

Genèveförklaringen om Mänskliga Rättigheter till Sjöss



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

© Januari 2022 Human Rights at Sea
Alla rättigheter förbehållna.

Förord

“Mänskliga rättigheter är universella; de gäller till sjöss lika mycket som på land.”

Det utvecklande fokus på nödvändiga förbättringar att tillämpa det grundläggande skyddet för mänskliga rättigheter för alla människor som bor, jobba och reser igenom vattendrag globalt har resulterat i ett behov av en kortfattad omorientering av befintliga balkar av internationell lag i ett iterativt dokument som definierar de grundläggande principerna som fastslår konceptet av mänskliga rättigheter till sjöss.

Den utvecklande globala berättelsen om att förbättra metoderna för att rapportera, utreda och effektivt åtgärda övergrepp till sjöss tyder på att för att lyckas krävs ett gemensamt språk och en grundläggande juridisk förståelse av alla parter. Syftet med denna avsiktsförklaring är därför att ge ökad klarhet och ett centralt referensmaterial vars innehåll man kan förlita sig på.

Detta pågående utvecklingsarbete sker mot en bakgrundsmiljö där förhållandena till sjöss skiljer sig djupt mot de på land, vilket inte är välförstått. Detta förvärras av en allmän uppfattning om "havsblindhet", som återspeglar den ofta citerade missuppfattningen att det som händer till havs är utom synhåll och därför utom åtanke. Detta främjar i sin tur straffrihet som utnyttjas av förövare inom svaga verkställighetssystem byggda på bristande transparens och ansvarsskyldighet.

Denna publikation kommer att granskas år efter år av Human Rights at Sea. De fyra grundläggande principerna kommer att förbli stabila och oföränderliga, medan bilagorna kan vid behov bli föremål för särskild översyn av externa intressenter.

Publikationen bör annars användas som vägledning av hamn-, kust- och flaggstatsmyndigheter och alla andra intressenter som är intresserade av att konsolidera och utvidga rättighetsskydd för att stödja den gemensamma visionen att få slut på kränkningar av mänskliga rättigheter till sjöss.

Human Rights at Sea vill särskilt tacka professor Steven Haines, professor i internationell folkrätt vid University of Greenwich, professor Anna Petrig, professor i internationell folkrätt vid University of Basel, Schweiz, professor Irini Papanicolopulu, docent i internationell rätt vid University of Milano-Bicocca, Italien, dr Sofia Galani, biträdande professor i internationell folkrätt vid Panteion University, Aten, Grekland, dr Elizabeth Mavropoulou, forskningschef, Human Rights at Sea och gästföreläsare vid University of Westminster, samt Anastasia Papapetrou (LL.M.) för hennes administrativa stöd. En oberoende juridisk granskning genomfördes av partners och medarbetare från de internationella advokatbyråerna Holman Fenwick Wilan LLP, DLA Piper LLP, Norton Rose Fulbright LLP och Reed Smith LLP, samordnat av Voirrey Blount. Den ursprungliga idén kom från organisationens grundare och VD, David Hammond Esq.

Genèveförklaringen om Mänskliga Rättigheter till Sjöss

Bakgrund

Haven och oceanerna täcker över 70% av jordens yta. Både lagliga och olagliga verksamheter på sjön ökar år efter år. Detta leder till en ökning av antalet människor till sjöss, som för närvarande uppskattas till över 30 miljoner män, kvinnor och barn.

Den stora majoriteten av dess människor är fiskare, totalt cirka 40 miljoner, varav över 25 miljoner uppskattas vara fysiskt till sjöss vid en given tidpunkt. Av dessa uppskattas 20,000 vara barn som arbetar till sjöss och inom kustfiske. Andra arbetar inom sjöfarten, inom olje- och gasindustrin till havs och inom turistindustrin. Det finns många andra kategorier, däribland passagerare, semesterfirare, forskare och statstjänstemän på marinens och kustbevakningens fartyg. Dessutom finns det all fler människor som använder haven och oceanerna för att migrera. Slutligen finns det människor som är inblandade i olaglig verksamhet.

Det finns betydande och växande bevis för omfattande, avsiktliga och ofta systematiska kränkningar av mänskliga rättigheter till sjöss. Exempel på detta är fiskare, inklusive små barn, som hålls i slaveri på fiskeplatser tusentals kilometer från sina familjer och hemländer; sjömän som överges utan lön eller ersättning; offer för sexuella övergrepp ombord på passagerar- och kryssningsfartyg som ofta lämnas utan rättsligt skydd eller effektiva rättsmedel; migranter och flyktingar, inklusive barn, som smugglas eller säljs av kriminella under livshotande förhållanden; och personer som misstänks för brott som utsätts för överdrivet våld och frihetsberövande utan rättslig tillsyn.

Människor försvinner, dör, blir attackerade och övergripna till sjöss. Om sådana människorättskränkningar skulle inträffa på land skulle de bli offentliggjorda och åtgärdade. Men det sker till sjöss, utom synhåll, och de som skulle kunna agera för att stoppa det är inte alltid medvetna om problemet.

Människorättsbrott till sjöss rapportera, verkställs eller åtgärdas ofta inte på grund av de utmanande omständigheterna i sjöfartsmiljön. Övergrepp sker ofta långt från statliga myndigheter. Havet är ett stort område att övervaka och verkställandet är alltför ofta ineffektivt på grund av bristande resurser eller ovillighet att vidta åtgärder.

Även om haven och oceanerna är en utmanande miljö och har unika egenskaper som kräver unika lösningar, innebär detta absolut inte att mänskliga rättigheter kan äventyras på något sätt. Haven är öppna för alla legitima syften; och kränkningar av mänskliga rättigheter till sjöss är inte ett legitimt syfte under några omständigheter.

Människor till sjöss är fullt berättigade till mänskliga rättigheter. Det faktum att de befinner sig till sjöss utanför länders rättsliga behörigheter påverkar inte deras mänskliga rättigheter.

Det är dags att agera. En rättsordning som garanterar säkra och trygga hav och oceaner kräver att alla människor till sjöss åtnjuter mänskliga rättigheter, att kränkningar åtgärdas effektivt och att offren får ett effektivt rättsmedel. Det allmänna regelverket på haven, inklusive skyddet av mänskliga rättigheter för alla människor är det internationella samfundets kollektiva ansvar.

Det är i första hand stater som har ansvar för att upprätthålla mänskliga rättigheter till sjöss, särskilt flaggstater, kuststater och hamnstater.

Andra aktörer, exempelvis internationella organisationer, icke-statliga organisationer, statliga organ, privata företag, sjökaptener, säkerhetspersonal ombord på fartyg och konsumenter, måste också erkänna och agera utifrån sin egen roll i att skydda mänskliga rättigheter till sjöss.

Mål

Målet med *Genèveförklaringen om Mänskliga Rättigheter till Sjöss* är att påminna om befintliga rättsliga skyldigheter, uppmärksamma kränkningar av mänskliga rättigheter till sjöss, skapa ett samordnat internationellt svar på dessa kränkningar och garantera effektiva rättsmedel för dem som utsätts för kränkningar. Sammantaget syftar avsiktsförklaringen till att främja en kultur av överensstämmelse med mänskliga rättigheter till sjöss.

Grundläggande Principer

Skyddet av mänskliga rättigheter till sjöss bygger på de följande fyra grundläggande principer:

1. **Mänskliga rättigheter är universella och gäller till sjöss lika mycket som på land.**
2. **Alla människor till sjöss, utan åtskillnad, har rätt till sina mänskliga rättigheter.**
3. **Det finns inga särskilda maritime skäl för att neka mänskliga rättigheter till sjöss.**
4. **Alla mänskliga rättigheter som fastställs i både fördrag och folkrättslig sedvana måste respekteras till sjöss.**

BILAGOR

A. Bevis på människorättskränkningar till sjöss

B. Tillämpbara mänskliga rättigheter till sjöss

C. Riktlinjer för att främja överensstämmelse av mänskliga rättigheter till sjöss

BILAGA A: BEVIS PÅ MÄNNISKORÄTTSKRÄNKNINGAR TILL SJÖSS

Hav och oceaner har en uppskattad regelbunden befolkning på cirka 30 miljoner människor. Detta motsvarar befolkningen i ett medelstort land. Befolkningen i haven och oceanerna täcker naturligtvis ett enormt integrerat område som, med över 70 procent av jordens yta, är mycket mer omfattande än någon enskild stats territorium.

Detta leder till att människor är relativt tunt utspridda och att utrymmet för social interaktion är starkt begränsad. I själva verket är detta för det mesta begränsat till fartygets utrymmen. Detta innebär att det är få som kan vittna om de människorättskränkningar som sker till sjöss. Av denna anledning är det osannolikt att många övergrepp registreras av medierna och civilrättsorganisationer på samma sätt som oriktig och olaglig verksamhet övervakas och rapporteras på land. Ett ytterligare och olyckligt inslag i de övergrepp som sker till sjöss är att en stor del av dem sker utanför statligt jurisdiktionsområde – på öppet hav som är relativt okontrollerat och i stort sett oöversett.

Dessa faktorer leder till en sjöfartsmiljö där utsatta människor kan utsättas för övergrepp av andra, där förövarna sällan straffas och agerar med liten eller ingen risk för misstroende eller påföljd. Även om fall av övergrepp rapporteras dagligen är det mycket viktigt att förstå att långt ifrån alla fall registreras av den enkla anledningen att de sker med personer som fysiskt befinner sig långt från det vanliga samhället och i stort sett är utom synhåll.

Trots allt detta har civilrättsorganisationer under det senaste decenniet samlat in omfattande bevis på övergrepp. En omfattande rapportering om människorättskränkningar till sjöss har gjorts av den brittiska icke-statliga organisationen Human Rights at Sea. En analys av denna omfattande och ökande mängd bevis avslöjar ett djupt oroande antal frågor som ger upphov till allt större bekymmer ur ett internationellt människorättsperspektiv.

Det är avgörande att haven och oceanerna övervakas kontinuerligt för att upptäcka fall av människorättskränkningar, med alla de rättigheter som anges i bilaga B till denna avsiktsförklaring i fara. Nedanstående lista visar exempel på de situationer och aktiviteter som har identifierats som allvarliga risker i havsmiljön. Listan av kränkningar och risker för mänskliga rättigheter är visserligen inte fullständig, men utgör tydliga och ovedersägliga exempel som är mer än tillräckliga för att vecka oro och för att motivera utarbetandet av Genèveförklaringen om Mänskliga Rättigheter till Sjöss:

- Våldsbrott och hot mot liv och säkerhet
- Sexuellt motiverad brottslighet
- Slaveri och tvångsarbete inom fiskerinäringen
- Brott mot maritima arbetsrättigheter
- Hot mot sjömäns och sjöarbetares välfärd
- Övergivna sjömän
- Misslyckanden i jämställdhets- och integrationsfrågor
- Barns rättigheter
- Oregelbunden blandad migration och människohandel

Var och en av dess förtjänar att framställas.

Våldsbrott och hot mot liv och säkerhet

Historiskt sett har det mest fruktade och allvarigaste hotet mot fartygens och människors säkerhet till sjöss varit pirater, vars betydelse ledde till det första "internationella brottet" med ett regelverk som utvecklats särskilt för att hantera det. Det måste understrykas att sjöröveri, ett gissel som funnits sedan urminnes tid, aldrig har utrotats. De senaste årens betydande profilering av den somaliska piratverksamheten har ökat den allmänna kännedomen om denna urgamla brottsliga verksamhet till sjöss. Som framgår av International Chamber of Commerces databas International Maritime Bureau (IMB) är att sjöröveri inte bara är ett regionalt problem som är begränsat till Indiska oceanen, utan ett potentiellt globalt problem, med anledning av att det under de senaste åren har blivit ett ihållande problem i delar av Syd- och Östasien och för närvarande även utanför Afrikas västkust.

Begreppet sjöröveri eller "piracy" är ganska snävt definierat inom sjörätten och det täcker inte på ett tillfredsställande sätt det breda spektrum av säkerhetshot mot sjöfarten och de lagliga användarna av haven och oceanerna. Attack mot sjöfart, väpnade rån och beslag av mindre fartyg kan motiveras och begås av politiska grupper eller av personer som söker privat ekonomisk vinning. Politiskt motiverad sjöfartsterrorism är ett allvarligt potentiellt hot – motivet hos den grupp som utför en attack till sjöss skänker ingen vägledning till den grad som oskyldiga offer drabbas. Oavsett om det är "sjöröveri" enligt den rättsliga definitionen eller någon annan form av våldsam kriminell verksamhet mot fartyg så kan de ombord hållas gisslan mot lösensumma och utsättas för fysiska och sexuella övergrepp.

Sexuellt motiverad brottslighet

Bevis på sexuella övergrepp till sjöss kan hittas överallt och närhelst personer som utsätts sexuellt finns. Det finns t.ex. en särskild risk för sexualbrott i samband med människohandel, inklusive de personer som handlas mot sin vilja eller under falska anspråk i syfte att tvingas till prostitution.

Det finns också bevis för att sexualbrott begås ombord på passagerarfartyg. Kryssningsfartyg trafikerar haven och oceaner med ett stort antal passagerare ombord. De är stora flytande samhällen, där många består av flera tusen personer, både passagerare och anställda. När dessa stora samhällen befinner sig till sjöss övervakas de inte officiellt av de flaggstater som har rätt att utöva exklusiv juridisk behörighet ombord. Detta leder till att brott som begås ombord inte utreds ordentligt och att de som är ansvariga för brottsliga handlingar inte åtalas. Det rör sig bland annat om sexuellt motiverade brott. Rederierna har ett tydligt intresse av att undvika publicitet om brottslig verksamhet ombord på sina fartyg, och det är svårt att göra en korrekt bedömning av typerna av brott och deras omfattning. Trots detta har det framkommit bevis för att det i princip finns ett juridiskt vakuum som till synes gör det möjligt för förövarna av våldsamma och sexuellt motiverade brott att undkomma lagen. Det innebär också att offren för sådana brott inte har något effektivt rättsmedel för det våld de har utsatts för.

Slaveri och tvångsarbete inom fiskerinäringen

Det finns omfattande bevis för att slavarbete används inom den globala fiskeindustrin, där besättningsmedlemmar rekryteras under falska anspråk och sedan tvingas stanna ombord på fartygen under långa perioder, utan lön och under kränkande förhållanden. Den fullskaliga omfattningen av detta problem har först nu börjat träda fram och är på grund av denna dolda natur svår att exakt kvantifiera.

Slaveri verkar särskilt troligt ombord på fiskefartyg som bedriver olagligt, orapporterat eller oreglerat fiske (IUU). Fartyg som ägnar sig åt IUU-fiske kan stanna kvar på avlägsna fiskeplatser i månader – till och med år – utan att återvända till hamnen, och besättningarna är fast ombord utan möjlighet att återvända till land eller till sina hem och familjer.

Omkring 20 procent av den globala fiskefångsten kommer från IUU fiske. Det är inte ett marginellt problem, utan så många som 5 eller 6 miljoner fiskare är inblandade i IUU fiske globalt. Det är naturligtvis viktigt att betona att inte alla fartyg som fiskar på detta sätt använder sig av slavarbete, men denna oreglerade sektor i industrin är till sin natur sådan att även de vars anställning inte är påtvingad och avlönad är utsatta för förnedrande och omänskliga förhållanden och otillräcklig lön när de är till sjöss.

Särskilt oroande är att många fiskare som håll under slavförhållanden så småningom försvinner till havs och helt enkelt försvinner. En skadad eller sjuk fiskare som sitter fast i slavförhållanden, som inte längre är användbar och som enligt de som driver verksamheten betraktas som en belastning, blir lätt bortskaffad, och deras försvinnande fungerar som en varning för andra ombord om deras troliga öde om de inte gör vad som krävs av dem.

Det kanske mest oroande med slaveriet till sjöss idag är att flaggstaterna blundar för det och att det inte finns någon samlad internationell ansträngning för att utrota detta. Ingen betydande sjöfartsmakt eller församling av länder tar idag ansvar för att bekämpa slaveri till sjöss. Medan fartyg som var inblandade i slavhandel förr i tiden tvingades bort från haven, tillåt moderna slavskepp att segla på haven utan rädsla för förbud.

Brott mot maritima arbetsrättigheter

Det finns två viktiga internationella konventioner som behandlar arbetsrättigheter och standarder till sjöss. Den första är 2006 års konvention om arbete till sjöss (Maritime Labour Convention, MLC). Sp, fastställer anställningsvillkor för sjömän som arbetar inom sjöfartsindustrin. Den andra är ILO:s konvention om arbete inom fisket från 2007, som försöker att ge samma skydd för de som arbetar som fiskare. Ingen av dessa är konventioner för mänskliga rättigheter och även om de omfattar rättigheter som också återspeglas i internationell människorättslagstiftning, omfattar de inte alla de mänskliga rättigheter som sjömän har rätt till. Med detta sagt finns det helt klart en motivering att om dessa två konventioner skulle implementeras och följas fullt ut så skulle behandlingen av de som jobbar till sjöss förbättras. MLC har ratificerats i stor utsträckning och tillämpas framför allt genom inspektioner av handelsfartyg när de är i hamn i länder som är beredda utöva sina behörigheter som hamnstat. ILO:s konvention om arbete inom fisket trädde i kraft först 2017 och har hittills inte ratificerats i stor utsträckning eller tillämpats effektivt.

Det finns omfattande bevis för att de mänskliga rättigheter för de som arbetar till sjöss ombord på handelsfartyg eller fiskefartyg inte respekteras, skyddas, eller fullt ut uppfylls, trots MLC och ILO:s konvention om arbete inom fisket. Det finns tydliga bevis på dåliga arbetsförhållanden, otillräcklig lön och överträdelse av grundläggande hälso- och säkerhetsbestämmelser. Även om MLC innehåller bestämmelser om tillämpning och verkställighet genom att hamnstater utövar sin behörighet finns det relativt få exempel på att de villkor som krävs övervakas och verkställs på ett effektivt sätt. Även om organisationer och fackföreningar för sjömän uppmuntrar till att internationella normer följs finns det betydande bevis för att inte alla flagg- och hamnstater uppfyller sina skyldigheter att övervaka och se

till att normerna för mänskliga rättigheter följs eller att inte alla vidtar lämpliga och effektiva åtgärder mot dem som missbrukar eller inte uppfyller dessa normer.

Sjömäns och sjöarbeters välfärd

Sjömäns och sjöarbeters välfärd är ständigt i fara, trots åtgärder från en rad välmotiverade välfärdsorganisationer. Det blev uppenbart för världen att välfärdstjänsterna globalt sett var otillräckliga under de svåra omständigheterna under COVID-pandemin. De betydande konsekvenserna av detta ledde till en stor kris inom den globala sjöfartsindustrin, med otillräckliga medicinska insatser, bristfällig eller ingen tillgång till nödvändig personlig skyddsutrustning, hamnmyndigheternas vägran att underlätta besättningsbyten, brist på välfärdsbesök på fartyg i hamn och till och med en brist på grundläggande och nödvändig logistik och kommunikation. Sjömän var fast ombord på fartyg i månader i sträck utan välfärdsstöd, utan möjlighet att återvända hem till sina familjer och utan känslomässigt stöd, vilket ledde till en allvarlig kris för mental hälsa.

En Human Rights at Sea rapport som publicerades på Världsdagen för mänskliga rättigheter den 10 december 2021, under det andra året av COVID-krisen, förtecknar de tydliga brott mot sjömäns rättigheter under pandemin. I rapporten behandlades och diskuterades problem i samband med besättningsbyten, förnekandet av sjömäns status som "nyckelarbetare", mentala hälsoproblem för sjömän och deras familjer, förlängning av avtalade anställningsperioder och ofta underbetalda eller uteblivna löner, konsekvenserna för sjömäns familjer, nekande till medicinsk vård på land för dem som drabbades av sjukdom ombord på fartygen, bristande tillgång till COVID-19 vaccinationer och övergivandet av sjömän till följd av rederiers konkurser.

Övergivna sjömän

Det ytterligare inslaget i COVID-krisen var den markanta ökningen av antalet övergivna sjömän. Detta är vanligtvis en oroväckande praxis inom sjöfartsindustrin. Det har varit märkbart värre nyligen under pandemikrisen – en kris som sannolikt kommer att bli ett permanent eller halvpermanent inslag i framtiden, eftersom det ekonomiska trycket minskar marginalerna inom den internationella sjöfarten och eftersom internationellt resande fortsätter att störas. Detta har inneburit en enorm påfrestning både för sjömän själva och för de välfärdsorganisationer och fackföreningar som finns för att ta hand om dem och dem stöd. Idag är sjöfartsindustrin i hög grad internationell, med fartyg registrerade i olika länder som inte har någon verklig koppling till vare sig fartygen själva, deras ägare eller de besättningar som är anställda ombord. Av olika kommersiella och ekonomiska skäl och i en mycket konkurrensutsatt miljö kan det hända att fartygsägarna inte längre kan finansiera sin verksamhet, att deras fartyg inte kan fortsätta vara i drift, att de läggs upp i hamnar och platser långt ifrån sina registrerade hamnar och, vilket är av avgörande betydelse, långt ifrån hemmen för dem som arbetar ombord. Rederiers kollaps och konkurs – vilket är en oroväckande vanlig händelse – eller till och med utredning och beslagtagning av fartyg som misstänks vara inblandade i brottslig verksamhet, leder vanligtvis till att besättningarna blir fast ombord, att deras löner blir frysta och att de tvingas till långa perioder av fångenskap.

När besättningar på handelsfartyg är instängda ombord under sådana omständigheter är det vanligt att de nekade tillträde till att komma iland och att de inte har någon möjlighet att återvända hem. Eftersom det inte finns någon som finansierar dem kan det hända att fartygs vanliga logistiktjänster inte längre är tillgängliga, att livsmedels-, bränsle-, vatten- och elförsörjning samt telefon-, radio- och internetanslutningar avbryts. De som arbetar till sjöss kan lätt bli övergivna av sina arbetsgivare och hindras från att gå i land och återvända hem eller söka nytt arbete. Den djupa psykiska påfrestning som de utsätts för under sådana omständigheter utgör en allvarlig kränkning av deras mänskliga

rättigheter. Flaggstater och hamnstater har ansvar för att skydda sjömäns mänskliga rättigheter i sådana situationer, men i alltför många fall misslyckas de med att uppfylla sina skyldigheter.

Misslyckanden i jämställdhets- och integrationsfrågor

Det är vida erkänt att det finns betydande problem med mångfald, jämlikhet och integration inom anställning och arbete i sjöfartssektorn. Bevisen ökar på sexuell, rasistisk, religiös och annan diskriminering, däribland mot kvinnor, homosexuella och transpersoner.

Tyvärr borde detta inte vara förvånande. Även i samhällen på land strävas det efter jämställdhet mellan könen på arbetsplatser och i samhällen som ses som mångfaldiga, öppna och allmänt välkomnande när det gäller könsskillnader finns det fortfarande brister som kräver ständig uppmärksamhet från regeringarnas sida. Sjöfartssektorn är i högsta grad internationell och traditionellt mansdominerad, som anställer människor från alla raser och religiösa bakgrunder. Tyvärr leder denna faktiska mångfald inte till en jämställd miljö. Det är snarare tvärtom. Ojämlighet är ett klart och tydligt faktum, vilket återspeglas i anställningsmetoder där rederierna anställer den billigaste arbetskraft de kan hitta. I en starkt konkurrensutsatt och internationell marknad är arbetskraftskostnader en betydande kostnad. Billig arbetskraft föredras av hårda ekonomiska skäl. För att underlätta anställningen av arbetskraft är majoriteten av den internationella handelsflottan idag registrerad i "öppna register" och inte hos de traditionella sjömakterna.

Civilrättsorganisationer, fackföreningar och välfärdsorganisation, samt International Maritime Organisation, IMO (FN:s specialiserade organ för den globala sjöfartssektorn) är medvetna om utmaningarna och arbetar all för att bekämpa diskriminering och dämpa de värsta effekterna därav. Trots detta demonstrerar bevisen att betydande människorättskränkningar på grund av diskriminering och ojämlikhet fortfarande är ett djupt störande inslag i sjöfartsmiljön. Det finns för närvarande inga samordnade internationella insatser för att skapa en mångfaldig, jämlik och inkluderande miljö till sjöss.

Barnarbete

Det finns uppskattningsvis 20,000 utsatta barn som arbetar till sjöss. Ett barn definieras som en person under 18 år. Även om vissa barn är på väg att bli vuxna är det otillräckliga skyddet och misslyckandet med att uppfylla deras rättigheter fortfarande oroväckande. Även om det finns vissa barn som är på gränsen till vuxen ålder finns det dessutom många som arbetar till sjöss som är mycket yngre. Vissa av dessa är fast i slaveri, men även de som inte är det är fortfarande utsatta för extremt svåra arbetsförhållanden, inklusive situationer som kan liknas vid tvångsarbete. Majoriteten av de barn som arbetar till sjöss är anställda inom fiskeindustrin, som generellt anses vara ett av de farligaste yrken i världen. Fiskare skadas ofta, för eller drabbas av allvarliga handikapp i samban med rutinmässig fiskeverksamhet. Vid dåligt väder kan fartyg lätt förlisa till havs, särskilt när ekonomiska problem gör att de inte underhålls och utrustas full ut. Barn blir lätt traumatiserade av misshandel, och effekterna av detta kan vara livslånga. Det är inte bara fysisk misshandel och risker för liv och lem, utan även berövandet av livsfrämjande rättigheter, inklusive t.ex. rätten till utbildning, som utgör allvarliga människorättskränkningar.

Oregelbunden blandad migration och människohandel

Det finns en sjöfartsverksamhet som drar mycket internationell publicitet och kontroverser. Detta är den oregelbunden blandade migrationen till sjöss. I avsiktsförklaringen omfattar begreppet oregelbunden blandad migration eller 'irregular mixed migration' en mängd olika verksamheter, från migration av ekonomiska skäl där människor söker ett bättre liv för sig själva och sina familjer, flyktingar som flyr från djupt hotfulla situationer i sina egna länder och som söker skydd genom asyl, samt människor som utsätts för människohandel av kriminella gäng och nätverk för tvångsarbete, inklusive sexarbete.

Även om majoriteten av dessa människor inte själva gör någonting olagligt är det vanligt att de kallar för illegala migranter. De som är inblandade i att underlätta deras förflyttning till sjöss kan dock mycket väl ha kriminella motiv, antingen genom att smugla utsatta människor för tvångsarbete eller genom att "sälja" de medel som krävs för att lagligt migrera. Tillhandahållandet av osäkra båtar för att transportera människor över potentiellt farliga havsområden har blivit en lönsam "affärsverksamhet" för kriminella gäng och, utan alternativ, det enda sättet för människor som söker skydd från förföljelse och fientlighet. Under de senaste åren har detta varit en viktig fråga i centrala och östra Medelhavet och i Engelska kanalen/La Manche mellan den europeiska kontinenten och Storbritannien.

Blandade migrationsströmmar över hav och oceaner är dock inget nytt fenomen, och det är inte heller troligt att det kommer att vara ett kortsiktigt problem. Migration har alltid varit en del av människans existens, och tvångsförflyttningar är dagens största humanitära och utvecklingsmässiga utmaning. I takt med att den globala befolkningen ökar kommer omfattningen av migration också att öka. Oregelbunden blandad migration till sjöss kommer sannolikt att vara ett permanent inslag i vår värld. Hur denna migration ska hanteras är en mycket kontroversiell fråga utan enkla lösningar. De senaste utvecklingarna har medföljts av försök att förhindra folkförflyttning genom att stoppa migrantfartyg, inklusive försök att tvinga dem att återvända till sina avreseplatser (pushbacks). De frågor om mänskliga rättigheter som väcks av den ökande oregelbundna blandade migrationen till sjöss omfattar bland annat frågorna kring smuggling och människohandel som bedrivs av brottslingar som utnyttjar de utsatta och den fysiska tryggheten av de som är till sjöss. Enligt sjörätten har alla sjömän ansvar att bistå dem som är i fara på haven och oceanerna, oavsett deras migrationsstatus. Detta gäller även för statstjänstemän som reagerar till oregelbunden blandad migration.

Avslutande kommentarer

Bevisen som hittills samlats om tillhandahållandet, skyddet och uppfyllandet av mänskliga rättigheter till sjöss visar tydligt att haven och oceanerna är långt ifrån en säker miljö för de miljontals människor som har en laglig rätt att vistas där och för dem som befinner sig där mot sin vilja. Det är mycket oroande att den internationella gemenskapen inte anstränger sig till stor del för att ta itu med kriminella grupper som inte respekterar de mänskliga rättigheterna för de dem som de möter på haven och oceanerna. Inte ens de stora sjöfartsmakterna har hittills försökt samordna en global insats för att motverka människorättshoten till sjöss.

Detta är dock inte endast stormakternas ansvar. Som framgår av riktlinjerna i Bilaga C kan alla länder bidra till denna process. Riktlinjerna har medvetet utarbetats som direkta svar till de ökande bevisen som framtagits i Bilaga A. I takt med att bevisen för brister och kränkningar av mänskliga rättigheter fortsätter att samlas in kommer denna bilaga att ses över och uppdateras vid behov.

BILAGA B: TILLÄMPLIGA MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER TILL SJÖSS

Den internationella människorättslagstiftningen är en framväxande rättssamling som består av en kombination av normer med internationell eller nästan universell tillämpning samt andra med regionalt fokus. *Genèveförklaringen om Mänskliga Rättigheter till Sjöss*, som är avsiktligt utformad för att tillämpas globalt, härrör de rättigheter och skyldigheter som refereras i avsiktsförklaringen i första hand från följande internationella rättssamlingar:

- ***Den allmänna förklaringen om mänskliga rättigheter (UDHR)*** (FN:s generalförsamling, resolution 217, antagen den 10 december 1948).
- ***Internationella konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter (ICCPR)*** (antagen den 16 december 1966, trädde i kraft den 23 mars 1976) FN:s fördragsserie Vol.999
- ***Internationella konventionen om ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter (ICESCR)*** (antagen den 16 december 1966, trädde i kraft den 3 januari 1976) FN:s fördragsserie Vol.993
- ***Konventionen om barnets rättigheter (CRC)*** (antagen den 20 november 1989, trädde i kraft den 2 september 1990) FN:s fördragsserie Vol.1577
- ***Konventionen om flyktingars rättsliga ställning (Flyktingkonventionen)*** (antagen den 28 juli 1951, trädde i kraft den 22 april 1954) FN:s fördragsserie Vol.189

Exempel på individuella mänskliga rättigheter som är tillämpbara till sjöss

Följande lista av rättigheter från rättssamlingarna ovan är de rättigheter som har betydelse till sjöss. Listan är inte uttömmande och de källor som anges är begränsade:

- Rätt till liv (Art.3 UDHR; Art. 6, ICCPR)
- Rätt att inte bli torterad (Art.5 UDHR; Art.7, ICCPR; Art. 6, CRC)
- Rätt till non-refoulement (Art.33 Flyktingkonventionen)
- Rätt att inte bli förslava (Art.4 UDHR; Art.8 ICCPR)
- Rätt till ett effektivt rättsmedel (Art.8 UDHR; Art.2 ICCPR)
- Rätt till frihet (Art.3 UDHR; Art.9 ICCPR)
- Rätt att inte bli godtyckligt anhållen eller frihetsberövad (Art.9 UDHR; Art.9 ICCPR)
- Rätt till privatliv (Art.12 UDHR; Art 17 ICCPR; Art.16 CRC)
- Rätt till yttrandefrihet (Art.19 UDHR: Art.19 ICCPR; Art.13 CRC)
- Rätt till religionsfrihet (Art.18 UDHR; Art.18 ICCPR; Art.14 CRC)
- Rätt att söka asyl (Art.14 UDHR)
- Rätt till frihet fråga om fredliga möten och sammanslutningar (Art.20 UDHR; Art.22 ICCPR; Art.15 CRC)
- Rätt att bilda och ansluta sig till en fackförening (Art.23 UDHR; Art.22 ICCPR; Art.8 ICESCR)
- Rätt till familjeliv (Art.16 UDHR; Art.23 ICCPR; Art.10 ICESCR)

- Barnets rättigheter (Art.24 ICCPR; CRC)
- Rätt till rättvis lön och lika lön (Art.23 UDHR; Art.7 ICESCR)
- Rätt till säkra och hälsosamma arbetsförhållanden (Art.23 UDHR; Art.7 ICESCR; Art.32 CRC)
- Rätt till vila, fritid och betald semester (Art.24 UDHR; Art.7 ICESCR; Art.31 CRC)
- Rätt till social trygghet (Art.22 UDHR; Art.9 ICESCR, Art.26 CRC)
- Rätt till utbildning (Art.26 UDHR; Art.13 ICESCR; Art.28 CRC)
- Rätt till egendom (Art.17 UDHR)

Regionala människorättskonventioner

Medan listan ovan över mänskliga rättigheter är tagen från de ovannämnda internationella rättssamlingarna, är de följande regionala konventionerna också relevanta inom de regioner som de är avsedda för och i förhållande till de olika länder som har skrivit på dem. Det är troligt att dessa konventioner kommer att ha betydelse även utanför "regionerna", eftersom flaggstater som har skrivit på dessa regionala konventioner kommer att ha skyldigheter ombord fartyg registrerade under deras flagga oavsett var i världen fartygen befinner sig. De relevanta regionala rättssamlingarna är:

- ***Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (ECHR)***
- ***Amerikanska konventionen om de mänskliga rättigheterna (San Jose-pakten)***
- ***Tilläggsprotokollet till den Amerikanska konventionen om de mänskliga rättigheterna för ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter (San Salvador-protokollet)***
- ***Afrikanska stadgan om mänskliga rättigheter och folkrättigheter (Banjulstadgan)***
- ***Arabiska stadgan om mänskliga rättigheter (ACHR)***
- ***Förklaringen om mänskliga rättigheter från Sydostasiatiska nationernas förbund (ASEAN-förklaringen)***

BILAGA C: RIKTLINJER FÖR ATT FRÄMJA ÖVERENSSTÄMMELSE MED DE MÄNSKLIGA RÄTTIGHETERNA TILL SJÖSS

1. INLEDNING

Mål

Dessa riktlinjer har i första hand utarbetats för att länders användning som ett sätt att se till att mänskliga rättigheter till sjöss respekteras. De ger vägledning om uppförande som antingen är nödvändigt enligt det befintliga internationella regelverket eller enligt god praxis. Riktlinjerna syftar till att främja en kultur av efterlevnad av och överensstämmelse med mänskliga rättigheter till sjöss.

Rättslig status

Riktlinjerna är inte i sig rättsligt bindande, men de återspeglar gällande internationell rätt.

Målgrupp

De främsta adressaterna för dessa riktlinjer är stater, inklusive hamnstater, kuststater och flaggstater. Riktlinjerna riktar sig också till andra organ, inklusive men inte begränsat till internationella organisation, företag, icke-statliga organisationer, civilrättsorganisationer samt individer som är involverade i arbetet med att se till att mänskliga rättigheter till sjöss respekteras.

Struktur

Dessa riktlinjer är indelade i sektioner som ger vägledning för stater och andra organ att agera inom följande maritima zoner:

- Inre vatten;
- Territoriellt vatten;
- Exklusiva ekonomiska zoner ("EEZ"); och
- Öppet hav.

Även om det inte tas upp specifikt i denna bilaga kan stater ha rättigheter och skyldigheter inom andra havsområden, inklusive men inte begränsat till:

- Angränsande zoner;
- Skärgårdshav;
- Territoriellt vatten inom internationella sund (där transitpassagerätt gäller);
- Kontinentalsockeln; and
- Havsbotten utanför nationella zoner (på engelska "The Area").
- Dessutom måste staterna ta särskild hänsyn till statslösa fartyg, och hamn- och kuststater måste överväga vilka skyldigheter de kan ha gentemot de personer som befinner sig ombord på sådana fartyg, särskilt gällande eventuella skyldigheter angående mänskliga rättigheter.

Stil

Dessa riktlinjer undviker i den mån som är möjligt att använda tekniskt juridiskt språk. De är utarbetade för att kunna läsas och förstås av vem som helst.

Riktlinjernas giltighet

Dessa riktlinjer återspeglar lagstiftningen och god praxis angående mänskliga rättigheter till sjöss från och med januari 2022.

2. FUNDAMENTAL RÄTTSLIGA SKYLDIGHETER

För att främja och skydda mänskliga rättigheter till sjöss och för att uppfylla sina rättsliga skyldigheter när dessa är tillämpliga, ska alla stater se till att:

- Nödvändig eller på annat sätt lämplig nationell lagstiftning har antagits;
- Nationella domstolar har den nödvändiga kompetensen att erkänna och hantera människorättskränkningar som begås av personer ombord på fartyg inom domstolarnas juridiska behörighet, och den nationella lagstiftningen är tillräcklig för att ge de nationella domstolarna befogenhet att straffa enskilda personer eller organ som är skyldig till människorättskränkningar;
- Administrativ övervakning och verkställighetsåtgärder vidtas regelbundet.

Varje stat som utövar sin behörighet ska se till att lämpliga brottsstraff mot människorättsbrott till sjöss kan och kommer att införas för att effektivt avskräcka och för att frånta dem som bryter mot mänskliga rättigheter till sjöss alla fördelar som deras olagliga verksamhet ger dem.

Staterna måste respektera, skydda och uppfylla mänskliga rättigheter vid varje tillfälle, särskilt under rutinmässig övervakning och verkställighet och under efterföljande rättsliga processer. Staterna ska skydda mänskliga rättigheter på fartyg även om syftet med övervakningen eller verkställigheten inte har något specifikt samband med människorättskydd.

Stater som utövar juridisk behörighet måste underrätta andra stater som berörs (t.ex. en kuststat som varnar en flaggstat) om att verkställighetsåtgärder har vidtagits och återigen om dessa åtgärder sannolikt kommer att leda till en rättsprocess.

3. RIKTLINJER FÖR FLAGGSTATER

Vanligtvis skrivs ett fartyg in i det fartygsregister som förs av förvaltningen i det land där fartyget är flaggat (flaggstaten). Detta gör att fartyget får en nationalitet och att flaggstaten kan utöva juridisk behörighet. Vidare får de personer som befinner sig ombord på fartyget rättigheter enligt flaggstatens lagstiftning.

Flaggstaternas behörighet sträcker sig alltid till alla fartyg som för deras flagga, oavsett var de befinner sig eller vilken verksamhet de bedriver, även om dessa fartyg också kan omfattas av andra staters juridiska behörighet.

Flaggstaterna är skyldiga att utöva behörighet över fartyg som för deras flagga, bland annat för att se till att de mänskliga rättigheterna respekteras.

Om det är nödvändigt för att uppfylla dessa skyldigheter bör flaggstater försöka samarbeta med andra stater, t.ex. genom att begära att en kust- eller hamnstat ska anhålla ett fartyg som bryter mot flaggstatens lagar eller regleringar.

Inom inre vatten och hamngränser

Utöver flaggstaters skyldighet att utöva behörighet över alla fartyg som för deras flagga bör flaggstaterna respektera andra staters självständighet och tillämpliga nationella lagar när deras fartyg befinner sig inom den andra statens inre vatten. Flaggstaten bör dock inte fransäga sig sitt eget ansvar att vid behov reagera på eventuella människorättskränkningar på fartygen.

Det är god praxis för flaggstater att försöka se till att kaptenerna på alla fartyg som för deras flagga samarbetar med kust- eller hamnstatens myndigheter för att se till att mänskliga rättigheter respekteras ombord på fartygen när de befinner sig i andra staters inre vatten och hamngränser.

På samma gång är kaptenerna bäst lämpade att rapportera om eventuella lagöverträdelser till flaggstaten som, om inte rederiet lyckas ingripa, bör utöva behörighet när så är möjligt enligt flaggstatens lagstiftning och vidta åtgärder, enligt ovan, för att försöka upprätthålla de ombordvarandes rättigheter och, om möjligt, se till att förövarna straffas.

Inom territoriellt vatten

Människorättsbrott ombord på ett fartyg kan medföra att passage genom territoriellt vatten inte är "oskyldig" och kan motivera kuststaternas ingripande. Flaggstaterna bör samarbeta fullt ut med kuststaterna för att se till att de mänskliga rättigheterna respekteras ombord på fartyg som passerar igenom territoriellt vatten.

Inom den exklusiva ekonomiska zonen (EEZ)

Flaggstater är skyldiga att acceptera att fartyg som för deras flagga och som bedriver verksamhet som omfattas av kuststatens suveräna rättigheter eller behörighet måste uppfylla de licensvillkor som kuststaten inrättar i sin EEZ angående respekten för mänskliga rättigheter. Detta betyder också att fartyg bör tillåta kuststatens inspektioner för att övervaka efterlevnad av mänskliga rättigheter. Flaggstaterna bör samarbeta fullt ut med kuststaterna för att se till att mänskliga rättigheter respekteras ombord på fartygen när de befinner sig i EEZ.

På öppet hav

Flaggstater är skyldiga att se till att människorättslagstiftningen följs ombord på alla fartyg som för deras flagga på öppet hav. För att göra detta kan det vara nödvändigt för flaggstaten att samarbeta med andra stater.

4. RIKTLINJER FÖR HAMNSTATER

Fartyg som lägger till i hamnar underkastar sig automatiskt hamnstatens behörighet över dem. Hamnstaternas skyldigheter gentemot mänskliga rättigheter, som fastställs i nationell lagstiftning och det tillämpliga internationella regelverket, gäller inom hamnens gränser. Hamnstatens behörigheter och dess skyldigheter angående mänskliga rättigheter överlappar delvis med flaggstatens för varje utländskt skepp som befinner sig inom hamngränserna.

Det är god praxis att hamnstaterna övervakar att flaggstaterna följer människorättslagstiftningen ombord sina fartyg när fartygen befinner sig i hamn och att hamnstaterna vidtar nödvändiga åtgärder för att säkerställa ett effektivt rättsmedel för de individer vars rättigheter kan ha kränkts.

Om en hamnstat får kännedom om att en människorättskränkning har inträffat eller håller på att inträffa

ombord på ett utländskt fartyg som lägger till vid dess hamn eller befinner sig i dess vatten, måste hamnstaten utöva sin behörighet och vidta åtgärder för att utreda och förhindra att en sådan kränkning fortsätter eller upprepas. Sådana åtgärder kan omfatta att anhålla ett fartyg tills dess ägare och förvaltare har vidtagit de åtgärder som krävs för att säkerställa att de personer vars rättigheter har kränkts får ett effektivt rättsmedel. Åtgärderna bör också omfatta tillämpning av påföljder, inklusive frihetsberövande för dem som hålls skyldiga till grova människorättsbrott ombord enligt relevant nationell straffrätt. Flaggstaterna och den stat där sjömännen är medborgare uppmuntras att stödja lämpliga åtgärder och sanktioner som införs av hamnstaterna.

5. RIKTLINJER FÖR KUSTSTATER

Inom inre vatten

Inre vatten och alla fartyg som befinner sig däri omfattas av kuststatens behörighet. Kuststatens behörighet existerar tillsammans med flaggstatens behörighet för varje utländskt fartyg som befinner sig i dess inre vatten.

En kuststats skyldigheter gällande mänskliga rättigheter är fullt tillämpbara inom det inre vattnet, precis som på land. Det är god praxis att kuststaterna övervakar att flaggstaterna följer människorättslagstiftningen ombord på sina fartyg när fartygen befinner sig i det inre vattnet. Om en kuststat får kännedom om att en människorättskränkning har inträffat eller håller på att inträffa ombord på ett fartyg som befinner sig i inre vattnet, bör staten agera för att skydda sina intressen och uppfylla sina skyldigheter gällande mänskliga rättigheter, vilket innebär exempelvis att vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa ett effektivt rättsmedel för dem vars mänskliga rättigheter har kränkts.

Inom territoriella vatten

Alla stater har rätt till fri och oskyldig passage genom territorialvattnet. Kuststaterna har behörighet över utländska fartyg som passerar deras territorialvatten, särskilt om dessa fartyg ägnar sig åt verksamhet som bryter kuststatens fred, goda ordning och/eller säkerhet. Kränkningar av de mänskliga rättigheterna ombord på ett fartyg som befinner sig i territorialvattnet kan skada kuststatens goda ordning och kan göra att passagen anses inte vara oskyldig.

Stater uppmuntras att betrakta kända eller rimligen misstänka människorättsbrott som oförenliga med en fri och oskyldig passage och att utöva behörighet över ett sådant fartyg (genom att stoppa, ombordstiga, inspektera och/eller anhålla det) för att skydda mänskliga rättigheter och se till att straffa dem som är ansvariga för brotten.

En kuststat ska se till att dess nationella lagstiftning, som skyddar de mänskliga rättigheterna, utvidgar detta skydd till territorialvattnet, tillhandahåller effektiva verkställighetsåtgärder vid överträdelse av dessa rättigheter och ger sina nationella domstolar de befogenheter som krävs för att hantera människorättsöverträdelse som sker ombord på fartyg inom territorialvattnet.

Om ett krigsfartyg eller ett annat statligt äg, drivet eller rekvirerat fartyg i icke-kommersiell tjänst seglar genom en kuststats territoriella vatten och misstänks ha överträtt sin oskyldig passage på grund av människorättskränkningar ombord, har kuststaten rätt att kräva att ett sådant fartyg omedelbart lämnar territorialvattnet.

Inom EEZ:n

Inom EEZ:n har kuststaten exklusiv juridisk behörighet och måste uppfylla sina skyldigheter gällande mänskliga rättigheter gentemot konstgjorda öar, installationer och strukturer inom 500 meters säkerhetszoner i anslutning till dem.

Kuststaten bör utvidga sin lagstiftning, sina förvaltningskontroller och sina domstolars behörighet till att omfatta människorättskränkningar när de sker ombord på alla fartyg som är engagerade i prospektering eller exploatering av ekonomiska resurser inom EEZ:n och på konstgjorda öar, installationer och konstruktioner samt ombord på alla fartyg som bedriver marinvetenskaplig forskning.

Kuststaten har rätten att utfärda licenser för all verksamhet som har att göra med det ekonomiska utnyttjandet av EEZ:n, inklusive fisk, prospektering och exploatering av mineraltillgångar och marinvetenskaplig forskning. En utvecklande praxis kräver att sådana licenser utfärdas på villkor att licenshavarna, när det gäller alla typer av företag som används för att bedriva den licensierade verksamheten, respekterar mänskliga rättigheter. Kuststaterna bör genomföra rutininspektioner av alla fartyg som bedriver licenserad verksamheter inom EEZ:n, bland annat för att se till att mänskliga rättigheter respekteras.

Även om flaggstaterna behåller sin behörighet över fartyg som bedriver ekonomisk verksamhet inom EEZ:n, omfattas dessa fartyg också av kuststatens behörigheter, som har skyldigheter gällande mänskliga rättigheter gentemot de personer som befinner sig ombord.

6. RIKTLINJER FÖR ANDRA STATER

I olika situationer kan det finnas stater utöver hamnstater, kuststater eller flaggstater, som ändå kan ha behörighet att ingripa för att skydda mänskliga rättigheter.

Alla stater vars medborgare befinner sig till sjöss har skyldigheter att upprätthålla mänskliga rättigheter gentemot dem, oavsett var de befinner sig och i vilken situation de befinner sig i.

Alla stater som skickar ut fartyg i verkställighetsoperationer till havs (inklusive konfrontering eller ombordstigning) har skyldigheter gällande de mänskliga rättigheter av personerna inblandade.

7. STATSLÖSA FARTYG OCH MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER

Alla fartyg har inte alltid en nationalitet vid varje givet tillfälle. I sådana fall kan det vara svårt att fastställa vilka stater som har skyldigheter gällande mänskliga rättigheter gentemot personer ombord, särskilt om några av dessa personer själva anses statslösa eller är antingen ovilliga att eller inte kan uppge sitt medborgarskap. Detta kan ha en djupgående effekt på de möjligheter att skydda de ombordvarandes mänskliga rättigheter.

Stater som hanterar statslösa fartyg, särskilt i samband med brottsbekämpande åtgärder, är skyldiga att iakttä skyldigheterna gällande mänskliga rättigheter i förhållande till alla personer ombord.

Ett fartyg kan bli statslöst om det tas bort från ett officiellt fartygsregister utan att samtidigt överförs till ett annat. Även om en flaggstat har rätt att ta bort ett fartyg från sitt register, riskerar detta att underminera människorättskyddet för personerna ombord. Därför föreslås som god praxis att flaggstatens förvaltning inte tar bort något företag från sitt register (oavsett motiveringen för att göra så) förrän fartyget införts i ett annat fartygsregister eller på annat sätt omfattas av en hamnstats behörighet, så att rättigheterna för de personer som befinner sig ombord skyddas.

Genèveförklaringen om Mänskliga Rättigheter till Sjöss



HUMAN RIGHTS AT SEA

www.humanrightsatsea.org

© Januari 2022 Human Rights at Sea
Alla rättigheter förbehållna.