

Critical Studies in Texts and Programs of Human Sciences,
Institute for Humanities and Cultural Studies (IHCS)
Monthly Journal, Vol. 22, No. 9, Autumn 2022, 301-325
Doi: 10.30465/CRTLS.2021.33286.2007

A Critique on the Implementation of the Principle of Universal Jurisdiction Over the Perpetrators of Modern Piracy

Seyed Sajjad Kazemi*

Abstract

Piracy is the oldest crime with universal jurisdiction to prosecute its perpetrators. In recent years, with the many changes that have taken place in the manner and place of piracy, as well as the way countries approach the issue of jurisdiction and prosecution of international crime defendants, the continued establishment of universal jurisdiction over piracy has been questioned. Therefore, given the doubts that have arisen about the possibility of continuing the exercise of universal jurisdiction over piracy in the last decade, can this principle still be applied to piracy? This research tries to answer the above question by descriptive-analytical method and using library resources. Considering the critical developments that have taken place in various dimensions of pirate attacks, including the use of new weapons and also the relocation of attacks (from the high seas to inland seas and coasts), it can be said that piracy was the first crime in the international arena for that universal competence has been established, but this principle can no longer be applied and applied due to the changing atmosphere of the international community and the elimination of the main reasons that justified its implementation in the past, and alternatives must be sought for it.

Keywords: Piracy, Convention on the Law of the Sea, International Custom, Universal Jurisdiction, Impunity.

* Assistant Professor of Criminal Law and Criminology, Faculty Member of Malayer University,
Malayer, Iran, sskazemi92@malayeru.ac.ir

Date received: 10-06-2022, Date of acceptance: 26-10-2022



بررسی و نقد اجرای اصل صلاحیت جهانی بر مرتکبان دزدی دریایی نوین^۱

سیدسجاد کاظمی*

چکیده

دزدی دریایی قدیمی‌ترین جرمی است که برای تعقیب و محاکمه مرتکبان آن صلاحیت جهانی مستقر شده است. در سال‌های اخیر و با تحولات فراوانی که در شیوه و مکان ارتکاب جرم دزدی دریایی و همچنین نحوه نگرش کشورها به مباحث راجع به صلاحیت و محاکمه متهمان جرائم بین‌المللی شکل گرفته ادامه استقرار صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی با تردیدهایی مواجه است. لذا، باتوجه به تردیدهایی که درباره امکان استمرار اعمال صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی در یک دهه اخیر پیش آمده، آیا هم‌چنان می‌توان این اصل را درباره دزدی دریایی اعمال کرد؟ این پژوهش با روش توصیفی - تحلیلی و با استفاده از منابع کتاب‌خانه‌ای درصدد پاسخ‌گویی به پرسش فوق است. باتوجه به تحولات مهمی که در ابعاد مختلف حملات دزدان دریایی از جمله استفاده از سلاح‌های نوین و همچنین تغییر مکان حملات (از دریاهاى آزاد به دریاهاى سرزمینی و سواحل) اتفاق افتاده، لذا می‌توان گفت، اگرچه دزدی دریایی نخستین جرمی بوده که در عرصه بین‌المللی برای آن صلاحیت جهانی برقرار گردیده، اما این اصل، باتوجه به تغییر فضای جامعه بین‌المللی و انتفای عمده دلایلی که اجرای آن را درگذشته موجه می‌ساختند، دیگر امکان اعمال و به‌کارگیری را نداشته و بایستی به دنبال جای‌گزین‌هایی برای آن گشت.

کلیدواژه‌ها: دزدی دریایی، کنوانسیون حقوق دریاها، عرف بین‌المللی، صلاحیت جهانی، بی‌کیفری.

* استادیار حقوق جزا و جرم‌شناسی، عضو هیئت‌علمی، دانشگاه ملایر، ملایر، ایران

sskazemi92@malayeru.ac.ir

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۳/۲۰، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۸/۰۴



۱. مقدمه

مقابله با بحران دزدی دریایی در آب‌های بین‌المللی یکی از مهم‌ترین چالش‌های حقوقی، مشکلات مربوط به تعقیب کیفری، و محاکمه متهمان به دزدی دریایی است (کازمی و حیدری ۱۳۹۸: ۶۶). از قدیم‌الایام، یکی از راه‌کارهای کشورهای برای مقابله با دزدی دریایی برقراری اصل صلاحیت جهانی (the principle of universal jurisdiction) برای تعقیب، محاکمه، و مجازات مرتکبان آن بوده، به‌نحوی که دزدی دریایی را اولین و قدیمی‌ترین جرمی می‌دانند که برای آن صلاحیت جهانی برقرار شده است. بر این اساس، برای سال‌ها و حتی قرن‌ها، کشورها به خود حق می‌دادند که مرتکبان دزدی دریایی را صرف‌نظر از تابعیت و یا محل ارتکاب جرم مورد دست‌گیری و محاکمه قرار دهند. از آن‌جاکه در طول این سال‌ها، به‌رغم این که دزدی دریایی همیشه به‌عنوان یک خطر دائمی در پهنه دریاهای اقیانوس‌ها تهدیدی برای کشتی‌ها تلقی می‌شد، اما هیچ‌گاه این تهدید و خطر تا به‌اندازه سال‌های اولیه قرن ۲۱ (سال ۲۰۰۳ به بعد) بسیار جدی و مهم تلقی نمی‌شد. لذا، موضوع برقراری صلاحیت جهانی برای این جرم نیز خیلی مسئله‌ای چالش‌زا و بحران‌ساز برای روابط میان کشورها محسوب نمی‌شد. اما در سال‌های اخیر، به‌رغم کثرت حملات و فعالیت دزدان دریایی، به‌ویژه در سواحل سومالی و خلیج عدن، موضوع برقراری صلاحیت جهانی بر مرتکبان دزدی دریایی در روابط میان کشورها تنش‌هایی را ایجاد کرده است. مهم‌ترین دلایل بروز این تنش‌ها تأکید بیش‌ازپیش کشورها بر موضوع حاکمیت ملی، مسائل حقوق بشری، و همچنین تفاوت‌های اساسی حملات دزدان دریایی، به‌ویژه از سال ۲۰۰۳ به بعد، با اسلاف خود از نظر شیوه حملات، به‌کارگیری ابزارهای نوین جنگی و الکترونیکی، و همچنین مکان وقوع این حملات است.

از این رو، مفهوم، مبنا، و شرایط برقراری صلاحیت جهانی بر مرتکبان دزدی دریایی از سوی نویسندگان حقوق بین‌الملل مجدداً مورد بررسی قرار گرفته و تردیدهای فراوانی در این باره ابراز شده است. لذا، هدف از انجام پژوهش حاضر، پس از بیان دلایل و مبانی‌ای که در گذشته اجرای صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی را اجتناب‌ناپذیر می‌ساختند، بیان چالش‌های امروزی برای ادامه استمرار اعمال آن بر دزدی دریایی است و در ادامه رسیدن به این هدف که امروزه دیگر نمی‌توان به‌مانند گذشته با قاطعیت صحبت از اعمال صلاحیت جهانی درباره مرتکبان دزدی دریایی کرد و لذا می‌بایست به دنبال راه‌کارهایی برای جای‌گزینی این اصل در عرصه حقوق کیفری بین‌المللی بود. پرسش اصلی این

پژوهش آن است که باتوجه به این که ضرورت‌هایی از قبیل فقدان تابعیت داشتن مرتکبان، تأکید افراطی بر دشمن نوع بشریت بودن دزدان دریایی، شناعت و زشتی دزدی دریایی، مشخص و یک‌شکل بودن تعریف دزدی دریایی در میان عموم کشورها، و ... که اعمال صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی را در گذشته اجتناب‌ناپذیر می‌ساختند امروزه دیگر وجود ندارند، بالأخص باتوجه به جای‌گزین‌هایی که امروزه در حقوق جزای بین‌الملل برای این اصل در برخورد کیفری با دزدی دریایی وجود دارد، آیا در عصر حاضر هم‌چنان می‌توان برای مرتکبان دزدی دریایی صلاحیت جهانی را قابل‌اعمال و اجرا شناخت؟ در پژوهش حاضر، تلاش می‌شود به‌روش توصیفی-تحلیلی و با بهره‌مندی از منابع کتاب‌خانه‌ای، بعد از ذکر مختصری راجع به پیشینه و مبانی اعمال صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی، از تردیدهایی سخن به‌میان آید که ادامه استقرار صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی را محل مناقشه و سؤال قرار می‌دهد و هم‌چنین راه‌کارهایی برای جای‌گزینی این اصل در عرصه جهانی مورد بحث و بررسی قرار گیرد.

۲. پیشینه پژوهش

بررسی‌های انجام‌گرفته بیان‌گر آن است که موضوع پیش‌نهادی، صرف‌نظر از چندین مطلبی که در چند سال اخیر در روزنامه‌ها و مجلات گوناگون به‌صورت مصاحبه و یا صرفاً خبر منتشر شده و هم‌چنین چند اثر محدود در قالب مقاله و پایان‌نامه، فاقد هرگونه تحقیق یا پژوهش انجام‌گرفته، علی‌الخصوص در بعد کیفری آن، است. اما چند پژوهش که بی‌ارتباط با این مقاله نیستند طی چند سال اخیر انجام‌گرفته که می‌توان از برخی داده‌ها و مطالب در جهت غنای کار بهره گرفت.

کاظمی و دیگران (۱۳۹۸) در مقاله‌ای تحت عنوان «محاكمه متهمان دزدی دریایی در دادگاه کیفری بین‌المللی (ICC)» به امکان رسیدگی دادگاه کیفری بین‌المللی (ICC) به جرم دزدی دریایی پرداخته و ابراز داشته‌اند که

اگرچه محاکمه متهمان به دزدی دریایی در دادگاه کیفری بین‌المللی (ICC) می‌تواند یک راه‌کار بلندمدت با اثرات مثبت ارزیابی شود، اما این راه‌کار نیز در عرصه بین‌المللی با چالش‌هایی از قبیل عدم ذکر جرم دزدی دریایی در اساس‌نامه دادگاه، فقدان ظرفیت حقوقی، ارتباط مکانی و هزینه‌های بالای مالی مواجه است.

پوربافرانی و دیگران (۱۳۹۶) در مقاله‌ای با عنوان «درآمدی بر یک‌سان‌نگاری جرم دزدی دریایی با تروریسم (با تأکید بر دزدی دریایی سواحل سومالی)»، با بیان این‌که

یکی از چالش‌های مقابله با دزدی دریایی ناکارآمدی ابزارهای مقابله با آن مندرج در کنوانسیون حقوق دریاهاست، لذا برای مبارزه جدی با دزدی دریایی نیاز به ابزارهایی فراتر از این کنوانسیون است. یکی از آن‌ها یک‌سان‌نگاری دزدی دریایی با تروریسم است. استفاده از کنوانسیون‌های ضدتروریستی برای مقابله با دزدی دریایی باعث برطرف‌شدن بسیاری از محدودیت‌های قوانین دزدی دریایی و مقابله مؤثرتر با آن خواهد شد.

خالقی و دیگران (۱۳۹۵) در مقاله‌ای تحت عنوان «تحلیلی بر صلاحیت دادگاه‌های ایران در رسیدگی به جرم دزدی دریایی» به بررسی صلاحیت محاکم کیفری ایران در فروع مختلف ارتکاب دزدی دریایی پرداخته و در آخر نیز نتیجه‌گیری شده است. با وجود این‌که کشور ما در حال حاضر عضو کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ نیست، اما مطابق مقررات عرفی و هم‌چنین مواد ۳ تا ۹ قانون مجازات اسلامی در برخی فروع قابلیت و صلاحیت رسیدگی به اتهامات مرتکبان دزدی دریایی دست‌گیر شده را دارد.

زکی‌خانی (۱۳۹۱) در کتابی تحت عنوان تحول مقابله با دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل به ارزیابی دزدی دریایی نوین و مجموعه راه‌کارهای مقابله با آن از منظر حقوق بین‌الملل پرداخته است. در این کتاب، با بررسی تعریف مصرح در کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲، به نقد مفهوم ارائه‌شده از دزدی دریایی در این سند پرداخته شده و در انتها، علاوه بر ضروری‌دانستن موضوع گشت‌زنی دریایی برای مقابله با دزدی دریایی در کوتاه‌مدت، لزوم همکاری بین‌الدولی میان کشورها را یادآور ساخته است.

گفتنی است که همه منابع ذکر شده به بررسی دیگر جنبه‌های مقابله با دزدی دریایی در نظام حقوق بین‌الملل پرداخته و از این نظر پژوهش حاضر از آثار پیشین متمایز می‌گردد.

۳. مبانی نظری

«اصل صلاحیت جهانی گسترده‌ترین شکل اعمال صلاحیت در خارج از قلمرو حاکمیت یک کشور محسوب می‌گردد» (فروغی ۱۳۸۸: ۲۲) که به تبع متضمن موانع، محدودیت‌ها، هزینه‌ها، و چالش‌هایی است. در چهار قسم اولیه صلاحیت‌ها (اصول صلاحیتی سرزمینی،

شخصی فعال، منفعل، و واقعی) یکی از معیارهای قدیمی شامل مکان وقوع جرم تابعیت مرتکب یا بزه‌دیده و یا ایراد لطمه به منافع اساسی و حیاتی کشور وجود دارد. از این رو، شاید بتوان وجه مشترک همه این اصول صلاحیتی را «حمایت از اعتبار و منافع یک دولت خاص یا اتباع آن در نظر گرفت» (Korbick 2004: 15) و از این رو به کارگیری هیچ‌کدام از این اصول برای مقابله در برابر رفتارهای مجرمانه‌ای که برای تمام جامعه انسانی، صرف‌نظر از کشور یا شخص خاص، آسیب‌زا به‌شمار می‌روند کافی نخواهد بود.

بنابراین، در میان کشورها، با گذر زمان، این احساس نیاز مشترک برای پرکردن چنین خلأ حقوقی شکل گرفت تا این‌که برای سزادادن کسانی که عمل آن‌ها از چنان شدت و شناعتی برخوردار است که می‌توانند در واقعیت «دشمن کل بشریت» (enemies of all mankind) قلمداد شوند و برای جلوگیری از بی‌کیفرمانی رفتارهای مجرمانه چنین افرادی که همه جامعه انسانی را متأثر ساخته‌اند، به انگیزه حمایت از کل جامعه بشری، اصل دیگری تحت عنوان «اصل صلاحیت جهانی» از جانب کشورها به‌کار گرفته شده است (Randall 1998: 785). اما امروزه، با توجه به تغییر روش و نحوه حملات دزدان دریایی در عرصه آبراه‌های بین‌المللی از جمله به‌کارگیری ابزارهای ارتباطی و ماهواره‌ای، تسلیح با سلاح‌های نوین، انجام غالب حملات در سواحل و آبراه‌های کم‌عمق و نه دریاهای آزاد، تردیدهای فراوانی در ارتباط با استمرار صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی وارد شده است؛ موضوعی که نیازمند یک پژوهش جدی و مستقل در زمینه بررسی دلایل اولیه به‌کارگیری صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی و ارزیابی ادامه وجود این ادله یا از بین رفتن آن‌هاست و این‌که در صورت از بین رفتن همه یا عمده این ادله و مبانی اجرای صلاحیت جهانی بر مرتکبان دزدی دریایی، حال، چه جای‌گزین یا جای‌گزین‌هایی را می‌توان برای جانشینی این اصل مهم و مؤثر در عرصه مقابله کیفری با پدیده دزدی دریایی مورد استفاده قرار داد؟ امری که نیازمند بحث و بررسی بسیار است.

۴. تاریخچه اعمال صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی

اصطلاح «صلاحیت جهانی» ظاهراً اولین بار از سوی «کولز» (Cowles) در سال ۱۹۴۵ به‌کار رفته است (Cowles 1995: 177). کهن‌ترین و البته اصلی‌ترین جرمی که صلاحیت جهانی درباره آن مستقر شده است دزدی دریایی است. استقرار این اصل صلاحیتی بر جرم دزدی دریایی مورد اجماع کلیه نویسندگان حقوق بین‌الملل است. «صلاحیت جهانی بر دزدی

دریایی از مدت‌ها قبل به‌طور گسترده‌ای، هم براساس حقوق بین‌الملل عرفی و هم براساس حقوق بین‌الملل قراردادی، به رسمیت شناخته شده است» (Gilbert 2009: 32). جرم دزدی دریایی، حتی قبل از تشکیل حقوق بین‌الملل به معنای امروزی آن، موضوع اصل صلاحیت جهانی بوده است. از دزد دریایی همیشه به عنوان یک یاغی و یک دشمن نوع بشر یاد می‌شده است. هر دولتی از دوران قدیم صلاحیت تقنینی، قضایی، و اجرایی بر همه اعمال و اقسام دزدی دریایی در دریاهاى آزاد را داشته است؛ حتی هنگامی که هیچ‌کدام از دزدان دریایی و قربانیان ایشان اتباع کشور تعقیب‌کننده نبوده‌اند و جرم ارتكابی هم هیچ‌گونه ارتباط خاصی با کشور تعقیب‌کننده نداشته است. «بنابراین عموم کشورها می‌توانند مرتکبان دزدی دریایی را دست‌گیر و مجازات کنند، مشروط بر این که در دریاهاى آزاد یا در داخل آب‌های سرزمینی خویش آن‌ها را دست‌گیر کرده باشند» (Shaw 1994: 411).

البته، استقرار صلاحیت جهانی درباره دزدی دریایی نیز بعدها وارد تعهدات قراردادی کشورها شد. در بین سال‌های ۱۸۷۸ تا ۱۹۴۰ چندین معاهده بین کشورهای آمریکایی منعقد شد که در آن‌ها صلاحیت جهانی نسبت به دزدی دریایی پیش‌بینی شد؛ از جمله معاهده «۱۸۷۸» لیمایا راجع به ایجاد قواعد متحدالشکل برای حقوق بین‌الملل خصوصی، معاهده «۱۸۸۹» مونته‌ویدئو راجع به حقوق کیفری بین‌المللی، قانون ۱۹۲۸ بوستامنت هاوانا، و معاهده ۱۹۴۰ مونته‌ویدئو راجع به حقوق کیفری بین‌المللی. دزدی دریایی که تا چندین قرن از آن به عنوان یک جرم داخلی با نگرانی بین‌المللی یاد می‌شد و بر همین اساس اما متفاوت توسط برخی کشورها تعریف شده و در قبال آن اعمال صلاحیت جهانی می‌شد بعدها در زمره جرائم حقوق بین‌الملل موضوع صلاحیت جهانی قرار گرفت (Johnson 1997: 63). در سال‌های بعد نیز، صلاحیت جهانی در مورد دزدی دریایی در کنوانسیون دریاهاى آزاد ۱۹۵۸ در ماده ۱۵ و کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ در ماده ۱۰۵ صراحتاً پیش‌بینی شده است. ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاها در این باره مقرر می‌دارد:

در دریاهاى آزاد یا هر جای دیگر خارج از صلاحیت هر کشور، هر کشور می‌تواند یک کشتی یا هواپیمای راه‌زن، ... را توقیف و اشخاص را دست‌گیر و اموال در کشتی یا هواپیما را توقیف نماید. دادگاه‌های کشوری که توقیف را انجام داده می‌توانند در مورد مجازات‌هایی که اعمال می‌شوند تصمیم بگیرند ...

بنابراین، مبنای تأسیس صلاحیت جهانی درباره دزدی دریایی هر دوی حقوق بین‌الملل عرفی و قراردادی است و در صورتی که برخی دولت‌ها به اسناد بین‌المللی برقرارکننده

صلاحیت جهانی درباره این جرم نپیوسته باشند هم‌چنان و با استناد به مبنای عرفی این تأسیس می‌توانند به تعقیب و محاکمه مرتکبان دزدی دریایی اقدام کنند. برقراری این صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی هم دست‌گیری دزدان دریایی و هم درخصوص محاکمه آن‌ها دارای اثر است و به کشورها در هر دو زمینه اجازه دخالت و اقدام را می‌دهد.

۵. دلایل و ضرورت اعمال صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی

دلایل متعددی وجود دارند که توضیح می‌دهند چرا دزدی دریایی موضوع صلاحیت جهانی قرار دارد. در ادامه، این دلایل مورد بررسی قرار می‌گیرند.

۱,۵ فقدان تابعیت مرتکب (stateless)

به‌طور سنتی، گفته شده یکی از دلایلی که به کشورها اجازه می‌دهد که صلاحیت جهانی را بر افرادی که مرتکب دزدی دریایی می‌شوند اعمال کنند این است که براساس پاره‌ای نظرها «با ارتکاب دزدی دریایی، مرتکبان و کشتی ایشان تابعیت پیشین خود را از دست می‌دهند» (Bingham 2016: 739). علاوه بر این، اگر کشتی نیز تابعیتش را از دست بدهد یا پرچمش را از دست بدهد، هیچ کشوری نمی‌تواند صلاحیت خود را بر دزدان دریایی از طریق اصل صلاحیت دولت صاحب پرچم اعمال کند.

البته، این‌که یک کشتی با اقدام به دزدی دریایی تابعیت خود را از دست می‌دهد نباید یک قاعده و اصل بدون استثنا و تمام عیار به حساب آید. در واقع، می‌توان گفت که این امر «تنها یک فرض حقوقی صرف است که در اکثر موارد امروزه دیگر از بین رفته است» (Zhenhua 2010: 14). کنوانسیون حقوق دریاها اصل و قاعده‌بودن این مفهوم را که دزدان دریایی و کشتی‌های آن‌ها شخصیت و تابعیت ملی خود را از دست می‌دهند کاملاً بی‌اعتبار ساخته است و به‌جای آن این موضوع را به هر کشور واگذار کرده که تصمیم بگیرد آیا اگر کشتی تحت تابعیت آن کشور به دزدی دریایی ارتکاب ورزید تابعیت خود را از آن بردارد یا خیر. ماده ۱۰۴ کنوانسیون حقوق دریاها در این زمینه تصریح می‌دارد: «یک کشتی یا هواپیمای راه‌زن می‌تواند تابعیت خود را حفظ کند، اگرچه یک کشتی یا هواپیمای راه‌زن شده باشد. حفظ یا از دست دادن تابعیت تابع قانون کشوری که تابعیت از آن تحصیل شده می‌باشد». در طول قرن بیستم و حتی قبل از آن، بسیاری از

کشورها اعلام داشتند که کشتی‌های آن‌ها با ارتکاب دزدی دریایی تابعیت خویش را از دست نمی‌دهند. بنابراین، تنها کشتی‌های بی‌تابعیت آن‌هایی هستند که دولتی که پرچم آن را برافراشته‌اند به‌خاطر دزدی دریایی تابعیت خود را از آن‌ها سلب می‌کند یا آن دسته کشتی‌هایی هستند که پرچم بیش‌تر از یک کشور را برافراشته‌اند. حتی اگر کشتی تابعیت خود را از دست بدهد باز به‌نظر نمی‌رسد که دزدان دریایی سوار بر کشتی‌ها نیز، به‌تبع کشتی، تابعیت خود را از دست بدهند. درخصوص دزدان، هنوز بسیاری از محاکم تابعیت آن‌ها را مورد اشاره قرار می‌دهند که نشان‌دهنده این است که تابعیت ایشان هم‌چنان از اهمیت برخوردار است (Goodwin 2016: 974). چه چیزی درباره جرم دزدی دریایی بسیار ویژه و خاص و منحصربه‌فرد است که مرتکبان آن تابعیت خود را از دست بدهند؟ هم‌چنان‌که بعضی نیز به‌درستی اشاره داشته‌اند، بسیاری از جرائم دیگر هستند که ممکن است ماهیتی بسیار خشن‌تر از دزدی دریایی داشته باشند. هم‌چنان‌که «قاتلین سریالی و یا مرتکبان جنایت علیه بشریت و نسل‌کشی نیز با اقدام به این اعمال وحشیانه تابعیت خود را هم‌چنان حفظ نموده و از دست نمی‌دهند» (ibid.: 976). پس، این امر دیگر شایان توجه نیست که دزدان دریایی افراد بی‌تابعیت هستند و بنابراین یک دولت می‌تواند همیشه اشکال کم‌تر بحث‌برانگیز صلاحیت مبتنی بر سرزمین یا تابعیت را در این خصوص اعمال کند.

۲,۵ دزدان دریایی دشمنان نوع بشریت (hostis humani generis)

یکی از دلایل بیان‌شده این است که دزدان دریایی دشمنان تمامی انسان‌ها هستند. دلیل این طرز تلقی این است که دزدان دریایی بدون قائل‌بودن به هرگونه تمایز و تفاوتی به کشتی‌های درحال حرکت در دریاها آزاد حمله‌ور می‌شوند، لذا آن‌ها با این اقدام خود به همه کشورهای اعلان جنگ داده‌اند و دشمن نوع انسان‌ها هستند. ازاین‌رو، هر کشوری می‌تواند دزدان را دست‌گیر و مجازات کند. اما این پیش‌فرض از جهات متعدد محل شک و تردید است. پاره‌ای از این تردیدها به عبارت «دزدان دریایی دشمنان بشریت‌اند» بازمی‌گردد. این یک عبارت لاتین بوده که، برخلاف نظر برخی، از ابتدای شکل‌گیری دزدی دریایی وجود نداشته، بلکه برای اولین بار سیسرو (Cicero) این فرضیه را مطرح کرد که دزدان دریایی دشمنان عمومی تمام جوامع هستند، اما دزدانی که مدنظر سیسرو بود شباهتی با دزدان دریایی قرن هفدهم و فعلی نداشتند (Kontorovich 2014: 134).

در سال ۱۶۲۱، جنتیلی (Gentili) نظریاتی را درباره شیوه مقابله با دزدان دریایی از سوی دولت‌ها ارائه داد. وی برای توصیف دزدان از عبارت «دشمنان بشریت» استفاده نکرده است، بلکه وی آن‌ها را «دشمنان مشترک نوع انسانی» (common enemies of all mankind) مشابه با نظریات سیسرو معرفی می‌کند (Dickinson 1994: 334). اما، برخلاف سیسرو و رومیان، جنتیلی بر این اعتقاد است که دزدان دریایی در یک حالت جنگی دائمی قرار ندارند. باینکه آن‌ها اقدام به دزدی دریایی می‌کنند، ولی هنوز افرادی هستند که شهروند و تبعه دول خود محسوب می‌شوند و تحت لوای قوانین کشورهای متبوع خود قرار دارند. در نتیجه، بایستی «براساس قوانین عادی و داخلی و نه قوانین جنگی با ایشان برخورد صورت گیرد؛ چراکه آن‌ها افرادی هستند که مرتکب جرم شده‌اند و رفتار و اقدام آن‌ها وضعیت و حالت جنگی ایجاد نمی‌کند» (ibid.: 352). دلیل دیگری که براساس عقاید جنتیلی نباید قوانین جنگی را درخصوص این افراد اعمال کرد این است که در این نوع قوانین امتیازها و حقوق فراوانی برای اسیران و افراد دشمن وجود دارد که دلیلی برای بهره‌مندی دزدان از این نوع حقوق نیست. بخش عمده‌ای از تفاوت در دیدگاه‌های رومیان قدیم و جنتیلی به دزدان دریایی به‌خاطر تفاوت‌هایی است که درخصوص مفهوم و تعریف دزدی دریایی در دو زمان وجود داشته است، به‌نحوی که، اگرچه در هر دو دوره از دزدی دریایی صحبت می‌شود، اما هرکدام تعریف متفاوت و جداگانه‌ای از این جرم را در ذهن داشته‌اند.

بنابراین، اگرچه در میان رومیان و چه در قرن‌های هفدهم و هجدهم، که دزدی دریایی بسیار اتفاق می‌افتاد، دزدان دریایی را البته با اختلاف نظر فراوان در میان صاحب‌نظران دشمنان انسان‌ها قلمداد می‌کردند و این توصیف برای دزدان دریایی هم‌چنان و در دوره فعلی نیز به‌کار گرفته می‌شود، اما دلیلی که برای کاربرد این اصطلاح درخصوص دزدان در دوره ما گفته می‌شود با گذشته متفاوت است. امروزه، شناع و زشتی اقدامات و حملات دزدان است که آن‌ها را دشمنان نوع بشریت ساخته است. پروفیسور راندال در این خصوص بیان می‌دارد که «قسمت عمدی‌ای از دلیل این که دزدان دریایی دشمنان علیه بشریت‌اند به‌خاطر شناع و زشتی این جرم است ...» (Randall 1998: 785). تعداد گروه‌ها و افرادی که در این سال‌ها از این عبارت استفاده کرده‌اند نیز گسترش یافته است. این اصطلاح برای دزدان دریایی حتی به آرای دادگاه‌های آمریکا نیز کشیده شده است. البته، امروزه در برخی آرا و نظرها از مرتکبان شکنجه، آپارتاید، جنایت علیه بشریت، و ... در کنار دزدی دریایی به‌عنوان دشمنان نوع بشریت یاد می‌شود که تنها نقطه اشتراک این جرائم برای متصف‌بودن

به این عبارت همان شناخت و زشتی آن‌هاست. لذا، اگرچه در طول سال‌ها دزدان دریایی دشمنان نوع بشریت قلمداد شده‌اند، ولی در هر دوره، باتوجه به مفهومی که از دزدی دریایی با آن روبه‌رو بوده‌اند، دلایل متفاوتی برای استفاده از این عبارت درباره دزدان وجود داشته است (Archibugi 2015: 35). به‌نظر می‌رسد که دزدان دریایی دشمنان بشریت دانسته می‌شوند نه به‌خاطر اقدامات آن‌ها، بلکه به‌دلیل قدرت دریایی عمده و قابلیت بالقوه ایشان. البته و براساس تمامی بحث‌های ذکرشده، دزدان دریایی را دشمنان نوع بشریت دانستن واقعاً نه دقیق است و نه می‌تواند آن را یک دلیل خوب برای اعمال صلاحیت جهانی نسبت به دزدی دریایی قلمداد کرد.

۳,۵ شناخت (heinousnes) و زشتی دزدی دریایی

یکی از دلایلی که در سال‌های اخیر برای اعمال صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی مورد اشاره قرار می‌گیرد شناخت بیش از اندازه این جرم است (شریعت باقری ۱۳۹۷: ۱۹۲). بر این اساس، دزدی دریایی هم‌ردیف و پایه جرم دیگری مانند نسل‌کشی، شکنجه، و جنایت علیه بشریت قرار می‌گیرد. اما سؤال قابل طرح این است که آیا واقعاً دزدی دریایی آن‌قدر شنیع است که موضوع صلاحیت جهانی قرار بگیرد؟

واضح و مبرهن است که دزدی دریایی می‌تواند شنیع باشد. مثال‌هایی از قتل عام خدمه از سوی دزدان در پاره‌ایی حملات گزارش شده است (ibid.: 36)، اما شناخت دلیل اصلی برقراری صلاحیت جهانی بر آن نبوده است. دزدی دریایی بدترین نوع سرقت است؛ هم در ماهیت و هم در آثار. انگلیسی‌ها در قرن‌های هفدهم و هجدهم این تصور را داشتند که دزدی دریایی دوستی و تجارت بین ملت‌ها را نابود خواهد کرد. درحقیقت، در موارد اولیه دزدی دریایی در انگلیس، این پدیده ترس‌ناک و هول‌ناک بود «نه به‌دلیل آسیبی که به افراد و خدمه وارد می‌آورد، بلکه به‌دلیل صدماتی که به دولت وارد می‌ساخت» (Dickinson 1994: 345). اگر دلیل اعمال صلاحیت جهانی شناخت این جرم باشد، به‌نظر می‌رسد باید دلیل شناخت این جرم را صدمات و آسیب‌هایی دانست که نه به جان و مال انسان‌ها، بلکه به روابط تجاری بین‌المللی دولت‌ها و آثار اقتصادی وارد می‌آورد. علاوه‌براین، تعداد زیادی از دیگر جرائم هستند که از شناخت زیادی برخوردارند. از این رو، اگر دلیل برقراری این صلاحیت فراسرزمینی استثنایی (صلاحیت جهانی) را شناخت و زشتی یک جرم بدانیم، جرائم بسیاری هستند که می‌توانند مشمول این نوع از

صلاحیت قرار بگیرند، اما به نظر می‌رسد دزدی دریایی این شناخت در مفهوم مورد نظر را ندارد. از منظر دیوان عالی آمریکا، هیچ جرمی شدیدتر از خیانت به کشور نیست (Randall 1998: 787). قتل عمد، تجاوز به عنف، و آدم‌ربایی از دیگر جرائمی هستند که بدون هیچ‌گونه تردیدی در ماهیتشان شناخت و زشتی وجود دارد. اگرچه دزدی دریایی می‌تواند شنیع باشد «به صورت موردی»، قتل و دیگر جرائم نیز ممکن است این‌گونه باشند، با وجود این، این قبیل جرائم موضوع صلاحیت جهانی قرار ندارند. درحالی‌که، ملاک برقراری صلاحیت (در صورتی که نقطه اشتراک دزدی دریایی و این جرائم شناخت می‌تواند باشد) در هر دو دسته جرائم یکسان است (Kontorovich 2014: 138).

شناخت یک امر موضوعی است. یک معیار عینی برای احراز شناخت جرائم می‌تواند توجه به چگونگی مجازات جرم از سوی جامعه و دولت باشد. ایالات متحده، با این‌که مرتکبان دزدی دریایی را با حبس ابد و حبس‌های کوتاه‌مدت مجازات می‌کند (18 U.S.C. 1651 (2004)، مجازات قتل عمد را در پاره‌ای موارد اعدام می‌داند (18 U.S.C. 1111 (2004)). هم‌چنین، مجازات خیانت به کشور در این کشور اعدام است. اعدام مجازاتی شدیدتر از حبس بوده و براساس معیار پیش‌گفته می‌توان گفت که جرائمی که با اعدام مجازات می‌شوند شنیع‌تر از جرائمی هستند که مجازات آن‌ها حبس ابد است.

در دیگر کشورها نیز وضع تاحدودی به این شکل است. در روسیه، دزدی دریایی، در صورتی که مسلحانه نباشد، مجازاتی بین پنج تا ده سال حبس را به‌همراه خواهد داشت و در صورتی که به‌صورت مسلحانه و سازمان‌یافته ارتکاب یابد یا منجر به مرگ افراد عادی شود حبس ده تا پانزده سال را به‌همراه خواهد داشت (Archibugi 2015: 34). این درحالی است که روسیه برای برخی از انواع قتل نفس مجازات اعدام یا حبس ابد را اعمال می‌کند (Dickinson 1994: 66) یا در آرژانتین مجازات دزدی دریایی سه تا پانزده سال یا پانزده تا ۲۵ سال است، اگر در حین ارتکاب دزدی دریایی قتل اتفاق بیفتد (-198 COD. PEN. Arts. 199). هم‌چنین، در مکزیک، جرم دزدی دریایی پانزده تا سی سال حبس است (Codigo Penal federal, arts 146-147, 14 de Agosto de 1931 (Mex)). این‌ها، همگی، مثال‌های اندکی هستند که نشان‌دهنده آن است که کشورها به دزدی دریایی نگرش‌های متفاوتی دارند. هم‌چنین، دزدی دریایی را نمی‌توان شدیدترین و یا شنیع‌ترین جرائم دانست. بنابراین، اتکای صرف به شناخت دزدی دریایی برای توجیه صلاحیت دزدی دریایی گمراه‌کننده و نادرست خواهد بود.

۴,۵ مجازات یک‌سان و متحدالشکل

یکی از دلایلی که برخی از حقوق‌دانان، از جمله پروفیسور کونتورویچ (Kontorovich)، برای اعمال صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی بیان می‌کنند «اعمال مجازات واحد برای این جرم در همه کشورهای است» (Kontorovich 2014: 142-145). براساس این نظر، تعیین مجازات برای دزدی دریایی ساده است؛ چراکه «بدون توجه به کشور اعمال‌کننده مجازات این کیفر همیشه اعدام خواهد بود» (ibid.: 142). به عقیده این عده، این یک‌سانی در شکل‌گیری صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی مؤثر بوده و از اختلاف در رویه‌ها و تعدد مجازات‌ها جلوگیری می‌کند. کشوری که از حملات دزدان موردآسیب قرار گرفته است می‌داند که این دزدان چگونه مجازات خواهند شد، بدون این که نام کشوری که محاکمه‌کننده آن‌ها خواهد بود اهمیتی داشته باشد. این موضوع نگرانی‌ها را در خصوص میزان مجازات‌ها از بین خواهد برد و از تنش‌های بین‌المللی در این زمینه جلوگیری می‌کند. با این حال، باید گفت اگرچه اعمال مجازات یک‌سان در قرن هجدهم عملاً وجود داشته است، اما امروزه دیگر واقعیت خارجی ندارد.

در سال ۱۸۹۷، ایالات متحده مجازات دزدی دریایی را از اعدام به حبس ابد تغییر داد (Act of January 15, 1987, 29 Stat, 487). در برهه زمانی‌ای که آمریکا اقدام به این کار کرد تقریباً همه کشورهای مجازات مرگ را برای دزدی دریایی در نظر گرفته بودند، اما در سال‌های بعد بسیاری از کشورها از مجازات اعدام برای این جرم صرف‌نظر کردند و مجازات‌های متفاوت و معتدل‌تری را برای دزدی دریایی در نظر گرفتند (Bingham 2016: 893). همان‌گونه که در قسمت قبلی نیز توضیح داده شد، کشورهای مختلف امروزه مجازات‌های متفاوتی را برای دزدی دریایی در نظر گرفته‌اند و به‌هیچ‌وجه یک‌سانی گذشته در حال حاضر وجود ندارد که این مجازات از سه سال حبس تا اعدام را در بر می‌گیرد، بنابراین اعمال صلاحیت جهانی بر این جرم می‌تواند تنش‌ها و نگرانی‌هایی را درباره نوع و میزان مجازات اعمالی ایجاد کند.

۵,۵ دزدی دریایی جرمی با تعریف مشخص

دلیل دیگری که به‌طور سستی برای تجویز صلاحیت جهانی بر روی دزدی دریایی مورد اشاره قرار گرفته این است که «این جرم دارای روشنی و برجستگی خاصی است»

(Goodwin 2016: 999). از گذشته، تعریف ساده و مشخصی از دزدی دریایی که همه ملت‌ها بر روی آن توافق داشته باشند و آن را اعمال کنند وجود داشته است. وجود چنین تعریف مشخصی باعث می‌شود که اجرای صلاحیت جهانی بر این جرم با اغراض سیاسی همراه نشود. البته، درخصوص وجود چنین تعریف یکسانی از دزدی دریایی، با اختلاف نظرهایی نیز همراه است و حتی می‌توان مدعی شد که در هر دوره زمانی یک تعریف خاص از دزدی دریایی وجود داشته است (Kontorovich 2014: 141).

البته، حتی اگر بتوان پذیرفت که در گذشته یک تعریف واحد و یکسان از دزدی دریایی وجود داشته است، نمی‌توان پذیرفت که اکنون نیز این تعریف واحد و یکسان هم‌چنان وجود دارد. اگرچه در کنوانسیون حقوق دریاها تعریفی از دزدی دریایی در ماده ۱۰۱ بیان شده که اکثر کشورها به آن پیوسته‌اند، اما تردیدی که علی‌الخصوص بعد از سال ۲۰۰۳ و با وقوع دزدی‌های اخیر در سوماتالی و خلیج عدن ایجاد شده این است که در این کنوانسیون دزدی دریایی به درستی و به‌طور کامل تعریف و تدوین نشده و انتقادات بسیاری به تعریف موجود در کنوانسیون، از جمله در بحث دریای آزاد، و یا هدف و انگیزه مرتکب وارد شده است.

تفاوت این تفاسیر گاه شکاف‌های عمده‌ای را در رویه کشورها راجع به دزدی دریایی ایجاد کرده است. این تفاوت تفاسیر، به‌عنوان مثال، می‌تواند منجر به این شود که کشوری عمل یک فرد را دزدی دریایی شناخته، درحالی که دولت دیگر همان عمل را دزدی دریایی نداند. بنابراین، اگرچه وجود یک تعریف واحد و یکسان از دزدی دریایی می‌تواند توجیه‌کننده صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی باشد، درحال حاضر درخصوص این جرم به‌هیچ‌وجه تعریف واحد و همه‌گیری وجود ندارد (Pyeatt 2008: 54).

۶,۵ لطمه مستقیم دزدی دریایی به بسیاری از کشورها

دلیل آخر برای استفاده از صلاحیت جهانی «تهدید مستقیم و بالقوه تعداد زیادی از کشورها از سوی دزدان دریایی است» (Kontorovich 2014: 152). این درحالی است که براساس برخی گزارش‌ها بعضی دزدان به دلایل مختلف صرفاً به کشتی‌های یک کشور خاص متمرکز می‌شوند. برخی فقط کشتی‌هایی را که خود خدمه آن هستند غارت می‌کنند، بدون توجه به این که پرچم چه کشوری بر فراز آن افراشته شده است. استفاده از صلاحیت جهانی می‌تواند به‌عنوان نوعی دفاع مشروع ملی نگریسته شود. اکثر دزدان دریایی امروزه به

هر کشتی‌ای که سر راه آن‌ها قرار بگیرد حمله می‌کنند، اما آیا این پیش‌فرض که دزدان دریایی با هر کشتی‌ای که مواجه شوند حمله می‌کنند می‌تواند دلیل کامل و کافی برای خلق یک استثنا بر قواعد سنتی صلاحیت باشد؟

برخی برای تبیین بیش‌تر این موضوع مثالی را طرح می‌کنند:

اگر یک آمریکایی یک تبعه آمریکایی دیگر را نزدیک خاک کانادا (در خاک خود آمریکا) به قتل برساند و به کانادا فرار نماید، آیا کانادا می‌تواند با این استدلال که وی ممکن است تمام کاندایی‌ها را به‌طور بالقوه در معرض صدمه قرار دهد او را مورد محاکمه قرار دهد؟ (Goodwin 2016: 1001).

کانادا فقط می‌تواند وی را دست‌گیر و مسترد کند، اما حق مجازات وی را ندارد. یا اگر فردی در کشورهای مختلف مرتکب سرقت از بانک شده باشد و وارد کشوری مانند فرانسه شود، آیا این کشور با این استدلال که وی به‌طور بالقوه خطرناک است می‌تواند وی را محاکمه کند؟

دزدی دریایی نیز به این شکل است. آن‌ها بعد از اولین دزدی و دست‌گیری محاکمه و محکوم می‌شوند، بدون توجه به این‌که آن‌ها قصد حمله به کشتی‌های همه کشورهای دیگر را داشته‌اند. به‌نظر می‌رسد تفاوتی بین این دزد دریایی و آن سارق بانک وجود ندارد، درحالی‌که این سارق بانک به‌احتمال زیاد در کشور اخیر نیز مرتکب سرقت خواهد شد، ولی این کشور اجازه محاکمه ندارد. آسیب بالقوه به همه کشورهای نمی‌تواند دلیلی مناسب و کافی برای تجویز محاکمه دزدان دریایی توسط همه کشورهای باشد. هم‌چنان‌که هیچ دلیل منطقی برای توسعه این صلاحیت درباره سارق بانک وجود ندارد برقراری صلاحیت با این دلیل (درمعرض آسیب بالقوه بودن همه کشورهای) درباره دزدی دریایی نیز توجیه منطقی ندارد.

۶. تردید در استمرار صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی

به عقیده دسته‌ای از صاحب‌نظران، «به‌احتمال قوی هیچ دلیل مناسب و قابل‌استنادی برای اعمال صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی وجود ندارد» (Nathaniel 2018: 695). البته، صرف این واقعیت نمی‌تواند برای دگرگون‌کردن این سیستم قدیمی دلیل قانع‌کننده و کافی باشد. اما اگر توجیحات دیگری هم موردنظر قرار بگیرد، شاید بتوان به این نتیجه رسید که صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی دیگر کارایی گذشته را ندارد.

۱,۶ قابلیت ایجاد تنش در عرصه بین‌المللی

از آن‌جاکه استفاده از صلاحیت جهانی یک عمل یک‌جانبه و حاکمیتی از سوی یک دولت است، بسیاری آن را به‌منزله دخالت در امور داخلی و قضایی و تجاوز به حاکمیت کشورها می‌دانند و از این‌رو به آن با دیده تردید و حتی تخاصم می‌نگرند. بایستی توجه داشت، همان‌گونه‌که در گذشته نیز اتفاق افتاده، استفاده از اصل صلاحیت جهانی از سوی یک کشور علیه تابعان دولتی دیگر خطر برهم‌خوردن نظم بین‌المللی و مناقشه سیاسی را در پی خواهد داشت. تجربه کشور بلژیک در به‌کارگیری صلاحیت جهانی در این زمینه کاملاً روشن و گویاست. این کشور، ابتدا، در سال ۱۹۹۳ نوع نامحدود این نوع از صلاحیت را وارد قوانین کیفری خود کرد، ولی به‌دلیل مسائل سیاسی بعداً مجبور به اصلاح قانون صلاحیت جهانی نامحدود شد. منبع اصلی فشارهای سیاسی بر بلژیک ناشی از صدور کیفرخواست علیه برخی مقامات آمریکایی و اسرائیلی بود. خشم مقامات آمریکایی از صدور کیفرخواست‌ها تا اندازه‌ای بود که حتی تلاش‌هایی را برای تغییر مقرناتو از بروکسل آغاز کردند. همان‌گونه‌که بعضی نیز اشاره داشته‌اند: «اجرای نامناسب قواعد صلاحیت کیفری، شامل صلاحیت جهانی، می‌تواند صرفاً رقبای سیاسی را عاجز و در تنگنا قرار دهد یا عدالت کیفری را بی‌راهه ببرد» (Princeton Principles 98 (1991): 23-24). از سوی دیگر، کشورهایی که در عرصه بین‌المللی از قدرت و نفوذ کم‌تری برخوردارند از تبدیل شدن اصل صلاحیت جهانی به یک ابزار سیاسی در دست قدرت‌های بزرگ احساس نگرانی می‌کنند و بر این اعتقادند «در به‌کارگیری این تأسیس رعایت بی‌طرفی و یک‌پارچگی از سوی کشورها، علی‌الخصوص کشورهای توسعه‌یافته، نمی‌شود» (خبیری و جدلی ۱۳۸۹: ۱۱۶).

با تمامی این اوصاف، شاید درمورد نسل‌کشی یا شکنجه به‌خاطر شناخت فوق‌العاده‌ای که دارند منطقی باشد استفاده از صلاحیت جهانی راجع به آن‌ها مورد حمایت قرار گیرد. اما، همان‌گونه‌که قبلاً نیز بیان شد، دیگر دلیلی برای شمول صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی وجود ندارد. با تجویز اعمال صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی تنش‌های بین‌المللی فراوانی ایجاد خواهد شد، چراکه دولت‌ها قادر به تعقیب افراد حتی بدون داشتن دلایل و مبنای معقول و قانونی خواهند شد. این درباره دزدان دریایی بسیار بیش‌تر است، چراکه تعریف آن مبهم و مجهول بوده و می‌تواند تفاسیر متعددی را منتج و موجب شود. تفاسیر و تعابیر متعدد راجع به این‌که دزد دریایی کیست و این‌که دزدی دریایی چیست؟

۲,۶ عدم رعایت «تشریفات قانونی محاکمه» (due process)

براساس نظر برخی صاحب‌نظران، دزدان دریایی با ارتکاب حمله همه امتیازات قانونی و حقوق قبلی خود را از دست می‌دهند. با پذیرش این امر است که در واقع به بقیه دولت‌ها اجازه داده می‌شود که صلاحیت جهانی را بر ایشان اعمال کنند (Blackstone 1995: 240). اما بعضی دیگر با این موضوع مخالف کردند و با طرح سؤال‌هایی از قبیل این‌که چه چیزی درباره دزدان دریایی خاص و برجسته است که باعث می‌شود با ارتکاب این عمل حمایت قانونی از دزدان دریایی برداشته شود؟ و هم‌چنین اگر کسی مرتکب قتل همسایه خود بشود، وی قانون همه کشورهای جهان راجع به ممنوعیت قتل را نقض کرده است، اما آیا قاتل تمام حقوق مربوطه راجع به رعایت تشریفات دادرسی و حمایت‌های حقوق بشری را از دست می‌دهد؟ مطلقاً خیر (Nathaniel 2018: 697)، با سلب امتیازات قانونی و حقوق مرتکبان دزدی دریایی به مخالفت برخاسته‌اند. بنابراین، این دسته با ذکر این‌گونه مثال‌ها درصدد توضیح این موضوع‌اند که دزدی دریایی نیز مشابه دیگر جرائم بوده و نیازی به مقررات سخت‌گیرانه‌تر ندارد. هم‌چنین، از ویژگی‌های بارز حقوق کیفری مدرن اثرپذیری آن از حقوق بشر است و تحقق عدالت کیفری درگرو تدوین، عرضه، و رعایت دقیق قوانین شکلی است (بیگی و کاتانچی ۱۳۹۷: ۲۸). لذا، این دسته با مقایسه دزدی دریایی با جرائمی دیگر، مانند قتل، متذکر می‌شوند که برای یک کشور مناسب نیست که، درحالی‌که هیچ ارتباط سرزمینی با قتل ارتكابی، قتل، و یا قربانی ندارد، مرتکب را مورد محاکمه و رسیدگی قرار دهد و مطابق قوانین خود به مجازات وی بپردازد.

قسمتی از مشکل موجود، البته، به ابهاماتی که در مفاهیمی هم‌چون دادرسی منصفانه و ابعاد آن وجود دارد بازمی‌گردد. ایده رعایت تشریفات دادرسی امروزه در همه کشورهای مورد احترام و رعایت قرار دارد (دل‌خوش ۱۳۹۶: ۱۶۴). با توجه به این مفهوم، هر ملتی حق دارد که از تشریفات دادرسی مناسب برخوردار باشد، اما بایستی توجه داشت دزدان دریایی براساس همان نظری که معتقد به ازدست‌دادن تابعیت دزدان با ارتکاب حمله بود فاقد چنین حقوقی هستند (بیگزاده ۱۳۸۹: ۲۸). برخلاف قتل و بسیاری از جرائم، که مرتکب از همان ابتدا امکان اطلاع از مجازات احتمالی خود را در صورت اقدام به قتل دارد، در جرم دزدی دریایی، به دلیل اعمال صلاحیت جهانی، مرتکب احتمالی از کشور محل محاکمه خود مطلع نبوده و در نتیجه مجازات وی می‌تواند از یک مجازات کوتاه‌مدت حبس تا اعدام متغیر باشد. این یکی از دلایلی است که دزدان دریایی از حقوق کم‌تری نسبت به مرتکبان سایر جرائم برخوردارند.

موضوع دیگری که می‌تواند توضیح‌دهنده نقض رعایت تشریفات دادرسی منصفانه در صورت اعمال صلاحیت جهانی باشد معیار ارتباط حداقلی (minimum contacts test) مورد استفاده در ایالات متحده است (Wenxuan 2010: 190). این معیار برای تعیین و احراز این موضوع مورد استفاده قرار می‌گیرد که آیا یک دولت می‌تواند صلاحیت خود را بر یک متهم اعمال کند یا خیر.

بر اساس این معیار، به دلیل آثار فراوان اعمال صلاحیت یک دولت بر مرتکب جرم، دولت‌ها حق اعمال صلاحیت بر یک متهم را ندارند، مگر این‌که ارتباط حداقلی بین کشور و فرد وجود داشته باشد (خالقی ۱۳۹۸: ۴۲). بر این اساس، یک دولت تنها در صورتی حق دارد که مبنای صلاحیتش برای محاکمه یک متهم را صلاحیت جهانی قرار دهد که هیچ‌کدام از مبنای صلاحیت دیگر درباره وی قابل اجرا نباشد (پوربافرانی ۱۳۹۷: ۸۱). به عبارت دیگر، هنگامی که یک دولت مبنای صلاحیتی خود را اصل صلاحیت جهانی می‌داند، تصدیق و اعتراف می‌کند که هیچ ارتباطی با متهم (از نظر سرزمینی، شخصی، واقعی، و ...) ندارد. این بدان معناست که صلاحیت جهانی معیار رابطه حداقلی را نقض می‌کند و از این رو اجرای آن مفهوم رعایت تشریفات دادرسی مقتضی را نقض می‌کند. البته، این بدان معنا نیست که هر اجرای صلاحیت جهانی نقض‌کننده مفهوم رعایت تشریفات مقتضی است. بعضی جرائم ممکن است که آن‌قدر شنیع باشند که آن‌ها استثنایی بر مفاهیم معمول تشریفات مقتضی دادرسی باشد. شاید دزدی دریایی در گذشته یکی از این جرائم بوده، اما امروزه دیگر این‌گونه نیست، بنابراین استثنایی بر مفهوم تشریفات مقتضی نیست و مرتکب دزدی دریایی باید از این مجموعه حقوق برخوردار گردد.

برای این‌که مباحث پیش‌تر جنبه عملی و کاربردی داشته باشد سؤالی که مطرح می‌شود این است که دولت‌ها صلاحیت جهانی را چگونه اعمال می‌کنند؟ به‌طور تاریخی، در گذشته دولت‌ها این نوع صلاحیت را درباره دزدی دریایی به‌ندرت اعمال می‌کردند، اما در سال‌های اخیر موارد استفاده از این اصل بسیار زیاد شده است. چینی و یا هندی‌ها و بسیاری دیگر از کشورها تعداد زیادی از مرتکبان دزدی را دست‌گیر کرده‌اند و آن‌ها را با استفاده از اصل صلاحیت جهانی محاکمه و به مجازات‌های سنگین محکوم کرده‌اند و این باعث شده که عدم لزوم رعایت تشریفات مقتضی دادرسی، که یک امر استثنایی در گذشته به‌شمار می‌آمد، با توجه به این محاکمات، از حالت استثنا خارج شود و جنبه عمومیت به خود بگیرد که امری نادرست به حساب می‌آید.

علاوه بر مواردی که در این جا مورد بحث قرار گرفت، همان‌گونه که در مبحث پیشین نیز توضیح داده شد، تقریباً کلیه دلایل و توجیهاتی که برای استقرار صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی از گذشته وجود داشته امروزه دیگر وجود ندارند و در نتیجه می‌توان از جدایی دزدی دریایی از صلاحیت جهانی صحبت کرد؛ پدیده‌ای که به‌عنوان اولین جرمی شناخته می‌شود که صلاحیت جهانی بر آن اعمال شده است. این نتیجه‌گیری را، به‌زبان دیگر، پروفیسور رابین مطرح می‌کند: «... می‌توان نتیجه‌گیری کرد که صلاحیت جهانی یک نقش مناسب در حقوق بین‌المللی در دوره‌ای از تاریخ داشته است که شرایط سیاسی مناسب بوده و الآن دیگر قابل اعمال نیست...» (Rubin 2016: 6). لذا، تمام مبانی‌ای که استقرار صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی را موجه جلوه می‌نمود، باتوجه به تحولات اخیر و گذر زمان، موضوعیت خود را از دست داده است، در نتیجه دیگر نمی‌توان از ضرورت حضور صلاحیت جهانی در ارتباط با دزدی دریایی بااطمینان صحبت به‌میان آورد.

۷. جای‌گزین‌های صلاحیت جهانی

در سال‌های اخیر و در میان صاحب‌نظران راه‌حل‌های چندی برای جای‌گزینی این سیستم معیوب صلاحیت جهانی متداول مطرح شده است. شاید اولین و بدیهی‌ترین کار نگه‌داشتن وضعیت موجود باشد که همیشه عده‌ای طرف‌دار آن هستند. اما ایجاد یک نظام مقررات بین‌المللی راجع به دزدی دریایی و هم‌چنین استفاده از دیگر مبانی صلاحیتی‌ای که کم‌تر چالش‌برانگیزند، مانند صلاحیت دولت صاحب‌پرچم، صلاحیت شخصی منفعل از راه‌کارهایی است که در این زمینه پیش‌نهاد شده است.

۱,۷ ایجاد یک رژیم مقررات بین‌المللی خاص دزدی دریایی

این نظر متضمن اقداماتی چند است که همگی آن‌ها بایستی با یک‌دیگر به‌کار گرفته شوند. براساس این راه‌کار، از آن‌جا که نظام مقررات بین‌المللی موجود در خصوص دزدی دریایی از خلأها و کمبودهای بسیاری در مواجهه با این پدیده رنج می‌برد، به‌نحوی که مبارزه مؤثر با این پدیده بدون تصویب مقررات جامع امکان‌پذیر نیست، بایستی جامعه بین‌المللی «یک نظام جامع مقررات بین‌المللی را که اختصاصاً به جرم دزدی دریایی بپردازد تهیه و تدوین نماید» (Dubner 2010: 441). این رژیم مقررات حاوی موضوعاتی چند است: اول این‌که،

یک تعریف مناسب از دزدی دریایی باید ارائه و مطرح شود، دوم، یک دادگاه با صلاحیت بین‌المللی برای رسیدگی به اتهامات مرتکبان به دزدی دریایی تشکیل شود، و در نهایت یک نیروی دریایی بین‌المللی برای تعقیب و دست‌گیری دزدان دریایی توسعه یابد (ibid.: 447). البته، این مقررات ویژه برای کارآیی داشتن بایستی موردتوافق اکثر کشورهای دنیا باشد.

درابتدا، تعریف موجود بین‌المللی از دزدی دریایی بایستی مورداصلاح قرار گیرد. این تعریف بایستی به‌نحو مناسبی این جرم را از جرائم مشابه متمایز و ارکان آن را کاملاً مشخص کند. مهم‌تر این‌که، در این مقررات باید مجازات یک‌سان و هماهنگی برای دزدی دریایی در نظر گرفته شود. در وضعیت موجود، دزدی دریایی مجازاتی از سه سال تا حبس ابد و حتی اعدام را بسته به کشورهای مختلف به‌دنبال دارد. اگر دزدی دریایی واقعاً یک جرم بین‌المللی تلقی می‌شود، پس باید یک مجازات موردتوافق بین‌المللی را نیز در بر داشته باشد. در کنار این، جامعه بین‌المللی باید دادگاهی با صلاحیت جهانی را برای اعمال صلاحیت بر دزدی دریایی تأسیس کند. با ایجاد دادگاه کیفری بین‌المللی، جامعه بین‌المللی اراده خود را برای مبارزه قاطع با جرائم بین‌المللی نشان داده است. متأسفانه، تمام کشورها عضو اساس‌نامه این دادگاه نشده‌اند. هم‌چنین، صرفاً جرائم محدودی در صلاحیت این دادگاه قرار دارند. دزدی دریایی نیز می‌تواند در شمار جرائم در صلاحیت این دادگاه قرار بگیرد و این بهتر از تأسیس یک دادگاه بین‌المللی جداگانه و اختصاصی برای دزدی دریایی باشد.

البته، طرف‌داران این راه‌حل برای جای‌گزینی صلاحیت جهانی پیش‌نهادهایی را نیز برای تأسیس یک زندان بین‌المللی در یکی از کشورها برای نگهداری محکومان دزدی دریایی مطرح می‌کنند و هزینه‌های این زندان نیز از سوی کشورهای عضو تأمین خواهد شد (ibid.: 436). مجموعه این اقدامات در این راه‌کار می‌تواند مشکل عدم تمایل کشورها برای عدم محاکمه متهمان دزدی دریایی در محاکم داخلی خود را برطرف کند. طرف‌داران این راه‌کار آن را بهترین عکس‌العمل جامعه جهانی در برابر پدیده روبه‌گسترش دزدی دریایی می‌دانند (ibid.: 439). با این سیستم جامعه متهمان به دزدی دریایی نیز اصل رعایت تشریفات مقتضی را از دست نمی‌دهند. هم‌چنین، متهم از قبل از نوع و میزان مجازات اطلاعات کاملی در اختیار دارد. این روش مناسبی برای مقابله با یکی از قدیمی‌ترین جرائم بین‌المللی است. جامعه بین‌المللی از گذشته نتوانسته این کار را انجام دهد و به راحت‌ترین راه‌کار، یعنی دادن اعمال صلاحیت جهانی به کشورها، مبادرت ورزیده و به‌نوعی مبارزه با

شر دزدان دریایی را به خود کشورها به صورت انفرادی واگذار کرده و مسئولیتی را در این زمینه پذیرا نشده است. البته، طرف‌داران این راه‌کار نیز قبول دارند که دستیابی به اقدامات این پیش‌نهاد نیازمند هماهنگی بیش‌تر کشورها بوده (Rubin 2016: 18) و بایستی تلاش‌های زیادتری برای دستیابی به آن‌ها انجام گیرد.

۲,۷ اتکا به دیگر اشکال صلاحیتی

به دلیل ایراداتی که بر ادامه استقرار صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی مطرح شد، بهترین راه‌حل برای مبارزه با دزدی دریایی، از نظر برخی، اتکا بر مبانی کم‌تر بحث‌برانگیز صلاحیت نظیر دولت صاحب پرچم، اصل صلاحیت شخصی منفعل، و اصل صلاحیت شخصی فعال است (Doby 2013: 567). قاعده عام این بوده که، به محض این که یک کشتی اقدامات دزدی دریایی را مرتکب می‌شود، تابعیت دولت متبوع خود را از دست می‌دهد. این قاعده کلی به موجب ماده ۱۰۴ کنوانسیون حقوق دریاهای اصلاح شده و الآن این اجازه برای دولت صادر شده که بررسی کند آیا این کشتی را هم‌چنان در تابعیت خود نگه دارد یا خیر. اگر دولت متبوع تابعیت کشتی را باقی بگذارد مبنایی برای محاکمه دزدان استفاده‌کننده از کشتی وجود خواهد داشت. البته، حتی اگر دزدان تابعیت خود را از دست بدهند قربانیان و بزه‌دیدگان جرم دزدی دریایی با ابقای تابعیتشان می‌توانند موجبات محاکمه دزدان را در کشور خود فراهم آورند.

هم‌چنین، اصول صلاحیت شخصی فعال و منفعل به یک دولت اجازه می‌دهد دزدان را که به منافع وی خطر وارد آورده‌اند مورد محاکمه قرار دهد. البته، موافقان حذف صلاحیت جهانی و جای‌گزینی دیگر اشکال صلاحیتی هم‌چنان بر این موضوع نیز اصرار می‌ورزند که همه دولت‌ها در آب‌های آزاد می‌توانند متهمان دزدی دریایی را دست‌گیر کنند و یا کشتی‌های مظنون را متوقف کنند و در واقع همه دولت‌ها اجازه دست‌گیری دزدان را دارند و سپس بعد از تحقیقات اولیه آن‌ها را به کشوری که صلاحیت دارد استرداد می‌کنند. در این راه‌کار نیز هم‌چنان بر اصلاح تعریف موجود از دزدی دریایی در عرصه بین‌المللی و تشویق کشورها بر به‌کارگیری این تعریف واحد و مجازات یک‌سان تأکید می‌ورزند (ibid.: 570). این راه‌کار حقوق و تشریفات لازم‌الرعايه را به نفع متهمان در نظر گرفته و مرتکبان دزدی دریایی از قبل از کشور محاکمه‌کننده خود آگاهی دارند؛ چون کشور مشخصی آن‌ها را محاکمه می‌کند. این راه‌حل نکته مثبتی که دارد هزینه‌های کم‌تر و هم‌چنین

تغییرات کم‌تری را در عرصه بین‌المللی نیازمند است و از نظر عملی دست‌یافتنی‌تر از راه‌حل قبلی است و تحولات عمده‌ای در نظام بین‌المللی مقابله با دزدی دریایی را نیاز ندارد.

۸. نتیجه‌گیری

دزدی دریایی قدیمی‌ترین و اولین جرمی است که از سوی کشورها برای تعقیب و محاکمه مرتکبان آن صلاحیت جهانی مقرر شده است. با توجه به تحولاتی که در خصوص نحوه و روش نوین ارتکاب دزدی دریایی در قرن ۲۱ اتفاق افتاده است، در مقام نتیجه‌گیری، می‌توان گفت که دزدی دریایی یک جرم بسیار قدیمی بوده که بسیار سخت و بعید است که بتوان ریشه‌کنی آن را در آینده نزدیک انتظار داشت. از این رو، با این پدیده باید با راه‌حل مناسبی مقابله شود، ولی این راه‌کار اجرای صلاحیت جهانی نخواهد بود، چراکه این نوع از صلاحیت با مقتضیات و شرایط امروزی تطابق ندارد. بنابر آنچه در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفت، امروزه دیگر نمی‌توان از صلاحیت جهانی به‌عنوان نقطه اتکایی در جهت اعمال صلاحیت کشورها بر مرتکبان دزدی دریایی استفاده کرد. حال، اگر صلاحیت جهانی قابلیت به‌کارگیری بر دزدان را ندارد، راه‌های دیگری برای حاضر کردن آن‌ها در پیش‌گاه عدالت لازم است. بهترین راه‌کار در این زمینه اتکا بر دیگر اشکال صلاحیتی از جمله اصل صلاحیت دولت صاحب پرچم و اصل صلاحیت شخصی (فعال و منفعل) در کنار انجام برخی اصلاحات در مفهوم و عناصر جرم دزدی دریایی در عرصه بین‌المللی است که هم روابط بین‌المللی میان کشورها دچار خدشه نشود و هم حقوق و تضمینات راجع به دادرسی متهمان دزدی دریایی حفظ شود. هم‌چنین، در درازمدت به‌کارگیری برخی اقدامات از قبیل افزودن جرم دزدی دریایی به جرائم در صلاحیت دادگاه کیفری بین‌المللی (ICC) و یا تأسیس دادگاه‌های منطقه‌ای ویژه دزدی دریایی در مناطق عمدتاً درگیر این پدیده می‌تواند از جمله دیگر راه‌کارها برای محاکمه مرتکبان دزدی دریایی و کاستن از تبعات منفی به‌کارگیری صلاحیت جهانی بر روی این جرم باشد.

پی‌نوشت

۱. این مقاله بر اساس شیوه‌نامه پیشین پژوهشنامه نگارش و داوری شده است.

کتاب‌نامه

- بیگزاده، ابراهیم (۱۳۸۹)، مجموعه مقالات دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل، تهران: دفتر انجمن ایرانی حقوق بین‌الملل سازمان ملل.
- بیگی، جمال و الناز کاتانچی (۲۰۱۸)، «رویکرد دادگاه کیفری بین‌المللی به خسارت معنوی قربانیان تعرض جنسی»، فصل‌نامه مطالعات بین‌الملل، س ۱۵، ش ۲.
- پوریافرانی، حسن (۱۳۹۷)، حقوق جزای بین‌الملل، تهران: جنگل.
- حبیب‌زاده، محمدجعفر و دیگران (۱۳۸۴)، «قاعده منع محاکمه و مجازات مجدد در حقوق جزای بین‌الملل»، فصل‌نامه معلم علوم انسانی، ویژه‌نامه حقوق.
- خالقی، علی (۱۳۹۸)، جستارهایی در حقوق جزای بین‌الملل، تهران: شهر دانش.
- خبیری، کبک و صافی‌ناز جدلی (۱۳۸۹)، «صلاحیت جهانی و کارایی آن در مبارزه و پی‌گیری جرائم بین‌المللی»، فصل‌نامه راهبرد، س ۱۹، ش ۵۵.
- دل‌خوش، علی‌رضا (۱۳۹۶)، مقابله با جرائم بین‌المللی: تعهد دولت‌ها به همکاری، تهران: شهر دانش.
- شریعت باقری، محمدجواد (۱۳۹۷)، حقوق کیفری بین‌المللی، تهران: جنگل.
- فروغی، فضل‌الله (۱۳۸۸)، «منشأ و ماهیت اصل صلاحیت جهانی»، مجله مطالعات حقوقی، دانشگاه شیراز، دوره ۱، ش ۳.
- کاظمی، سیدسجاد و سجاد حیدری (۱۳۹۸)، «محاکمه متهمان دزدی دریایی در دادگاه کیفری بین‌المللی (ICC)»، فصل‌نامه مطالعات بین‌الملل، دوره ۱۶، ش ۲، پیاپی ۶۲.

- Archibugi, Daniele and Marina Chiarugi (2015), "Looking for a Jurisdiction for Somali Pirates", *Italian National Research Council, IRPPS*.
- Blackston, Wiliam (1995), "4 Commentaries 71. Louis HenkinL, International Law", *Politics and Values*, 24.
- Bingham, W. Joseph (2016), "Part iv_Piracy", *The American Journal of International Law*, vol. 26, no. 1.
- Cowles, B. Willard (1995), "Universal Jurisdiction over War Crime", *Cal.L.REW*, 33.
- Dickinson, D. Edward (1994), "Is the Crime of Piracy Obsolete?", *HARV.L.REV*, 38.
- Doby, Debra (2013), "Piracy Jure Gentium: The Jurisdictional Conflict Of the High Seas and Territorial Waters", *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 41, no. 4.
- Dubner, Barry Hart and Karen Greene (2010), "On the Creation of a New Legal Regime to Try Sea Pirates", *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 41, no. 3.
- Gilbert, Geoff (2009), "Crimes sans Frontiers: Jurisdictional Problems in English Law", *British Yearbook of International Law*, vol. 63, no. 1.

- Goodwin, Joshua Michael (2016), "Universal Jurisdiction and the Pirate", *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 39.
- Johnson, D. H. (1997), *Piracy in Modern int Law, Transactions of the Grotius Society*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Kontorovich, Eugene (2014), "The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's, Hollow Foundation", *Harvard International Law Journal*, vol. 45, no. 1.
- Kontorovich, Eugene (2017), "Implementing *Sosa v. Alvarez- Machain*: What Piracy Reveals About the Limits of the Alien Tort Statute?", *Notre dame L. REV*, 80. 111.
- Korbick, S. S. (2004), "The Ex Post Facto Prohibition and the Exercise of Universal Jurisdiction over International Crimes", *Columbia L.R.* 87.
- Pyeatt Menefee, Samuel (2008), "The Case of the Castle John, or Greenbeard the Pirate?, Environmentalism, Piracy and the Development of International Law", 24 cal, *W.INTLL.J.1.4*.
- Randall, K. C. (1998), "Universal Jurisdiction under International Law", *Texas .l.r.* 66.
- Rubin, Alfred (2016), "The Law of Piracy", *U.S. NAVY WAR C. Intl L. STU*, 63.
- Shaw, M. N. (1994), *International Law*, Cambridge: Grotius Publications.
- Smith, Nathaniel (2018), "Piratical Jurisdiction: The Plundering of Due Process in The Case of Lei Shi", *Emory International Law REVIEW*, vol. 23.
- Wenxuan Ding, Amy (2010), "A Tactical Campaign at the Horn of Africa: Deploy Unmanned Surface Vehicles for Maritime Security", *Defense & Security Analysis*, vol. 26, no. 2.
- Wright, Leigh (2017), "Piracy in the Southeast Asian Archipelago", *Journal of Oriental Studies*, vol. 14.
- Zhenhua, Li (2010), "Universal Jurisdiction under International Law", *Aegean Institute of the Law of the Sea and Maritime Law*, vol. 45.

