

Женевская Декларация о Правах Человека на Море



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

Предисловие

«Права человека универсальны; они применяются на море в такой же степени, как и на суше».

Растущая направленность вокруг существенных улучшений в обеспечении защиты основополагающих прав человека для всех людей, которые живут, работают и пересекают водные объекты во всем мире, привела к необходимости конкретной переориентации существующих сводов норм международного права в единый документ для определения основополагающих принципов, лежащих в основе концепции прав человека на море.

Развивающийся глобальный подход к совершенствованию способов и средств, с помощью которых сообщаются, расследуются и эффективно устраняются нарушения на море, подразумевает, что для достижения успеха всем заинтересованным сторонам требуется общий язык и базовое юридическое понимание. Таким образом, цель этой публикации состоит в том, чтобы предоставить повышенную ясность и основной справочный материал, на который можно положиться в плане достоверности его содержания.

Эта текущая разработка проводится на фоне недостаточно изученного экологического контекста, который значительно отличается на море от условий на суше. Это усугубляется распространенным мнением о «морской слепоте», отражающим часто цитируемое заблуждение о том, что происходящее в море находится вне поля зрения и, следовательно, вне контроля. В свою очередь, это способствует созданию условий безнаказанности, используемых правонарушителями в рамках слабых систем правоприменения, основанных на отсутствии общественной прозрачности и подотчетности.

Эта публикация будет ежегодно пересматриваться организацией по защите прав человека на море Human Rights at Sea (HRAS). Четыре фундаментальных принципа останутся устойчивыми и неизменными, в то время как вспомогательные Приложения могут быть подвергнуты специальному пересмотру заинтересованными сторонами, если это необходимо.

В противном случае публикацию следует использовать в качестве руководства портовыми, прибрежными властями и властями государства флага, а также всеми другими заинтересованными сторонами, заинтересованными в укреплении и расширении защиты прав человека в поддержку единой концепции прекращения нарушений прав человека на море.

Организация по защите прав человека на море Human Rights at Sea (HRAS) хотела бы выразить особую благодарность Профессору Стивену Хэйну (Prof. Steven Haines), Профессору Международного Публичного Права Гринвичского Университета, за экспертные исследования и помощь в подготовке проектов, а также Профессору Анне Петриг (Prof. Anna Petrig), Профессору Международного Права и Публичного Права Базельского Университета, Швейцария, Профессору Ирини Папаниколопулу (Prof. Irini Pananicolopulu), Доценту Международного Права Университета Милано-Бикокка, Италия, Доктору Софии Галани (Dr. Sofia Galani), Доценту Международного Публичного Права Университета

Пантеион, Афины, Греция, Доктору Элизабет Мавропулу (Dr. Elizabeth Mavropoulou), Руководителю Отдела Исследований, Отдела Прав человека на море и Приглашенному Лектору Вестминстерского Университета, а также Мисс Анастасию Папапетру (Miss Anastasia Papapetrou) (Магистр Права) за ее административную поддержку. Независимую правовую экспертизу провели партнеры и юристы международных юридических фирм Holman Fenwick Wilan LLP, DLA Piper LLP, Norton Rose Fulbright LLP and Reed Smith LLP, координируемые Мисс Вуарри Блаунт (Ms Voirrey Blount). Первоначальная идея была придумана основателем и Генеральным исполнительным директором неправительственной организации Дэвидом Хаммондом, Эсквайр (David Hammond Esq).

Женевская Декларация о Правах Человека на Море

Общая характеристика

Моря и океаны покрывают более 70% земной поверхности. С каждым годом активность на море, как законная, так и незаконная, растет. Это приводит к увеличению количества людей в море, которое в настоящее время оценивается более чем в 30 миллионов мужчин, женщин и детей.

подавляющее большинство этих людей являются рыбаками, всего около 40 миллионов человек, из которых, по оценкам, более 25 миллионов физически находятся в море в данный момент. Из общего числа примерно 20 000 детей работают в море и в прибрежном рыболовстве. Другие работают в судоходстве, морской добыче нефти и газа, и в индустрии туризма. Есть еще много категорий, таких как пассажиры, отдыхающие, ученые и государственные служащие на кораблях военно-морского флота и береговой охраны. Кроме того, растет число людей, использующих моря и океаны в качестве средства миграции. В довершение ко всему, есть люди, причастные к незаконной деятельности.

Имеются значительные и растущие доказательства широко распространенных, преднамеренных и зачастую систематических нарушений прав человека на море. Примерами являются рыбаки, в том числе маленькие дети, содержащиеся в рабстве на рыболовных угодьях за тысячи миль от их семей и родного дома; моряки, брошенные без оплаты или компенсации; жертвы сексуального насилия на борту пассажирских и круизных лайнеров часто остаются без правовой защиты или эффективных средств правовой защиты; мигранты и беженцы, в том числе дети, незаконно ввезенные или проданные преступниками в опасных для жизни условиях; и лица, подозреваемые в правонарушениях, подвергаются чрезмерному применению силы и произвольному задержанию без юридического надзора.

Люди исчезают, умирают, на них нападают и над ними издеваются на море. Если бы такие нарушения прав человека имели место на берегу, они были бы широко освещены и рассмотрены. Однако они происходят на море, вне поля зрения, и те, кто мог бы их остановить, не всегда осознают проблему.

О нарушениях прав человека на море часто не сообщают, их не соблюдают и не устраняют из-за сложного характера морской среды. Злоупотребления часто происходят вдали от государственных органов. Море — это обширная территория, которую необходимо контролировать, и охрана слишком часто оказывается неэффективной из-за нехватки ресурсов или нежелания принимать меры.

Хотя моря и океаны представляют собой сложную среду и обладают уникальными характеристиками, требующими уникальных мер реагирования, это категорически не означает, что права человека могут быть каким-либо образом нарушены. Моря свободны для всех законных целей; нарушение прав человека на море не является законной целью в любых обстоятельствах.

Люди на море являются полноправными бенефициарами прав человека; тот факт, что они могут находиться на море за пределами территориальной юрисдикции, не затрагивает их прав человека.

Пришло время действовать. Правовой порядок, обеспечивающий безопасные и надежные моря и океаны, требует, чтобы все люди, находящиеся на море, пользовались правами человека, чтобы нарушения решались эффективно, а жертвам предоставлялись эффективные средства правовой защиты. Общественный порядок Мирового океана, включая защиту прав человека для всех людей, это коллективная ответственность международного сообщества.

Ответственность за соблюдение прав человека на море несут в первую очередь государства, в частности государства флага, прибрежные государства и государства порта.

Другие субъекты, такие как международные организации, неправительственные организации, органы гражданского общества, частные компании, капитаны судов, сотрудники службы безопасности на борту судов и потребители, также должны признать и действовать в соответствии со своей ролью в защите прав человека на море.

Цель

Цель Женевской декларации о правах человека на море состоит в том, чтобы напомнить о существующих правовых обязательствах, привлечь всеобщее внимание к нарушениям прав человека на море, сформировать совместный международный ответ на них и обеспечить эффективные средства правовой защиты для тех, кто стал жертвой нарушений. В целом Декларация направлена на продвижение культуры соблюдения прав человека на море.

Основопологающие принципы

Защита прав человека на море основывается на следующих четырех основополагающих принципах:

- 1. Права человека универсальны; они применяются на море в такой же степени, как и на суше.**
- 2. Все люди, находящиеся в море, вне зависимости от их различий, могут пользоваться правами человека.**
- 3. Не существует специальных правил по морскому праву, допускающих отступление от стандартов в области прав человека на море.**
- 4. Все права человека, закрепленные как в международном договоре, так и в международном праве, должны соблюдаться на море.**

ПРИЛОЖЕНИЯ

- A. Доказательства Нарушений Прав Человека на Море
- B. Применимые Права Человека на Море
- C. Руководящие Принципы по Содействию Соблюдения Прав Человека на Море

ПРИЛОЖЕНИЕ А: ДОКАЗАТЕЛЬСТВА НАРУШЕНИЙ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА НА МОРЕ

Население морей и океанов оценивается примерно в 30 миллионов человек. Это эквивалентно населению среднего государства. Население морей и океанов, конечно, занимает обширное взаимосвязанное пространство, занимающее более 70 процентов земной поверхности, намного превосходящее территорию любого отдельного государства.

В результате, люди относительно мало рассредоточены, а социальное взаимодействие сильно ограничено. Дополнительно, в действительности оно в основном ограничивается пределами отдельных морских судов. Это означает, что очень немногие наблюдатели могут стать свидетелями большинства нарушений стандартов прав человека на море. По этой причине средства массовой информации и организации гражданского общества вряд ли будут фиксировать многие случаи злоупотреблений таким образом, чтобы незаконная деятельность подлежала мониторингу и отчету на берегу. Дополнительным и досадным признаком злоупотреблений, происходящих на море, является то, что большая их часть происходит за пределами территориальных границ юрисдикции государства — в открытом море, на обширной территории, относительно неуправляемой и в значительной степени не охраняемой.

Эти факторы приводят к созданию морской среды, в которой уязвимые люди могут подвергаться жестокому обращению со стороны других, причем преступники часто действуют безнаказанно и практически не рискуют подвергнуться осуждению или наказанию. В то время как о случаях жестокого обращения сообщается ежедневно, крайне важно понимать, что далеко не все они регистрируются по той простой причине, что они происходят с людьми, которые физически находятся удаленно от основной части общества и в большинстве случаев «вне поля зрения и вне контроля».

Несмотря на все это, за последнее десятилетие органами гражданского общества были собраны существенные доказательства злоупотреблений. Обширные отчеты о масштабах нарушений прав человека на море можно найти в работе британской НПО по защите прав человека на море Human Rights at Sea (HRAS). Анализ этого значительного и растущего массива доказательств выявляет большое количество вопросов, вызывающих все большую озабоченность с точки зрения международного права в области прав человека.

Крайне важно, чтобы моря и океаны постоянно контролировались на предмет нарушений прав человека, поскольку все права, перечисленные в Приложении В к Декларации, находятся под угрозой. Последующее, в обязательном порядке, представляет примеры тех ситуаций и действий, которые были определены как представляющие серьезный риск злоупотреблений в морской среде. Приведенный ниже список нарушений и угроз правам человека, хотя и не является исчерпывающим, представляет собой четкий и неопровержимый набор примеров, вызывающих более чем достаточную озабоченность, чтобы оправдать разработку Женевской декларации о правах человека на море:

- Преступное Насилие и Угрозы Жизни и Безопасности
- Преступление на Сексуальной Почве
- Рабство и Принудительный Труд в Рыбной Промышленности
- Нарушения Трудовых Прав в Морском Судостроении

- Угрозы Благополучию Моряков и Работников Морского транспорта
- Брошенные Моряки
- Нарушения в Разнообразии, Равенстве и Инклюзивности
- Детский труд
- Незаконная Смешанная Миграция и Торговля Людьюми

Каждый из них заслуживает отдельного разьяснения.

Преступное Насилие и Угрозы Жизни и Безопасности

Исторически сложилось так, что самой опасной и серьезной формой угрозы безопасности судов и людей на море было пиратство, и его значение привело к тому, что оно стало первым «международным преступлением», для борьбы с которым был разработан свод законов. Следует подчеркнуть, что морское пиратство, бедствие с классических времен, никогда не было искоренено. Значительный профиль сомалийского пиратства в последние годы привлек всеобщее внимание этого векового морского преступного предприятия. Однако, как показывает база данных Международного Морского Бюро (ИМВ) Международной торговой палаты, пиратство — это не просто региональная проблема, ограниченная Индийским океаном, но потенциально глобальная проблема, которая в последние годы стала постоянной проблемой в некоторых частях Южной и Восточной Азии и, в настоящее время, у Западного Побережья Африки.

«Пиратство» имеет довольно узкое определение в Морском Праве, и этот термин недостаточно охватывает широкий спектр угроз безопасности судоходства и законных пользователей морей и океанов. Атаки на судоходство, случаи вооруженного ограбления и захвата небольших судов могут быть мотивированы и совершены политическими группами, а также лицами, преследующими личную финансовую выгоду. Политически мотивированный морской терроризм представляет собой серьезную потенциальную угрозу: мотивация группы, совершающей нападение на море, не является показателем того, в какой степени пострадают невинные жертвы. Независимо от того, является ли это юридически определенным «пиратством» или какой-либо другой формой насильственной преступной деятельности против судов, те, кто находится на них, могут быть взяты в заложники с целью получения выкупа и подвергнуты физическому и сексуальному насилию.

Преступление на Сексуальной Почве

Доказательства сексуального насилия на море можно найти везде и всегда, где бы ни находились сексуально уязвимые лица. Например, существует особый риск сексуальных преступлений в контексте торговли людьми, в том числе против их воли или под ложным предлогом с целью принуждения к проституции.

Имеются также свидетельства совершения сексуальных преступлений на борту пассажирских судов. Круизные лайнеры бороздят моря и океаны со значительным количеством пассажиров. Это крупные плавучие сообщества, многие из которых состоят из нескольких тысяч человек, как пассажиров, так и рабочих. Находясь в море, эти важные сообщества официально не охраняются государством флага, имеющими право осуществлять исключительную юрисдикцию. Как результат, преступления, совершенные на борту, не расследуются должным образом, а виновные в преступных действиях не привлекаются к ответственности. К преступлениям относятся преступления на сексуальной почве. Судоходные компании явно заинтересованы в том, чтобы избежать огласки преступной деятельности на борту своих судов, и трудно дать точную оценку ее характера и масштабов. Тем не менее, появились доказательства фактического юрисдикционного вакуума, который, по-видимому, позволяет лицам, совершившим насильственные преступления и преступления на сексуальной почве, избежать правосудия. Это также означает, что жертвы таких преступлений не имеют эффективных средств правовой защиты от насилия, которому они подверглись.

Рабство и Принудительный Труд в Рыбной Промышленности

Имеются веские доказательства использования рабского труда в мировой рыбной промышленности, когда члены экипажа набираются под ложным предлогом, а затем вынуждены оставаться на борту судов в течение длительного времени без оплаты и в неправомерных условиях. Полный масштаб этой проблемы только начинает проявляться, и в силу её скрытого характера, трудно поддаётся точной количественной оценке.

Рабство возникает особенно часто на борту рыболовных судов, занимающихся Незаконным, Несообщаемым или Нерегулируемым (ННН) промыслом. Суда, занимающиеся ННН-промыслом, могут месяцами и даже годами оставаться на удаленных промысловых участках, не возвращаясь в порт, а их экипажи оказываются запертыми на борту без перспективы возвращения на сушу, в свои дома и семьи.

Около 20% мирового улова рыбы приходится на ННН-промысел. Это не маргинальная проблема, так как 5 или 6 миллионов рыбаков во всем мире занимаются ННН-промыслом. Конечно, важно подчеркнуть, что не все суда, занятые таким образом, будут использовать рабский труд, но природа этого нерегулярного сектора промышленности такова, что даже те, чья занятость является принудительной и оплачиваемой, подвержены унижительным и бесчеловечным условиям и недостаточной оплатой на море.

Особенно тревожной чертой является вероятность того, что многие рыбаки, содержащиеся в рабских условиях, в конечном итоге «потеряны в море»; они просто исчезают. Раненый или больной рыбак, попавший в рабские условия, больше не пригодный для использования и рассматриваемый как обуза теми, кто руководит операцией, легко избавляется от него, а его исчезновение служит предупреждением другим на борту об их вероятной судьбе, если они не поступят так, как требуется.

Однако больше всего беспокоит о рабстве на море сегодня, так это тот факт, что государства флага закрывают на него глаза и что нет никаких согласованных международных усилий по его искоренению. Ни одна крупная морская держава или совокупность держав сегодня не берут на себя ответственность за борьбу с рабством на море. В то время как суда, участвовавшие в работоторговле, в прошлом были изгнаны из океанов, современным невольничьим судам разрешено плавать по океанам, не опасаясь запрета.

Нарушения Трудовых Прав в Морском Судостроении

Есть две известные международные конвенции, которые касаются прав и стандартов в области занятости на море. Первой из них является Конвенция о Труде в Морском Судостроении (MLC) 2006 года, которая устанавливает условия занятости моряков, работающих в судостроительной отрасли. Вторая — это Конвенция МОТ о Труде в Рыболовном секторе 2007 года, в которой предпринимается попытка обеспечить такую же защиту для тех, кто занимается рыболовством. Ни один из них не является договором о правах человека, и, хотя они включают права, которые также отражены в международном праве в области прав человека, они не включают все права человека, на которые имеют право моряки. С учетом вышесказанного представляется очевидным, что соблюдение этих двух конвенций, если они будут полностью реализованы и обеспечены, послужит улучшению обращения с теми, кто работает в море. MLC широко

ратифицирована и применяется, в частности, посредством проверок торговых судов во время их посещения портов в государствах, готовых осуществлять юрисдикцию государства порта. Конвенция о Труде в Рыболовном секторе вступила в силу только в 2017 году и до сих пор широко не ратифицирована и не применяется эффективно.

Имеются веские доказательства того, что, несмотря на MLC и Конвенцию о Труде в Рыболовном секторе, права человека тех, кто работает в море на торговых или рыболовных судах, не полностью соблюдаются, защищаются или выполняются. Имеются серьезные доказательства плохих условий труда, недостаточной оплаты и нарушений элементарных правил охраны здоровья и техники безопасности. Несмотря на то, что положения MLC включают меры по обеспечению соблюдения прав посредством осуществления юрисдикции государства порта, существует относительно немного случаев эффективного мониторинга и обеспечения соблюдения требуемых условий. В то время как организации и профсоюзы моряков действительно поощряют соблюдение международных стандартов, имеются веские доказательства того, что не все государства флага и порта выполняют свои обязанности по мониторингу и обеспечению соблюдения стандартов в области прав человека или принимают надлежащие и эффективные меры против тех, кто злоупотребляет или не выполняет их.

Благосостояние Моряков и Работников Морского Транспорта

Благосостояние моряков и работников морского транспорта постоянно находится под угрозой, несмотря на все усилия целого ряда хорошо мотивированных благотворительных организаций. Недостаточность обеспечения благосостояния в глобальном масштабе была очевидна для всех вовремя самых сложных условиях пандемии КОВИД (COVID). Существенное влияние этого привело к серьезному кризису в мировой судоходной отрасли, который характеризовался недостаточным медицинским обеспечением, недостатком или отсутствием поставок основных средств индивидуальной защиты, отказом портовых властей содействовать в смене экипажей, отсутствием посещения судов в порту с целью проверки благосостояния и даже отсутствие основных и необходимых средств материально-технического снабжения и связи. Моряки были заперты на борту судов в течение нескольких месяцев без социальной поддержки, без шансов вернуться домой к семьям и без эмоциональной поддержки, что привело к серьезному психическому кризису здоровья.

В отчете организации по защите прав человека на море Human Rights at Sea (HRAS), опубликованном во Всемирный День Прав Человека 10 декабря 2021 года, на втором году кризиса КОВИД (COVID), перечислены явные нарушения прав моряков во время пандемии. В нем рассматривались и описывались проблемы, связанные с прекращением смены экипажей, отказом морякам в статусе «Ключевого Работника», продлением времени работы по контракту, ущербом психическому благополучию моряков и их семей, сокращением заработной платы и частой недоплатой или невыплатой заработной платы, влиянием на семьи, отказом в медицинской помощи на берегу тем, кто страдает заболеваниями на борту судов, отсутствием вакцинации против КОВИД-19 (COVID-19) и оставлением моряков без помощи после банкротства судоходных компаний.

Брошенные моряки

Последней особенностью кризиса КОВИД (COVID), о котором только что упоминалось, было заметное увеличение количества брошенных моряков. Обычно это тревожно распространенная практика в судоходной отрасли. Ситуация была заметно хуже во время недавнего кризиса, вызванного пандемией, — кризиса, который, вероятно, станет постоянным или полупостоянным явлением в будущем, поскольку финансовые трудности снижают прибыль в международных морских перевозках и в свою очередь международные поездки продолжают прерываться. Это ложится огромным бременем как на самих моряков, так и на благотворительные организации и профсоюзы, которые существуют для того, чтобы заботиться о них и оказывать им поддержку. Сегодня судоходная отрасль по своему характеру существенно интернациональна, и суда, зарегистрированные в государствах, практически не связаны ни с самими судами, ни с их владельцами, ни с экипажами, работающими на борту. По ряду коммерческих и финансовых причин в условиях жесткой конкуренции судовладельцы могут больше не иметь возможности финансировать свою деятельность, их суда могут быть не в состоянии продолжать работу, могут стоять на причале в портах и водах вдали от портов приписки и, что особенно важно, вдали от домов тех, кто работает на борту. Крах и банкротство судоходных компаний - тревожно частое явление - или даже расследование и арест судов, подозреваемых в причастности к преступной деятельности, обычно приводят к тому, что экипажи оказываются в ловушке на борту, замораживается их зарплата и они подвергаются к длительным периодам лишения свободы.

Когда экипажи торговых судов оказываются в ловушке на борту в таких обстоятельствах, им обычно отказывают в доступе к берегу и у них нет возможности вернуться домой. Поскольку их некому финансировать, логистические услуги для судов могут перестать быть доступными, поставки продовольствия, топлива, воды и электричества могут быть прекращены, а телефонная, радио- и интернет-связь нарушена. Те, кто работает в море, могут легко оказаться брошенными своими работодателями, а также им может быть запрещено сойти на берег и вернуться домой или искать дальше трудоустройство. Глубокое психическое напряжение, под которым они находятся в таких обстоятельствах, представляет собой серьезное нарушение их прав человека. Государства флага и государства порта несут ответственность за защиту прав человека моряков в таких ситуациях, но во многих случаях не выполняют свои обязательства.

Нарушения в Разнообразии, Равенстве и Инклюзивности

Существует широкое признание серьезных проблем с разнообразием, равенством и инклюзивностью в отношении работы и занятости в морском секторе. Доказательства по признаку пола, расовой, религиозной и других форм дискриминации, в том числе по отношению к женщинам и лесбиянкам, гомосексуалистам, бисексуалам и трансгендерным работникам, растут.

К сожалению, это не должно удивлять. Даже в обществах на берегу, которые стремятся к равенству по признаку пола на рабочем месте и гендерные различия считаются разнообразными, открытыми и в целом приветствующими, остаются серьезные недостатки, требующие постоянного внимания со стороны правительств. Морской сектор является существенно интернациональным, а также традиционно доминирующей мужской рабочей средой, в которой работают люди всех расовых и религиозных убеждений. К сожалению, это фактическое разнообразие не ведет к среде равенства. На самом деле, очевидно как раз обратное. Неравенство — это простой и очевидный факт, отраженный в доказательствах того, что практика найма на море приводит к тому, что судоходные компании нанимают самую

дешевую рабочую силу, которую они могут найти. На высококонкурентном и действительно международном рынке затраты на оплату труда являются значительными накладными расходами. Дешевой рабочей силе отдается предпочтение по тяжелым финансовым причинам. Чтобы облегчить ее использование, большая часть международного торгового судоходства сегодня регистрируется в «открытых реестрах», а не в традиционных морских державах.

Организации гражданского общества, профсоюзы моряков и благотворительные организации, а также Международная морская организация (специализированное учреждение Организации Объединенных Наций, занимающееся глобальным судоходством) признают проблемы и работают над борьбой с дискриминацией и смягчением ее наихудших последствий. Несмотря на это, данные свидетельствуют о том, что серьезные нарушения прав человека, связанные с дискриминацией и неравенством, остаются крайне тревожной особенностью морской среды. В настоящее время не предпринимается согласованных международных усилий по созданию разнообразной, равноправной и инклюзивной среды на море.

Детский труд

По оценкам, около 20 000 уязвимых детей работают в море. Ребенком считается любое лицо в возрасте до 18 лет. Хотя некоторые дети могут находиться на пороге взрослой жизни, отсутствие уважения, недостаточная защита и несоблюдение их прав по-прежнему вызывают серьезную озабоченность. Кроме того, хотя некоторые дети находятся на пороге взрослой жизни, в море работает очень много людей намного моложе. Известно, что некоторые из них попали в ловушку рабства, но даже те, кто не попал в ловушку, по-прежнему находятся в крайне тяжелых условиях труда, в том числе в ситуациях, приравниваемых к принудительному труду. Основная часть детей, работающих в море, занята в рыбной промышленности, которая, помимо всего прочего, широко признана одной из самых опасных профессий в мире. В плохую погоду суда могут легко потеряться в море, особенно когда финансовые проблемы приводят к тому, что они не полностью обслуживаются и оснащаются. Дети легко травмируются жестоким обращением, последствия которого могут длиться всю жизнь. Не только физическое насилие и риск для жизни и здоровья, но и лишение жизненно важных прав, включая, например, право на образование, представляют собой серьезные нарушения права человека.

Незаконная Смешанная Миграция и Торговля Людьюми

Существует одна морская деятельность, которая вызывает значительную международную огласку и споры. Это незаконная смешанная миграция по морю. Для целей Женевской декларации о правах человека на море термин «незаконная смешанная миграция» охватывает множество различных видов деятельности: от миграции по экономическим причинам людей, которые ищут лучшей жизни для себя и своей семьи, до беженцев, спасающихся от крайне угрожающих ситуаций в своих странах и которые ищут защиты через убежище, а также людей, продаваемых преступно мотивированными бандами и группами с целью принудительного труда, в том числе сексуального характера.

Хотя большинство этих людей сами не делают ничего противозаконного, их часто называют нелегальными мигрантами. Однако лица, содействующие их передвижению по морю, вполне могут иметь преступные мотивы либо путем торговли уязвимыми людьми для принудительного труда, либо путем «продажи» средств, с помощью которых законные мигранты достигают своих целей. Предоставление небезопасных лодок для перевозки людей через потенциально опасные просторы океана стали прибыльным «бизнесом» для преступных группировок и, за неимением альтернативы,

единственным выходом для людей, которые ищут убежища от преследований. В последние годы это стало серьезной проблемой в Центральной и Восточной части Средиземного моря и в Английском канале/Ла-Манше между Европейским континентом и Соединенным Королевством.

Смешанные потоки мигрантов через моря и океаны не являются новым явлением, однако, вряд ли станут проблемой краткосрочного характера. Миграция всегда была характерной чертой человеческого существования, и вынужденное перемещение является сегодня величайшей гуманитарной проблемой и проблемой развития. По мере увеличения численности населения планеты абсолютные масштабы миграции также будут увеличиваться. Нерегулярная смешанная морская миграция, вероятно, будет постоянной чертой нашего мира. Вопрос о том, как с этим бороться, очень спорный, и простых решений нет. Недавний опыт с этим связан с попытками воспрепятствовать движению судов с мигрантами, в том числе попытками заставить их вернуться в пункты отправления (обратные буксировки). Проблемы прав человека, возникающие в связи с ростом незаконной смешанной миграции на море, включают в себя вопросы, связанные с контрабандой и торговлей преступниками, использующими уязвимость и физическую безопасность тех, кто находится в море. Все моряки обязаны по Морскому Праву оказывать помощь тем, кто находится в опасности в морях и океанах, независимо от их миграционного статуса. Сюда входят те государственные чиновники, которые действуют в ответ на незаконную смешанную миграцию.

Заключительные комментарии

Собранные на сегодняшний день данные об обеспечении, защите и осуществлении прав человека на море убедительно демонстрируют, что моря и океаны далеко не являются безопасной и надежной средой для миллионов людей, имеющих законное право находиться там, и тех, кто находится там против своей воли. Серьезную обеспокоенность вызывает тот факт, что международное сообщество предпринимает мало усилий для борьбы с преступными предприятиями, которые не уважают права человека тех, с кем они сталкиваются в морях и океанах. До сих пор даже крупные морские державы не пытались координировать глобальные усилия по противодействию угрозам правам человека на море.

Однако ответственность за это лежит не только на крупных державах. Как показывают Руководящие принципы, содержащиеся в Приложении С, все государства могут внести большой вклад в этот процесс. Фактически, эти Руководящие принципы были преднамеренно составлены в ответ на накопленные доказательства, упомянутые в этом Приложении. По мере накопления доказательств недостатков и нарушений прав человека настоящее Приложение будет пересматриваться и обновляться по мере необходимости.

ПРИЛОЖЕНИЕ В: ПРИМЕНИМЫЕ ПРАВА ЧЕЛОВЕКА НА МОРЕ

Международное право в области прав человека представляет собой развивающуюся совокупность правовых норм, состоящую из комбинации инструментов международного или почти универсального применения и других, осуществляемых на региональном уровне. Для целей *Женевской Декларации о Правах Человека на Море*, которая специально разработана для глобального применения, права и обязанности, о которых идет речь, в основном вытекают из следующих международных документов:

- **Всеобщая Декларация Прав Человека (ВДПЧ)** (ГА ООН Рез. 217, принята 10 декабря 1948 г.)
- **Международный Пакт о Гражданских и Политических Правах (МПГПП)** (принят 16 декабря 1966 г., вступил в силу 23 Марта 1976 г.) Серия договоров ООН, том 999.
- **Международный Пакт об Экономических, Социальных и Культурных Правах (МПЭСКП)** (принят 16 декабря 1966 г., вступил в силу 3 января 1976 г.) Серия договоров ООН, том 993.
- **Конвенция о Правах Ребенка (КПР)** (принята 20 ноября 1989 г., вступила в силу 2 сентября 1990 г.) Серия договоров ООН, том 1577.
- **Конвенция о статусе беженцев** (принята 28 июля 1951 г., вступила в силу 22 апреля 1954 г.) Серия договоров ООН, том 189.

Примеры индивидуальных прав человека, применимых на море

Следующий список прав, вытекающих из приведенного выше списка инструментов, имеет значение на море. Список не является исчерпывающим, и перечисленные источники сведены к минимуму для целей настоящего Приложения:

- **Право на жизнь** (Ст. 3 ВДПЧ; Ст. 6, МПГПП)
- **Право не поддаваться пыткам** (Ст. 5 ВДПЧ; Ст. 7, МПГПП; Ст. 6, КПР)
- **Право на невыдворение** (Ст. 33 Конвенции о статусе беженцев)
- **Право не подвергаться рабству** (Ст. 4 ВДПЧ; Ст. 8 МПГПП)
- **Право на эффективное средство правовой защиты** (Ст. 8 ВДПЧ; Ст. 2 МПГПП)
- **Право на свободу** (Ст. 3 ВДПЧ; Ст. 9 МПГПП)
- **Право не быть подвергнутым произвольному аресту и задержанию** (Ст. 9 ВДПЧ; Ст. 9 МПГПП)
- **Право на конфиденциальность** (Ст. 12 ВДПЧ; Ст. 17 МПГПП; Ст. 16 КПР)
- **Право на свободу выражения мнения** (Ст. 19 ВДПЧ; Ст. 19 МПГПП; Ст.13 КПР)
- **Право на свободу религии** (Ст. 18 ВДПЧ; Ст. 18 МПГПП; Ст.14 КПР)
- **Право искать убежище** (Ст. 14 ВДПЧ)
- **Право на свободу ассоциации** (Ст. 20 ВДПЧ; Ст. 22 МПГПП; Ст. 15 КПР)
- **Право на создание профсоюза и вступление в него** (Ст. 23 ВДПЧ; Ст. 22 МПГПП; Ст. 8 МПЭСКП)
- **Право на семейную жизнь** (Ст. 16 ВДПЧ; Ст. 23 МПГПП; Ст. 10 МПЭСКП)

- **Права ребенка** (Ст. 24 МПГПП; КПР)
- **Право на справедливое вознаграждение и равную оплату** (Ст. 23 ВДПЧ; Ст. 7 МПЭСКО)
- **Право на условия труда отвечающие требованиям безопасности и гигиены** (Ст. 23 ВДПЧ; Ст. 7 МПЭСКО; Ст. 32 КПР)
- **Право на отдых, досуг и оплачиваемый отпуск** (Ст. 24 ВДПЧ; Статья 7 МПЭСКО; Ст. 31 КПР)
- **Право на социальное обеспечение** (Ст. 22 ВДПЧ; Ст. 9 МПЭСКО, Ст. 26 КПР)
- **Право на образование** (Ст. 26 ВДПЧ; Ст. 13 МПЭСКО; Ст. 28 КПР)
- **Право собственности** (Ст. 17 ВДПЧ)

Региональные Конвенции по Правам Человека

Хотя приведенный выше список прав человека основан на уже перечисленных международных документах по правам человека, следующие региональные конвенции также будут иметь значение в регионах, для которых они были предназначены, и в отношении различных государств-участников. Они, вероятно, будут иметь значение за пределами своих «регионов», поскольку государства флага, участники этих региональных конвенций, будут иметь обязательства в области прав человека на борту судов, зарегистрированных на них, где бы в мире эти суда ни находились. Региональные документы:

- *Европейская Конвенция по защите Прав Человека и Основных Свобод (ЕКПЧ)*
- *Американская Конвенция о Правах Человека (Пакт Сан-Хосе)*
- *Дополнительный протокол к Американской Конвенции о Правах Человека в области экономических, социальных и культурных прав (Сан-Сальвадорский Протокол)*
- *Африканская Хартия Прав Человека и Народов (Банжульская Хартия)*
- *Арабская Хартия Прав Человека (АХПЧ)*
- *Декларация Ассоциации Государств Юго-Восточной Азии (Декларация АСЕАН)*

ПРИЛОЖЕНИЕ С: РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ ПО СОДЕЙСТВИЮ СОБЛЮДЕНИЯ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА НА МОРЕ

1. ВВЕДЕНИЕ

Цель

Настоящие Руководящие принципы были подготовлены в первую очередь для использования государствами в качестве средства обеспечения соблюдения прав человека на море. Они содержат рекомендации по поведению, которое либо необходимо в соответствии с существующими нормами международного права, либо предлагается в качестве передовой практики. Настоящие Руководящие принципы направлены на содействие формированию культуры соблюдения прав человека на море.

Правовой статус

Настоящие Руководящие принципы не являются юридически обязательными, но они отражают существующее международное право.

Адресаты

Основными адресатами настоящих Руководящих принципов являются государства, в том числе государства порта, прибрежные государства и государства флага. Настоящие Руководящие принципы также адресованы другим субъектам, включая, помимо прочего, международные организации, юридические лица, неправительственные организации и организации гражданского общества, а также отдельных лиц, участвующих в обеспечении соблюдения прав человека на море.

Структура

Настоящие Руководящие принципы состоят из разделов, в которых содержится руководство для государств и других организаций по действиям в следующих морских зонах:

- Внутренние воды;
- Территориальные воды;
- Исключительная Экономическая Зона («ИЭЗ»); и
- Открытое море.

Хотя это и не рассматривается конкретно в настоящем Приложении, государства могут иметь права и обязанности, возникающие в других морских зонах, в том числе, но не ограничиваясь:

- Прилежащие зоны;
- Архипелажные воды;
- Территориальные воды в пределах международных проливов (в которых применяется право

- транзитного прохода);
- Континентальный шельф; и
- Морское дно за пределами национальной юрисдикции ("Район").

Кроме того, государства должны уделять особое внимание судам, не имеющие национальности, а портовые и прибрежные государства должны учитывать, какие обязательства они могут нести по отношению к лицам на борту таких судов, особенно в отношении любых обязательств в области прав человека.

Стиль

Насколько это возможно, в настоящих Руководящих принципах намеренно избегается использование технического юридического языка. Они составлены так, чтобы их мог прочитать и понять любой.

Актуальность Руководящих принципов

Настоящие Руководящие принципы отражают законодательство и оценку передовой практики в отношении прав человека на море по состоянию на январь 2022 года.

2. ОСНОВНЫЕ ЮРИДИЧЕСКИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

В целях содействия и защиты прав человека на море и выполнения своих юридических обязательств, где это применимо, все государства должны обеспечить, чтобы:

- Было принято необходимое или иное соответствующее национальное законодательство;
- Национальные суды обладали необходимой компетенцией для выявления и рассмотрения нарушений прав человека лиц на борту судов в пределах их юрисдикции, и национального законодательства было достаточно, чтобы уполномочить местные суды наказывать любое физическое или юридическое лицо, ответственное за любое нарушение прав человека;
- На постоянной основе принимались меры административного контроля и правоприменения.

Любое государство, осуществляющее юрисдикцию, должно гарантировать, что соответствующие санкции за нарушения прав человека на море могут и будут применяться для обеспечения эффективного сдерживания и лишения тех, кто нарушает права человека на море, любых выгод, получаемых от их незаконной деятельности.

Государства должны всегда уважать, защищать и соблюдать права человека, особенно во время обычных операций по мониторингу и правоприменения и последующих судебных разбирательств. Государства должны защищать права человека на судах, даже если цель мониторинга или правоприменения не связана конкретно с защитой прав человека.

Государства, осуществляющие юрисдикцию, должны уведомить другие соответствующие государства (например, прибрежное государство, предупредившее государство флага) о принятии принудительных мер и также, если эти действия могут привести к судебному разбирательству.

3. РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ ДЛЯ ГОСУДАРСТВ ФЛАГА

Обычно, судно вносится в судовой реестр, который ведет администрация страны, под флагом которой находится судно (государство флага). Это позволяет судну иметь национальный характер, а государству флага осуществлять юрисдикцию. В дальнейшем лица, находящиеся на борту судна, приобретают права, предусмотренные законодательством государства флага.

Юрисдикция государств флага всегда распространяется на все суда, плавающие под их флагом, независимо от местонахождения или видов деятельности, которыми занимаются такие суда, даже если эти суда также могут подпадать под юрисдикцию других государств.

Государства флага обязаны осуществлять юрисдикцию над судами, плавающими под их флагом, в том числе обеспечивать соблюдение прав человека.

Там, где это необходимо для выполнения этих обязательств, государства флага должны стремиться к сотрудничеству с другими государствами, например, обратившись к прибрежному государству или государству порта с просьбой задержать судно за нарушение законов или правил государства флага.

Во Внутренних Водах и Пределах Порта

Без ущерба для обязательств государств флага осуществлять юрисдикцию над всеми судами, плавающими под их флагом, государства флага должны уважать суверенитет и соответствующие внутренние законы других государств, когда их судно находится во внутренних водах другого государства. Государство флага, тем не менее, не должно отказываться от своей ответственности реагировать соответствующим образом на любое нарушение прав человека на таком судне.

Хорошей практикой для государств флага является стремление обеспечить, чтобы капитаны всех судов, плавающих под их флагом, сотрудничали с властями прибрежного государства или государства порта для обеспечения соблюдения прав человека на борту своих судов, когда они находятся во внутренних водах других государств и пределах порта.

И наоборот, капитаны будут располагать наилучшими возможностями для того, чтобы сообщать о любых нарушениях государствам флага, которые, при отсутствии успешного вмешательства со стороны владельцев судов, должны осуществлять юрисдикцию, когда это возможно, в соответствии с законодательством государства флага и предпринимать шаги, как указано выше, для обеспечения соблюдения прав лиц, находящихся на борту и, по возможности, обеспечить наложение санкций на виновных.

В Территориальных Водах

Нарушения прав человека на борту судна могут сделать проход через территориальные воды «немирным» и оправдать вмешательство прибрежных государств. Государства флага должны в полной мере сотрудничать с прибрежными государствами, чтобы обеспечивать соблюдение прав человека на борту судов при проходе через территориальные воды.

В ИЭЗ

Государства флага обязаны признать, что суда, плавающие под их флагом и занимающиеся деятельностью, подпадающей под суверенные права или юрисдикцию прибрежного государства должны подчиняться лицензионным условиям, касающимся соблюдения прав человека, установленных прибрежным государством в его ИЭЗ. Это включает в себя подчинение инспекциям прибрежных государств для контроля за соблюдением прав человека. Государства флага должны в полной мере сотрудничать с прибрежными государствами, чтобы обеспечить соблюдение прав человека на борту судов, находящихся в ИЭЗ.

В Открытом Море

Государства флага обязаны обеспечивать соблюдение законов о правах человека на борту всех судов, плавающих под их флагами в открытом море. Для этого государству флага может потребоваться сотрудничество с другими государствами.

4. РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ ДЛЯ ГОСУДАРСТВ ПОРТА

Суда, заходящие в порты, автоматически подчиняются юрисдикции государства, в котором находится порт. Обязательства государств порта в области прав человека, изложенные в национальном и действующем международном праве, полностью применимы в пределах их портов. Юрисдикция государства порта и его обязательства в области прав человека частично совпадают с юрисдикцией государства флага любого иностранного судна, находящегося в пределах порта.

Хорошей практикой для государств порта является мониторинг соблюдения государствами флага прав человека на борту их судов, пока эти суда находятся в порту, и принять необходимые меры для обеспечения эффективных средств правовой защиты для тех лиц, чьи права могут быть нарушены.

Если государству порта становится известно, что нарушение прав человека произошло или совершается на борту иностранного судна, заходящего в его порт или в его воды, оно должно осуществить юрисдикцию и принять меры для расследования и предотвращения продолжения или повторения любого такого нарушения. Такие шаги могут включать задержание судна до тех пор, пока его владельцы и операторы не предприняли необходимые шаги, чтобы обеспечить эффективные средства правовой защиты для тех лиц, чьи права были нарушены. Это также должно включать применение санкций, в том числе задержание лиц, признанных виновными в явных нарушениях прав человека на борту, как это предусмотрено в соответствующем национальном уголовном законодательстве. Государствам флага и государствам, гражданами которых являются моряки, рекомендуется поддерживать соответствующие средства правовой защиты и санкции, налагаемые государствами порта.

5. РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ ДЛЯ ПРИБРЕЖНЫХ ГОСУДАРСТВ

Во Внутренних Водах

Внутренние воды и любое судно, находящееся в них, подпадают под юрисдикцию прибрежного

государства. Юрисдикция прибрежного государства будет существовать наряду с юрисдикцией государства флага любого иностранного судна, находящегося в его внутренних водах.

Обязательства прибрежного государства в области прав человека полностью применимы в его внутренних водах, как и на суше. Хорошей практикой для прибрежных государств является мониторинг соблюдения прав человека государствами флага на борту их судов, пока эти суда находятся во внутренних водах. Если прибрежному государству становится известно, что нарушение прав человека произошло или совершается на борту судна, находящегося во внутренних водах, оно должно действовать для защиты своих интересов и соблюдения своих обязательств в области прав человека, включая принятие необходимых мер для обеспечения эффективного средства правовой защиты для тех, чьи права человека были нарушены.

В Территориальных Водах

Все государства имеют право на мирный проход через территориальные воды. Прибрежные государства обладают юрисдикцией в отношении иностранных судов, проходящих через их территориальные воды, особенно если эти суда занимаются деятельностью, наносящей ущерб миру, порядку и/или безопасности прибрежного государства. Нарушения прав человека на борту судна, находящегося в территориальных водах, могут поставить под угрозу порядок в прибрежном государстве и сделать проход небезопасным.

Государствам рекомендуется рассматривать известные или обоснованно подозреваемые нарушения прав человека как несовместимые с мирным проходом и осуществлять юрисдикцию над таким судном (путем его остановки, abordaja, досмотра и/или задержания) в целях защиты прав человека и привлечения к ответственности лиц, виновных в нарушениях.

Прибрежное государство должно обеспечить, чтобы его национальное законодательство, защищающее права человека, распространяло эту защиту на его территориальные воды, предусматривало эффективные принудительные меры в случае его нарушения и наделяло его национальные суды необходимыми полномочиями для рассмотрения нарушений прав человека, происходящих на борту судов в его территориальных водах.

Если военный корабль или другое принадлежащее правительству, эксплуатируемое или реквизированное судно, находящееся на некоммерческой службе, совершает мирный проход через территориальные воды прибрежного государства и подозревается в том, что оно подставило под угрозу свою «правомерность» в результате нарушения (нарушений) прав человека на борту, прибрежное государство вправе потребовать от такого судна немедленно покинуть его территориальные воды.

В ИЭЗ

В пределах ИЭЗ прибрежные государства обладают исключительной юрисдикцией и должны соблюдать свои обязательства в области прав человека в отношении искусственных островов, установок и сооружений, а также в пределах 500-метровых зон безопасности, связанных с ними.

Прибрежному государству следует распространить свое законодательство, административные процедуры контроля и компетенцию своих судов на нарушения прав человека, которые происходят на борту любых судов, занимающихся разведкой или

эксплуатацией экономических ресурсов в пределах ИЭЗ и на искусственных островах, установках и сооружениях, а также на борту любого судна, занимающегося морскими научными исследованиями.

Прибрежное государство имеет право выдавать лицензии на все виды деятельности, связанные с экономической эксплуатацией зоны, включая рыболовство, разведку и разработку полезных ископаемых и морские научные исследования. Практика выдачи таких лицензий возникает при условии, что лицензиаты соблюдают права человека, в отношении всех типов судов, используемых для осуществления лицензируемой деятельности. Прибрежному государству следует проводить плановые проверки любых судов, работающих в рамках лицензионного режима в пределах его ИЭЗ, в том числе для обеспечения соблюдения прав человека.

В то время как государства флага сохраняют за собой юрисдикцию над судами, осуществляющими экономическую деятельность в пределах ИЭЗ, эти суда также подпадают под юрисдикцию прибрежного государства, которое имеет обязательства в области прав человека в отношении тех, кто находится на борту.

6. РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ ДЛЯ ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ

В различных ситуациях могут присутствовать государства, не выступающие в качестве портовых государств, прибрежных государств или государств флага, которые, тем не менее, могут иметь юрисдикцию для вмешательства в целях защиты прав человека.

Любое государство, граждане которого находятся в море, несет по отношению к ним обязательства в области прав человека, независимо от их местонахождения и ситуации, в которой они находятся.

Любое государства, направляющие суда для проведения принудительных операций на море (включая любые операции по перехвату или высадке), имеют обязательства в области прав человека по отношению к любым вовлеченным лицам.

7. СУДА БЕЗ НАЦИОНАЛЬНОСТИ И ПРАВА ЧЕЛОВЕКА

Не все суда всегда будут иметь национальность. В таком случае определить, какие государства несут обязательства в области прав человека в отношении лиц, находящихся на борту, может быть сложно, особенно если некоторые из этих лиц сами явно не имеют гражданства или либо не желают, либо не могут заявить о своем гражданстве. Это может оказать глубокое влияние на перспективу защиты прав человека тех, кто находится на борту.

Любое государство, имеющее дело с судами без национальности, особенно в рамках правоохранительных операций, обязано соблюдать обязательства в области прав человека в отношении любых лиц на борту.

Судно может быть признано без национальности, если оно исключено из одного государственного реестра без одновременной передачи другому. Хотя государство флага имеет право исключить любое судно из своего реестра, тем самым оно рискует подорвать защиту прав человека лиц,

находящихся на борту. По этой причине считается хорошей практикой, что администрация государства флага не будет удалять какое-либо судно из своего реестра (независимо от оснований для этого) до тех пор, пока судно не будет внесено в реестр другого государства флага или иным образом не будет удалено в пределах юрисдикции государства порта, с тем чтобы права лиц, находящихся на борту, были защищены.

Женевская Декларация о Правах Человека на Море



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

www.gdhras.com

© Январь 2022 Human Rights at Sea Все права защищены