

ملاحظات حقوق بشری در مقابله کیفری با پدیده دزدی دریایی

سید سجاد کاظمی *

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۶/۱۲ - تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۹/۲۳

DOI: 10.22096/hr.2019.96644.1082

چکیده

طی یک دهه اخیر دزدان دریایی پس از سالها فترت مجددا فعالیت خود را در عرصه دریاها و آبراههای بین المللی از سر گرفته اند. این موضوع موجب غافلگیری جامعه جهانی شده و مجموعه ای 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 جرایم بین المللی از حقوق و امتیازات مختلفی بهره مند بوده که کشورها تمایل چندانی برای اختصاص این حقوق به این متهمان از خود نشان نمی دهند. به علاوه رعایت حقوق بشر در فرایند مقابله کیفری با مرتکبان دزدی دریایی با چالشهایی از قبیل رعایت مهلت معقول بازداشت و نگه داری متهمان در عرشه کشتی، مقام صادرکننده قرار بازداشت افراد دستگیرشده و محاکمه متهمان به دزدی دریایی در کشور ثالث مواجه بوده که شایسته توجه و بررسی می باشد. 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 صاحب نظران حوزه حقوق بین الملل «از آنجایی که دزدی دریایی اولین جرم بین المللی بوده که صلاحیت جهانی (Universal Jurisdiction) نسبت به آن استقرار یافته است و همچنین مرتکبان این جرم به عنوان دشمنان تمام بشریت شناخته می شده اند، لذا اینگونه مرتکبان جرایم شنیع، دشمن انسانها بوده و در تعقیب و محاکمه از هیچ حقوقی بهرمنده نمی گردند.» (Roazen, 2010:1/12) اما نظر غالب در حقوق بین الملل، متمتع شدن متهمان دزدی دریایی از حقوق پیش بینی شده برای دیگر متهمان جرایم داخلی و بین المللی است.^۱ 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 می کند (مانند تضمینات لازم الرعایه برای نگه داری متهمان دزدی دریایی در عرشه کشتی)، اما عموم تضمینات حقوق بشری، مشترک بین همه جرایم بوده و متهمان دزدی دریایی نیز مانند دیگران از آن برخوردار می گردند.

کرامت ذاتی انسانها سبب می شود که «دغدغه رعایت حقوق بشر در تمام مراحل دستگیری، دوران بازداشت و حتی پس از محکومیت نیز وجود داشته باشد.» (رحیمی نژاد، ۱۳۹۰: ۱۱۷) به منظور 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^۲) و میثاق های بین المللی (از جمله میثاق بین المللی حقوق مدنی و سیاسی^۳) در مواد مختلف خود به این مسئله پرداخته اند. گزارش دبیر کل سازمان ملل نیز در سال ۲۰۱۰ متعاقب قطعنامه شماره ۱۹۱۸ شورای امنیت (بند ۴ قطعنامه) بر این امر صحنه می گذارد.^۴ شورای امنیت سازمان ملل 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.

قطعه‌نامه‌های گوناگون^۱ خود در رابطه با دزدی دریایی از جمله قطعه‌نامه 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 قطعه‌نامه). البته این تاکید شورای امنیت بر رعایت حقوق متهمان دزدی دریایی از آن روست که با توجه به خسارات فراوانی که حملات دزدان به منافع کشورها 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 اینرو شورا در این قطعه‌نامه‌ها، «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 مثبتی بر این قطعه‌نامه بازداشت شده‌اند، مساعدت نمایند.» (پاراگراف ۱۱ قطعه‌نامه ۱۸۱۶ شورای امنیت مصوب دوم ژوئن ۲۰۰۸ و قطعه‌نامه ۱۸۴۶) پژوهش حاضر با هدف پاسخ به این پرسش اساسی انجام گرفته است که با عنایت به اسناد بین‌المللی و مقررات داخلی نظام‌های حقوقی قابل اجرا برای متهمان دزدی دریایی از

۱. 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 بویژه 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 قطعه‌نامه در این زمینه نموده است. شورای امنیت با تصویب قطعه‌نامه ۱۶۷۶ در ۱۰ می ۲۰۰۶ به عرصه 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 قطعه‌نامه‌های متعددی صادر نموده است که عمده اصدار این قطعه‌نامه‌ها در سال ۲۰۰۸ صورت گرفته است. به طور کلی شورای امنیت تا پایان سال ۲۰۱۷ بیشتر از ۲۰ قطعه‌نامه را در ارتباط با دزدی دریایی صادر نموده است که ۶ مورد آنها مربوط به سال ۲۰۰۸ (قطعه‌نامه‌های شماره، ۱۸۱۴، ۱۸۱۶، ۱۸۳۸، ۱۸۴۶، ۱۸۵۱ و ۱۸۵۱) و ۵ مورد هم در سال ۲۰۱۱ (قطعه‌نامه‌های شماره ۱۹۷۶، ۲۰۱۰، ۲۰۱۵، ۲۰۲۰، ۲۰۱۸) و مابقی به تناوب در طول این سالها از سوی شورای امنیت صادر شده است. این میزان قطعه‌نامه آنهم در خصوص صرفاً یک موضوع و پدیده بین‌المللی نشان دهنده نگرانی عمده و زیاد جامعه بین‌المللی از تحركات و حملات دزدان دریایی به ویژه دزدان دریایی خلیج عدن و سومالیایی است.

۲. Adopted by the Security Council at its 6301st meeting, on 27 April 2010.

لحظه تعقیب و دستگیری تا حضور در محضر دادگاه، محاکمه و اجرای حکم چه موارد مشخصی را شامل می‌گردد؟ تلاش بر اینست که حقوق مورد بحث با تطبیق با شرایط ویژه و خاص جرم دزدی دریایی با تمام خصایص و ویژگیهای منحصر بفرد آن باشد^۱ و تا حد امکان در این پژوهش از صحبت 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 خشونت آمیز یا بازداشت غیرقانونی، یا هر عمل خسارت بار 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 حقایقی که آن را یک کشتی یا هواپیمای راهزن می‌سازند. ج) هر عمل تحریک کننده یا عمل عمدی که اعمال مذکور در بندهای الف) و ب) را تسهیل کند.»

پدیده دزدی دریایی به عقیده حقوقدانان، «قدیمی ترین جرم بین المللی است که در سالهای اخیر دوباره در کانون توجه جهانیان قرار گرفته است.» (Dutton, 2015: 11/76) 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 اندازه ای شده که نیازی به توجه جدی جامعه بین المللی ندارد.^۲ 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.^۳

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

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

۳. براساس گزارش اداره دریانوردی بین المللی 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 گرفته شدن

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

اگرچه در حال حاضر چالش مهم جامعه بین المللی، دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن است اما محدوده عملکرد دزدان منحصر به این مناطق نمی باشد. شرایط و اوضاع و احوال خاص حاکم بر کشور سومالی، اقدامات دزدان دریایی در حمله به کشتی های حامل کمک های امداد رسان وابسته به سازمان ملل، اهمیت استراتژیک مسیر و محدوده عملیات دزدان دریایی در تجارت بین المللی و ... از جمله اسباب برجسته شدن موضوع و تلقی آن به عنوان تهدید صلح و امنیت بین المللی می باشند.^۳ 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 می باشند.» (Archibugi, 2014: 21/231) در بعضی مطالعات نیز اینگونه بیان شده است که «میان بعضی از این دزدان دریایی و گروه های تروریستی همچون القاعده ارتباطاتی وجود دارد.» (Chang,

خدمه و مسافران گردیده است. همچنین مقادیر هنگفتی نیز به عنوان باج برای آزادسازی گروگان ها و کشتی ها 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 بین المللی بدست دزدان دریایی سومالی ربوده شد.

۲. مانند حمله ای 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 می آورد.

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

18/32: 2010) 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 بخصوص در سواحل سومالی، واکنش های جهانی گوناگونی را به دنبال داشته است. کشورهای متعددی از جمله ایران در تلاش برای حفاظت از کشتیرانی بین المللی و البته منافع تجاری خود، اقدام به گسیل نیروی دریایی شان به خلیج عدن و سواحل سومالی و بعضی مناطق پرخطر دیگر کرده اند. بعضی مقامات سیاسی کشورها از جمله روسیه و هلند پیشنهاد تشکیل یک دادگاه بین المللی خاص با عنوان «دادگاه بین المللی دزدی دریایی» را داده اند. پاره ای کشورها مانند انگلستان، آمریکا و کنیا به همکاریهای بین المللی برای تعقیب مرتکبان این جرم روی آورده اند، شورای امنیت با عنایت به اختیارات خود براساس فصل هفتم منشور ملل متحد، مجموعه قطعنامه هایی را به تصویب رسانده که «به کشورها اختیارات بی سابقه ای را در مبارزه با دزدی دریایی اعطا کرده است.» (Ginkel, 2012: B.10/54) اما واقعیت اینست که علی رغم همه این فعالیت ها و حتی با وجود کنوانسیون های متعددی که تا حدودی در مواد خود، مقرراتی را در تعریف این جرم و نحوه مقابله با آن دارند، دولت ها در تعقیب قضایی و مجازات دزدان دستگیر شده خود را در تنگنا می بینند.

به علاوه در سالهای اخیر و برخلاف گذشته که دولتها تمایل چندانی برای محاکمه دزدان دریایی از خود نشان نمی دادند و حتی در موارد بسیاری آنها را بعد از دستگیری در سواحل سومالی مجدداً آزاد می کردند، با افزایش بی سابقه موارد ارتکاب دزدی دریایی در دنیا، بسیاری از کشورها اقدامات و پیش بینی های قانونی و قضایی را برای محاکمه کیفری مرتکبان دزدی دریایی آغاز کرده اند. کشورهای زیادی شروع به تصویب قوانینی برای جرم انگاری 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 گشته اند. برای نمونه کشور کنیا که در سال ۲۰۰۹ به جرم انگاری جرم دزدی دریایی پرداخته و از این تاریخ محاکم این کشور به استناد قانون جدید، «موارد متعددی از مرتکبان دزدی دریایی که دستگیر شده اند را نیز مورد محاکمه قرار داده اند.» (Guilfoyle, 2010: 59/164) 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 می

ورزیدند اقدام به تشکیل دادگاههایی برای محاکمه این افراد نموده اند.

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

مشکل مربوط به رعایت حقوق بشر، یکی از مهم ترین عوامل عدم تمایل دولت ها به محاکمه متهمان دزدی دریایی است. از جمله این مشکلات، تضمینات مربوط به دادرسی منصفانه شامل هزینه های مربوط به احضار وکیل و خدمات ترجمه برای متهمین خارجی، انتقال شهود محاکمه و مدارک به دادگاه خارجی، شناسایی متهمان توسط خدمه کشتی های رپوده شده که اکنون به مملکت خود بازگشته اند مشکلات مربوط به حضور شاهد و هیات منصفه است. به هرحال کلیه کشورها موظفند 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 بین المللی و منطقه ای حقوق بشر^۱ قابل استنباط است.

حقوق مرتکبان دزدی دریایی تا قبل از اینکه اتهامات آنها در یک دادگاه داخلی یا بین المللی 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 می باشد قانونا می تواند 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 می شود. 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 است که شایسته توجه و بررسی است. در ادامه این دو موضوع مهم مورد بررسی قرار می گیرند.

۱. از جمله این معاهدات را می توان کنوانسیون منع شکنجه و سایر رفتارها و مجازات های ظالمانه، غیرانسانی و توهین آمیز، کنوانسیون اروپایی حقوق بشر، کنوانسیون پناهندگی و میثاق بین المللی حقوق مدنی و سیاسی دانست. به عنوان نمونه ماده ۱۴ میثاق بین المللی حقوق مدنی و سیاسی انواع حقوق و تضمینات لازم الرعایه برای متهمان در فرایند تعقیب کیفری را مقرر داشته است. به علاوه مواد ۵ و ۶ کنوانسیون اروپایی حقوق بشر درباره تضمینات دادرسی عادلانه می باشد.

۱-۲) قانونی بودن صدور دستور بازداشت و نگه داری در کشتی

مهمترین اقدام جامعه بین‌المللی در مبارزه با دزدی دریایی علی‌الخصوص در سواحل سومالی و خلیج عدن که اتفاقاً در کوتاه مدت نیز اثرات قابل توجهی 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^۱ 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 نیروهایی 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: 21/19) 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, 2008:21/21) 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.^۲

البته آلمان بعدها و با تشدید فعالیت‌های دزدان دریایی مجوز دستگیری دزدان دریایی توسط نیروهای نظامی را صادر کرد. در دسامبر ۲۰۰۸ پارلمان آلمان در راستای سرکوب دزدی دریایی

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

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

«به نیروی دریایی آلمان اجازه داد که کلیه اقدامات را در این راستا بکار گیرند.» (Germany Looks to Battle Pirates, 2008: 21/21) 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). علی الخصوص در ابتدای اوج گیری پدیده دزدی دریایی در یک دهه اخیر، این تردیدها جدی تر بود اما به مرور که دزدی دریایی شدت یافت و کشتی های تجاری بسیاری از کشورها با تعلق ناوگانهای نظامی مورد دستبرد قرار گرفت این موضوع جنبه قابل پذیرش تری 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 می دهد. براساس این تقسیم بندی، تعقیب و دستگیری دزدان دریایی برعهده نیروهای انتظامی یک کشور می باشد. 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 می باشد.

بنابراین می توان گفت که با توجه به مقررات داخلی بسیاری از کشورها نیروهای دریایی نیز می توانند به عنوان ضابطین دادگستری در برابر جرم دزدی دریایی عمل نمایند مشروط بر اینکه این نیرو مجوز مخصوص ضابط بودن را در برابر این جرم خاص از مقامات داخلی دریافت کرده باشد. البته در کنوانسیون حقوق دریاها (ماده ۱۰۵) و همچنین در قطعنامه های شورای امنیت^۱ بر این مورد تاکید شده که کشتی های جنگی و ناوگان نظامی کشورها می توانند اقدام به گشتزنی در آبهای بین المللی نموده و مظنونان به دزدی دریایی را توقیف نمایند و این می تواند در صورتی که وفق مقررات داخلی و بین المللی صورت گیرد و همراه با صدور مجوز از سوی مراجع ویژه

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

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 به مانند ضابطین دادگستری به اجرا درآورند. به عنوان مثال بکارگیری سلاح در مواجهه با مرتکبان جرایم اقتصادی و مراتبی دارد که در نظام حقوق داخلی براساس قانون مشخص گردیده است 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^۱ رییس جمهور آمریکا در اجازه نامه ای که برای نیروی دریایی آمریکا صادر کرد تاکید نمود که این نیرو صرفاً زمانی حق استفاده از زور را دارد که گروگان در معرض «خطر قریب الوقوع» (Imminent Danger) باشد. «این نیرو نیز در عملیات آزاد سازی این گروگان هنگامی که سه نفر از دزدان را به قتل رساند این عمل خود را طی اعلامیه ای به این دلیل دانست که دزدان تفنگهای خود را به سمت کاپیتان نشانه رفته بودند و خطر مرگ ایشان را تهدید می کرد.» (McFadden, 2009: 13/28) اگرچه قائل بودن به چنین معیاری برای نحوه مواجهه با دزدان دریایی، باعث ایجاد حداکثر خطر برای گروگان ها و حداقل خطر و ریسک برای گروگان گیران 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 محتاطانه تر رفتار نمایند به نحوی که امنیت و حفظ نظم در دریاها در کنار رعایت حقوق بشر با هم مورد ملاحظه و توجه قرار گیرند و یکی فدای دیگری نگردد.

۲-۲) رعایت «مهلت معقول» نگه داری در کشتی و خشکی

براساس اسناد حقوق بشری رسیدگی و بازداشت نمی تواند بدون مدت و قید و شرط باشد. در واقع یک فرد در مظان اتهام بایستی در یک مدت زمان معقول اتهاماتش مورد رسیدگی قرار

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.

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 بهره مند می گردند و بازداشت و محاکمه ایشان بعضی حقوق ایشان را محدود و یا حتی سلب می نماید بایستی مقید و مشروط باشد. یکی از این شروط نیز رعایت مهلت معقول در روند «دادرسی» و همچنین «بازداشت» می باشد. از جمله بند سه ماده ۹ میثاق بین المللی حقوق مدنی و سیاسی ۱۹۶۶ که تصریح می دارد؛ «هرکس به اتهام جرمی دستگیر یا بازداشت می شود باید او را در اسرع وقت در محضر دادرس 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 می دارد: «کلیه متهمان بایستی «فورا» و در «اسرع وقت» در پیشگاه مقامات صالح قضایی حاضر شوند و هرگونه تاخیر در این زمینه تاخیر بلاوجه و غیرقابل پذیرش محسوب می گردد» که به خاطر نقض حقوق متهمان موجبات مسئولیت را برای دولت محاکمه کننده 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 دستگیرشده مدتها بدون دستور و نظارت مقام قضایی در عرشه کشتی ها یا در خشکی در بازداشت به سر ببرند. علی الخصوص در مواردی که دولت دستگیرکننده تمایلی برای محاکمه دزدان ندارد این تاخیر 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.^۱ یا در ماه می سال ۲۰۰۹ 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 می توان آنها را مورد تعقیب قرار داد یا خیر.» (Isanga, 2010: 59/265) آیا اینگونه متهمان می توانند از دولت دستگیرکننده به مراجعی مانند دیوان اروپایی حقوق بشر شکایت ببرند؟

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

اگرچه در پرونده نخست، دادگاه روتردام^۱ این اعتراض متهمان را در خصوص بازداشت غیرقانونی ایشان با توجه به ماهیت جرم ارتكابی و لزوم نگره داری متهمان در عرشه کشتی تا زمان دسترسی به ساحل مورد پذیرش قرار نداد اما بایستی اذعان داشت که دولتها نمی توانند در این زمینه فارغ از هرنوع مسئولیتی باشند. علی الخصوص 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 می دارند 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 پیچیدگی هایی را در امر حقوق دریاهای ایجاد نموده است. در این زمینه دو پرونده مدودیف (Medvedyef) و ریجوپولوس (Rigopolous) شایسته توجه می باشد. 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: 59/158) در پرونده ریجوپولوس به طور مشابه «اسپانیا در یک کشتی مظنون به قاچاق مواد مخدر در دریاهای آزاد مداخله کرد و ۱۶ روز آنها را نگه داری کرد تا به ساحل برسد. دادگاه اروپایی حقوق بشر حکم داد که در هر دو قضیه که چنین تاخیرهایی ماهیتا اجتناب ناپذیر هستند و تخلفی از مقررات ماده ۵ کنوانسیون اروپایی اتفاق نیفتاده است.» (Guilfoile, 2010: 59/159) 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 اینگونه نظر و حکم داد که بایستی به روشنی حقوق داخلی اجازه قانونی برای بازداشت و نگه داری 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 بین الملل وجود داشته باشد که ورود به کشتی، نگه داری افراد در عرشه و متعاقب آن محاکمه ایشان را توجیه نماید، اگرچه در

۱. کشتی دانمارکی با دستگیری دزدان دریایی حمله کننده 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.

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 نمی توان برای این فوریت با توجه به پیچیدگی متفاوت جرایم و پرونده ها 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 می تواند با دیگر جرایم تفاوت داشته باشد. چراکه براساس تعاریف موجود دزدی دریایی در دریاهاى آزاد ارتکاب پیدا می کند فلذا محل دستگیری متهمان قاعدتا دریاهاى آزاد می باشد 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 نمی گردد.

۳) اصول ناظر بر تحویل یا استرداد متهمان دزدی دریایی

در طی سالهای اخیر قسمتی از واکنش جامعه بین المللی در برابر دزدی دریایی انعقاد موافقتنامه های انتقال متهمان با کشورهای ثالث از جمله کنیا، تانزانیا و جمهوری سیشل می باشد. در قطعنامه ۱۸۵۱ سال ۲۰۰۸ شورای امنیت سازمان ملل از دولتها و سازمانهای منطقه ای می خواهد تا برای مقابله موثرتر با دزدی دریایی چنین موافقتنامه هایی را به امضا برسانند. قرار دادن قواعد حقوق بشر در این انتقال ها و تصریح به مقررات حقوق بشری از جمله مباحث در رعایت حقوق متهمان موضوع انتقال می باشد. 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 بین المللی مانند کنوانسیون مربوط به وضع پناهندگان ۱۹۵۱ (ماده ۳۳)، کشورها نمی توانند فردی را به کشوری مسترد کنند که دلایل اساسی وجود دارد که در آنجا فرد در معرض شکنجه و بدرفتاری قرار می گیرد. ماده ۳ کنوانسیون اروپایی حقوق بشر نیز مواجه شدن با شکنجه، مجازات غیرانسانی و رفتارهای تحقیر کننده را از موارد عدم استرداد به چنین کشورهایی می داند. 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 نموده اند: اول اینکه کنیا بایستی از وضعیت

اشخاص انتقال یافته به طور مستمر آگاهی داشته باشند. این وضعیت شامل اوضاع جسمانی، مکان و محل توقیف و نگه داری و بعلاوه تمامی مسئولیت های 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 بین المللی 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.^۱

در قراردادهای انتقال، ترتیباتی نیز به طور معمول پیش بینی می شود: به عنوان نمونه «انگلستان مکانیزم ترجیحی بازدیدهای هفتگی از سوی طرف ثالث را مطرح می کند 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 توقیف کننده دزدان. همچنین ایتالیا وضعیت متهمان را در جلسات دادرسی از طریق ویدئو کنفرانس کنترل می کند.» (Thuo Gathii, 2010: 1/33) اما سوال اینست که آیا این تضمینات می تواند 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 موافقتنامه های انتقال دو و چندجانبه منعقد، یک رژیم 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 مجال برای کنترل و بازنگری و مرور در وضعیت فرد بعد از بازگرداندن برقرار شده است.» (Woodruff, 2013: 162) هرکدام از این اقدامات، شاخص های بسیار قوی برای احراز کافی بودن تضمینات هستند. رویه جاری برخی کشورها مانند انگلستان بر روش «کنترل و بازنگری بعد از استرداد فرد» تاکید می کند. 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 خانواده اش ملاقات داشته باشد.

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

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 فی مابین کنیا و اتحادیه اروپا صراحتاً به میثاق بین المللی حقوق مدنی و سیاسی و کنوانسیون منع شکنجه اشاره دارد و طرفین متعهد شده اند که: «با افراد انتقال یافته، چه قبل و چه بعد از انتقال، انسانی و مطابق با تعهدات حقوق بشر بین المللی 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: 1/36) همچنین در این موافقتنامه کنیا متعهد می گردد محل نگه داری و بازداشت افراد انتقال یافته را به اطلاع این اتحادیه برساند و البته مجازات اعدام نیز صراحتاً منع گردیده است.^۱

البته یک نکته باقی می ماند، همانگونه که برخی نیز اشاره داشته اند، «بعضی دولت‌ها از چنان پیشینه بدی در خصوص رعایت حقوق بشر درباره متهمان برخوردار هستند که حتی در صورت دادن تضمین به هیچ وجه هیچ گونه انتقالی به آنها نباید صورت گیرد چون فرد در معرض خطرات آشکاری قرار می گیرد.» (Ginkel, 2012: 10/253) 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 می گرفت، چون در این کشور به طور سیستماتیک حقوق متهمان مورد نقض قرار می گیرد.» (Ginkel, 2012: 10/254) در این خصوص در هر مورد بایستی ارزیابی دقیقی صورت گیرد و نمی توان به صورت پیشینی یک ملاک و معیار واحد برای چند کشور ارائه داد.

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

۴) مسئولیت دولت انتقال دهنده و انتقال گیرنده

همان گونه که بیان شد یکی از راهکارهایی که از جانب بسیاری از دولتها برای محاکمه دزدان دریایی خلیج عدن و سواحل سومالی بکار گرفته شده است، انتقال متهمان به کشورهای همچون کنیا، سیشل و تانزانیا برای محاکمه ایشان می باشد. موضوع مهم حقوق بشری درباره این انتقال ها 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 می شود نیز خواهد بود؟

اگرچه ممکن است با استناد به فصل هفتم منشور سازمان ملل متحد^۱ 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 نمی تواند صحیح باشد چرا که تمامی قطعنامه های مرتبط با دزدی دریایی بر رعایت حقوق بشر قابل اعمال تاکید می ورزند. بنابراین در خصوص انتقال مظنونین به دزدی دریایی برای محاکمه آنها بایستی به تعهدات مندرج در معاهدات حقوق بشری پایبند بود که مهمترین آنها شامل کنوانسیون اروپایی حقوق بشر و میثاق بین المللی حقوق مدنی و سیاسی^۲ و چند معاهده دیگر^۳ می باشد.

به طور کلی یک دولت نمی تواند به صرف انجام انتقال متهمان به کشور ثالث از مسئولیت های 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^۴ چراکه اولاً براساس مقررات کنوانسیون منع شکنجه، هیچ کشوری حق ندارد شخص را به کشور دیگری که این اعتقاد وجود دارد که در

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

۲. این تعهدات غالباً در مواد ۱ الی ۱۷ میثاق بین المللی حقوق مدنی و سیاسی و مواد ۵ و ۶ کنوانسیون اروپایی حقوق بشر مورد تصریح قرار گرفته اند.

۳. مانند کنوانسیون پناهندگی و همچنین کنوانسیون منع شکنجه

4. See: Ginkel, 2012: 251-256.

آنجا در معرض خطر شکنجه و بد رفتاری قرار خواهد گرفت، مسترد کرده یا بازگرداند. کنوانسیون اروپایی حقوق بشر نیز در ماده ۳ خود همین مقرر را به زبانی جامع تر بیان می کند: «بازگرداندن افراد به کشوری که در معرض شکنجه، بد رفتاری، رفتارهای غیر انسانی و خوارکننده یا مجازاتهای غیر انسانی قرار خواهند گرفت، ممنوع است». در صورت انجام این انتقال «عواقب و مسئولیت متوجه دولت فرستنده نیز خواهد بود.» (Guilfoile, 2010: 59/141) کمیته مقابله با شکنجه سازمان ملل (Committee Against Torture (CAT)) نیز تصریح می دارد که دولتها باید تضمینات عدم استرداد را (در خصوص شکنجه) درباره همه بازداشتی ها، شامل همه آنهاست که در خارج از قلمرو کشور بازداشت شده اند، اعمال نمایند. دولتها در صورت تصمیم گیری برای انجام اینگونه انتقال ها نیز موظف هستند که لزوم رعایت تعهدات حقوق بشری بین المللی را نیز در این موافقتنامه ها بگنجانند. همچنان که در موافقتنامه انتقال متهمان بین اتحادیه اروپا و کشور کنیا^۱ نیز مشاهده می شود در این گونه توافقنامه ها بایستی شرط شود که ناظران کشورهای انتقال دهنده متهمان به دزدی دریایی می توانند هر موقع که صلاح بدانند از محل نگه داری و بازداشت متهمان بازدید نموده و همچنین در جلسات دادگاه 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 نقض های واقع شده در دریاها آزاد نیز قابل اعمال می داند. 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 موثری را بر یک سرزمین خارجی اعمال می نماید و دوم جایی که یک فرد وارد یک نمایندگی دولت در قلمرو کشور دیگر می گردد. در پرونده السعدون علیه انگلستان (Alsaadon v UK) «افراد بازداشتی که اقدام به شکایت از دولت انگلیس کرده بودند افرادی بوده که در عراق بازداشت و نگه داری شده بودند.» (2012: Ginkel, A.10/248)^۲ دادگاه اروپایی اعلام نمود که نیروهای انگلیسی این بازداشت و نگه داری را کنترل کرده و از تحویل ایشان به دولت عراق امتناع نموده اند که این نقض مقررات حقوق بشر بین المللی محسوب می شود. دادگاه اعلام نمود که «کنترل دوفاکتو (در عمل) به

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

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

صورت انحصاری و کامل و کنترل دوژوره (رسمی) به وسیله مقامات انگلیسی به اجرا درآمده و تعهدات کنوانسیون قابل اعمال و اجرا می باشد.» (Ginkel, 2012: A.10/258)

به عنوان نتیجه می توان گفت که اجرای تعهدات کنوانسیون اروپایی حقوق بشر در کلیه موقعیت هایی که صلاحیت یکی از دول عضو برقرار می گردد و بازداشت و نگه داری افراد در آنها به سهولت انجام می گیرد، لازم می باشد. به محض اینکه «اشخاصی بر روی عرشه یک کشتی جنگی قرار می گیرند تردیدی نیست که آنها در حیطه صلاحیت دولت صاحب پرچم قرار می گیرند» (Ginkel, 2012: 10/253) و در صورت نقض حقوق این افراد مکانیسم قضایی کنوانسیون اروپایی و یا دیگر کنوانسیون ها قابل اعمال خواهد بود. البته یک ناوگان دریایی می تواند 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 قرائتی 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 متهمان با دولت صاحب پرچم می باشد.» (Ginkel, 2012: A.10/26)

اما از آنجایی که قسمت عمده ای از عملیات گشتزنی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن به صورت نیروهای چندملیتی (Combined Task Force 150) براساس قطعنامه های شورای امنیت می باشد، دادگاه اروپایی حقوق بشر از اعمال صلاحیت بر عملیات حافظ صلح براساس قطعنامه های شورای امنیت یا دیگر عملیات های نظامی چندملیتی اکره دارد. این دادگاه در پرونده «بهرامی» (Behrami) و «سارامتی» (Saramati) اعلام داشت که «اختیارات اعطایی در فصل هفت منشور اجازه انجام عملیات نظامی را می دهد و اقدامات و عملیات حافظان صلح تنها برای سازمان ملل اهمیت دارد و نه برای دولت متبوع نیروی حافظ صلح.» (Guilfoile, 2010: 59/141) البته این دیدگاه مورد انتقاد واقع شده چراکه در عملیات های 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 بین الملل می باشد جایی که منشا مسئولیت از کنترل موثر بر عملیات و نیروها استخراج می گردد و در

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 می پردازد. پایگاه اصلی این ناوگروه در منامه بحرین (ناوگان پنجم نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا) قرار دارد.

واقع «اجرا کننده دستورات می باشد که در صورت نقض تعهدات در این باره مسئولیت خواهد داشت.» (Guilfoile, 2010: 59/141)

بنابراین می توان گفت چه در موافقتنامه های انتقال متهمان و چه در کلیه عملیات هایی که براساس فصل هفت منشور و با دستور شورای امنیت و یا سازمانهای بین المللی دیگر صورت می گیرد مسئولیت یک شخصیت بین المللی و یک دولت نمی تواند نافی و از بین برنده مسئولیت یک کشور و دولت دیگر باشد. در واقع دولت فرستنده نمی تواند 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 می گیرد 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 بوده اند، خود را مبرا از مسئولیت بدانند، علی الخصوص در مواردی که کشتی های جنگی یا نیروهای نظامی براساس دستور سازمانهایی چون سازمان ملل یا اتحادیه اروپا عمل می کنند که نمی توان به خاطر نقض تعهدات حقوق بشری اینگونه سازمانها را مسئول شناخت چراکه کنوانسیونهای حقوق بشری از جمله کنوانسیون اروپایی حقوق بشر صرفا در خصوص شکایت افراد از دولتها اقدام می نماید.

سوال دیگری که مطرح می شود اینست که در موافقتنامه ای 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 صرفا از سوی فرمانده عملیات اتحادیه اروپایی (منظور فرمانده مجموعه کشتی های دستگیر کننده و تحویل دهنده دزدان دریایی به کشور کنیا است) صادر شده باشد و دولتها در این خصوص نقشی نداشته باشند، مطمئنا عواقب بعدی متوجه دولت نیز نخواهد بود. اگر مقامات دولتها نیز در اتخاذ چنین تصمیمی نقش داشته اند، بنابراین مظنونان در صلاحیت دولت دستگیرکننده نیز هستند. براساس موافقتنامه های مبادله مظنونان میان اروپا و کنیا، انتقال ها نیازمند موافقت مقامات دولتها و فرمانده عملیات اتحادیه اروپایی به صورت مشترک است. در این شرایط انتقال نمی تواند به عنوان یک اقدام اتحادیه اروپا به تنهایی تلقی گردد. اینجا جایی است که مسئولیت مشترک (دولتها و فرمانده عملیات) مطرح می شود و این به نوعی همان کنترل موثری است که یک دولت برای داشتن مسئولیت از آن برخوردار می باشد.

این موضوع را نیز دادگاه اروپایی در رای پرونده «الجددا» (Aljedda) بر آن تاکید ورزید و حکم به مسئولیت دولت انگلیس داد.^۱ البته دولت هایی 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 نموده اند. اینگونه دولتها حتی اگر عضو کنوانسیون اروپایی حقوق بشر نباشند باز مسئولیت خواهند داشت و این مسئولیت براساس معاهداتی مانند میثاق بین المللی حقوق مدنی و سیاسی^۲ و اسناد مشابه می باشد و این دولتها نیز موظف به تضمین رعایت موضوعات حقوق بشری می باشند.

در انتها می توان گفت هر جا که مقامات دولتی در خصوص نحوه واکنش در برابر مظنونین دستگیر شده تصمیم گیری می کنند، آنها موظف به رعایت قوانین حقوق بشری قابل اعمال هستند و دولتها نمی توانند با این توجیه که به عنوان عضوی از یک گروه یا اتحادیه عمل نموده اند از زیر بار مسئولیت شانه خالی کنند مگر اینکه سازمان بین المللی به طور کامل فرماندهی نیروها و اتخاذ تصمیم گیری ها 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 می گیرند 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

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

۲. مواد مختلفی از میثاق بین المللی 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 می دارد؛ «هر دولت طرف این میثاق متعهد می شود 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 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.»

فرض برائت که می توان آن را «میراث مشترك حقوقی همه ملل مترقی جهان محسوب کرد در یکی دو قرن اخیر و به ویژه پس از جنگ جهانی دوم مورد اقبال و عنایت خاص حقوقدانان و قانونگذاران در حقوق داخلی کشورها و نیز موضوع اعلامیه ها و کنوانسیون ها در سطح منطقه ای و یا بین المللی قرار گرفته است.»^۱ (آشوری، ۱۳۷۹: ۱/۱۳۴) اصول متضمن رعایت حقوق دفاعی 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 می باشند.» (زالمن، ۱۳۷۸: ۱۲/۴۴) در تمام جرایم مقام تعقیب موظف به اقامه دلیل برای اثبات گناهکاری متهمان می باشد. این موضوع درباره جرایم بین المللی نیز صدق می کند تا جایی که در اساسنامه دادگاه کیفری بین المللی نیز این موضوع به صراحت مورد اشاره قرار گرفته است (ماده ۶۶ اساسنامه). اگرچه در سالهای اخیر و در مورد برخی جرایم مانند پولشویی یا جرایم سازمان یافته به خاطر ماهیت پیچیده ای که این جرایم دارند، بر بیکره این اصل استثنائاتی وارد آمده است اما اصل برائت را همچنان یکی از اصول مستقر، پابرجا و مورد اتفاق در رسیدگی های کیفری در سطح ملی و بین المللی به شمار آورد.

دزدی دریایی براساس تعاریف موجود از جمله تعریف مقرر در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاهای آزاد ۱۹۸۲ در دریاهای آزاد ارتکاب پیدا می کند. در دریاهای آزاد از آنجایی که حاکمیت هیچ کشوری به طور 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 بخواهند خاست. یکی دیگر از وظایف ضابطین دادگستری جمع آوری ادله اثباتی جرم می باشد. اما حال پرسش اصلی اینجاست که در عرصه دریاهای آزاد و مشخصا در مورد دزدی دریایی وظیفه جمع آوری ادله علیه مرتکبین برعهده چه کسی است؟

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

وقتی گفته می شود که اصل بر بیگناهی متهمان می باشد بنابراین این وظیفه شاکی یا دادستان و هر نهاد مرتبط است که دلایل علیه متهم را جمع آوری کرده و اقامه کند و این درباره جرم دزدی دریایی نیز صدق می کند. به دیگر سخن اگرچه از دزدان دریایی به عنوان دشمنان نوع بشریت یاد می کنند ولی با تمامی این اوصاف، این موضوع تاثیری بر رسیدگی به اتهامات اینگونه افراد نداشته و ایشان همچنان از اصل برائت بهره مند هستند. به عنوان 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 محکمه پسندی در خصوص مجرمیت این افراد ارائه نماید.» (Schwartz, 2010: 18/19)

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 می گردند و اگرچه «امکان بسیاری وجود دارد که این افراد دستگیر شده در گذشته در انجام عملیات دزدی دریایی علیه کشتی ها مداخله داشته اند اما به خاطر اینکه دلیلی بر علیه ایشان یافت نمی گردد لذا نیروهای نظامی مجبور به آزاد کردن ایشان هستند.» (خالقی و کاظمی، ۱۳۹۴: ۲ و ۳ / ۷۴) از اینرو امروزه صحبت از بکارگیری نیروهای انتظامی دائمی در دریاهای آزاد (البته صرفاً در آبراههای پررفت و آمد بین المللی مانند تنگه مالاکا، خلیج عدن) شده است تا از این طریق بتوان به جمع آوری آثار و ادله برجای مانده از صحنه جرم و استفاده از آنها در رسیدگی به پرونده های دزدی دریایی کرد. البته این نیروی انتظامی دریایی اختصاصی به جرم دزدی دریایی نخواهد داشت و می تواند در مورد تمام جرایم دریایی از جمله قاچاق کالا، تجارت مواد مخدر و مواد روان گردان و ... نیز کاربرد داشته باشد. در هر مورد که کشتی ایی در معرض خطر حمله دزدان دریایی است. یا اینکه کشتی مظنون به حمل مواد مخدر و یا ارتکاب دیگر جرایم دریایی است این ضابطین دریایی می توانند دخالت نموده و امنیت را در دریاهای آزاد و در آبراههای بین المللی برقرار نمایند.

در هر مورد که دزدان دریایی به یک کشتی تجاری و یا نفتکش حمله می کنند مسلماً جمع

آوری ادله و آثار برجای مانده از جرم می تواند کمک قابل توجهی به محکومیت و مجرمیت مرتکبان اینگونه اقدامات بنماید. جمع آوری آثاری از حمله مانند اثر انگشت، لکه های خون برجای مانده از مهاجمین، نوع سلاحهای مورد استفاده و غیره که همه اینها در پلیس علمی برای اثبات مجرمیت حائز اهمیت هستند به خوبی می تواند یکی از عوامل موثر برای ممانعت از بی کیفرماندن مرتکبان به دزدی دریایی باشد.

اگرچه برخی کشورها در چند سال اخیر تلاش داشته اند که به چنین اقداماتی دست زنند اما مسلماً انجام اینگونه اقدامات جدای از هزینه بر بودن نیازمند همکاری گسترده کشورهاست. نیروی دریایی و ناوگان نظامی کشورها که در حال حاضر در دریاهای آزاد در حال گشتزنی هستند هیچ گونه آموزشی برای جمع آوری ادله دریافت نکرده اند 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 ماموران پلیس فدرال آمریکا درخواست کرد که در منطقه حاضر شده و به جستجوی ادله اثباتی جرم بپردازند و این پلیس فدرال بود که اقدامات لازم را در این زمینه به انجام رسانید.» (Wiltout, 2009: 3/411) البته نیروی دریایی آمریکا در این زمینه اقداماتی را انجام داده است از جمله آموزش های پلیس علمی به نیروهای اعزامی به خلیج عدن و دریاهای آزاد. که این نیروها بتوانند در مواجهه با اینگونه موارد و جرایم ارتكابی، بهترین عملکرد را از خود نشان دهند. همچنین مقامات قضایی آمریکا نیز همکاری هایی را با نیروهای چند ملیتی اعزامی به سواحل سومالی در این زمینه انجام داده اند که شامل شیوه انجام بازجویی های اولیه و انجام تحقیقات از متهمان و شهود به نحوی که دادرسی را تسهیل نماید می باشد.

انجام اینگونه اقدامات می تواند دادرسی را در دادگاههایی که در آینده وظیفه برگزاری محاکمه را برعهده می گیرند تسهیل نماید. البته این دادگاه تفاوتی نخواهد داشت که متعلق به کدام کشور باشد چرا که اگر در نهایت تصمیم براین شد که دادگاه کشور ثالثی اینگونه محاکمات را تصدی نماید باز هم این ادله جمع آوری شده می تواند در اختیار این دادگاه قرار گرفته و در دادرسیهای خود از این ادله کمک بگیرد.

نتیجه گیری

موج حملات دزدی دریایی در یک دهه اخیر به حدی بزرگ و سهمگین بود و جامعه بین المللی را تحت تاثیر خود قرار داد که تا به امروز تمهیدات منطقه ای و بین المللی در تامین امنیت کشتیرانی در آبهای بین المللی موفقیت چندانی را به همراه نداشته است. برای مقابله کیفی با این پدیده تلاشهای موثری در قالب محاکمه در دادگاههای داخلی کشورها و همچنین محاکمه در کشور ثالث (مانند کشور کنیا یا تانزانیا) صورت گرفته است و تلاشهای دیگری نیز در قالب طرح پیشنهاداتی مانند افزایش صلاحیت دیوان کیفری بین المللی از سوی برخی کشورها مانند روسیه و یا تشکیل دادگاههای بین المللی یا منطقه ای ویژه دزدی دریایی در مناطق بیشتر درگیر در دست بررسی قرار دارد اما در خلال انجام عملیات و اقدامات برای دستگیری، نگه داری، تعقیب، محاکمه و مجازات مرتکبان دزدی دریایی رعایت ملاحظات حقوق بشری ای که قابلیت بکارگیری بر وضعیت متهمان دزدی دریایی را داشته باشند الزام آور خواهد بود. توسل به زور، دستگیری و تعقیب قضایی مرتکبان دزدی دریایی اگرچه براساس حقوق بین الملل عرفی و قراردادی و همچنین با اتکال به قطعنامه های شورای امنیت امری مجاز شمرده شده است اما این مجموعه اقدامات بایستی با رعایت حقوق بشر لازم الرعایه برای این مرتکبان همراه باشد. لزوم رعایت این مجموعه حقوق بشر درباره همه متهمان جرایم مختلف از جمله دزدی دریایی اگرچه در سالهای اخیر موجب عدم تمایل بسیاری از کشورها برای محاکمه دزدان دریایی شده است اما هیچ توجیهی حتی شناخت و زشتی بیش از حد اعمال ارتكابی از سوی متهمان، نمی تواند به عنوان بهانه ای برای عدم رعایت این حقوق بشر لازم الرعایه تلقی گردد. در این راستا علاوه بر آراء مختلف دیوان اروپایی حقوق بشر، بسیاری اسناد حقوق بشر بین المللی از جمله کنوانسیون اروپایی حقوق بشر، کنوانسیون پناهندگی، کنوانسیون منع شکنجه و دیگر رفتارهای غیرانسانی و خوار کننده و میثاق بین المللی حقوق مدنی و سیاسی بر لزوم رعایت حقوق بشر درباره متهمان انواع جرایم اعم از داخلی و بین المللی تاکید داشته اند.

کتابنامه

الف) کتب و مقالات

الف-۱: فارسی

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

الف-۲: لاتین

- 0 Archibugi, Daniele and Marina Chiarugi (2014). "Looking for a Jurisdiction for Somali Pirates", *Italian National Research Council, IRPPS*, Vol. 21, pp. 230-245.
- 0 Chang, Diana (2010). "Piracy Law and the Effective Prosecution of Pirates", *Boston College International law Review*, Vol.18, pp. 31-44.
- 0 Dickinson, d, Edward (1999). "Is the Crime of Piracy Obsolete?", *HARV. L.REV.*, Vol.38, PP. 410-419.
- 0 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.
- 0 Elagab, Omer (2016). "Somali piracy and international law: some aspects", *A&NZ Mar LJ*, Vol. 24, pp. 1-21.
- 0 Guilfoile, Douglas (2010). "Counter-Piracy Law Enforcement and Human

- Rights”, *International and Comparative Law*, Vol. 59, pp. 160-173.
- 0 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.
- 0 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.
- 0 Roazen, Daniel (2010). “The enemy of all, piracy and the law of nations”, New York: Zone books.
- 0 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.
- 0 Isanga, Joseph M (2010). “Countering Persistent Contemporary Sea Piracy: Expanding Jurisdictional Regimes”, *American University Law Review*, Vol. 59, pp. 263-275.
- 0 McFadden, Robert D. & Scott Shane (2009). “Navy Rescues Captain, Killing 3 Pirate Captors”, *N.Y. TIMES*, Apr. Vol. 13, pp. 28-29.
- 0 Thuo Gathii, James (2010). “Kenya’s Piracy Prosecution”, *American Journal of International Law*, No. 104, pp. 416-436.
- 0 Schwartz, John (2010). “Somalis No Longer Face Federal Piracy Charges”, *N.Y. TIMES*, Aug. 18, PP 15-25.

ب) پرونده های بین المللی

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

ج) اسناد بین المللی

- 0 اساسنامه دیوان کیفری بین المللی ۱۹۹۸
- 0 میثاق بین المللی حقوق مدنی و سیاسی ۱۹۶۶
- 0 کنوانسیون اروپایی حفاظت از حقوق بشر و آزادی‌های اساسی ۱۹۵۳
- 0 کنوانسیون منع شکنجه و سایر رفتارها و مجازات‌های ظالمانه، غیرانسانی و توهین آمیز ۱۹۷۵
- 0 کنوانسیون مربوط به وضع پناهندگان ۱۹۵۱
- 0 کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها ۱۹۸۲

د) وبسایت‌ها

- 0 “German Navy Inspector Discusses Expansion of Navy Powers to Combat Piracy” (2008) *BBC monitoring European*.
- 0 “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.htm>.
- 0 *Nine Suspected Pirates Set Free; Others Could Face Trials* (2009) *Wiltrout, Kate, Virginian-Pilot* (March 3), <http://hamptonroads.com/2009/03/ninesuspected-pirates-set-free-others-could-face-trials>.
- 0 “The Prosecution of Piracy under the Offenses Clause” (2013) *Woodruff, James J*, Electronic copy available at: <http://ssrn.com/abstract=1693867>.