

Genève-erklæringen om menneskerettigheter til sjøs



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

Forord

«Menneskerettigheter er universelle; de gjelder til sjøs så vel som på land.»

Den voksende oppmerksomheten rundt viktige forbedringer i hvordan man adresserer grunnleggende menneskerettigheter for alle som lever, arbeider og passerer vannmasser globalt, har resultert vist at det er et behov for å samle folkerettslige kilder og lover i et enkelt iterativt dokument med tanker på å definere de grunnleggende prinsippene som underbygger begrepet menneskerettigheter til sjøs.

For å lykkes med det globale narrativet om å forbedre de måter og metoder som brukes for å rapportere, undersøke og effektivt håndheve overgrep til sjøs, er det påkrevet med et felles språk samt grunnleggende juridisk forståelse av alle berørte parter. Målet med denne publikasjonen er derfor å gi økt klarhet rundt og kjernereferansemateriale som kan tas til inntekt for sitt innhold.

Denne pågående utviklingen sees på bakgrunn av en miljømessig kontekst som er grunnleggende forskjellig til sjøs og til lands, noe som ikke er tilstrekkelig forstått. Dette forsterkes av en gjengs oppfatning av "sjøblindhet" som gjenspeiler den ofte siterte misforståelsen om at det som skjer til sjøs er ute av øye og derved ute av sinn. Dette vil igjen fremme en oppfatning av straffefrihet, noe som utnyttes av overgriperne, innen svake håndhevingssystemer basert på manglende offentlig transparens og ansvar.

Denne publikasjonen vil bli gjennomgått årlig av Human Rights at Sea. De fire grunnleggende prinsippene vil forbli de samme, mens vedleggene kan, etter behov, bli gjennomgått av eksterne interessenter.

Publikasjonen bør ellers brukes som en veiledning av havne-, kyst- og flaggstatsmyndigheter og alle andre interessenter som er interessert i å konsolidere og utvide beskyttelsen under menneskerettighetene med den felles visjon om å få slutt på brudd på menneskerettighetene til sjøs.

Human Rights at Sea vil særlig anerkjenne forskningen og bidraget til utarbeidelse fra prof. Steven Haines, professor i internasjonal offentlig rett, University of Greenwich, prof. Anna Petrig, professor i internasjonal rett og offentlig rett ved Universitetet i Basel, Sveits, Prof. Irini Papanicolopulu, førsteamanuensis i internasjonal rett ved Universitetet i Milano-Bicocca, Italia, Dr. Sofia Galani, førstelektor i folkerett ved Panteion University, Athen, Hellas, Dr. Elizabeth Mavropoulou, forskningssjef, Human Rights at Sea og gjesteforeleser ved University of Westminster, og Anastasia Papapetrou (LL.M.) for hennes administrative støtte. Uavhengig juridisk gjennomgang ble utført av partnere og advokater i de internasjonale advokatfirmaene Holman Fenwick Willan LLP, DLA Piper LLP, Norton Rose Fulbright LLP og Reed Smith LLP, koordinert av Voirrey Blount. Den opprinnelige ideen ble unnfanget av NGOs grunnlegger og administrerende direktør, David Hammond Esq.

Genève-erklæringen om menneskerettigheter til sjøs

Bakteppe

Havet dekker over 70 % av jordens overflate. Aktivitetene til sjøs, både lovlige og ulovlige, øker fra år til år. Dette fører til en økning i antall mennesker til sjøs, for tiden anslått til å være over 30 millioner menn, kvinner og barn til enhver tid.

Det store flertallet av disse menneskene er fiskere, totalt omtrent 40 millioner, hvorav det anslås at over 25 millioner fysisk sett er til sjøs til enhver tid. Av totalen er det anslagsvis 20 000 barn som jobber til sjøs og i fiskeri langs kysten. Andre er i shipping, offshore olje og gass, og i reiselivsnæringen. Det er mange flere kategorier, for eksempel passasjerer, ferierende, forskere og statlige tjenestemenn på marine- og kystvaktfartøy. I tillegg er det økende antall mennesker som bruker havet som et middel for migrasjon. Det er også personer som er involvert i ulovlige aktiviteter til sjøs.

Det foreligger betydelige og økende bevis på utbredt, bevisst og ofte systematisk brudd på menneskerettighetene til sjøs. Eksempler på dette er fiskere, herunder unge barn, som holdes på slavebetingelser på fiskeplasser tusenvis av kilometer unna familiene og hjemstaten; sjøfolk forlatt uten lønn eller kompensasjon; ofre for seksuelle overgrep ombord på passasjer- og cruiseskip ofte etterlatt uten noen form for rettslig beskyttelse eller effektive rettsmidler; migranter og flyktninger, herunder barn, smuglet eller gjenstand for menneskehandel under livstruende forhold; og personer mistenkt for forseelser som er utsatt for bruk av overdreven makt og vilkårlig frihetsberøvelse uten juridisk tilsyn.

Folk forsvinner, dør, blir overfalt og mishandlet til sjøs. Dersom slike brudd på menneskerettighetene fant sted på land, ville de vært godt publisert og håndtert. Men de finner sted ute på havet, ute av syne, og de som kunne ha stoppet de er ikke alltid klare over problemet.

Menneskerettighetsbrudd til sjøs blir ofte ikke rapportert, håndhevet eller avhjulpet på grunn av det maritime miljøets utfordrende natur. Brudd skjer ofte langt unna statlige myndigheter. Havet er et stort område å overvåke, og håndheving er gjennomgående ineffektivt på grunn av mangel på ressurser eller manglende vilje til tiltak.

Mens sjø og hav er utfordrende miljøer og har unike karakteristikk som krever unike reaksjoner, betyr dette ettertrykkelig ikke at menneskerettighetene kan kompromitteres på noen måte. Havet er fritt for alle legitime formål; brudd av menneskerettighetene til sjøs er ikke under noen omstendighet et legitimt formål.

Personer til sjøs drar full nytte av menneskerettighetene; det faktum at de er til sjøs utenfor grensene for territoriell jurisdiksjon påvirker ikke deres menneskerettigheter.

Tiden er inne for handling. En rettsorden som sikrer trygge hav og sjøer krever at alle mennesker til sjøs nyter godt av menneskerettighetene, at brudd etterleveres på en effektiv måte, og at ofre har tilgang til midler for effektiv håndheving. Havets offentlige orden, at alle mennesker nyter beskyttelse under menneskerettighetene, er et kollektivt ansvar for det internasjonale samfunnet.

Det er først og fremst stater som har ansvaret for å håndheve menneskerettighetene til sjøs, spesielt flaggstater, kyststater og havnestater.

Det er nødvendig at også andre aktører, så som internasjonale organisasjoner, ikke-statlige organisasjoner, samfunnsorganisasjoner, selskap, kapteiner ombord på skip, sikkerhetspersonell ombord på skip samt forbrukere, anerkjenner og håndhever sin rolle i å beskytte menneskerettighetene til sjøs.

Målsetting

Målsettingen med *Genève-erklæringen om menneskerettigheter til sjøs* er å minne om eksisterende juridiske forpliktelser, øke den globale bevisstheten rundt menneskerettighetsbrudd til sjøs, generere en samordnet internasjonal respons samt å sikre effektivt håndheving for de som blir utsatt for brudd. Overordnet sett har erklæringen som mål å fremme en kultur for overholdelse av menneskerettighetene til sjøs.

Grunnleggende prinsipper

Menneskerettighetene til sjøs er basert på fire grunnleggende prinsipper som følger:

1. **Menneskerettigheter er universelle; de gjelder til sjøs så vel som på land.**
2. **Alle personer til sjøs er berettiget til sine menneskerettigheter uansett.**
3. **Det er ingen maritime spesifikke grunner for å nekte menneskerettigheter til sjøs.**
4. **Alle menneskerettigheter etablert under traktater og internasjonal sedvanerett må respekteres til sjøs.**

VEDLEGG

- A. Bevis på menneskerettighetsbrudd til sjøs
- B. Gjeldende menneskerettigheter til sjøs
- C. Retningslinjer for å fremme overholdelse av menneskerettigheter til sjøs

VEDLEGG A: BEVIS PÅ MENNESKERETTIGHETSBRUDD TIL SJØS

Estimert befolkning på sjø og hav er rundt 30 millioner mennesker til enhver tid. Dette tilsvarer befolkningen i en mellomstor stat. Disse okkuperer åpenbart et enormt sammenhengende område som utgjør over 70 prosent av jordens overflate og er derved langt større enn landarealet til noen enkeltstående stat.

Dette medfører at disse lever relativt spredt, med sterkt begrenset sosiale interaksjon. I realiteten er den sosiale interaksjonen stort sett begrenset til den ombord det enkelte fartøy. Dette betyr at det er svært få observatører som kan bevitne de aller fleste brudd på menneskerettighetene som skjer til sjøs. Følgelig er det mange tilfeller av brudd som ikke blir plukket opp av media og samfunnsorganisasjoner på samme måte som irregulære og ulovlige aktiviteter er gjenstand for overvåking og rapportering på land. I tillegg, og et uheldig trekk ved overgrepene som finner sted til sjøs, er at mange av disse skjer utenfor territorialgrensene for statlig jurisdiksjon – på åpent hav, et stort område som er relativt lite kontrollert og stort sett ikke gjenstand for utøvelse av politimakt.

Detter resulterer i et maritimt miljø der sårbare mennesker kan bli misbrukt av andre, der gjerningsmennene ofte ikke straffes og hvor det er liten eller ingen risiko for sensur eller sanksjoner. Selv om tilfeller av overgrep rapporteres daglig, er det avgjørende å forstå at på alle overgrep på ingen måte blir registrert av den enkle grunn at de skjer mot personer som er fysisk sett er fjernt borte fra det samfunnet som sådan og stort sett er "ute av øye og ute av sinn".

Til tross for dette har ulike organisasjoner over det siste tiåret samlet inn betydelige bevis på overgrep. En omfattende rapportering av omfanget av menneskerettighetsbrudd til sjøs finnes i arbeidet til den britiske baserte NGO Human Rights at Sea. En analyse av dette betydelige og stadig økende bevismaterialet avslører et dypt urovekkende antall tilfeller som fra et internasjonalt menneskerettighetsperspektiv gir grunn til økt bekymring.

Det er av avgjørende betydning at sjø og hav kontinuerlig overvåkes for å avdekke tilfeller av brudd på menneskerettighetene, og da risikoen for brudd på alle de rettigheter som er oppført i vedlegg B til erklæringen. Det nedenfor følgende representerer eksempler på situasjoner og aktiviteter som er identifisert til å utgjøre en alvorlig risiko for overgrep innen det maritime miljøet. Selv om listen over overgrep og trusler mot menneskerettighetene inntatt nedenfor ikke er uttømmende, representerer den et klart og ubestridt sett med eksempler som gir tilstrekkelig bekymring for å rettferdiggjøre utviklingen av Genève-erklæringen om menneskerettigheter til sjøs:

- Vold og trusler mot liv og sikkerhet
- Seksuelt motivert kriminalitet
- Slaveri og tvangsarbeid i fiskerinæringen
- Brudd på maritime arbeidsrettslige rettigheter
- Trusler mot sjøfolks og maritime arbeideres velferd
- Forlatte sjøfolk
- Manglende likestilling og inkludering

- Barns rettigheter
- Ukontrollert/ulovlig migrasjon og menneskehandel

Hver av disse fortjener nærmere omtale.

Vold og trusler mot liv og sikkerhet

Historisk sett har den mest fryktede og alvorlige formen for trussel mot sikkerheten til skip og folk til sjøs vært sjørøveri, noe som medførte at dette ble den første «internasjonale forbrytelsen» hvor det ble utviklet et lovverk for spesielt å håndtere dette. Det må understrekes at man aldri har blitt kvitt sjørøveri, som har eksistert siden antikken. Den relativt høye profilen til somalisk-basert sjørøvere de siste årene har bidratt til å øke den generelle bevisstheten rundt denne eldgamle kriminelle virksomheten. I henhold til databasen til International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (IMB), er imidlertid sjørøveri ikke bare et regionalt problem begrenset til Det indiske hav, men potensielt et globalt problem, ettersom det de siste årene har blitt et vedvarende problem i deler av Sør- og Øst-Asia og for tiden utenfor Afrikas vestkyst.

«Sjørøveri» er ganske snevert definert innen havretten, og dekker ikke tilstrekkelig det brede spekteret av sikkerhetstrusler mot skipsfarten og de legitime brukerne av sjø og hav. Angrep på skip, tilfeller av væpnet ran og beslagleggelse av mindre fartøyer kan være politisk så vel som økonomisk motivert. Politisk motivert terrorisme til sjøs er en alvorlig potensiell trussel – motivasjonen til de som gjennomfører angrepene gir ingen pekepinn for i hvilken grad uskyldige ofre vil bli rammet. Enten det er "sjørøveri" som juridisk term eller en annen form for voldelig kriminell virksomhet mot skip, kan de som er ombord bli holdt som gisler for løsepenger og bli fysisk og seksuelt misbrukt.

Seksuelt motivert kriminalitet

Bevis for seksuelle overgrep til sjøs kan finnes når som helst og hvor som helst det finnes seksuelt sårbare personer. Det er for eksempel særlig en risiko for seksuelt motivert kriminalitet i forbindelse med menneskesmugling, inkludert de som blir handlet mot sin vilje eller under falske forutsetninger med formål om tvangsprostitusjon.

Det foreligger også bevis for at seksualforbrytelser er begått ombord på passasjerfartøy. Cruiseskip seiler på sjø og hav med et betydelig antall passasjerer ombord. De utgjør store flytende samfunn, mange bestående av flere tusen mennesker, både passasjerer og ansatte. Så lenge de er til sjøs, er de ikke offisielt underlagt jurisdiksjonen til myndighetene i flaggstatene som ellers utøver eksklusiv jurisdiksjon over skipet. Dette medfører at forbrytelser begått ombord ikke blir tilstrekkelig etterforsket, og de ansvarlige blir ikke straffeforfulgt. Dette inkluderer forbrytelsene av seksuelt motivert karakter. Rederiene har en klar interesse i å unngå offentlighet rundt kriminell aktivitet ombord på skipene sine, og det er vanskelig å få en nøyaktig vurdering av arten og omfanget. Til tross for dette er det tydelig at det foreligger et jurisdiksjonsvakuum som tilsynelatende lar gjerningsmennene som har utøvd voldelige og seksuelt motiverte forbrytelser slippe unna rettsetterfølgelse. Dette betyr også at ofrene for slike forbrytelser ikke har noe effektivt rettsmiddel hva gjelder volden de har blitt utsatt for.

Slaveri og tvangsarbeid i fiskerinæringen

Det foreligger betydelige bevis på bruk av slavearbeid i fiskeindustrien globalt sett, med mannskap som blir rekruttert under falske forutsetninger og deretter tvunget til å forbli ombord i lengre perioder, uten lønn og utsatt

for misbruk. Man begynner først nå å se det fulle omfanget av dette problemet, og på grunn av sin natur er det vanskelig nøyaktig å kvantifisere omfanget.

Slaveri forekommer oftest ombord på fiskefartøyer som er involvert i ulovlig, ikke-rapportert eller uregulert (Illegal, Unreported or Unregulated - IUU) fiske. Fartøyer involvert i IUU-fiske kan være på fjerne fiskefelt i månedsvis av gangen – til og med år – uten å returnere til havn, hvor mannskapet er fanget ombord uten utsikter til å returnere tilbake til land eller deres hjem og familier.

Rundt 20% av global fiskefangst er et produkt av IUU-fiske. Dette er ikke et marginalet problem, med så mange som 5 eller 6 millioner fiskere involvert i IUU-fiskeaktivitet på global basis. Selvfølgelig er det viktig å understreke at ikke alle involverte fartøyer vil benytte seg av slavearbeid, men denne irregulære sektoren av industrien er av en slik natur at selv de som lar seg ansette frivillig og som blir betalt er sårbare for nedverdiggende og umenneskelige forhold og utilstrekkelig betaling mens de er til sjøs.

Et særlig urovekkende trekk er sannsynligheten for at mange fiskere som holdes på slavebetingelser til slutt blir "lost at sea"; de forsvinner rett og slett. En fisker som holdes på slavebetingelser som er skadet eller syk, som ikke lenger anses for å være til nytte og anses for å være en forpliktelse, kan lett bli gjort av med. Det at disse blir borte kan være en advarsel til andre ombord om hva deres sannsynlige skjebne er hvis de ikke gjør det som kreves av dem.

Det som kanskje er mest urovekkende med slaveri til sjøs i dag, er det faktum at flaggstatene lukker øynene og at det ikke er noen samordnet internasjonal innsats for å komme det til livs. Ingen innen det maritime miljøet med betydelig makt, alene eller kollektivt, tar i dag ansvar for å bekjempe slaveri til sjøs. Mens skip involvert i slavehandel tidligere ble tvunget ut til havs, tillates moderne slaveskip å seile på havet uten frykt for inngrep.

Brudd på maritime arbeidsrettslige rettigheter

Det er særlig to fremtredende internasjonale konvensjoner som omhandler arbeidsrettslige rettigheter og standarder til sjøs. Den første er Maritime Labour Convention (MLC) fra 2006, som fastsetter ansettelsesvilkår for sjøfolk i skipsfartsnæringen. Den andre er ILO Work in Fishing Convention fra 2007, som søker å gi samme beskyttelse for fiskere. Ingen av disse er menneskerettighetsforordninger, og selv om de inkluderer rettigheter som også gjenspeiles i internasjonale menneskerettigheter, inkluderer de ikke alle menneskerettighetene som sjøfolk har krav på. Når det er sagt, er oppfatningen gjennomgående at overholdelse av disse to konvensjonene (fullt ut implementert og håndhevet) vil medvirke til å forbedre behandlingen av sjøfolk. MLC er utbredt ratifisert og blir håndhevet, særlig gjennom inspeksjoner av handelsfartøyer under havneopphold i stater som er forberedt på å utøve havnestatsjurisdiksjon. Work in Fishing Convention trådte i kraft først i 2017 og er så langt verken utbredt ratifisert eller effektivt håndhevet.

Det foreligger betydelige bevis på at, til tross for MLC og Work in Fishing Convention, er ikke menneskerettighetene til de som arbeider til sjøs på handelsskip eller fiskefartøyer fullt ut respektert, beskyttet eller etterlevet. Det er omfattende bevis på dårlige arbeidsforhold, utilstrekkelig lønn samt brudd på grunnleggende helse- og sikkerhetsordninger. Selv om MLC-bestemmelsene inneholder anordninger for håndhevelse i form av utøvelse av havnestatsjurisdiksjon, er det relativt få tilfeller hvor forholdene overvåkes og håndheves på en effektiv måte. Til tross for at sjømannsorganisasjoner og fagforeninger

jobber for å oppmuntre til overholdelse av internasjonale standarder, er det betydelige bevis på at ikke alle flagg- og havnestater oppfyller sitt ansvar hva gjelder å overvåke og sikre overholdelse av menneskerettighetene eller å iverksette passende og effektive tiltak mot de som misbruker eller unnlater å overholde disse.

Sjøfolks velferd

Sjøfolks velferd er konstant i fare, til tross for innsatsen til en rekke velferdsorganisasjoner. Velferdstilbudets utilstrekkelighet globalt ble åpenbart for de alle fleste under de mest utfordrende periodene av covid-pandemien. En vesentlig effekt av dette var krisen som oppsto innen den skipsfartsindustrien globalt, noe som medførte utilstrekkelig forsyning av medisiner, liten eller ingen tilførsel av nødvendig verneutstyr, havnemyndigheter som nektet å tilrettelegge for skifte av mannskap, mangel på velferdsbesøk til skip i havn og til og med mangel på grunnleggende og essensielle logistikktilbud og kommunikasjon. Sjøfolk ble fanget ombord på skip i månedsvis uten velferdsordninger, uten sjanse til å vende hjem til familien og ingen mental støtte, noe som medførte krise innen psykisk helse.

En Human Rights at Sea-rapport som ble publisert på Verdens menneskerettighetsdag 10. desember 2021, i år to av covid-krisen, listet opp de grelle bruddene på sjøfolks rettigheter under pandemien. Den omhandlet og beskrev problemer knyttet til forstyrrelser ved skifte av mannskap, at sjøfolk ikke ble gitt «Nøkkelarbeider»-status, forlengelser av avtalt hyre, manglende mentale velvære hos sjøfolk og deres familier, reduksjon i lønn og omfattende underbetaling eller manglende utbetaling av lønn, effekt på familier, nektelse av medisinsk behandling i land for de ble syke ombord, utilgjengelighet av covid-19-vaksiner, samt forlatte sjøfolk dersom rederiet gikk konkurs.

Forlatte sjøfolk

Det siste trekket ved covid-krisen som omtalt ovenfor, var den markerte økningen av forlatte sjøfolk. Urovekkende nok er dette en relativt vanlig praksis innen skipsfartsindustrien. Denne praksisen har imidlertid blitt merkbart verre i under den pandemiskapte krisen – en krise som i fremtiden ser ut til å bli mer eller mindre permanent ettersom økonomisk press reduserer marginene innen internasjonal skipsfart samt at forstyrrelsene i internasjonale reisevirksomhet fortsetter. Dette legger et enormt press både på sjøfolkene selv og på velferdsorganisasjonene og fagforeningene som er der for å ta vare på og gi dem støtte. Skipsfartsindustrien er meget internasjonal, hvor skip er registrert i stater som i liten grad har noen tilknytning verken til selve skipet, eierne eller mannskap ombord. Av kommersielle og økonomiske årsaker, i et svært konkurransepreget miljø, kan det være at redere ikke lenger er i stand til å finansiere virksomheten sin, operasjon av skipene kan ikke fortsette, skipene kan bli lagt i opplag i havner og farvann langt borte fra havnen de er registrert i og, ikke minst, langt unna hjemmene til de som jobber ombord. Rederiers sammenbrudd og konkurs – noe som forekommer urovekkende hyppig - eller etterforskning og arrest av fartøy er mistenkt for å være involvert i kriminell aktivitet, fører ofte til at mannskapet blir fanget ombord, at lønnen deres fryses og at de blir utsatt for lange perioder hvor de er innesperret.

Når mannskap holdes fanget ombord på handelsskip under slike omstendigheter, er det vanlig at de nektes adgang til land og at de ikke har noen mulighet til å reise hjem. Uten noen som kan finansiere dem, logistikktjenester til skipet er kanskje ikke lenger tilgjengelige, tilførsel av mat, drivstoff, vann og elektrisitet kan være avbrutt og telefon-, radio- og internettkommunikasjon kan være forstyrret. Sjøfolk kan lett bli forlatt

av arbeidsgiverne og forhindret fra å gå i land og reise hjem eller søke annet arbeid. Den mentale belastningen de utsettes for under slike omstendigheter representerer et alvorlig brudd på menneskerettighetene. Flaggstater og havnestater har et ansvar for å beskytte sjøfolks menneskerettigheter i slike situasjoner, men klarer i alt for mange tilfeller ikke å oppfylle sine forpliktelser.

Svikt i mangfold, likestilling og inkludering

Manglende mangfold, likeverd og inkludering hva gjelder sysselsetting innen maritim sektor er velkjente problemer. Tilfeller av seksuell, rasemessig, religiøs og andre former for diskriminering, inkludert mot kvinner og mot lesbiske, homofile, bifile og transpersoner, øker.

Dette bør dessverre ikke komme som noen overraskelse. Selv i samfunn på land som streber etter å oppnå likestilling på arbeidsplassen og som anses for å være mangfoldige og åpne og generelt imøtekommende overfor forskjeller mellom kjønn, er det fortsatt store mangler som krever konstant oppmerksomhet fra myndighetene. De maritime sektorene er ekstremt internasjonale i tillegg til tradisjonelt å være mannsdominerte arbeidsmiljøer, som sysselsetter folk av alle raser og med ulik religiøs bakgrunn. Dessverre medfører ikke dette store mangfoldet et likestilt miljø. Det motsatte er faktisk tilfelle. Det er et åpenbart faktum at det foreligger ulikheter, noe som reflekteres i praksisen hva gjelder ansettelser til sjøs hvor rederiene ansetter den billigste arbeidskraften de kan finne. I et svært kompetitivt og internasjonalt marked er lønnskostnader en betydelig kostnad. Av økonomiske årsaker favoriseres billig arbeidskraft. For å legge til rette for ansettelser er majoriteten av internasjonal skipsfart i dag registrert i «åpne registre» og ikke hos de tradisjonelle maritime stormaktene.

Samfunnsorganisasjoner, sjømannsforeningene og velferdsorganisasjonene, samt Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (FNs spesialbyrå med fokus på den globale skipsfartssektoren), erkjenner utfordringene og alle arbeider for å bekjempe diskriminering og avhjelpe de verste utslagene. Til tross for dette viser det seg at omfattende brudd på menneskerettighetene i form av diskriminering og manglende likestilling, fortsatt er et dypt urovekkende trekk ved det maritime miljøet. Det er i dag ingen samordnet internasjonal innsats for å etablere et mangfoldig, likeverdig og inkluderende miljø til sjøs.

Barnearbeid

Det anslås å være rundt 20 000 sårbare barn som jobber til sjøs. Barn er definert som alle under 18 år. Mens noen barn kan stå på terskelen til voksen alder, gir den manglende respekten for, den utilstrekkelige beskyttelsen og unnlåtelsen av å oppfylle barns rettigheter, fortsatt grunn til stor bekymring. Selv om det er noen barn som er nesten voksne, er det også mange barn i ung alder som jobber til sjøs. Det er velkjent at noen av disse er fanget i slaveri, men selv de som ikke er det, er de fortsatt utsatt for ekstremt utfordrende arbeidsforhold, som tenderer til tvangsarbeid. De fleste av de barna som jobber til sjøs er ansatt i fiskeindustrien, som alt annet til side, er allment kjent som en av de farligste yrkene globalt sett. Fiskere blir ofte skadet, dør eller blir alvorlig funksjonshemmet under rutinemessige fiske. I dårlig vær kan fartøy lett gå tapt på sjøen, spesielt når økonomiske utfordringer medfører at de ikke er fullt vedlikeholdt og utstyrt. Barn blir lett traumatisert av mishandling, og effektene av dette kan vare livet ut. Det er ikke bare fysisk mishandling og risiko for liv og lemmer, men også at de fratras livsfremmende rettigheter, herunder for eksempel retten til utdanning, som representerer alvorlig brudd på menneskerettighetene.

Ukontrollert/Ulovlig migrasjon og menneskehandel

Det er en maritim aktivitet som spesielt genererer en betydelig mengde internasjonal publisitet og kontrovers. Dette er ukontrollert/ulovlig migrasjon til sjøs. I Genève-erklæringen om menneskerettigheter til sjøs dekker begrepet "ukontrollert/ulovlig migrasjon" en rekke forskjellige aktiviteter, fra migrasjon av økonomiske årsaker med mennesker som søker et bedre liv for seg selv og sine familier, flyktninger som flykter fra truende situasjoner i sine hjemland og som søker beskyttelse gjennom asyl, samt mennesker som blir utsatt for menneskehandel av kriminelle og nettverk som har tvangsarbeid som formål, inkludert av seksuell karakter.

Selv om flertallet av disse menneskene selv ikke gjør noe ulovlig, er det vanlig at disse refereres til som ulovlige innvandrere. De som er involvert i tilrettelegging av transport av disse til sjøs, har gjerne kriminelle hensikter, enten gjennom handel av utsatte mennesker med tvangsarbeid som formål eller "selge" midlene som ellers lovlige migranter bruker til å oppnå sine mål. Å skaffe tilveie utrygge båter for å frakte mennesker over potensielt farlige havområder har blitt en lønnsom "business" for kriminelle og, i mangel av alternativer, det eneste alternativet for mennesker som søker tilflukt fra forfølgelse. I de senere årene har dette vært et betydelig problem i det sentrale og østlige Middelhavet og i Den engelske kanalen/La Manche mellom det europeiske kontinentet og Storbritannia.

Ukontrollerte/ulovlige migrantstrømmer på sjø og hav er imidlertid ikke et nytt fenomen, og det vil sannsynligvis heller ikke være et kortsiktig problem. Migrasjon har alltid vært et kjennetegn ved vår eksistens, og per i dag er tvangsflytting den største humanitære og utviklingsmessige utfordringen. Etter hvert som det globale befolkningsnivået øker, vil omfanget av migrasjon også øke. Ukontrollert/ulovlig migrasjon til sjøs vil sannsynligvis være en permanent del av vår tilværelse. Hvordan det håndteres er et svært kontroversielt spørsmål, uten enkle løsninger. Har det vært gjort forsøk på å forhindre dette ved å gripe inn og forhindre migrantfartøyer, inkludert forsøk på å tvinge dem til å returnere til hvor de kom fra (pushbacks). De problemstillinger som oppstår rundt menneskerettigheter som følge av økningen i ukontrollert/ulovlig migrasjon til sjøs inkluderer de som har å gjøre med smugling og menneskehandel utført av kriminelle som utnytter den sårbare situasjonen og fysiske sikkerheten av de til sjøs. I henhold til "Law of the Sea" har alle sjøfolk et ansvar å yte bistand til de som er i fare på sjø og hav, uavhengig av deres migrasjonsstatus. Dette inkluderer statlige tjenestemenn som handler i respons til ukontrollert/ulovlig migrasjon.

Oppsummering / konklusjon

Data per i dag hva gjelder tilgjengelighet, beskyttelse og oppfyllelse av menneskerettigheter til sjøs viser ettertrykkelig at sjø og hav langt fra er trygge og sikre miljøer for de millioner av mennesker som har en legitim rett til å være der samt de som befinner seg der mot sin vilje. Det er bekymringsfullt at det internasjonale samfunnet utviser liten innsats for å takle kriminelle som ikke har respekt for menneskerettighetene til de de møter på sjø og hav. Selv ikke de maritime stormaktene har så langt forsøkt å gjøre noen koordinert global innsats for å motvirke trusler mot menneskerettighetene til sjøs.

Dette er imidlertid ikke et ansvar for stormaktene alene. Som retningslinjene i vedlegg C viser, er det mye som alle stater kan bidra med i denne prosessen. Disse retningslinjene er endog med overlegg utarbeidet som direkte respons på akkumuleringen av bevis som det vises til i dette vedlegget. Dette vedlegget vil bli gjennomgått og oppdatert dersom dette er nødvendig med hensyn på at bevisene for menneskerettighetenes utilstrekkelighet og brudd på disse fortsetter å akkumuleres.

VEDLEGG B: GJELDENE MENNESKERETTIGHETER TIL SJØS

Internasjonal menneskerettigheter et lovverk i stadig utvikling som består av en kombinasjon av instrumenter med internasjonal – eller nesten universell – anvendelse og andre med regionalt fokus. Hva gjelder *Genève-erklæringen om menneskerettigheter til sjøs*, som bevisst er utformet for å ha global anvendelse, er de rettigheter og forpliktelser det der generelt refereres til, hovedsakelig avledet fra følgende internasjonale instrumenter:

- **Verdenserklæringen om menneskerettigheter** (UDHR) (UNGA Res 217, vedtatt 10. desember 1948)
- **Internasjonal konvensjon om sivile og politiske rettigheter** (ICCPR) (vedtatt 16. desember 1966, trådte i kraft 23. mars 1976) UN Treaty Series Vol.999
- **Internasjonal konvensjon om økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter** (ICESCR) (vedtatt 16. desember 1966, trådte i kraft 3. januar 1976) UN Treaty Series Vol.993
- **Konvensjon om barnets rettigheter** (CRC) (vedtatt 20. nov 1989, trådte i kraft 2. september 1990) UN Treaty Series Vol.1577
- **Konvensjon om flyktningers status (flyktningkonvensjon)** (vedtatt 28. juli 1951, trådte i kraft 22. april 1954) UN Treaty Series Vol.189

Eksempler på individuelle menneskerettigheter som gjelder til sjøs

Listen nedenfor er en liste over rettigheter som er av betydning til sjøs og er utledet fra listen ovenfor. Listen er ikke uttømmende, og kildene som er oppført er holdt på et minimum:

- **Retten til liv** (Art.3 UDHR; Artikkel 6, ICCPR)
- **Retten til å ikke bli torturert** (Art.5 UDHR; Art.7, ICCPR; Article 6, CRC)
- **Flyktningers/asylsøkeres rett til ikke å bli returnert til land/områder hvor de kan bli straffeforfulgt** (Art.33 Flyktningkonvensjonen)
- **Retten til å ikke holdes i slaveri** (Art.4 UDHR; Art.8 ICCPR)
- **Retten til et effektivt rettsmiddel** (Art.8 UDHR; Art.2 ICCPR)
- **Retten til frihet** (Art.3 UDHR; Art.9 ICCPR)
- **Retten til ikke å bli fengslet uten lov og dom** (Art.9 UDHR; Art.9 ICCPR)
- **Retten til privatliv** (Art.12 UDHR; Art 17 ICCPR; Art.16 CRC)
- **Retten til yringsfrihet** (Art.19 UDHR: Art.19 ICCPR; Art.13 CRC)
- **Retten til religionsfrihet** (Art.18 UDHR; Art.18 ICCPR; Art.14 CRC)
- **Retten til å søke asyl (asyl)** (Art.14 UDHR)
- **Organisasjonsfriheten** (Art.20 UDHR; Art.22 ICCPR; Art.15 CRC)
- **Retten til å danne og gå inn i fagforeninger** (Art.23 UDHR; Art.22 ICCPR; Art.8 ICESCR)
- **Retten til familieliv** (Art.16 UDHR; Art.23 ICCPR; Art.10 ICESCR)

- **Barnets rettigheter** (Art.24 ICCPR; CRC)
- **Retten til lik betaling for likt arbeid** (Art.23 UDHR; Art.7 ICESCR)
- **Retten til trygge og gode arbeidsforhold** (Art.23 UDHR; Art.7 ICESCR; Art.32 CRC)
- **Retten til hvile, fritid og betalt ferie** (Art.24 UDHR; Art.7 ICESCR; Art.31 CRC)
- **Retten til sosial trygghet** (Art.22 UDHR; Art.9 ICESCR, Art.26 CRC)
- **Retten til undervisning** (Art.26 UDHR; Art.13 ICESCR; Art.28 CRC)
- **Retten til eiendom** (Art.17 UDHR)

Regionale menneskerettighetskonvensjoner

Mens listen ovenfor over menneskerettigheter som er avledet fra de internasjonale menneskerettighetsinstrumentene som opplistet, vil de regionale konvensjonene nedenfor også ha relevans innenfor de regioner de er ment for og for de ulike statene som er parter i dem. Sannsynligvis vil de også ha betydning utenfor de respektive "regioner", så som flaggstater. Partene til disse regionale konvensjonene vil ha forpliktelser hva gjelder menneskerettigheter ombord på fartøyer registrert i deres region hvor enn i verden disse fartøyene tilfeldigvis befinner seg. De regionale konvensjonene/instrumentene er:

- *Den europeiske konvensjonen om beskyttelse av menneskerettigheter og de grunnleggende friheter (EMK)*
- *Den amerikanske menneskerettighetskonvensjonen (San Jose-pakten)*
- *Tilleggsprotokoll til Den amerikanske menneskerettighetskonvensjonen vedrørende sosiale, økonomiske, og kulturelle rettigheter (San Salvador-protokollen)*
- *Det afrikanske charteret om menneskers og folks rettigheter (Banjul Charter)*
- *Det arabiske menneskerettighetscharteret (ACHR)*
- *Menneskerettighetserklæringen fra Association of Southeast Asian Nations (ASEAN-erklæringen)*

VEDLEGG C: RETNINGSLINJER FOR Å FREMME OVERHOLDELSE AV MENNESKERETTIGHETER TIL SJØS

1. INTRODUKSJON

Mål

Disse retningslinjene er først og fremst utarbeidet for bruk av stater som et virkemiddel for å sikre overholdelse av menneskerettighetene til sjøs. De gir veiledning om atferd som enten er nødvendig, under eksisterende folkerettslige regler, eller fremmes som god praksis. Disse retningslinjene tar sikte på å fremme en kultur for overholdelse av menneskerettighetene til sjøs.

Juridisk status

Disse retningslinjene er ikke i seg selv juridisk bindende, men de gjenspeiler eksisterende internasjonal rett.

Adressater

Disse retningslinjene er i hovedsak adressert til stater, herunder havnestater, kyststater og flaggstater.

De er også adressert til andre enheter, herunder, men ikke begrenset til, internasjonale organisasjoner, selskaper/juridiske personer, ikke-statlige og sivile samfunnsenheter, samt enkeltpersoner som er involvert i å sikre overholdelse av menneskerettighetene til sjøs.

Struktur

Disse retningslinjene er delt inn i seksjoner som gir veiledning for stater og andre enheter til handling innenfor følgende maritime soner:

- Indre farvann;
- Territorialfarvann;
- Eksklusive økonomiske soner ("EEZ"); og
- Det åpne hav.

Selv om det ikke behandles spesifikt i dette vedlegget, kan stater ha rettigheter og forpliktelser som oppstår innenfor andre maritime soner, herunder, men ikke begrenset til:

- Tilstøtende soner;
- Arkipelfarvann;
- Territorialfarvann i internasjonale sund (med rett til transitt);
- Kontinentalsokkelen; og
- Det internasjonale havbunnsområdet ("Området").
- Stater må videre ta særlig hensyn til statsløse fartøyer, og havne- og kyststater må vurdere hvilke forpliktelser de kan ha overfor personer ombord på slike fartøyer, spesielt med tanke på eventuelle menneskerettighetsforpliktelser.

Stil

Så langt det er mulig, unngår disse retningslinjene bevisst bruk av teknisk juridisk språkterminologi. De er utarbeidet for å kunne leses og forstås av alle.

Oppdatert per januar 2022

Disse retningslinjene gjenspeiler lovgivningen samt gir vurdering av god praksis hva gjelder menneskerettigheter til sjøs per januar 2022.

2. GRUNNLEGGENDE JURIDISKE FORPLIKTELSER

For å fremme og ivareta menneskerettighetene til sjøs og oppfylle sine juridiske forpliktelser der det er aktuelt, skal alle stater sikre at:

- Påkrevet eller på annen måte passende nasjonal lovgivning har blitt vedtatt;
- Nasjonale domstoler har den nødvendige kompetansen til å gjenkjenne og behandle brudd på menneskerettighetene til enkeltpersoner ombord på fartøy som befinner seg innen deres jurisdiksjonsområde, og nasjonal lovgivning er tilstrekkelig til å gi lokale domstoler fullmakt til å straffe enhver person eller enhet som er ansvarlig for brudd på menneskerettighetene;
- Administrativ overvåking og håndheving iverksettes konsekvent.

Enhver stat som utøver jurisdiksjon skal sørge for at nødvendige sanksjoner for brudd på

menneskerettighetene til sjøs kan og vil bli pålagt for effektivt å avskrekke fra og for å frata de som bryter menneskerettighetene til sjøs alle fordeler/vinning som følger av ulovlige aktiviteter.

Statene må respektere, beskytte og oppfylle menneskerettighetene til enhver tid, spesielt under rutinemessige overvåkings- og håndhevingsoperasjoner med påfølgende rettslige skritt. Statene skal ivareta menneskerettighetene ombord på fartøy selv der formålet med overvåking eller håndheving ikke spesifikt er knyttet til beskyttelse av menneskerettigheter.

Stater med jurisdiksjonsutøvelse må varsle andre relevante stater (for eksempel en kyststat som varsler en flaggstat) om at tiltak for håndhevelser er iverksatt og igjen der handlingen sannsynligvis vil føre til rettslig forfølgelse.

3. RETNINGSLINJER FOR FLAGGSTATER

Et skip er vanligvis oppført i skipsregisteret som holdes av administrasjonen i fartøyets flaggstat (flaggstaten). Dette gir fartøyet nasjonal karakter og flaggstaten kan utøve jurisdiksjon over skipet. Videre vil personene ombord på fartøyet få rettigheter under de lover som gjelder i flaggstaten.

Flaggstatenes jurisdiksjon gjelder til enhver tid for alle fartøyer som fører dette flagget, uavhengig av skipenes lokalisasjon eller hvilke aktiviteter de måtte være engasjert i, og selv om disse fartøyene også kan være underlagt jurisdiksjon av andre stater.

Flaggstater er forpliktet til å utøve jurisdiksjon over skip som flyr flagget deres, herunder å sikre at menneskerettighetene overholdes.

Der det er nødvendig for å oppfylle disse forpliktelsene bør flaggstater søke å samarbeide med andre stater, for eksempel ved å be en kyst- eller havnestat om å anholde et fartøy for brudd av flaggstatens lover eller forskrifter.

Innenfor indre farvann og havnegrenser

Uten betydning for flaggstatenes forpliktelser til å utøve jurisdiksjon over alle fartøyer som flyr flagget deres, bør flaggstatene respektere suvereniteten av og relevante nasjonale lover til andre stater når deres fartøy oppholder seg i den andre statens indre farvann. Flaggstaten bør likevel ikke fraskrive seg sitt eget ansvar til, etter behov, å respondere til ethvert brudd på menneskerettighetene ombord på slike fartøy.

Det er god praksis at flaggstater søker å sikre at kapteinen ombord på alle fartøyer flagget i deres register samarbeider med myndighetene i kyst- eller havnestaten for å sikre overholdelse av menneskerettighetene ombord på disse fartøyene mens de befinner seg i andre staters indre farvann og innenfor havnegrensene.

På den annen side vil kapteinen på skipet være best posisjonert til å rapportere enhver overtredelse til flaggstatene som, i mangel på vellykket inngripen fra eierne av fartøyene, bør utøve jurisdiksjon hvor dette lar seg gjøre under lovgivningen i flaggstaten samt ta grep, som ovenfor, med hensikt å håndheve rettighetene til personer ombord og, hvis mulig, sørge for at det ilegges sanksjoner mot gjerningsmennene.

Innenfor territorialfarvanngrensene

Brudd på menneskerettighetene ombord på et fartøy kan gjøre at dette ikke anses som "uskyldig gjennomfart" gjennom territorialfarvann og rettfærdiggjøre inngripen fra kyststatene. Flaggstater bør samarbeide fullt ut med kyststater for å sikre overholdelse av menneskerettighetene ombord på fartøy som passerer gjennom territorialfarvann.

Innenfor EEZ

Flaggstater er forpliktet til å akseptere at fartøyer som fører deres flagg og som har aktiviteter som faller innenfor kyststatens suverene rettigheter eller jurisdiksjon, er underlagt vilkår knyttet til overholdelse av menneskerettigheter pålagt av kyststaten innen dennes EEZ. Dette inkluderer å underlegge seg inspeksjon fra kyststaten for å overvåke overholdelse av menneskerettighetene. Flaggstater bør samarbeide fullt ut med kyststater for å sikre overholdelse av menneskerettighetene ombord på fartøy mens de oppholder seg i EEZ.

På det åpne hav

Flaggstater er forpliktet til å sørge for overholdelse av menneskerettighetene ombord på alle fartøy som flyr flagget til flaggstaten på det åpne hav. Det kan være nødvendig for flaggstaten samarbeide med andre stater for å sikre dette.

4. RETNINGSLINJER FOR HAVNESTATER

Fartøy som ankommer havn underlegger seg automatisk jurisdiksjonen til den staten hvor havnen ligger. Menneskerettighetsforpliktelser slik disse fremgår av lokale og nasjonale lover og regler i havnestaten samt relevant internasjonal lov, kommer til full anvendelse innenfor havnestatens grenser. Havnestatens jurisdiksjon og dennes forpliktelser hva gjelder menneskerettigheter overlapper delvis med de som gjelder for flaggstaten til utenlandske fartøy som befinner seg innenfor havnegrensene.

Det er vanlig praksis for at havnestatene overvåker flaggstatenes overholdelse av menneskerettighetene ombord på skip flagget i flaggstaten mens disse ligger i havn, samt å ta nødvendige grep for å sikre at de som måtte få sine rettigheter krenket, har effektive måter å håndheve sine rettigheter på.

Dersom en havnestat blir klar over at brudd på menneskerettighetene har funnet sted, eller blir begått, ombord på et utenlandsk fartøy som ligger i havn eller i dennes farvann, må den utøve jurisdiksjon og ta skritt for å undersøke og forhindre at slike brudd fortsetter eller gjentar seg. Dette kan bestå i å holde et skip tilbake inntil skipets eier og operatør har tatt nødvendige grep for omgående å sikre effektive rettsmidler for de individene hvis rettigheter har blitt krenket. Det bør også omfatte bruk av sanksjoner, inkludert forvaring for de som blir funnet skyldige i grove brudd på menneskerettighetene ombord slik disse fremgår av straffelovgivningen i det relevante land. Flaggstater og staten hvor sjøfolkene er statsborgere er oppfordret til å støtte hensiktsmessige rettsmidler og sanksjoner pålagt av en havnestat.

5. RETNINGSLINJER FOR KYSTSTATER

I indre farvann

Indre farvann og ethvert fartøy som oppholder seg i det indre farvann er underlagt kyststatens jurisdiksjon. Kyststatens rett til å utøve jurisdiksjon over skip som befinner seg i en stats indre farvann, eksisterer side om side med flaggstatens jurisdiksjon.

Menneskerettighetene i en kyststat gjelder fullt ut innenfor kyststatens indre farvann på samme måte som disse gjelder på land. Det er god praksis for kyststater å overvåke flaggstaters overholdelse av menneskerettighetene ombord på disse fartøyene mens de befinner seg i indre farvann. Dersom en kyststat blir klar over at brudd på menneskerettighetene har skjedd eller blir begått ombord på et fartøy som befinner seg i dets kyststatens farvann, bør den handle for å beskytte sine interesser og for å overholde sine forpliktelser under menneskerettighetene, herunder å ta skritt som er nødvendige for å sikre effektivt håndhevelse.

Territorialfarvann

Alle stater har rett til uskyldig gjennomfart gjennom territorialfarvann. Kyststater har jurisdiksjon over utenlandske fartøy som passerer gjennom deres territorialfarvann, og i særdeleshet dersom disse fartøyene er involvert i aktiviteter som setter fred, orden og/eller sikkerhet i kyststaten i fare. Brudd på menneskerettighetene ombord på et fartøy som befinner seg i territorialfarvann kan kompromittere kyststatens orden og kan gjøre at passasjen ikke er uskyldig.

Stater oppfordres til å behandle kjente eller mistanke om brudd på menneskerettighetene til å ikke være kompatibelt med uskyldig gjennomfart og til å utøve jurisdiksjon over slike fartøy (ved å stoppe, gå ombord, inspisere og/eller anholde det) for å ivareta menneskerettighetene og sanksjonere de ansvarlige for brudd.

En kyststat skal sikre at nasjonal lovgivning, som beskytter menneskerettighetene, også gjelder i territorialfarvannet, sørge for effektiv håndhevelse ved brudd samt gir nasjonale domstoler nødvendig myndighet til å håndtere brudd på menneskerettighetene som måtte skje ombord på fartøyer innen territorialfarvannet.

Dersom et krigsskip eller andre skip eiet, drevet eller rekvirert av staten for ikke-kommersielle basis foretar en uskyldig gjennomfart gjennom en kyststats territorialfarvann og mistenkes for å ha kompromittert sin "uskyldighet" som følge av brudd på menneskerettighetene ombord, har kyststaten rett til å kreve at slike fartøy umiddelbart forlater territorialfarvannet.

Innenfor EEZ

Innenfor EEZ har kyststatene eksklusiv jurisdiksjon og må overholde sine forpliktelser hva gjelder menneskerettigheter på kunstige øyer, installasjoner og strukturer og innenfor en sikkerhetssoner på 500 meter i tilknytning til disse.

Kyststaten bør sørge for at dets lover, administrative kontrollprosedyrer og kompetansen til domstolene omfatter og kommer til anvendelse på brudd på menneskerettighetene som finner sted ombord på skip involvert i leting eller utnyttelse av økonomiske ressurser innenfor EEZ samt på kunstige øyer, installasjoner og strukturer, og ombord alle fartøy engasjert i vitenskapelig maritim forskning.

Det er kyststatens rett til å utstede lisenser for all virksomhet som har med økonomisk utnyttelse av sonen å gjøre, inkludert fiske, leting og utnyttelse av mineralressurser og vitenskapelig maritim forskning. Det er en økende praksis rundt at slike tillatelser utstedes under forutsetning av at rettighetshaverne, for alle typer fartøy som blir brukt til å utføre den lisensierte virksomheten, overholder menneskerettighetene. Kyststaten bør gjennomføre rutinemessige inspeksjoner av alle fartøyer som opererer under lisens innenfor sin EEZ, inkludert for å sikre overholdelse av menneskerettighetene.

Samtidig som flaggstatene beholder sin jurisdiksjon over fartøy som er involvert i økonomisk aktivitet innenfor EEZ, er disse fartøyene også underlagt kyststaten sin jurisdiksjon, som igjen har forpliktelser hva gjelder menneskerettigheter ovenfor de som er ombord.

6. RETNINGSLINJER FOR ANDRE STATER

Det kan foreligge tilfeller hvor stater ikke opptrer verken som havnestat, kyststat eller flaggstat, men som likevel kan ha jurisdiksjon til å gripe inn for å ivareta menneskerettighetene.

Enhver stat som har statsborgere som er til sjøs har forpliktelser overfor disse hva gjelder menneskerettigheter, uavhengig av hvor de er og hvilken situasjonen disse befinner seg i.

Alle stater som utplasserer fartøy for å drive håndheving til sjøs (inkludert eventuelle operasjoner som måtte omfatte inngripen eller ombordstigning), er forpliktet til å overholde menneskerettighetene i forhold til alle involverte personer.

7. STATLØSE FARTØY OG MENNESKERETTIGHETER

Ikke alle fartøyer vil ha en nasjonalitet til enhver tid. I slike tilfeller kan det være vanskelig å identifisere hvilke stater som er ansvarlige for menneskerettigheter for de ombord, spesielt dersom noen av disse tilsynelatende selv er statsløse eller enten er uvillige eller ute av stand til å oppgi sin nasjonalitet. Dette kan ha stor betydning for hvordan menneskerettighetene til disse menneskene ombord blir ivaretatt.

Enhver stat som kommer i befatning med statsløse fartøyer, særlig under utøvelse av myndighet, er forpliktet til å overholde menneskerettighetene i forhold til alle ombord.

Et fartøy kan bli statsløst dersom det slettes fra et offisielt register uten samtidig å bli overført til et annet. Selv om en flaggstat har rett til å slette fartøy fra sine registre, risikerer den ved dette å undergrave beskyttelsen under menneskerettighetene til de ombord på fartøyet. Av denne grunn anses det som god praksis at administrasjonen i en flaggstat ikke sletter noe fartøy fra sitt register (uavhengig av begrunnelsen for å gjøre det) før fartøyet er innført i registeret til en annen flaggstat eller på annen måte blir underlagt jurisdiksjon til en havnestat slik at rettighetene til personer ombord ivaretas.

Genève-erklæringen om menneskerettigheter til sjøs



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

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

© January 2022 Human Rights at Sea All Rights Reserved.