

Genfer Erklärung zum Schutz der Menschenrechte auf See



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

© January 2022 Human Rights at Sea

All Rights Reserved.

Vorwort

“Menschenrechte sind universal; sie gelten auf See so wie auf dem Land.”

Der aufkommende Fokus auf wesentliche Verbesserungen beim Schutz grundlegender Menschenrechte für alle Menschen, die weltweit in Gewässern leben, arbeiten und diese durchqueren, hat dazu geführt, dass eine kurzgefasste Neuausrichtung bestehender internationaler Rechtsnormen in einem einzigen iterativen Dokument erforderlich ist, um die grundlegenden Prinzipien zu definieren die das Konzept der Menschenrechte auf See untermauern.

Die sich entwickelnde globale Geschichte über die Verbesserung der Art und Weise, mit der Missbräuche auf See gemeldet, untersucht und effektiv behoben werden, impliziert, dass alle Beteiligten eine gemeinsame Sprache und ein grundlegendes Rechtsverständnis benötigen, um erfolgreich zu sein. Das Ziel dieser Veröffentlichung ist es daher, mehr Klarheit und Kernreferenzmaterial bereitzustellen, auf das man sich hinsichtlich der Wahrheit seines Inhalts verlassen kann.

Diese Entwicklungsarbeiten stehen vor dem Hintergrund eines Umweltkontextes, der sich auf See grundlegend von den Bedingungen an Land unterscheidet, die unzureichend verstanden werden. Hinzu kommt die weit verbreitete „Seebblindheit“, die den oft zitierten Irrglauben widerspiegelt, dass das, was auf See passiert, außer Sicht und damit aus dem Sinn ist. Dies fördert wiederum Bedingungen der Straflosigkeit, die innerhalb schwacher Durchsetzungssysteme missbraucht werden, oft wegen einem Mangel an öffentlicher Transparenz und Rechenschaftspflicht.

Diese Veröffentlichung wird Jahr für Jahr von Human Rights at Sea überprüft. Die vier Grundprinzipien werden stabil und unveränderlich bleiben, während die unterstützenden Anhänge erforderlichenfalls einer spezifischen Überprüfung durch externe Interessengruppen unterzogen werden können.

Die Veröffentlichung sollte von Hafen-, Küsten- und Flaggenstaatsbehörden und allen anderen Interessengruppen, die an der Konsolidierung und Ausweitung des Menschenrechtsschutzes interessiert sind, als Leitfaden dienen, um die Beendigung von Menschenrechtsverletzungen auf See zu unterstützen.

Human Rights at Sea möchte ausdrücklich die sachkundige Forschungs- und Entwurfsunterstützung von Prof. Steven Haines, Professor für Völkerrecht, University of Greenwich, und Prof. Anna Petrig, Professorin für Völkerrecht und öffentliches Recht an der Universität Basel, Schweiz, Prof. Irini Papanicolopulu, Assoziierte Professorin für Völkerrecht an der Universität Milano-Bicocca, Italien, Dr. Sofia Galani, Assistenzprofessorin für Völkerrecht an der Panteion-Universität, Athen, Griechenland, Dr. Elizabeth Mavropoulou, Forschungsleiterin, Human Rights at Sea und Visiting Lecturer an der University of Westminster würdigen. Human Rights at Sea dankt auch Miss Anastasia Papapetrou (LL.M.) für ihre administrative Unterstützung. Die unabhängige rechtliche Prüfung wurde von Partnern*innen und Mitarbeiter*innen der internationalen Anwaltskanzleien Holman Fenwick Wilan LLP, DLA Piper LLP, Norton Rose Fulbright LLP und Reed Smith LLP durchgeführt und von Frau Voirrey Blount koordiniert. Die ursprüngliche Idee stammt vom Gründer und CEO der NGO, David Hammond Esq.

Genfer Erklärung zum Schutz der Menschenrechte auf See

Hintergrund

Die Meere und Ozeane bedecken über 70% der Erdoberfläche. Sowohl legale als auch illegale Aktivitäten auf See nehmen von Jahr zu Jahr zu. Dies führt zu einem Anstieg der Zahl der Menschen auf See, die derzeit auf über 30 Millionen Männer, Frauen und Kinder geschätzt wird.

Die überwiegende Mehrheit dieser Menschen sind Fischer*innen, insgesamt etwa 40 Millionen, von denen schätzungsweise über 25 Millionen zu jeder Zeit physisch auf See sind. Davon sind schätzungsweise 20.000 Kinder, die auf See und in der Küstenfischerei arbeiten. Andere sind in der Schifffahrt, im Offshore-Öl- und Gasgeschäft und in der Tourismusbranche tätig. Es gibt viele weitere Kategorien, wie Passagiere, Urlauber*innen, Wissenschaftler*innen und Staatsbeamte*innen auf Schiffen der Marine und der Küstenwache. Hinzu kommt, dass immer mehr Menschen die Meere und Ozeane als Migrationsmedium nutzen. Schließlich gibt es Personen, die an rechtswidrigen Aktivitäten beteiligt sind.

Es gibt deutliche und zunehmende Beweise für weitverbreitete, vorsätzliche und oft systematische Menschenrechtsverletzungen auf See. Zum Beispiel, Fischer*innen, einschließlich kleiner Kinder - die Tausende von Kilometern von ihren Familien und ihrem Heimatstaat entfernt sind - werden in Fischgründen in Sklaverei gehalten; Seeleute, werden ohne Bezahlung oder Entschädigung ausgesetzt; Opfer sexueller Übergriffe an Bord von Passagier- und Kreuzfahrtschiffen bleiben oft ohne Rechtsschutz oder wirksame Abhilfe; Migrant*innen und Flüchtlinge, einschließlich Kinder, die von Kriminellen unter lebensbedrohlichen Bedingungen geschmuggelt oder gehandelt werden; und Personen, die eines Fehlverhaltens verdächtigt werden und ohne rechtliche Aufsicht übermäßiger Gewalt und willkürlicher Inhaftierung ausgesetzt sind.

Menschen verschwinden, sterben, werden angegriffen oder werden auf See misshandelt. Wenn es an Land zu solchen Menschenrechtsverletzungen käme, würden sie bekannt gemacht und adressiert werden. Sie passieren jedoch auf See, außer Sichtweite, und diejenigen, die handeln könnten, um sie zu stoppen, sind sich des Problems nicht immer bewusst.

Menschenrechtsverletzungen auf See werden aufgrund dem komplizierten Wesen des maritimen Kontext häufig nicht gemeldet, durchgesetzt oder behoben. Missbräuche finden oft weit entfernt von staatlichen Behörden statt. Das Meer ist ein riesiges Gebiet, das es zu überwachen gilt, und die Polizei ist allzu oft ineffektiv, weil es an Ressourcen mangelt oder sie nicht bereit ist, Maßnahmen zu ergreifen.

Während die Meere und Ozeane eine herausfordernde Umgebung sind und einzigartige Eigenschaften aufweisen, die einzigartige Antworten erfordern, bedeutet dies ausdrücklich nicht, dass die Menschenrechte in irgendeiner Weise kompromittiert werden können. Die Meere sind für alle legitimen Zwecke frei; die Verletzung der Menschenrechte auf See ist unter keinen Umständen ein legitimer Zweck.

Menschen auf See sind uneingeschränkte Nutznießer der Menschenrechte; die Tatsache, dass sie sich möglicherweise außerhalb der Grenzen der territorialen Gerichtsbarkeit auf

See befinden, beeinflusst ihre Menschenrechte nicht.

Die Zeit zum Handeln ist gekommen. Eine Rechtsordnung, die sichere Meere und Ozeane gewährleistet, erfordert, dass alle Menschen auf See die Menschenrechte genießen, dass Verstöße wirksam bekämpft werden und dass den Opfern ein wirksamer Rechtsbehelf zur Verfügung gestellt wird. Die öffentliche Ordnung der Meere, einschließlich des Schutzes der Menschenrechte für alle Menschen, ist eine kollektive Verantwortung der internationalen Gemeinschaft.

Ziel

Ziel der Genfer Erklärung zum Schutz der Menschenrechte auf See ist es, bestehende rechtliche Verpflichtungen in Erinnerung zu rufen, das Bewusstsein für Menschenrechtsverletzungen auf See weltweit zu schärfen, eine internationale Reaktion darauf zu erzielen und wirksame Abhilfemaßnahmen für diejenigen sicherzustellen, die missbraucht werden. Insgesamt zielt die Erklärung darauf ab, die Einhaltung der Menschenrechte auf See zu fördern.

Grundprinzipien

Der Schutz der Menschenrechte auf See beruht auf den folgenden vier Grundprinzipien:

1. Menschenrechte sind universell; Sie gelten auf See genauso wie an Land.
2. Alle Menschen auf See haben unterschiedslos Anspruch auf ihre Menschenrechte.
3. Es gibt keine maritimen spezifischen Gründe für die Verweigerung der Menschenrechte auf See.
4. Alle Menschenrechte, die sowohl im Vertrag als auch im Völkergewohnheitsrecht gegründet sind, müssen auf See respektiert werden.

Anhänge

- A. Beweise für Menschenrechtsverletzungen auf See
- B. Einsetzbare Menschenrechte auf See
- C. Richtlinien zur Förderung der Einhaltung der Menschenrechte auf See

ANHANG A: Beweise für Menschenrechtsverletzungen auf See

Die Meere und Ozeane haben eine geschätzte regelmäßige Bevölkerung von rund 30 Millionen Menschen. Dies entspricht der Einwohnerzahl eines mittelgroßen Staates. Die Bevölkerung der Meere und Ozeane nimmt natürlich einen riesigen zusammenhängenden Raum ein, der mit über 70 Prozent der Erdoberfläche weitaus größer ist als das Gebiet eines einzelnen Staates.

Infolgedessen sind die Menschen relativ dünn verteilt und die soziale Interaktion ist stark eingeschränkt. In der Tat beschränkt sie sich oft meist auf die Grenzen einzelner Seeschiffe. Das bedeutet, dass es nur sehr wenige Beobachter gibt, die in der Lage sind, die meisten Menschenrechtsverletzungen auf See zu bezeugen. Aus diesem Grund ist es unwahrscheinlich, dass viele Fälle von Verletzungen der Menschenrechte auf See von den Medien und zivilgesellschaftlichen Organisationen so erfasst werden, so wie rechtswidrige Aktivitäten an Land überwacht und gemeldet werden. Ein zusätzliches und unglückliches Merkmal der Verletzungen der Menschenrechte auf See, ist dass ein Großteil davon außerhalb der territorialen Grenzen der staatlichen Gerichtsbarkeit stattfindet – auf hoher See, einem riesigen Gebiet, das relativ unregiert und weitgehend unpolizeilich ist.

Diese Faktoren führen zu einem maritimen Gebiet, in dem schutzbedürftige Menschen von anderen missbraucht werden können, wobei die Täter*innen häufig ungestraft und mit geringem oder keinem Risiko von Tadel oder Sanktion handeln. Obwohl Fälle von Missbrauch täglich gemeldet werden, ist es von entscheidender Bedeutung zu verstehen, dass keineswegs alle aktenkundig gemacht werden. Dies ist aus dem einfachen Grund, dass sie Menschen widerfahren, die physisch weit entfernt von der Mainstream-Gesellschaft und weitgehend „aus den Augen und aus dem Sinn“ sind.

Trotz alledem wurden in den letzten zehn Jahren erhebliche Beweise für Missbrauch von Organisationen der Zivilgesellschaft gesammelt. Eine ausführliche Berichterstattung über das Ausmaß der Menschenrechtsverletzungen auf See findet sich in der Arbeit der im Vereinigten Königreich ansässigen NGO Human Rights at Sea. Die Analyse dieser beträchtlichen und zunehmenden Menge an Beweisen enthüllt eine zutiefst beunruhigende Anzahl von Fragen, die aus Sicht der internationalen Menschenrechtsgesetzgebung zunehmend Anlass zur Sorge geben.

Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die Meere und Ozeane kontinuierlich auf Fälle von Menschenrechtsverletzungen überwacht werden, wobei alle in Anhang B der Erklärung aufgeführten Rechte gefährdet sind. Das Folgende stellt zwangsläufig Beispiele für jene Situationen und Aktivitäten dar, die als ein ernsthaftes Missbrauchsrisiko im maritimen Gebiet identifiziert wurden. Die unten aufgeführte Liste von Menschenrechtsverletzungen und -bedrohungen stellt, obwohl sie nicht vollständig ist, eine klare und unwiderlegbare Reihe von

Beispielen dar, die mehr als ausreichend Anlass zur Sorge geben, um die Entwicklung der Genfer Erklärung zum Schutz der Menschenrechte auf See zu rechtfertigen:

- Kriminelle Gewalt und Bedrohungen für Leben und Sicherheit
- Sexuell motivierte Kriminalität
- Sklaverei und Zwangsarbeit in der Fischereiindustrie
- Verletzungen der Seearbeitsrechte
- Gefährdung des Wohlergehens von Seefahrer*innen und Seeleuten
- Im Stich gelassene Seeleute
- Die Erfolglosigkeit in Gleichberechtigung und Inklusion
- Kinderrechte
- Irreguläre gemischte Migration und Menschenhandel

Jeder dieser Beispiele verdient eine gewisse weitere Erörterung.

Kriminelle Gewalt und Bedrohungen für Leben und Sicherheit

Historisch gesehen war die Piraterie die gefürchtetste und ernsthafteste Form der Bedrohung der Sicherheit von Schiffen und Menschen auf See. Die Signifikanz der Piraterie führte dazu, dass sie zum ersten „internationalen Verbrechen“ wurde, für das ein eigenes Gesetzeswerk entwickelt wurde. Es muss betont werden, dass die Piraterie nie ausgerottet wurde. Das signifikante Profil der in Somalia ansässigen Piraterie in den letzten Jahren hat das allgemeine Bewusstsein für dieses alte maritime kriminelle Unternehmen geschärft. Wie die Datenbank des International Chamber of Commerce's International Maritime Bureau (IMB) zeigt, ist Piraterie jedoch nicht nur ein regionales Problem, das auf den Indischen Ozean beschränkt ist. Stattdessen ist es möglicherweise ein globales Problem, das in den letzten Jahren in Teilen Indiens, Süd- und Ostasien und vor der Westküste Afrikas zu einem anhaltenden Problem geworden ist.

„Piraterie“ wird im Seerecht eher eng definiert, und der Begriff ist nicht angemessen für das breite Spektrum der Sicherheitsbedrohungen für die Schifffahrt und die rechtmäßigen Nutzer der Meere und Ozeane. Angriffe auf Schiffe, bewaffnete Raubüberfälle und Beschlagnahmen kleinerer Schiffe können sowohl von politischen Gruppen als auch von Personen, die privaten finanziellen Gewinn anstreben, motiviert und begangen werden. Politisch motivierter maritimer Terrorismus ist eine ernsthafte potenzielle Bedrohung – die Motivation der Gruppe, einen Angriff auf See durchzuführen, ist kein Hinweis darauf, inwieweit unschuldige Opfer betroffen sein werden. Unabhängig davon, ob es sich um eine gesetzlich definierte „Piraterie“ oder eine andere Form krimineller Gewalt gegen Schiffe handelt, können diejenigen, die an Bord sind, als Geiseln für Lösegeld gehalten und körperlich und sexuell missbraucht werden.

Sexuell motivierte Kriminalität

Beweise für sexuell motivierte Kriminalität auf See können überall dort gefunden werden, wo sexuell gefährdete Personen zu finden sind. Beispielsweise besteht im Zusammenhang mit Menschenhandel ein besonderes Risiko für Sexualkriminalität, einschließlich Menschen, die gegen ihren Willen oder unter falschen Behauptungen zum Zwecke der Zwangsprostitution gehandelt werden.

Es gibt auch Hinweise auf Sexualverbrechen an Bord von Passagierschiffen. Kreuzfahrtschiffe befahren die Meere und Ozeane mit einer beträchtlichen Anzahl von Passagier*innen. Sie sind beträchtliche schwimmende Gemeinschaften, von denen viele aus mehreren tausend Menschen bestehen, sowohl Passagier*innen als auch Arbeiter*innen. Auf See werden diese schwimmenden Gemeinschaften nicht offiziell von den Flaggenstaaten überwacht, die zur Ausübung der ausschließlichen Gerichtsbarkeit berechtigt sind. Infolgedessen werden an Bord begangene Straftaten nicht ordnungsgemäß untersucht und die für kriminelle Handlungen Verantwortlichen nicht strafrechtlich verfolgt. Zu den Straftaten zählen auch sexuell motivierte Straftaten. Die Kreuzfahrtindustrie hat ein klares Interesse daran, die Veröffentlichung über kriminelle Aktivitäten an Bord ihrer Schiffe zu vermeiden, und es ist schwierig, Art und Ausmaß genau einzuschätzen. Dennoch sind Beweise für ein effektives Gerichtsbarkeit Vakuum aufgetaucht, das es den Tätern von gewalttätigen und sexuell motivierten Kriminalität anscheinend ermöglicht, der Justiz zu entkommen. Es bedeutet auch, dass die Opfer solcher Verbrechen keine wirksame Abhilfe gegen die Gewalt haben, der sie ausgesetzt waren.

Sklaverei und Zwangsarbeit in der Fischereiindustrie

Es gibt erhebliche Beweise für den Einsatz von Sklavenarbeit in der weltweiten Fischereiindustrie, bei der Besatzungsmitglieder*innen unter falschem Vorwand rekrutiert und dann gezwungen werden, für längere Zeit ohne Bezahlung und unter missbräuchlichen Bedingungen an Bord der Schiffe zu bleiben. Das volle Ausmaß dieses Problems zeichnet sich gerade erst ab und ist aufgrund seiner verborgenen Natur schwer genau zu quantifizieren.

Sklaverei scheint besonders wahrscheinlich an Bord von Fischereifahrzeugen zu sein, die illegale, nicht gemeldete oder unregulierte (IUU) Fischerei betreiben. Schiffe, die an der IUU-Fischerei beteiligt sind, können monatelang oder sogar jahrelang in entfernten Fischgründen bleiben, ohne in den Hafen zurückzukehren, ihre Besatzungen sind an Bord gefangen, ohne Aussicht auf eine Rückkehr an Land zu ihrem Zuhause und ihren Familien.

Rund 20 Prozent des weltweiten Fischfangs sind das Produkt der IUU-Fischerei. Es ist kein marginales Problem, da weltweit bis zu 5 oder 6 Millionen Fischer*innen an der IUU-Fischerei beteiligt sind. Natürlich ist es wichtig zu betonen, dass nicht alle so beschäftigten Schiffe Sklavenarbeit einsetzen, aber die Natur dieses Sektors der Fischerindustrie ist so, dass selbst diejenigen, deren Beschäftigung ungezwungen und bezahlt ist, trotzdem erniedrigenden und unmenschlichen Bedingungen ausgesetzt sind oder unzureichend bezahlt werden.

Ein besonders beunruhigendes Merkmal ist die Wahrscheinlichkeit, dass viele Fischer*innen, die unter Sklavenbedingungen gehalten werden, schließlich „auf See verloren gehen“; sie verschwinden einfach. Fischer*innen die verletzt oder krank sind, die unter Sklavenbedingungen gefangen sind, nicht mehr zu gebrauchen sind und von den Betriebsleiter*innen als Belastung angesehen werden, können leicht entsorgt werden, und ihr Verschwinden dient anderen an Bord als Warnung vor ihrem wahrscheinlichen Schicksal, wenn sie nicht wie erforderlich handeln.

Verletzungen der Seearbeitsrechte

Es gibt zwei bemerkenswerte internationale Übereinkommen, die sich mit

Arbeitnehmerrechten und -normen auf See befassen. Das erste ist das 'Maritime Labour Convention' (MLC) von 2006, das die Beschäftigungsbedingungen für in der Schifffahrt tätige Seeleute festlegt. Das zweite ist das 'ILO Work in Fishing Convention' von 2007, das versucht, den gleichen Schutz für diejenigen zu bieten, die als Fischer*innen arbeiten. Beides sind keine Menschenrechtsinstrumente, und obwohl sie Rechte enthalten, die sich auch in internationalen Menschenrechtsgesetzen widerspiegeln, umfassen sie nicht alle Menschenrechte, auf die Seeleute Anspruch haben. Abgesehen davon würde die Einhaltung dieser beiden Übereinkommen, wenn sie vollständig umgesetzt und durchgesetzt werden, dazu beitragen, die Behandlung der auf See arbeitenden Menschen zu verbessern. Das MLC ist weitgehend ratifiziert und wird insbesondere durch Inspektionen von Handelsschiffen während ihrer Besuche in Häfen in Staaten durchgesetzt, die bereit sind, die Gerichtsbarkeit der Hafenstaaten auszuüben. Das 'Work in Fishing' Übereinkommen ist erst 2017 in Kraft getreten und wurde bisher weder umfassend ratifiziert noch wirksam durchgesetzt.

Es gibt erhebliche Beweise dafür, dass trotz des MLC und des 'Work in Fishing' Übereinkommens die Menschenrechte derjenigen, die an Bord von Handelsschiffen oder Fischereifahrzeugen arbeiten, nicht vollständig respektiert, geschützt oder erfüllt werden. Es gibt auch Beweise für schlechte Arbeitsbedingungen, unzureichende Bezahlung und Verstöße gegen grundlegende Gesundheits- und Sicherheitsvorkehrungen. Während Bestimmungen des MLC Vorkehrungen enthalten für die Ausübung der Gerichtsbarkeit des Hafenstaats, gibt es relativ wenige Fälle, in denen die erforderlichen Bedingungen wirksam überwacht und durchgesetzt werden. Während Seeleuterverbände und -gewerkschaften aktiv die Einhaltung internationaler Standards fördern, gibt es deutliche Hinweise darauf, dass Flaggen- und Hafenstaaten nicht alle ihrer Verantwortung nachkommen, die Einhaltung von Menschenrechtsstandards zu überwachen. Manche Flaggen- und Hafenstaaten ergreifen auch keine angemessene und wirksame Maßnahmen gegen diejenigen, die Menschenrechtsstandards missbrauchen oder nicht erfüllen.

Gefährdung des Wohlergehens von Seefahrer*innen und Seeleuten

Das Wohlergehen von Seefahrer*innen und Seeleuten ist ständig gefährdet, trotz der Bemühungen einer Reihe motivierter Wohlfahrtsorganisationen. Die Unzulänglichkeit der weltweiten Sozialleistungen war während der schwierigsten Umstände der COVID-Pandemie für alle offensichtlich. Die erheblichen Auswirkungen davon führten zu einer großen Krise in der globalen Schifffahrtsindustrie, die eine unzureichende medizinische Versorgung, eine geringe oder keine Versorgung mit persönlicher Schutzausrüstung, die Weigerung der Hafenbehörden Besatzungswechsel zu ermöglichen, einen Mangel an Unterstützung von Sozialhilfe Organisationen bei einlaufenden Schiffen und sogar ein Mangel an grundlegender und wesentlicher Logistik und Kommunikation. Seeleute waren monatelang an Bord von Schiffen gefangen, ohne Sozialhilfe, ohne Chance, zu ihren Familien zurückzukehren, und ohne emotionale Unterstützung, was zu einer großen psychischen Krise führte.

Ein Human Rights at Sea-Bericht, der am Weltmensenrechtstag am 10. Dezember 2021, im zweiten Jahr der COVID-Pandemie, veröffentlicht wurde, listete die eklatanten Verletzungen der Rechte von Seeleuten während der Pandemie auf. Es behandelte und beschrieb Probleme im Zusammenhang mit der Unterbrechung von Besatzungswechseln, der Verweigerung des Status eines „Schlüsselarbeiters“ für Seeleute, der Verlängerung vertraglich vereinbarter Beschäftigungszeiten, der Beeinträchtigung des psychischen Wohlbefindens von Seeleuten und ihren Familien, der Reduzierung von Löhne und

häufige Unter- oder Nichtzahlung von Löhnen, die Auswirkungen auf Familien, die Verweigerung der medizinischen Versorgung von Kranken an Bord, die Nichtverfügbarkeit von COVID-19-Impfungen und das Imstichlassen von Seeleuten nach dem Konkurs von Reedereien.

Im Stich gelassene Seeleute

Das letzte Merkmal der gerade erwähnten COVID-Krise war die deutliche Zunahme der Aussetzung von Seeleuten. Dies ist normalerweise eine beunruhigend übliche Praxis in der Schifffahrtsindustrie. Während der COVID-Krise war es merklich schlimmer – einer Krise, die in Zukunft wahrscheinlich zu einem dauerhaften oder halb dauerhaften Merkmal werden wird, da der finanzielle Druck die Margen in der internationalen Schifffahrt verringert und der internationale Reiseverkehr weiterhin unterbrochen wird. Dies hat sowohl die Seeleute selbst als auch die bestehenden Wohlfahrtsorganisationen und Gewerkschaften, die sich um sie kümmern und sie unterstützen, enorm belastet. Heutzutage ist die Schifffahrtsindustrie ihrem Charakter nach zutiefst international, wobei Schiffe, die in Staaten registriert sind, kaum eine echte Verbindung zu den Schiffen selbst, ihren Eigentümern oder den an Bord beschäftigten Besatzungen haben. Aus verschiedenen kommerziellen und finanziellen Gründen können Reeder in einem stark wettbewerbsintensiven Umfeld ihren Betrieb möglicherweise nicht mehr finanzieren, ihre Schiffe nicht weiter betrieben oder liegen möglicherweise in Häfen und Gewässern auf, die weit von ihren Heimathäfen entfernt sind und vor allem weit entfernt von dem Zuhause der Besatzung. Der Zusammenbruch und Konkurs von Reedereien – ein beunruhigend häufiges Ereignis – oder sogar die Untersuchung und Festnahme von Schiffen, die der Beteiligung an kriminellen Aktivitäten verdächtigt werden, führt typischerweise dazu, dass Besatzungen an Bord eingeschlossen werden, ihr Lohn nicht bezahlt wird und sie langen Haftzeiten ausgesetzt werden.

Wenn Besatzungen von Handelsschiffen unter solchen Umständen an Bord eingeschlossen sind, ist es üblich, dass ihnen der Zugang zum Ufer verweigert wird und sie keine Möglichkeit haben, nach Hause zurückzukehren. Wenn niemand sie finanziert, sind Logistikdienste für Schiffe möglicherweise nicht mehr verfügbar, die Versorgung mit Nahrungsmitteln, Treibstoff, Wasser und Elektrizität wird unterbrochen so wie auch die Telefon-, Funk- und Internetkommunikation. Diejenigen, die auf See arbeiten, können leicht von ihren Arbeitgeber*innen im Stich gelassen werden und daran gehindert werden, von Bord zu gehen, nach Hause zurückzukehren oder eine andere Beschäftigung zu suchen. Die enorme psychische Belastung, der die Besatzung unter solchen Umständen ausgesetzt ist stellt eine schwere Verletzung ihrer Menschenrechte dar. Flaggen- und Hafenstaaten haben die Verantwortung, die Menschenrechte von Seeleuten in solchen Situationen zu schützen, aber in viel zu vielen Fällen kommen sie ihren Verpflichtungen nicht nach.

Die Erfolglosigkeit in Gleichberechtigung und Inklusion

Es gibt weitreichende Anerkennung wichtiger Themen in Bezug auf Diversität, Gleichstellung und Inklusion in den maritimen Sektoren. Die Beweise für sexuelle, rassistische, religiöse und andere Formen der Diskriminierung, einschließlich gegenüber Frauen und gegenüber lesbischen, schwulen, bisexuellen und Transgender-Arbeitnehmer*innen, nehmen zu.

Leider ist die nicht all zu überraschend. Selbst in Gesellschaften an Land, die sich um die Gleichstellung der Geschlechter in der Arbeitswelt bemühen, als divers und offen gelten

und Geschlechtervielfalt im Allgemeinen begrüßen, gibt es nach wie vor erhebliche Mängel, die von den Regierungen ständige Aufmerksamkeit erfordern. Die maritimen Sektoren sind international und traditionell von Männern dominierte Arbeitsumgebungen, in denen Menschen aller Rassen und Religionen beschäftigt sind. Leider führt diese Vielfalt nicht zu einem Umfeld der Gleichberechtigung. Tatsächlich ist das Gegenteil offensichtlich. Ungleichheit ist eine einfache und offensichtliche Tatsache, die sich in den Beweisen widerspiegelt, dass Beschäftigungspraktiken auf See dazu führen, dass Reedereien die billigsten Arbeitskräfte beschäftigen, die sie finden können. In einem hart umkämpften und wirklich internationalen Markt sind die Arbeitskosten ein erheblicher Overhead. Billige Arbeitskräfte werden aus finanziellen Gründen bevorzugt. Um ihre Beschäftigung zu erleichtern, ist der Großteil der internationalen Handelsschifffahrt heute in „offenen Registern“ und nicht bei den traditionellen Seemächten registriert.

Bürgergesellschaften, Seeleutegewerkschaften und Wohlfahrtsorganisationen sowie die International Maritime Organisation (die Sonderorganisation der Vereinten Nationen mit Schwerpunkt auf dem globalen Schifffahrtssektor) erkennen die Herausforderungen an und arbeiten alle daran, Diskriminierung zu bekämpfen und ihre schlimmsten Auswirkungen zu mildern. Trotzdem zeigen die Beweise, dass erhebliche Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit Diskriminierung und Ungleichheit nach wie vor ein zutiefst beunruhigendes Merkmal der maritimen Sektoren sind. Derzeit gibt es keine vereinten internationalen Bemühungen zur Schaffung eines diversen, gleichberechtigten und inklusiven Umfelds auf See.

Kinderrechte

Es wird geschätzt, dass rund 20.000 gefährdete Kinder auf See arbeiten. Als Kind gilt jede Person unter 18 Jahren. Auch wenn einige Kinder an der Schwelle zum Erwachsensein stehen, geben der Mangel an Respekt, der unzureichende Schutz und die Nichterfüllung ihrer Rechte immer noch Anlass zu großer Sorge. Darüber hinaus gibt es zwar einige Kinder an der Schwelle zum Erwachsensein, aber auch sehr viele, die viel jünger sind und trotzdem schon auf See arbeiten. Es ist bekannt, dass einige von ihnen in Sklaverei gefangen sind, aber selbst diejenigen, die dies nicht sind, sind immer noch äußerst schwierigen Arbeitsbedingungen ausgesetzt, einschließlich Situationen, die der Zwangsarbeit gleichkommen. Der Großteil der auf See arbeitenden Kinder ist in der Fischindustrie beschäftigt, die neben allem anderen weithin als einer der gefährlichsten Berufe weltweit anerkannt ist. Fischer*innen werden bei der Durchführung routinemäßiger Fischereitätigkeiten häufig verletzt, erleiden den Tod oder schwere Behinderungen. Bei schlechtem Wetter können Schiffe auf See leicht verloren gehen, insbesondere wenn finanzielle Herausforderungen dazu führen, dass sie nicht vollständig gewartet und ausgerüstet werden. Kinder werden durch Misshandlungen leicht traumatisiert, deren Folgen ein Leben lang anhalten können. Nicht nur körperliche Misshandlungen und Gefahren für Leib und Leben, sondern auch der Entzug lebensverbessernder Rechte, darunter zum Beispiel das Recht auf Bildung, stellen schwere Menschenrechtsverletzungen dar.

Irreguläre gemischte Migration und Menschenhandel

Es gibt eine maritime Aktivität, die eine beträchtliche Menge an internationaler Publizität und Kontroverse hervorruft. Dies ist die irreguläre gemischte Migration auf dem Seeweg. Für die Zwecke der Genfer Erklärung zum Schutz der Menschenrechte auf See umfasst der Begriff „irreguläre gemischte Migration“ eine Vielzahl unterschiedlicher Aktivitäten, von der Migration aus wirtschaftlichen Gründen, Menschen die ein besseres Leben für sich

und ihre Familien suchen, Flüchtlinge die vor zutiefst bedrohlichen Situationen in ihren eigenen Ländern fliehen und Schutz durch Asyl suchen, bis hin zu Menschen die von kriminell motivierten Banden und Netzwerken zum Zwecke der Zwangsarbeit, einschließlich sexueller Natur, gehandelt werden.

Obwohl die Mehrheit dieser Menschen selbst nichts Ungesetzliches tut, werden sie häufig als illegale Migranten bezeichnet. Diejenigen, die an der Erleichterung ihrer Bewegung auf dem Seeweg beteiligt sind, können jedoch durchaus kriminell motiviert sein, entweder indem sie schutzbedürftige Menschen für Zwangsarbeit verkaufen oder die Mittel „verkaufen“, mit denen ansonsten rechtmäßige Migranten ihre Ziele erreichen. Die Bereitstellung unsicherer Boote, um Menschen über potenziell gefährliche Weiten des Ozeans zu transportieren, ist für kriminelle Banden zu einem lukrativen „Geschäft“ und mangels Alternativen zur einzigen Option für Menschen geworden, die Asyl suchen. In den letzten Jahren war dies ein bedeutendes Problem im zentralen und östlichen Mittelmeer und im Ärmelkanal zwischen dem europäischen Kontinent und dem Vereinigten Königreich.

Abschließende Bemerkungen

Die bisher gesammelten Erkenntnisse über die Gewährleistung und Verwirklichung der Menschenrechte auf See zeigen nachdrücklich, dass die Meere und Ozeane weit davon entfernt sind, eine sichere und geschützte Umgebung für die Millionen von Menschen zu sein, die ein legitimes Recht darauf haben, dort zu sein, und für diejenigen, die sich dort gegen ihren Willen finden. Es ist sehr besorgniserregend, dass die internationale Gemeinschaft kaum Anstrengungen unternimmt, um gegen kriminelle Unternehmen vorzugehen, die Menschenrechte auf den Meeren und Ozeanen missachten. Nicht einmal die großen Seemächte haben bisher versucht eine globale Anstrengung zu koordinieren, um Bedrohungen der Menschenrechte auf See entgegenzuwirken.

Dies liegt jedoch nicht allein in der Verantwortung der großen Seemächte. Wie die in Anhang C enthaltenen Richtlinien zeigen, können alle Staaten viel zu diesem Prozess beitragen. Tatsächlich wurden diese Richtlinien absichtlich als direkte Antwort auf die Anhäufung von Beweisen, die in diesem Anhang A angesprochen werden, erstellt. Da sich die Beweise für Menschenrechtsmängel und -verletzungen weiter häufen, wird dieser Anhang bei Bedarf überprüft und aktualisiert.

ANHANG B: A EINSETZBARE MENSCHENRECHTE AUF SEE

Internationales Menschenrechtsrecht ist ein sich entwickelndes Rechtswerk, das aus einer Kombination von Instrumenten mit internationaler – oder nahezu universeller – Anwendung und, die regional ausgerichtet sind, besteht. Da die Genfer Erklärung zum Schutz der Menschenrechte bewusst so geschrieben ist das sie globale Anwendung hat leiten sich die allgemein genannten Rechte und Pflichten primär aus folgenden internationalen Instrumenten ab:

- **Allgemeine Erklärung der Menschenrechte (AEMR)** (UNGA Res 217, angenommen am 10. Dezember 1948)
- **Internationaler Pakt über bürgerliche und politische Rechte (UN-Zivilpakt)** (angenommen am 16. Dezember 1966, in Kraft getreten am 23. März 1976), UN-Vertragsserie Vol.999
- **Internationaler Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte (UN-Sozialpakt)** (angenommen am 16. Dez. 1966, in Kraft getreten am 3. Jan. 1976), UN-Vertragsserie Vol.993
- **Übereinkommen über die Rechte des Kindes (KRK)** (angenommen am 20. November 1989, in Kraft getreten am 2. September 1990), UN-Vertragsserie Vol.1577
- **Abkommen über die Rechtsstellung der Flüchtlinge**, auch die Genfer Flüchtlingskonvention (GFK) genannt, (angenommen am 28. Juli 1951, in Kraft getreten am 22. April 1954) UN-Vertragsserie Vol.189

Beispiele individueller Menschenrechte, die auf See anwendbar sind

Die folgende Liste von Rechten, die aus der obigen Liste von internationalen Instrumenten abgeleitet wurden, sind diejenigen, die auf See von Bedeutung sind. Die Liste ist nicht vollständig, und die aufgeführten Quellen sind für die Zwecke dieses Anhangs auf ein Minimum beschränkt:

- **Recht auf Leben** (Art.3 AEMR; Art 6, UN-Zivilpakt)
- **Verbot der Folter** (Art.5 AEMR; Art.7 UN-Zivilpakt, Article 6, KRK)
- **Verbot der Ausweisung und Zurückweisung** (Art.33 GFK)
- **Verbot der Sklaverei und des Sklavenhandels** (Art.4 AEMR; Art.8 UN-Zivilpakt)
- **Anspruch auf Rechtsschutz** (Art.8 AEMR; Art.2 UN-Zivilpakt)
- **Recht auf Freiheit** (Art.3 AEMR; Art.9 UN-Zivilpakt)
- **Schutz vor Verhaftung und Ausweisung** (Art.9 AEMR; Art.9 UN-Zivilpakt)
- **Freiheitssphäre des Einzelnen** (Art.12 AEMR; Art 17 UN-Zivilpakt; Art.16 KRK)
- **Meinungsfreiheit** (Art.19 AEMR; Art.19 UN-Zivilpakt; Art.13 KRK)
- **Religionsfreiheit** (Art.18 AEMR; Art.18 UN-Zivilpakt; Art.14 KRK)
- **Asylrecht** (Art.14 AEMR)
- **Versammlungs- und Vereinigungsfreiheit** (Art.20 AEMR; Art.22 UN-Zivilpakt; Art.15 KRK)
- **Recht auf Arbeit, gleichen Lohn** (Art.23 AEMR; Art.22 UN-Zivilpakt; Art.8 UN-Sozialpakt)

- **Eheschließung, Familie** (Art.16 AEMR; Art.23 UN-Zivilpakt; Art.10 UN-Sozialpakt)
- **Recht des Kindes** (Art.24 UN-Zivilpakt; KRK)
- **Recht auf gleichen Lohn** (Art.23 AEMR; Art.7 UN-Sozialpakt)
- **Recht auf Arbeit** (Art.23 AEMR; Art.7 UN-Sozialpakt; Art.32 KRK)
- **Recht auf Erholung und Freizeit** (Art.24 AEMR; Art.7 UN-Sozialpakt; Art.31 KRK)
- **Recht auf soziale Sicherheit** (Art.22 AEMR; Art.9 UN-Sozialpakt, Art.26 KRK)
- **Recht auf Bildung** (Art.26 AEMR; Art.13 UN-Sozialpakt; Art.28 KRK)
- **Recht auf Eigentum** (Art.17 AEMR)

Regionale Menschenrechtskonventionen

Während die obige Liste der Menschenrechte von den bereits aufgeführten internationalen Menschenrechtsinstrumenten abgeleitet ist, werden die folgenden regionalen Menschenrechtskonventionen auch innerhalb der Regionen, für die sie bestimmt waren, und in Bezug auf die verschiedenen Vertragsstaaten von Bedeutung sein. Sie werden auch wahrscheinlich über ihre „Regionen“ hinaus von Bedeutung sein, da Flaggenstaaten, die Vertragsparteien dieser regionalen Menschenrechtskonventionen sind, Menschenrechtsverpflichtungen an Bord von Schiffen haben, die für sie registriert sind, wo immer auf der Welt sich diese Schiffe gerade befinden. Die regionalen Instrumente sind:

- ***Europäische Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK)***
- ***Amerikanische Menschenrechtskonvention (AMRK)***
- ***Zusatzprotokoll zur Amerikanischen Menschenrechtskonvention im Bereich der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Rechte (San-Salvador-Protokoll)***
- ***Afrikanische Charta der Menschenrechte und der Rechte der Völker (Banjul-Charta)***
- ***Arabische Charta der Menschenrechte (ACHR)***
- ***Menschenrechtserklärung des Verbandes Südostasiatischer Nationen (ASEAN-Erklärung)***

ANHANG C: RICHTLINIEN ZUR FÖRDERUNG DER EINHALTUNG DER MENSCHENRECHTE AUF SEE

1. EINLEITUNG

Ziel

Diese Richtlinien wurden in hauptsächlich für Staaten erstellt, um sie als Mittel zur Gewährleistung der Einhaltung der Menschenrechte auf See zu verwenden. Sie bieten Anleitung für Verhaltensweisen, die entweder nach bestehenden Regeln des Völkerrechts erforderlich sind oder als vorbildliche Vorgehensweise vorgeschlagen werden. Diese Richtlinien zielen darauf ab, eine Kultur der Einhaltung der Menschenrechte auf See zu fördern.

Rechtsstatus

Diese Richtlinien sind an und für sich nicht rechtlich bindend, spiegeln jedoch bestehendes internationales Recht wider.

Addressanten

Die Hauptadressaten dieser Richtlinien sind Staaten, einschließlich Hafenstaaten, Küstenstaaten und Flaggenstaaten. Diese Richtlinien richten sich auch an andere Entitäten, einschließlich, aber nicht beschränkt auf internationale Organisationen, Unternehmen, nichtstaatliche und zivilgesellschaftliche Einrichtungen und Einzelpersonen, die an der Gewährleistung und der Einhaltung der Menschenrechte auf See beteiligt sind.

Struktur

Diese Richtlinien sind in Abschnitte unterteilt, die den Staaten und anderen Einheiten Hinweise für Maßnahmen in den folgenden Meereszonen bieten:

- Binnengewässer;
- Staatsgewässer;
- Ausschließliche Wirtschaftszonen („AWZ“); und
- Hohe See.

Ausdrucksweise

Diese Richtlinien verzichten so weit wie möglich bewusst auf die Verwendung juristischer Fachsprache. Sie sind so konzipiert, dass sie von jeder Person gelesen und verstanden werden können.

Die allgemeine Geltung der Richtlinien

Diese Richtlinien spiegeln das Gesetz und eine Bewertung bewährter Verfahren in Bezug auf Menschenrechte auf See ab Januar 2022 wieder.

2. GESETZLICHE PFLICHTEN

Um die Menschenrechte auf See zu fördern und zu schützen und gegebenenfalls ihren gesetzlichen Verpflichtungen nachzukommen, müssen alle Staaten sicherstellen, dass:

- Erforderliche oder anderweitig angemessene inländische Rechtsvorschriften erlassen werden;
- Inländische Gerichte haben die notwendige Kompetenz, Menschenrechtsverletzungen von Personen an Bord von Schiffen innerhalb ihrer Gerichtsbarkeit anzuerkennen und zu behandeln, und die inländische Gesetzgebung reicht aus, um die örtlichen Gerichte zu ermächtigen, jede Person oder Organisation zu bestrafen, die für Menschenrechtsverletzungen verantwortlich ist;
- Es werden konsequent administrative Überwachungs- und Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen.

Jeder Staat, der die Gerichtsbarkeit ausübt, hat sicherzustellen, dass angemessene Sanktionen für Menschenrechtsverletzungen auf See verhängt werden können, um eine wirksame Abschreckung zu bewirken und denjenigen, die Menschenrechte auf See verletzen, jegliche Vorteile aus ihren illegalen Aktivitäten zu entziehen.

Die Staaten müssen die Menschenrechte jederzeit achten, schützen und erfüllen, insbesondere während routinemäßiger Überwachungs- und Durchsetzungsmaßnahmen und anschließender Gerichtsverfahren. Die Staaten müssen die Menschenrechte auf Schiffen auch dann schützen, wenn der Zweck der Überwachungs- und Durchsetzungsmaßnahmen nicht speziell mit dem Schutz der Menschenrechte verbunden ist.

Staaten, die die Gerichtsbarkeit ausüben, müssen andere relevante Staaten (z. B. einen Küstenstaat, der einen Flaggenstaat alarmiert) darüber informieren, dass Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen wurden, und erneut, wenn diese Maßnahmen voraussichtlich zu Gerichtsverfahren führen werden.

3. RICHLINIEN FÜR FLAGGENSTAATEN

Normalerweise wird ein Schiff in das Schiffsregister eingetragen, das von der Verwaltung des Landes geführt wird, dessen Flagge das Schiff führt (Flaggenstaat). Dadurch erhält das Schiff nationalen Charakter und der Flaggenstaat kann die Gerichtsbarkeit ausüben. Darüber hinaus erwerben die Personen an Bord des Schiffes Rechte gemäß dem Recht des Flaggenstaates.

Die Gerichtsbarkeit der Flaggenstaaten erstreckt sich jederzeit auf alle Schiffe unter ihrer Flagge, unabhängig von ihrem Standort oder den Tätigkeiten, an denen diese Schiffe beteiligt sind, selbst wenn diese Schiffe auch der Gerichtsbarkeit anderer Staaten unterliegen können.

Flaggenstaaten sind verpflichtet, die Gerichtsbarkeit über Schiffe unter ihrer Flagge auszuüben, einschließlich der Gewährleistung der Einhaltung der Menschenrechte.

Flaggenstaaten sollten versuchen - wenn es zur Erfüllung dieser Verpflichtungen erforderlich ist - mit anderen Staaten zusammenzuarbeiten, indem sie beispielsweise

einen Küsten- oder Hafenstaat auffordern, ein Schiff wegen Verstößen gegen Flaggenstaatsgesetze oder -vorschriften in Haft nehmen.

Innerhalb Binnengewässer und Hafengrenzen

Ohne die Verpflichtung oder die Gerichtsbarkeit über alle ihre Flagge führenden Schiffe zu limitieren, sollten Flaggenstaaten die Souveränität und die entsprechenden innerstaatlichen Gesetze anderer Staaten respektieren, wenn sich ihr Schiff in den Binnengewässern dieses anderen Staates befindet. Der Flaggenstaat sollte sich jedoch nicht seiner eigenen Verantwortung entziehen, sondern gegebenenfalls auf Menschenrechtsverletzungen auf einem solchen Schiff reagieren.

Es ist bewährte Gewohnheit für Flaggenstaaten sicherzustellen, dass die Kapitän*innen aller Schiffe unter ihrer Flagge mit den Behörden des Küsten- oder Hafenstaats zusammenarbeiten, um die Einhaltung der Menschenrechte an Bord ihrer Schiffe sicherzustellen, während sie sich in den Binnengewässern oder Port-Grenzen anderer Staaten aufhalten.

Umgekehrt sind die Kapitän*innen am besten in der Lage, Verstöße den Flaggenstaaten zu melden falls die Schiffseigner*innen nicht erfolgreich eingreifen. Dies könnte passieren weil Schiffseiger*innen ihrer Zuständigkeit nach dem Flaggenstaatsrecht nicht ausüben und wie oben Schritte unternehmen, um die Rechte der Personen an Bord zu schützen. Wenn möglich, sollten Kapitän*innen dafür zu sorgen, dass Sanktionen gegen die Täter verhängt werden.

Innerhalb der Staatsgewässer

Menschenrechtsverletzungen an Bord eines Schiffes können die Durchfahrt durch Staatsgewässer „nicht unschuldig“ machen und das Eingreifen von Küstenstaaten rechtfertigen. Flaggenstaaten sollten uneingeschränkt mit Küstenstaaten zusammenarbeiten, um die Einhaltung der Menschenrechte an Bord von Schiffen bei der Durchfahrt durch Staatsgewässer zu gewährleisten.

Innerhalb der AWZ

Flaggenstaaten sind verpflichtet zu akzeptieren dass Schiffe, die ihre Flagge führen und Tätigkeiten ausüben - die in die Hoheitsrechte oder die Gerichtsbarkeit des Küstenstaats fallen - sich den Menschenrechte Genehmigungsbedingungen unterwerfen müssen, die der Küstenstaat in seiner AWZ auferlegt. Dazu gehört auch, sich den Inspektionen der Küstenstaaten zu unterziehen, um die Einhaltung der Menschenrechte zu überwachen. Flaggenstaaten sollten uneingeschränkt mit den Küstenstaaten zusammenarbeiten, um die Einhaltung der Menschenrechte an Bord von Schiffen während des Aufenthalts in der AWZ sicherzustellen.

Auf hoher See

Flaggenstaaten sind verpflichtet, die Einhaltung der Menschenrechtsgesetze an Bord aller Schiffe sicherzustellen, die ihre Flagge auf hoher See führen. Dazu kann es erforderlich sein, dass der Flaggenstaat mit anderen Staaten zusammenarbeitet.

4. RICHTLINIEN FÜR HAFENSTAATEN

Schiffe, die Häfen anlaufen, unterwerfen sich automatisch der Gerichtsbarkeit des Staates, in dem sich der Hafen befindet. Die Menschenrechtsverpflichtungen der

Hafenstaaten, wie sie im lokalen, nationalen und anwendbaren internationalen Recht festgelegt sind, gelten uneingeschränkt innerhalb ihrer Hafengrenzen. Die Rechtsprechung der Hafenstaaten und ihre menschenrechtlichen Verpflichtungen überschneiden sich teilweise mit denen des Flaggenstaates eines ausländischen Schiffes, das sich innerhalb der Hafengrenzen aufhält.

Es ist bewährte Gewohnheit für Hafenstaaten, die Einhaltung der Menschenrechte an Bord ihrer Schiffe durch die Flaggenstaaten zu überwachen, während sich diese Schiffe im Hafen befinden. Zum Beispiel können Flaggenstaaten die notwendigen Schritte unternehmen, um sicherzustellen, dass Personen an Bord, deren Menschenrechte möglicherweise verletzt werden, wirksame Abhilfemaßnahmen haben.

Wenn ein Hafenstaat Kenntnis davon erlangt, dass an Bord eines ausländischen Schiffes, das seinen Hafen oder seine Gewässer anläuft, eine Menschenrechtsverletzung stattgefunden hat oder begangen wird, muss der Hafenstaat seine Gerichtsbarkeit ausüben und Maßnahmen ergreifen, um eine solche Verletzung zu untersuchen oder zu verhindern dass sie fortgesetzt oder wiederholt wird. Solche Schritte könnten die Festnahme eines Schiffes umfassen, bis seine Eigner*in und Betreiber*in unverzüglich die erforderlichen Schritte unternommen haben, um sicherzustellen, dass diejenigen Personen, deren Rechte verletzt wurden, wirksame Abhilfe bekommen. Es sollte auch die Verhängung von Sanktionen beinhalten, einschließlich der Inhaftierung von Personen, die wegen Menschenrechtsverletzungen an Bord für schuldig befunden wurden, wie dies im innerstaatlichen Strafrecht festgelegt ist. Flaggenstaaten und der Staat, dessen Staatsangehörigkeit die Seeleute besitzen, werden ermutigt, geeignete Abhilfemaßnahmen und Sanktionen zu unterstützen, die von den Hafenstaaten verhängt werden.

4. RICHTLINIEN FÜR KÜSTENSTAATEN

Innerhalb Binnengewässer

Binnengewässer und alle darin befindlichen Schiffe fallen in die Zuständigkeit des Küstenstaates. Die Gerichtsbarkeit des Küstenstaats besteht neben der des Flaggenstaats für jedes ausländische Schiff, das sich in seinen Binnengewässern aufhält.

Die Menschenrechtsverpflichtungen eines Küstenstaates gelten in vollem Umfang in seinen Binnengewässern wie an Land. Es ist bewährte Gewohnheit für Küstenstaaten, die Einhaltung der Menschenrechte durch Flaggenstaaten an Bord ihrer Schiffe zu überwachen, während sich diese Schiffe in Binnengewässern aufhalten. Wenn ein Küstenstaat Kenntnis davon erlangt, dass an Bord eines Schiffes in Binnengewässern eine Menschenrechtsverletzung stattgefunden hat oder begangen wird, sollte der Küstenstaat handeln, um seine Interessen zu schützen und seinen Menschenrechtsverpflichtungen nachzukommen, einschließlich der Ergreifung der erforderlichen Schritte, um ein wirksame Rechtsmittel zu gewährleisten für diejenigen, deren Menschenrechte verletzt wurden.

Innerhalb der Staatsgewässer

Alle Staaten haben das Recht auf friedliche Durchfahrt durch die Staatsgewässer. Küstenstaaten haben die Gerichtsbarkeit über ausländische Schiffe, die ihre

Staatsgewässer durchfahren, insbesondere wenn diese Schiffe Tätigkeiten ausüben, die dem Frieden, der guten Ordnung und/oder der Sicherheit des Küstenstaats abträglich sind. Menschenrechtsverletzungen an Bord eines Schiffes, das sich in Staatsgewässern aufhält, können die gute Ordnung des Küstenstaates gefährden und die Überfahrt nicht mehr harmlos machen.

Die Staaten werden ermutigt, bekannte oder vermutete Menschenrechtsverletzungen als unvereinbar mit einer harmlosen Überfahrt zu behandeln und die Gerichtsbarkeit über ein solches Schiff auszuüben (indem sie es anhalten, entern, inspizieren und/oder festhalten), um die Menschenrechte von denen an Bord zu schützen und Sanktionen zu erwirken gegen die die für die Verstöße verantwortlich sind.

Ein Küstenstaat muss sicherstellen, dass seine innerstaatliche Gesetzgebung, die die Menschenrechte schützt, auch auf seinen Staatsgewässern gilt, dass er wirksame Durchsetzungsmaßnahmen für Verstöße gegen diese vorsieht und seinen innerstaatlichen Gerichten die notwendige Befugnis verleiht, sich mit Menschenrechtsverletzungen an Bord Schiffen in seinen Staatsgewässern zu befassen.

Wenn ein Kriegsschiff oder ein anderes staatseigenes, betriebenes oder beschlagnahmtes Schiff im nichtkommerziellen Dienst unschuldig durch die Staatsgewässer eines Küstenstaats fährt und verdächtigt wird, seine „Unschuld“ als Folge von Menschenrechtsverletzungen an Bord aufs Spiel gesetzt zu haben, hat der Küstenstaat das Recht, ein solches Schiff unverzüglich zum Verlassen seiner Staatsgewässer aufzufordern.

Innerhalb der AWZ

Innerhalb der AWZ haben die Küstenstaaten die ausschließliche Gerichtsbarkeit und müssen ihre Menschenrechtsverpflichtungen in Bezug auf künstliche Inseln, Anlagen und Strukturen und innerhalb von 500-Meter-Sicherheitszonen, die damit verbunden sind, erfüllen.

Der Küstenstaat sollte sicher stellen dass seine Gesetzgebung, administrativen Kontrollverfahren und die Zuständigkeit seiner Gerichte auf Menschenrechtsverletzungen die an Bord von Schiffen begangen worden gelten. Die gilt auch für Schiffe die an der Exploration oder Ausbeutung wirtschaftlicher Ressourcen innerhalb der AWZ und auf künstlichen Inseln, Anlagen und Strukturen, oder in der wissenschaftlichen Meeresforschung, beteiligt sind.

Es ist das Recht des Küstenstaates, Lizenzen für alle Aktivitäten zu erteilen, die mit der wirtschaftlichen Ausbeutung der AWZ zu tun haben, einschließlich Fischerei, Exploration und Ausbeutung von Bodenschätzen und Aktivitäten der Meeresforschung. Es zeichnet sich ab, dass solche Lizenzen unter der Bedingung erteilt werden, dass die Lizenznehmer in Bezug auf alle Arten von Schiffen, die zur Ausübung der lizenzierten Tätigkeit eingesetzt werden, die Menschenrechte einhalten. Der Küstenstaat sollte routinemäßige Inspektionen aller Schiffe durchführen, die unter einem Lizenzsystem in seiner AWZ operieren, auch um die Einhaltung der Menschenrechte sicherzustellen.

Während die Flaggenstaaten die Gerichtsbarkeit über Schiffe behalten die in der AWZ wirtschaftlich tätig sind, unterliegen diese Schiffe auch der Gerichtsbarkeit des Küstenstaats. Dies ist deshalb weil der Küstenstaat menschenrechtliche Verpflichtungen in Bezug auf die an Bord befindlichen Personen hat.

7. STAATENLOSE SCHIFFE UND MENSCHENRECHTE

STAATENLOSE SCHIFFE UND MENSCHENRECHTE

Nicht alle Schiffe werden zu jeder Zeit eine Nationalität haben. In einem solchen Fall kann es schwierig sein, festzustellen, welche Staaten Menschenrechtsverpflichtungen in Bezug auf Personen an Bord haben, insbesondere wenn einige dieser Personen selbst offensichtlich staatenlos sind oder entweder nicht willens oder nicht in der Lage sind, ihre Staatsangehörigkeit anzugeben. Dies kann tiefgreifende Auswirkungen auf den Schutz der Menschenrechte der an Bord befindlichen Personen haben.

Jeder Staat, der mit staatenlosen Schiffen zu tun hat, insbesondere bei Strafverfolgungsoperationen, ist verpflichtet, die Menschenrechtsverpflichtungen in Bezug auf alle Personen an Bord einzuhalten.

Ein Schiff kann staatenlos werden, wenn es aus einem offiziellen Register entfernt wird, ohne gleichzeitig in ein anderes überführt zu werden. Während ein Flaggenstaat das Recht hat, jedes Schiff aus seinen Registern zu streichen, riskiert er damit, den Schutz der Menschenrechte von Personen an Bord zu untergraben. Aus diesem Grund wird als bewährte Praxis vorgebracht, dass die Verwaltung des Flaggenstaats kein Schiff aus seinem Register löscht (ungeachtet der Begründung dafür), bis das Schiff in ein anderes Flaggenstaatsregister eingetragen ist oder anderweitig in das Register eingeht innerhalb der Hoheitsgewalt eines Hafenstaates liegen, damit die Rechte der Personen an Bord gewahrt bleiben.