

# Женевська декларація про права людини на морі



HUMAN RIGHTS AT SEA

[www.humanrightsatsea.org](http://www.humanrightsatsea.org)

## Передмова

---

**"Права людини універсальні; вони застосовуються на морі так само, як і на суші".**

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

Прогресивний глобальний підхід до вдосконалення способів і засобів, за допомогою яких повідомляються, розслідуються та ефективно усуваються порушення на морі, передбачає, що для досягнення успіху всім зацікавленим сторонам потрібна спільна мова та базове юридичне розуміння. Таким чином, мета цієї публікації полягає у забезпеченні більшої ясності та основних довідкових матеріалів, на які можна покластися у плані достовірності їхнього змісту.

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

Ця публікація щорічно переглядатиметься організацією із захисту прав людини на морі Human Rights at Sea (HRAS). Чотири основоположні принципи залишатимуться стабільними та незмінними, тоді як допоміжні Додатки можуть, за необхідності, стати предметом спеціального розгляду зовнішніми зацікавленими сторонами.

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

Організація із захисту прав людини на морі Human Rights at Sea (HRAS) хотіла б висловити особливу подяку Професору Стівену Хейнсу (Prof. Steven Haines), Професору міжнародного публічного права Університету Грінвіча, за експертні дослідження та допомогу у підготовці проектів, а також Професору Анні Петриг (Prof. Anna Petrig), Професору міжнародного права та публічного права Базельського Університету, Швейцарія, Професору Ірині Папаніколопулу (Prof. Irimi Pananicolopulu), Доценту міжнародного права Університету Мілано-Біокка, Італія, Доктору Софії Галані (Dr. Sofia Galani), Доценту Міжнародного Публічного Права Університету Пантеіон, Афіни, Греція, Доктору Елізабет Мавропулу (Dr. Elizabeth Mavroulou), керівнику відділу досліджень, відділу прав людини на морі та запрошеному лектору Вестмінстерського Університету, а також Міс Анастасії Папапетру (Miss Anastasia Paparetrou) (Магістр Права) за її адміністративну підтримку. Незалежну правову експертизу провели партнери та юристи міжнародних юридичних фірм Holman Fenwick Wilan LLP, DLA Piper LLP, Norton Rose Fulbright LLP and Reed Smith LLP, координовані Міс Вуаррі Блаунт (Ms Voirrey Blount). Початкова ідея була задумана засновником та генеральним виконавчим директором неурядової організації із захисту прав людини на морі Human Rights at Sea (HRAS) Девідом Хаммондом, Есквайр (David Hammond Esq.).

# Женевська декларація про права людини на морі

## Загальна характеристика

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

Переважає більшість цих людей є рибалками, всього близько 40 мільйонів людей, з яких, за оцінками, понад 25 мільйонів фізично перебувають у морі. Серед них приблизно 20 000 дітей працюють у морі та у прибережному рибальстві. Окремі люди працюють у таких галузях, як судноплавство, морський видобуток нафти та газу, та в індустрії туризму. Також існують інші категорії осіб, такі як пасажирів, відпочиваючі, вчені та державні службовці на кораблях військово-морського флоту та берегової охорони. Крім того, зростає кількість людей, які використовують моря та океани як засіб міграції. На довершення до всього, зустрічаються особи, причетні до незаконної діяльності.

Існують значні та зростаючі докази широко поширених, навмисних і часто систематичних порушень прав людини на морі. Наприклад, такими можуть бути рибалки, у тому числі маленькі діти, які утримуються в рабстві на рибальських угіддях за тисячі миль від їхніх сімей та рідного дому; моряки, кинуті напризволяще без зарплати чи компенсації; не захищені законом жертви сексуального насильства на борту пасажирських та круїзних лайнерів, які часто залишаються без ефективних засобів правового захисту; мігранти та біженці, у тому числі діти, незаконно ввезені або продані злочинцями, які перебувають у небезпечних для життя умовах; та особи, підозрювані у вчиненні правопорушень, піддаються застосуванню надмірної сили та довільному затриманню без правового контролю.

Люди зникають, вмирають, зазнають нападу та знущань на морі. Якби такі порушення прав людини мали місце на суші, ці події широко висвітлювалися б і розглядалися. Однак вони відбуваються на морі, не на видноті, а ті, хто міг би їх зупинити, не завжди поінформовані про цю проблему.

Про порушення прав людини на морі часто не повідомляють, їх не усувають, права людини обмежуються в умовах складного морського середовища. Випадки жорстокого поводження з людьми часто трапляються далеко від органів державної влади. Море - це величезний простір, за яким потрібно здійснювати контроль, і діяльність, спрямована на його охорону, дуже часто виявляється неефективною через брак ресурсів або неготовність вживати заходів.

Незважаючи на те, що моря і океани є складним середовищем і мають унікальні характеристики, що вимагають унікальних заходів реагування, це зовсім не означає, що права людини можуть бути якимось чином порушені. Моря є вільними для всіх законних цілей; порушення прав людини на морі не є законною метою за жодних обставин.

Люди, які перебувають у морі, є повноправними бенефіціарами прав людини; факт їхнього перебування в морському середовищі, за межами територіальної юрисдикції, не повинен впливати на забезпечення їх цими правами.

Настав час діяти. Правовий порядок, що забезпечує безпечні та надійні моря та океани, вимагає,

щоб усі люди, які перебувають на морі, користувалися правами людини, щоб порушення ефективно усувалися, а жертвам надавалися ефективні засоби правового захисту. Суспільний порядок Світового океану, включаючи захист прав людини для всіх людей, це колективна відповідальність міжнародного співтовариства.

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

Інші суб'єкти, такі як міжнародні організації, неурядові організації, органи громадянського суспільства, приватні компанії, капітани суден, співробітники служби безпеки на борту суден та споживачі, також повинні прийняти відповідальність та вживати відповідні дії у дотриманні прав людини на морі.

## **Мета**

---

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

## **Основоположні принципи**

---

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

1. **Права людини універсальні; вони застосовуються на морі так само, як і на суші.**
2. **Усі люди, які перебувають у морі, незалежно від їх відмінностей, можуть користуватися правами людини.**
3. **Не існує жодних конкретних причин, що допускають відступ від стандартів у галузі прав людини на морі.**
4. **Усі права людини, закріплені як у міжнародному договорі, так і в міжнародному праві, повинні бути дотриманими на морі.**

## **ДОДАТКИ**

---

- A. Докази порушень прав людини на морі
- B. Права людини, які застосовуються на морі
- C. Керівні принципи щодо сприяння дотриманню прав людини на морі

## **ДОДАТОК А: ДОКАЗИ ПОРУШЕНЬ ПРАВ ЛЮДИНИ НА МОРІ**

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

У результаті, люди розкидані на великій відстані один від одного, і їхня соціальна взаємодія глибоко обмежена. Більше того, насправді вона здебільшого обмежується межами окремих морських суден. Мається на увазі небагаточисельна кількість осіб, які можуть стати свідками більшості порушень стандартів прав людини на морі. З цієї причини багато випадків жорстокого поводження з людьми навряд чи будуть зареєстровані засобами масової інформації та організаціями громадянського суспільства, щоб згодом незаконна діяльність підлягала моніторингу та звіту на суші. Додатковою і прикрою ознакою порушення прав людини, що відбуваються на морі, є те, що більша їх частина відбувається за межами територіальних кордонів юрисдикції держави — у відкритому морі, на обширній території, відносно некерованою і яка, у переважній більшості, не охороняється.

Ці чинники призводять до створення середовища, в якому вразливі люди, перебуваючи в морі, можуть зазнавати жорстокого поводження з боку інших, причому злочинці часто діють безкарно і практично без ризику осуду або покарання. Саме тоді, коли про випадки жорстокого поводження повідомляється щодня, вкрай важливо розуміти, що далеко не всі вони реєструються з тієї простої причини, що вони відбуваються з людьми, які фізично знаходяться далеко від основної частини суспільства, і в більшості випадків «поза увагою і поза контролем».

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

Вкрай важливо, щоб у морях і океанах постійно відстежувалися випадки порушення прав людини, оскільки всі права, перелічені у Додатку В Декларації, перебувають під загрозою. Нижченаведене, в обов'язковому порядку, представляє приклади тих ситуацій і дій, які були визначені як такі, що становлять серйозний ризик жорстокого поводження з людьми у морському середовищі. Наведений нижче список порушень і загроз правам людини, хоч і не є вичерпним, але є чітким і незаперечним набором прикладів, що викликають більш ніж достатню стурбованість, щоб виправдати розробку Женевської декларації про права людини на морі:

- Злочинне насильство та загроза життю та безпеці
- Злочини на сексуальному ґрунті
- Рабство та примусова праця у рибній промисловості
- Порушення трудових прав у морському судноплаванні
- Загрози добробуту моряків та працівників морського транспорту
- Покинуті моряки
- Порушення у різноманітності, рівності та інклюзивності
- Дитяча праця
- Незаконна змішана міграція та торгівля людьми

Кожне з них заслуговує на окреме роз'яснення.

## Злочинне насильство та загроза життю та безпеці

Історично склалося так, що найнебезпечнішою і найсерйознішою формою загрози безпеці суден і людей на морі було піратство, і його масштаби призвели до того, що воно стало першим «міжнародним злочином», для боротьби з яким було розроблено зведення законів. Слід наголосити, що морське піратство, лихо з класичних часів, ніколи не було викоренене. Значна кількість інформації про сомалійське піратство в останні роки привернула загальну увагу до цього вікового морського злочинного підприємства. Проте, як свідчить база даних Міжнародного Морського Бюро (ІМВ) Міжнародної торгової палати, піратство — це не просто регіональна проблема, обмежена Індійським океаном, але потенційно глобальна проблема, яка останніми роками стала постійною проблемою в деяких частинах Південної та Східної Азії, і нині, біля Західного узбережжя Африки.

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

## Злочини на сексуальному ґрунті

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

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

## Рабство та примусова праця у рибній промисловості

Існують вагомі докази використання рабської праці у світовій рибній промисловості, коли члени екіпажу набираються під хибним приводом, а потім змушені залишатися на борту суден протягом тривалого часу без оплати та в нелюдських умовах. Повний масштаб цієї проблеми тільки починає проявлятися, і через її прихований характер, складно дати її кількісну оцінку.



Рабство виникає особливо часто на борту рибальських суден, що займаються незаконним, неповідомленим чи нерегульованим (ННН) промислом. Судна, що займаються ННН-промислом, можуть місяцями і навіть роками залишатися на віддалених промислових ділянках, не повертаючись до порту, а їхні екіпажі виявляються замкненими на борту без перспективи повернення на сушу, до своїх домівок та сімей.

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

Особливо тривожною рисою є ймовірність того, що багато рибалок, що містяться в рабських умовах, зрештою «загублені в морі»; вони просто зникають. Від пораненого чи хворого рибалки, який потрапив у рабські умови, який більше не придатний для використання і який розглядається керівниками операції як тягар, легко позбавляються, і його зникнення є попередженням іншим на борту про їхню ймовірну долю, якщо вони не будуть чинити так, як потрібно.

Проте найбільше непокоїть той факт, що в наш час держави прапора заплющують очі на існування рабства на морі, і не роблять на міжнародному рівні жодних узгоджених зусиль щодо його викорінення. Жодна велика морська держава чи об'єднання держав сьогодні не беруть на себе відповідальність за боротьбу з рабством на морі. У той час як судна, які брали участь у работоргівлі, в минулому були витіснені з океанів, сучасним невільницьким кораблям дозволено плавати океанами без страху заборони.

## Порушення трудових прав у морському судноплаванні

Існують дві відомі міжнародні конвенції, які стосуються прав та стандартів у сфері зайнятості на морі. Першою з них є Конвенція про працю в морському судноплаванні (MLC) 2006 року, яка встановлює умови зайнятості моряків, які працюють у судноплавній галузі. Друга — це Конвенція МОП про працю в Рибальському секторі 2007 року, в якій робиться спроба забезпечити такий же захист для тих, хто займається рибальством. Жоден з них не є договором про права людини, і хоча вони включають права, які також відображені в міжнародному праві в галузі прав людини, вони не включають усі права людини, якими повинні володіти моряки. З урахуванням вищезазначеного видається очевидним, що дотримання цих двох конвенцій, якщо вони будуть повністю реалізовані і забезпечені, послужить поліпшенню поведінки з тими, хто працює в морі. MLC широко ратифікована та застосовується, зокрема, за допомогою інспекції торгових суден під час їх заходів у порти держав, які готові здійснювати юрисдикцію держави порту. Конвенція про працю в Рибальському секторі набула чинності лише у 2017 році і досі широко не ратифікована та не застосовується ефективно.

Є вагомі докази того, що, незважаючи на MLC та Конвенцію про працю в Рибальському секторі, права людини тих, хто працює в морі на торгових або рибальських суднах, не повністю дотримуються, захищаються або виконуються. Є серйозні докази наявності поганих умов праці, недостатньої оплати та порушень елементарних правил охорони здоров'я та техніки безпеки. Незважаючи на те, що положення MLC включають заходи щодо забезпечення дотримання прав через здійснення юрисдикції держави порту, існує відносно небагато випадків ефективного моніторингу та забезпечення дотримання необхідних умов. У той час як організації та профспілки

моряків дійсно заохочують дотримання міжнародних стандартів, є вагомі докази того, що не всі держави прапора та порту виконують свої обов'язки щодо моніторингу та забезпечення дотримання стандартів у галузі прав людини або вживають належних та ефективних заходів проти тих, хто зловживає або не виконує їх.

## Загрози добробуту моряків та працівників морського транспорту

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

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

## Покинуті моряки

Останньою особливістю кризи КОВІД (COVID), про яку щойно згадувалося, було помітне збільшення кількості покинутих моряків. Зазвичай це тривожно поширена практика судноплавної галузі.

Ситуація помітно погіршилася під час нещодавньої кризи, спричиненої пандемією, — кризи, яка, здається, може стати постійною або напівпостійною в майбутньому в міру того, як фінансові труднощі зменшують рентабельність міжнародних перевезень, а міжнародні поїздки продовжують відмінятися. Це лягає величезним тягарем як на самих моряків, так і на благодійні організації та профспілки, які існують для того, щоб піклуватися про них та надавати їм підтримку. Сьогодні судноплавна галузь за своїм характером істотно інтернаціональна, і судна, зареєстровані в державах, практично не пов'язані ні з самими суднами, ні з їхніми власниками, ні з екіпажами, які працюють на борту. З ряду комерційних і фінансових причин в умовах жорсткої конкуренції судовласники можуть більше не мати можливості фінансувати свою діяльність, їх судна можуть бути не в змозі продовжувати роботу, можуть стояти на причалі в портах і водах далеко від портів приписки і, що особливо важливо, далеко від домівок тих, хто працює на борту. Крах і банкрутство судноплавних компаній - тривожно часте явище - або навіть розслідування та арешт суден, підозрюваних у причетності до злочинної діяльності, зазвичай призводять до того, що екіпажі опиняються



у пастці на борту, заморожується їхня зарплата і вони піддаються тривалим періодам позбавлення волі.

Коли екіпажі торгових суден опиняються у пастці на борту за таких обставин, їм зазвичай відмовляють у можливості зійти на берег і вони не можуть повернутися додому. При відсутності фінансування, логістичні послуги для суден можуть перестати бути доступними, постачання продовольства, палива, води та електрики можуть бути припинені, відсутній телефонний, радіо- та інтернет-зв'язок. Ті, хто працює в морі, можуть легко виявитися покинутими своїми роботодавцями, і не мати змоги зійти на берег і повернутися додому чи шукати нову роботу. Глибока психічна напруга, яку вони відчувають у таких обставинах, є серйозним порушенням їхніх прав людини. Держави прапора та держави порту несуть відповідальність за захист прав людини моряків у таких ситуаціях, однак у багатьох випадках не виконують своїх зобов'язань.

## Порушення у різноманітності, рівності та інклюзивності

Широке визнання отримали важливі питання, пов'язані з різноманітністю, рівністю та інклюзивністю щодо роботи та зайнятості у морському секторі. Зростає кількість випадків дискримінації за статевими ознаками, расовими, релігійними та іншими критеріями, а також інших форм дискримінації, у тому числі стосовно жінок і лесбійок, гомосексуалістів, бісексуалів та трансгендерних працівників.

На жаль, це не дивно. Навіть у суспільствах на березі, які прагнуть забезпечення гендерної рівності на робочому місці та гендерні відмінності вважаються різноманітними, відкритими та їх загалом враховують, зберігаються серйозні недоліки, що потребують постійної уваги з боку урядів. Морський сектор є суттєво міжнародним, а також традиційно домінуючим чоловічим робочим середовищем, в якому працюють люди різних рас та релігійних переконань. На жаль, ця фактична різноманітність не веде до середовища рівності. Насправді, очевидно якраз протилежне. Нерівність — це простий і очевидний факт, відображений у доказах того, що практика найму на морі призводить до того, що судноплавні компанії наймають найдешевшу робочу силу, яку вони можуть знайти. На висококонкурентному та дійсно міжнародному ринку витрати на оплату праці є значними накладними витратами. Дешевій робочій силі віддається перевага через серйозні фінансові причини. Щоб полегшити її використання, більша частина міжнародного торговельного судноплавства сьогодні реєструється у відкритих реєстрах, а не в традиційних морських державах.

Організації громадянського суспільства, профспілки моряків та благодійні організації, а також Міжнародна морська організація (спеціалізована установа Організації Об'єднаних Націй, що займається глобальним судноплавством) визнають проблеми та працюють над боротьбою з дискримінацією та пом'якшення її найгірших наслідків. Незважаючи на це наявні відомості свідчать про те, що серйозні порушення прав людини, пов'язані з дискримінацією та нерівністю, залишаються вкрай тривожною особливістю морського середовища. Нині не вживаються узгоджені міжнародні зусилля щодо створення різноманітного, рівноправного та інклюзивного середовища на морі.

## Дитяча праця

За оцінками, близько 20 тисяч вразливих дітей працюють у морі. Дитиною вважається будь-яка особа віком до 18 років. Хоча деякі діти можуть перебувати на порозі дорослого життя, відсутність поваги, недостатнього захисту та недотримання їхніх прав, як і раніше, викликають серйозне занепокоєння. Крім того, хоча деякі діти перебувають на порозі дорослого життя, велика кількість дітей, молодших за віком, продовжують працювати у морі. Відомо, що деякі з них потрапили в пастку рабства, але навіть

ті, хто не перебуває в рабстві, як і раніше, перебувають у вкрай тяжких умовах праці, включаючи ситуації, які є рівносильними примусовій праці. Основна частина дітей, що працюють у морі, зайнята в рибній промисловості, яка, крім усього іншого, широко визнана однією з найнебезпечніших професій у світі. У погану погоду судна можуть легко загубитися в морі, особливо коли фінансові проблеми призводять до того, що вони не повністю обслуговуються і оснащуються. Діти легко піддаються жорсткому поводженню, травмуючі наслідки якого можуть тривати все життя. Серйозними порушеннями прав людини є не тільки фізичне насильство та загроза життю та здоров'ю, але й позбавлення прав, що сприяють покращенню життя, включаючи, наприклад, право на освіту.

## Незаконна змішана міграція та торгівля людьми

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

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

Змішані потоки мігрантів через моря та океани не є новим явищем, проте навряд чи стануть проблемою короткострокового характеру. Міграція завжди була характерною рисою людського існування, і вимушене переміщення є сьогодні найбільшою гуманітарною проблемою та проблемою розвитку. У міру збільшення чисельності населення планети абсолютні масштаби міграції також збільшуватимуться. Нерегулярна змішана морська міграція, мабуть, буде постійною рисою нашого світу. Питання про те, як із цим боротися, дуже спірне, і простих рішень немає. Нещодавній досвід у цій галузі пов'язаний зі спробами перешкодити руху суден із мігрантами, у тому числі спробами змусити їх повернутися до пунктів відправлення (зворотні буксирування). Проблеми прав людини, що виникають у зв'язку зі зростанням незаконної змішаної міграції на морі, включають питання, пов'язані з контрабандою і торгівлею злочинцями, що користуються перевагами вразливих груп населення і фізичною безпекою тих, хто знаходиться в морі. Всі моряки несуть відповідальність за морським правом за надання допомоги тим, хто перебуває в небезпеці на морях і океанах, незалежно від їх міграційного статусу. Це також стосується і державних посадових осіб, які здійснюють дії, спричинені незаконною змішаною міграцією.

## Заключні коментарі

Зібрані на сьогоднішній день дані про забезпечення, захист та здійснення прав людини на морі переконливо демонструють, що моря та океани далеко не є безпечним та надійним середовищем для мільйонів людей, які мають законне право перебувати там, і тих, хто перебуває там проти своєї волі. Серйозне занепокоєння викликає той факт, що міжнародне співтовариство не робить значних зусиль для боротьби зі злочинними підприємствами, які

не поважають права людини тих осіб, які зустрічаються на їхньому шляху у морях та океанах. Досі навіть великі морські держави не намагалися координувати глобальні зусилля щодо протидії загрозам правам людини на морі.

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

## **ДОДАТОК В: ПРАВА ЛЮДИНИ, ЯКІ ЗАСТОСОВУЮТЬСЯ НА МОРІ**

Міжнародне право в галузі прав людини є сукупністю правових норм, що розвиваються, та яке складається з комбінації інструментів міжнародного або майже універсального застосування та інших, що здійснюються на регіональному рівні. Для цілей *Женевської декларації про права людини на морі*, яка спеціально розроблена для глобального застосування, права та обов'язки, про які йдеться, в основному впливають із наступних міжнародних документів:

- **Загальна декларація прав людини (ЗДПЛ)** (ГА ООН Рез. 217, прийнята 10 грудня 1948 р.)
- **Міжнародний пакт про громадянські і політичні права (МПГПП)** (прийнятий 16 грудня 1966 р., набув чинності 23 березня 1976 р.) Серія договорів ООН, том 999.
- **Міжнародний пакт про економічні, соціальні і культурні права (МПЕСКП)** (прийнятий 16 грудня 1966 г., набув чинності 3 січня 1976 р.) Серія договорів ООН, том 993.
- **Конвенція про права дитини (КПД)** (прийнята 20 листопада 1989 р., набула чинності 2 вересня 1990 р.) Серія договорів ООН, том 1577.
- **Конвенція про статус біженців** (прийнята 28 липня 1951 р., набула чинності 22 квітня 1954 р.) Серія договорів ООН, том 189.

### **Приклади індивідуальних прав людини, які застосовуються на морі**

Наступний список прав, що впливають із вищезгаданого списку інструментів, стосується прав, що мають важливе значення на морі. Список не є вичерпним, і ці джерела зведені до мінімуму для цілей цього Додатка:

- **Право на життя** (Ст. 3 ЗДПЛ; Ст. 6, МПГПП)
- **Право не піддаватися тортурам** (Ст. 5 ВДПЧ; Ст. 7, МПГПП; Ст. 6, КПД)
- **Право на невидворення** (Ст. 33 Конвенції про статус біженців)
- **Право не піддаватися рабству** (Ст. 4 ЗДПЛ; Ст. 8 МПГПП)
- **Право на ефективні засоби правового захисту** (Ст. 8 ЗДПЛ; Ст. 2 МПГПП)
- **Право на свободу** (Ст. 3 ЗДПЛ; Ст. 9 МПГПП)
- **Право не зазнавати безпідставного арешту та затримання** (Ст. 9 ЗДПЛ; Ст. 9 МПГПП)
- **Право на недоторканність приватного життя** (Ст. 12 ЗДПЛ; Ст. 17 МПГПП; Ст. 16 КПД)
- **Право на свободу вираження поглядів** (Ст. 19 ЗДПЛ; Ст. 19 МПГПП; Ст. 13 КПД)
- **Право на свободу віросповідання** (Ст. 18 ЗДПЛ; Ст. 18 МПГПП; Ст. 14 КПД)
- **Право на пошук притулку** (Ст. 14 ЗДПЛ)
- **Право на свободу асоціацій** (Ст. 20 ЗДПЛ; Ст. 22 МПГПП; Ст. 15 КПД)
- **Право створювати профспілки та вступати до них** (Ст. 23 ЗДПЛ; Ст. 22 МПГПП; Ст. 8 МПЕСКП)
- **Право на сімейне життя** (Ст. 16 ЗДПЛ; Ст. 23 МПГПП; Ст. 10 МПЕСКП)
- **Права дитини** (Ст. 24 МПГПП; КПД)

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

## Регіональні конвенції з прав людини

Хоча наведений вище список прав людини ґрунтується на вже перерахованих міжнародних документах з прав людини, такі регіональні конвенції також матимуть значення в регіонах, для яких вони були призначені, та стосовно різних держав-учасниць. Вони, ймовірно, матимуть важливе значення за межами своїх «регіонів», оскільки держави прапора, які є учасниками цих регіональних конвенцій, матимуть зобов'язання у сфері прав людини на борту суден, зареєстрованих на них, незалежно від того, в якій точці/частині світу ці судна перебували б. Регіональні документи:

- *Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод (ЄКПЛ)*
- *Американська конвенція з прав людини (Пакт Сан-Хосе)*
- *Додатковий протокол до Американської конвенції з прав людини в галузі економічних, соціальних та культурних прав (Сан-Сальвадорський Протокол)*
- *Африканська хартія прав людини і народів (Банжувльська Хартія)*
- *Арабська хартія прав людини (АХПЛ)*
- *Декларація асоціації держав Південно-Східної Азії (Декларація АСЕАН)*

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

---

## 1. Вступ

### Мета

Ці Керівні принципи були підготовлені насамперед для використання державами як засіб забезпечення дотримання прав людини на морі. Вони містять рекомендації щодо здійснення дій, які пропонується робити відповідно до існуючих норм міжнародного права, або у якості передової практики. Ці Керівні принципи спрямовані на заохочення культури дотримання прав людини на морі.

### Правовий статус

Ці Керівні принципи не є юридично обов'язковими, але вони відображають чинні норми міжнародного права.

### Адресати

Основними адресатами цих Керівних принципів є держави, у тому числі держави порту, прибережні держави та держави прапора. Ці Керівні принципи також адресовані іншим суб'єктам, зокрема, міжнародним організаціям, юридичним особам, неурядовим організаціям та організаціям громадянського суспільства, а також окремим особам, які беруть участь у забезпеченні дотримання прав людини на морі.

### Структура

Ці Керівні принципи складаються з розділів, які служать для держав та інших суб'єктів керівництвом до дії в наступних морських зонах:

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

Хоча в цьому Додатку це питання конкретно не розглядається, держави можуть мати права та обов'язки, що виникають в інших морських зонах, включаючи, зокрема:

- Прилеглі зони;
- Архіпелажні води;
- Територіальні води в межах міжнародних проток (у яких діє право транзитного проходу);
- Континентальний шельф; і



- Морське дно за межами національної юрисдикції ("Район").

Крім того, держави повинні приділяти особливу увагу суднам, які не мають національності, а портові та прибережні держави повинні розглянути питання про те, які зобов'язання вони можуть мати по відношенню до осіб, які перебувають на борту таких суден, зокрема стосовно будь-яких зобов'язань у галузі прав людини.

## Стиль

Наскільки це можливо, у цих керівних принципах навмисно не використовується технічна юридична мова. Вони складені так, щоб їх могла прочитати і зрозуміти кожна людина.

## Актуальність Керівних принципів

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

## 2. ОСНОВНІ ЮРИДИЧНІ ОБОВ'ЯЗКИ

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

- Було прийнято необхідне чи інше відповідне національне законодавство;
- Національні суди мали необхідну компетенцію для визнання та розгляду порушень прав людини окремих осіб на борту суден у межах їх юрисдикції та національного законодавства; надати місцевим судам достатніх повноважень для притягнення до відповідальності будь-якої фізичної чи юридичної особи за будь-яке порушення прав людини;
- На постійній основі вживалися заходи адміністративного контролю та правозастосування.

Будь-яка держава, яка здійснює юрисдикцію, повинна гарантувати, що відповідні санкції за порушення прав людини на морі можуть і будуть застосовуватися з метою забезпечення ефективного стримування та позбавлення тих, хто порушує права людини на морі, будь-яких вигод, одержуваних у результаті їх незаконної діяльності.

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

Держави, які здійснюють юрисдикцію, повинні повідомляти іншим відповідним державам (наприклад, прибережна держава, яка повідомляє державу прапора) про те, що були вжиті заходи щодо забезпечення виконання, і знову в тих випадках, коли такі дії можуть призвести до судового розгляду.

### 3. КЕРІВНІ ПРИНЦИПИ ДЛЯ ДЕРЖАВ ПРАПОРА

Як правило, судно вноситься до судового реєстру, який веде адміністрація країни, під прапором якої перебуває судно (держава прапора). Це дозволяє судну мати національну належність, а державі прапора здійснювати юрисдикцію. Надалі особи, які перебувають на борту судна, набувають прав, передбачених законодавством держави прапора. Юрисдикція держав прапора завжди поширюється на всі судна, що плавають під їхнім прапором, незалежно від місцезнаходження чи видів діяльності, в яких задіяні такі судна, навіть якщо ці судна можуть також підпадати під юрисдикцію інших держав.

Держави прапора зобов'язані здійснювати юрисдикцію над суднами, що плавають під їхнім прапором, у тому числі забезпечуватиме дотримання прав людини.

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

#### У внутрішніх водах та межах порту

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

Державам прапора рекомендується прагнути до забезпечення того, щоб капітани всіх суден, що плавають під їхнім прапором, співпрацювали з владою прибережної держави або держави порту з метою забезпечення дотримання прав людини на борту своїх суден, коли вони знаходяться у внутрішніх водах інших держав та в межах портів інших держав.

І навпаки, капітани будуть мати найкращі можливості для того, щоб повідомляти про будь-які порушення державам прапора, які, за відсутності успішного втручання з боку судовласників, повинні, по можливості, здійснювати юрисдикцію, відповідно до законодавства держави прапора і робити кроки, як зазначено вище, для забезпечення дотримання прав осіб, які перебувають на борту і, коли це можливо, забезпечувати, щоб винні були покарані.

#### У територіальних водах

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

#### У ВЕЗ

Держави прапора зобов'язані визнати, що судна, які плавають під їхнім прапором і займаються діяльністю, що підпадає під суверенні права або юрисдикцію прибережної держави, повинні підпорядковуватися ліцензійним умовам, що стосуються дотримання прав людини, встановлених прибережною державою в її ВЕЗ. Це включає підпорядкування інспекціям прибережних держав

контролю за дотриманням правами людини. Держави прапора мають повною мірою співпрацювати з прибережними державами, щоб забезпечити дотримання прав людини на борту суден, що перебувають у БЕЗ.

## У відкритому морі

Держави прапора зобов'язані забезпечувати дотримання норм у сфері прав людини на борту всіх суден, що плавають під їхнім прапором у відкритому морі. Для цього державі прапора може знадобитися заручитися співпрацею з іншими державами.

## 4. КЕРІВНІ ПРИНЦИПИ ДЛЯ ДЕРЖАВ ПОРТУ

Судна, що заходять у порти, автоматично підпорядковуються юрисдикції держави, де розташований порт. Зобов'язання держав порту в галузі прав людини, викладені в національному та чинному міжнародному праві, повністю застосовуються у межах їх портових кордонів. Юрисдикція держави порту та її зобов'язання в галузі прав людини частково співпадають з юрисдикцією держави прапора будь-якого іноземного судна, що знаходиться в межах порту. Державам порту рекомендується здійснювати контроль за дотриманням державами прапора прав людини на борту їх суден, доки ці судна перебувають у порту, і вживати необхідних заходів для забезпечення ефективних засобів правового захисту для тих осіб, чії права можуть бути порушені. Якщо державі порту стає відомо про те, що будь-яке порушення прав людини мало місце або відбувається на борту іноземного судна, що заходить у його порт або в його водах, воно має здійснити юрисдикцію та вжити заходів для розслідування та запобігання продовженню чи повторенню будь-якого такого порушення в майбутньому. Такі заходи могли б містити в собі затримання судна доти, доки його власники та оператори не зроблять необхідних заходів для забезпечення ефективних засобів правового захисту для тих осіб, чії права були порушені. Воно має також передбачати застосування санкцій, у тому числі затримання осіб, визнаних винними у грубих порушеннях прав людини на борту, як це передбачено у відповідному національному законодавстві. Державам прапора та державам, громадянами яких є моряки, рекомендується підтримувати належні засоби правового захисту та санкції, що вводяться державами порту.

## 5. КЕРІВНІ ПРИНЦИПИ ДЛЯ ПРИБЕРЕЖНИХ ДЕРЖАВ

### У внутрішніх водах

Внутрішні води та будь-яке судно, що у них, підпадають під юрисдикцію прибережної держави. Юрисдикція прибережної держави поширюється разом з юрисдикцією держави прапора на будь-яке іноземне судно, яке знаходиться у його внутрішніх водах.

Зобов'язання прибережної держави в галузі прав людини повністю можна застосувати у його внутрішніх водах, як і на суші. Прибережним державам рекомендується здійснювати контроль за дотриманням державами прапора прав людини на своїх суднах, поки ці судна перебувають у внутрішніх водах. Якщо прибережній державі стає відомо про те, що на борту судна, що знаходиться у внутрішніх водах, мало місце або відбувається порушення прав людини, воно має вжити заходів для захисту своїх інтересів та виконання своїх зобов'язань у галузі прав людини, включаючи вживання необхідних заходів для забезпечення ефективних засобів правового захисту для тих, чії права людини були порушені.

## У територіальних водах

Усі держави мають право на мирний прохід через територіальні води. Прибережні держави володіють юрисдикцією щодо іноземних суден, що проходять через їх територіальні води, особливо якщо ці судна займаються діяльністю, що завдає шкоди миру, порядку та/або безпеці прибережної держави. Порушення прав людини на борту судна, що знаходиться в територіальних водах, можуть поставити під загрозу забезпечення правопорядку в прибережній державі і таким чином прохід перестає бути мирним.

Державам рекомендується розглядати порушення прав людини, про вчинення яких відомо або коли є підстави припускати про їх вчинення, як такі, що не відповідають праву мирного проходу, та здійснювати юрисдикцію щодо такого судна (шляхом його зупинки, абордажу, огляду та/або затримання) з метою захисту прав людини та притягнення до відповідальності осіб, винних у порушеннях.

Прибережна держава має забезпечити, щоб її національне законодавство, яке захищає права людини, поширювало цей захист на її територіальні води, передбачала ефективні примусові заходи у разі його порушення та наділяла її національні суди необхідними повноваженнями для розгляду порушень прав людини, які здійснюються на борту суден у її територіальних водах.

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

## У ВЕЗ

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

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

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

У той час як держави прапора зберігають за собою юрисдикцію над суднами, які здійснюють економічну діяльність у межах ВЕЗ, ці судна також підпадають під юрисдикцію прибережної

держави, яка має зобов'язання у сфері прав людини по відношенню до тих, хто знаходиться на борту.

## **6. КЕРІВНІ ПРИНЦИПИ ДЛЯ ІНШИХ ДЕРЖАВ**

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

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

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

## **7. СУДНА БЕЗ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПРИНАЛЕЖНОСТІ ТА ПРАВА ЛЮДИНИ**

Не всі судна завжди матимуть національну приналежність. У такому разі визначення того, які держави несуть зобов'язання в галузі прав людини щодо осіб, які перебувають на борту, може бути пов'язане з труднощами, особливо якщо деякі з цих осіб самі, очевидно, є апатридами чи не бажають, або не можуть заявити про своє громадянство. Це може мати серйозні наслідки для захисту прав людини осіб, які знаходяться на борту.

Будь-яка держава, яка має справу з суднами без національної приналежності, особливо в рамках операцій правоохоронних органів, зобов'язана дотримуватися зобов'язань у сфері прав людини щодо будь-яких осіб, які перебувають на борту.

Судно може бути визнане таким, що не має національної належності, якщо воно виключене з одного державного реєстру без одночасного переходу до іншого. Хоча держава прапора має право виключати будь-яке судно зі своїх реєстрів, проте цими діями, вона ризикує завадити дотриманню прав людини осіб, які перебувають на борту. З цієї причини адміністраціям держави прапора рекомендується не виключати будь-яке судно зі свого реєстру (незалежно від підстав для цього) доти, доки це судно не буде внесено до реєстру іншої держави прапора або іншим чином не потрапить під юрисдикцію держави порту, для того, щоб гарантувати захист прав осіб, які перебувають на борту.

# Женевська декларація про права людини на морі



HUMAN RIGHTS AT SEA

[www.humanrightsatsea.org](http://www.humanrightsatsea.org)

[www.gdhras.com](http://www.gdhras.com)

ISBN 978-1-913252-42-7

© Січень 2022 Human Rights at Sea Усі права захищені