حقوق الإنسان والسعي إلى فرض عقوبات على أولئك المسؤولين عن الانتهاكات.

وعلى الدولة الساحلية ضمان أن تشريعاتها المحلية، التي تحمي حقوق الإنسان، تمنح أوجه الحماية تلك إلى مياهها الإقليمية، وتوفر إجراءات إنفاذ فعّالة لانتهاكات وتُعطي محاكمها المحلية السلطة اللازمة للتعامل مع انتهاكات حقوق الإنسان الحاصلة على متن السفن داخل مياهها الإقليمية.

وإذا مارست أي سفينة حربية أو غيرها من السفن التي تملكها أو تديرها أو تستعدها الحكومة في خدمة غير تجارية مروراً بريئاً عبر المياه الإقليمية لدولة ساحلية ويشتهب في أنها أخلت بحق مرورها "البريء" نتيجة لوقوع انتهاك (انتهاكات) لحقوق الإنسان على متنها، فللدولة الساحلية الحق في مطالبة هذه السفينة على الفور بمغادرة مياهها الإقليمية.

داخل المناطق الاقتصادية الخالصة

تتمتع الدول الساحلية داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة بولاية حصرية ويجب أن تمثل للالتزامات في مجال حقوق الإنسان فيما يتعلق بالجزر الاصطناعية والمنشآت والهياكل وفي حدود مناطق الأمان المتعلقة بها الممتدة على نطاق ٥٠٠ متر.

ويجب على الدولة الساحلية أن توسع نطاق تشريعاتها وإجراءاتها الإدارية للمراقبة واختصاص محاكمها لتشمل انتهاكات حقوق الإنسان التي تحدث على متن أي سفن تعمل في استكشاف أو استغلال الموارد الاقتصادية داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة وعلى الجزر الاصطناعية والمنشآت والهياكل، وعلى متن أي سفينة تعمل في مجال البحث العلمي البحري.

وللدولة الساحلية الحق في إصدار تراخيص لجميع الأنشطة المتعلقة بالاستغلال الاقتصادي للمنطقة، بما في ذلك صيد الأسماك واستكشاف الموارد المعدنية واستغلالها وأنشطة البحث العلمي البحري. وتُعد من الممارسات الناشئة أن يتم إصدار مثل هذه التراخيص بشرط أن التزام المرخص لهم بحقوق الإنسان، وذلك فيما يتعلق بجميع أنواع السفن المستخدمة لممارسة النشاط المرخص به. ويجب على الدولة الساحلية إجراء عمليات تفتيش روتينية لأي سفن تعمل بموجب نظام ترخيص داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة، وذلك لأغراض تشمل ضمان الامتثال لحقوق الإنسان.

وبينما تحتفظ دول العلم بالولاية على السفن التي تعمل في النشاط الاقتصادي داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة، تخضع هذه السفن كذلك لولاية الدولة الساحلية التي تلتزم بالامتثال لحقوق الإنسان فيما يتعلق بأولئك الموجودين على متنها.

٦- المبادئ التوجيهية للدول الأخرى

في حالات مختلفة، قد تكون هناك دول لا تتصرف إما كدول موانئ، أو دول ساحلية، أو دول علم، والتي قد يكون لها بالرغم من ذلك الولاية القانونية للتدخل لحماية حقوق الإنسان.

وتتطلع أي دولة يتواجد مواطنوها في البحر بالتزامات حقوق الإنسان تجاههم، بغض النظر عن مكانهم والوضع الذي يجدون أنفسهم فيه.

وتلتزم أي دول تنشر سفناً لعمليات الإنفاذ في البحر (بما في ذلك أي عمليات اعتراض أو صعود على متن السفن) بحقوق الإنسان فيما يتعلق بأي أشخاص مشاركين في هذه العمليات.

٧- السفن عديمة الجنسية وحقوق الإنسان

لا تحمل جميع السفن جنسية في جميع الأوقات. وفي مثل هذه الحالة، قد يكون من الصعب تحديد الدول التي تتطلع بالتزامات في مجال حقوق الإنسان فيما يتعلق بالأشخاص الموجودين على متن السفينة، ولا سيما إذا كان بعض هؤلاء الأشخاص فيما يبدو هم أنفسهم عديمي الجنسية أو إما غير راغبين أو غير قادرين على الإعلان عن جنسيتهم. ومن الممكن أن يكون لهذا تأثير كبير على احتمالية حماية حقوق الإنسان لمن هم على متن السفينة.

وتلتزم أي دولة تتعامل مع سفن عديمة الجنسية، ولا سيما في عمليات إنفاذ القانون، بالامتثال للالتزامات حقوق الإنسان فيما يتعلق بأي أشخاص على متنها.

وقد تصبح السفينة عديمة الجنسية إذا تم محوها من سجل رسمي دون نقلها إلى سجل آخر في نفس الوقت. وبينما يحق لدولة العلم محو أي سفينة من سجلاتها، إلا أنها بقيامها بذلك تخاطر بتقويض حماية حقوق الإنسان للأشخاص الموجودين على متنها. ولهذا السبب، تُعد من الممارسات الجيدة ألا تمحو إدارة دولة العلم أي سفينة من سجلها (بغض النظر عن مبرر القيام بذلك) حتى يحين الوقت الذي يتم فيه إدراج السفينة في سجل دولة علم آخر أو تدخل تلك السفينة ضمن ولاية إحدى دول الموانئ بأي طريقة أخرى بحيث يتم الحفاظ على حقوق الأشخاص الموجودين على متنها.

إعلان جنيف بشأن حقوق الإنسان في البحر



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

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

© يناير 2022 منظمة حقوق الإنسان في البحر جميع الحقوق محفوظة.