

نگاهی به زوایای حقوق بین‌الملل کیفری درباره آلودگی نفتی ناشی از کشتی

مصطفی تقی‌زاده انصاری*

استادیار گروه حقوق عمومی دانشکده علوم انسانی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران شمال

فائزه زواره طباطبایی

دانشجوی دکتری حقوق بین‌الملل دانشکده علوم انسانی دانشگاه آزاد اسلامی واحد

تهران شمال

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۶/۵ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۹/۹/۴)

چکیده

آلودگی‌های نفتی معمولاً یا ناشی از سوانح دریایی است که برای نفت‌کش‌ها اتفاق می‌افتد و یا به سکوها و تأسیسات نفتی بازمی‌گردد. نظام حقوق بین‌المللی حاکم بر آلودگی نفتی ناشی از کشتی‌ها، بر مبنای معاهدات مربوط به پیشگیری، مداخله و جبران خسارت شکل گرفته است. اما همواره این پرسش مطرح است که آیا در کنار ملاحظات حقوقی، اتخاذ تدابیر کیفری نیز می‌تواند اثربخش باشد؟ در این مقاله، امکان و ضرورت جرم‌انگاری و در نظر گرفتن مسئولیت کیفری برای اشخاص حقیقی و حقوقی شاغل در صنعت حمل‌ونقل دریایی و نیز محدودیت‌های حاکم بر آن، با روش توصیفی-تحلیلی، بررسی شده است.

واژگان کلیدی

آلودگی نفتی دریایی، آلودگی ناشی از کشتی، اشخاص حقوقی، مسئولیت کیفری.

مقدمه

از قرن بیستم جهان شاهد حوادث دریایی بسیاری بود که آلودگی‌های نفتی بزرگی برجای گذاشتند^۱ و توجه جامعه بین‌المللی را به ضرورت حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی جلب کردند. واکنش جامعه بین‌المللی، انعقاد معاهداتی در زمینه پیشگیری، مداخله، کنترل آلودگی نفتی و در نهایت جبران خسارات وارده بود. اما با گذشت زمان تردید در میزان بازدارندگی ضمانت اجراهای مدنی و اداری موجود و سهل‌انگاری کشورهای صاحب پرچم مصلحتی در اعمال و اجرای مقررات مربوط به آلودگی دریایی، توجه جامعه جهانی را به اهمیت وضع مقررات کیفری جلب کرد. با توجه به اصل سرزمینی بودن حقوق کیفری و نیز اصل استقلال و احترام به حاکمیت دولت‌ها در حقوق بین‌الملل، ایجاد سازوکار بین‌المللی در زمینه مسئولیت کیفری ناشی از ایجاد آلودگی نفتی، مقوله سهل و آسانی به نظر نمی‌رسد. در پژوهش پیش‌رو کوشیده‌ایم به این پرسش پاسخ دهیم که آیا وضع مقررات کیفری می‌تواند به عنوان یکی از ضمانت اجراهای حقوق بین‌الملل در مقابله با آلودگی نفتی ناشی از کشتی‌ها کاربرد داشته باشد و آیا می‌توان به آلودگی دریایی از منظر جرم^۲ بین‌المللی نگاه کرد؟

در پاسخ به پرسش‌های بالا، نخست به تعریف جرم و اصل قانونی بودن جرم و مجازات در حقوق بین‌الملل می‌پردازیم؛ سپس وضع مسئولیت کیفری در اسناد بین‌المللی و مقررات اتحادیه اروپا را بررسی خواهیم کرد؛ آنگاه، ضرورت‌ها و محدودیت‌های وضع مسئولیت کیفری تبیین خواهد شد و در پایان، تجربه عملی برخورد کیفری با دریانوردان در موارد آلودگی نفتی بیان خواهد شد.

۱. پرآوازه‌ترین این حوادث عبارت‌اند از:

- نفت‌کش آمریکایی توری کانیون (با پرچم لیبریا) که در سال ۱۹۶۷ موجب نشت هشتاد هزار تن نفت در سواحل انگلیس و فرانسه شد.
 - نفت‌کش آموکوکادپر که در سال ۱۹۷۸ در سواحل فرانسه به گل نشست و ۲۲۰ هزار تن نفت خام را راهی سواحل بریتانی فرانسه کرد.
 - نفت‌کش اکسون والدز که در سال ۱۹۸۹ در سواحل آلاسکا به گل نشست و خسارتی به بار آورد که دومین حادثه بزرگ آلودگی نفتی آمریکا به‌شمار می‌آید.
 - کشتی اریکا که در سال ۱۹۹۹ در سواحل فرانسه غرق شد و بیست هزار تن نفت وارد سواحل کرد که پاک‌سازی آن تا سال ۲۰۰۰ ادامه داشت. دادگاه فرانسه مالک، فرمانده کشتی و اجاره‌کننده آن (شرکت توتال) را مقصر حادثه دانست.
 - کشتی پرستیژ که در سال ۲۰۰۲ در سواحل اسپانیا غرق شد و پنجاه هزار تن نفت وارد سواحل اسپانیا کرد.
۲. باید به این موضوع توجه داشت که جرم‌انگاری آلودگی دریایی از یک‌سو، ممکن است به سبب اثر بازدارندگی شدیدتر ضمانت اجراهای کیفری برای حفظ محیط زیست مطلوب باشد و از سوی دیگر، حدود، قابلیت اجرا، تناسب و منصفانه بودن آن تأمل‌برانگیز است.

۱. تعریف جرم

با توجه به اینکه در متون حقوق بین‌الملل تعریفی برای جرم آلودگی نفتی ارائه نشده است؛ از این رو، با بررسی قانون داخلی کشورها و نگاه تطبیقی، به منظور یافتن تعریفی برای آن خواهیم کوشید؛ تعریفی که می‌تواند در پرتو مفاهیم و تعاریف کنوانسیون‌های بین‌المللی تکمیل شود.

در نظام حقوقی کشورمان با نگاهی به قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتی - رانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی (مصوب ۱۳۸۹/۵/۲۷) می‌توان جرم آلودگی نفتی را چنین تعریف کرد: تخلیه یا نشت نفت یا مواد نفتی و آب توازن کشتی‌ها در آب‌های تحت حاکمیت دولت جمهوری اسلامی^۱. در ماده ۹ همین قانون آمده است: آلوده کردن آب‌های موضوع این قانون به مواد نفتی ممنوع است و مجازات مرتکبان اعلام شده است.^۲

در نظام حقوقی آمریکا نیز براساس قانون آب‌های پاک^۳، تخلیه آلاینده‌ها، به‌ویژه نفت خام در آب‌های قابل کشتی‌رانی ممنوع و مستوجب مجازات کیفری است و مجازات آن پرداخت جریمه نقدی یا زندان زیر یک سال و یا هر دو مورد با هم است (Hoffman, 1992: 1036 & 1037).

در نظام حقوقی انگلیس نیز تخلیه نفت و ترکیبات نفتی از کشتی (مگر در شرایط استثنایی برشمرده شده) ممنوع و مستوجب پرداخت جریمه نقدی است^۴ (Lomas, 1989: 50). آنچه از تعاریف پیش‌گفته برمی‌آید این است که تخلیه نفت و ترکیبات نفتی در دریا و آب‌های قابل کشتی‌رانی ممنوع بوده و مرتکب حسب مورد به پرداخت جریمه نقدی و یا حبس یا هر دو محکوم خواهد شد. در این جرم، قصد و اراده مرتکب در تحقق جرم نقشی ندارد و اثر آن صرفاً در تعیین نوع و میزان مجازات است.

۲. اصل قانونی بودن جرم و مجازات

نبود قوه قانون‌گذاری بین‌المللی، عدم صراحت درباره برخی مفاهیم کیفری در معاهدات بین‌المللی، از جمله جرایم و مجازات‌ها، استقلال و تساوی حاکمیت دولت‌ها، اصل قانونی

۱. برابر ماده ۲، آب‌های موضوع این قانون عبارت‌اند از: مناطق دریایی موضوع قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱ و آب‌های تحت حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر و رودخانه‌های قابل کشتی‌رانی.

۲. مرتکب یا مرتکبان در صورت آلوده کردن عمدی به حبس از شش ماه تا دو سال یا جزای نقدی از بیست میلیون (۲۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال تا پنج میلیارد (۵.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال و یا هر دو مجازات و در صورت آلوده کردن غیرعمدی به جزای نقدی از ده میلیون (۱۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال تا یک میلیارد (۱.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال محکوم می‌شوند.

3. Clean Water Act, 1987 (also known as The Federal Water Pollution Control Act).

4. Prevention of Oil Pollution Act 1971 (Reg: 54(2)) and its regulations 1983 (Re: 4).

بودن جرم و مجازات را در حقوق بین‌الملل با چالش روبه‌رو ساخته است. شکل‌گیری دیوان کیفری بین‌المللی، در حکم مرجع دائمی، این باور را استوار ساخت که نبود قانون‌گذار بین‌المللی، توجیه‌کننده عدم التزام به اصل قانونی بودن جرم و مجازات نیست، بلکه می‌توان جایگزین‌هایی برای آن در نظر گرفت؛ از جمله معاهدات چندجانبه با توافق حداکثری دولت‌ها که برای غیراعضا نیز لازم‌الاجرا باشد (Hart, 1994: 225). در اساسنامه دیوان کیفری بین‌المللی، در جایگاه مرجع عالی کیفری بین‌المللی، به صراحت بر لزوم رعایت اصل قانونی بودن جرم و مجازات تأکید شده است (مواد ۲۲ و ۲۳). این امر در مقایسه با اساسنامه دیگر دادگاه‌های کیفری بین‌المللی بی‌سابقه است (Schabas, 2010: 404)؛ زیرا اصل قانونی بودن هیچ‌گاه با چنین صراحت و تفصیلی در محاکم کیفری بین‌المللی پذیرفته نشده بود.

در اساسنامه دیوان کیفری بین‌المللی، جرایم مشمول صلاحیت قضایی دیوان، صرفاً جنایت نسل‌کشی، جنایت‌های ضدبشریت، جنایت‌های جنگی و جنایت تجاوز احصا شده‌اند. جرم محیط زیستی یا آلودگی دریایی در اساسنامه نیامده است؛ زیرا از دیرباز رسیدگی قضایی به چنین جرایمی در صلاحیت دولت‌های ساحلی بوده است. اما چنانچه آلودگی زیست‌محیطی در آب‌های آزاد رخ دهد، کدام کشور صلاحیت رسیدگی قضایی خواهد داشت؟ حسب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، این امر در صلاحیت قضایی دولت صاحب پرچم است؛ درحالی‌که این دولت، نه از وقوع جرم مستقیماً متأثر می‌شود و نه منفعتی در پیگیری قضایی آن دارد؛ از این‌رو، چنین جرایمی بدون پیگرد می‌مانند.

آیا اگر آلودگی ناشی از جنایت‌های ضدبشریت یا جنایت‌های جنگی نباشد، می‌توان با یاری جستن از عرف بین‌المللی که از جمله منابع اساسنامه دیوان بین‌المللی است، آن را جرم بین‌المللی دانست؟ هر عمل ممکن است براساس حقوق بین‌الملل و خارج از فضای اساسنامه دیوان جرم تلقی شود (بند ۳ ماده ۲۲)^۲، اما دیوان برای رسیدگی به آن صالح نخواهد بود (Schabas, 2010: 411).

با توجه به اینکه آلوده کردن دریاها از طریق تخلیه مواد نفتی و یا مواد سمی و زیان‌بار معمولاً پنهانی و در دریاها آزاد انجام می‌شود و شناسایی مرتکب دشوار است، صرف ممنوع اعلام کردن این اعمال کافی نیست. عده‌ای بر این باورند که شاید بهتر بود در اسناد بین‌المللی، این‌گونه اعمال عمدی که موجب زیان عمده به محیط زیست دریایی می‌شود، جرم بین‌المللی نامیده می‌شد (Del Frate & others, 1999: 40).

1. United Nations Convention on the Law of the Sea (adopted 10 December 1982, entered into force 16 November 1994).

۲. بند ۳ ماده ۲۲ اساسنامه دیوان بین‌المللی: «مقررات این اساسنامه مانع از این نیست که عملی از دیدگاه حقوق بین‌الملل و مستقل از این اساسنامه، جرم تلقی شود».

۳. مسئولیت کیفری در اسناد بین‌المللی

از آغاز قرن بیستم آلودگی نفتی ناشی از کشتی‌رانی، موضوع کنوانسیون‌های گوناگونی بوده است؛ از جمله کنوانسیون آلودگی نفتی ۱۹۵۴^۱، کنوانسیون مسئولیت مدنی در آلودگی نفتی ۱۹۶۹^۲، کنوانسیون بین‌المللی مداخله در دریاهای آزاد در سوانح آلودگی نفتی ۱۹۶۹^۳، کنوانسیون مارپل ۱۹۷۳/۱۹۷۸^۴ و کنوانسیون سازمان ملل در مورد حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲.

این اسناد، ضمن بیان قواعد مربوط به آلودگی و شرایط تحقق مسئولیت، کشورهای عضو را به فراهم کردن امکانات لازم، نظارت و تعیین ضمانت اجراهای مناسب و بازدارنده ملزم می‌کنند؛ اموری که با وضع قانون و تعیین حدود تکالیف و اختیارات نهادهای اجرایی ملازمه دارد. براساس این کنوانسیون‌ها، کشورها به طور کلی ملزم به تعیین ضمانت اجراهای مناسب و بازدارنده هستند؛ بی‌آنکه حدود و مرزهای ضمانت اجرا یا جنس آن از حیث ماهیت مدنی، کیفری یا اداری مشخص شود. کنوانسیون‌ها خود نیز دربردارنده ضمانت اجرای معین نیستند؛ زیرا این امر وابسته به حاکمیت کشورهاست.

۳.۱. کنوانسیون مارپل

این کنوانسیون که اصلی‌ترین کنوانسیون مقابله با آلودگی دریایی ناشی از کشتی است، رسیدگی به نقض قواعد مقرر در قلمرو صلاحیت کشور امضاکننده را مطابق قوانین آن کشور یا کشوری می‌داند که شناور خاطی حامل پرچم آن است.

ماده ۴ کنوانسیون، کشورهای عضو را مکلف می‌کند تا هر نوع تخلف از ضوابط مقرر در کنوانسیون را ممنوع و ضمانت اجرای مربوط به آن را وضع کنند. بند ۴ همان ماده اعلام می‌دارد: «مجازات تصریح شده به موجب قانون یک کشور متعاقد باید به اندازه کافی جهت منع تخلف از کنوانسیون حاضر شدید باشد؛ به نحوی که صرف‌نظر از محل وقوع تخلف، مجازات در همه کشورهای عضو از شدت مساوی برخوردار باشد».

پیوست ۱ مارپل، منبع اصلی مقررات و معیارهای بین‌المللی برای پیشگیری از آلودگی نفتی ناشی از کشتی‌هاست. این سند هم دربردارنده مقرراتی برای کاهش آلودگی ناشی از کشتی‌ها بر اثر سانحه است؛ مثل الزام به دوجداره بودن کشتی‌های نفت‌کش، و هم مقرراتی برای کنترل تخلیه عمدی نفت و آب‌های آلوده به نفت به وسیله انواع کشتی‌ها (Murry, 2012: 315).

1. The International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (OILPOL).
2. The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.
3. The International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties 1969 (INTERVENTION 1969).
4. The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78).

مقرره شماره ۹ پیوست ۱ مارپل، تخلیه نفت، مشتقات و ترکیبات نفتی در دریا را ممنوع اعلام می‌کند (مگر در شرایط و محل‌های خاص)، بی‌آنکه نوع و میزان مجازات را تعیین کند.

۲.۳. کنوانسیون سازمان ملل در خصوص حقوق دریاها

این کنوانسیون که نتیجه تلاش جامعه بین‌المللی برای قانونمند کردن بهره‌برداری از دریاهاست، نیز رویکردی مشابه دارد. حسب مقررات فصل دوازدهم کنوانسیون، دولت ساحلی می‌تواند قوانین داخلی خود را اعمال کند؛ بی‌آنکه به آزادی دریانوردی آسیب بزند. بندهای ۴ و ۵ ماده ۲۱۱ مقرر می‌دارد: «کشورهای ساحلی می‌توانند مقرراتی برای ممانعت، کاهش و کنترل آلودگی کشتی‌ها در آب‌های سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی وضع کنند. این قوانین باید با قواعد عموماً پذیرفته‌شده بین‌المللی، معیارهای برقرارشده از طریق سازمان‌های ذیصلاح بین‌المللی و کنفرانس‌های عمومی دیپلماتیک انطباق داشته و به آن‌ها ترتیب اثر بدهند».

حسب بند ۶ ماده ۲۲۰، در صورت وجود دلایل عینی مبنی بر تخلیه آلاینده که خسارت عمده یا تهدید خسارت عمده به خط ساحلی یا منافع کشور ساحلی یا آب‌های سرزمینی یا منطقه انحصاری اقتصادی محسوب شود، کشور ساحلی می‌تواند به توقیف کشتی اقدام کند. درباره آلودگی‌هایی که در آب‌های آزاد پدید می‌آید (و بعدها به آب‌های سرزمینی یا منطقه انحصاری اقتصادی کشور دیگر وارد می‌شود)، عدم صلاحیت کیفری دولت ساحلی و اعتماد به اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم، در عمل نتایج رضایت‌بخشی نداشته است (Del Frate & others, 1999: 41).

این دیدگاه که در منطقه انحصاری اقتصادی، صلاحیت کشور صاحب پرچم مقدم بر کشور ساحلی است، نیاز به بازنگری دارد. باید به این مناطق، نه به منزله منطقه اقتصادی محض، بلکه در قالب مناطق مورد حمایت اقتصادی و اکولوژیکی^۱ نگریست. البته با این نگاه، صلاحیت و حقوق حاکمیتی دولت ساحلی افزایش خواهد یافت، اما شاید اهمیت حفظ محیط زیست و پیدایش خطرهای جدید و گسترده، پشتوانه این تحول باشد (Mooradian, 2002: 816).

براساس ماده ۲۳۰ کنوانسیون، کشورها می‌توانند برای آلودگی عمدی و جدی دریایی مجازات غیرمالی تعیین کنند؛ یعنی آلودگی اتفاقی داخل یا بیرون از دریای سرزمینی فقط مشمول جریمه مالی است و نمی‌توان دریانوردان را برای آلودگی غیرعمد زندانی کرد، اما آنچه در عمل رخ می‌دهد، بسیار متفاوت است.

1. economic and ecological protection zone

۴. مسئولیت کیفری در اتحادیه اروپا

پیشنهاد کشور دانمارک مبنی بر تدوین مصوبه‌ای در شورای اروپا به منظور مقابله با جرایم محیط زیستی را می‌توان نخستین اقدام در زمینه به‌کارگیری حقوق کیفری در اتحادیه اروپا دانست.^۱ این مصوبه بر مبنای مواد ۳۱ و بند ۲ ماده ۳۴ معاهده اتحادیه اروپا تدوین شده و در بردارنده عناصر اصلی «کنوانسیون حمایت از محیط زیست از طریق حقوق کیفری»^۲ بود (Gonsales, 2011: 216).

کنوانسیون یادشده، کشورهای عضو را مکلف به قانون‌گذاری کیفری (هم ماهوی و هم شکلی) می‌کرد که در صورت اجرا به یکنواخت‌سازی حقوق این کشورها می‌انجامید. در این سند، مسئولیت کیفری اشخاص حقوقی پیش‌بینی شده و ضمانت اجرای تخلفات عمدی و بی‌احتیاطی نیز برای اشخاص حقیقی حبس، جزای نقدی و اعاده به وضع سابق محیط زیست بود. کنوانسیون به‌خودی‌خود معاهده‌ای لازم‌الاجرا نبود^۳ و هرگز قدرت اجرایی نیافت. با این حال، باید آن را ریشه اصلی تلاش‌های اتحادیه اروپا برای مقابله با آلودگی از طریق حقوق کیفری و یکنواخت‌سازی مقررات کشورهای عضو دانست (Vagliasindi, 2012: 322).

در ژانویه ۲۰۰۳ به پیشنهاد کشور دانمارک، شورای اروپا تصمیم خاص شماره ۲۰۰۳/۸۰ درباره حمایت از محیط زیست از طریق حقوق کیفری^۴ را اتخاذ کرد.^۵ همچنین در سال ۲۰۰۵ تصمیم دیگری تحت شماره ۲۰۰۵/۶۶۷^۶ را به منظور تقویت سازوکار حقوق کیفری علیه آلودگی‌های ناشی از کشتی‌ها تصویب کرد.^۷

1. Initiative of the Kingdom of Denmark with a view to adopting a Council framework decision on combating serious environmental crime, OJC 39,11/02/2000, p.4-7.
2. Council of Europe Convention on the protection of the environment through Criminal Law, ETS No. 172. 4/11/1998.
3. non-self-executing treaty
4. Council Framework Decision 2003/80/JH A of 27 January 2003 on the protection of the environment through criminal law.
5. تصمیم شماره ۲۰۰۳/۸۰، نقطه عطفی در شناسایی مسئولیت اشخاص حقوقی است. ماده ۷ به تناسب شخصیت متمایز اشخاص حقوقی نسبت به افراد، ضمانت اجرا و مجازات‌های مقتضی و انکارناپذیری مقرر کرده است؛ از جمله: «الف) محرومیت از حق دسترسی به منافع و حمایت‌های عمومی؛ ب) سلب صلاحیت موقت یا دائم از فعالیت‌های صنعتی یا تجاری؛ پ) تحت نظارت قضایی قرار گرفتن؛ ت) حکم انحلال قضایی».
6. Council Framework Decision 2005/667/JHA of 12 July 2005.
7. در تصمیم شماره ۲۰۰۵/۶۶۸، به پیروی از سلف آن (تصمیم ۲۰۰۳)، مسئولیت کیفری اشخاص حقوقی شناسایی و جدای از مجازات‌های مصرح در تصمیم ۲۰۰۳، جرایم مالی نیز وضع شده است. در همین زمینه، در بند ۱ ماده ۶ تصمیم ۲۰۰۵، مجازات‌ها به کیفری و غیرکیفری تقسیم شده است؛ مجازات‌های غیرکیفری یا مالی به دو صورت وضع شده‌اند: «الف) حداقل ۱۵۰ هزار یورو و حداکثر سیصد هزار یورو (در خصوص آلودگی ناشی از کشتی به حد معمول)؛ ب) حداقل ۷۵۰ هزار یورو و حداکثر یک میلیون و پانصد هزار یورو در موارد فاحش آلودگی، از جمله آلودگی ارتکاب‌یافته تعدمی...».

دیوان دادگستری اروپایی در ۱۳ دسامبر ۲۰۰۵ تصمیم ویژه ۲۰۰۳ را براساس دعوی که در کمیسیون مطرح شده بود، به جهت خروج آن از صلاحیت شورا و مداخله در حیطه تحت صلاحیت جامعه اروپایی (ماده ۱۷۵ معاهده ایجاد جامعه اروپایی) و نقض ماده ۴۷۵ معاهده اروپا ابطال کرد (Gonsales, 2011: 219).

در دعوی دیگری که در ۲۳ اکتبر ۲۰۰۷ درباره تصمیم شماره ۲۰۰۵/۶۶۷ مطرح شد، مرجع رسیدگی تصمیم یادشده را ابطال کرد. در هر حال، دیوان بر این نظر بود که تعیین سطح و نوع مجازات کیفری از قلمرو صلاحیت کمیسیون خارج است؛ از این رو، جامعه اروپایی مقرره‌ای مانند ماده ۴ تصمیم ویژه ۲۰۰۵^۱ را دربر ندارد (Gonsales, 2011: 227).

به دنبال ابطال این دو مصوبه، کمیسیون نیز پیشنهاد جدیدی برای تدوین دستورالعمل حمایت از محیط زیست از طریق حقوق کیفری ارائه داد^۲ که در ۱۹ نوامبر ۲۰۰۸ به تصویب دستورالعمل ۲۰۰۸/۹۹ شورا و پارلمان اروپا انجامید.^۳ این نهاد، همچنین دستورالعمل ۲۰۰۹/۱۲۳ را در ۲۱ نوامبر ۲۰۰۹ تصویب کرد که دستورالعمل ۲۰۰۵/۳۵/EC درباره آلودگی ناشی از کشتی‌ها را اصلاح می‌کرد^۴ (Pellegrino, 2011: 106).

هدف از این دستورالعمل ۲۰۰۸/۹۹ که از ۲۶ دسامبر ۲۰۰۸ لازم‌الاجرا شد، یکپارچه‌سازی قوانین کیفری کشورهای عضو در شرایطی بود که افزایش میزان سوانح آلودگی به تهدید جدی برای محیط زیست بدل شده بود و اقدامی شایسته را می‌طلبید. در مقدمه این مقرره تأکید شده است که نظام‌های کنونی مجازات، رعایت قوانین ناظر به حفظ محیط زیست را تضمین نمی‌کند؛ از این رو، لازم است این نظام‌ها با تشدید مجازات که طبیعت متفاوتی با ضمانت‌های اداری و سازوکارهای حقوق مدنی دارد، تقویت شوند.

در دستورالعمل مذکور از کشورهای عضو خواسته می‌شود ایجاد آلودگی دریایی را جرم تلقی کنند و ضمانت اجراهای مؤثر و مناسبی را به‌ویژه برای اعمال مندرج در ماده ۳ (تخلیه یا ورود مواد یونیزه‌کننده، گردآوری، انتقال و بازیابی زباله، صنایع خطرناک و کار با مواد

۱. ماده ۴ تصمیم ۲۰۰۵ در بیان مجازات‌های کیفری اشخاص (حقیقی) است و دولت‌ها را به تضمین مجازات‌های کیفری مقتضی، انکارناپذیر و تأثیرگذار ملزم می‌کند؛ مجازات‌های مصرح در ماده ۴، دربرگیرنده حبس از حداقل یک سال تا ده سال است.

2. Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the Protection of the Environment through Criminal Law, 9 February 2007.
3. Directive 2008/99/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on the protection of the environment through criminal law. OJL, 328, 6.12.2008.
4. Directive 2009/9123/EC of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Directive 2005/35/EC on Ship-Source pollution and on the introduction of penalties for infrngment. OJL 280, 27.10.2009.

رادبواکتیو)، هنگامی که تعمدی یا با احتمال وقوع خسارت یا بی‌احتیاطی جدی انجام می‌شوند، پیش‌بینی کنند (Vagliasindi, 2012: 323).

سپس در مقررۀ ۲۰۰۹/۱۲۳ از کشورهای عضو خواسته می‌شود تخلیه تعمدی مواد آلاینده را مجرمانه اعلام و تدابیر لازم به منظور شناسایی مسئولیت برای اشخاص حقیقی یا حقوقی (مشمول بر مالکان محموله و مؤسسات رده‌بندی) را اتخاذ کنند.

مواد آلاینده در دستورالعمل ۲۰۰۹ همان مواد آلاینده در دستورالعمل ۲۰۰۵ هستند که با پیوست‌های کنوانسیون مارپل هم‌خوانی دارند. دستورالعمل ناظر بر تخلیه مواد آلاینده از همه شناورها، از جمله هواناوها^۱ و زیردریایی‌هاست. مفهوم «تخلیه» در حکم جرم مشتمل است بر انتشار اندک هنگامی که به نحو عمد، شبه‌عمد یا بی‌احتیاطی عمده است و به کیفیت آب لطمه می‌زند؛ همچنین مواردی که انتشار اندک چندبار انجام شده و مجموع آن‌ها به کیفیت آب لطمه بزند. طبق این دستورالعمل، هرگونه کمک و همکاری تعمدی در ارتکاب این جرایم نیز جرم تلقی شده است (مادۀ ۸).

نگاه اتحادیه اروپا به آلودگی دریایی که آلودگی نفتی را نیز در دل خود دارد، سخت‌گیرانه است؛ به‌گونه‌ای که جرم را تابع نتیجه دانسته است، نه قصد مرتکب. مجازات به نحوی طراحی شده است که اشخاص حقیقی و حقوقی هر دو را دربر بگیرد. در واقع، با قائل شدن مسئولیت کیفری برای اشخاص حقوقی، امکان مجازات کردن آن‌ها را نیز فراهم کرده است.

۵. ضرورت‌ها و محدودیت‌های وضع مسئولیت کیفری

بیان چرایی و ضرورت مداخله کیفری درباره آلودگی دریایی همچون موضوعات دیگر، نه در قالب مبنایی واحد، بلکه به پشتوانه مبانی متعدد، از زوایای مختلف لحاظ می‌شود که بیش از هرچیز از واقعیت‌های متغیر بیرونی، از جمله گوناگونی و ماهیت عمل، نوع و دامنه آسیب‌های ناشی از فعالیت‌های مجرمانه متأثر است و اگرچه بازگشت همه این مبانی به‌نوعی به اصل ضرر است، در این مورد به طور خاص بر محافظت از محیط زیست، پیشگیری از بزه‌دیدگی آن، کاهش خطر، حجم و نرخ آسیب‌های وارد بر آن متمرکز است. اموری که مرور تجربه‌های پیشین نشان می‌دهد تنها در قالب سازوکارهای حقوقی و جبران خسارت دست‌یافتنی نیستند.

۵.۱. ضرورت‌های وضع مسئولیت کیفری

از دیدگاه اقتصاد جرم، «احتمال اندک کشف تخلف»، از مهم‌ترین دلایل وضع ضمانت‌های کیفری است. مجرم بالقوه منافع و هزینه‌های ارتکاب جرم را ارزیابی می‌کند و تنها در صورت

رجحان منافع بر هزینه‌ها، مرتکب آن می‌شود. **منفعت** متصور در آلودگی دریایی، "پایین آمدن سطح هزینه‌های فعالیت‌های اقتصادی به جهت عدم رعایت مقررات مربوط به عدم ایجاد آلودگی" است.

هزینه‌ها را نیز می‌توان به دو بخش تقسیم کرد: ۱. احتمال دستگیری و محکومیت؛ ۲. میزان جریمه‌ای که مرتکب در صورت احراز تخلف، به آن محکوم می‌شود. در موارد بسیار، احتمال دستگیری قطعی نیست؛ از این رو، هنگامی که احتمال کشف جرم اندک است، میزان مجازات باید افزایش یابد تا مجازات قانونی بازدارنده باشد. مسئولیت مدنی این ویژگی را ندارد؛ زیرا در این نظام، عامل زیان صرفاً به جبران خسارت زیان‌دیده ملزم می‌شود؛ برای مثال، اگر خسارت ناشی از آلودگی یک میلیون دلار و احتمال کشف یک درصد باشد، هزینه ارتکاب جرم آلودگی ده هزار دلار است ($10/000 = 1\% \times 1/000/000$). بنابراین، اگر میزان منفعت حاصل از رعایت نکردن ضوابط پیشگیری از آلودگی صد هزار دلار باشد، ارتکاب جرم برای عامل بالقوه توجیه اقتصادی دارد. به همین دلیل، برای پیشگیری از ارتکاب جرم باید ضمانت اجرا خیلی سنگین‌تر از منفعت احتمالی باشد، اما در مسئولیت مدنی این دو میزان برابرند (Faure, 2010: 164-165).

در نظریه‌های اقتصادی، جریمه شیوه‌ای ترجیحی است؛ زیرا هزینه اجرای آن اندک است و برای بودجه عمومی نیز درآمدزاست. جریمه ممکن است ماهیت کیفری یا اداری داشته باشد؛ منتها هزینه جرایم اداری که مقامات اداری به دنبال فرایندی ساده، آن را دریافت می‌کنند، همواره کمتر از نوع کیفری آن است (Faure, 2010: 166). برای حکم به محکومیت جریمه کیفری، دخالت نظام قضایی و قضات گریزناپذیر است.

در کشورهای در حال توسعه، جریمه‌ها معمولاً چنان ناچیز است که در عمل تأثیر بازدارنده‌ای ندارد. در این کشورها ترجیح بر این است که به جای جریمه، شرایطی فراهم شود که آلودگی بروزیافته با سازوکارهای ترمیمی - جبرانی، هرچه زودتر و با هزینه آلوده‌کننده رفع شود (Del Frate & others, 1999: 40).

تعیین ضمانت اجرای مناسب به عوامل متعددی بستگی دارد؛ از جمله احتمال کشف، میزان صدمه وارده، منافع حاصل از جرم، دارایی عامل زیان، احتمال ورشکستگی عامل و هزینه‌های اعمال ضمانت اجرا. بهترین شیوه آن است که قاضی با در نظر گرفتن همه عوامل پیش گفته، درباره نوع و میزان ضمانت اجرا تصمیم بگیرد، ولی در برخی کشورها، از جمله آمریکا، قاضی نه بر اساس تجزیه و تحلیل اقتصادی که بر مبنای قانون و مقررات مربوطه رأی می‌دهد. از آنجاکه اثر جرم محیط زیستی به عوامل گوناگونی بستگی دارد، غرامت و ضمانت نیز باید حسب عوامل مربوطه مشخص شود و قضات اختیار تعیین مجازات مناسب را داشته باشند.

این شیوه در کشورهای اروپایی با استقبال روبه‌رو شده است. هرچند متخلفان بر مبنای قانون محکوم می‌شوند، مجازات‌ها به میزان زیادی انعطاف‌پذیر است^۱ (Parpworth, 2007: 21). درباره آلودگی دریایی، ضمانت اجراهای غیرمالی را نیز می‌توان لحاظ کرد؛ مجازات حبس ممکن است بازدارنده باشد، اما پرهزینه است و در مورد اشخاص حقوقی نیز کارایی ندارد. ضمانت اجرای «اعاده به وضع سابق»، یعنی جمع‌آوری آلودگی منتشرشده، شیوه دیگری است که هرچند غیرمالی است، اجرای آن برای متخلف بار مالی دارد. این شیوه، افزون بر بازدارندگی، به رفع مشکل پیش‌آمده نیز می‌انجامد؛ درحالی‌که مجازات حبس این اثر را ندارد. انتشار حکم محکومیت عامل در مطبوعات و رسانه‌ها نیز راهکاری دیگر است. چنانچه متخلف شهرت و اقبال اجتماعی داشته باشد، این مجازات به لحاظ لطمه به شهرت وی، ممکن است بازدارنده باشد.^۲

مصادره اموال که یکی از شیوه‌های مقابله با جرایم یقه‌سفیدهاست، از این باور ناشی می‌شود که جرم نباید پاداش داشته باشد (Kilchling, 1997: 343)؛ ازاین‌رو، مصادره اموال آلوده‌کننده، چه شخص حقیقی باشد و چه شخص حقوقی، راهکار قابل‌اعمالی به نظر می‌رسد.

ضبط اموال یکی از مجازات‌های کیفری است که در صورت بروز آلودگی دریایی کاربرد می‌یابد. اینجا سخن از ضبط اموال حاصل از جرم نیست، بلکه منظور ضبط وسیله‌ای است که جرم با آن ارتکاب یافته است. در محاکم کیفری برخی کشورها، از جمله آلمان، کشتی‌ای که آلودگی دریایی به بار آورده است، ضبط می‌شود. در برخی نظام‌های حقوقی این مجازات در صورتی قابل‌اعمال است که کشتی در مالکیت فرد خاطی باشد. پس، از آنجاکه در بیشتر موارد کشتی متعلق به فرمانده یا خدمه تحت تعقیب نیست، اعمال این مجازات منتفی می‌شود، مگر آنکه شخص حقیقی یا حقوقی مالک نیز تحت تعقیب قرار گیرد (Faure, 2010: 175).

۲.۵. محدودیت‌های وضع مسئولیت کیفری

تعقیب و رسیدگی کیفری مستلزم صرف هزینه و استفاده از نیروهای تخصصی است که کشورهای در حال توسعه معمولاً فاقد آن‌ها هستند. فقر و بی‌توجهی به محیط زیست ارتباط

۱. به‌تازگی دپارتمان DEFRA در انگلستان مقرراتی را منتشر کرده که صرفاً چارچوب کلی مجازات در آن تعریف شده و دست دادرس در تعیین مجازات باز گذاشته شده است.

۲. انتشار حکم محکومیت در اعتبار شرکت، حسن‌نیت آن نزد سهام‌داران و ذی‌نفعان اثر می‌گذارد و در نتیجه، ارزش سهام آن را با خطر جدی روبه‌رو می‌سازد. در قضیه Ohio V. Budd Company (1980)، کارمند شرکت، هنگام عملیات تخلیه نفت، متوجه لکه‌ای نفتی در نزدیکی مخزن نفت شد، اما آن را بی‌اهمیت تلقی کرد و گزارش نداد. دادگاه ایالتی اوهایو، مطابق با قانون ایالتی اوهایو و بر مبنای مسئولیت محض (نظریه خطر)، شرکت را به جزای نقدی ۱۵۰ دلار محکوم کرد. اگرچه در این پرونده میزان جزای نقدی مقرر اندک بود، انتشار حکم پیامدهای مالی منفی برای شرکت داشت (Doerr, 1985: 670).

نزدیکی با هم دارند. آسیب به محیط زیست در کشورهای فقیر بیشتر دیده می‌شود تا در کشورهای توسعه‌یافته؛ درحالی‌که حمایت از محیط زیست در کشورهای در حال توسعه جزء جدایی‌ناپذیری از فرایند توسعه است.

بار اثباتی جرایم کیفری نیز بر دشواری اعمال مسئولیت کیفری می‌افزاید. عنصر قصد یا سوءنیت، اثر زیان‌آور و رابطه سببیت میان عمل آلوده‌کننده و بروز آلودگی موضوع قانون باید به اثبات برسد. از این‌رو، برخی کشورهای صنعتی به معرفی شیوه‌هایی پرداخته‌اند که انتساب مسئولیت کیفری را تسهیل می‌کند، مانند فرض مسئولیت کیفری. برخی دیگر نیز الگوی مسئولیت محض^۱ را انتخاب کرده‌اند که در آن نیازی به اثبات تقصیر نیست، اما دفاع اشتباه معقول و با حسن نیت^۲ پذیرفته می‌شود.

شناسایی شخص مسئول نیز چالش‌برانگیز است. در همه نظام‌های حقوقی اشخاص حقیقی، موضوع حقوق کیفری قرار می‌گیرند، اما این تفاهم در مورد اشخاص حقوقی وجود ندارد.^۳ در برخی کشورها، اشخاص حقوقی، نهادهای دولتی و کارمندان مؤسسات زیست‌محیطی، در صورت نقض مقررات به مجازات و البته پرداخت خسارت محکوم می‌شوند. اما در کشورهای حقوق نوشته معمولاً چنین نیست. گاهی شرکت‌ها به صورت غیرمستقیم از طریق مسئول شناختن مدیران و کارمندانشان زیر فشار قرار می‌گیرند.

1. strict liability

2. honest and reasonable mistake

۳. در بروز آلودگی دریایی، هر قدر خطاهای انسانی گریزناپذیر تلقی شوند، باز حقیقت این است که حوادث زیان‌بار در عرصه فعالیت اشخاص حقوقی، کمتر نتیجه اشتباهات فردی‌اند، بلکه بیشتر آن‌ها در زنجیره علت خود، عوامل پیدا و پنهانی دارند که باید به دقت به آن‌ها توجه شود (Wells, 2001: 16-17). به سخن دیگر، در وقوع این حوادث و ارتکاب جرایم محیط زیستی در اشخاص حقوقی، قصور یا خطای فردی در مقایسه با نارسایی‌های دیگر، مانند قصورهای نامحسوس مدیریتی و ارتباطی، نارسایی روش‌ها، و سازمان پیچیده و متداخل، اهمیت چندانی ندارد. از این‌رو، توجه به شرایط یا ساختاری که حوادث در آن اتفاق افتاده، مهم است.

خسارت ناشی از آلودگی ممکن است نتیجه اقدامات گروهی از افراد باشد که برای شرکتی کار می‌کنند. در اینجا احتمال مسئولیت شرکت مطرح می‌شود. به باور برخی، در مواردی که مسئولیت نیابتی^۴ موضوعیت می‌یابد، در صورت محکومیت خدمه، شرکت خسارت را پرداخت می‌کند؛ و اگر خدمه پرداخت کنند، آن را از شرکت اعاده خواهند کرد. این امر سبب می‌شود نظارت شرکت بر کارمندان افزایش یابد. بنابراین، تحمیل مسئولیت مستقیم به شرکت ضرورت ندارد (Arlen, 1994: 835). اما این نظر همیشه کارگشا نیست؛ زیرا میان کارگر و کارفرما، همواره ضمانت اجرا آزادانه انتقال نمی‌یابد. بنابراین، کاملاً اهمیت دارد که خسارت مستقیماً متوجه چه کسی شود؛ به‌ویژه که احتمال دارد دارایی کارگر برای جبران خسارت کافی نباشد. مسئولیت شرکت به معنای تریئه افراد خاطی از مجازات نیست، بلکه آن‌ها نیز باید در کنار شرکت مسئول تلقی شوند؛ زیرا اعمال ضمانت اجرای غیرمالی نسبت به شرکت همیشه ممکن نیست؛ شرکت نیز همواره نمی‌تواند نظارت کامل بر عملکرد کارگزارانش داشته باشد. در مجموع، مطلوب آن است که مسئولیت مالی شرکت با مسئولیت شخصی افراد ترکیب شود (Polinsky & Shavell, 1993: 255).

استفاده از ضمانت‌های کیفری در سطح بین‌المللی نیز محدودیت‌هایی دارد؛ در موارد بسیار، خود دولت‌ها عامل بروز آلودگی‌های گسترده و فرامرزی‌اند؛ درحالی‌که مسئولیت کیفری دولت در سطح بین‌المللی مفهومی شناخته‌شده نیست. گفتنی است تاکنون کنوانسیون جامعی درباره حمایت از محیط زیست از طریق حقوق کیفری شکل نگرفته و کنوانسیون‌های موجود نیز صرفاً برخی از جنبه‌های خسارات زیست‌محیطی را دربرمی‌گیرند. لازمه اجرای کنوانسیون‌های موجود، ترتیب اثر دادن به تعهدات بین‌المللی از طریق فرایند کُند قانون‌گذاری در داخل کشورهاست که ممکن است به وضع قوانینی متفاوت با هم بینجامد.

۶. برخورد کیفری با دریانوردان در حوادث منجر به آلودگی نفتی

جرم‌انگاری عملکرد دریانوردان که تأثیر مهمی در صنعت حمل‌ونقل دارند، موضوعی حساسیت‌برانگیز است؛ چنان‌که «راهنمای سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص رفتار منصفانه با دریانوردان هنگام بروز سوانح دریایی»، آن‌ها را شایسته حمایت دانسته است (International Maritime Organization, 2006). ماهیت بین‌المللی حمل‌ونقل دریایی موجب می‌شود دریانوردان تحت صلاحیت قضایی کشورهای گوناگون با نظام‌های حقوقی متفاوت قرار گیرند؛ از این رو، تأکید شده است که با آن‌ها با رعایت انصاف و اصول حقوق بشر رفتار گردد، از بازداشت‌های طولانی و بی‌دلیل خودداری و در اعمال مجازات ملاحظات انسان‌دوستانه در نظر گرفته شود.^۱ معمولاً دریانورد پس از محکومیت کیفری نمی‌تواند به کار قبلی بازگردد و شرکت‌های کشتی‌رانی دیگر نیز ترجیح می‌دهند با دریانوردی که محکومیت کیفری دارد، قرارداد نبنندند؛ حتی بسیاری از این دریانوردان هنگام دریافت روایت با مشکل روبه‌رو می‌شوند (Gonsales, 2011: 236)؛ تأثیرات منفی درازمدتی که پس از مدت کوتاهی حبس، گاهی تا آخر عمر حرفه‌ای‌شان، با آن‌ها خواهد بود.

مروری بر شیوه برخورد کیفری با پرونده‌های آلودگی نفتی نشان می‌دهد که رویه کشورها در برخورد با این موارد یکسان نبوده است. دولت‌های آسیب‌دیده در پاسخ به فشار افکار عمومی باید نشان می‌دادند که برای بهبود وضعیت و تنبیه خطاکار اقدامات جدی انجام داده‌اند؛ از این رو، در نخستین اقدام ممکن، دریانوردان را حبس یا از خروج آن‌ها جلوگیری می‌کردند. نفت‌کش اریکا در سال ۱۹۹۹ با محموله نفت سوخت سنگین در منطقه انحصاری اقتصادی فرانسه از وسط به دو نیم و سپس غرق شد. شرکت نفت فرانسه برای اجاره کردن نفت‌کش ۲۵ ساله تک‌جداره مورد سرزنش قرار گرفت، فرمانده کشتی به مدت ده روز بازداشت بود و

1. IMO Resolution A. 987 (24) adopted on 1/12/2005
[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.987\(24\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.987(24).pdf) accessed 20/06/2019.

تا دو ماه اجازه نداشت به کشورش، هند، بازگردد. رسیدگی قضایی هشت سال طول کشید و سرانجام در ژانویه ۲۰۰۸ فرمانده تبرئه شد (Murry, 2012: 320).

نفت‌کش پرستیژ در سال ۲۰۰۲ با محموله نفت سوخت در نزدیک سواحل اسپانیا درگیر طوفان شد و صدمه دید. فرمانده کشتی با کمک ناجی^۱ همه خدمه را به سلامت پیاده کرد و بعد از پایدار کردن شرایط کشتی از دولت اسپانیا اجازه ورود خواست تا بتواند کشتی را تعمیر کند. مقامات اسپانیا با این درخواست موافقت نکردند و به فرمانده دستور دادند که به طرف آتلانتیک برود. برخورد با هوای سخت زمستانی وضعیت کشتی را بدتر کرد و کشتی دو نیم و سپس غرق شد و آلودگی زیادی در سواحل اسپانیا به بار آورد. فرمانده بی‌درنگ به اتهام تبعیت نکردن از دستور مقامات اسپانیایی و ایجاد آلودگی نفتی دستگیر شد و ۸۳ روز بعد با سپردن ضمانت‌نامه‌ای سه میلیون دلاری (توسط شرکت بیمه) آزاد شد، اما به او گفته شد نباید از اسپانیا خارج شود. تا اینکه در سال ۲۰۰۵ به او اجازه بازگشت به یونان داده شد (Murry, 2012: 321).

نفت‌کش تاسمان اسپریت^۲ (۲۰۰۳)، حامل نفت خام ایران، در سواحل کراچی به گل نشست. تلاش ناجی برای شناور کردن کشتی ناکام بود و در هنگام عملیات نجات، کشتی شکست و مقدار زیادی نفت به سواحل کراچی روانه شد. هرچند علت به گل نشستن کشتی نامناسب بودن وضعیت کانالی بود که از آن عبور می‌کرد، دولت پاکستان همه خدمه کشتی و نیز ناجی آن را دستگیر کرد و پس از فشارهای سازمان‌های بین‌المللی، دولت یونان و پیگیری‌های اتحادیه اروپا، آن‌ها را آزاد کرد (Murry, 2012: 322).

نفت‌کش هبی اسپریت^۳ (۲۰۰۷) با محموله نفت خام، در نزدیکی سواحل کره جنوبی، با کشتی دیگری برخورد کرد و در نتیجه، مقدار زیادی نفت خام به سواحل کره ریخت. دادگاه، فرمانده و افسر ارشد کشتی را به جرم ایجاد آلودگی نفتی به ترتیب به هجده و هشت ماه زندان محکوم کرد. بعد از پیگیری‌های دولت انگلیس و سازمان‌های بین‌المللی، دادگاه عالی کره رأی دادگاه را باطل کرد و فرمانده و افسر ارشد بعد از دو سال و نیم توانستند به کشور خود بازگردند (Murry, 2012: 327).

نتیجه

هدف حقوق کیفری پاسداری از ارزش‌های جمعی است؛ بدیهی است توجه به ارزش‌های زیست‌محیطی و محافظت از آن باید مورد توجه قرار گیرد. با گسترش فناوری، حجم و سطح

1. Salvor
2. Tasman Spirit
3. Hebei Spirit

تأثیرگذاری خطرهای زیست‌محیطی در مقایسه با جامعه صنعتی قرن بیستم، بسیار افزایش یافته است؛ از این رو، ماهیت خطرهای جدید ایجاب می‌کند نظام حقوق کیفری نیز هم‌زمان با آن رشد و گسترش یابد. در بسیاری از سوانح آلودگی، به علت پیچیدگی ساختاری درون‌سازمانی، تعیین شخص یا اشخاص مقصر دشوار است که این امر به تحقق مفهوم عدم مسئولیت سازمان‌یافته^۱ منجر می‌شود.^۲

گسترش حقوق کیفری در آلودگی نفتی به فراتر از مرزها و ایجاد سازوکار بین‌المللی درباره مسئولیت کیفری را می‌توان از چند نظر توجیه کرد: جدید بودن این خطرها، مصنوعی بودن^۳ آن، جنبه بازدارندگی حقوق کیفری و سطح گسترده خسارات در سطح بین‌المللی که حمایت از منافع جمعی را اقتضا می‌کند. اما از آنجاکه این خطرها نتیجه الگوی اقتصادی عصر حاضر است، در حقوق کیفری ناگزیر سطح قابل اغماضی از خطرها پذیرفته می‌شود که جلوه‌های متعددی در قانون و عمل پیدا می‌کند؛ برای مثال، در الگوهای کیفری نوین، مجازات حبس حذف شده و بی‌احتیاطی هنگامی مسئولیت‌آور خواهد بود که «جدی» شمرده شود (Llados & Petit, 2013: 5). افزون بر این، از آنجاکه خطرهای جدید در سطح گسترده ایجاد می‌شود و احساس ناامنی و ترس را ایجاد می‌کند که از ویژگی‌های جوامع مدرن است، حقوق کیفری با تعریف مجازات‌هایی که شاید راه‌حل قاطع رفع آلودگی‌ها نیز نباشد، «نقش نمادین» می‌یابد (Llados & Petit, 2013: 5).

با توجه به اینکه حمل و نقل دریایی در عمل توسط شرکت‌ها انجام می‌شود، مجازات حبس برای دریانوردان و یا جزای نقدی برای شرکت‌ها (با توجه به وجود پوشش بیمه آلودگی نفتی که افزون بر مبلغ خسارات، مبلغ جریمه را نیز پوشش می‌دهد)، به‌تنهایی برای پیشگیری از آلودگی محیط زیست دریایی کافی نیست. از این رو، ممکن است نوعی نگاه نو به مجازات و انواع آن، به‌ویژه برای اشخاص حقوقی، راهگشا باشد (Del Frate & others, 1999: 54-55). به نظر می‌رسد مجازات‌هایی مانند منحل کردن شرکت، مصادره اموال آن، بازرسی‌های اجباری ادواری، جبران خسارت و پرداخت هزینه‌های پاک‌سازی و بازسازی محیط زیست، اعلام عمومی جرم همراه با نام مجرم و مجازات مترتبه، و منع از معاملات دولتی، مجازات‌هایی قابل

1. Organized irresponsibility

۲. توجه ویژه به مفهوم «عدم مسئولیت سازمان‌یافته» ضروری است؛ هنگامی که به سبب پیچیدگی‌های درون‌سازمانی و توزیع مسئولیت بین اشخاص متعدد، تقصیر قابلیت انتساب به شمار زیادی از اشخاص را دارد و بالاین‌حال، نظام دادرسی به سنت دیرینه خود مبنی بر لزوم تعیین فرد یا افراد معین خاطی وفادار است، بی‌عدالتی آشکار متوجه افرادی می‌شود که به نمایندگی از دیگر مقصران، کل بار مسئولیت را به‌تنهایی بر دوش می‌کشند.

۳. چون براساس اعمال انسان‌ها ایجاد می‌شوند و در واقع، عوارض جانبی تصمیم‌های تجاری آن‌هاست (Llados & Petit, 2013: 4).

اعمال و در عین حال دارای بازدارندگی مؤثر برای اشخاص حقوقی باشند که مستقیم یا غیرمستقیم عامل وقوع آلودگی‌های نفتی ناشی از کشتی‌ها هستند.

منابع

1. Arlen, Jennifer (1994). "The Potentially Perverse Effects of Corporate Criminal Liability". *the Journal of Legal Studies*, University of Chicago, vol. 23, no. 2.
2. Del Frate, A. A., A. Herman, V. Benjamin, G. Heine, J. Norberry and M. Prabhu (1999). *Environmental Protection at National and International Levels: Potentials and Limits of Criminal Justice* Available at: http://www.iuscrim.mpg.de/verlag/online/Band_S68/4_overview.pdf. Accessed on December 5, 2016.
3. Doerr, B. H (1985). "Comment: Prosecuting Corporate Polluters: The Sparing Use of Criminal Sanctions". *University of Detroit Law Review*, vol. 62.
4. Faure, M (2011). *The Implementation of the Environmental Crimes Directives in Europe*. in 9th International Conference on Environmental Compliance and Enforcement, 360-371, INECE.
5. ____ (2010). *Criminal Liability for Oil Pollution Damage: An Economic Analysis*. Kluwer Law International BV, The Netherland.
6. Gonsales, Gwendoline (2011). *The EU Regulatory Framework on Criminal Sanctions for Ship-Source Pollution—A Consumer Law Perspective in Accordance with International Law*, European Journal of consumer Law.
7. Hart, Herbert Lionel Adolphus (1994). *Concept of Law*. 2nd edition, Oxford: Clarendon Press.
8. Hoffman, Sharona (1992). *Criminal Sanctions in Accidental Oil spill cases – Punishment without a crime*. Nebraska Law Review, Volume 71, Issue 4.
9. International Maritime Organization (2006). *Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident*. <https://comitemaritime.org/work/fair-treatment-of-seafarers/> accessed 05/03/2017.
10. Kilchiling, M (1997). "Comparative Perspective on Forfeiture Legislation in Europe and the United State". *European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice*, 5: 342-361.
11. Lladós, J. B. and B. Petit (2013). *Possibilities and Limits of Environmental Criminal Protection*. <http://www.indret.com/pdf/985.pdf> accessed on May 2019.
12. Lamas, Owen (1989). *The Prosecution of Marine Oil Pollution Offences and the practice of insuring against fines*, Oxford University Press, <https://academic.oup.com/jel/article/1/1/48/673287> accessed OCT 2020
13. Mooradian, C. P (2002). *Protecting Sovereign Rights: The Case for Increased Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution in the Exclusive Economic Zone*. BUL Rev, 82, 767.
14. Murry, Olivia (2012). *Fair Treatment of Seafarers International Law and Practice*. CMI Yearbook (first published at www.lawtext.com(2012)18 JIML.2, 150-164).
15. Parpworth, N (2007). *Enforcement in Environmental Regulation*. The Defra Review. DORA (Demonfort Open Research Archive).
16. Polinsky, A. M. and S. Shavell (1993). *Should Employees Be Subject to Fines and Imprisonment Given the Existence of Corporate Liability?*. International Review of Law and Economic, 13.
17. Pellegrino, Francesca (2011). *The Introduction of Penalties for Ship-Source Pollution in Community Law: Recent Developments*. ISTIEE, Institute for the Study of Transport within the European Economic Integration, issue 48.
18. Schabas William, A (2010). *The International Criminal Court: A Commentary on the Rome Statute*. Oxford University Press.
19. Vagliasindi, G. M (2012). *The European Harmonization in the Sector of Protection of the Environment through Criminal Law: The Results*.
20. *Achieved and Further Needs for Intervention*, The New Journal of European Criminal Law, 320-331.

21. Wells, C (2001). *Corporations and Criminal Responsibility*. Oxford University Press.

- Documents

22. United Nations Convention on the Law of the Sea (adopted 10 December 1982, entered into force 16 November 1994), 1833,UNTS, 3.
23. The International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (adopted in 12 May 1954, amended in 1962/1969/1971),327,UNTS,4714 (OILPOL).
24. The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage,(adopted in: 29 November 1969; Entry into force: 19 June 1975; Being replaced by 1992 Protocol: Adoption: 27 November 1992; Entry into force: 30 May 1996),973,UNTS,14097.
25. The International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (Adopted in: 29 November 1969; Entry into force: 6 May 1975) ,970,UNTS,14049.
26. The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships,(adopted 2 November, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78),12(6) ILM 1973, pp.1335-1385.
27. MARPOL, Annex I: Regulation for the prevention of pollution by oil. Available at: <http://shipbusiness.com/oil-spillage.html>
28. Council Framework Decision 2003/80/JH A of 27 January 2003 on the protection of the environment through criminal law.
29. Council Framework Decision 2005/667/JHA of 12 July 2005.
30. Council of Europe Convention on the protection of the environment through Criminal Law, ETS No. 172. 4/11/1998.
31. Directive 2008/99/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on the protection of the environment through criminal law.OJL, 328, 6.12.2008.
32. IMO Resolution A. 987 (24) adopted on 1/12/2005 [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.987\(24\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.987(24).pdf) accessed 20/06/2019
33. Initiative of the Kingdom of Denmark with a view to adopting a Council framework decision on combating serious environmental crime, OJC 39,11/02/2000.
34. International Maritime Organization (2006). "Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident". <https://comitemaritime.org/work/fair-treatment-of-seafarers/> accessed 05/03/2017.
35. Initiative of the Kingdom of Denmark with a view to adopting a Council framework decision on combating serious environmental crime, OJC 39,11/02/2000, p.4-7.