

## ملاحظات حقوق بشری در مقابله کیفری با پدیده دزدی دریایی

سید سجاد کاظمی\*

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۶/۱۲ - تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۹/۲۳

DOI: 10.22096/hr.2019.96644.1082

### چکیده

طی یک دهه اخیر دزدان دریایی پس از سال‌ها فترت مجدداً فعالیت خود را در عرصه دریاها و آبراه‌های بین‌المللی از سر گرفته‌اند. این موضوع موجب غافلگیری جامعه جهانی شده و مجموعه‌ای از اقدامات عموماً خشن و قهرآمیز در مقابله با این مرتکبان را به دنبال داشته است. این در حالی است که مرتکبان دزدی دریایی نیز مانند متهمان سایر جرائم بین‌المللی از حقوق و امتیازات مختلفی بهره‌مند بوده که کشورها تمایل چندانی برای اختصاص این حقوق به این متهمان از خود نشان نمی‌دهند. به‌علاوه رعایت حقوق بشر در فرایند مقابله کیفری با مرتکبان دزدی دریایی با چالش‌هایی از قبیل رعایت مهلت معقول بازداشت و نگهداری متهمان در عرشه کشتی، مقام صادرکننده قرار بازداشت افراد دستگیر شده و محاکمه متهمان به دزدی دریایی در کشور ثالث مواجه بوده که شایسته توجه و بررسی می‌باشد. در پژوهش حاضر وضعیت ویژه تعقیب، دستگیری و محاکمه متهمان دزدی دریایی و حقوق بشر قابل اجرا برای ایشان مورد بحث و بررسی قرار گرفته است.

واژگان کلیدی: حقوق بشر؛ تعقیب؛ مهلت معقول؛ دزدی دریایی؛ متهم.

## مقدمه

به عقیده بعضی از صاحب‌نظران حوزه حقوق بین‌الملل «از آنجایی که دزدی دریایی اولین جرم بین‌المللی بوده که صلاحیت جهانی (Universal Jurisdiction) نسبت به آن استقرار یافته است و همچنین مرتکبان این جرم به عنوان دشمنان تمام بشریت شناخته می‌شده‌اند، لذا این گونه مرتکبان جرائم شنیع، دشمن انسان‌ها بوده و در تعقیب و محاکمه از هیچ حقوقی بهره‌مند نمی‌گردند.» (Roazen, 2010: 12) اما نظر غالب در حقوق بین‌الملل، متمتع شدن متهمان دزدی دریایی از حقوق پیش‌بینی شده برای دیگر متهمان جرائم داخلی و بین‌المللی است.<sup>۱</sup> البته موارد اندکی از این حقوق هستند که با توجه به ویژگی‌های انحصاری که دزدی دریایی در خصوص مکان ارتکاب و همچنین دشواری دستیابی به ادله جرم در خود دارد، غالباً در مورد مرتکبان دزدی دریایی موضوعیت پیدا می‌کند (مانند تضمینات لازم‌الرعايه برای نگه‌داری متهمان دزدی دریایی در عرشه کشتی)، اما عموم تضمینات حقوق بشری، مشترک بین همه جرائم بوده و متهمان دزدی دریایی نیز مانند دیگران از آن برخوردار می‌گردند.

کرامت ذاتی انسان‌ها سبب می‌شود که «دغدغه رعایت حقوق بشر در تمام مراحل دستگیری، دوران بازداشت و حتی پس از محکومیت نیز وجود داشته باشد.» (رحیمی‌نژاد، ۱۳۹۰: ۱۱۷) به‌منظور برگزاری یک دادرسی عادلانه و تضمین حقوق متهم در تمام این مراحل، اسناد حقوق بشری (از جمله کنوانسیون اروپایی حفاظت از حقوق بشر و آزادی‌های اساسی<sup>۲</sup>) و میثاق‌های بین‌المللی (از جمله میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی<sup>۳</sup>) در مواد مختلف خود به این مسئله پرداخته‌اند. گزارش دبیر کل سازمان ملل نیز در سال ۲۰۱۰ متعاقب قطعنامه شماره ۱۹۱۸ شورای امنیت (بند ۴ قطعنامه) بر این امر صحنه می‌گذارد.<sup>۴</sup> شورای امنیت سازمان ملل در قطعنامه‌های گوناگون<sup>۵</sup> خود در

1. See: Ginkel, 2012:A. 246- 260.

2. European Convention on Human Rights (ECHR).

3. the International Covenant on Civil and Political Rights (ICCPR).

4. S/2010/556.27/OCTOBER2010.

5. براساس فصل هفتم منشور ملل متحد، مسئولیت اولیه حفظ صلح و امنیت بین‌المللی و همچنین توسل به قوه قهریه برای اعاده صلح به عهده شورای امنیت سازمان ملل متحد گذاشته شده است. شورا متعاقب دزدی دریایی به ویژه در سواحل سومالی و خلیج عدن که به نحوی از انحاء صلح و امنیت را با تهدید جدی مواجه نموده است اقدام به صدور تعداد نسبتاً زیادی قطعنامه در این زمینه نموده است. شورای امنیت با تصویب قطعنامه ۱۶۷۶ در ۱۰ می ۲۰۰۶ به عرصه

رابطه با دزدی دریایی از جمله قطعنامه ۱۹۱۸ در سال ۲۰۱۰ به اجرای حقوق بشر توجه نموده و دولت‌ها را بر رعایت ملاحظات حقوق بشری در جهت مبارزه با دزدان دریایی رهنمون ساخته و اجرای حقوق بشر را در مرحله دستگیری، توقیف، تعقیب، محاکمه و حتی اجرای مجازات دزدان دریایی ضروری دانسته است (بند سوم قطعنامه). البته این تأکید شورای امنیت بر رعایت حقوق متهمان دزدی دریایی از آن روست که با توجه به خسارات فراوانی که حملات دزدان به منافع کشورهای وارد آورده، برخی دولت‌ها از جمله ایالات متحده یا روسیه با شدت عمل تمام با این گونه افراد مقابله کرده و توجهی به حقوق آنان ندارند. از این رو شورا در این قطعنامه‌ها، «از همه دولت‌ها به ویژه دولت‌های صاحب پرچم، دولت‌های صاحب بندر و ساحلی، دولت‌های متبوع قربانیان و مرتکبان دزدی دریایی یا راهزنی مسلحانه در دریا و دیگر دولت‌هایی که طبق حقوق بین‌الملل و مقررات داخلی واجد صلاحیت می‌باشند» درخواست می‌کند «که در تعیین صلاحیت و در تحقیق و تعقیب افراد مسئول در اعمال دزدی دریایی و سرقت مسلحانه نزدیک سواحل سومالی، منطبق با حقوق بین‌الملل قابل اعمال از جمله حقوق بشر بین‌المللی، همکاری کنند و در کنار سایر اقدامات، از طریق نظارت و همکاری ساماندهی شده در ارتباط با افراد تحت صلاحیت و کنترل خود، نظیر قربانیان، شهود و افرادی که در نتیجه عملیات مبتنی بر این قطعنامه بازداشت شده اند، مساعدت نمایند.» (پاراگراف ۱۱ قطعنامه ۱۸۱۶ شورای امنیت مصوب دوم ژوئن ۲۰۰۸ و قطعنامه ۱۸۴۶) پژوهش حاضر با هدف پاسخ به این پرسش اساسی انجام گرفته است که با عنایت به اسناد بین‌المللی و مقررات داخلی نظام‌های حقوقی حقوق قابل اجرا برای متهمان دزدی دریایی از لحظه

---

کارزار با دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن وارد گردید. بعد از سال ۲۰۰۶ شورای امنیت در خصوص دزدی دریایی در خارج از سواحل سومالی و خلیج عدن قطعنامه‌های متعددی صادر نموده است که عمده اصدار این قطعنامه‌ها در سال ۲۰۰۸ صورت گرفته است. به طور کلی شورای امنیت تا پایان سال ۲۰۱۷ بیشتر از ۲۰ قطعنامه را در ارتباط با دزدی دریایی صادر نموده است که ۶ مورد آنها مربوط به سال ۲۰۰۸ (قطعنامه‌های شماره، ۱۸۱۴، ۱۸۱۶، ۱۸۳۸، ۱۸۴۶، ۱۸۴۶ و ۱۸۵۱) و ۵ مورد هم در سال ۲۰۱۱ (قطعنامه‌های شماره ۱۹۷۶، ۲۰۱۰، ۲۰۱۵، ۲۰۲۰، ۲۰۱۸) و مابقی به تناوب در طول این سالها از سوی شورای امنیت صادر شده است. این میزان قطعنامه آن هم در خصوص صرفاً یک موضوع و پدیده بین‌المللی نشان‌دهنده نگرانی عمده و زیاد جامعه بین‌المللی از تحرکات و حملات دزدان دریایی به ویژه دزدان دریایی خلیج عدن و سومالیایی است.

تعقیب و دستگیری تا حضور در محضر دادگاه، محاکمه و اجرای حکم چه موارد مشخصی را شامل می‌گردد؟ تلاش بر این است که حقوق مورد بحث با تطبیق با شرایط ویژه و خاص جرم دزدی دریایی با تمام خصایص و ویژگی‌های منحصر به فرد آن باشد<sup>۱</sup> و تا حد امکان در این پژوهش از صحت درباره حقوق بشر لازم‌الرعايه مشترک میان تمام جرایم خودداری می‌گردد.

### ۱. مفهوم و گستره دزدی دریایی

مطابق تعریف مقرر در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ دزدی دریایی از هر یک از اعمال زیر تشکیل می‌گردد: «الف) هرگونه عمل خشونت‌آمیز یا بازداشت غیرقانونی، یا هر عمل خسارت‌بار که به وسیله خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی برای اهداف شخصی در موارد زیر ارتکاب یافته است: - در دریاهای آزاد بر علیه کشتی یا هواپیمای دیگر، یا بر علیه اشخاص یا اموال واقع در این کشتی یا هواپیما - بر علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموال در محلی خارج از صلاحیت هر کشور؛ ب) هر نوع مشارکت داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به حقایق که آن را یک کشتی یا هواپیمای راهزن می‌سازند. ج) هر عمل تحریک‌کننده یا عمل عمدی که اعمال مذکور در بندهای (الف) و (ب) را تسهیل کند.»

پدیده دزدی دریایی به عقیده حقوق‌دانان، «قدیمی‌ترین جرم بین‌المللی است که در سال‌های اخیر دوباره در کانون توجه جهانیان قرار گرفته است.» (Dutton, 2015: 76) تا مدت‌ها این‌گونه تصور می‌شد که جرم دزدی دریایی مانند تجارت برده، به طور کلی در دنیای معاصر از بین رفته یا دست کم موارد آن به اندازه‌ای شده که نیازی به توجه جدی جامعه بین‌المللی ندارد.<sup>۲</sup> اما برخلاف این تصور، در طول یک دهه گذشته این پدیده در برخی مناطق دریایی از جمله سواحل سومالی و اندونزی، به یک اپیدمی و معضل جدی تبدیل شده است.<sup>۳</sup>

۱. در شرایط حاضر تنها محاکمی که اقدام به تعقیب و محاکمه و مجازات مرتکبان دزدی دریایی در نظام بین‌المللی می‌کنند، دادگاه‌های داخلی کشورها می‌باشند و هیچ دادگاه بین‌المللی برای محاکمه این مرتکبان اختصاص نیافته است لذا بحث رعایت حقوق بشر درباره مرتکبان دزدی دریایی صرفاً درباره دادگاه‌های ملی محاکمه‌کننده متهمان دزدی دریایی قابل بحث خواهد بود.

2. See: Dickinson, 1999: 410-419.

۳. براساس گزارش اداره دریانوردی بین‌المللی از آغاز حملات دزدان دریایی به شیوه نوین تا سال ۲۰۱۵ قریب به پنج هزار حمله ثبت شده از سوی دزدان دریایی اتفاق افتاده است. این حملات در موارد بسیاری باعث توقیف کشتی و به گروگان

کشور ما هم به مانند بسیاری از کشورهای دیگر در سال‌های اخیر یکی از قربانیان حوادث دزدی دریایی بوده است به نحوی که کشتی‌های ایرانی در چند سال گذشته قریب به صدبار مورد حمله یا تهدید به حمله دزدان دریایی واقع شده که در چند مورد، این حملات موفقیت‌آمیز بوده و منجر به گروگان گرفته شدن خدمه کشتی‌ها و غارت اموال و کالاهای آنها گردیده است<sup>۱</sup> و در دیگر موارد نیز با دخالت کشتی‌های جنگی نیروی دریایی ارتش که برای حمایت و حفاظت از کشتی‌های نفتکش و تجاری به خلیج عدن اعزام گردیده بودند، دزدان دریایی موفق به تصرف کشتی و رسیدن به اهداف خود نشده‌اند.<sup>۲</sup>

اگرچه در حال حاضر چالش مهم جامعه بین‌المللی، دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن است اما محدوده عملکرد دزدان منحصر به این مناطق نمی‌باشد. شرایط و اوضاع و احوال خاص حاکم بر کشور سومالی، اقدامات دزدان دریایی در حمله به کشتی‌های حامل کمک‌های امدادرسان وابسته به سازمان ملل، اهمیت استراتژیک مسیر و محدوده عملیات دزدان دریایی در تجارت بین‌المللی و ... از جمله اسباب برجسته شدن موضوع و تلقی آن به عنوان تهدید صلح و امنیت بین‌المللی می‌باشند.<sup>۳</sup> اما دزدی دریایی در جهان منحصر به این منطقه نبوده و در طی سال‌های گذشته نواحی چون آسیای جنوب شرقی و دریای کارائیب عرصه تاخت و تاز دزدان دریایی بوده است. «به طور مشخص مناطقی از قبیل سواحل اندونزی، تنگه مالاکا، مالزی، فیلیپین، ویتنام، بنگلادش، سواحل نیجریه، غنا، پرو، کلمبیا، جامائیکا، ونزوئلا، سومالی، و خلیج عدن مناطق عمده وقوع دزدی دریایی در جهان می‌باشند.» (Archibugi, 2014: 231) در بعضی

---

گرفته شدن خدمه و مسافران گردیده است. همچنین مقادیر هنگفتی نیز به عنوان باج برای آزادسازی گروگان‌ها و کشتی‌ها به دزدان دریایی پرداخت گردیده است. نک: Elagab, 2016: 1-21.

۱. از جمله حمله به کشتی «ایران دیانت» از سوی دزدان دریایی مستقر در سواحل سومالی که در ۳۱ مرداد ۱۳۸۹ صورت گرفت و خدمه ۲۹ نفره این کشتی مدت ۵۰ روز را در اسارت دزدان دریایی سومالیایی بوده و بعد از مذاکرات بسیار این خدمه آزاد شدند. گفتنی است کشتی مذکور حاوی ۴۲ هزار و ۵۰۰ تن انواع مواد معدنی و صنعتی از چین به سمت هلند در حرکت بود در خلیج عدن و در آب‌های بین‌المللی بدست دزدان دریایی سومالی ربوده شد.

۲. مانند حمله‌ای که در ۵ بهمن ۱۳۸۹ به کشتی نفت‌کش هراز توسط دزدان دریایی سومالی انجام گرفت. لازم به ذکر است که این کشتی حامل نزدیک به ۲ میلیون تن نفت خام بوده و تصرف این کشتی از سوی دزدان، ضررهای اقتصادی هنگفتی را برای کشور بوجود می‌آورد.

3. See: Elagab, 2016: 1-21.

مطالعات نیز اینگونه بیان شده است که «میان بعضی از این دزدان دریایی و گروه‌های تروریستی همچون القاعده ارتباطاتی وجود دارد.» (Chang, 2010: 32) حتی در سالهای اخیر در اروندرود و خلیج فارس نیز موارد متعددی از فعالیت و حملات دزدان دریایی گزارش شده است.

رشد فزاینده دزدی دریایی در سال‌های اخیر به خصوص در سواحل سومالی، واکنش‌های جهانی گوناگونی را به دنبال داشته است. کشورهای متعددی از جمله ایران در تلاش برای حفاظت از کشتیرانی بین‌المللی و البته منافع تجاری خود، اقدام به گسیل نیروی دریایی‌شان به خلیج عدن و سواحل سومالی و بعضی مناطق پرخطر دیگر کرده‌اند. بعضی مقامات سیاسی کشورها از جمله روسیه و هلند پیشنهاد تشکیل یک دادگاه بین‌المللی خاص با عنوان «دادگاه بین‌المللی دزدی دریایی» را داده‌اند. پاره‌ای کشورها مانند انگلستان، آمریکا و کنیا به همکاری‌های بین‌المللی برای تعقیب مرتکبان این جرم روی آورده‌اند، شورای امنیت با عنایت به اختیارات خود براساس فصل هفتم منشور ملل متحد، مجموعه قطعنامه‌هایی را به تصویب رسانده که «به کشورها اختیارات بی‌سابقه‌ای را در مبارزه با دزدی دریایی اعطا کرده است.» (Ginkel, 2012: B.10/54) اما واقعیت این است که علی‌رغم همه این فعالیت‌ها و حتی با وجود کنوانسیون‌های متعددی که تا حدودی در مواد خود، مقرراتی را در تعریف این جرم و نحوه مقابله با آن دارند، دولت‌ها در تعقیب قضایی و مجازات دزدان دستگیر شده خود را در تنگنا می‌بینند.

به علاوه در سال‌های اخیر و برخلاف گذشته که دولت‌ها تمایل چندانی برای محاکمه دزدان دریایی از خود نشان نمی‌دادند و حتی در موارد بسیاری آنها را بعد از دستگیری در سواحل سومالی مجدداً آزاد می‌کردند، با افزایش بی‌سابقه موارد ارتکاب دزدی دریایی در دنیا، بسیاری از کشورها اقدامات و پیش‌بینی‌های قانونی و قضایی را برای محاکمه کیفری مرتکبان دزدی دریایی آغاز کرده‌اند. کشورهای زیادی شروع به تصویب قوانینی برای جرم‌انگاری دزدی دریایی کرده و در حوزه دادرسی و محاکمه نیز، تا حدود زیادی از حالت انفعالی که تا به امروز به آن دچار بودند خارج گشته‌اند. برای نمونه کشور کنیا که در سال ۲۰۰۹ به جرم‌انگاری جرم دزدی دریایی پرداخته و از این تاریخ محاکم این کشور به استناد قانون جدید، «موارد متعددی از مرتکبان دزدی دریایی که دستگیر شده‌اند را نیز مورد محاکمه قرار داده‌اند.» (Guilfoyle, 2010: 164)

همچنین برخی دیگر کشورها از جمله آمریکا، آلمان و هلند و حتی کشور ما که تا سال‌های اخیر به خاطر مشکلات فراوان از محاکمه متهمان به دزدی دریایی امتناع می‌ورزیدند اقدام به تشکیل دادگاه‌هایی برای محاکمه این افراد نموده‌اند.

## ۲. حقوق متهمان دزدی دریایی در زمینه دستگیری، نگه داری و تسلیم به محاکم

مشکل مربوط به رعایت حقوق بشر، یکی از مهم‌ترین عوامل عدم تمایل دولت‌ها به محاکمه متهمان دزدی دریایی است. از جمله این مشکلات، تضمینات مربوط به دادرسی منصفانه شامل هزینه‌های مربوط به احضار وکیل و خدمات ترجمه برای متهمین خارجی، انتقال شهود محاکمه و مدارک به دادگاه خارجی، شناسایی متهمان توسط خدمه کشتی‌های رپوده شده که اکنون به مملکت خود بازگشته‌اند مشکلات مربوط به حضور شاهد و هیات منصفه است. به هر حال کلیه کشورها موظف‌اند در محاکمه متهمان دزدی دریایی و همچنین از لحظه توقیف و بازداشت مرتکبان این جرم حقوق متهمان را محترم بشمارند و این تکلیفی است که برای دولت‌ها از معاهدات بین‌المللی و منطقه‌ای حقوق بشر<sup>۱</sup> قابل استنباط است.

حقوق مرتکبان دزدی دریایی تا قبل از اینکه اتهامات آن‌ها در یک دادگاه داخلی یا بین‌المللی مورد رسیدگی قرار بگیرد از چند منظر شایسته توجه و بررسی است. اول از منظر افراد دستگیرکننده متهمان به دزدی دریایی است و این‌که آیا در موضوع خاص دزدی دریایی یک کشتی جنگی و نیروی نظامی مستقر در آن‌ها که در آب‌های آزاد در حال گشت‌زنی می‌باشد قانوناً می‌تواند افراد مظنون را متوقف و دستور بازداشت آن‌ها را صادر نماید یا خیر. چراکه حق آزادی کشتیرانی در دریای آزاد یکی از حقوق اساسی همه کشورها محسوب می‌شود. به علاوه نگه داری متهمان دزدی دریایی در کشتی و خشکی گاه ممکن است مدت‌ها طول بکشد تا فرصت و امکان تحویل آن‌ها به یک دادگاه صالح فراهم گردد. مهلت معقول بازداشت مرتکبان دزدی دریایی موضوع دومی

---

۱. از جمله این معاهدات را می‌توان کنوانسیون منع شکنجه و سایر رفتارها و مجازات‌های ظالمانه، غیرانسانی و توهین‌آمیز، کنوانسیون اروپایی حقوق بشر، کنوانسیون پناهندگی و میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی دانست. به عنوان نمونه ماده ۱۴ میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی انواع حقوق و تضمینات لازم‌الرعایه برای متهمان در فرایند تعقیب کیفری را مقرر داشته است. به علاوه مواد ۵ و ۶ کنوانسیون اروپایی حقوق بشر درباره تضمینات دادرسی عادلانه می‌باشد.

است که شایسته توجه و بررسی است. در ادامه این دو موضوع مهم مورد بررسی قرار می‌گیرند.

## ۱-۲. قانونی بودن صدور دستور بازداشت و نگه‌داری در کشتی

مهمترین اقدام جامعه بین‌المللی در مبارزه با دزدی دریایی علی‌الخصوص در سواحل سومالی و خلیج عدن که اتفاقاً در کوتاه‌مدت نیز اثرات قابل‌توجهی در کاهش موارد حملات دزدان داشته است، گشتزنی ناوگان نظامی کشورها در آب‌های بین‌المللی است. در بسیاری از موارد در این عملیات نظامی ناوهای جنگی با مواردی از قایق‌ها و کشتی‌های مشکوک و مظنون به دزدی دریایی مواجه می‌شوند<sup>۱</sup> حال پرسش قابل طرح این است که بازداشت این‌گونه مظنونان از سوی نیروهای نظامی از منظر مقررات دادرسی حقوق داخلی و بین‌المللی قانونی محسوب می‌شود یا خیر؟

اگرچه امروزه (و برخلاف گذشته) دزدان دریایی به عنوان مجرمان عمومی و نه دشمنان در حال جنگ شناخته می‌شوند اما موضوع قابل بحث درباره مقامات و یا نیروهای هست که اینگونه متهمان را دستگیر می‌کنند. همان‌گونه که والتر کالبو (Walter Kolbow) یکی از اعضای مجلس آلمان به آن اذعان می‌کند: «براساس دانسته‌های ما از قوانین، افسران و ماموران پلیس و نه سربازان ارتش حق و توانایی دستگیری مجرمین را دارند» (Germany Looks to Battle Pirates 2008: 19) همچنان که در آلمان «تاکیدات بسیاری بر ممنوعیت دادن اجازه به نیروهای نظامی برای اجرای عملیات‌های نظامی بر علیه شهروندان صورت گرفته است.» (Germany Looks to Battle Pirates, 2008: 21) لذا به اعتقاد برخی حقوق‌دانان آلمانی در خصوص دزدان دریایی در سواحل سومالی و یا دیگر مناطق اگرچه نیروهای دریایی آلمان در آنجا حضور دارند و به انجام وظیفه می‌پردازند و این نیروها در موارد اضطراری که کشتی‌ها در معرض خطر قرار می‌گیرند می‌توانند به کمک آن‌ها بشتابند ولی اگر دزدان دریایی از تصمیم بر حمله خود منصرف شدند و در حال فرار بودند مانند نیروهای پلیس حق تعقیب و یا بازداشت آن‌ها را ندارند.<sup>۲</sup>

البته آلمان بعدها و با تشدید فعالیت‌های دزدان دریایی مجوز دستگیری دزدان دریایی

1. See: Passman, 2008: 170-183.

2. See: German Navy Inspector Discusses Expansion of Navy Powers to Combat Piracy, BBC MONITORING EUROPEAN, Apr. 28, 2008.



توسط نیروهای نظامی را صادر کرد. در دسامبر ۲۰۰۸ پارلمان آلمان در راستای سرکوب دزدی دریایی «به نیروی دریایی آلمان اجازه داد که کلیه اقدامات را در این راستا بکار گیرند.» (Germany Looks to Battle Pirates, 2008: 21) اما همین موضوع مباحث جدی را در خصوص صلاحیت نیروی دریایی کشورها در امر دستگیری و بازداشت دزدان دریایی برانگیخت (از جمله موضوع ضابط محسوب شدن نیروهای دریایی که در ادامه مورد بررسی قرار خواهد گرفت). علی‌الخصوص در ابتدای اوج‌گیری پدیده دزدی دریایی در یک دهه اخیر، این تردیدها جدی‌تر بود اما به مرور که دزدی دریایی شدت یافت و کشتی‌های تجاری بسیاری از کشورها با تعلق ناوگان‌های نظامی مورد دست‌برد قرار گرفت این موضوع جنبه قابل‌پذیرش‌تری به خود گرفت.

ممنوعیت دخالت نیروهای نظامی در امور داخلی در حقوق بسیاری از کشورها از جمله کشور ما (نگاه کنید به ماده ۲۹ قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲ در خصوص اصل ممنوعیت فعالیت نیروهای مسلح به جزء ماموران انتظامی به عنوان ضابط دادگستری) قابل مشاهده است. به طور معمول در اکثر کشورها نیروهای انتظامی و پلیس از نیروهای نظامی و ارتش جدا هستند. اولی وظیفه حفاظت از نظم عمومی داخلی و صیانت از آن در برابر ناقضان این نظم را برعهده دارد و دومی وظیفه حفاظت از کشور در برابر تهاجم نیروی خارجی را انجام می‌دهد. براساس این تقسیم‌بندی، تعقیب و دستگیری دزدان دریایی برعهده نیروهای انتظامی یک کشور می‌باشد. البته در خصوص وظایف این دو نیرو حالت استثنا هم وجود دارد که به عنوان مثال از سوی مرجع خاصی بخشی از وظایف یک نیرو به عهده نیروی دیگر قرار گیرد ولی این موضوع در کشورها نیازمند تجویز مقام خاصی می‌باشد.

بنابراین می‌توان گفت که با توجه به مقررات داخلی بسیاری از کشورها نیروهای دریایی نیز می‌توانند به عنوان ضابطین دادگستری در برابر جرم دزدی دریایی عمل نمایند، مشروط بر این که این نیرو مجوز مخصوص ضابط بودن را در برابر این جرم خاص از مقامات داخلی دریافت کرده باشد. البته در کنوانسیون حقوق دریایا (ماده ۱۰۵) و همچنین در قطعنامه‌های شورای امنیت<sup>۱</sup> بر این مورد تأکید شده که کشتی‌های جنگی و ناوگان نظامی کشورها می‌توانند اقدام به گشت‌زنی

۱. نک: قطعنامه‌های شماره ۱۸۱۴، ۱۸۱۶، ۱۸۳۸ مصوب سال ۲۰۰۸.

در آب‌های بین‌المللی نموده و مظنونان به دزدی دریایی را توقیف نمایند و این می‌تواند در صورتی که وفق مقررات داخلی و بین‌المللی صورت‌گیرد و همراه با صدور مجوز از سوی مراجع ویژه در حقوق داخلی برای اقدامات این نیروهای نظامی باشد، به عنوان یک اقدام موجه از منظر موازین حقوق بشری محسوب گردد.

اما با پذیرش اینکه نیروهای نظامی نسبت به دستگیری دزدان دریایی اقدام نمایند، این نیروها باید در مواجهه با دزدان دریایی ضوابط و شرایط عملیات را مانند ضابطین دادگستری به اجرا درآورند. به عنوان مثال به‌کارگیری سلاح در مواجهه با مرتکبان جرایم اقتضانات و مراتبی دارد که در نظام حقوق داخلی براساس قانون مشخص گردیده‌است و این نیروها نیز مکلف به رعایت آن هستند. بنابراین کشتن خودسرانه افراد مظنون به دزدی دریایی نیز بدون رعایت ضوابط مربوطه خود، جرم محسوب و قابل تعقیب خواهد بود. دزدان دریایی هنگامی که کاپیتان ریچارد فیلیپس (Richard) Philips را بر روی کشتی آلاباما به گروگان گرفتند<sup>۱</sup> رییس‌جمهور آمریکا در اجازه‌نامه‌ای که برای نیروی دریایی آمریکا صادر کرد تأکید نمود که این نیرو صرفاً زمانی حق استفاده از زور را دارد که گروگان در معرض «خطر قریب‌الوقوع» (Imminent Danger) باشد. «این نیرو نیز در عملیات آزادسازی این گروگان هنگامی که سه نفر از دزدان را به قتل رساند این عمل خود را طی اعلامیه‌ای به این دلیل دانست که دزدان تفنگ‌های خود را به سمت کاپیتان نشانه رفته بودند و خطر مرگ ایشان را تهدید می‌کرد.» (McFadden, 2009: 28) اگرچه قائل بودن به چنین معیاری برای نحوه مواجهه با دزدان دریایی، باعث ایجاد حداکثر خطر برای گروگان‌ها و حداقل خطر و ریسک برای گروگان‌گیران خواهد شد اما قراردادن چنین معیارهایی باعث خواهد شد که نیروهای دریایی در اجرای عملیات علیه مرتکبان دزدی دریایی خود را صاحب اختیار مطلق و فاقد مسئولیت ندانسته و محتاطانه‌تر رفتار نمایند به نحوی که امنیت و حفظ نظم در دریاها در کنار رعایت حقوق بشر با هم مورد ملاحظه و توجه قرارگیرند و یکی فدای دیگری نگردد.

---

۱. این حادثه در سال ۲۰۱۰ اتفاق افتاد که دزدان دریایی سومالی یک فروند کشتی تجاری دانمارکی را که ۲۱ خدمه آمریکایی در آن بودند در سواحل سومالی ربودند. با مداخله نیروی دریایی آمریکا خدمه کشتی آزاد شدند اما کاپیتان ریچارد فیلیپس برای مدتی به عنوان گروگان در اختیار دزدان دریایی قرار داشت که متعاقباً با مداخله نیروی دریایی آزاد شد.

## ۲-۲. رعایت «مهلت معقول» نگهداری در کشتی و خشکی

براساس اسناد حقوق بشری رسیدگی و بازداشت نمی‌تواند بدون مدت و قید و شرط باشد. در واقع یک فرد در مظان اتهام بایستی در یک مدت زمان معقول اتهاماتش مورد رسیدگی قرار بگیرد و تکلیف وی مشخص گردد. همچنین این مهلت معقول در خصوص «بازداشت» نیز وجود دارد. از آنجایی که افراد دستگیر شده از حاکمیت فرض برائت بهره‌مند می‌گردند و بازداشت و محاکمه ایشان بعضی حقوق ایشان را محدود و یا حتی سلب می‌نماید بایستی مقید و مشروط باشد. یکی از این شروط نیز رعایت مهلت معقول در روند «دادرسی» و همچنین «بازداشت» می‌باشد. از جمله بند سه ماده ۹ میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی ۱۹۶۶ که تصریح می‌دارد: «هرکس به اتهام جرمی دستگیر یا بازداشت می‌شود باید او را در اسرع وقت در محضر دادرسی یا هر مقام دیگری که به موجب قانون مجاز به اعمال اختیارات قضایی باشد حاضر نمود و باید در مدت معقولی دادرسی یا آزاد شود...». به علاوه ماده ۵ کنوانسیون اروپایی حقوق بشر در این باره مقرر می‌دارد: «کلیه متهمان بایستی «فورا» و در «اسرع وقت» در پیشگاه مقامات صالح قضایی حاضر شوند و هرگونه تأخیر در این زمینه تأخیر بلاوجه و غیرقابل پذیرش محسوب می‌گردد» که به خاطر نقض حقوق متهمان موجبات مسئولیت را برای دولت محاکمه‌کننده فراهم خواهد آورد.

اما در مورد متهمان دزدی دریایی این حضور در پیشگاه مقام قضایی گاه ممکن است روزها و حتی ماه‌ها به طول بینجامد و افراد دستگیر شده مدت‌ها بدون دستور و نظارت مقام قضایی در عرشه کشتی‌ها یا در خشکی در بازداشت به‌سربرند. علی‌الخصوص در مواردی که دولت دستگیرکننده تمایلی برای محاکمه دزدان ندارد این تأخیر ممکن است بسیار بیشتر باشد، چراکه پیداکردن دولت ثالثی که وظیفه محاکمه را برعهده بگیرد و انجام مراحل اداری خود ممکن است که مدت‌ها به طول بینجامد. به عنوان مثال در یک مورد در خصوص دستگیری پنج تبعه سومالیایی که به کشتی هلندی «سامانیول» حمله کرده بودند و از سوی نیروی دریایی دانمارک دستگیر شدند، این انتقال و فرایند بیش از ۴۰ روز به طول انجامید.<sup>۱</sup> یا در ماه می سال ۲۰۰۹

1. See: Isanga, 2010: 263-275.

نیروی دریایی روسیه ۲۹ مظنون به دزدی دریایی را برای نزدیک به سه هفته بر عرشه کشتی جنگی خود نگه داشت و در حال بررسی این موضوع بود که «آیا در روسیه می‌توان آنها را مورد تعقیب قرار داد یا خیر.» (Isanga, 2010: 265) آیا اینگونه متهمان می‌توانند از دولت دستگیرکننده به مراجعی مانند دیوان اروپایی حقوق بشر شکایت ببرند؟

اگرچه در پرونده نخست، دادگاه روتردام<sup>۱</sup> این اعتراض متهمان را در خصوص بازداشت غیرقانونی ایشان با توجه به ماهیت جرم ارتكابی و لزوم نگه داری متهمان در عرشه کشتی تا زمان دسترسی به ساحل مورد پذیرش قرار نداد اما بایستی اذعان داشت که دولت‌ها نمی‌توانند در این زمینه فارغ از هرنوع مسئولیتی باشند. علی‌الخصوص دولت‌هایی که ابزار قانونی و اجرایی لازم را برای محاکمه متهمان در کشور خود دارند اما به دلیل عدم تمایل به برگزاری این‌گونه محاکمات، مدتها دزدان دریایی دستگیرشده را در بازداشت و تحت نظر نگه می‌دارند شاید بتوانند کشور ثالثی را برای استرداد این متهمان برای محاکمه پیدا کنند و در این راه به هیچ وجه به ماده ۵ کنوانسیون اروپایی حقوق بشر و اسناد مشابه در خصوص لزوم رعایت فوریت در حاضر نمودن متهمان در پیشگاه دادگاه صالح برای رسیدگی به اتهاماتشان توجهی ننمایند.

در این خصوص کنوانسیون اروپایی حقوق بشر پیچیدگی‌هایی را در امر حقوق دریاها ایجاد نموده است. در این زمینه دو پرونده مدودیف (Medvedyef) و ریجوپولوس (Rigopolous) شایسته توجه می‌باشد. در پرونده مدودیف «مقامات فرانسوی یک کشتی با پرچم کامبوج مظنون به قاچاق مواد مخدر را با رضایت دولت کامبوج توقیف نمودند و خدمه را بر روی عرشه کشتی نگه داری کرده و با اسکورت کشتی در حدود ۱۳ روز طول کشید که آنها را به سواحل فرانسه رساندند.» (Guilfoile, 2010: 158) در پرونده ریجوپولوس به طور مشابه «اسپانیا در یک کشتی مظنون به قاچاق مواد مخدر در دریاها آزاد مداخله کرد و ۱۶ روز آنها را نگه‌داری کرد تا به ساحل برسد. دادگاه اروپایی حقوق بشر حکم داد که در هر دو قضیه که چنین تأخیرهایی ماهیتاً اجتناب‌ناپذیر هستند و تخلفی از مقررات ماده ۵ کنوانسیون اروپایی اتفاق

---

۱. کشتی دانمارکی با دستگیری دزدان دریایی حمله‌کننده آنها را تحویل کشور هلند داده و این کشور نیز اقدام به برگزاری محاکمه ایشان در دادگاه روتردام نمود. در پایان رسیدگی هر کدام از متهمان به تحمل چهار سال و نیم حبس محکوم شدند.

نیفتاده است.» (Guilfoile, 2010: 159) اما پرونده مدودیف دو مسئله پیچیده را در ارتباط با اجرای ماده ۵ کنوانسیون اروپایی حقوق بشر از سوی دادگاه ایجاد نمود: اول اینکه دادگاه این گونه نظر و حکم داد که بایستی به روشنی حقوق داخلی اجازه قانونی برای بازداشت و نگه‌داری افراد را در دریا داده باشد که حقوق فرانسه فاقد این اجازه در حقوق داخلی خود بود و دوم اینکه لازم است که اجازه صریح لفظی و نصی در حقوق بین‌الملل وجود داشته باشد که ورود به کشتی، نگه‌داری افراد در عرشه و متعاقب آن محاکمه ایشان را توجیه نماید، اگرچه در نهایت شکایت این اشخاص مورد پذیرش قرار نگرفت.

توجه به این نکته لازم است که در خصوص تفسیر واژه «فوریت» نباید راه افراط را در پیش گرفت. این موضوع همان گونه که در رویه دادگاه اروپایی حقوق بشر نیز پذیرفته شده، به این معنی است که به هیچ وجه نمی‌توان برای این فوریت با توجه به پیچیدگی متفاوت جرایم و پرونده‌ها مدت زمان مشخصی را در نظر گرفت و آن را درباره همه موارد مجری دانست. به دیگر سخن حق حضور فوری متهمان را در پیشگاه دادگاه بایستی به صورت موردی بررسی نمود. لذا در مورد دستگیرشدگان متهم به دزدی دریایی این فوریت می‌تواند با دیگر جرایم تفاوت داشته باشد. چراکه براساس تعاریف موجود دزدی دریایی در دریاهای آزاد ارتکاب پیدا می‌کند فلذا محل دستگیری متهمان قاعدتاً دریاهای آزاد می‌باشد در نتیجه انتقال این افراد به کشور محل محاکمه ممکن است مدتی طول بکشد که مضمی این مدت به هیچ تجاوز و تخلف از قاعده حضور فوری در پیشگاه مقام قضایی محسوب نمی‌گردد.

### ۳. اصول ناظر بر تحویل یا استرداد متهمان دزدی دریایی

در طی سال‌های اخیر قسمتی از واکنش جامعه بین‌المللی در برابر دزدی دریایی انعقاد موافقت‌نامه‌های انتقال متهمان با کشورهای ثالث از جمله کنیا، تانزانیا و جمهوری سیشل می‌باشد. در قطعنامه ۱۸۵۱ سال ۲۰۰۸ شورای امنیت سازمان ملل از دولت‌ها و سازمان‌های منطقه‌ای می‌خواهد تا برای مقابله موثرتر با دزدی دریایی چنین موافقت‌نامه‌هایی را به امضا برسانند. قرار دادن قواعد حقوق بشر در این انتقال‌ها و تصریح به مقررات حقوق بشری از جمله مباحث در رعایت حقوق متهمان موضوع انتقال می‌باشد. در بحث انتقال دزدان دریایی به کشوری که تمایل به محاکمه

متهمان را دارد بایستی به این موضوع توجه نمود که مبتنی بر برخی اسناد بین‌المللی مانند کنوانسیون مربوط به وضع پناهندگان ۱۹۵۱ (ماده ۳۳)، کشورها نمی‌توانند فردی را به کشوری مسترد کنند که دلایل اساسی وجود دارد که در آن‌جا فرد در معرض شکنجه و بدرفتاری قرار می‌گیرد. ماده ۳ کنوانسیون اروپایی حقوق بشر نیز مواجه شدن با شکنجه، مجازات غیرانسانی و رفتارهای تحقیرکننده را از موارد عدم استرداد به چنین کشورهایی می‌داند. از آنجایی که زندان‌ها و محاکم کنیا و تانزانیا از نظر رعایت حقوق متهمان در حین دادرسی و مجازات در وضعیت مناسبی قرار ندارند برخی کشورها از جمله انگلستان در انعقاد موافقت‌نامه انتقال متهمان به کشور کنیا برخی شروط را تصریح نموده‌اند: اول اینکه کنیا بایستی از وضعیت اشخاص انتقال‌یافته به طور مستمر آگاهی داشته باشند. این وضعیت شامل اوضاع جسمانی، مکان و محل توقیف و نگهداری و بعلاوه تمامی مسئولیت‌های این افراد و هرگونه تصمیم مهمی که در جریان تعقیب و محاکمه آن‌ها اخذ شود بر عهده این کشورها است. دوم، همچنین کنیا باید ناظران بین‌المللی و اروپایی را از مکان توقیف و بازداشت افراد، وضعیت جسمانی و شرایط حاکم بر آنان مطلع سازد. بعلاوه این ناظران بایستی به افراد محبوس دسترسی داشته و با آن‌ها در ارتباط باشند. و در نهایت اینکه اعمال برخی مجازات‌ها از جمله اعدام یا مجازات‌های بدنی صراحتاً منع شده است.<sup>۱</sup>

در قراردادهای انتقال، ترتیبی نیز به‌طور معمول پیش‌بینی می‌شود: به‌عنوان نمونه «انگلستان مکانیزم ترجیحی بازدیدهای هفتگی از سوی طرف ثالث را مطرح می‌کند با رعایت شرایطی همچون عدم اعلام قبلی، بازدیدهای خصوصی، بازدیدهای مکرر، انجام معاینات پزشکی و حضور نمایندگان اتحادیه اروپا در جلسات محاکمه و دولت صاحب پرچم کشتی توقیف‌کننده دزدان. همچنین ایتالیا وضعیت متهمان را در جلسات دادرسی از طریق ویدئو کنفرانس کنترل می‌کند.» (Thuo Gathii, 2010: 33) اما سؤال این است که آیا این تضمینات می‌تواند در عمل یک حمایت کافی را از افراد منتقل شده به عمل آورد که در معرض رفتار منع شده قرار نگیرند؟ براساس مفاد و مقررات این موافقت‌نامه‌های انتقال دو و چندجانبه منعقد، یک رژیم

1. See: Thuo Gathii, 2010: 33-37.

تضمینات قابل قبول، شامل «اول، دقت در شایستگی و سزاواری افراد برای بازگردانده شدن به کشور دیگر، دوم پروسه و روال شفاف و واضح برای تحصیل تضمینات و در نهایت فرصت و مجال برای کنترل و بازنگری و مرور در وضعیت فرد بعد از بازگرداندن برقرار شده است.» (Woodruff, 2013: 162) هرکدام از این اقدامات، شاخص‌های بسیار قوی برای احراز کافی بودن تضمینات هستند. رویه جاری برخی کشورها مانند انگلستان بر روش «کنترل و بازنگری بعد از استرداد فرد» تاکید می‌کند. براین اساس استرداد یا انتقال زمانی امکان پذیر است که «امکان و ترتیب نظارت و کنترل مستقل از سوی یک ناظر تعلیم دیده حقوق بشری برای مشارکت در استرداد و انتقال این فرد از انگلستان به کشور خاص مقدور باشد.» (Woodruff, 2013: 163) به نحوی که فرد به صورت هفتگی با ناظر یا با خانواده‌اش ملاقات داشته باشد. اگر فرد در بازداشت باشد امکان ملاقات‌های خصوصی فراهم باشد و معاینات پزشکی نیز به صورت منظم و در هر زمانی که نگرانی مبنی بر در خطر بودن سلامتی وی وجود داشته باشد فراهم شود. البته این بایستی با انجام تحقیقاتی در فرایند دادرسی در کشور مقصد، بازداشت‌گاهی که فرد در آنجا نگه داری خواهد شد، دادگاه محل محاکمه و مجازات‌های مورد اعمال در صورت محکومیت همراه شود.

مقدمه موافقتنامه انتقال متهمان دزدی دریایی برای محاکمه فی‌مابین کنیا و اتحادیه اروپا صراحتاً به میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی و کنوانسیون منع شکنجه اشاره دارد و طرفین متعهد شده‌اند که: «با افراد انتقال یافته، چه قبل و چه بعد از انتقال، انسانی و مطابق با تعهدات حقوق بشر بین‌المللی رفتار نمایند که شامل مواردی مانند ممنوعیت شکنجه و رفتارهای وحشیانه و خشن، مجازات و رفتارهای غیرانسانی و خوارکننده، ممنوعیت بازداشت خودسرانه و محاکمه همراه با رعایت اصول دادرسی منصفانه.» (Thuo Gathii, 2010: 36) همچنین در این موافقت‌نامه کنیا متعهد می‌گردد محل نگهداری و بازداشت افراد انتقال یافته را به اطلاع این اتحادیه برساند و البته مجازات اعدام نیز صراحتاً منع گردیده است.<sup>۱</sup>

۱. علی‌رغم کلیه تضمینات اخذ شده از دولت کنیا مبنی بر رعایت حقوق متهمان، براساس گزارش‌های کمیته منع شکنجه سازمان ملل، موارد متعددی از نقض حقوق دفاعی متهمان و بدرفتاری در زندان‌های کنیا با ایشان صورت گرفته است.

البته یک نکته باقی می‌ماند، همان‌گونه که برخی نیز اشاره داشته‌اند، «بعضی دولت‌ها از چنان پیشینه بدی در خصوص رعایت حقوق بشر درباره متهمان برخوردار هستند که حتی در صورت دادن تضمین به هیچ وجه هیچ‌گونه انتقالی به آنها نباید صورت گیرد چون فرد در معرض خطرات آشکاری قرار می‌گیرد.» (Ginkel, 2012: 253) دادگاه اروپایی حقوق بشر نیز در پرونده سعودی همین موضوع را ابراز داشت که «استرداد متهم به دولت تونس از سوی دولت انگلستان حتی در صورت ارائه تضمینات برای رعایت حقوق متهم، باز نباید صورت می‌گرفت، چون در این کشور به طور سیستماتیک حقوق متهمان مورد نقض قرار می‌گیرد.» (Ginkel, 2012: 254) در این خصوص در هر مورد بایستی ارزیابی دقیقی صورت گیرد و نمی‌توان به صورت پیشینی یک ملاک و معیار واحد برای چند کشور ارائه داد.

#### ۴. مسئولیت دولت انتقال‌دهنده، انتقال‌گیرنده

همان‌گونه که بیان شد یکی از راهکارهایی که از جانب بسیاری از دولت‌ها برای محاکمه دزدان دریایی خلیج عدن و سواحل سومالی به کار گرفته شده است، انتقال متهمان به کشورهای هم‌چون کنیا، سیشل و تانزانیا برای محاکمه ایشان می‌باشد. موضوع مهم حقوق بشری درباره این انتقال‌ها این است که در صورت نقض حقوق متهمان در کشور پذیرنده، مسئولیت متوجه کدام کشور خواهد بود؟ آیا تنها کشور پذیرنده است که در این زمینه بار مسئولیت را بر دوش خواهد کشید یا اثرات آن متوجه دولت دستگیرکننده دزدان دریایی که به عنوان دولت فرستنده شناخته می‌شود نیز خواهد بود؟

اگرچه ممکن است با استناد به فصل هفتم منشور سازمان ملل متحد<sup>۱</sup> که اجازه استفاده از کلیه اقدامات لازم را داده است، به طور ضمنی استنباط شود که تعهدات و تکالیف حقوق بشری مبتنی بر معاهدات در خصوص جرم دزدی دریایی قابل اعمال و اجرا نیستند، اما این به هیچ وجه نمی‌تواند صحیح باشد چرا که تمامی قطعنامه‌های مرتبط با دزدی دریایی بر رعایت حقوق بشر قابل اعمال تأکید می‌ورزند. بنابراین در خصوص انتقال مظنونین به دزدی دریایی برای محاکمه آنها بایستی

۱. اکثر قریب به اتفاق قطعنامه‌های شورای امنیت مرتبط با دزدی دریایی به خصوص قطعنامه‌های بعد از سال ۲۰۰۸ براساس فصل هفتم منشور سازمان ملل متحد صادر شده‌اند.



به تعهدات مندرج در معاهدات حقوق بشری پایبند بود که مهم‌ترین آن‌ها شامل کنوانسیون اروپایی حقوق بشر و میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی<sup>۱</sup> و چند معاهده دیگر<sup>۲</sup> می‌باشد.

به طور کلی یک دولت نمی‌تواند به صرف انجام انتقال متهمان به کشور ثالث از مسئولیت‌های ناشی از این انتقال و پیامدهای احتمالی آن شانه خالی نماید و در مواردی ممکن است که حتی به خاطر رفتارهای مخالف حقوق بشری که با متهمان در کشور انتقال گیرنده صورت گرفته است، دولت انتقال دهنده نیز مسئول شناخته شود<sup>۳</sup> چرا که اولاً براساس مقررات کنوانسیون منع شکنجه، هیچ کشوری حق ندارد شخص را به کشور دیگری که این اعتقاد وجود دارد که در آن‌جا در معرض خطر شکنجه و بدرفتاری قرار خواهد گرفت، مسترد کرده یا بازگرداند. کنوانسیون اروپایی حقوق بشر نیز در ماده ۳ خود همین مقرر را به زبانی جامع‌تر بیان می‌کند: «بازگرداندن افراد به کشوری که در معرض شکنجه، بدرفتاری، رفتارهای غیرانسانی و خوارکننده یا مجازات‌های غیرانسانی قرار خواهند گرفت، ممنوع است». در صورت انجام این انتقال «عواقب و مسئولیت متوجه دولت فرستنده نیز خواهد بود.» (Guilfoile, 2010: 141)

کمیته مقابله با شکنجه سازمان ملل (Committee Against Torture (CAT)) نیز تصریح می‌دارد که دولت‌ها باید تضمینات عدم استرداد را (در خصوص شکنجه) درباره همه بازداشتی‌ها، شامل همه آن‌هایی که در خارج از قلمرو کشور بازداشت شده‌اند، اعمال نمایند. دولت‌ها در صورت تصمیم‌گیری برای انجام این‌گونه انتقال‌ها نیز موظف هستند که لزوم رعایت تعهدات حقوق بشری بین‌المللی را نیز در این موافقتنامه‌ها بگنجانند. همچنان که در موافقتنامه انتقال متهمان بین اتحادیه اروپا و کشور کنیا<sup>۴</sup> نیز مشاهده می‌شود در این‌گونه توافقنامه‌ها بایستی شرط شود که ناظران کشورهای انتقال دهنده متهمان به دزدی دریایی می‌توانند هر موقع که صلاح بدانند از محل نگه داری و بازداشت متهمان بازدید نموده و همچنین در جلسات دادگاه

۱. این تعهدات غالباً در مواد ۱ الی ۱۷ میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی و مواد ۵ و ۶ کنوانسیون اروپایی حقوق بشر مورد تصریح قرار گرفته‌اند.

۲. مانند کنوانسیون پناهندگی و همچنین کنوانسیون منع شکنجه.

۳. See: Ginkel, 2012: 251-256.

۴. این موافقتنامه در سال ۲۰۰۸ و متعاقب قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت سازمان ملل که از کشورها درخواست کرده بود که چنین موافقتنامه‌های انتقالی را به امضا برسانند، به امضا رسید.

ایشان حضور بیابند و یا با آنها بدون حضور ماموران کشور پذیرنده، ملاقات داشته باشند.

دادگاه اروپایی حقوق بشر (دادگاه استراسبورگ)، مقررات کنوانسیون اروپایی حقوق بشر را در مورد جرایم و نقض‌های واقع شده در دریاهای آزاد نیز قابل اعمال می‌داند. دادگاه اروپایی به طور کلی دو معیار را برای اعمال فرا سرزمینی تعهدات حقوق بشری از سوی دولت‌ها قرار داده است: اول هنگامی که یک دولت کنترل مؤثری را بر یک سرزمین خارجی اعمال می‌نماید و دوم جایی که یک فرد وارد یک نمایندگی دولت در قلمرو کشور دیگر می‌گردد. در پرونده السعدون علیه انگلستان (Alsaadon v UK) «افراد بازداشتی که اقدام به شکایت از دولت انگلیس کرده‌بودند افرادی بوده که در عراق بازداشت و نگهداری شده بودند.» (Ginkel, 2012: A.10/248) دادگاه اروپایی اعلام نمود که نیروهای انگلیسی این بازداشت و نگهداری را کنترل کرده و از تحویل ایشان به دولت عراق امتناع نموده‌اند که این نقض مقررات حقوق بشر بین‌المللی محسوب می‌شود. دادگاه اعلام نمود که «کنترل دوفاکتو (در عمل) به صورت انحصاری و کامل و کنترل دوزوره (رسمی) به وسیله مقامات انگلیسی به اجرا درآمده و تعهدات کنوانسیون قابل اعمال و اجرا می‌باشد.» (Ginkel, 2012: A.10/258)

به عنوان نتیجه می‌توان گفت که اجرای تعهدات کنوانسیون اروپایی حقوق بشر در کلیه موقعیت‌هایی که صلاحیت یکی از دول عضو برقرار می‌گردد و بازداشت و نگهداری افراد در آنها به سهولت انجام می‌گیرد، لازم می‌باشد. به محض اینکه «اشخاصی بر روی عرشه یک کشتی جنگی قرار می‌گیرند تردیدی نیست که آنها در حیطه صلاحیت دولت صاحب پرچم قرار می‌گیرند» (Ginkel, 2012: 253) و در صورت نقض حقوق این افراد مکانیسم قضایی کنوانسیون اروپایی و یا دیگر کنوانسیون‌ها قابل اعمال خواهد بود. البته یک ناوگان دریایی می‌تواند دیگر اشکال «کنترل» را بر روی مظنونین اعمال نماید. به عنوان مثال «با نزدیک شدن به یک کشتی دیگر آن را مورد کنترل قرار دهد یا یک کشتی مظنون را مورد تفتیش و بازرسی قرار دهد و اگر قرائنی مبنی بر مظنون بودن به دزدی دریایی را بیابد افراد را بر روی عرشه کشتی ایشان مورد بازداشت و نگه داری قرار دهد و در تمام این اشکال مسئولیت نقض حقوق بشر

۱. این شخص به همراه یک نفر دیگر در سال ۲۰۰۳ متهم به قتل دو نفر از اتباع انگلستان در کشور عراق بودند.

متهمان با دولت صاحب پرچم می‌باشد.» (Ginkel, 2012: A.10/26)

اما از آنجایی که قسمت عمده‌ای از عملیات گشت‌زنی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن به صورت نیروهای چندملیتی (Combined Task Force 150) براساس قطعنامه‌های شورای امنیت می‌باشد، دادگاه اروپایی حقوق بشر از اعمال صلاحیت بر عملیات حافظ صلح براساس قطعنامه‌های شورای امنیت یا دیگر عملیات‌های نظامی چندملیتی اکراه دارد. این دادگاه در پرونده «بهرامی» (Behrami) و «سارامتی» (Saramati) اعلام داشت که «اختیارات اعطایی در فصل هفت منشور اجازه انجام عملیات نظامی را می‌دهد و اقدامات و عملیات حافظان صلح تنها برای سازمان ملل اهمیت دارد و نه برای دولت متبوع نیروی حافظ صلح.» (Guilfoile, 2010: 141) البته این دیدگاه مورد انتقاد واقع شده، چراکه در عملیات‌های نظامی چند ملیتی برخلاف عملیات حافظان صلح سازمان ملل یا شورای امنیت هیچ گونه کنترل مستقیمی بر نیروها یا عملیات تاکتیکی ندارد و این نظر برخلاف اصول عمومی حقوق بین‌الملل می‌باشد جایی که منشأ مسئولیت از کنترل مؤثر بر عملیات و نیروها استخراج می‌گردد و درواقع «اجراکننده دستورات می‌باشد که در صورت نقض تعهدات در این باره مسئولیت خواهد داشت.» (Guilfoile, 2010: 141)

بنابراین می‌توان گفت چه در موافقت‌نامه‌های انتقال متهمان و چه در کلیه عملیات‌هایی که براساس فصل هفت منشور و با دستور شورای امنیت و یا سازمان‌های بین‌المللی دیگر صورت می‌گیرد مسئولیت یک شخصیت بین‌المللی و یک دولت نمی‌تواند نافی و از بین برنده مسئولیت یک کشور و دولت دیگر باشد. درواقع دولت فرستنده نمی‌تواند با این استدلال که اقتدار و کنترل نهایی را به دولت یا سازمان دیگری واگذار نموده است در برابر موارد نقض حقوق بشر که در کشور دیگر صورت می‌گیرد یا از سوی نیروهای کشور فرستنده انجام گرفته با این توجیه که موارد نقض در قلمرو کشور دیگر صورت گرفت یا نیروهای نظامی تحت کنترل و دستور سازمان دیگری بوده‌اند، خود را مبرا از مسئولیت بدانند، علی‌الخصوص در مواردی که کشتی‌های جنگی یا نیروهای نظامی براساس دستور سازمان‌هایی چون سازمان ملل یا اتحادیه اروپا عمل می‌کنند

---

۱. به اختصار CTF-150 ناوگروهی متشکل از ناوها و پرسنل نیروی دریایی ۲۵ کشور مختلف است که در محدوده شاخ آفریقا به انجام عملیات می‌پردازد. پایگاه اصلی این ناوگروه در منامه بحرین (ناوگان پنجم نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا) قرار دارد.

که نمی‌توان به خاطر نقض تعهدات حقوق بشری اینگونه سازمان‌ها را مسئول شناخت چراکه کنوانسیون‌های حقوق بشری از جمله کنوانسیون اروپایی حقوق بشر صرفاً در خصوص شکایت افراد از دولت‌ها اقدام می‌نماید.

سؤال دیگری که مطرح می‌شود اینست که در موافقت‌نامه‌ای که بین اتحادیه اروپا و کشور کنیا برای انتقال متهمان به دزدی دریایی به این کشور منعقد شده، آیا در صورت نقض حقوق متهمان در دادگاه‌های کنیا، مسئولیت این موضوع متوجه اتحادیه اروپا خواهد بود یا دولت‌های اروپایی؟ این دستور اگر صرفاً از سوی فرمانده عملیات اتحادیه اروپایی (منظور فرمانده مجموعه کشتی‌های دستگیرکننده و تحویل دهنده دزدان دریایی به کشور کنیا است) صادر شده باشد و دولت‌ها در این خصوص نقشی نداشته باشند، مطمئناً عواقب بعدی متوجه دولت نیز نخواهد بود. اگر مقامات دولت‌ها نیز در اتخاذ چنین تصمیمی نقش داشته‌اند، بنابراین مظنونان در صلاحیت دولت دستگیرکننده نیز هستند. براساس موافقت‌نامه‌های مبادله مظنونان میان اروپا و کنیا، انتقال‌ها نیازمند موافقت مقامات دولت‌ها و فرمانده عملیات اتحادیه اروپایی به صورت مشترک است. در این شرایط انتقال نمی‌تواند به عنوان یک اقدام اتحادیه اروپا به تنهایی تلقی گردد. اینجا جایی است که مسئولیت مشترک (دولتها و فرمانده عملیات) مطرح می‌شود و این به نوعی همان کنترل مؤثری است که یک دولت برای داشتن مسئولیت از آن برخوردار می‌باشد. این موضوع را نیز دادگاه اروپایی در رأی پرونده «الجداء» (Aljedd) بر آن تأکید ورزید و حکم به مسئولیت دولت انگلیس داد.<sup>۱</sup> البته دولت‌هایی نیز مانند روسیه هستند که به صورت انفرادی در خلیج عدن نیروی نظامی و ناو جنگی دارند و یا اینکه مانند کانادا و چین به صورت جداگانه اقدام به انعقاد موافقتنامه انتقال متهمان با کنیا نموده‌اند. اینگونه دولت‌ها حتی اگر عضو کنوانسیون اروپایی حقوق بشر نباشند باز مسئولیت خواهند داشت و این مسئولیت براساس معاهداتی مانند میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی<sup>۲</sup> و اسناد مشابه می‌باشد و این دولت‌ها

1. See: Schwartz, 2010: 15-25.

۲. مواد مختلفی از میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی به مسئولیت کشورها درباره تضمین حقوق بشر الرعايه برای متهمان اشاره داشته است. به عنوان نمونه بند ۳ ماده ۲ میثاق مقرر می‌دارد؛ «هر دولت طرف این میثاق متعهد می‌شود که: الف- تضمین کند که برای هر شخصی که حقوق و آزادی‌های شناخته شده در این میثاق درباره او نقض شده باشد وسیله مطمئن احقاق حق فراهم بشود هر چند که نقض حقوق به وسیله اشخاصی ارتکاب شده باشد که در اجرای

نیز موظف به تضمین رعایت موضوعات حقوق بشری می‌باشند.

در انتها می‌توان گفت هر جا که مقامات دولتی در خصوص نحوه واکنش در برابر مظنونین دستگیر شده تصمیم‌گیری می‌کنند، آن‌ها موظف به رعایت قوانین حقوق بشری قابل اعمال هستند و دولت‌ها نمی‌توانند با این توجیه که به عنوان عضوی از یک گروه یا اتحادیه عمل نموده‌اند از زیر بار مسئولیت شانه خالی کنند مگر اینکه سازمان بین‌المللی به طور کامل فرماندهی نیروها و اتخاذ تصمیم‌گیری‌ها را بر عهده گرفته باشد. لذا دولت‌ها در برابر رعایت حقوقی مانند حاضر نمودن سریع در پیشگاه دادگاه صالح و قانونی، تضمینات دادرسی منصفانه، ممنوعیت بازگرداندن افراد به جایی که در معرض شکنجه یا دیگر رفتارهای ممنوع قرار می‌گیرند و حق برای جبران خسارت موثر مسئولیت خواهند داشت. دولت فرستنده وظیفه دارد به طرق و راه‌های مختلف رعایت این موضوعات را در قلمرو کشور پذیرنده تضمین نماید و یا اینکه دولت فرستنده به نحوی عمل نماید که نیروهای نظامی ارسال شده این موارد را مورد رعایت قرار دهند و در غیر این صورت در کنار دولت پذیرنده، افراد حق شکایت از دولت فرستنده را نیز به عنوان ناقض حقوق آنان در محضر دادگاه‌هایی مانند دادگاه اروپایی حقوق بشر خواهند داشت.

##### ۵. فرض برائت و بار اثبات در محاکمه مرتکبان دزدی دریایی

فرض برائت که می‌توان آن را «میراث مشترك حقوقی همه ملل متمدنی جهان محسوب کرد در یکی دو قرن اخیر و به‌ویژه پس از جنگ جهانی دوم مورد اقبال و عنایت خاص حقوق‌دانان و قانون‌گذاران در حقوق داخلی کشورها و نیز موضوع اعلامیه‌ها و کنوانسیون‌ها در سطح منطقه‌ای و یا بین‌المللی قرار گرفته است.»<sup>۱</sup> (آشوری، ۱۳۷۹: ۱/۱۳۴) اصول متضمن رعایت حقوق دفاعی

مشاغل رسمی خود عمل کرده باشند. ب- تضمین کند که مقامات صالح قضائی - اداری یا مقننه یا هر مقام دیگری که به موجب مقررات قانونی آن کشور صلاحیت دارد درباره شخص دادخواست دهنده احقاق حق بکنند و همچنین امکانات تظلم به مقامات قضائی را توسعه بدهند. ج- تضمین کند که مقامات صالح «نسبت به تظلماتی که حقانیت آن محرز بشود ترتیب اثر صحیح بدهند».

۱. به عنوان نمونه بند ۲ ماده ۱۴ میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی بدون استثناء قائل شدن برای هیچ جرمی مقرر می‌دارد: «هر کس به ارتکاب جرمی متهم شده باشد حق دارد بی‌گناه فرض شود تا این که مقصر بودن او بر طبق قانون محرز بشود».

متهم از یک سو و اصول متضمن رعایت حقوق دفاعی شاکی از سوی دیگر بایستی فراهم شود تا نظام دادرسی عادلانه تلقی شود. مهم‌ترین رکن و موضوع مطرح شده در این زمینه «پذیرش فرض برائت است که هم در مرحله تدوین و تصویب قوانین هم در مرحله اثباتی (قضایی) وجود داشته و مجریان قانون مکلف به رعایت این اصل می‌باشند.» (زالمن، ۱۳۷۸: ۴۴) در تمام جرائم مقام تعقیب موظف به اقامه دلیل برای اثبات گناه‌کاری متهمان می‌باشد. این موضوع درباره جرائم بین‌المللی نیز صدق می‌کند تا جایی که در اساس‌نامه دادگاه کیفری بین‌المللی نیز این موضوع به‌صراحت مورد اشاره قرار گرفته است (ماده ۶۶ اساسنامه). اگرچه در سال‌های اخیر و در مورد برخی جرائم مانند پول‌شویی یا جرائم سازمان‌یافته به خاطر ماهیت پیچیده‌ای که این جرائم دارند، بر پیکره این اصل استثنائاتی وارد آمده است اما اصل برائت را همچنان یکی از اصول مستقر، پابرجا و مورد اتفاق در رسیدگی‌های کیفری در سطح ملی و بین‌المللی به شمار آورد.

دزدی دریایی بر اساس تعاریف موجود از جمله تعریف مقرر در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ در دریاهای آزاد ارتکاب پیدا می‌کند. در دریاهای آزاد از آنجایی که حاکمیت هیچ کشوری به‌طور استقرار یافته وجود ندارد فلذا ابزار اعمال حاکمیت در چنین مکانی نیز موجود نیست. یکی از ابزار اعمال حاکمیت و همچنین برقراری نظم، وجود و حضور ضابطین دادگستری هستند که با وظایف متعددی که قانون بر عهده ایشان گذاشته است نظم را در جامعه برقرار نموده و با ناقضین نظم عمومی نیز به مقابله بر خواهند خاست. یکی دیگر از وظایف ضابطین دادگستری جمع‌آوری ادله اثباتی جرم می‌باشد. اما حال پرسش اصلی اینجاست که در عرصه دریاهای آزاد و مشخصاً در مورد دزدی دریایی وظیفه جمع‌آوری ادله علیه مرتکبین بر عهده چه کسی است؟

وقتی گفته می‌شود که اصل بر بی‌گناهی متهمان می‌باشد بنابراین این وظیفه شاکی یا دادستان و هر نهاد مرتبط است که دلایل علیه متهم را جمع‌آوری کرده و اقامه کند و این درباره جرم دزدی دریایی نیز صدق می‌کند. به دیگر سخن اگرچه از دزدان دریایی به‌عنوان دشمنان نوع بشریت یاد می‌کنند ولی با تمامی این اوصاف، این موضوع تأثیری بر رسیدگی به اتهامات این‌گونه افراد نداشته و ایشان همچنان از اصل برائت بهره‌مند هستند. به‌عنوان مثال در یک مورد در ۱۰ آوریل

سال ۲۰۱۰ یک قایق دزد دریایی در سواحل سومالی به سوی یک کشتی نظامی آمریکایی شروع به تیراندازی نمود و با تبادل آتش، یک نفر از آن‌ها کشته شد و شش نفر دیگر دستگیر شدند و در نهایت این متهمان تحویل دادگاه‌های آمریکا گردیدند. قاضی پرونده ریموند جکسون (Raymond A. Jackson) این افراد را از اتهام دزدی دریایی تبرئه نمود به این خاطر که «مقام تعقیب نتوانسته بود دلایل محکمه‌پسندی در خصوص مجرمیت این افراد ارائه نماید.» (Schwartz, 2010: 19)

مطمئناً موارد اندکی هستند که مرتکبان دزدی دریایی در حین عملیات مجرمانه دستگیر شوند و در بسیاری از موارد مظنونان به دزدی دریایی در سواحل و همچنین دریاهای آزاد دستگیر می‌گردند و اگرچه «امکان بسیاری وجود دارد که این افراد دستگیر شده در گذشته در انجام عملیات دزدی دریایی علیه کشتی‌ها مداخله داشته‌اند اما به خاطر اینکه دلیلی علیه ایشان یافت نمی‌گردد لذا نیروهای نظامی مجبور به آزاد کردن ایشان هستند.» (خالقی و کاظمی، ۱۳۹۴: ۲ و ۳ / ۷۴) از این رو امروزه صحبت از به‌کارگیری نیروهای انتظامی دائمی در دریاهای آزاد (البته صرفاً در آبراه‌های پر رفت‌وآمد بین‌المللی مانند تنگه مالاکا، خلیج عدن) شده است تا از این طریق بتوان به جمع‌آوری آثار و ادله برجای‌مانده از صحنه جرم و استفاده از آن‌ها در رسیدگی به پرونده‌های دزدی دریایی کرد. البته این نیروی انتظامی دریایی اختصاصی به جرم دزدی دریایی نخواهد داشت و می‌تواند در مورد تمام جرائم دریایی از جمله قاچاق کالا، تجارت مواد مخدر و مواد روان‌گردان و ... نیز کاربرد داشته باشد. در هر مورد که کشتی‌ای در معرض خطر حمله دزدان دریایی است. یا اینکه کشتی مظنون به حمل مواد مخدر و یا ارتکاب دیگر جرائم دریایی است این ضابطین دریایی می‌توانند دخالت نموده و امنیت را در دریاهای آزاد و در آبراه‌های بین‌المللی برقرار نمایند.

در هر مورد که دزدان دریایی به یک کشتی تجاری و یا نفت‌کش حمله می‌کنند مسلماً جمع‌آوری ادله و آثار برجای‌مانده از جرم می‌تواند کمک قابل‌توجهی به محکومیت و مجرمیت مرتکبان این‌گونه اقدامات بنماید. جمع‌آوری آثاری از حمله مانند اثرانگشت، لکه‌های خون برجای‌مانده از مهاجمین، نوع سلاح‌های مورد استفاده و غیره که همه این‌ها در پلیس علمی برای اثبات مجرمیت حائز اهمیت هستند به خوبی می‌تواند یکی از عوامل مؤثر برای ممانعت از بی‌کیفر ماندن مرتکبان به دزدی دریایی باشد.

اگرچه برخی کشورها در چند سال اخیر تلاش داشته‌اند که به چنین اقداماتی دست زنند اما مسلماً انجام این‌گونه اقدامات جدای از هزینه‌بر بودن نیازمند همکاری گسترده کشورهاست. نیروی دریایی و ناوگان نظامی کشورها که در حال حاضر در دریاها آزاد در حال گشت‌زنی هستند هیچ‌گونه آموزشی برای جمع‌آوری ادله دریافت نکرده‌اند و حتی ممکن است به خاطر عدم آموزش در مواردی خود باعث از بین رفتن ادله جرم نیز بشوند. چنانکه «در سال ۲۰۰۹ بعد از توقف یک کشتی مظنون به دزدی دریایی از سوی نیروی دریایی آمریکا، این نیرو از مأموران پلیس فدرال آمریکا درخواست کرد که در منطقه حاضرشده و به جستجوی ادله اثباتی جرم پردازند و این پلیس فدرال بود که اقدامات لازم را در این زمینه به انجام رسانید.» (Wiltout, 2009: 411) البته نیروی دریایی آمریکا در این زمینه اقداماتی را انجام داده است از جمله آموزش‌های پلیس علمی به نیروهای اعزامی به خلیج عدن و دریاها آزاد. که این نیروها بتوانند در مواجهه با این‌گونه موارد و جرائم ارتكابی، بهترین عملکرد را از خود نشان دهند. همچنین مقامات قضایی آمریکا نیز همکاری‌هایی را با نیروهای چندملیتی اعزامی به سواحل سومالی در این زمینه انجام داده‌اند که شامل شیوه انجام بازجویی‌های اولیه و انجام تحقیقات از متهمان و شهود به‌نحوی که دادرسی را تسهیل نماید می‌باشد.

انجام این‌گونه اقدامات می‌تواند دادرسی را در دادگاه‌هایی که در آینده وظیفه برگزاری محاکمه را بر عهده می‌گیرند تسهیل نماید. البته این دادگاه تفاوتی نخواهد داشت که متعلق به کدام کشور باشد چراکه اگر در نهایت تصمیم بر این شد که دادگاه کشور ثالثی این‌گونه محاکمات را تصدی نماید بازهم این ادله جمع‌آوری‌شده می‌تواند در اختیار این دادگاه قرار گرفته و در دادرسی‌های خود از این ادله کمک بگیرد.

### نتیجه‌گیری

موج حملات دزدی دریایی در یک دهه اخیر به حدی بزرگ و سهمگین بود و جامعه بین‌المللی را تحت تأثیر خود قرار داد که تا به امروز تمهیدات منطقه‌ای و بین‌المللی در تأمین امنیت کشتیرانی در آب‌های بین‌المللی موفقیت‌چندانی را به همراه نداشته است. برای مقابله کیفی با این پدیده تلاش‌های مؤثری در قالب محاکمه در دادگاه‌های داخلی کشورها و همچنین



محاكمه در کشور ثالث (مانند کشور کنیا یا تانزانیا) صورت گرفته است و تلاش‌های دیگری نیز در قالب طرح پیشنهادهایی مانند افزایش صلاحیت دیوان کیفری بین‌المللی از سوی برخی کشورها مانند روسیه و یا تشکیل دادگاه‌های بین‌المللی یا منطقه‌ای ویژه دزدی دریایی در مناطق بیشتر درگیر در دست بررسی قرار دارد اما در خلال انجام عملیات و اقدامات برای دستگیری، نگرانی، تعقیب، محاكمه و مجازات مرتکبان دزدی دریایی رعایت ملاحظات حقوق بشری‌ای که قابلیت به‌کارگیری بر وضعیت متهمان دزدی دریایی را داشته باشند الزام‌آور خواهد بود. توسل به‌زور، دستگیری و تعقیب قضایی مرتکبان دزدی دریایی اگرچه بر اساس حقوق بین‌الملل عرفی و قراردادی و همچنین با اتکال به قطعنامه‌های شورای امنیت امری مجاز شمرده شده است اما این مجموعه اقدامات بایستی با رعایت حقوق بشر لازم‌الرعايه برای این مرتکبان همراه باشد. لزوم رعایت این مجموعه حقوق بشر درباره همه متهمان جرائم مختلف از جمله دزدی دریایی اگرچه در سال‌های اخیر موجب عدم تمایل بسیاری از کشورها برای محاكمه دزدان دریایی شده است اما هیچ توجیهی حتی شناخت و زشتی بیش‌ازحد اعمال ارتكابی از سوی متهمان، نمی‌تواند به‌عنوان بهانه‌ای برای عدم رعایت این حقوق بشر لازم‌الرعايه تلقی گردد. در این راستا علاوه بر آراء مختلف دیوان اروپایی حقوق بشر، بسیاری اسناد حقوق بشر بین‌المللی از جمله کنوانسیون اروپایی حقوق بشر، کنوانسیون پناهندگی، کنوانسیون منع شکنجه و دیگر رفتارهای غیرانسانی و خوارکننده و میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی بر لزوم رعایت حقوق بشر درباره متهمان انواع جرائم اعم از داخلی و بین‌المللی تأکید داشته‌اند.

## کتابنامه

### الف- کتب و مقالات

#### ۱. فارسی

- آشوری، محمد (۱۳۷۹)، عدالت کیفری (مجموعه مقالات)، چاپ اول، تهران: کتابخانه گنج دانش.
- خالقی، علی و کاظمی، سید سجاد (۱۳۹۴)، «تحلیلی بر صلاحیت دادگاه‌های ایران در رسیدگی به جرم دزدی دریایی»، مجله مطالعات حقوق کیفری و جرم‌شناسی، دوره ۲، شماره ۲-۳، تابستان، صص ۷۱-۹۰.
- رحیمی نژاد، اسمعیل (۱۳۹۰)، «نگرش اسلامی به کرامت انسانی»، معرفت حقوقی، سال اول، شماره ۲، زمستان، صص ۱۱۳-۱۲۶.
- زالمن، ماروین و سیگل، لاری (۱۳۷۸)، «دادرسی کیفری به‌عنوان حقوق بشر»، ترجمه جلیل امیدی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۴۴، صص ۹-۲۴.

#### ۲. لاتین

- Archibugi, Daniele and Marina Chiarugi (2014). "Looking for a Jurisdiction for Somali Pirates", *Italian National Research Council, IRPPS*, Vol. 21, pp. 230-245.
- Chang, Diana (2010). "Piracy Law and the Effective Prosecution of Pirates", *Boston College International Law Review*, Vol.18, pp. 31-44.
- Dickinson, Edward (1999). "Is the Crime of Piracy Obsolete?", *HARV, L.REV*, Vol.38, PP. 410-419.
- Dutton, Yvonne (2015). "Bringing Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court", *Chicago Journal of International Law*, Vol. 11, No. 1, pp. 73-84.
- Elagab, Omer (2016). "Somali piracy and international law: some aspects", *A&NZ Mar LJ*, Vol. 24, pp. 1-21.
- Guilfoile, Douglas (2010). "Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights", *International and Comparative Law*, Vol. 59, pp. 160-173.

- Ginkel, - Bibi van and Lennart Landman (2012). "In Search of a Sustainable and Coherent Strategy", *Journal of International Criminal Justice*, Vol. 10, pp. 51-67.
- Ginkel, Bibi and Maggie, Gardner (2012). "Testing The Waters: Assessing International Responses To Somali Piracy", *Journal of International Criminal Justice*, Vol. 10, pp. 246- 260.
- Roazen, Daniel (2010). "The enemy of all, piracy and the law of nations", New York: Zone books.
- Passman, Michael H (2008). "Protections Afforded to Captured Pirates Under the Law of War and International Law", *Tul. Mar. L.J.*, Vol. 33, No. 1, pp. 170-183.
- Isanga, Joseph M (2010). "Countering Persistent Contemporary Sea Piracy: Expanding Jurisdictional Regimes", *American University Law Review*, Vol. 59, pp. 263-275.
- McFadden, Robert D. & Scott Shane (2009). "Navy Rescues Captain, Killing 3 Pirate Captors", *N.Y. TIMES*, Apr. Vol. 13, pp. 28-29.
- Thuo Gathii, James (2010). "Kenya's Piracy Prosecution", *American Journal of International Law*, No. 104, pp. 416-436.
- Schwartz, John (2010). "Somalis No Longer Face Federal Piracy Charges", *N.Y. TIMES*, Aug. 18, pp. 15-25.

#### ب- پرونده‌های بین‌المللی

- Case of Al-Saadoon and Mufdhi v. The United Kingdom (2010) App No. 61498/08, ECtHR, 2 March.
- Case of Behrami and Behrami v France; Saramati v France Germany and Norway (2007) ECHR, App Nos. 71412/01 & 78166/01 2 May.
- Case of Al-Jedda v. United Kingdom(2011) App. No. 27021/08, ECHR, 7 July.
- Case of Medvedev and others v France( 2010) App no. 3394/03, ECHR, 29 March.
- Case of Rigopolous v. Spain(1999) App. No. 37388/97 (decision on admissibility), ECHR.
- Case of United States of America v. Jackson et al(2003) App No. 139255, Michigan Eastern District Court, November 24.

#### پ- اسناد بین‌المللی

- اساسنامه دیوان کیفری بین‌المللی ۱۹۹۸.

۶۸ حقوق بشر / سال ۱۵ / شماره ۱ / پیاپی ۲۹ / صص ۴۱-۶۸

- میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی ۱۹۶۶.
- کنوانسیون اروپایی حفاظت از حقوق بشر و آزادی‌های اساسی ۱۹۵۳.
- کنوانسیون منع شکنجه و سایر رفتارها و مجازات‌های ظالمانه، غیرانسانی و توهین‌آمیز ۱۹۷۵.
- کنوانسیون مربوط به وضع پناهندگان ۱۹۵۱.
- کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها ۱۹۸۲.

#### ت- وبسایت‌ها

- “German Navy Inspector Discusses Expansion of Navy Powers to Combat Piracy” (2008) *BBC monitoring European*.
- “Germany Looks to Battle Pirates, Spiegel” (2008) *the Law and the High Seas: Online Intl* (Nov. 21), <http://www.spiegel.de/international/germany/0,1518,591891,00.html>.
- *Nine Suspected Pirates Set Free; Others Could Face Trials* (2009) Wilttrout, Kate, *Virginian-Pilot* (March 3), <http://hamptonroads.com/2009/03/ninesuspected-pirates-set-free-others-could-face-trials>.
- “The Prosecution of Piracy under the Offenses Clause” (2013) Woodruff, James J, Electronic copy available at: <http://ssrn.com/abstract=1693867>.