

Женевська Декларація про Права Людини на Морі



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

Передмова

«Права людини універсальні; вони застосовуються на морі так само, як і на суші».

Зростання спрямованості навколо істотних покращень у забезпеченні захисту основних прав людини для всіх людей, які живуть, працюють і перетинають водні об'єкти в усьому світі, призвело до необхідності конкретної переорієнтації існуючого зводу норм міжнародного права в єдиний документ для визначення основних принципів, що лежать в основі концепції прав людини на морі.

Глобальний підхід, який розвивається, до вдосконалення способів і засобів, за допомогою яких повідомляються, розслідуються та ефективно усуваються порушення на морі, передбачає, що для досягнення успіху всім зацікавленим сторонам потрібна спільна мова та базове юридичне розуміння. Таким чином, мета цієї публікації полягає в тому, щоб надати підвищену ясність та основний довідковий матеріал, на який можна покластися у плані достовірності його змісту.

Ця поточна дослідна робота проводиться на тлі недостатньо вивченого екологічного контексту, який значно відрізняється на морі від умов на суші. Це посилюється поширеною думкою про «морську сліпоту», яка відображає часто цитоване упередження про те, що відбувається у морі, знаходиться поза увагою і, отже, поза контролем. У свою чергу, це сприяє створенню умов безкарності, які використовуються правопорушниками в рамках слабких систем правозастосування, які ґрунтуються на відсутності суспільної прозорості та підзвітності.

Ця публікація щорічно переглядатиметься організацією із захисту прав людини на морі Human Rights at Sea (HRAS). Чотири фундаментальні принципи залишаться стійкими та незмінними, тоді як допоміжні Додатки можуть бути піддані спеціальному перегляду зацікавленими сторонами, якщо це необхідно.

В іншому випадку публікацію слід використовувати як керівництво портовою, прибережною владою та владою держави прапора, а також усіма іншими зацікавленими сторонами, зацікавлених у зміцненні та розширенні захисту прав людини на підтримку єдиної концепції припинення порушень прав людини на морі.

Організація із захисту прав людини на морі Human Rights at Sea (HRAS) хотіла би висловити особливу подяку Професору Стівену Хейнсу (Prof. Steven Haines), Професору Міжнародного Публічного Права Грінвічського Університету, за експертні дослідження і допомогу в підготовці проєктів, а також Професору Анні Петріг (Prof. Anna Petrig), Професору Міжнародного Права і Публічного Права Базельського Університету, Швейцарія, Професору Іріні Папаніколопулу (Prof. Irini Pananicolopulu), Доценту Міжнародного Права Університету Мілано-Біокка, Італія, Доктору Софії Галані (Dr. Sofia Galani), Доценту Міжнародного Публічного Права Університету Пантеіон, Афіни, Греція, Доктору Елізабет Мавропулу (Dr. Elizabeth Mavroulou), Керівнику Відділу Досліджень, Відділу Прав людини на морі та Запрошеному Лектору Вестмінстерського Університету, а також Місс Анастасію Папапетру (Miss Anastasia Papapetrou) (Магістр Права) за її адміністративну підтримку. Незалежну

правову експертизу провели партнери та юристи міжнародних юридичних фірм Holman Fenwick Wilan LLP, DLA Piper LLP, Norton Rose Fulbright LLP та Reed Smith LLP, що координуються Міс Вуаррі Блаунт (Ms Voirrey Blount). Початкова ідея була придумана засновником та Генеральним виконавчим директором неурядової організації Девідом Хаммондом, Есквайр (David Hammond Esq).

Женеvська Декларація про Права Людини на Морі

Загальна характеристика

Моря та океани покривають понад 70% земної поверхні. З кожним роком активність на морі як законна, так і незаконна зростає. Це призводить до збільшення кількості людей у морі, яке в даний час оцінюється більш ніж у 30 мільйонів чоловіків, жінок та дітей.

Переважна більшість цих людей є рибалками, всього близько 40 мільйонів людей, з яких, за оцінками, понад 25 мільйонів фізично перебувають у морі на даний момент. Із загальної кількості приблизно 20 000 дітей працюють у морі та у прибережному рибальстві. Інші працюють у судноплавстві, морському видобутку нафти і газу та в індустрії туризму. Є ще багато категорій, таких як пасажери, відпочиваючі, вчені та державні службовці на кораблях військово-морського флоту та берегової охорони. Крім того, зростає кількість людей, які використовують моря та океани як засіб міграції. На додачу до всього є люди, причетні до незаконної діяльності.

Наявні значні і зростаючі докази широко поширених, навмисних і часто систематичних порушень прав людини на морі. Прикладами є рибалки, у тому числі маленькі діти, що знаходяться в рабстві на рибальських угіддях за тисячі миль від їхніх родин та рідного дому; моряки, покинуті без сплати чи компенсації; жертви сексуального насильства на борту пасажирських та круїзних лайнерів часто залишаються без правового захисту чи ефективних засобів правового захисту; мігранти та біженці, у тому числі діти, незаконно ввезені або продані злочинцями у небезпечних для життя умовах; та особи, підозрювані у правопорушеннях, піддаються надмірному застосуванню сили та довільному затриманню без юридичного нагляду.

Люди зникають, вмирають, на них нападають і з них знущаються на морі. Якби такі порушення прав людини мали місце на березі, вони були б широко висвітлені та розглянуті. Однак вони відбуваються на морі, поза увагою, і ті, хто міг би їх зупинити, не завжди усвідомлюють проблему.

Про порушення прав людини на морі часто не повідомляють, їх не дотримуються і не усувають через складний характер морського середовища. Зловживання часто відбуваються далеко від державних органів. Море — це велика територія, яку необхідно контролювати, і охорона занадто часто виявляється неефективною через брак ресурсів або небажання вживати заходів.

Хоча моря і океани є складним середовищем і мають унікальні характеристики, що вимагають унікальних заходів реагування, це категорично не означає, що права людини можуть бути якимось чином порушені. Моря вільні для всіх законних цілей; порушення прав людини на морі не є законною метою за будь-яких обставин.

Люди на морі є повноправними бенефіціарами прав людини; той факт, що вони можуть перебувати на морі за межами територіальної юрисдикції, не торкається їх прав людини.

Настав час діяти. Правовий порядок, що забезпечує безпечні та надійні моря і океани, вимагає, щоб усі люди, які перебувають на морі, користувалися правами людини, щоб порушення вирішувалися ефективно, а жертвам надавалися ефективні засоби правового захисту. Суспільний порядок Світового океану, включаючи захист прав людини для всіх людей, це колективна відповідальність міжнародного співтовариства.

Відповідальність за дотримання прав людини на морі несуть насамперед держави, зокрема держави прапора, прибережні держави та держави порту.

Інші суб'єкти, такі як міжнародні організації, неурядові організації, органи громадянського суспільства, приватні компанії, капітани суден, співробітники служби безпеки на борту суден та споживачі, також повинні визнати та діяти відповідно до своєї ролі у захисті прав людини на морі.

Мета

Мета Женевської декларації про права людини на морі полягає в тому, щоб нагадати про існуючі правові зобов'язання, привернути загальну увагу до порушень прав людини на морі, сформувані спільну міжнародну відповідь на них та забезпечити ефективні засоби правового захисту для тих, хто став жертвою порушень. Загалом Декларація спрямована на просування культури дотримання прав людини на морі.

Основоположні принципи

Захист прав людини на морі ґрунтується на наступних чотирьох основоположних принципах:

1. **Права людини універсальні; вони застосовуються на морі так само, як і на суші.**
2. **Усі люди, що знаходяться у морі, незалежно від своїх відмінностей, можуть користуватися правами людини.**
3. **Не існує спеціальних правил з морського права, що допускають відступ від стандартів у галузі прав людини на морі.**
4. **Усі права людини, закріплені як у міжнародному договорі, так і у міжнародному праві, повинні дотримуватися на морі.**

ДОДАТКИ

- A. Докази Порушень Прав Людини на Морі
- B. Права Людини, які застосовуються на Морі
- C. Керівні Принципи щодо Сприяння Дотриманню Прав Людини на Морі

ДОДАТОК А: ДОКАЗИ ПОРУШЕНЬ ПРАВ ЛЮДИНИ НА МОРІ

Населення морів та океанів оцінюється приблизно у 30 мільйонів осіб. Це еквівалентно населенню середньої держави. Населення морів і океанів, звичайно, займає широкий взаємопов'язаний простір, що займає понад 70 відсотків земної поверхні, що набагато перевершує територію будь-якої окремої держави.

В результаті, люди відносно мало розосереджені, а соціальна взаємодія дуже обмежена. Додатково, насправді воно переважно обмежується окремими морськими суднами. Це означає, що деякі спостерігачі можуть стати свідками більшості порушень стандартів прав людини на морі. З цієї причини засоби масової інформації та організації громадянського суспільства навряд чи фіксуватимуть багато випадків зловживань таким чином, щоб незаконна діяльність підлягала моніторингу та звітності на березі. Додатковою і прикрию ознакою зловживань, що відбуваються на морі, є те, що більша їхня частина відбувається за межами територіальних кордонів юрисдикції держави — у відкритому морі, на великій території, яка відносно некерована і значною мірою не охороняється.

Ці фактори призводять до створення морського середовища, в якому вразливі люди можуть зазнавати жорстокого поводження з боку інших, причому злочинці часто діють безкарно і практично не ризикують засудити або покарати. В той час, коли про випадки жорстокого поводження повідомляється щодня, дуже важливо розуміти, що далеко не всі вони реєструються з тієї простої причини, що вони виникають із людьми, які фізично віддалені від основної частини суспільства і в більшості випадків «поза полем зору і поза контролем».

Незважаючи на все це, за останнє десятиліття органами громадянського суспільства було зібрано суттєві докази зловживань. Великі звіти про масштаби порушень прав людини на морі можна знайти у роботі британської НУО із захисту прав людини на морі Human Rights at Sea (HRAS). Аналіз цього значного й зростаючого масиву доказів виявляє велику кількість питань, що викликають дедалі більшу стурбованість з погляду міжнародного права у галузі прав людини.

Вкрай важливо, щоб моря та океани постійно контролювались щодо порушень прав людини, оскільки всі права, перелічені в Додатку В до Декларації, знаходяться під загрозою. Наступне, в обов'язковому порядку представляє приклади тих ситуацій та дій, які були визначені як такі, що становлять серйозний ризик зловживань у морському середовищі. Наведений нижче список порушень і загроз правам людини, хоч і не є вичерпним, є чітким і незаперечним набором прикладів, що викликають більш ніж достатню стурбованість, щоб виправдати розробку Женевської декларації про права людини на морі:

- Злочинне Насильство та Загрози Життю та Безпеці
- Злочин на Сексуальному Ґрунті
- Рабство та Примусова Праця у Рибній Промисловості
- Порушення Трудових Прав у Морському Судноплавстві
- Загрози Добробуту Моряків та Працівників Морського транспорту
- Покинуті Моряки
- Порушення у Різноманітності, Рівності та Інклюзивності
- Дитяча праця

- Незаконна Змішана Міграція та Торгівля Людьми

Кожен із них заслуговує на окреме роз'яснення.

Злочинне Насильство та Загрози Життю та Безпеці

Історично склалося так, що найнебезпечнішою і найсерйознішою формою загрози безпеці суден і людей на морі було піратство, і його значення призвело до того, що воно стало першим «міжнародним злочином», для боротьби з яким було розроблено звід законів. Слід наголосити, що морське піратство, лихо з класичних часів, ніколи не було викоренене. Значний профіль сомалійського піратства в останні роки привернув загальну увагу цього вікового морського злочинного підприємства. Однак, як показує база даних Міжнародного Морського Бюро (ІМВ) Міжнародної торгової палати, піратство — це не просто регіональна проблема, обмежена Індійським океаном, але потенційно глобальна проблема, яка в останні роки стала постійною проблемою в деяких частинах Південної та Східної Азії і в даний час, біля Західного узбережжя Африки.

«Піратство» має досить вузьке визначення у Морському Праві, і цей термін неадекватно охоплює широкий спектр загроз безпеці судноплавства та законних користувачів морів та океанів. Атаки на судноплавство, випадки збройного пограбування та захоплення невеликих суден можуть бути мотивовані та вчинені політичними групами, а також особами, які мають особисту фінансову вигоду. Політично мотивований морський тероризм є серйозною потенційною загрозою: мотивація групи, яка чинить напад на море, не є показником того, якою мірою постраждають невинні жертви. Незалежно від того, чи є це юридично визначеним «піратством» або якоюсь іншою формою насильницької злочинної діяльності проти суден, ті, хто перебуває на них, можуть бути взяті в заручники із метою отримання викупу та піддані фізичному і сексуальному насиллю.

Злочин на Сексуальному Ґрунті

Докази сексуального насильства на морі можна знайти скрізь і завжди, де б не були сексуально вразливі особи. Наприклад, існує особливий ризик сексуальних злочинів у контексті торгівлі людьми, у тому числі проти їхньої волі або під хибним приводом з метою примусу до проституції.

Є також свідчення вчинення сексуальних злочинів на борту пасажирських суден. Круїзні лайнери борознять моря та океани із значною кількістю пасажирів. Це великі плавучі спільноти, багато з яких складаються з кількох тисяч людей, як пасажирів, так і робітників. Перебуваючи у морі, ці важливі спільноти офіційно не охороняються державою прапора, які мають право здійснювати виняткову юрисдикцію. Як наслідок, злочини, скоєні на борту, не розслідуються належним чином, а винні у злочинних діях не притягуються до відповідальності. До злочинів належать злочини на сексуальному ґрунті. Судноплавні компанії явно зацікавлені в тому, щоб уникнути розголосу злочинної діяльності на борту своїх суден, і важко дати точну оцінку її характеру та масштабів. Проте, з'явилися докази фактичного юрисдикційного вакууму, який, мабуть, дозволяє особам, які вчинили насильницькі злочини та злочини на сексуальному ґрунті, уникнути правосуддя. Це також означає, що жертви таких злочинів не мають ефективних засобів правового захисту від насильства, якого вони зазнали.

Рабство та Примусова Праця у Рибній Промисловості

Є вагомі докази використання рабської праці у світовій рибній промисловості, коли члени екіпажу набираються під хибним приводом, та потім змушені залишатися на борту суден протягом тривалого часу без оплати й у неправомірних умовах. Повний масштаб цієї проблеми тільки починає

проявлятися, і через її прихований характер, важко піддається точній кількісній оцінці.

Рабство виникає особливо часто на борту рибальських суден, що займаються Незаконним, Непідзвітним та Неконтрольованим (ННН) рибальством. Судна, що займаються ННН-рибальством, можуть місяцями і навіть роками залишатися на віддалених промислових ділянках, не повертаючись до порту, а їхні екіпажі виявляються замкненими на борту без повернення на сушу, у свої будинки та сім'ї.

Близько 20% світового вилову риби припадає на ННН-рибальство. Це не маргінальна проблема, тому що 5 або 6 мільйонів рибалок у всьому світі займаються ННН-рибальством. Звичайно, важливо підкреслити, що не всі судна, зайняті таким чином, будуть використовувати рабську працю, але природа цього нерегулярного сектора промисловості така, що навіть ті, чия зайнятість є примусовою та оплачуваною, схильні до принизливих та нелюдських умов та недостатньої оплати на морі.

Особливо тривожною рисою є вірогідність того, що багато рибалок, які знаходяться у рабських умовах, зрештою «втрачені у морі»; вони просто зникають. Поранений або хворий рибалка, який потрапив у рабські умови, більше не придатний для використання і розглядається як тягар тими, хто керує операцією, легко позбавляється його, а його зникнення служить попередженням іншим на борту про їхню ймовірну долю, якщо вони не вчинять так, як потрібно.

Однак найбільше турбує про рабство на морі сьогодні, то це той факт, що держави прапора заплещують на нього очі і що немає жодних узгоджених міжнародних зусиль щодо його викорінення. Жодна велика морська держава чи сукупність держав сьогодні не беруть на себе відповідальність за боротьбу з рабством на морі. У той час як судна, які брали участь у работоргівлі, в минулому були вигнані з океанів, сучасним невільницьким суднам дозволено плавати океанами, не побоюючись заборони.

Порушення Трудових Прав у Морському Судноплавстві

Є дві відомі міжнародні конвенції, які стосуються прав та стандартів у сфері зайнятості на морі. Першою з них є Конвенція про Працю в Морському Судноплавстві (MLC) 2006 року, яка встановлює умови зайнятості моряків, які працюють у судноплавній галузі. Друга — це Конвенція МОП про Працю в Рибальському секторі 2007 року, в якій робиться спроба забезпечити такий же захист для тих, хто займається рибальством. Жоден з них не є договором про права людини, і хоча вони включають права, які також відображені в міжнародному праві в галузі прав людини, вони не включають усі права людини, на які мають право моряки. З урахуванням вищесказаного очевидно, що дотримання цих двох конвенцій, якщо вони будуть повністю реалізовані і забезпечені, послужить поліпшенню поводження з тими, хто працює на морі. MLC широко ратифікована та застосовується, зокрема, за допомогою перевірок торгових суден під час їх відвідування портів у державах, які готові здійснювати юрисдикцію держави порту. Конвенція про Працю в Рибальському секторі набула чинності лише у 2017 році і досі широко не ратифікована та не застосовується ефективно.

Є вагомні докази того, що, незважаючи на MLC та Конвенцію про Працю в Рибальському секторі, права людини тих, хто працює в морі на торгових або рибальських суднах, не повністю дотримуються, захищаються або виконуються. Є серйозні докази поганих умов праці, недостатньої оплати та порушень елементарних правил охорони здоров'я та техніки безпеки.

Незважаючи на те, що положення MLC включають заходи щодо забезпечення дотримання прав через здійснення юрисдикції держави порту, існує відносно кілька випадків ефективного моніторингу та забезпечення дотримання необхідних умов. У той час як організації та профспілки моряків дійсно заохочують дотримання міжнародних стандартів, існують суттєві докази того, що не всі держави прапору та порту виконують свої обов'язки щодо моніторингу та забезпечення дотримання стандартів в галузі прав людини чи приймають належні та ефективні заходи проти тих, хто зловживає чи не виконує їх.

Добробут Моряків та Працівників Морського Транспорту

Добробут моряків та працівників морського транспорту постійно перебуває під загрозою, незважаючи на всі зусилля цілого ряду добре вмотивованих благодійних організацій. Недостатність забезпечення добробуту у глобальному масштабі була очевидна всім під час найскладніших умов пандемії КОВІД (COVID). Істотний вплив цього призвело до серйозної кризи у світовій судноплавній галузі, яка характеризувалась недостатнім медичним забезпеченням, недоліком або відсутністю поставок основних засобів індивідуального захисту, відмовою портової влади сприяти зміні екіпажів, відсутністю відвідування суден у порту з метою перевірки добробуту і навіть відсутність основних та необхідних засобів матеріально-технічного постачання та зв'язку. Моряки були замкнені на борту суден протягом декількох місяців без соціальної підтримки, без шансів повернутися додому до сімей та без емоційної підтримки, що призвело до серйозного психічного кризису здоров'я.

У звіті організації з захисту прав людини на морі Human Rights at Sea (HRAS), опублікованому у Всесвітній День Прав Людини 10 грудня 2021 року, на другому році кризи КОВІД (COVID), наведено явні порушення прав моряків під час пандемії. У ньому розглядалися та описувалися проблеми, пов'язані з припиненням зміни екіпажів, відмовою морякам у статусі «Ключового Працівника», продовженням часу роботи за контрактом, шкодою психічному добробуту моряків та їхніх сімей, скороченням заробітної плати та частою недоплатою або невиплатою заробітної плати, впливом на сім'ї, відмовою у медичній допомозі на березі тим, хто страждає на захворювання на борту суден, відсутністю вакцинації проти КОВІД-19 (COVID-19) та залишенням моряків без допомоги після банкрутства судноплавних компаній.

Покинуті моряки

Останньою особливістю кризи КОВІД (COVID), про яку щойно згадувалося, було помітне збільшення кількості покинутих моряків. Зазвичай це тривожно поширена практика судноплавної галузі. Ситуація була помітно гірша під час нещодавньої кризи, спричиненої пандемією, — кризи, яка, ймовірно, стане постійним або напівпостійним явищем у майбутньому, оскільки фінансові труднощі знижують прибуток у міжнародних морських перевезеннях та в свою чергу міжнародні поїздки продовжують перериватися. Це лягає величезним тягарем як на самих моряків, так і на благодійні організації та профспілки, які існують для того, щоб піклуватися про них та надавати їм підтримку. Сьогодні судноплавна галузь за своїм характером суттєво інтернаціональна, і судна, зареєстровані в державах, практично не пов'язані з самими суднами, ні з їхніми власниками, ні з екіпажами, які працюють на борту. З ряду комерційних і фінансових причин в умовах жорсткої конкуренції судовласники можуть більше не мати можливості фінансувати свою діяльність, їх судна можуть бути не в змозі продовжувати роботу, можуть стояти на

торговельного судноплавства сьогодні реєструються у «відкритих реєстрах», а не в традиційних морських державах.

Організації громадянського суспільства, профспілки моряків та благодійні організації, а також Міжнародна морська організація (спеціалізована установа Організації Об'єднаних Націй, що займається глобальним судноплавством) визнають проблеми та працюють над боротьбою з дискримінацією та пом'якшенням її найгірших наслідків. Незважаючи на це дані свідчать про те, що серйозні порушення прав людини, пов'язані з дискримінацією та нерівністю, залишаються вкрай тривожною особливістю морського середовища. В даний час не вживається узгоджених міжнародних зусиль щодо створення різноманітного, рівноправного та інклюзивного середовища на морі.

Дитяча праця

За оцінками, близько 20 тисяч вразливих дітей працюють у морі. Дитиною вважається будь-яка особа віком до 18 років. Хоча деякі діти можуть перебувати на порозі дорослого життя, відсутність поваги, недостатній захист і недотримання їхніх прав, як і раніше, викликають серйозне занепокоєння. Крім того, хоча деякі діти знаходяться на порозі дорослого життя, в морі працює дуже багато людей набагато молодших. Відомо, що деякі з них потрапили в пастку рабства, але навіть ті, хто не потрапив у пастку, як і раніше, перебувають у вкрай важких умовах праці, у тому числі в ситуаціях, що прирівнюються до примусової праці. Основна частина дітей, що працюють у морі, зайнята в рибній промисловості, яка, крім усього іншого, широко визнана однією з найнебезпечніших професій у світі. У погану погоду судна можуть легко загубитися в морі, особливо коли фінансові проблеми призводять до того, що вони не повністю обслуговуються та оснащуються. Діти легко травмуються жорстоким поведінням, наслідки якого можуть тривати все життя. Не тільки фізичне насильство і ризик для життя та здоров'я, але й позбавлення життєво важливих прав, включаючи, наприклад, право на освіту, є серйозними порушеннями прав людини.

Незаконна Змішана Міграція та Торгівля Людьми

Існує одна морська діяльність, яка викликає значний міжнародний розголос і суперечки. Це незаконна змішана міграція морем. Для цілей Женевської декларації про права людини на морі термін «незаконна змішана міграція» охоплює безліч різних видів діяльності: від міграції з економічних причин людей, які шукають кращого життя для себе та своєї сім'ї, до біженців, які рятуються від вкрай загрозливих ситуацій у своїх країнах та які шукають захисту через притулок, а також людей, які продаються злочинно мотивованими бандами та групами з метою примусової праці, зокрема сексуального характеру.

Хоча більшість цих людей не роблять нічого протизаконного, їх часто називають нелегальними мігрантами. Проте особи, які сприяють їх пересуванню морем, цілком можуть мати злочинні мотиви або шляхом торгівлі вразливими людьми для примусової праці, або шляхом «продажу» коштів, за допомогою яких законні мігранти досягають своєї мети. Надання небезпечних човнів для перевезення людей через потенційно небезпечні простори океану стали прибутковим «бізнесом» для злочинних угруповань та, за відсутності альтернативи, єдиним виходом для людей, які шукають притулку від переслідувань. В останні роки це стало серйозною проблемою у Центральній та Східній частині Середземного моря та в Англійському каналі/Ла-Манші між Європейським континентом та Сполученим Королівством.

Змішані потоки мігрантів через моря та океани не є новим явищем, проте навряд чи стануть проблемою короткострокового характеру. Міграція завжди була характерною рисою існування, і вимушене

переміщення є сьогодні найбільшою гуманітарною проблемою та проблемою розвитку. У міру збільшення чисельності населення планети абсолютні масштаби міграції також збільшуватимуться. Нерегулярна змішана морська міграція, мабуть, буде постійною рисою нашого світу. Питання про те, як із цим боротися, дуже спірне, і простих рішень немає. Недавній досвід із цим пов'язаний зі спробами перешкодити руху суден із мігрантами, у тому числі спробами змусити їх повернутися до пунктів відправлення (зворотні буксирування). Проблеми прав людини, що виникають у зв'язку зі зростанням незаконної змішаної міграції на морі, включають питання, пов'язані з контрабандою та торгівлею злочинцями, які використовують вразливість та фізичну безпеку тих, хто перебуває в морі. Всі моряки зобов'язані за Морським правом надавати допомогу тим, хто перебуває в небезпеці в морях і океанах, незалежно від їх міграційного статусу. Сюди входять ті державні чиновники, які діють у відповідь на незаконну змішану міграцію.

Заключні коментарі

Зібрані на сьогоднішній день дані про забезпечення, захист та здійснення прав людини на морі переконливо демонструють, що моря та океани далеко не є безпечним та надійним середовищем для мільйонів людей, які мають законне право перебувати там, і тих, хто перебуває там проти своєї волі. Серйозне занепокоєння викликає той факт, що міжнародне співтовариство робить мало зусиль для боротьби зі злочинними підприємствами, які не поважають права людини тих, з ким вони стикаються у морях та океанах. Досі навіть великі морські держави не намагалися координувати глобальні зусилля щодо протидії загрозам правам людини на морі.

Однак відповідальність за це лежить не лише на великих державах. Як показують Керівні принципи, що містяться в Додатку С, всі держави можуть зробити великий внесок у цей процес. Фактично, ці Керівні принципи були навмисно складені у відповідь на накопичені докази, згадані в цьому Додатку. У міру накопичення доказів недоліків та порушень прав людини даний Додаток буде переглядатися та оновлюватись за потреби.

ДОДАТОК В: ПРАВА ЛЮДИНИ, ЯКІ ЗАСТОСОВУЮТЬСЯ НА МОРІ

Міжнародне право в галузі прав людини являє собою сукупність правових норм, що розвиваються, яка складається з комбінації інструментів міжнародного або майже універсального застосування та інших, що здійснюються на регіональному рівні. Для цілей *Женевської Декларації про Права Людини на Морі*, яка спеціально розроблена для глобального застосування, права та обов'язки, про які йдеться, в основному впливають із таких міжнародних документів:

- **Загальна Декларація Прав Людини (ЗДПЛ)** (ГА ООН Рез. 217, прийнята 10 грудня 1948 р.)
- **Міжнародний Пакт про Громадянські та Політичні права (МПГПП)** (прийнятий 16 грудня 1966 р., набрав чинності 23 березня 1976 р.) Серія договорів ООН, том 999.
- **Міжнародний Пакт про Економічні, Соціальні та Культурні права (МПЕСКП)** (прийнятий 16 грудня 1966 р., набрав чинності 3 січня 1976 р.) Серія договорів ООН, том 993.
- **Конвенція про Права Дитини (КПР)** (прийнята 20 листопада 1989 р., набула чинності 2 вересня 1990 р.) Серія договорів ООН, том 1577.
- **Конвенція про Статус Біженців** (прийнята 28 липня 1951 р., набула чинності 22 квітня 1954 р.) Серія договорів ООН, том 189.

Приклади індивідуальних прав людини, які застосовуються на морі

Наступний список прав, що впливають із наведеного вище списку інструментів, має значення на морі. Список не є вичерпним, і перелічені джерела зведені до мінімуму для цілей цього Додатка:

- **Право на життя**(Ст. 3 ЗДПЛ; Ст. 6, МПГПП)
- **Право не піддаватися тортурам** (Ст. 5 ЗДПЛ; Ст.7, МПГПП; Ст. 6, КПР)
- **Право на невидворення** (Ст. 33 Конвенції про статус біженців)
- **Право не піддаватися рабству** (Стаття 4 ЗДПЛ; Ст. 8 МПГПП)
- **Право на ефективний засіб правового захисту** (Ст. 8 ЗДПЛ; Ст. 2 МПГПП)
- **Право на свободу** (Ст. 3 ЗДПЛ; Ст. 9 МПГПП)
- **Право не бути підданим довільному арешту та затриманню** (Ст. 9 ЗДПЛ; Ст.9 МПГПП)
- **Право на конфіденційність** (Ст. 12 ЗДПЛ; Ст.17 МПГПП; Ст.16 КПР)
- **Право на свободу вираження поглядів** (Ст. 19 ЗДПЛ; Ст.19 МПГПП; Ст.13 КПР)
- **Право на свободу релігії** (Ст. 18 ЗДПЛ; Ст.18 МПГПП; Ст.14 КПР)
- **Право шукати притулку** (Ст. 14 ЗДПЛ)
- **Право на свободу асоціації** (Ст. 20 ЗДПЛ; Ст.22 МПГПП; Ст.15 КПР)
- **Право на створення профспілки та вступ до неї** (Ст. 23 ЗДПЛ; Ст. 22 МПГПП; Ст. 8 МПЕСКП)
- **Право на сімейне життя** (Ст. 16 ЗДПЛ; Ст. 23 МПГПП; Ст. 10 МПЕСКП)
- **Права дитини** (Ст. 24 МПГПП; КПР)

- **Право на справедливий винагороду та рівну оплату** (Ст. 23 ЗДПЛ; Ст. 7 МПЕСКП)
- **Право на умови праці, які відповідають вимогам безпеки та гігієни** (Ст. 23 ЗДПЛ; Ст. 7 МПЕСКП; Ст. 32 КПР)
- **Право на відпочинок, дозвілля та оплачувану відпустку** (Ст. 24 ЗДПЛ; Ст. 7 МПЕСКП; Ст. 31 КПР)
- **Право на соціальне забезпечення** (Ст. 22 ЗДПЛ; Ст. 9 МПЕСКП, Ст. 26 КПР)
- **Право на освіту** (Ст. 26 ЗДПЛ; Ст. 13 МПЕСКП; Ст. 28 КПР)
- **Право власності** (Ст. 17 ЗДПЛ)

Регіональні Конвенції з Прав Людини

Хоча наведений вище список прав людини ґрунтується на вже перерахованих міжнародних документах з прав людини, такі регіональні конвенції також матимуть значення в регіонах, для яких вони були призначені, та щодо різних держав-учасниць. Вони, ймовірно, матимуть значення за межами своїх «регіонів», оскільки держави прапора, учасники цих регіональних конвенцій, матимуть зобов'язання у галузі прав людини на борту суден, зареєстрованих на них, де б у світі ці судна не знаходилися. Регіональні документи:

- **Європейська Конвенція щодо захисту прав людини та основних свобод (ЄКПЛ)**
- **Американська Конвенція з Прав Людини (Пакт Сан-Хосе)**
- **Додатковий протокол до Американської Конвенції з Прав Людини в галузі економічних, соціальних та культурних прав (Сан-Сальвадорський Протокол)**
- **Африканська Хартія Прав Людини і Народів (Банжувльська Хартія)**
- **Арабська Хартія Прав Людини (АХПЛ)**
- **Декларація Асоціації Держав Південно-Східної Азії (Декларація АСЕАН)**

ДОДАТОК С: КЕРІВНІ ПРИНЦИПИ ЩОДО СПРИЯННЯ ДОТРИМАННЮ ПРАВ ЛЮДИНИ НА МОРІ

1. ВСТУП

Мета

Ці Керівні принципи були підготовлені в першу чергу для використання державами як засіб забезпечення дотримання прав людини на морі. Вони містять рекомендації щодо поведінки, яка або необхідна відповідно до існуючих норм міжнародного права, або пропонується як передова практика. Ці Керівні принципи спрямовані на сприяння формуванню культури дотримання прав людини на морі.

Правовий статус

Ці Керівні принципи не є юридично обов'язковими, але вони відображають існуюче міжнародне право.

Адресати

Основними адресатами цих Керівних принципів є держави, у тому числі держави порту, прибережні держави та держави прапора. Ці Керівні принципи також адресовані іншим суб'єктам, включаючи міжнародні організації, юридичні особи, неурядові організації та організації громадянського суспільства, а також окремих осіб, які беруть участь у забезпеченні дотримання прав людини на морі.

Структура

Ці Керівні принципи складаються з розділів, в яких містяться рекомендації для держав та інших організацій щодо дій у наступних морських зонах:

- Внутрішні води;
- Територіальні води;
- Виключна Економічна Зона («ВЕЗ»); і
- Відкрите море.

Хоча це і не розглядається саме в цьому Додатку, держави можуть мати права та обов'язки, що виникають в інших морських зонах, в тому числі, але не обмежуючись:

- Прилеглі зони;
- Архіпелажні води;
- Територіальні води у межах міжнародних проток (у яких застосовується право транзитного проходу);
- Континентальний шельф; і
- Морське дно за межами національної юрисдикції ("Район").

Крім того, держави повинні приділяти особливу увагу суднам, які не мають національності, а портові та прибережні держави повинні враховувати, які зобов'язання вони можуть нести стосовно осіб на борту таких суден, особливо щодо будь-яких зобов'язань у галузі прав людини.

Стиль

Наскільки це можливо, у цих Керівних принципах навмисно уникається використання технічної юридичної мови. Вони складені так, щоб їх міг прочитати та зрозуміти будь-хто.

Актуальність Керівних принципів

Ці Керівні принципи відображають законодавство та оцінку передової практики щодо прав людини на морі станом на січень 2022 року.

2. ОСНОВНІ ЮРИДИЧНІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ

З метою сприяння та захисту прав людини на морі та виконання своїх юридичних зобов'язань, де це застосовується, всі держави повинні забезпечити, щоб:

- Було ухвалено необхідне чи інше відповідне національне законодавство;
- Національні суди мали необхідну компетенцію для виявлення та розгляду порушень прав людини осіб на борту суден у межах їх юрисдикції, і національного законодавства було достатньо, щоб уповноважити місцеві суди карати будь-яку фізичну чи юридичну особу, відповідальну за будь-яке порушення прав людини;
- На постійній основі вживалися заходи адміністративного контролю та правозастосування.

Будь-яка держава, яка здійснює юрисдикцію, повинна гарантувати, що відповідні санкції за порушення прав людини на морі можуть і будуть застосовуватися для забезпечення ефективного стримування та позбавлення тих, хто порушує права людини на морі, будь-яких вигод, які вони отримують від їх незаконної діяльності.

Держави повинні завжди поважати, захищати та дотримуватися прав людини, особливо під час звичайних операцій з моніторингу і правозастосування та подальших судових розглядів. Держави повинні захищати права людини на суднах, навіть якщо мета моніторингу або правозастосування не пов'язана безпосередньо із захистом прав людини.

Держави, які здійснюють юрисдикцію, повинні повідомити інші відповідні держави (наприклад, прибережну державу, яка попередила державу прапора) про вжиття примусових заходів, а також, якщо ці дії можуть призвести до судового розгляду.

3. КЕРІВНІ ПРИНЦИПИ ДЛЯ ДЕРЖАВ ПРАПОРА

Зазвичай судно вноситься до суднового реєстру, який веде адміністрація країни, під прапором якої знаходиться судно (держава прапора). Це дозволяє судну мати національний характер, а державі прапора здійснюватиме юрисдикцію. Надалі особи, які перебувають на борту судна, набувають прав, передбачених законодавством держави прапора.

Юрисдикція держав прапора завжди поширюється на всі судна, які плавають під їхнім прапором, незалежно від місцезнаходження чи видів діяльності, якими займаються такі судна, навіть якщо ці судна також можуть підпадати під юрисдикцію інших держав.

Держави прапора зобов'язані здійснювати юрисдикцію над суднами, які плавають під їхнім прапором, зокрема забезпечувати дотримання прав людини.

Там, де це необхідно для виконання цих зобов'язань, держави прапора повинні прагнути співпраці з іншими державами, наприклад, звернувшись до прибережної держави чи держави порту з проханням затримати судно за порушення законів чи правил держави прапора.

У Внутрішніх Водах та Межах Порту

Без шкоди для зобов'язань держав прапора здійснювати юрисдикцію над усіма суднами, які плавають під їхнім прапором, держави прапора повинні поважати суверенітет та відповідні внутрішні закони інших держав, коли їхнє судно знаходиться у внутрішніх водах іншої держави. Тим не менш, держава прапора не повинна відмовлятися від своєї відповідальності реагувати відповідним чином на будь-яке порушення прав людини на такому судні.

Хорошою практикою для держав прапора є прагнення забезпечити, щоб капітани всіх суден, які плавають під їхнім прапором, співпрацювали з владою прибережної держави чи держави порту для забезпечення дотримання прав людини на борту своїх суден, коли вони знаходяться у внутрішніх водах інших держав та в межах порту.

І навпаки, капітани будуть мати найкращі можливості для того, щоб повідомляти про будь-які порушення державам прапора, які, за відсутності успішного втручання з боку власників суден, повинні здійснювати юрисдикцію, коли це можливо, відповідно до законодавства держави прапора та робити кроки, як зазначено вище, для забезпечення дотримання прав осіб, які перебувають на борту та, по можливості, забезпечити накладення санкцій на винних.

У Територіальних Водах

Порушення прав людини на борту судна можуть зробити прохід через територіальні води «немирним» та виправдати втручання прибережних держав. Держави прапора мають повною мірою співпрацювати з прибережними державами, щоб забезпечувати дотримання прав людини на борту суден під час проходження через територіальні води.

У ВЕЗ

Держави прапора зобов'язані визнати, що судна, які плавають під їхнім прапором і займаються діяльністю, що підпадає під суверенні права або юрисдикцію прибережної держави, повинні підпорядковуватися ліцензійним умовам, що стосуються дотримання прав людини, встановлених прибережною державою в її ВЕЗ. Це включає підпорядкування інспекціям прибережних держав для контролю за дотриманням прав людини. Держави прапора мають повною мірою співпрацювати з прибережними державами, щоб забезпечити дотримання прав людини на борту суден, що перебувають у ВЕЗ.

У Відкритому Морі

Держави прапора зобов'язані забезпечувати дотримання законів про права людини на борту всіх суден, які плавають під їхніми прапорами у відкритому морі. Для цього державі прапора може знадобитися співпраця з іншими державами.

4. КЕРІВНІ ПРИНЦИПИ ДЛЯ ДЕРЖАВ ПОРТУ

Судна, які входять у порти, автоматично підпорядковуються юрисдикції держави, де знаходиться порт. Зобов'язання держав порту в галузі прав людини, викладені в національному та чинному міжнародному праві, повністю застосовуються у межах їх портів. Юрисдикція держави порту та її зобов'язання у сфері прав людини частково збігаються з юрисдикцією держави прапора будь-якого іноземного судна, яке знаходиться у межах порту.

Хорошою практикою для держав порту є моніторинг дотримання державами прапора прав людини на борту їхніх суден, поки ці судна перебувають у порту, та вжити необхідних заходів для забезпечення ефективних засобів правового захисту для тих осіб, чиї права можуть бути порушені.

Якщо державі порту стає відомо, що порушення прав людини сталося або вчиняється на борту іноземного судна, яке заходить до його порту або в його води, воно має здійснити юрисдикцію і вжити заходів для розслідування та запобігання продовженню або повторенню будь-якого такого порушення. Такі кроки можуть включати затримання судна доти, доки його власники та оператори не зробили необхідних кроків, щоб забезпечити ефективні засоби правового захисту для тих осіб, чиї права були порушені. Це також має включати застосування санкцій, у тому числі затримання осіб, визнаних винними у явних порушеннях прав людини на борту, як це передбачено у відповідному національному кримінальному законодавстві. Державам прапора та державам, громадянами яких є моряки, рекомендується підтримувати відповідні засоби правового захисту і санкції, які накладаються державами порту.

5. КЕРІВНІ ПРИНЦИПИ ДЛЯ ПРИБЕРЕЖНИХ ДЕРЖАВ

У Внутрішніх Водах

Внутрішні води та будь-яке судно, яке знаходиться у них, підпадають під юрисдикцію прибережної держави. Юрисдикція прибережної держави існуватиме поряд із юрисдикцією держави прапора будь-якого іноземного судна, яке перебуває у його внутрішніх водах.

Зобов'язання прибережної держави в галузі прав людини повністю застосовуються у її внутрішніх водах, як і на березі. Хорошою практикою для прибережних держав є моніторинг дотримання прав людини державами прапора на борту їхніх суден, доки ці судна перебувають у внутрішніх водах. Якщо прибережній державі стає відомо, що порушення прав людини сталося або відбувається на борту судна, яке знаходиться у внутрішніх водах, воно має діяти для захисту своїх інтересів та дотримання своїх зобов'язань у галузі прав людини, включаючи вживання необхідних заходів для забезпечення ефективного засобу правового захисту для тих, чиї права людини було порушено.

У Територіальних Водах

Усі держави мають право мирного проходу через територіальні води. Прибережні держави мають юрисдикцію щодо іноземних суден, які проходять через їх територіальні води, особливо якщо ці судна займаються діяльністю, що завдає шкоди миру, порядку та/або безпеці прибережної держави. Порушення прав людини на борту судна, яке знаходиться у територіальних водах, можуть поставити під загрозу порядок у прибережній державі та зробити прохід небезпечним.

Державам рекомендується розглядати відомі або обґрунтовано підозрювані порушення прав людини як несумісні з мирним проходом та здійснювати юрисдикцію над таким судном (шляхом його зупинки, абордажу, огляду та/або затримання) з метою захисту прав людини та притягнення до відповідальності осіб, винних у порушеннях.

Прибережна держава повинна забезпечити, щоб її національне законодавство, яке захищає права людини, поширювало цей захист на її територіальні води, передбачало ефективні примусові заходи у разі її порушення та наділяло її національні суди необхідними повноваженнями для розгляду порушень прав людини, що відбуваються на борту суден у її територіальних водах.

Якщо військовий корабель або інше судно, яке належить уряду, судно, яке експлуатується або ревізоване судно, яке знаходиться на некомерційній службі, здійснює мирний прохід через територіальні води прибережної держави і підозрюється в тому, що воно підставило під загрозу свою «правомірність» внаслідок порушення (порушень) прав людини на борту, держава має право вимагати від такого судна негайно залишити його територіальні води.

У ВЕЗ

У межах ВЕЗ прибережні держави мають виключну юрисдикцію і повинні дотримуватися своїх зобов'язань у галузі прав людини щодо штучних островів, установок та споруд, а також у межах 500-метрових зон безпеки, пов'язаних з ними.

Прибережній державі слід поширити своє законодавство, адміністративні процедури контролю та компетенцію своїх суден на порушення прав людини, які відбуваються на борту будь-яких суден, які займаються розвідкою або експлуатацією економічних ресурсів у межах ВЕЗ та на штучних островах, установках та спорудах, а також на борту будь-якого судна, яке займається морськими науковими дослідженнями

Прибережна держава має право видавати ліцензії на всі види діяльності, пов'язані з економічною експлуатацією зони, включаючи рибальство, розвідку та розробку корисних копалин та морські наукові дослідження. Практика видачі таких ліцензій виникає за умови, що ліцензіати дотримуються прав людини щодо всіх типів суден, які використовуються для здійснення діяльності, що ліцензується. Прибережній державі слід проводити планові перевірки будь-яких суден, які працюють у рамках ліцензійного режиму в межах його ВЕЗ, у тому числі для забезпечення прав людини.

У той час як держави прапора зберігають за собою юрисдикцію над суднами, які здійснюють економічну діяльність у межах ВЕЗ, ці судни також підпадають під юрисдикцію прибережної держави, яка має зобов'язання щодо прав людини щодо тих, хто перебуває на борту.

6. КЕРІВНІ ПРИНЦИПИ ДЛЯ ІНШИХ ДЕРЖАВ

У різних ситуаціях можуть бути держави, що не виступають як портові держави, прибережні держави або держави прапора, які, тим не менш, можуть мати юрисдикцію для втручання з метою захисту прав людини.

Будь-яка держава, громадяни якої знаходяться в морі, несе по відношенню до них зобов'язання в галузі прав людини, незалежно від їхнього місцезнаходження та ситуації, в якій вони знаходяться.

Будь-які держави, які направляють судна для проведення примусових операцій на морі (які включають будь-які операції з перехоплення або висадки), мають зобов'язання в галузі прав людини стосовно будь-яких залучених осіб.

7. СУДНА БЕЗ НАЦІОНАЛЬНОСТІ ТА ПРАВА ЛЮДИНИ

Не всі судна завжди матимуть національність. У такому разі визначити, які держави несуть зобов'язання в галузі прав людини щодо осіб, які перебувають на борту, може бути складно, особливо якщо деякі з цих осіб самі явно не мають громадянства або не бажають, або не можуть заявити про своє громадянство. Це може вплинути на перспективу захисту прав людини тих, хто перебуває на борту.

Будь-яка держава, яка має справу з суднами без національності, особливо в рамках правоохоронних операцій, зобов'язана дотримуватись зобов'язань у галузі прав людини щодо будь-яких осіб на борту.

Судно може бути визнане без національності, якщо воно виключене з одного державного реєстру без одночасної передачі іншому. Хоча держава прапора має право виключити будь-яке судно зі свого реєстру, у такий спосіб вона ризикує підірвати захист прав людини осіб, які перебувають на борту. З цієї причини вважається хорошою практикою, що адміністрація держави прапора не видалятиме будь-яке судно зі свого реєстру (незалежно від підстав для цього) доти, доки судно не буде внесено до реєстру іншої держави прапора або іншим чином не буде видалено в межах юрисдикції держави порту для того, щоб права осіб, які перебувають на борту, були захищені.

Женевська Декларація про Права Людини на Морі



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

www.gdhras.com

© Січень 2022 Human Rights at Sea Всі права захищені