

《日内瓦海上人权宣言》



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

© 2022年1月 “海上人权” 组织
版权所有。

前言

“人权具有普适性；人权适用于海上，且与陆上适用人权并无二致。”

就全球所有在水域生活、工作并过境水域的人员而言，为解决其基本人权保护问题而采取的基本改进已成为新关注焦点，这导致需要在一个单一的迭代文件中简明扼要地调整现有国际法的重点，以明确巩固海上人权概念的基本原则。

对改进举报、调查和有效补救海上侵权行为的方式和方法的全球叙事在不断演变，这意味着，要想取得成功，所有利益相关者都需要使用共同的语言并具备基本的法律知识。因此，本出版物旨在提供更清晰的核心参考资料，且材料内容的真实性可以信赖。

这项进行中的编写工作是在海上环境因素与陆上环境因素大相径庭的背景下展开的，但人们对此还知之甚少。人们对“海盲症”的普遍看法反映了一种常被提及的误解，即“海遥不可及，山高皇帝远”，这使得这一问题更为复杂。反过来，这又助长了违规者在缺乏公共透明度和问责制的薄弱执法系统中利用有罪不罚的状况。

本出版物将由“海上人权”组织每年进行审查。四项基本原则将保持稳定不变，而支持性附件可在必要时接受外部利益相关者的具体审查。

除此以外，港口国、沿海国和船旗国当局和所有其他有志巩固和扩大人权保护的利益相关者应将本出版物作为指导，支持结束海上人权侵犯的单一愿景。

“海上人权”组织希望特别感谢以下人士提供的专家调研和拟稿支持：Steven Haines教授（英国格林尼治大学国际公法教授）、Anna Petrig教授（瑞士巴塞尔大学国际法和公法教授）、Irina Papanicolopulu教授（意大利米兰比科卡大学国际法副教授）、Sofia Galani教授（希腊雅典派迪昂大学国际公法副教授）和Elizabeth Mavropoulou教授（“海上人权”组织研究部负责人，英国威斯敏斯特大学客座讲师），另外也要对Anastasia Papapetrou女士（法学硕士）提供的行政支持表示感谢。国际律师事务所Holman Fenwick Wilan LLP、DLA Piper LLP、Norton Rose Fulbright LLP和Reed Smith LLP的合伙人和律师执行了独立的法律审查，Voirrey Blount女士承担了协调工作。最初的构想是由该非政府组织的创始人和首席执行官David Hammond先生提出的。

《日内瓦海上人权宣言》

背景

海洋覆盖了地球表面的70%以上。海事活动，无论是合法活动还是非法活动，都在逐年递增。这导致海上人员数量的增长，据估计，目前在任何特定时刻都有超过3000万男女和儿童属于海上人员。

这些人中的绝大多数为渔夫，总数约为4000万，估计在任何时候都有超过2500万渔夫身在海上。在总数中，估计有20000名儿童在海上和沿海渔场工作。其他人员从事航运、海上油气和旅游业。还有很多人员属于其他类别，例如：乘客、度假者、海军和海岸警卫队船只上的科学家和国家官员。此外，利用海洋作为迁徙手段的人员数量也日益增长。最后，还有那些参与非法活动的人员。

有大量且越来越多的证据表明，存在着广泛蓄意且往往为系统性的海上侵犯人权行为。例如：被奴役在远离家人和家乡数千英里外渔场的渔夫，包括年幼的儿童；被遗弃而无薪酬或赔偿的船员；在客轮或游轮上遭受性侵犯又往往得不到法律保护或有效补救的受害者；在危及生命状况下被偷运或贩卖的移民或难民，包括儿童；以及涉嫌不法行为之人在无法律监督的情况下遭受过度使用武力和任意拘留。

人员在海上销声匿迹，人员在海上命丧黄泉，人员在海上遭受袭击，人员也在海上遭受侵犯。如果上述侵犯人权行为发生在陆上，它们就会被大肆宣传广为人知并得到充分解决。然而，这些行为发生在海上，山高皇帝远，可以采取行动阻止此类行为之人并不总是能意识到这个问题。

由于海上环境的挑战性，海上侵犯人权行为经常得不到报道、执法或补救。侵权行为通常发生在远离国家当局的地方。海洋是一片巨大的监测区域，往往也因资源不足或不愿采取行动导致警务工作效率低下。

虽然海洋环境富有挑战性，具有独特的特性，并需要独特的响应方式，但这显然并不意味着人权可以以任何方式遭到损害。海洋可自由用于所有正当目的；但在任何情况下，侵犯海上人权都不属于正当目的。

海上人员是人权的充分受益人；他们可能身处领土管辖范围以外的海洋，但这一事实并不影响他们的人权。

采取行动的时机已经来临。确保海洋安全可靠的法律秩序规定所有海上人员都能享有人权，违规行为得到有效解决，受害者获得有效补救。海洋的公共秩序，包括保护所有人的人权，是国际社会的集体责任。

各国家对强制执行海上人权应负有主要责任，特别是船旗国、沿海国和港口国。

其他行为者，如国际组织、非政府组织、民间社会机构、私营公司、船主、船上安保人员和消费者，也需要认识到自己在保护海上人权方面的角色并据此采取行动。

目标

《日内瓦海上人权宣言》旨在回顾现有法律义务，提高对海上侵犯人权行为的全球认识，并对海上侵犯人权行为作出协调一致的国际反应，确保为被侵犯者提供有效补救。总体而言，该宣言旨在促进遵守海上人权的文化。

基本原则

海上人权的保护依赖于下述四个基本原则：

1. 人权具有普适性；人权适用于海上，且与陆上适用人权并无二致。
2. 所有海上人员都有权享有其人权，不加区别，一视同仁。
3. 无任何明确海事原因可否认海上人权。
4. 在海上，必须尊重依据条约法和国际惯例法确立的所有人权。

附件

- A. 海上侵犯人权的证据
- B. 适用的海上人权
- C. 促进遵守海上人权的准则

附件A：海上侵犯人权的证据

据估计，海洋的常住人口约为3000万人。这相当于一个中等规模国家的人口。当然，海洋人口确实占据了一个巨大的互联空间，其面积超过地球表面的70%，远远超过任何单个国家的领土。

因此，人口分布相对稀疏，社交受到严重限制。事实上，在现实中，社交主要局限在单艘海船的范围之内。这意味着很少有目击者能够见证大多数海上侵犯人权标准的情形。正因如此，许多侵犯事件不太可能以陆上监督和报告不规范及非法活动的方式被媒体和民间社会组织记录下来。发生在海上的侵犯行为的另一个不幸特征是，大部分侵权行为发生在国家管辖的领土范围之外——公海，这是一个相对无人约束、基本不受监管的广阔地区。

这些因素就导致在海上环境中，弱势群体被他人侵犯，而肇事者往往逍遥法外，几乎没有或完全没有遭到谴责或制裁的风险。虽然每天都有侵犯事件报道，但至关重要的是要了解，绝非所有的事件都被记录在案，原因很简单，即这些事件发生在与主流社会相距甚远的人员身上，基本上就是“海遥不可及，山高皇帝远”。

尽管如此，在过去的十年间，民间社会机构已经搜集到了侵权行为的确凿证据。非政府组织“海上人权”组织总部位于英国，在其工作成果中可以查阅到有关海上侵犯人权规模的广泛报告。对这些大量且不断增加的证据进行分析显示，从国际人权法的角度来看，很多令人深感不安的问题日益受到关注。

至关重要的是，在海洋上发生的侵犯人权事件得到持续不断地监测，本宣言附件B中所列的所有权利都正遭受威胁。以下内容代表那些被认定为在海上环境构成严重侵犯风险的境况和活动的重要示例。下文所列对人权的侵犯和威胁，虽然并非详尽无遗，但却是一组清晰且无可辩驳的示例，足以证明撰写《日内瓦海上人权宣言》的合理性：

- 暴力犯罪及对生命和安全的威胁
- 性动机犯罪
- 渔业中的奴工和劳役
- 违反海上劳工权利
- 对海员和海事工作者福利的威胁
- 被遗弃海员
- 缺乏多元性、平等性和包容性
- 儿童的权利
- 不规范混合移民和人口贩卖

上述每一项都值得进行详述。

暴力犯罪及对生命和安全的威胁

从历史上看，海上船舶和人员最担心且最严重的安全威胁来自于海盗行为，其重要性导致其成为第一“国际罪行”，并有专门的法律体系来处理它。需要强调的是，海盗行为这一海上灾难自古典时代以来就一直存在，从未根除。近年来，索马里海盗行为令世人瞩目，从而提高了人们对这一古老海上犯罪集团的普遍认识。然而，正如国际商会（IMB）国际海事局数据库所示，海盗行为不仅仅是一个局限于印度洋的区域性问题，且可能是一个全球性问题，近年来这已成为东南亚部分地区的一个持久性难题，且目前非洲西海岸附近也面临同样的困境。

“海盗行为”在《海洋法》中的定义相当狭隘，而且该术语没有充分涵盖航运和海洋合法用户面临的广泛安全威胁。对航运的袭击、武装抢劫和小型船只扣押事件，可能是由一些政治团体以及那些寻求私人经济利益的人员发动和实施的。出于政治动机的海上恐怖行为是一种严重的潜在威胁——这些政治团体在海上进行袭击的动机并不能说明有多少无辜受害者将遭受影响。无论是法律上定义的“海盗行为”还是其他形式的针对船舶的暴力犯罪集团，那些登船人员都可能被扣为人质以勒索赎金，并遭受身体侵犯和性侵犯。

性动机犯罪

无论何时何地，只要发现性弱势群体，就能找到海上性侵犯的证据。例如，在人口贩卖的背景下，尤其存在性犯罪的风险，包括那些因被强迫卖淫而违背自己意愿或以虚假借口被贩卖的人。

在载客船舶上也在发生性犯罪行为。游轮在海洋中航行，登船乘客众多。这些游轮作为大型的漂浮社区，多数载人数千，包括乘客和工作人员。在海上时，这些大型社区并未由有权行使专属管辖权的船旗国正式监管。结果，船上的犯罪行为没有得到充分的调查，犯罪行为责任人也未受到起诉。这些犯罪行为包括性动机性质的犯罪。这些航运公司在避免宣传其船上犯罪活动方面有着明显的利益诉求，而且很难对其性质和规模作出准确评估。然而，证据表明存在一个有效的管辖真空，这个管辖真空貌似允许暴力犯罪者和性动机犯罪者逃脱法网。这也意味着上述犯罪行为的受害者对其所遭受的侵犯，不能获得有效补救。

渔业中的奴工和劳役

有大量证据表明，国际渔业使用奴工，船员被虚假的借口招募登船，然后被迫长期留在船上，没有薪酬，且工作条件恶劣。这个问题的全貌才刚刚显现，且由于其隐匿的性质，很难精确量化。

奴工似乎尤其可能发生在从事非法、不报告和不管制（以下简称为“IUU”）捕捞活动的渔船上。从事IUU捕捞活动的渔船可能在遥远的渔场停留数月——甚至数年——完全不返港，因此船员被困船上，毫无登岸或返乡返家的希望。

全球渔获量约20%是IUU捕捞活动的产品。这不是一个边缘性问题，全球参与IUU捕捞活动的渔夫人数高达500万或600万。当然，必须强调的是，并非所有从事这类工作的船舶都会使用奴工，但该行业这一不规范部门的性质即为：即使是那些有报酬且未被强迫的人员，在海上也容易遭受有辱人格、不人道的待遇且薪资支付不足的情形。

一个令人深感不安的现象是，许多处于奴役状态的渔夫最终可能“在海上失踪”；他们就这样销声匿迹了。被困奴役状态下的受伤或生病的渔夫，不再有利用价值，被经营者认为是麻烦，因此很容易被处理掉，如果船上其他人没有按要求行事，则消失的渔夫就成为他们可能命运的警示。

今天，针对海上奴役，最令人不安的可能是船旗国对其视而不见，并且没有协同一致地国际努力来根除这一行为。如今还没有海上大国或大国集合体愿意承担打击海上奴役的责任。虽然参与奴隶贸易的船舶过去曾被迫离开海洋，但现代奴工船舶却被允许在海洋中航行，且免受被拦截之忧。

违反海上劳工权利

有两项著名的国际公约负责处理海上就业权利和标准。第一项为《2006年海事劳工公约》（简称为《MLC》），该公约为从事航运业的海员制定了就业条件。第二项为国际劳工组织《2007年渔业劳工公约》，该公约试图为渔夫提供同样的保护。这两项公约都不是人权工具，虽然其确实包括体现在国际人权法中的权利，但其并不包括船员有权享受的所有人权。话虽如此，但如果这两项公约得到充分实施和执行，那么遵守这两项公约也将有助于改善海上作业者的待遇。《MLC》获到广泛批准，并得到执行，特别是当商船停泊在愿意行使港口国管辖权国家的港口期间，通过检查商船来执行。《渔业劳工公约》在2017年才生效，至今没有得到广泛批准或有效执行。

有大量证据表明，尽管有《MLC》和《渔业劳工公约》，但在商船或渔船上的海上作业者的人权并未得到充分尊重、保护或实现。有大量证据表明工作条件恶劣、薪资不足且违反基本健康和安全措施。虽然《MLC》的规定包括有通过行使港口国管辖权的执法安排，但所需工作条件得到有效监督和执行的情况相对较少。虽然海员组织和工会确实采取行动鼓励遵守国际标准，但有大量证据表明，船旗国和港口国并非都在履行其职责，以监督和确保遵守人权标准，或对那些侵犯或不遵守标准的人员采取适当和有效的行动

海员和海事工作者福利

尽管一系列积极性很高的福利组织做出了最大努力，但海员和海事工作者的福利一直处于危险境地。在2019冠状病毒病（COVID）大流行最艰难的情况下，全球福利供应不足显而易见，尽人皆知。这个问题的实质性影响导致了全球航运业内部的重大危机，其特征为：医疗用品供应不足；基本的个人防护设备供应很少或根本没有；港口当局拒绝为海员变动创造有利条件；缺乏对泊港船舶的福利探访；甚至缺乏基本和必要的物流供应和通信。海员们连续数月被困船上，没有福利支持，没有机会返家与家人团聚，也没有情感支持，导致了严重的心理健康危机。

一份海上人权报告于COVID危机第二年即2021年12月10日世界人权日发表，这份报告列出了大流行期间明显侵犯海员权利的行为。这份报告讨论并描述了与海员变动中断、海员“关键工作者”地位被剥夺、合同雇佣时间延长、海员及其家庭心理健康受损、薪资减少以及经常少付或不付工资、对家庭的影响、船上患病人员得不到陆上医疗照护、无法获得COVID-19疫苗接种以及这些航运公司破产后遗弃海员等问题。

被遗弃的海员

刚才提到的这场COVID危机的最后一个特征为海员被遗弃数量的显著增加。这通常是航运业内的惯常做法，令人忧虑不安。在最近的全球大流行造成的危机中，这一情况明显恶化——随着财务压力降低国际航运业的利润率，以及国际旅行继续遭到干扰，这一危机似乎有可能在未来成为永久性或半永久性危机。这给海员本身以及为其提供照顾和支持的福利组织和工会带来了巨大的压力。

当今，航运业具有深刻的国际化特征，船舶各注册国与船舶自身、船主或船上雇佣海员之间没有什么真正的关联。在竞争激烈的环境中，出于各种商业和财务原因，船主可能无法再为其运营提供资金，其船舶可能无法继续运营，可能会停泊在远离其注册港的港口和水域，关键是与这些船上工作者的家园相隔甚远。航运公司的倒闭和破产——令人不安地频频发生——或甚至对涉嫌参与犯罪活动的船舶进行调查和扣押，通常都会导致海员被困船上，薪资被冻结，并遭受长时间的禁闭。

当商船海员在这种情况下被困船上，他们通常会被拒绝登岸，无法返家。由于无人为其提供资金，船舶物流服务可能不再可用，食品、燃料、水电供应中断，电话、无线电和互联网通信受阻。海上工作者很容易发现自己被其雇主遗弃，无法离船登岸返家或寻求进一步的工作机会。他们在此情况下所承受的巨大精神压力体现了对其人权的严重侵犯。船旗国和港口国有责任在这种情况下保护海员的人权，但在大多数情况下其并未履行其义务。

缺乏多元性、平等性和包容性

人们广泛认识到，在与海事部门工作和就业有关的多元性、平等性和包容性方面存在着重大问题。性别歧视、种族歧视、宗教歧视和其他形式的歧视证据，包括针对女性、女同性恋、男同性恋、双性恋和跨性别工作者歧视的证据都呈上升趋势。

可悲的是，这不应令人惊讶。即使是在致力于工作场所性别平等且被视为多元、开放和普遍欢迎性别差异的陆上社会，仍然存在需要政府持续关注的重大缺陷。海事部门具有深刻的国际性，传统的工作环境以男性为主导，雇佣来自所有种族和宗教背景的人。遗憾地是，这种现实的多元化并未造就一个平等的环境。事实上，情况显然恰恰相反。不平等是一个显而易见的事实，有证据表明，海上雇佣惯例导致航运公司雇佣其能找到的最廉价劳动力。在高度竞争且真正国际化的市场中，人工成本是一笔巨大的开销。由于经济困难，廉价劳动力备受青睐。为方便雇佣员工，如今有大多数国际商船按照“开放登记”制登记，而不在传统海洋大国登记。

民间社会组织、海员工会和福利组织以及国际海事组织（专注于全球航运业的联合国专业机构）都认识到这些挑战，并致力于努力打击歧视并缓解其最坏的影响。尽管如此，证据仍表明，与歧视和不平等有关的严重人权侵犯仍然令人对海上环境深为不安。目前，没有协同一致的国际努力来建立一个多元、平等且包容的海上环境。

童工

据估计，有大约20,000名弱势儿童在海上工作。儿童是指18岁以下的任何人。虽然部分儿童即将步入成年，但缺乏尊重、保护不足和未能实现其权利仍然令人担忧。此外，虽然有部分儿童临近成年，但仍有众多在海上工作的儿童要年幼得多。众所周知，部分海上童工被困为奴工，但即使是那些未遭奴役的童工，仍然面临着极其严峻的工作条件，包括相当于劳役的情形。这些海上童工大部分受雇于捕鱼业，且不说别的问题，捕鱼业已被公认为全球最危险的职业之一。在常规捕鱼作业过程中，渔夫频频受伤、致死或致严重残疾。在恶劣天气下，船舶很容易在海上失踪，尤其是因财务困难，船舶未得到充分保养和装备不齐全时。儿童很容易受到虐待的伤害，其影响可以持续一生。这些虐待不仅仅是身体虐待和对生命和肢体的威胁，还包括剥夺改善生活的权利，包括：如受教育的权利，这些权利剥夺体现了严重的人权侵犯。

不规范混合移民和人口贩卖

有一项海上活动确实引起了大量的国际关注和争议。这就是不规范海上混合移民。就《日内瓦海上人权宣言》而言，“不规范混合移民”一词涵盖了一系列不同的活动，从人们出于经济原因为自己和家人寻求更好的生活而移民，到难民逃离其祖国的极度危险境况并通过政治避难寻求保护，以及人口被有犯罪动机的团伙和网络出于劳役（包括性劳役）目的而贩卖。

尽管这些人中的大多数本身并未做任何违法的事，但他们被称为非法移民的情况却屡见不鲜。然而，那些参与协助海上迁徙的人很可能要么以出于劳役目的贩卖弱势群体为犯罪动机，或是以“出售”非法移民实现其目标的手段为犯罪动机。提供不安全的船只，搭载人员穿越具有潜在危险的海洋，对犯罪团伙来说，已然成为一项有利可图的“业务”，而且在无其他替代选项的情况下，这是躲避迫害寻求庇护之人的唯一选择。近年来，这在中地中海和东地中海以及欧洲大陆和英国之间的英吉利海峡已成为一个重大问题。

然而，混合移民穿海越洋不是一个新现象，也不太可能是一个短期问题。移民一直是人类生存的一个特征，而被迫流离失所则是当今世界面临的最严峻的人道主义和发展挑战。随着全球人口数量的增加，移民的绝对规模也将增加。海上不规范混合移民很可能成为世界的永久特征。如何处理该问题极具争议，没有简单的解决之道。最近的经验试图通过封锁移民船只来阻止行动，包括试图迫使船只返回出发地（推回政策）。海上不规范混合移民的增加引发的人权问题包括与犯罪分子利用海上弱势群体及其人身安全从事走私和贩卖活动有关的问题。根据《海洋法》的规定，所有船员都有责任向海上处于危险境地的人员提供帮助，无论其移民身份如何。这包括那些为应对不规范混合移民而采取行动的国家官员。

总结性意见

迄今为止收集到的关于提供、保护和实现海上人权的证据都突出表明，对于数百万拥有合法权利在海上活动之人和那些违背其意愿在海上活动之人而言，海洋环境绝非安全可靠。令人相当担忧的是，国际社会几乎没有做出任何努力来打击犯罪集团，这些犯罪集团对其在海上遇到之人的人权毫无尊重可言。到目前为止，甚至连主要的海上大国都没有试图协调一项全球性的努力，来应对海上人权威胁。

然而，这也并非主要大国的单独责任。正如附件C中的准则所示，所有国家都可以为这一进程做出许多贡献。事实上，这些准则正是为了直接响应该附件中提到的证据积累而特意制定的。随着人权缺陷和侵犯的证据不断积累，该附件将在必要时进行审查和更新。

附件B：适用的海上人权

国际人权法是一项发展中的法律体系，由具有国际或接近普适性的法律文书和其他以区域为重点的法律文书组合而成。《日内瓦海上人权宣言》的起草是为在全球适用，就该宣言而言，一般所指的权利和义务主要源自以下国际文书：

- 《世界人权宣言》（简称为《UDHR》）（1948年12月10日于联合国大会第217号决议通过）
- 《公民权利和政治权利国际公约》（简称为《ICCPR》）（于1966年12月16日通过，于1976年3月23日生效），《联合国条约系列》第999卷
- 《经济、社会及文化权利国际公约》（简称为《ICESCR》）（于1966年12月16日通过，于1976年1月3日生效），《联合国条约系列》第993卷
- 《儿童权利公约》（简称为《CRC》）（于1989年11月20日通过，于1990年9月2日生效），《联合国条约系列》第1577卷
- 《关于难民地位的公约》（简称为《难民公约》）（于1951年7月28日通过，于1954年4月22日生效），《联合国条约系列》第189卷

适用于海上的个人人权示例

下列权利清单源于上述文书清单，这些权利在海上具有重大意义。这份清单并不详尽，出于本附件的目的，所列来源保持在最低限度：

- 生存权（《UDHR》第三条；《ICCPR》第六条）
- 不受折磨的权利（《UDHR》第五条；《ICCPR》第七条；《CRC》第六条）
- 不被遣返的权利（《难民公约》第三十三条）
- 不被奴役的权利（《UDHR》第四条；《ICCPR》第八条）
- 获得有效补救的权利（《UDHR》第八条；《ICCPR》第二条）
- 自由权（《UDHR》第三条；《ICCPR》第九条）
- 不被任意逮捕和拘留的权利（《UDHR》第九条；《ICCPR》第九条）
- 隐私权（《UDHR》第十二条；《ICCPR》第十七条；《CRC》第十六条）
- 言论自由权（《UDHR》第十九条；《ICCPR》第十九条；《CRC》第十三条）
- 宗教自由权（《UDHR》第十八条；《ICCPR》第十八条；《CRC》第十四条）
- 寻求庇护的权利（《UDHR》第十四条）
- 结社自由权（《UDHR》第二十条；《ICCPR》第二十二条；《CRC》第十五条）
- 组建和加入工会的权利（《UDHR》第二十三条；《ICCPR》第二十二条；《ICESCR》第八条）
- 家庭生活权（《UDHR》第十六条；《ICCPR》第二十三条；《ICESCR》第十条）

- 儿童的权利（《ICCPR》第二十四条；《CRC》）
- 公平报酬和同工同酬的权利（《UDHR》第二十三条；《ICESCR》第七条）
- 享有安全和健康工作条件的权利（《UDHR》第二十三条；《ICESCR》第七条；《CRC》第三十二条）
- 享有休息、休闲和带薪休假的权利（《UDHR》第二十四条；《ICESCR》第七条；《CRC》第三十一条）
- 享有社会保障的权利（《UDHR》第二十二条；《ICESCR》第九条；《CRC》第二十六条）
- 受教育权（《UDHR》第二十六条；《ICESCR》第十三条；《CRC》第二十八条）
- 财产权（《UDHR》第十七条）

区域性人权公约

虽然上述人权清单源于已经列出的国际人权文书，但以下区域性法律也将在其预期适用区域和其各缔约国具有现实意义。这些区域性人权公约的意义可能超出其“区域”，作为船旗国，这些区域性公约的缔约方将对登记在其名下的船舶承担船上人权义务，无论这些船舶位于世界何处。这些区域性文书为：

- 《欧洲保护人权和基本自由公约》（简称为《ECHR》）
- 《美洲人权公约》（《圣何塞条约》）
- 《美洲经济、社会和文化权利领域人权公约附加议定书》（《圣萨尔瓦多议定书》）
- 《非洲人权和人民权利宪章》（《班珠尔宪章》）
- 《阿拉伯人权宪章》（简称为《ACHR》）
- 《东南亚国家联盟人权宣言》（简称为《东盟宣言》）

附件C：促进遵守海上人权的准则

1. 引言

目标

这些准则主要是为各国制定的，用作确保遵守海上人权的一种手段。这些准则提供了行为指南，这些指南或为必要指南（根据现有的国际法规则），或为作为良好实践提出的指南。这些准则旨在促进遵守海上人权的文化。

法律地位

这些准则本身不具有法律约束力，但其确实反映了现行国际法。

受众

这些准则的主要受众为各国，包括港口国、沿海国和船旗国。这些准则也针对其他实体，包括但不限于国际组织、公司实体、非政府和民间社会实体，以及参与确保遵守海上人权的个人。

结构

这些准则分为若干部分，为各国和其他实体在以下海域内采取行动提供指导：

- 内水；
- 领海；
- 专属经济区（简称为“EEZ”）；以及
- 公海。

尽管本附件没有具体说明，但各国可享有并承担在其他海域内产生的权利和义务，包括但不限于：

- 毗连区；
- 群岛水域；
- 国际海峡内的领海（过境通行权适用）；
- 大陆架；以及
- 国家管辖范围以外的海床（简称为“区域”）。
- 此外，各国必须特别关注无国籍船舶，港口国和沿海国必须考虑其对这些船舶上的人员可能承担的义务，特别是有关任何人权的义务。

文体

这些准则尽可能故意避免使用技术性法律语言。这些准则的起草旨在让任何人易于阅读并理解。

准则的时效性

这些准则反映了截至2022年1月有关海上人权的法律和良好实践评估。

2. 核心法律义务

为了促进和保障海上人权，并在适用情况下履行其法律义务，所有国家应确保：

- 已经颁布必要的或其他适当的国内立法；
- 国内法院有必要的权限来确认和处理其管辖范围内船上个人人权受到侵犯的情况，而且当地立法足以授权地方法院惩罚对任何侵犯人权行为负有责任的任何个人或实体。
- 不断进行行政监督和执法行动。

行使管辖权的任何国家均应确保能够并将对侵犯海上人权的行為实施适当的制裁，以提供有效的威慑，并剥夺那些侵犯海上人权者从其非法活动中获得的任何利益。

各国必须在任何时候都尊重、保护和实现人权，特别是在日常监督和执法行动以及随后的司法程序中。各国要保障船上人权，即使监督或执法的目的与保护人权没有具体关系。

行使管辖权的国家必须通知其他相关国家其已采取执法行动（例如沿海国告知船旗国），并在该行动可导致司法程序的情况下再次告知。

3. 船旗国准则

通常情况下，船舶登记在船舶悬挂国旗国（船旗国）管理部门保存的船舶登记簿上。这使得这艘船舶具有国家特征，且船旗国可以行使管辖权。此外，船舶上的人员将获得船旗国法律规定的权利。

无论任何时候，船旗国的管辖权均延伸至所有悬挂其国旗的船舶，不受上述船舶地点或从事何种活动的限制，即使这些船舶也可能受其他国家的管辖。

船旗国有义务对悬挂其国旗的船舶行使管辖权，包括确保遵守人权。

在有必要履行这些义务的情况下，船旗国应寻求与其他国家合作，例如：要求沿海国或港口国扣留违反船旗国法律或法规的船舶。

在内水和港口界限内

在不影响船旗国对所有悬挂其国旗的船舶行使管辖权义务的情况下，当其船舶位于其他国家的内水时，船旗国应遵守其他国家的主权和相关国内法律。然而，船旗国不应放弃其对该船舶上任何人权侵犯行为作出适当反应的责任。

船旗国的良好实践是设法确保所有悬挂其国旗船舶的船长与沿海国或港口国当局合作，以确保其船舶驶入其他国家内水和港口界限内时在其船舶上遵守人权。

从另一方面来讲，船长最适合向船旗国报告任何侵犯行为，在船主没有成功干预的情况下，船长应尽可能根据船旗国法律行使管辖权，并采取上述措施，寻求落实船上人员的权利，并在可能的情况下，确保对肇事者进行处罚。

在领海内

在船上侵犯人权的行为可能会使通过领海的行为属于“非无害通过”，并成为沿海国干预的理由。船旗国应与沿海国通力合作，确保船舶通过领海时，船上人权得到遵守。

在专属经济区内

船旗国有义务接受悬挂其国旗并从事属于沿海国国家主权或管辖范围内活动的船舶必须遵守与专属经济区内沿海国规定的人权有关的执照许可条件。这包括接受沿海国检查以监控人权合规性。船旗国应与沿海国通力合作，确保船舶位于专属经济区内时，船上人权得到遵守。

在公海上

船旗国有义务确保在公海上悬挂其国旗的所有船舶均遵守人权法。为此，船旗国可能有必要寻求其他国家的合作。

4. 港口国准则

泊港船舶自动服从于港口所在国的管辖。当地国内法和适用国际法规定的港口国人权义务在其港口范围内完全适用。港口国的管辖权及其人权义务与港口范围内泊港的任何外籍船舶船旗国的管辖权和义务部分重合。

港口国的好实践是在船舶泊港时，监督船旗国是否在船上遵守人权，并采取必要措施确保权利可能被侵犯的个人得到有效补救。

如果港口国察觉泊港船舶或出现在其水域的船舶发生了侵犯人权行为，或正在发生侵犯人权行为，则其必须行使管辖权并采取措施调查并防止任何此类违规行为继续或再次发生。这些措施可能包括扣留船舶，直至其船主和经营者迅速采取必要措施，确保权利受到侵犯的个人得到有效补救。还应包括制裁的实施，包括根据相关国内刑法的规定，对那些被认定犯有严重侵犯人权行为者进行拘留。鼓励船旗国和海员国籍国支持港口国实施的适当补救和制裁。

5. 沿海国准则

在内水内

内水和出现在内水的任何船舶都属于沿海国的管辖范围。沿海国的管辖权将与在其内水出现的任何外籍船舶船旗国的管辖权并存。

沿海国的人权义务在其内水和陆上一样完全适用。当这些船舶出现在内水时，沿海国对船旗国在船上遵守人权的情况进行监督是一种良好实践。如果沿海国察觉到出现在内水的船舶上已经发生或正在发生侵犯人权行为，该沿海国应该采取行动，保护其利益并遵守其人权义务，包括采取必要的步骤，确保人权遭到侵犯的个人获得有效补救。

在领海内

所有国家都有权无害通过领海。沿海国对通过其领海的外籍船舶拥有管辖权，尤其是如果这些船舶从事有损该沿海国和平、良好秩序和/或安全的活动。出现在领海的船舶上发生侵犯人权的行为可能会损害该沿海国的良好秩序，并可能导致非无害通过。

鼓励各国将已知或合理怀疑的侵犯人权行为视为违反无害通过，并对此船舶行使管辖权（通过拦截、登船、检查和/或扣留），以保障人权，并寻求制裁侵犯行为责任人。

沿海国应确保其保护人权的国内立法将这些保护延伸至其领海，为违反这些权利的行为提供有效的执法行动，并赋予其国内法院必要的权力，以处理在其领海内船舶上发生的侵犯人权的行为。

如果一艘进行非商业性服务演习的军舰或其他政府拥有、经营或征用的船舶无害通过沿海国领海时，被怀疑因在船上侵犯人权而违反“无害通过”，则该沿海国有权要求该船舶立即离开其领海。

在专属经济区内

在专属经济区内，沿海国拥有专属管辖权，且必须遵守其与人工岛、设施和建筑物有关的人权义务，以及与人工岛、设施和建筑物有关的500米安全区内的义务。

沿海国应将其立法、行政控制程序和其法院的权限扩大到在专属经济区内以及在人工岛、设施和建筑物上从事经济资源勘探或开采的任何船舶和从事海洋科学研究的任何船舶上发生的侵犯人权行为。

沿海国有权为与专属经济区经济开发有关的所有活动颁发许可证，包括捕鱼、矿产资源勘探开发和海洋科学研究活动。一种全新的做法为，发放此类许可证的前提是，对于用于开展许可活动的所有类型的船舶，被许可人都必须遵守人权。该沿海国应在其专属经济区内对任何根据许可证制度运营的船舶进行例行检查，包括确保遵守人权。

虽然船旗国保留对在专属经济区内从事经济活动的船舶的管辖权，但这些船舶也受沿海国管辖，该沿海国对船上人员负有人权义务。

6. 其他国准则

尽管在不同情况下，可能会有一些国家没有充当港口国、沿海国或船旗国的角色，但其仍有权进行干预，以保障人权。

任何有国民在海上的国家都对其国民负有人权义务，无论他们身处何地，身处何种境况。

任何在海上部署船舶进行执法行动（包括任何拦截或登船行动）的国家，都对任何所涉人员负有人权义务。

7. 无国籍船和人权

并非所有船舶都能始终拥有国籍。在此情况下，确定哪些国家对船上人员负有人权义务可能并非易事，特别是如果其中一些人本身显然没有国籍，或者不愿意或不能申报其国籍。这可能会对船上人员人权得到保障的前景产生深远影响。

任何处理无国籍船舶的国家，特别是在执法行动中，都有义务遵守与船上任何人员有关的人权义务。

如果一艘船舶从一官方登记机关注销，而没有同时转移至另一官方登记机关，则该船舶可能会被视为无国籍。虽然船旗国有权将任何船舶从其登记机关注销，但这样做有可能破坏对船上人员人权的保护。出于这一原因，作为一种良好实践，船旗国当局不会从其登记机关中注销任何船舶（无论注销理由如何），直至该船舶在另一船旗国登记机关登记或以其他方式进入港口国的管辖范围，从而保障船上人员的权利。

《日内瓦海上人权宣言》



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

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

© 2022年1月 “海上人权” 组织 版权所有。