

Verklaring van Genève inzake de mensenrechten op zee



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

Voorwoord

“Mensenrechten zijn universeel; zij gelden zowel op zee als aan land.”

De toenemende aandacht voor essentiële verbeteringen in de bescherming van de fundamentele mensenrechten van alle personen die wereldwijd op het water wonen, werken en varen, heeft geleid tot de behoefte aan een beknopte heroriëntering van de bestaande internationale rechtsinstrumenten in één enkel herhalend document waarin de fundamentele beginselen die ten grondslag liggen aan het begrip mensenrechten op zee worden gedefinieerd.

Het zich ontwikkelende wereldwijde verhaal over de verbetering van de manieren en middelen waarop misbruiken op zee worden gemeld, onderzocht en effectief bestreden, impliceert dat een gemeenschappelijke taal en een fundamenteel juridisch begrip bij alle belanghebbenden noodzakelijk zijn om succes te boeken. Het doel van deze publicatie is dan ook om meer duidelijkheid te verschaffen en basisreferentiemateriaal waarop kan worden vertrouwd voor de waarheid van haar inhoud.

Dit lopende ontwikkelingswerk vindt plaats tegen de achtergrond van een milieucontext die op zee sterk verschilt van de omstandigheden aan land, en waarover onvoldoende bekend is. Daarbij komt nog de algemene perceptie van "zee-blindheid", die de vaak aangehaalde misvatting weerspiegelt dat wat op zee gebeurt uit het oog en dus uit het hart is. Dit werkt op zijn beurt straffeloosheid in de hand, waarvan misbruikers profiteren binnen zwakke handhavingssystemen die gebaseerd zijn op een gebrek aan publieke transparantie en verantwoordingsplicht.

Deze publicatie zal elk jaar door Human Rights at Sea worden herzien. De vier grondbeginselen zullen stabiel en onveranderlijk blijven, terwijl de ondersteunende bijlagen indien nodig door externe belanghebbenden specifiek kunnen worden herzien.

De publicatie moet verder worden gebruikt als leidraad door haven-, kust- en vlaggenstaatautoriteiten en alle andere belanghebbenden die geïnteresseerd zijn in het consolideren en uitbreiden van de mensenrechtenbescherming ter ondersteuning van de gemeenschappelijke visie om een einde te maken aan mensenrechtenschendingen op zee.

Human Rights at Sea wil in het bijzonder zijn erkentelijkheid betuigen voor het deskundig onderzoek en de redactionele steun van prof. Steven Haines, hoogleraar internationaal publiekrecht, University of Greenwich, prof. Anna Petrig, hoogleraar internationaal recht en publiekrecht aan de Universiteit van Bazel, Zwitserland, prof. Irini Papanicolopulu, geassocieerd hoogleraar internationaal recht aan de Universiteit van Milano-Bicocca, Italië, Dr. Sofia Galani, assistent-professor internationaal publiekrecht aan de Panteion Universiteit, Athene, Griekenland, Dr. Elizabeth Mavropoulou, hoofd onderzoek, mensenrechten op zee en gastdocent aan de Universiteit van Westminster, en Miss Anastasia Papapetrou (LL.M.) voor haar administratieve ondersteuning. Een onafhankelijk juridisch onderzoek werd uitgevoerd door partners en medewerkers van de internationale advocatenkantoren Holman Fenwick Willan LLP, DLA Piper LLP, Norton Rose Fulbright LLP en Reed Smith LLP, gecoördineerd door mevrouw Voirrey Blount. Het oorspronkelijke idee werd bedacht door de oprichter en CEO van de NGO, David Hammond Esq.

Verklaring van Genève inzake de mensenrechten op zee

De achtergrond

De zeeën en oceanen beslaan meer dan 70% van het aardoppervlak. De activiteiten op zee, zowel de legale als de illegale, nemen elk jaar toe. Dit leidt tot een toename van het aantal mensen op zee, momenteel geschat op meer dan 30 miljoen mannen, vrouwen en kinderen op elk moment.

De overgrote meerderheid van deze mensen zijn vissers, in totaal ongeveer 40 miljoen, waarvan er naar schatting meer dan 25 miljoen op enig moment fysiek op zee zijn. Van dit totaal zijn naar schatting 20.000 kinderen werkzaam op zee en in de kustvisserij. Anderen werken in de scheepvaart, in de offshore olie- en gasindustrie en in het toerisme. Er zijn nog veel meer categorieën, zoals passagiers, vakantiegangers, wetenschappers en overheidsfunctionarissen op marine- en kustwachtschepen. Daarnaast zijn er steeds meer mensen die de zeeën en oceanen gebruiken als migratiemiddel. Tenslotte zijn er mensen betrokken bij illegale activiteiten.

Er zijn belangrijke en toenemende bewijzen van wijdverspreide, opzettelijke en vaak systematische schending van de mensenrechten op zee. Voorbeelden hiervan zijn vissers, waaronder jonge kinderen, die in slavernij worden gehouden op visgronden op duizenden kilometers afstand van hun familie en thuisstaat; zeelieden die zonder loon of vergoeding aan hun lot worden overgelaten; slachtoffers van seksueel geweld aan boord van passagiers- en cruiseschepen die vaak zonder wettelijke bescherming of doeltreffende rechtsmiddelen achterblijven; migranten en vluchtelingen, waaronder kinderen, die onder levensgevaarlijke omstandigheden door criminelen worden gesmokkeld of verhandeld; en mensen die verdacht worden van overtredingen en zonder wettelijk toezicht aan buitensporig geweld en willekeurige detentie worden onderworpen.

Er verdwijnen mensen, ze sterven, ze worden mishandeld en misbruikt op zee. Als dergelijke mensenrechtenschendingen aan land zouden plaatsvinden, zouden ze bekend zijn en worden aangepakt. Ze vinden echter plaats op zee, buiten het zicht, en degenen die kunnen optreden om ze te stoppen zijn zich niet altijd bewust van het probleem.

Mensenrechtenschendingen op zee worden vaak niet gemeld, gehandhaafd of verholpen vanwege de moeilijke omstandigheden op zee. Schendingen vinden vaak plaats op grote afstand van de overheidsinstanties. De zee is een enorm gebied om toezicht op te houden, en politieoptreden is al te vaak ondoeltreffend door een gebrek aan middelen of onwil om actie te ondernemen.

Hoewel de zeeën en oceanen een uitdagende omgeving vormen en unieke kenmerken hebben die om unieke antwoorden vragen, betekent dit nadrukkelijk niet dat de mensenrechten er op enigerlei wijze in het gedrang kunnen komen. De zeeën zijn vrij voor alle legitieme doeleinden; misbruik van mensenrechten op zee is in geen geval een legitiem doel.

Mensen op zee zijn volledig begunstigden van de mensenrechten; het feit dat zij zich op zee bevinden buiten de grenzen van de territoriale jurisdictie heeft geen invloed op hun mensenrechten.

De tijd om te handelen is gekomen. Een rechtsorde die zorgt voor veilige zeeën en oceanen vereist dat alle mensen op zee mensenrechten genieten, dat schendingen effectief worden aangepakt en dat slachtoffers een effectief rechtsmiddel wordt geboden. De openbare orde van de oceanen, met

inbegrip van de bescherming van de mensenrechten voor alle mensen, is een collectieve verantwoordelijkheid van de internationale gemeenschap.

Het zijn in de eerste plaats staten die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van de mensenrechten op zee, met name vlaggenstaten, kuststaten en havenstaten.

Andere actoren, zoals internationale organisaties, niet-gouvernementele organisaties, maatschappelijke organisaties, particuliere ondernemingen, kapiteins van schepen, beveiligingspersoneel aan boord van schepen en consumenten, moeten ook hun eigen rol bij de bescherming van de mensenrechten op zee erkennen en daarnaar handelen.

Doel

Het doel van de Verklaring van Genève over de mensenrechten op zee is te herinneren aan de bestaande wettelijke verplichtingen, wereldwijd het bewustzijn van mensenrechtenschendingen op zee te vergroten, een gecoördineerde internationale reactie daarop te genereren en te zorgen voor een effectief rechtsmiddel voor degenen die misbruikt worden. In het algemeen beoogt de Verklaring een cultuur van naleving van de mensenrechten op zee te bevorderen.

Basisprincipes

De bescherming van de mensenrechten op zee berust op de volgende vier fundamentele beginselen:

1. Mensenrechten zijn universeel; zij gelden zowel op zee als aan land.
2. Alle personen op zee hebben, zonder enig onderscheid, recht op hun mensenrechten.
3. Er zijn geen specifieke maritieme redenen om mensenrechten op zee te ontkennen.
4. Alle mensenrechten die zijn vastgelegd in het internationale verdrags- en gewoonterecht moeten op zee worden geëerbiedigd.

Bijlagen

- A. Bewijs van mensenrechtenschendingen op zee
- B. Toepasselijke mensenrechten op zee
- C. Richtsnoeren ter bevordering van de naleving van de mensenrechten op zee

BIJLAGE A: BEWIJZEN VAN MENSENRECHTENSCHENDINGEN OP ZEE

De zeeën en oceanen hebben een geschatte reguliere bevolking van ongeveer 30 miljoen mensen. Dit komt overeen met de bevolking van een middelgrote staat. De bevolking van de zeeën en oceanen beslaat natuurlijk een enorme aaneengesloten ruimte die met meer dan 70% van het aardoppervlak veel groter is dan het grondgebied van één enkele staat.

Bijgevolg zijn de mensen relatief dun verspreid en is de sociale interactie zeer beperkt. In werkelijkheid blijft de interactie meestal beperkt tot de grenzen van individuele zeeschepen. Dit betekent dat er zeer weinig waarnemers zijn die getuige kunnen zijn van de meeste schendingen van de mensenrechtennormen op zee. Om deze reden is het onwaarschijnlijk dat veel gevallen van misbruik door de media en maatschappelijke organisaties worden geregistreerd op een wijze die wel wordt gevolgd en gemeld bij onregelmatige en onwettige activiteiten aan land. Een bijkomend en betreuenswaardig kenmerk van het misbruik dat op zee plaatsvindt, is dat veel ervan buiten de territoriale grenzen van de jurisdictie van een staat plaatsvindt - op volle zee, een uitgestrekt gebied dat relatief ongereguleerd en grotendeels onbewaakt is.

Deze factoren leiden tot een maritieme omgeving waarin kwetsbare mensen door anderen kunnen worden misbruikt, waarbij de daders vaak straffeloos handelen en weinig of geen risico lopen op censuur of sancties. Hoewel gevallen van misbruik dagelijks worden gemeld, is het van cruciaal belang te begrijpen dat ze lang niet allemaal worden geregistreerd, om de eenvoudige reden dat het gaat om mensen die fysiek ver van de gewone samenleving gelegen zijn en grotendeels "uit het oog en het hart" zijn.

Ondanks dit alles hebben maatschappelijke organisaties het afgelopen decennium aanzienlijke bewijzen van misbruik verzameld. Een uitgebreide rapportage over de omvang van mensenrechtenschendingen op zee is te vinden in het werk van de in het VK gevestigde NGO Human Rights at Sea. Uit de analyse van dit omvangrijke en steeds groter wordende bewijsmateriaal blijkt een aantal zeer verontrustende kwesties die vanuit het oogpunt van de internationale mensenrechtenwetgeving steeds zorgwekkender worden.

Het is van vitaal belang dat de zeeën en oceanen voortdurend worden gecontroleerd op gevallen van mensenrechtenschendingen, waarbij alle in bijlage B van de Verklaring genoemde rechten gevaar lopen. Hieronder volgen enkele voorbeelden van situaties en activiteiten waarvan is vastgesteld dat zij een ernstig risico op misbruik binnen het maritieme milieu vormen. De onderstaande lijst van misbruiken en bedreigingen van de mensenrechten is weliswaar niet volledig, maar vormt een duidelijke en onweerlegbare reeks voorbeelden die meer dan voldoende aanleiding geven tot de opstelling van de Verklaring van Genève over de mensenrechten op zee:

- Crimineel geweld en bedreigingen van leven en veiligheid
- Seksueel gemotiveerde criminaliteit
- Slavernij en dwangarbeid in de visserijsector
- Inbreuken op de arbeidsrechten op zee
- Bedreigingen van het welzijn van zeevarenden en maritieme werknemers
- Verlaten zeevarenden
- Falende gelijkheid en integratie
- Rechten van kinderen
- Onregelmatige gemengde migratie en mensenhandel

Elk van deze punten verdient enige toelichting.

Crimineel geweld en bedreigingen van het leven en de veiligheid

Historisch gezien is piraterij de meest gevreesde en ernstige vorm van bedreiging voor de veiligheid van schepen en mensen op zee; het belang ervan heeft ertoe geleid dat het de eerste "internationale misdaad" werd met een speciaal daarvoor ontwikkelde wetgeving. Benadrukt moet worden dat zeepiraterij, een plaag sinds de klassieke oudheid, nooit is uitgeroeid. Doordat de piraterij in Somalië de laatste jaren veel aandacht heeft gekregen, is men zich meer bewust geworden van deze eeuwenoude criminele onderneming op zee. Zoals blijkt uit de databank van het International Maritime Bureau (IMB) van de Internationale Kamer van Koophandel, is piraterij echter niet alleen een regionaal probleem dat beperkt blijft tot de Indische Oceaan, maar kan het een wereldwijd probleem worden, aangezien het de laatste jaren een hardnekkig probleem is geworden in delen van Zuid- en Oost-Azië en, momenteel, voor de westkust van Afrika.

"Piraterij" is in het zeerecht nogal eng gedefinieerd, en de term dekt niet adequaat het brede scala van veiligheidsbedreigingen voor de scheepvaart en de legitieme gebruikers van de zeeën en oceanen. Aanvallen op schepen, gewapende overvallen en inbeslagnemingen van kleinere schepen kunnen zowel door politieke groeperingen als door personen die uit zijn op particulier financieel gewin, worden gemotiveerd en gepleegd. Politiek gemotiveerd maritiem terrorisme is een ernstige potentiële bedreiging - de motivatie van de groep die een aanval op zee uitvoert, zegt niets over de mate waarin onschuldige slachtoffers zullen worden getroffen. Of het nu gaat om "piraterij" volgens de wettelijke definitie of om een andere vorm van gewelddadige criminele onderneming tegen schepen, de opvarenden kunnen worden gegijzeld voor losgeld en fysiek en seksueel worden misbruikt.

Seksueel gemotiveerde misdaad

Aanwijzingen voor seksueel misbruik op zee zijn te vinden waar en wanneer men seksueel kwetsbare personen aantreft. Er bestaat bijvoorbeeld een bijzonder risico van seksuele misdrijven in het kader van mensenhandel, met inbegrip van mensen die tegen hun wil of onder valse voorwendselen worden verhandeld met het oog op gedwongen prostitutie.

Er zijn ook aanwijzingen dat seksuele misdrijven worden gepleegd aan boord van passagiersschepen. Cruiseschepen bevaren de zeeën en oceanen met aanzienlijke aantallen passagiers aan boord. Het zijn omvangrijke drijvende gemeenschappen, waarvan vele bestaan uit enkele duizenden mensen, zowel passagiers als werknemers. Op zee worden deze aanzienlijke gemeenschappen niet officieel gecontroleerd door de vlaggenstaten die de exclusieve jurisdictie mogen uitoefenen. Als gevolg daarvan worden aan boord gepleegde misdrijven niet naar behoren onderzocht en worden de verantwoordelijken voor de misdrijven niet vervolgd. Het gaat onder meer om misdrijven van seksuele aard. De rederijen hebben er duidelijk belang bij om publiciteit over criminele activiteiten aan boord van hun schepen te vermijden en het is moeilijk om tot een nauwkeurige beoordeling van de aard en de omvang ervan te komen. Niettemin is gebleken dat er sprake is van een effectief rechtvacuüm waardoor de daders van gewelddadige en seksueel gemotiveerde misdrijven aan berechting lijken te kunnen ontsnappen. Het betekent ook dat de slachtoffers van dergelijke misdrijven geen doeltreffende remedie hebben voor het geweld waarvan zij het slachtoffer zijn geworden.

Slavernij en dwangarbeid in de visserijsector

Er zijn aanzienlijke bewijzen van het gebruik van slavenarbeid in de mondiale visserij-industrie, waarbij bemanningsleden onder valse voorwendselen worden aangeworven en vervolgens gedwongen worden om gedurende lange perioden aan boord van schepen te blijven, zonder loon en onder onmenselijke omstandigheden. De volledige omvang van dit probleem is nog maar net bekend en is door zijn verborgen karakter moeilijk precies te kwantificeren.

Slavernij lijkt vooral waarschijnlijk aan boord van vissersvaartuigen die betrokken zijn bij illegale, ongemelde of ongereguleerde visserij (IOO-visserij). Schepen die betrokken zijn bij IOO-visserij kunnen maanden - zelfs jaren - op afgelegen visgronden blijven zonder terug te keren naar de haven, hun bemanningen zitten vast aan boord zonder uitzicht op terugkeer naar land of hun huizen en families.

Ongeveer 20% van de wereldwijde visvangst is het resultaat van IOO-visserij. Het is geen marginaal probleem: wereldwijd zijn wel 5 of 6 miljoen vissers betrokken bij IOO-visserijactiviteiten. Het is natuurlijk belangrijk te benadrukken dat niet alle betrokken vaartuigen gebruik maken van slavenarbeid, maar de aard van deze onregelmatige sector van de industrie is zodanig dat zelfs degenen die zonder dwang werken en betaald worden, op zee kwetsbaar zijn voor mensonwaardige en onmenselijke omstandigheden en onvoldoende loon.

Bijzonder verontrustend is de waarschijnlijkheid dat veel vissers die in slavenarbeid worden gehouden uiteindelijk "verloren gaan op zee"; zij verdwijnen gewoon. Een gewonde of zieke visser die in slavenarbeid gevangen zit, niet langer nuttig is en door de exploitanten als een blok aan het been wordt beschouwd, wordt gemakkelijk opgeruimd.

Het meest verontrustende van de huidige slavernij op zee is wellicht het feit dat de vlaggenstaten deze door de vingers zien en dat er geen gezamenlijke internationale inspanning is om deze uit te roeien. Geen enkele belangrijke maritieme macht of verzameling van machten aanvaardt vandaag de verantwoordelijkheid voor de bestrijding van slavernij op zee. Terwijl schepen die bij de slavenhandel betrokken waren in het verleden van de oceanen werden verdreven, mogen moderne slavenschepen de oceanen bevaren zonder te hoeven vrezen voor onderschepping.

Inbreuken op de maritieme arbeidsrechten

Er zijn twee belangrijke internationale verdragen die betrekking hebben op arbeidsrechten en -normen op zee. Het eerste is het Verdrag betreffende maritieme arbeid (MLC) van 2006, dat arbeidsvoorwaarden vastlegt voor zeevarenden die in de scheepvaartindustrie werken. Het tweede is het IAO-Verdrag inzake arbeid in de visserij van 2007, dat dezelfde bescherming tracht te bieden aan vissers. Dit zijn geen van beide mensenrechteninstrumenten en hoewel ze rechten bevatten die ook in de internationale mensenrechtenwetgeving terug te vinden zijn, omvatten ze niet alle mensenrechten waarop zeevarenden aanspraak kunnen maken. Dit gezegd zijnde, is het duidelijk dat de naleving van deze twee verdragen, mits volledig uitgevoerd en gehandhaafd, de behandeling van mensen die op zee werken zou verbeteren. Het MLC is algemeen bekrachtigd en wordt met name gehandhaafd via inspecties van koopvaardij-schepen tijdens hun bezoeken aan havens in staten die bereid zijn de jurisdictie van de havenstaat uit te oefenen. Het Verdrag inzake arbeid in de visserij is pas in 2017 in werking getreden en is tot dusver niet op grote schaal geratificeerd of effectief gehandhaafd.

Er zijn aanzienlijke aanwijzingen dat, ondanks het MLC en het verdrag inzake arbeid in de visserij, de mensenrechten van degenen die op zee werken aan boord van koopvaardis-schepen of vissersschepen niet volledig worden geëerbiedigd, beschermd of nageleefd. Er zijn significante aanwijzingen voor slechte arbeidsomstandigheden, ontoereikende lonen en inbreuken op elementaire gezondheids- en veiligheidsregelingen. Hoewel de MLC-bepalingen regelingen bevatten voor handhaving via de uitoefening van de jurisdictie van de havenstaat, zijn er relatief weinig gevallen waarin de vereiste voorwaarden effectief worden gecontroleerd en gehandhaafd. Hoewel organisaties van zeevarenden en vakbonden actie ondernemen om de naleving van internationale normen aan te moedigen, zijn er significante aanwijzingen dat vlaggen- en havenstaten niet allemaal voldoen aan hun verantwoordelijkheid om toezicht te houden op en te zorgen voor de naleving van de mensenrechtennormen of om passende en doeltreffende maatregelen te nemen tegen degenen die deze normen misbruiken of niet naleven.

Welzijn van zeevarenden en maritiem personeel

Het welzijn van zeevarenden en maritiem personeel loopt voortdurend gevaar, ondanks de inspanningen van een reeks goed gemotiveerde welzijnsorganisaties. De ontoereikendheid van de welzijnsvoorzieningen wereldwijd was duidelijk zichtbaar tijdens de moeilijkste omstandigheden van de COVID-pandemie. De aanzienlijke gevolgen hiervan leidden tot een grote crisis binnen de mondiale scheepvaartindustrie, die werd gekenmerkt door ontoereikende medische voorzieningen, weinig of geen levering van essentiële persoonlijke beschermingsmiddelen, de weigering van de havenautoriteiten om veranderingen van de bemanning mogelijk te maken, een gebrek aan welzijnsbezoeken aan schepen in de haven en zelfs een gebrek aan elementaire en essentiële logistieke voorzieningen en communicatie. Zeevarenden zaten maandenlang vast aan boord van schepen zonder sociale steun, zonder kans om terug te keren naar hun familie en zonder emotionele steun, wat leidde tot een ernstige geestelijke crisis.

In een rapport over mensenrechten op zee, dat op 10 december 2021, in het tweede jaar van de COVID-crisis, op Wereldmensenrechtendag werd gepubliceerd, werden de flagrante schendingen van de rechten van zeevarenden tijdens de pandemie opgesomd. Het behandelde en beschreef kwesties in verband met de verstoring van bemanningswisselingen, de ontzegging van de status van "belangrijke werknemer" aan zeevarenden, de verlenging van de contractduur, de schade aan het geestelijk welzijn van zeevarenden en hun gezinnen, de verlaging van de lonen en de frequente onderbetaling of niet-betaling van salarissen, de gevolgen voor gezinnen, de ontzegging van medische zorg aan wal voor degenen die aan boord van schepen ziek werden, de onbeschikbaarheid van COVID-19-vaccinaties en het in de steek laten van zeevarenden na het faillissement van rederijen.

Verlaten zeevaarders

Het laatste kenmerk van de zojuist genoemde COVID-crisis was de duidelijke toename van het in de steek laten van zeelieden. Dit is gewoonlijk een verontrustend gebruikelijke praktijk in de scheepvaartsector. Tijdens de recente door de pandemie veroorzaakte crisis is het nog veel erger geworden - een crisis die in de toekomst waarschijnlijk een permanent of semi-permanent verschijnsel zal worden naarmate de financiële druk de marges in de internationale scheepvaart verkleint en het internationale reisverkeer verstoord blijft. Dit heeft een enorme druk gelegd op zowel de zeelieden zelf als op de welzijnsorganisaties en vakbonden die bestaan om voor hen te zorgen en steun te verlenen. Tegenwoordig is de scheepvaartindustrie zeer internationaal van karakter, waarbij de in staten

geregistreerde schepen weinig echte banden hebben met de schepen zelf, hun eigenaren of de aan boord werkzame bemanningen. Om uiteenlopende commerciële en financiële redenen in een zeer concurrerende omgeving is het mogelijk dat reders hun activiteiten niet langer kunnen financieren, dat hun schepen niet langer kunnen worden geëxploiteerd en dat zij worden opgelegd in havens en wateren ver van hun havens van registratie en, wat cruciaal is, ver van de woonplaats van de mensen die aan boord werken. De ondergang en het faillissement van scheepvaartondernemingen - een verontrustend vaak voorkomend verschijnsel - of zelfs het onderzoek naar en de arrestatie van schepen die verdacht worden van betrokkenheid bij criminele activiteiten, leiden er doorgaans toe dat bemanningen aan boord vast komen te zitten, dat hun loon wordt bevroren en dat zij langdurig worden opgesloten.

Wanneer bemanningen van koopvaardij schepen in dergelijke omstandigheden aan boord vastzitten, is het gebruikelijk dat hun de toegang tot de wal wordt ontzegd en dat zij niet naar huis kunnen terugkeren. Omdat niemand hen kan financieren, zijn de logistieke diensten voor de schepen soms niet meer beschikbaar: de toevoer van voedsel, brandstof, water en elektriciteit is afgesneden en de communicatie via telefoon, radio en internet is verstoord. Degenen die op zee werken kunnen gemakkelijk door hun werkgevers in de steek worden gelaten en worden belet van boord te gaan en naar huis terug te keren of ander werk te zoeken. De zware mentale belasting die zij in dergelijke omstandigheden ondervinden vormt een ernstige schending van hun mensenrechten. Vlaggenstaten en havenstaten hebben verantwoordelijkheden om de mensenrechten van zeevarenden in dergelijke situaties te beschermen, maar in veel te veel gevallen komen zij hun verplichtingen niet na.

Gebreken in diversiteit, gelijkheid en inclusie

Algemeen wordt erkend dat er aanzienlijke problemen zijn met betrekking tot diversiteit, gelijkheid en integratie in verband met werk en werkgelegenheid in de maritieme sectoren. Seksuele, raciale, religieuze en andere vormen van discriminatie, ook ten aanzien van vrouwen en lesbiennes, homo's, biseksuelen en transseksuelen, komen steeds vaker voor.

Helaas hoeft dit niet te verbazen. Zelfs in samenlevingen aan land die streven naar seksuele gelijkheid op de werkplek en die worden beschouwd als divers en open en over het algemeen gastvrij voor genderverschillen, blijven er belangrijke tekortkomingen bestaan die voortdurende aandacht van de regeringen vereisen. De maritieme sectoren zijn zeer internationaal en traditioneel een door mannen gedomineerde werkomgeving, waar mensen van alle rassen en religies werken. Helaas leidt deze feitelijke diversiteit niet tot een omgeving van gelijkheid. Integendeel. Ongelijkheid is een duidelijk en onmiskenbaar feit, zoals blijkt uit het bewijs dat de arbeidspraktijken op zee ertoe leiden dat scheepvaartmaatschappijen de goedkoopste arbeidskrachten in dienst nemen die zij kunnen vinden. In een zeer concurrerende en werkelijk internationale markt zijn arbeidskosten een belangrijke vaste kostenpost. Om harde financiële redenen wordt de voorkeur gegeven aan goedkope arbeidskrachten. Om de tewerkstelling ervan te vergemakkelijken is het grootste deel van de internationale koopvaardij vandaag geregistreerd in "open registers" en niet bij de traditionele maritieme mogendheden.

Maatschappelijke organisaties, de vakbonden van zeevarenden en welzijnsorganisaties, alsmede de Internationale Maritieme Organisatie (het gespecialiseerde agentschap van de Verenigde Naties dat zich richt op de mondiale scheepvaartsector), erkennen de uitdagingen en zetten zich allemaal in om discriminatie te bestrijden en de ergste gevolgen ervan te verzachten. Desondanks blijkt dat aanzienlijke schendingen van de mensenrechten in verband met discriminatie en ongelijkheid een zeer verontrustend kenmerk van het maritieme milieu blijven. Er bestaat momenteel geen gezamenlijke internationale inspanning om een diverse, gelijke en inclusieve omgeving op zee tot stand te brengen.

Kinderarbeid

Naar schatting werken er ongeveer 20.000 kwetsbare kinderen op zee. Een kind wordt gedefinieerd als iemand die jonger is dan 18 jaar. Hoewel sommige kinderen op de drempel van de volwassenheid staan, blijven het gebrek aan respect voor, de ontoereikende bescherming van en de niet-naleving van hun rechten zeer zorgwekkend. Bovendien zijn er, hoewel er kinderen zijn die op het punt staan volwassen te worden, ook veel kinderen die op zee werken en die veel jonger zijn. Het is bekend dat sommigen van hen in slavernij gevangen zitten, maar zelfs degenen die dat niet zijn, worden nog steeds onderworpen aan uiterst moeilijke arbeidsomstandigheden, waaronder situaties die neerkomen op dwangarbeid. De meeste kinderen die op zee werken zijn werkzaam in de visserij, die, afgezien van al het andere, algemeen wordt beschouwd als een van de gevaarlijkste beroepen ter wereld. Vissers raken vaak gewond en sterven of worden ernstig gehandicapt tijdens hun routinewerkzaamheden. Bij slecht weer kunnen schepen gemakkelijk verloren gaan op zee, vooral wanneer ze door financiële problemen niet volledig onderhouden en uitgerust zijn. Kinderen worden gemakkelijk getraumatiseerd door mishandeling, waarvan de gevolgen een leven lang kunnen duren. Niet alleen fysieke mishandeling en risico's voor lijf en leden, maar ook het onthouden van levensbevorderende rechten, waaronder bijvoorbeeld het recht op onderwijs, vormen ernstige mensenrechtenschendingen.

Onregelmatige migratie en mensenhandel

Er is één maritieme activiteit die veel internationale publiciteit en controverse oplevert. Dit is de onregelmatige gemengde migratie over zee. In de zin van de Verklaring van Genève over de mensenrechten op zee omvat de term "onregelmatige gemengde migratie" een groot aantal verschillende activiteiten, van migratie om economische redenen door mensen die een beter leven voor zichzelf en hun familie zoeken, vluchtelingen die zeer bedreigende situaties in hun eigen land ontvluchten en bescherming zoeken door middel van asiel, tot mensen die worden verhandeld door criminele bendes en netwerken met het oog op dwangarbeid, ook van seksuele aard.

Hoewel de meeste van deze mensen zelf niets illegaals doen, worden zij gewoonlijk illegale migranten genoemd. Degenen die betrokken zijn bij het faciliteren van hun verplaatsing over zee kunnen echter wel degelijk criminele motieven hebben, hetzij door kwetsbare mensen te verhandelen voor dwangarbeid, hetzij door de middelen te "verkopen" waarmee anderszins legale migranten hun doelstellingen bereiken. Het aanbieden van onveilige boten om mensen over potentieel gevaarlijke stukken oceaan te vervoeren is een winstgevende "business" geworden voor criminele bendes en, bij gebrek aan alternatieven, de enige optie voor mensen die hun toevlucht zoeken tot vervolging. De laatste jaren was dit een belangrijk probleem in het centrale en oostelijke deel van de Middellandse Zee en in het Kanaal/ La Manche tussen het Europese continent en het Verenigd Koninkrijk.

Gemengde migrantenstromen over de zeeën en oceanen is echter geen nieuw verschijnsel en het is ook niet waarschijnlijk dat dit een kwestie van korte duur zal zijn. Migratie is altijd een kenmerk van het menselijk bestaan geweest, en gedwongen verplaatsing is vandaag de dag de grootste humanitaire en ontwikkelingsuitdaging. Naarmate de wereldbevolking toeneemt, zal ook de absolute omvang van de migratie toenemen. Onregelmatige gemengde migratie over zee zal waarschijnlijk een permanent kenmerk van onze wereld zijn. De aanpak ervan is een uiterst controversiële kwestie, waarvoor geen eenvoudige oplossingen bestaan. In het recente verleden zijn pogingen ondernomen om verplaatsingen te voorkomen door migrantenschepen tegen te houden, inclusief pogingen om hen te dwingen terug te keren naar hun vertrekpunt (pushbacks). Tot de mensenrechtenkwesties die door de toename van

onregelmatige gemengde migratie op zee worden opgeworpen, behoren de smokkel- en mensenhandelactiviteiten van criminelen die misbruik maken van de kwetsbaarheid en de fysieke veiligheid van de mensen op zee. Alle zeelieden hebben krachtens het zeerecht de verantwoordelijkheid om bijstand te verlenen aan mensen die op zee en in de oceanen gevaar lopen, ongeacht hun migratiestatus. Dit geldt ook voor overheidsfunctionarissen die optreden als reactie op onregelmatige gemengde migratie.

Slotopmerkingen

De tot dusver verzamelde gegevens over de verstrekking, bescherming en naleving van de mensenrechten op zee tonen nadrukkelijk aan dat de zeeën en oceanen allesbehalve een veilige omgeving zijn voor de miljoenen mensen die het legitieme recht hebben zich daar te bevinden en voor degenen die zich daar tegen hun wil bevinden. Het is zeer zorgwekkend dat de internationale gemeenschap weinig onderneemt om criminele ondernemingen aan te pakken die geen respect hebben voor de mensenrechten van degenen die zij op zeeën en oceanen tegenkomen. Zelfs de grote maritieme mogendheden hebben tot dusver geen poging gedaan om een wereldwijde inspanning te coördineren om bedreigingen van de mensenrechten op zee tegen te gaan.

Dit is echter geen verantwoordelijkheid van de grootmachten alleen. Zoals blijkt uit de richtsnoeren in bijlage C, kunnen alle staten veel bijdragen aan dat proces. Die richtsnoeren zijn immers doelbewust opgesteld als rechtstreekse reactie op de opeenstapeling van bewijsmateriaal waarnaar in deze bijlage wordt verwezen. Naarmate het bewijs van tekortkomingen en schendingen van de mensenrechten zich blijft opstapelen, zal deze bijlage opnieuw worden bezien en zo nodig worden bijgewerkt.

BIJLAGE B: TOEPASSELIJKE MENSENRECHTEN OP ZEE

De internationale mensenrechtenwetgeving is een rechtscorpus in ontwikkeling dat bestaat uit een combinatie van instrumenten met internationale - of bijna universele - toepassing en andere die regionaal gericht zijn. In het kader van de Verklaring van Genève over de mensenrechten op zee, die met opzet is opgesteld met het oog op een wereldwijde toepassing, zijn de rechten en verplichtingen waarnaar in het algemeen wordt verwezen voornamelijk ontleend aan de volgende internationale instrumenten:

- Universele Verklaring van de Rechten van de Mens (UVRM) (AVVN-resolutie 217, aangenomen op 10 december 1948)
- Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten (IVBPR) (aangenomen op 16 december 1966, in werking getreden op 23 maart 1976) VN-verdragsreeks Vol.999
- Internationaal Verdrag inzake economische, sociale en culturele rechten (ICESCR) (aangenomen op 16 december 1966, in werking getreden op 3 januari 1976) VN-verdragsreeks Vol.993
- Verdrag inzake de rechten van het kind (CRC) (aangenomen op 20 november 1989, in werking getreden op 2 september 1990) VN-verdragsreeks Vol.1577
- Verdrag betreffende de status van vluchtelingen (Vluchtelingenverdrag) (aangenomen op 28 juli 1951, in werking getreden op 22 april 1954) UN Treaty Series Vol.189

Voorbeelden van individuele mensenrechten op zee

De volgende lijst van rechten die uit bovenstaande lijst van instrumenten zijn afgeleid, zijn de rechten die van belang zijn op zee. De lijst is niet exhaustief, en voor het doel van deze bijlage zijn de vermelde bronnen tot een minimum beperkt:

- Recht op leven (art. 3 UVRM; art. 6 IVBPR)
- Recht om niet te worden gemarteld (art. 5 UVRM; art. 7 IVBPR; art. 6 IVRK)
- Recht op non-refoulement (art. 33 Vluchtelingenverdrag)
- Recht om niet tot slaaf te worden gemaakt (art. 4 UVRM; art. 8 IVBPR)
- Recht op een doeltreffende voorziening in rechte (art. 8 UVRM; art. 2 IVBPR)
- Recht op vrijheid (art. 3 UVRM; art. 9 IVBPR)
- Recht om niet willekeurig te worden gearresteerd en vastgehouden (art. 9 UVRM; art. 9 IVBPR)
- Recht op privacy (art. 12 UVRM; art. 17 IVBPR; art. 16 IVRK)
- Recht op vrijheid van meningsuiting (art. 19 UVRM; art. 19 IVBPR; art. 13 IVRK)
- Recht op vrijheid van godsdienst (art. 18 UVRM; art. 18 IVBPR; art. 14 IVRK)
- Recht om asiel aan te vragen (Art.14 UVRM)
- Recht op vrijheid van vereniging (art. 20 UVRM; art. 22 IVBPR; art. 15 IVRK)
- Recht om een vakbond op te richten en zich daarbij aan te sluiten (art. 23 UVRM; art. 22 IVBPR; art. 8 IVESCR)
- Recht op een gezinsleven (art. 16 UVRM; art. 23 IVBPR; art. 10 IVESCR)
- Rechten van het kind (art. 24 IVBPR; IVRK)
- Recht op eerlijke verloning en gelijk loon (art. 23 UVRM; art. 7 IVESCR)
- Recht op veilige en gezonde arbeidsomstandigheden (art. 23 UVRM; art. 7 IVESCR; art. 32 IVRK)
- Recht op rust, vrije tijd en betaalde vakantie (art. 24 UVRM; art. 7 IVESCR; art. 31 IVRK)
- Recht op sociale zekerheid (art. 22 UVRM; art. 9 IVESCR, art. 26 IVRK)
- Recht op onderwijs (art. 26 UVRM; art. 13 IVESCR; art. 28 IVRK)
- Recht op eigendom (art. 17 UVRM)

Regionale verdragen inzake mensenrechten

Hoewel de bovenstaande lijst van mensenrechten is afgeleid van de reeds genoemde internationale mensenrechteninstrumenten, zullen de volgende regionale verdragen ook relevant zijn binnen de regio's waarvoor zij bedoeld zijn en met betrekking tot de verschillende staten die partij zijn bij deze verdragen. Zij zullen waarschijnlijk ook buiten hun "regio's" van belang zijn, aangezien vlaggenstaten die partij zijn bij deze regionale verdragen verplichtingen inzake mensenrechten hebben aan boord van schepen die bij hen geregistreerd staan, waar ter wereld die schepen zich ook bevinden. De regionale instrumenten zijn:

- ***Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele***

vrijheden (EVRM)

- **Amerikaans Verdrag inzake de rechten van de mens (Pact van San José)**
- **Aanvullend Protocol bij het Amerikaans Verdrag inzake de rechten van de mens op het gebied van economische, sociale en culturele rechten (Protocol van San Salvador)**
- **Afrikaans Handvest van de rechten van de mens en de volkeren (Banjul-handvest)**
- **Arabisch Handvest van de rechten van de mens (ACHR)**
- **Verklaring van de mensenrechten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische staten (ASEAN-verklaring)**

BIJLAGE C: RICHTLIJNEN TER BEVORDERING VAN DE NALEVING VAN DE MENSENRECHTEN OP ZEE

1. INLEIDING

Doel

Deze richtlijnen zijn in de eerste plaats bedoeld voor staten als middel om de naleving van de mensenrechten op zee te waarborgen. Zij bieden een leidraad voor gedrag dat ofwel noodzakelijk is, volgens de bestaande regels van het internationaal recht, ofwel als goede praktijk wordt voorgesteld. Deze richtlijnen beogen de bevordering van een cultuur van naleving van de mensenrechten op zee.

Juridische status

Deze richtlijnen zijn op zich niet juridisch bindend, maar weerspiegelen wel het bestaande internationale recht.

Geadresseerden

De voornaamste geadresseerden van deze richtlijnen zijn staten, met inbegrip van havenstaten, kuststaten en vlaggenstaten. Deze richtlijnen zijn ook gericht tot andere entiteiten, waaronder, maar niet uitsluitend, internationale organisaties, bedrijfsentiteiten, niet-gouvernementele entiteiten en entiteiten van het maatschappelijk middenveld, en personen die betrokken zijn bij het toezicht op de naleving van de mensenrechten op zee.

Structuur

Deze richtlijnen zijn onderverdeeld in secties die de staten en de andere entiteiten richtlijnen geven voor maatregelen in de volgende maritieme zones:

- - Binnenwateren;
- - Territoriale wateren;
- - Exclusieve Economische Zones ("EEZ"); en
- - volle zee.

Hoewel niet specifiek in deze bijlage behandeld, kunnen staten rechten en verplichtingen hebben in andere maritieme zones, met inbegrip van, maar niet beperkt tot:

- Aansluitende zones;
- Archipelwateren;
- Territoriale wateren binnen internationale zeestraten (waarin doorvaartrechten gelden);
- Het continentaal plat; en
- de zeebodem buiten nationale jurisdictie ("Gebied").
- Voorts moeten staten speciale aandacht schenken aan staatloze schepen en moeten haven- en kuststaten nagaan welke verplichtingen zij eventueel hebben ten aanzien van de personen aan boord van dergelijke schepen, met name wat betreft eventuele verplichtingen op het gebied van de mensenrechten.

Stijl

In deze richtlijnen wordt het gebruik van juridisch-technische taal zoveel mogelijk vermeden. Zij zijn zo opgesteld dat iedereen ze kan lezen en begrijpen.

De geldigheid van de richtlijnen

Deze richtlijnen weerspiegelen het recht en een beoordeling van goede praktijken met betrekking tot mensenrechten op zee vanaf januari 2022.

2. FUNDAMENTELE WETTELIJKE VERPLICHTINGEN

Teneinde de mensenrechten op zee te bevorderen en te vrijwaren en in voorkomend geval aan hun wettelijke verplichtingen te voldoen, moeten alle staten ervoor zorgen dat:

- de vereiste of anderszins passende binnenlandse wetgeving is vastgesteld;
- de binnenlandse rechtbanken de nodige bevoegdheid hebben om schendingen van de mensenrechten van personen aan boord van schepen die onder hun rechtsmacht vallen, te erkennen en aan te pakken, en de binnenlandse wetgeving toereikend is om de plaatselijke rechtbanken de bevoegdheid te geven personen of entiteiten die aansprakelijk zijn voor mensenrechtenschendingen, te straffen;
- er consequent administratieve controle- en handhavingsmaatregelen worden genomen.

Elke staat die rechtsmacht uitoefent, moet ervoor zorgen dat passende sancties voor schendingen van de mensenrechten op zee kunnen en zullen worden opgelegd om een doeltreffende afschrikking te bieden en om degenen die de mensenrechten op zee schenden alle voordelen van hun illegale activiteiten te ontnemen.

De staten moeten de mensenrechten te allen tijde eerbiedigen, beschermen en naleven, met name tijdens routinematige controle- en handhavingsoperaties en de daaropvolgende gerechtelijke procedures. De staten moeten de mensenrechten op schepen beschermen, ook wanneer het doel van de controle of handhaving niet specifiek verband houdt met de bescherming van de mensenrechten.

Staten die rechtsmacht uitoefenen, moeten andere betrokken staten (zoals een kuststaat die een vlaggenstaat waarschuwt) ervan in kennis stellen dat een handhavingsactie is ondernomen en opnieuw wanneer die actie waarschijnlijk tot gerechtelijke procedures zal leiden.

3. RICHTLIJNEN VOOR VLAGGENSTATEN

Gewoonlijk wordt een schip ingeschreven in het scheepsregister dat wordt bijgehouden door de overheid van het land waar het schip onder de vlag vaart (de vlaggenstaat). Hierdoor krijgt het schip het nationale karakter en kan de vlaggestaat zijn jurisdictie uitoefenen. Voorts zullen de personen aan boord van het schip rechten verwerven overeenkomstig de wetgeving van de vlaggenstaat.

De rechtsmacht van de vlaggenstaten strekt zich te allen tijde uit tot alle schepen die hun vlag voeren, ongeacht de locatie of de activiteiten waarmee die schepen zich bezighouden, zelfs indien die schepen ook onder de rechtsmacht van andere staten kunnen vallen.

Vlaggenstaten zijn verplicht rechtsmacht uit te oefenen over schepen die hun vlag voeren, onder meer om ervoor te zorgen dat de mensenrechten worden nageleefd.

Waar nodig om aan deze verplichtingen te voldoen, moeten vlaggenstaten trachten samen te werken met andere staten, bijvoorbeeld door een kust- of havenstaat te verzoeken een vaartuig aan te houden wegens inbreuken op de wetten of voorschriften van de vlaggenstaat.

Binnen de binnenwateren en de havengrenzen

Onverminderd de verplichtingen van vlaggenstaten om jurisdictie uit te oefenen over alle vaartuigen die hun vlag voeren, moeten vlaggenstaten de soevereiniteit en de relevante nationale wetgeving van andere staten respecteren wanneer hun vaartuig zich in de binnenwateren van die andere staat bevindt. De vlaggenstaat mag zich echter niet onttrekken aan zijn eigen verantwoordelijkheid om zo nodig te reageren op mensenrechtenschendingen op een dergelijk vaartuig.

Het is een goede praktijk dat vlaggenstaten ernaar streven dat de kapiteins van alle schepen die hun vlag voeren, samenwerken met de autoriteiten van de kust- of havenstaat om ervoor te zorgen dat de mensenrechten aan boord van hun schepen worden nageleefd wanneer deze zich in de binnenwateren en havengrenzen van andere staten bevinden.

Omgekeerd zullen de kapiteins in de beste positie verkeren om schendingen te melden aan de vlaggenstaten die, indien de scheepseigenaren niet met succes optreden, waar mogelijk jurisdictie moeten uitoefenen krachtens de wetgeving van de vlaggenstaat en, zoals hierboven vermeld, maatregelen moeten nemen om te trachten de rechten van de personen aan boord te doen naleven en, waar mogelijk, ervoor te zorgen dat sancties worden opgelegd aan de daders.

Binnen de territoriale wateren

Schendingen van de mensenrechten aan boord van een vaartuig kunnen de doorvaart door territoriale wateren "niet-onschuldig" maken en een optreden van de kuststaten rechtvaardigen. Vlaggenstaten moeten volledig samenwerken met kuststaten om ervoor te zorgen dat de mensenrechten aan boord van schepen die door territoriale wateren varen, worden nageleefd.

Binnen de EEZ

Vlaggenstaten zijn verplicht te aanvaarden dat schepen die hun vlag voeren en activiteiten verrichten die onder de soevereine rechten of jurisdictie van de kuststaat vallen, zich moeten onderwerpen aan door de kuststaat in zijn EEZ opgelegde vergunningsvoorwaarden met betrekking tot de naleving van de mensenrechten. Dit houdt ook in dat de kuststaat zich moet onderwerpen aan inspecties om toe te zien op de naleving van de mensenrechten. Vlaggenstaten moeten volledig samenwerken met kuststaten om ervoor te zorgen dat de mensenrechten aan boord van schepen in de EEZ worden nageleefd.

Op volle zee

Vlaggenstaten zijn verplicht ervoor te zorgen dat de mensenrechtenwetgeving wordt nageleefd aan boord van alle schepen die onder hun vlag op volle zee varen. Daartoe kan het nodig zijn dat de vlaggenstaat de medewerking van andere staten vraagt.

4. RICHTLIJNEN VOOR HAVENSTATEN

Schepen die havens aandoen, onderwerpen zich automatisch aan de jurisdictie van de staat waarin de haven is gelegen. De mensenrechtenverplichtingen van de havenstaten, zoals vastgelegd in het plaatselijke nationale en toepasselijke internationale recht, zijn volledig van toepassing binnen hun havengrenzen. De jurisdictie van de havenstaat en zijn mensenrechtenverplichtingen overlappen gedeeltelijk met die van de vlaggenstaat van elk buitenlands schip dat zich binnen de havengrenzen bevindt.

Het is een goede praktijk voor havenstaten om toe te zien op de naleving van de mensenrechten door vlaggenstaten aan boord van hun schepen terwijl die schepen zich in de haven bevinden, en de nodige stappen te ondernemen om te zorgen voor een doeltreffende remedie voor personen wier rechten mogelijk zijn geschonden.

Indien een havenstaat verneemt dat een schending van de mensenrechten heeft plaatsgevonden of wordt gepleegd aan boord van een buitenlands schip dat zijn haven of wateren bezoekt, moet hij rechtsmacht uitoefenen en stappen ondernemen om een dergelijke schending te onderzoeken en te voorkomen dat deze voortduurt of opnieuw plaatsvindt. Dergelijke stappen kunnen inhouden dat een schip wordt aangehouden totdat de eigenaars en exploitanten ervan onmiddellijk de nodige stappen hebben ondernomen om te zorgen voor een doeltreffende oplossing voor de personen wier rechten zijn geschonden. Dit zou ook de toepassing van sancties moeten omvatten, waaronder detentie voor degenen die schuldig zijn bevonden aan flagrante schendingen van de mensenrechten aan boord, zoals bepaald in het toepasselijke nationale strafrecht. Vlaggenstaten en de staat waarvan de zeevarenden onderdaan zijn, worden aangemoedigd passende rechtsmiddelen en sancties van havenstaten te ondersteunen.

5. RICHTLIJNEN VOOR KUSTSTATEN

Binnenwateren

De binnenwateren en elk schip dat zich daarin bevindt, vallen onder de jurisdictie van de kuststaat. De jurisdictie van de kuststaat bestaat naast die van de vlaggenstaat van elk buitenlands schip dat zich in zijn binnenwateren bevindt.

De mensenrechtenverplichtingen van een kuststaat zijn in zijn binnenwateren volledig van toepassing, evenals op het land. Het is een goede praktijk voor kuststaten om toe te zien op de naleving van de mensenrechten door vlaggenstaten aan boord van hun schepen wanneer die schepen zich in de binnenwateren bevinden. Wanneer een kuststaat verneemt dat de mensenrechten zijn geschonden of worden geschonden aan boord van een schip dat zich in de binnenwateren bevindt, moet hij optreden om zijn belangen te beschermen en zijn verplichtingen op het gebied van de mensenrechten na te komen, onder meer door de nodige stappen te ondernemen om te zorgen voor een doeltreffende voorziening in rechte voor degenen wier mensenrechten zijn geschonden.

Binnen de territoriale wateren

Alle staten hebben recht op onschuldige doorvaart door de territoriale wateren. Kuststaten hebben rechtsmacht over buitenlandse schepen die door hun territoriale wateren varen, met name indien die schepen activiteiten ontplooiën die schadelijk zijn voor de vrede, de goede orde en/of de veiligheid van de kuststaat. Schendingen van de mensenrechten aan boord van een schip dat zich in de territoriale wateren bevindt, kunnen de goede orde van de kuststaat in gevaar brengen en de doorvaart onmogelijk maken.

Staten worden aangemoedigd bekende of redelijkerwijs vermoede schendingen van de mensenrechten te behandelen als onverenigbaar met een onschuldige doorvaart en jurisdictie uit te oefenen over een dergelijk vaartuig (door het aan te houden, aan boord te stappen, te inspecteren en/of aan te houden) teneinde de mensenrechten te beschermen en te trachten de verantwoordelijken voor de schendingen te bestraffen.

Een kuststaat moet ervoor zorgen dat zijn nationale wetgeving, die de mensenrechten beschermt, deze bescherming uitbreidt tot zijn territoriale wateren, voorziet in doeltreffende handhavingsmaatregelen bij schendingen daarvan en zijn nationale rechterlijke instanties de nodige bevoegdheid verleent om op te treden tegen schendingen van de mensenrechten aan boord van schepen in zijn territoriale wateren.

Indien een oorlogsschip of een ander door de overheid geëxploiteerd of gevorderd schip in niet-commerciële dienst een onschuldige doorvaart maakt door de territoriale wateren van een kuststaat en het vermoeden bestaat dat zijn "onschuld" is aangetast ten gevolge van een of meer schendingen van de mensenrechten aan boord, heeft de kuststaat het recht van dat schip te eisen dat het zijn territoriale wateren onmiddellijk verlaat.

Binnen de EEZ

Binnen de EEZ hebben de kuststaten exclusieve jurisdictie en moeten zij hun verplichtingen inzake mensenrechten nakomen met betrekking tot kunstmatige eilanden, installaties en structuren en binnen de daarmee verband houdende veiligheidszones van 500 meter.

De kuststaat dient zijn wetgeving, administratieve controleprocedures en de bevoegdheid van zijn rechtbanken uit te breiden tot schendingen van de mensenrechten die plaatsvinden aan boord van vaartuigen die zich bezighouden met de exploratie of exploitatie van economische hulpbronnen in de EEZ en op kunstmatige eilanden, installaties en structuren, en aan boord van vaartuigen die zich bezighouden met wetenschappelijk zeeonderzoek.

Het is het recht van de kuststaat om vergunningen af te geven voor alle activiteiten in verband met de economische exploitatie van de zone, waaronder visserij, exploratie en exploitatie van minerale hulpbronnen en activiteiten op het gebied van wetenschappelijk zeeonderzoek. Het is een gangbare praktijk dat dergelijke vergunningen worden afgegeven op voorwaarde dat de vergunninghouders, met betrekking tot alle soorten vaartuigen die voor de uitoefening van de activiteit onder licentie worden gebruikt, de mensenrechten naleven. De kuststaat moet routine-inspecties uitvoeren van alle vaartuigen die in zijn EEZ onder een vergunningsregeling opereren, onder meer om ervoor te zorgen dat de mensenrechten worden geëerbiedigd.

Hoewel vlaggenstaten rechtsmacht behouden over vaartuigen die in de EEZ een economische activiteit uitoefenen, vallen die vaartuigen ook onder de rechtsmacht van de kuststaat, die met betrekking tot de opvarenden mensenrechtenverplichtingen heeft.

6. RICHTLIJNEN VOOR ANDERE STATEN

In verschillende situaties kunnen er staten zijn die niet optreden als havenstaat, kuststaat of vlaggenstaat, maar die toch bevoegd zijn om op te treden ter bescherming van de mensenrechten.

Elke staat waarvan onderdanen zich op zee bevinden, heeft verplichtingen inzake mensenrechten tegenover hen, ongeacht hun locatie en de situatie waarin zij zich bevinden.

Staten die schepen inzetten voor handhavingsoperaties op zee (met inbegrip van onderscheppings- of inschepingsoperaties) hebben mensenrechtenverplichtingen ten aanzien van de betrokken personen.

7. STAATLOZE VAARTUIGEN EN MENSENRECHTEN

Niet alle schepen zullen te allen tijde een nationaliteit hebben. In dat geval kan het moeilijk zijn om vast te stellen welke staten mensenrechtenverplichtingen hebben met betrekking tot personen aan boord, vooral als sommige van die personen zelf kennelijk staatloos zijn of hun nationaliteit niet willen of kunnen aangeven. Dit kan ingrijpende gevolgen hebben voor het vooruitzicht op bescherming van de mensenrechten van de opvarenden.

Elke staat die te maken heeft met staatloze vaartuigen, met name bij rechtshandhavingsoperaties, is verplicht de mensenrechtenverplichtingen ten aanzien van de opvarenden na te leven.

Een vaartuig kan staatloos worden wanneer het uit een officieel register wordt verwijderd zonder gelijktijdige overdracht naar een ander register. Hoewel een vlaggenstaat het recht heeft een vaartuig uit zijn registers te schrappen, dreigt hij daarmee de bescherming van de mensenrechten van personen aan boord te ondermijnen. Daarom wordt als goede praktijk voorgesteld dat de overheid van de vlaggenstaat een vaartuig pas uit zijn register schrapt (ongeacht de rechtvaardiging daarvoor) wanneer het vaartuig is ingeschreven in het register van een andere vlaggenstaat of anderszins onder de jurisdictie van een havenstaat valt, zodat de rechten van de personen aan boord gewaarborgd zijn.

Verklaring van Genève inzake de mensenrechten op zee



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

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

© Januari 2022 Human Rights at Sea Alle rechten voorbehouden.