

مسئولیت حقوقی و کیفری اشخاص حقیقی و حقوقی در مقابله با آلودگی نفتی و دریایی در بعد بین المللی

حسین حاجیانی^۱، فاطمه کشاورز^۲

^۱ دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران شمال، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

^۲ کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد میبد، میبد، ایران

چکیده

آلودگی نفتی یکی از انواع آلودگی های محیط زیست است که می تواند تأثیر بسیاری بر زندگی انسان و سایر موجودات داشته باشد زیرا آلودگی های نفتی هر ساله باعث ایجاد هزینه های بسیاری برای شرکت های نفتی دولت های نفت خیز می گردد. این آلودگی به انحای مختلف برای انسان و محیط زندگی انسان خطرناک است و زمانی این خطر بیشتر نمایان می گردد که آلودگی های نفتی در سطح دریاهای بسته یا نیمه بسته مانند خلیج فارس و دریای خزر ایجاد گردد. برای پیشگیری و جلوگیری از گسترش این آلودگی ها تلاش های فراوانی در سطح ملی و بین المللی انجام گرفته است که این تلاشها تا به حال توانسته است به کاهش آلودگی های نفتی در سطح بین المللی کمک نماید، اما تا رفع کامل این آلودگی ها و ایجاد توافقات ملی و منطقه ای برای جلوگیری از نشت مواد نفتی راه های بسیاری باقی مانده که قابل استناد است و به علاوه در بسیاری موارد کنوانسیون ها نقش موثری در کاهش خسارات ناشی از آلودگی های نفتی ایفا نکرده اند. آلودگی نفتی دریایی، مسئله ای پیچیده با ابعاد گسترده است که نمی توان بر اساس راهکارهایی محدود و منطقه ای با آن مقابله کرد. هدف این مقاله، تبیین و ارزیابی ابعاد حقوقی بین المللی مقابله با آلودگی نفتی دریایی با نگاه ویژه به نظام مسئولیت کیفری و سازوکارهای آن است. نتایج حاصل از پژوهش نیز بیانگر این مطلب است که آلودگی نفتی دریایی، مسئله ای پیچیده با ابعاد گسترده است که نمی توان بر اساس راهکارهایی محدود با آن مقابله کرد.

واژه های کلیدی: مسئولیت حقوقی، مسئولیت کیفری، اشخاص حقیقی، اشخاص حقوقی، آلودگی نفتی، آلودگی دریایی

۱-مقدمه

امروزه تضمین حفاظت از آلودگی محیط زیست دریایی در برابر پیامدهای عملیات پرمخاطره فراساحلی صنایع نفتی (اعم از اکتشاف، حفاری و استخراج) و کشتیرانی (حمل و نقل دریایی محموله های نفتی)، یکی از جدیترین موضوعات در نظام های حقوقی داخلی و بین المللی است. از یکسو باید به این نکته اشاره کرد که در دهه های اخیر، بسیاری از کنوانسیون های بین المللی، لزوم ارتقای سطح ایمنی در حوزه های عملیاتی صنایع انرژی را مدنظر قرار داده و در این زمینه تا حدودی تأثیرگذار بوده اند. از سوی دیگر، وقوع حوادث نفتی بزرگ که در نوع خود، فاجعه زیست محیطی به حساب می آید، زنگ خطر را برای تمامی ذینفعان این حوزه (اعم از حکومت ها و قانون گذاران، صنایع ذیربط، سهامداران، کارگزاران و مردم) به صدا درآورده است. روزانه بیش از سه هزار تانکر نفت کش در آب های جهان در حال تردد است که هریک از آنها سالانه بخشی از ۱/۷ میلیارد گالن نفت خام و محصولات نفتی را از طریق دریا حمل می کند. آمارها حاکی از آن است که ۹۹/۹۹ درصد موارد حمل نفت از طریق دریا، به سلامت به مقصد می رسد؛ اگرچه بر اساس همین یافته های آماری، میزان خطراتی که اکنون در حوزه حمل و نقل نفت از طریق دریا وجود دارد در مقایسه با سایر تهدیدات و خطراتی که جامعه جهانی، مایل به پذیرش آن است به طور قابل توجهی بالاتر است.

۲- بیان مسئله

یکی از دغدغه های مهم جوامع بشری، تامین محیط زیست مناسب برای زندگی است (آملی، ۱۳۹۰: ۶۶) با بهره صنعتی شدن کشور ها و بهره برداری بی رویه از منابع طبیعی در اکوسیستم طبیعی اختلالاتی ایجاد شد (امیدی، ۱۳۸۹: ۲۸) بر اساس مقررات عرفی و نیز طبق مفاد معاهدات مربوط بدان، وارد کردن خسارت غیر لازم و قابل اجتناب به محیط زیست به نحو مستقیم و غیر مستقیم ممنوع است (حسینی، ۱۳۸۱: ۱۱۲)، پس از وقوف انسان بر پیوستگی تمام اجزای محیط زیست به یکدیگر و اهمیت آن در اوایل قرن بیستم اولین تلاشها برای حمایت از محیط زیست صورت گرفت (طلایی و کریمی نیا، ۱۳۸۳: ۱۰۲). از منابع عمده تهدید کننده آلودگی دریاها، آلودگی زیست محیطی است. صید بیش از حد ماهی و وجود مواد آلاینده ذخیره آبریان تهدید می کند. افزایش آلودگی نفتی دریایی یکی از مسائل مبتلا به امروزی است که ناشی از رشد و توسعه حمل و نقل و روابط تجاری است. اما آلودگیهای ناشی از نفت از مهمترین مشکلات دریاها به شمار می رود. مسئله آلودگی آثار زیان بخش آن موجب گردیده است که نظرات پیشین و مفاهیم حقوقی کلاسیک مربوطه از قبیل حیات مباحات و مشترکات عامه در نتیجه نظام حقوقی ناظر به استفاده از دریاها و بهره برداری از منابع آن در مظان ترمیم و تجدید نظر قرار گیرد. بر همین اساس در راستای حمایت از محیط زیست مالکین کشتی ها نفت کش موظف اند که نفتی که احیاناً از کشتی های آنان خارج می شود و نشط می نماید و خطوط ساحلی را آلوده می نماید، جمع آوری و پاک نمایند. تخلیه عامدانه نفت در دریا نیز مسئله های مهم و نیازمند توجه است. مواردی از قبیل عملیات پاکسازی تانکرهای نفتکش و تخلیه آب موازنه به دریا، تخلیه پسماندهای نفتی و گاه حتی تخلیه کل محموله نفتی قاچاق، از مصادیق آن است که همه با انگیزه های اقتصادی صورت می گیرد. متأسفانه روند مذکور به عنوان رویه های غیرقابل قبول و البته مستمر درآمده است که حتی بیم آن می رود به تدریج، رویه ای متداول شود. بنابراین، باوجود مشخص نبودن پیامدهای دقیق قصور در توجه و رسیدگی به خطرات حمل و نقل نفت از طریق دریا، هزینه های اجتماعی و اثرات زیانبار آن، بسیار شدید و گاه جبران ناپذیر است. ناکارآمدی نظام مسئولیت مدنی، ایراد خسارات گاه غیرقابل جبران بر محیط زیست دریایی و تأثیرات سوء اقتصادی آلودگی نفتی دریاها، همگی مؤید لزوم توسل به نظام مسئولیت کیفری و ضمانت اجرای موجود در این نظام است. اما در خصوص توسل به نظام مسئولیت کیفری و اعمال ضمانت اجرای کیفری در حوزه آلودگی نفتی دریایی، مشکلات اساسی وجود دارد. مسائلی چون تعارض صلاحیت های دولت های صاحب پرچم، ساحلی و صاحب بندر و نیز نارسایی های نظام مسئولیت کیفری فردی، کاربرد این نظام حقوقی را گاه حتی به عنوان آخرین تمهید، ناممکن می کند. بر اساس روند کنونی نظام مسئولیت کیفری، دریانوردان به عنوان اشخاص حقیقی، مسئولیت کیفری پیدا

می‌کنند. این رویه در بسیاری از موارد سبب شده است این افراد، سپر بلای متخلفین اصلی یعنی شرکت‌های عظیم فراملی نفتی و کشتیرانی شوند.

۲-۱- صلاحیت‌ها در مناطق دریایی

اگرچه آب‌های داخلی و دریای سرزمینی دولت‌ها، ورای این ابهام و تردید قرار دارد، هنوز تکلیف مناطقی چون منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی، تنگه‌های مورد استفاده کشتی‌رانی بین‌المللی، فلات قاره و دریای آزاد، درست مشخص نیست. کنوانسیون بین‌المللی مارپُل، برای نخستین بار به استناد ماده ۴ خود، به‌صراحت، تخلیه نفت به دریای آزاد را عملی مجرمانه محسوب و طرف‌های متعاقد صاحب صلاحیت دولت‌های صاحب پرچم (اچ‌مید^۱، ۲۰۰۰: ۵) را ملزم به تعقیب مصادیق ارتكابی کرده است. باوجود این، در بیشتر موارد، این صلاحیت و تعهد دولت‌های صاحب پرچم به مرحله اجرا در نمی‌آید (هین^۲، ۲۰۰۶: ۴۵). کنوانسیون حقوق دریاها/۱۹۸۲ در مقایسه با کنوانسیون مارپُل در این زمینه یک گام فراتر رفته است. کنوانسیون مزبور در مرحله نخست بر عدم پذیرش تخلیه آلاینده‌هایی چون نفت در مناطق دریایی ورای صلاحیت دولت‌ها تأکید دارد. در مرحله بعد، تا آنجا پیش می‌رود که صلاحیت را به دولت‌های صاحب پرچم همانند کنوانسیون مارپُل و نیز دولت‌های صاحب بندر اعطا می‌کند. البته چون این اختیار به دولت‌های مزبور، الزام‌آور نیست، تا کنون تنها شمار اندکی از دولت‌ها به آن استناد کرده‌اند (همان: ۴۳).

درعین‌حال، کنوانسیون حقوق دریاها موجب نقاط عطف قابل‌ملاحظه‌ای در فرایند بین‌المللی پیشگیری و مقابله با آلودگی نفتی دریایی از طریق حقوق کیفری است. کنوانسیون مزبور از یک‌سو صلاحیت‌های دولت‌ها بخصوص دولت‌های صاحب بندر و صاحب پرچم را تقویت کرده است. در واقع، مهم‌ترین تحولی که این کنوانسیون در صلاحیت قضایی در حوزه مقابله با آلودگی دریا ایجاد کرده، تقویت صلاحیت‌های قانونگذاری و قضایی اعطایی به دولت صاحب بندر است. به‌موجب بند ۱ ماده ۲۲۰، دولت‌های بندری می‌توانند کشتی‌های پهلوگرفته در بندر یا پایانه‌های فراساحلی خود را که مظنون به نقض مقررات ضدآلودگی داخلی یا بین‌المللی مربوط به دریای سرزمینی یا منطقه انحصاری اقتصادی هستند، توقیف کرده و تحت تعقیب قضایی قرار دهند. بر این مبنا، مفاد ماده ۲۱۸ در نوع خود، نوآوری و توسعه جدیدی در حقوق دریاها محسوب می‌شود (چرچیل و آلن لو، ۱۳۸۴: ۴۰۱). به نظر برخی از حقوق‌دانان، چنین رویکردی نشان‌دهنده ناکارآمدی صلاحیت و نیز عملکرد دولت‌های صاحب پرچم در باب رسیدگی به مسئله آلودگی نفتی در دریای آزاد است. بدین ترتیب، ماده ۲۱۸ نوعی صلاحیت جهانی ایجاد کرده است که با صلاحیت دولت صاحب پرچم (کیاتکوسکا^۴، ۱۹۸۹: ۱۸۵) و در برخی موارد، صلاحیت دولت ساحلی، تقارن پیدا می‌کند (بوزک^۵، ۱۹۷۸: ۷۸۸). به نظر می‌رسد که اعطای صلاحیت قضایی گسترده به دولت‌های صاحب بندر به لحاظ نظری، احتمال اعمال کارآمدتر موازین و استانداردهای داخلی و بین‌المللی را به دنبال دارد اما به‌واسطه غیرالزام‌آور بودن این اختیار، تا کنون تنها شمار اندکی از دولت‌ها به آن استناد کرده‌اند. موضع‌گیری دولت‌ها در عدم اعمال صلاحیت مقرر در ماده ۲۱۸ این نتیجه را به ذهن متبادر می‌کند که نمی‌شود مفاد این ماده را چیزی بیش از حقوق آرمانی

^۱ chmidt

^۲ Heine

^۳ UNCLOS: The United Nations Convention on the Law of the Sea (۱۹۸۲)

^۴ Kwiatkowska

^۵ Boczek

محض قلمداد کرد (او کونل^۶، ۱۹۸۴: ۹۹۵). در مجموع، به نظر می‌رسد که مشکل اصلی پیش روی نظام بین‌المللی در حوزه صلاحیت در مناطق دریایی، لزوم ایجاد توازن میان مجموعه‌ای از منافع متعدد و گاه متعارض (چون حقوق حاکمیتی، صلاحیت‌های اجرایی، اطلاع‌رسانی، همکاری و مساعدت متقابل) است (هینی، پیشین: ۴۸). در چنین مواردی، صلاحیت دولت‌های صاحب بندر و ساحلی نیز محدود، و تنها مجازات قابل اعمال، مجازات‌های مالی قابل بیمه و غیربازدارنده است.

۲-۲- تأثیر عوامل انسانی در آلودگی های زیست محیطی

امروزه تخریب محیط زیست، مستقیماً بر روند زندگی انسانها تأثیرگذار است و حتی اقتصاد کشورها را تحت تأثیر خود قرار داده است. فرسایش خاک، تخریب لایه ازن، آلودگی هوا، افزایش تعداد سیلاب های خطرناک به علت نابودگی جنگلها و تغییرات آب و هوایی همگی تأثیر به سزایی بر روی زندگی انسانها می گذارند. در گذشته های دور، انسانها در طبیعت زندگی می کردند و ارتباط مستقیمی با طبیعت داشتند و اکثر منابع زندگی خود را از طبیعت به دست می آوردند، ولی به واسطه سنتی زندگی کردن، تأثیر خیلی زیادی از لحاظ آلودگی های زیست محیطی بر طبیعت محل زندگی خود نمی گذاشتند اما رفته رفته با پیشرفت جوامع بشری و استفاده از تکنولوژی جدید هر روز درختان و زیستگاه های زیادی از بین می رود. «انسان ها با کشاورزی مدرن مسئول از بین رفتن زیستگاه ها و کاهش جمعیت حیات وحش می شوند. زهکشی اراضی مرطوب، تخریب گیاهان بوته ای و استفاده شدید از آفت کش ها و کودهای شیمیایی می تواند باعث تهدید و حتی از بین رفتن حیات وحش می گردد زیرا گیاهان زنجیره ی غذایی اولیه خیلی از جانوران می باشند و از بین رفتن آنها، به معنای از بین رفتن جانوران دیگر نیز می باشد» (حسن زاده، ۱۳۸۸: ۲۴). محیط زیست نه تنها محل زندگی و تامین معیشت انسانهاست بلکه محل زندگی هزاران موجود زنده دیگر است، موجوداتی که خانه و کاشانه های جزء محیطی که در آن زندگی می کنند، ندارند و به تدریج بر اثر فشار وارده و تغییر طبیعت، زندگیشان برای همیشه از بین رفته و نسل شان منقرض شده است (همان).

۲-۳- تأثیر دولت در آلودگی های زیست محیطی

پیچیدگی مفهوم دولت، آشکار تفاوت بین افراد حقوق خصوصی و حقوق عمومی را بیان می کند چرا که زیان های وارده توسط دولت به افراد، به لحاظ جنبه حاکمیتی و حمایتی، از شهروندان قطعاً وسیع تر خواهد بود. اما این واژه به دلیل کلیت مفهوم آن، دارای معانی متعددی در حوزه های مختلف می باشد و دارای آنچنان اختلاطی با مفاهیمی چون حقوق است که برخی معتقدند نمی توان تقدم و تأخری بین حقوق و دولت در نظر گرفت و در قوانین به اعتبار جامعیت و وسعت و یا محدودیت اقتدارات حاکمیت در معانی و مفاهیم متفاوتی بکار رفته است. «دولت در لغت به معنای گذشتن از حالی به حالی، که بر مملکت حکومت می کنند، مملکت، قوه مجریه می باشد» (معین، ۱۳۷۷: ۲۱۴). دولت چون مظهر اجتماع و گرداننده و مدیر آن است ناگزیر طرف حق و تکلیف قرار می گیرد و اموالی در اختیار دارد که آنها را برای اداره امور کشور به کار می برد و به نام خود اعمال حقوقی انجام می دهد و داین مدیون می شود. شناختن شخصیت حقوقی برای دولت و سازمان های عمومی در واقع جدا کردن شخصیت آنها از شخصیت حقوقی هیئت حاکمه و ماموران آنها و اعتبارات بخشیدن به استمرار و مفهوم تجریدی سازمان هاست. «وجود شخصیت حقوقی دولت امری بدیهی و انکار ناپذیر است و دولت نه تنها بزرگترین شخصیت حقوقی عمومی، بلکه بزرگترین شخصیت حقوقی هر کشور است، اما نکته جالب این است که معمولاً در متون قانونی به این امر تصریح نشده است و شاید جز بدیهیات حقوقی محسوب می گردد» (امامی و استوار سنگری، ۱۳۸۹: ۳۸). بنابراین دولت ایران مانند هر دولتی دارای شخصیت حقوقی است. فرایند توسعه اقتصادی کشورها طی دهه های اخیر به گونه ای بوده که چالش های زیست محیطی به یکی از مهمترین دغدغه های سیاست گذاران تبدیل شده است. مواجهه با این موضوع در گام اول، مستلزم

^۶ O' Connell

شناسایی منابع عمده ایجاد آلودگی است. بنگاه های اقتصادی دولتی نیز می تواند به موازات بخش خصوصی به عنوان یک منبع ایجاد آلودگی شناخته شود. این وضعیت در اغلب کشورهای کمتر توسعه یافته و در حال توسعه، که دولت ها حجم قابل توجهی از تصدی گری فعالیت های اقتصادی را در اختیار دارند، مشاهده می شود (مراد حاصل و مزینی، ۱۳۸۷: ۱۴). این بحث از این حیث قابل تأمل می باشد که دولت ها از یک سو، منشاء ایجاد آلودگی می باشند و از سوی دیگر بنا به وظایف حاکمیتی خود مسئولیت حفاظت از محیط زیست را بر عهده دارند.

۲-۴- مسوولیت حقوقی اشخاص حقیقی و حقوقی در مقابله با آلودگی نفتی و دریایی

۲-۴-۱- مسوولیت حقوقی اشخاص حقیقی

حقوق بین الملل در زمینه حوادث آلودگی دریایی دو هدف اصلی را دنبال می کند اول جلوگیری از آلودگی، و دوم تسهیل رسیدگی به ادعای تأمین و جبران خسارت قربانی این گونه حوادث، وجود روشی برای تعیین مسئول جبران خسارت قربانیان حوادث مذکور، تأثیر مثبتی در مورد جلب توجه بیشتر صاحبان کشتی ها برای رعایت استانداردهای بین المللی از حیث جلوگیری از بروز آلودگی دریا دارد. در غالب موارد قربانی خسارت آلودگی، حتی اگر بتواند کشتی متخلف را پیدا کند و ارتباط منطقی بین آلودگی و صدمات وارده را نشان بدهد، امکان دارد با مشکلات زیادی جهت اقدام قانونی علیه مالکان کشتی برای دریافت جبران خسارت روبرو شود، در اکثر نظام های حقوقی، ثبوت غفلت و کوتاهی طرف دعوی برای اثبات ادعای جبران خسارت ضروری است. به علاوه و در عین حال اگر صاحب کشتی تبعه کشور دیگری باشد، اقدام از طریق دادگاه های ملی کار مشکل و غالباً بی نتیجه ای خواهد بود. امکان دارد دادگاه های داخلی در این گونه موارد احراز صلاحیت ننمایند. در صورت پذیرش صلاحیت توسط دادگاه و انجام رسیدگی قضایی و سپس صدور حکم به نفع خسارت دیده، اجرای رأی دادگاه بسیار مشکل است. مشکل دیگری که اهمیت آن کمتر از دو مورد قبلی نیست، توانایی مالی صاحب کشتی است که ممکن است برای جبران خسارت کفایت ننماید (ظاهری، ۱۳۹۲: ۴۶).

کنوانسیون ۱۹۶۹ مسئولیت مدنی خسارت آلودگی نفتی و نیز کنوانسیون بین المللی تأسیس صندوق بین المللی جبران خسارت آلودگی نفتی مورخ ۱۹۷۱ برای پاسخگویی به همین مشکلات به وجود آمده اند: کنوانسیون مسئولیت مدنی مقرر می نماید که اگر نفت بادیام که ضمن حوادث دریایی از یک کشتی رها یا تخلیه شده است موجب بروز خساراتی در قلمرو دول عضو، من جمله دریای سرزمینی آنها، بشود به جز دو سه مورد مسئولیت کامل جبران خسارات و هزینه های اقدامات پیشگیرانه بر عهده صاحب کشتی یا بیمه گران آن کشتی است (خلف رضایی، ۱۳۹۰: ۱۹).

بدین ترتیب، مسئول جبران خسارات آشکارا تعیین شده است. سه مورد فوق الذکر که در واقع تجدید مسئولیت صاحب کشتی است، عبارت اند از خسارات ناشی از جنگ و حوادث طبیعی، حوادث ناشی از غفلت شخص ثالث، و خسارات ناشی از غفلت یا اشتباه مسئولان علائم دریانوردی. در اینگونه موارد صاحب کشتی هیچ مسئولیتی ندارد.^۷

برخی از مطالب مربوط به دامنه و شمول حوزه کنوانسیون مزبور نیازمند بررسی دقیق تری است. این کنوانسیون فقط ناظر بر کشتی ها است. کشتی در کنوانسیون یاد شده به عنوان یک وسیله حمل و نقل چنین تعریف شده که وسیله ایست که مسافرت دریایی نموده و نفت را به صورت عمده (فله) و به عنوان محموله حمل و نقل مینماید و نیز حتی شامل تانکرهای نفتکش در خلال مسافرت با آب موازنه نمی شوند.

^۷ مواد ۱ و ۲ کنوانسیون مسئولیت مدنی

کنوانسیون در عین حال شامل نفت های غیر بادوام نیست و مسئولیت خسارات آلودگی نفتی را صرفاً در شرایط ایجاد آلودگی در برمی گیرد و به علاوه شامل خسارات انفجار یا آتش سوزی نیست. طبق مفاد کنوانسیون یادشده مسئولیت جبران خسارات فقط بر عهده صاحب کشتی و بیمه گران است و کارگزاران وی مسئول نیستند. مسئولیت صاحب کشتی صرف نظر از اقامتگاه وی اعمال می گردد و حتی اگر صاحب کشتی تابعیت دولتی را داشته باشد که عضو کنوانسیون نیست و یا فاقد پرچم یکی از دول عضو آن باشد، تأثیری در مسئولیت او ندارد. تنها معیار در شمول کنوانسیون، وقوع حادثه و بروز خسارت در قلمرو دولت عضو کنوانسیون و دریای سرزمینی آن است. در ابتدا کنوانسیون مسئولیت مدنی میزان مسئولیت را بر اساس فرانک طلا تعیین کرده بود، ولی بر اساس پروتکل ۱۹۷۶/۲۰ اکنون حدود مسئولیت بر اساس حق برداشت ویژه تعیین و محاسبه می شود. طبق ماده ۵ کنوانسیون که توسط پروتکل ۱۹۷۶/اصلاح گردیده حدود مسئولیت معادل ۱۳۳ "حق برداشت ویژه" برای هر تن از ظرفیت کشتی است، به شرطی که حداکثر بیش از ۱۴ میلیون "حق برداشت ویژه" نشود. مع هذا چنانچه آلودگی ناشی از کوتاهی جدی یا مورد قبول صاحب کشتی باشد، مسئولیت نمی تواند محدود به رقم فوق شود. بدین ترتیب با عضویت در کنوانسیون ۱۹۶۹ مسئولیت مدنی، دولت ساحلی می تواند مطمئن شود که در قالب موارد مربوط به حوادث دریایی، هزینه اقدامات پاکسازی و حتی پیشگیرانه خود را تا میزان ارقام فوق ذکر به دست می آورد (بورونلی^۸، ۲۰۰۰: ۲۷۰).

۲-۴-۲-مسئولیت مدنی اشخاص حقوقی

مسئولیت مدنی دولت های عضو کنوانسیون های بین المللی در مورد آلودگی نفتی و دریایی به شرح زیر است: الف) دولت عضو باید کلیه کشتی های دارای پرچم خود که مسافرت دریایی می کنند و نفت را به صورت عمده و به عنوان محموله خود حمل می نمایند بخواهد که اوراق بیمه با سایر تأمین های مالی را در سطحی که کنوانسیون مقرر نموده است داشته باشند و گواهی مطابقت با مقررات فوق به کشتی ها داده شود. بدون تردید همه تانکرهای نفت کش برای حمایت از خودشان و پوشاندن انواع ریسک ها اقدام به بیمه های ضروری می نمایند و این امر یک نیاز تجاری و بازرگانی است. بنابراین تکلیف فوق الذکر تعهد اضافی یا مطلب زیادی به این امر اضافه نمی کند.

ب) دولت عضو می پذیرد که رأی مربوط به پرداخت جبران خسارت را که از طرف دادگاه صالح دیگر دول عضو کنوانسیون صادر شده است بپذیرد و نیز می پذیرد که اقدام فوری برای اعطای امکان لازم به دادگاه های خود جهت اعمال صلاحیت نسبت به دعاوی و در موارد مربوط به عمل آورد. ضمناً پیگیری قضایی جبران خسارت آلودگی نفتی و طرح دعوی در مردان فقط در دادگاه های دولت عضو که خسارت در قلمروان رخ داده است و حادث شده مقدور است (Data & Statistics، ۱۹۹۰: ۴۶۳). طرح دعوی حداکثر ظرف سه سال از تاریخ وقوع حادثه ای که منجر به بروز خسارت شده است باید انجام گیرد اگر رسیدگی قضایی شروع شود صاحب کشتی باید مبلغی معادل تمام مسئولیت خود نزد دادگاه با مقام ذی صلاح دولتی که ادعای مربوط نزدان طرح شده است بسپارد. سپرده مزبور بر اساس ادعاهای موجود و مطروحه و به نسبت میزان ادعاهایی که پذیرفته شوند توسط دادگاه تخصیص داده می شود رأی دادگاه توسط همه دول عضو کنوانسیون مسئولیت مدنی پذیرفته شده و قابل اجرا در آنها خواهد بود.

^۸ Brownlie

۲-۵- بررسی ضعف های مسوولیت حقوقی در مقابله با آلودگی نفتی و دریایی

عملکرد ضعیف نظام بین المللی مسوولیت مدنی و اثرات نامطلوب آن، انتقادات بسیاری را به همراه داشته است. برخی از مصادیق ضعف و ناکارآمدی نظام بین المللی مسوولیت مدنی عبارتند از:

- ممنوعیت اقامه دعوا برای جبران خسارت علیه اجاره کننده، مدیر و متصدی کشتی و صرف امکان اقامه دعوا علیه مالک کشتی؛

- حق مالکان کشتی در تحدید مسوولیت مدنی خود از طریق بیمه یا جبران خسارت جمعی از سوی صندوق های پرداخت غرامت (که منبع تأمین اعتبار آنها دریافت کنندگان محموله های نفتی هستند)؛

- ضعف سازوکارهای مقرر در نظام بین المللی مسوولیت مدنی در جهت تحقق هدف بازدارندگی در حوزه آلودگی نفتی دریایی (ویلده^۹، ۲۰۰۲: ۳۰۷-۳۱۰). آلودگی نفتی دریایی، اغلب زیان دیده مستقیم و مشخصی ندارد که بتواند اقامه دعوا و دادخواهی کند. این وضعیت، بخصوص زمانی پیش می آید که آلودگی در دریای آزاد (در نتیجه تخلیه عامدانه نفت، عملیات پاک سازی تانکرهای نفت کش یا انهدام پس ماندهای نفتی) اتفاق افتاده و به طور مستقیم، بر مناطق ساحلی هیچ دولتی تأثیر نگذاشته باشد. در برخی موارد، حتی باوجود بهبود چشمگیر فناوری دریایی و شناسایی، احراز رابطه سببیت میان آلودگی و تانکر نفت کش مظنون، دشوار است. همچنین در آلودگی نفتی دریایی، همواره این احتمال وجود دارد که میزان خسارت وارده، بیش از دارایی مقصر حادثه باشد. بنابراین، مسئله ورشکستگی و اعسار، غیرقابل اجتناب خواهد بود. مشکل اصلی در این زمینه، رویکرد مالکان تانکرهای نفت کش در تأسیس «نهادهای حقوقی تک شناوره» و محدود ساختن سقف تعهد خود به جبران، به ارزش شناور است. این در حالی است که در بیشتر موارد، خسارات ناشی از آلودگی نفتی دریایی، بیش از ارزش یک یا حتی چندین شناور است. محدودیت مالکان کشتی به جبران، و پایین تر بودن میزان جبران خسارت در قیاس با خسارات وارده، سبب کاهش انگیزه های آنها برای اتخاذ اقدامات ضروری برای کاهش خطرات فنی و ارتقای سطح ایمنی شده است. همچنین در پاره ای موارد، پیامد چنین رویکردی، تحقق ورشکستگی از پیش برنامه ریزی شده خواهد بود که خود نشان دهنده ناتوانی نظام مسوولیت مدنی در تحقق کارکرد بازدارندگی است. تخصیص مسوولیت مالک کشتی نیز سبب از بین رفتن انگیزه برای سایر کنش گران در این عرصه می شود. بر این مبنا، رویکرد کنونی نظام بین المللی مسوولیت مدنی، انگیزه های قوی و مؤثر را برای تحقق اصل خود مسوولیتی فردی از بین خواهد برد. از این رو چنین رویکردی نیازمند انجام اصلاحات است. پیشنهاد های اتحادیه اروپا در این زمینه قابل تأمل است. برخی پیشنهاد ها از این قرار است: مقرر ساختن مسوولیت مدنی نامحدود و کامل برای مالکان کشتی (در صورت اثبات اینکه خسارات ناشی از آلودگی در اثر بی احتیاطی فاحش صورت گرفته باشد)، محدود ساختن مصادیق تحت پوشش بیمه و حذف ممنوعیت اقامه دعوا علیه اجاره کننده و کارفرما و متصدی کشتی (همان).

این استدلال ها، مبنای اثبات فرضیه ناکارآمدی نظام بین المللی مسوولیت مدنی به تنهایی و لزوم توسل به نظام مسوولیت کیفری به موازات آن در جهت مقابله با آلودگی نفتی دریایی و پیشگیری از وقوع آن به حساب می آید. در واقع به نظر می رسد که باید از قواعدی حمایت شود که بر مسوولیت کنش گران در آلودگی نفتی دریایی تأکید دارد و بیشتر، حامی سیاست های مربوط به پیشگیری از وقوع حوادث، نه جبران خسارت است. بر این اساس، توسل به نظام مسوولیت کیفری گریزناپذیر می نماید.

^۹ Wilde

۲-۶-مسئولیت کیفری اشخاص حقیقی و حقوقی در مقابله با آلودگی نفتی و دریایی

۲-۶-۱-مسئولیت کیفری اشخاص حقیقی

مسئولیت کیفری افراد در مقام کارگزاران شرکت‌ها، برخاسته از این مکتب فکری است که ریاست شرکت، از آن شخص یا اشخاص حقیقی است که آن را اداره می‌کنند و تصمیمات او موجب اعمال متخلفانه می‌شود. بنابراین نباید تمامیت شرکت را به‌خاطر گناه و خطای یک یا چند نفر مجازات کرد. همچنین، یکی از استدلال‌های کلیدی مطرح درباره لزوم توسل به مسئولیت کیفری فردی این است که غالباً نظارت شرکت‌ها در خصوص ارتکاب جرم، کامل و مطلوب نیست. از سوی دیگر، اگر کارکنان یک شرکت، صرفاً با تهدید به اعمال جزای نقدی روبه‌رو باشند، این احتمال مطرح می‌شود که انگیزه کافی را برای اعمال سطح لازمی از مراقبت در جریان کار خود نداشته باشند (سیرکار و کارجی^{۱۰}، ۲۰۱۱: ۳۶۵). بنابراین در جهت تحقق هدف بازدارندگی باید در کنار وضع ضمانت‌اجراهای مالی، به اعمال ضمانت‌اجراهای کیفری غیرمالی مانند حبس در خصوص کارکنان شرکت توجه شود. اما نظام مسئولیت کیفری فردی، محدودیت‌ها و ایرادات خاص خود را نیز دارد. با استناد به رویه قضایی، ضمانت‌اجراهای کیفری مقرر در حوزه پیشگیری از آلودگی نفتی دریایی که بیشتر درمورد اشخاص حقیقی قابل اعمال است، محدود و ناکافی است. جزای نقدی با توجه به وضعیت مالی مجرم (شخص حقیقی) وضع می‌شود و به این دلیل، در مقایسه با زیان‌های ناشی از آلودگی، بسیار اندک و ناکارآمد است (اولینسکی و همکاران^{۱۱}، ۱۹۹۳: ۲۸۴).

در بیشتر حوادث نفتی دریایی، محکوم‌علیه، عموماً کاپیتان‌های کشتی هستند، درحالی‌که مجرمین حقیقی، شرکت‌های عظیم فراملی با سرمایه‌های مادی و انسانی کلان هستند. چنین رویکردی در عمل موجب شده است که اشخاص حقوقی نادیده گرفته شده و اشخاص حقیقی سپر بلا شوند. در بسیاری از این موارد، اشخاص حقیقی که مجرم شناخته شده و مجازات می‌شوند در واقع آخرین حلقه یک زنجیره بلند در جریان حادثه هستند که قربانی می‌شوند. نکته ظریف و مهمی که در این زمینه وجود دارد، همین پنهان ماندن مجرمان اصلی در این زنجیره یعنی شرکت‌های عظیم فراملی و تحمیل مسئولیت کیفری بر دوش اشخاص حقیقی است که درحقیقت، نفع چندانی از آلودگی نفتی دریایی و کاهش هزینه‌های آن نمی‌برند. علت وقوع آلودگی نفتی دریایی، زنجیره‌ای از اعمال شماری از مرتکبین، اعم از فعل و ترک فعل است. به بیان دیگر، در خصوص آلودگی نفتی دریایی، تعدد عمل و تعدد مجرم وجود دارد^{۱۲}. از این رو در فرایند رسیدگی و صدور حکم، اتخاذ رویه‌ای متفاوت و مجزا از مسئولیت کیفری فردی لازم است. شاید بتوان پاسخ و راهکار را در نظام مسئولیت جمعی و اعمال توأمان دو نظام مسئولیت کیفری فردی و شرکت‌ها پیدا کرد.

۲-۶-۲-مسئولیت کیفری اشخاص حقوقی

امروزه گرایش کلی نهضت مقابله با آلودگی نفتی دریایی، به سمت پذیرش مسئولیت کیفری اشخاص حقوقی و اعمال ضمانت‌اجراهای کیفری مناسب و کارآمد در این زمینه است. این در حالی است که برخی صاحب‌نظران و نظام‌های حقوقی دنیا در جهت انکار این مفهوم به عبارت معروف «شرکت‌ها فاقد روحی برای تأثیرپذیری و جسمی برای آسیب‌پذیری هستند» استناد می‌کنند. بر این اساس، شرکت‌ها نمی‌توانند مرتکب جرم شوند و نمی‌توان آن‌ها را برای اعمال متخلفانه و مجرمانه، محاکمه و مجازات کرد. رویه مذکور در سال‌های اخیر، دستخوش تغییر شده است. امروزه بیشتر نظام‌های حقوقی داخلی در

^{۱۰} Sircar, S., and Karjee^{۱۱} Olinsky, A. Mitchell & Shavell, Steven^{۱۲} EC-Commission, COM (۲۰۰۲) ۲۸۱ final (V), ۳ December ۲۰۰۲

قوانین خود، مسئولیت کیفری شرکت‌ها را به رسمیت شناخته و بیشتر کنوانسیون های بین‌المللی بر لزوم وضع و اعمال ضمانت‌اجراهای کیفری در خصوص اشخاص حقوقی تأکید دارند.

هزینه‌های آلودگی، مخارج اقتصادی است که آلوده‌ساز، بدون هیچ هدف خاصی آن را بر دوش جامعه تحمیل می‌کند. در نتیجه، جامعه باید با توسل به سازوکارهایی خاص، از پیدایش چنین هزینه‌هایی جلوگیری کند. یکی از روش‌های مقابله با هزینه‌های ناشی از آلودگی، وادار ساختن آلوده‌سازان به «درونی‌سازی برون‌هزینه‌هاست» (جک و همکاران^{۱۳}، ۲۰۰۳: ۴۴۵-۴۴۶). در واقع، به باور اقتصاددانان، جرم به‌طور خاص، برون‌هزینه محسوب می‌شود؛ عملی که از طریق آن، مجرم ترجیحات خود را مشخص می‌کند. مجازات‌های کیفری باید با هدف شکل‌دهی به ترجیحات مردم در جهت انجام رفتاری خاص به کار رود. هدف اصلی، شکل‌دهی ترجیحات مردمدر انطباق با اهداف جامعه و در نتیجه، عدم تحمیل هزینه بر دوش آنان است. به این ترتیب، مبنای اصلی استدلال‌ها در دفاع از نظام تعهد به جبران کیفری شرکت‌ها، نظریه‌های اقتصادی با محوریت نظریه موسوم به قضیه کاوز است. این قضیه به‌طور خاص با مسئله مقابله با آلودگی نفتی دریایی و پیشگیری از آن رابطه دارد. قضیه مزبور، این فرضیه را بنیاد نهاده است که زمانی که هیچ هزینه مبادله‌ای وجود نداشته باشد، افراد معقول و منطقی برای تخصیص منابع و سودآوری، شروع به مذاکره و چانه‌زنی می‌کنند. به همین ترتیب، شرکت‌های نفتی، کارفرمایان و کارگزاران، مالکین نفت‌کش‌ها و سایر آلوده‌سازان نفتی بالقوه برای اتخاذ اقدامات معقول و متعارف در جهت پیشگیری از آلودگی، ذی‌نفع هستند. کاهش آلودگی، ابزار کارآمدتری برای تحقق هدف نهایی تجارت یعنی سودآوری بیشتر است (گینارو^{۱۴}، ۲۰۰۴: ۲۸۳). در نتیجه، ارتباطاتی که میان این نهادها شکل می‌گیرد، مبتنی بر رابطه متقابل و دو یا چندجانبه است.

از سوی دیگر، از زمانی که در برخی از نظام‌های حقوقی، امکان پرداخت جزای نقدی از سوی فرد یا نهادی غیر از محکوم‌علیه پذیرفته شده است، دیگر برای دادگاه، تعیین طرف مسئول، چندان اهمیتی ندارد. بر اساس این رهیافت، شرکت می‌تواند به‌جای کارمند معسر خود، جزای نقدی را که دادگاه مقرر کرده، بپردازد و بعدها بازپرداخت آن را مطالبه کند. به این ترتیب، دیگر اهمیتی ندارد که مجازات درمورد شرکت یا کارگزار آن اعمال شده باشد، چون میان این دو، رابطه قراردادی و متقابل وجود دارد. البته این راهکار در برخی موارد، مثل ضمانت‌اجراهای غیرمالی چون حبس، قابل اجرا نیست. باوجود این، رویه در حوزه جرایم زیست‌محیطی به این سمت است که در مواردی که کارگزار شرکت، قادر به پرداخت یا اجرای مجازات نباشد، مجازات به شرکت انتقال یابد (چوئن^{۱۵}، ۲۰۰۱: ۲۰۸-۲۰۹). امروزه دیگر نمی‌توان و نباید شرکت‌ها را به‌عنوان توده‌ای از انسان‌ها توصیف کرد. به تعبیر دیگر، شرکت شخصیت خود را دارد که متمایز از شخصیت اعضای آن است. همان گونه که خانه، چیزی بیش از انبوهی تخته و الوار، و ارتش، چیزی بیش از انبوهی از نظامیان است، شرکت نیز چیزی بیش از شماری از اشخاص است. در برخی موارد، ساختار پیچیده شرکت، شناسایی اشخاص مسئول را دشوار و گاه ناممکن می‌کند. از این رو بی‌کیفرمانی رفتارهای مجرمانه شرکت‌ها که مولود سیاست‌گذاری‌ها و تصمیمات آن‌هاست نه تنها مشوق ادامه چنین رفتارهایی است بلکه رویکرد احترام به قوانین را نیز تضعیف می‌کند.

^{۱۳} lack's Law Dictionary, 8th Edition

^{۱۴} De Gennaro

^{۱۵} Cohen

۳- سوالات

۳-۱- سوال اصلی

مسئولیت حقوقی و کیفری اشخاص حقیقی و حقوقی در مقابله با آلودگی نفتی و دریایی در بعد بین المللی به چه صورتی می باشد؟

۳-۲- سوالات فرعی

- ۱- بیشترین نقش در آلودگی نفتی و دریایی را اشخاص حقیقی بر عهده دارند یا اشخاص حقوقی؟
- ۲- ضعف های مسئولیت حقوقی در مقابله با آلودگی نفتی و دریایی شامل چه مواردی می باشد؟

۴- فرضیات پژوهش

۴-۱- فرضیه اصلی

مسئولیت حقوقی جبران کامل خسارات و هزینه در مقابله با آلودگی نفتی دریایی بر عهده اشخاص حقیقی و حقوقی می باشد، اما کارکرد نظام مسئولیت مدنی، بازدارندگی مطلوب را نداشته است؛ بنابراین، تمرکز بر مقوله پیشگیری و بازدارندگی از طریق کاربست سازوکارهای نظام مسئولیت کیفری به موازات رویکرد مبتنی بر جبران خسارت، گریزناپذیر می نماید.

۴-۲- فرضیه فرعی

- ۱- بسیاری از موارد آلودگی نفتی دریایی شدید، کار شرکتهای فراملی نفتی یا کشتیرانی است. شرکت های فراملی فعال در حوزه اکتشاف، استخراج و انتقال نفت، بازرگانی ثروتمند و قدرتمند به لحاظ مالی و انسانی هستند که هدف اصلیشان افزایش سود و کاهش هزینه هاست. از سوی دیگر، حوزه فعالیت آنها به طور بالقوه، خطرات ذاتی و خسارات گاه جبران ناپذیری برای جوامع، مردم و محیط زیست در پی دارد.
- ۲- برخی از مصادیق ضعف و ناکارآمدی نظام بین المللی مسئولیت مدنی عبارتند از: ممنوعیت اقامه دعوا برای جبران خسارت علیه اجاره کننده، مدیر و متصدی کشتی و صرف امکان اقامه دعوا علیه مالک کشتی؛ حق مالکان کشتی در تحدید مسئولیت مدنی خود از طریق بیمه یا جبران خسارت جمعی از سوی صندوق های پرداخت غرامت (که منبع تأمین اعتبار آنها دریافت کنندگان محموله های نفتی هستند)؛ ضعف سازوکارهای مقرر در نظام بین المللی مسئولیت مدنی در جهت تحقق هدف بازدارندگی در حوزه آلودگی نفتی دریایی می باشند.

۵- مبانی نظری

۵-۱- آلودگی نفتی در دریا و منشأ آن

منظور از آلودگی نفتی، آلوده شدن محیط زیست به مواد نفتی ناشی از اتفاقات و سوانح است که محیط زیست دریایی را خطوط ساحلی یا منافع مربوط به یک یا چند کشور را تهدید می کند که منشأ اصلی آن را باید رهاسازی آب های آلوده به مواد سمی و نفتی در دریا دانست (روروگوئز^{۱۶}، ۲۰۱۰: ۶۶۳). آلودگی های نفتی می تواند برای پرندگانی که از محیط دریایی تغذیه می کنند خطرناک باشند. اولین خطر مسمومیت ناشی از خوردن غذاهای دریایی آلوده هست. خطر دیگر، آلودگی ناشی از شیرجه زدن در آبهای آلوده هست که این امر منجر به آلوده شدن بال و پر پرندگان به مواد نفتی شده و باعث از بین رفتن عایق پر و پوست پرندگان می گردد و در نتیجه منجر به تلف شدن پرندگان بر اثر سرمازدگی می شود. در هر صورت آلودگی ناشی از

^{۱۶} Rodríguez

مواد نفتی خسارت بسیاری را به محیط زیست وارد می آورد. در باب منشأ این آلودگی باید اذعان داشت که آبهای دریاهای عمده از ۶ طریق آلوده می گردند که شامل موارد ذیل می گردد:

- حمل و نقل دریایی: شامل تانکرهای نفت کش، حوضچه تعمیر، نفت های سوختی و تراوشی، تصادف تانکرهای نفت کش و شناورهای دیگر.
- تأسیسات ثابت: شامل پالایشگاه های ساحلی، تولیدات دور از ساحل و پایانه های نفتی.
- منابع طبیعی: ذخایر نفتی نزدیک به سطح زمین به خارج نشست کرده و این عمل برای هزاران سال ادامه داشته است. دریاچه های قیر ترینیداد حاصل نشت طبیعی بوده و تراوش ها ساحلی در بسیاری از مناطق دنیا رخ می دهد.
- سایر منابع: مانند فاضلاب های انسانی، فاضلاب های صنعتی، مرز آب های شهری، ورودی رودخانه ها، احتراق ناقص سوخت و دفن مواد زائد در اقیانوس (جوزی^{۱۷}، ۲۰۱۰: ۲۰۷).

۵-۲- نظریه بازدارندگی و ضمانت اجرای مدنی و کیفری

شالوده نظریه بازدارندگی را نظریه های اقتصادی و رفتاری تشکیل می دهد. بر مبنای نظریه اقتصادی که به نظریه انتخاب عقلایی نیز موسوم است، رویکرد منتخب، مدل آلاینده عاقل زیست محیطی است. این مدل، بر مبنای عقل اقتصادی است که به موجب آن، هدف بنگاه های اقتصادی، به حداکثر رساندن سود و منفعت و کاهش هزینه های اقتصادی است. در این مدل، محیط زیست، تنها زمانی از سوی شرکت ها و افراد، مدنظر قرار می گیرد که آلوده ساختن آن، هزینه های سنگینی داشته باشد. در غیر این صورت، هزینه های نقض مقررات زیست محیطی از سوی مجرمین، درونی شده و از پیش به عنوان بخشی از هزینه های تجاری و نه مجازات، محاسبه می شود. از این رو، هزینه ایراد خسارت به محیط زیست باید به حدی افزایش یابد که از نظر یک آلاینده عاقل، ارزش اقتصادی آن کم رنگ شود (عبداللهی، ۱۳۸۶: ۱۰۸). امکان وضع مجازات های مالی سنگین و محروم کننده از آزادی، امتیاز منحصربه فرد نظام مسئولیت کیفری برای مقابله با آلودگی نفتی دریایی است. به موجب نظام مسئولیت مدنی، صرفاً می توان متخلف را ملزم به جبران خسارت کامل از زیان دیده و نه چیزی بیش از آن کرد. در واقع، ضمانت اجرا باید به گونه ای باشد که به بهترین وجه برای آلوده سازان بالقوه، قدرت بازدارندگی داشته باشد. بنابراین، تعیین مجازات مناسب برای خسارات وارده به محیط زیست، بستگی به عناصری چون احتمال دستگیری، خسارات وارده، دارایی های آلوده ساز، خطر ورشکستگی و هزینه های مربوط به تحمیل مجازات دارد. به باور فرانک ایستبروک، «برای جرم، بهای دقیقی وجود ندارد» (فائور^{۱۸}، ۲۰۱۰: ۱۷۲). بر این اساس، ارزش گذاری جرایم زیست محیطی به عناصر مختلفی بستگی پیدا می کند که قاضی را قادر به تعیین مجازات مناسبی می سازد و قدرت صلاح دید قاضی در این باره حائز اهمیت می شود. به باور صاحب نظران، می توان احتمال پایین کشف جرم و شناسایی مجرمین را با تحمیل جزای نقدی سنگین جبران کرد. از منظر نظریه های اقتصادی، عموماً مجازات های مالی در زمره ضمانت اجرای ترجیحی قرار دارد. دلیل این ارجحیت، پایین بودن هزینه های اعمال و درآمدزایی برای دولت از طریق افزایش بودجه عمومی است (پوسنر^{۱۹}، ۱۹۸۰: ۴۰۰-۴۱۸). همچنین، از آنجاکه در بیشتر موارد، مجرمین بالقوه آلودگی نفتی، شرکت های فراملی نفتی و کشتی رانی هستند، خطر وضع مجازات های مالی سنگین، همواره امکان برهم زدن توازن میان سود و زیان آنان و در نتیجه، تحقق هدف بازدارندگی را به همراه دارد.

^{۱۷} Joozi

^{۱۸} Faure

^{۱۹} Posner

۶-پیشینه تحقیق

جواندل جانانلو (۱۳۹۴) به مبانی نظری مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی دریایی می پردازد. به عقیده نگارنده، توسعه پایدار منابع نفت و گاز در فراساحل مستلزم مدیریت صحیح زیست محیطی در طول عملیات اکتشاف و تولید نفت و گاز، حمل و نقل و جابه جایی آن است و نتیجه عدم مدیریت صحیح نشت و ریزش نفت و گاز در آب دریا بوده که به آلودگی، خسارات سنگین زیست محیطی و در نهایت، به مسئولیت منجر می شود.

امیرحسینی و روشن (۱۳۹۴) به بررسی مسئولیت آلودگی ناشی از مواد نفتی دریاها و راهکارهای جلوگیری از آن با نگاهی به کنوانسیون های بین المللی می پردازد. به عقیده نگارنده تجربیات روابط و معاملات بین المللی باید اذعان داشت که مواردی نظیر ۱. ذکر خسارات محیط زیستی به عنوان شرط ضمن قرارداد فروش نفت ۲. بهره گیری از نهاد های ناظر ۳. عدم اعتبار به قرارداد های بی توجه به مساله آلودگی توسط جامعه جهانی. می تواند در این راستا راهگشا باشد.

۷-روش تحقیق

روش تحقیق در خصوص این موضوع از نوع روش توصیفی - تحلیلی می باشد. توصیفی از آن جهت که باید تمام پارامترها و زوایای مورد بحث به طور کامل توضیح داده و با استفاده از منابع و مآخذ داخلی و خارجی به بسط و توضیح آن پرداخته شود. روش تحلیلی نیز می باشد از آن جهت که به بررسی و تحلیل ارتباطات اجتماعی برای دستیابی و اندازه گیری متغیرها می باشد. اطلاعات مورد نیاز نیز با استفاده از منابع داخلی از طریق کتابخانه ای و اینترنتی به دست آمده است.

۸-روش تجزیه و تحلیل اطلاعات

این تحقیق با توجه به ماهیت و هدف پژوهش، با روش توصیفی - تحلیلی و با استناد به کتابها و منابع حقوقی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت.

۹-نتیجه گیری

آلودگی نفتی دریایی، مسئله ای پیچیده با ابعاد گسترده است که نمی توان بر اساس راهکارهایی محدود با آن مقابله کرد. شرکت های فراملی فعال در حوزه اکتشاف، استخراج و انتقال نفت، بازرگانی ثروتمند و قدرتمند به لحاظ مالی و انسانی هستند که هدف اصلیشان افزایش سود و کاهش هزینه ها است. از سوی دیگر، حوزه فعالیت آنها به طور بالقوه، خطرات ذاتی و خسارات گاه جبران ناپذیری برای جوامع، مردم و محیط زیست در پی دارد. تا کنون کارکرد نظام مسئولیت مدنی، بازدارندگی مطلوب را نداشته است. در حوزه مسئولیت بدون تقصیر، دو مفهوم خطر و جبران خسارت، در هم تنیده اند. بنابراین، تمرکز بر مقوله پیشگیری و بازدارندگی از طریق کاربرد نظام مسئولیت کیفری به موازات رویکرد مبتنی بر جبران خسارت، گریزناپذیر مینماید. رشد و توسعه شرکت های فراملی نیازمند رشد همسوی نظام حقوق کیفری در این حوزه است. در پرتو اهداف مقرر برای خلق فرهنگ شهروندی شرکت ها و اثرگذاری بر سیاست ها و تصمیمات این بازیگران قدرتمند عرصه بین المللی به ویژه در حوزه های نفت و کشتیرانی، به نظر میرسد که نظام حقوق کیفری نیازمند اتخاذ رویکردهای جدید و در نتیجه نارگذاشتن مجازاتهای سنتی تحمیلی بر افراد با استناد به نظام مسئولیت کیفری فردی است. توسل به نظام مسئولیت جمعی و اعمال دو نظام مسئولیت کیفری افراد و شرکت ها به طور توأمان، رویکردی است که میتوان به کارآمدی آن در حوزه مقابله با آلودگی نفتی دریایی و پیشگیری از آن امیدوار بود. آلودگی نفتی در سالهای اخیر با توجه به تصویب و اجرای کنوانسیونهای متعدد کاهش یافته است. اما همچنان این آلودگیها خطری برای محیط زیست و دریاها محسوب میگردد و تا زمانی که این آلودگیها به صفر برسند زمان زیادی لازم است. این آلودگیها در مناطقی مانند دریای خزر که دریایی بسته است و یا خلیج

فارس که دریایی نیمه بسته است خطرناک تر هست. بنابراین رعایت مقررات بینالمللی و ملی بیش از هر کشوری برای کشور ما که کشوری نفت خیز است لازم و ضروری است. هرچند علاوه بر کنوانسیونهای بینالمللی توافقات منطقه ای نیز برای جلوگیری از گسترش آلودگیهای نفتی در دریای خزر و خلیج فارس انجام گرفته است. با توجه به این که برای حفظ محیط زیست اجرای صحیح این کنوانسیونها امری لازم و ضروری است اما در واقع آنچه رخ میدهد افزایش میزان آلودگی های نفتی است. بر همین اساس باید علاوه بر توجه به کنوانسیون های بینالمللی که در سیر قانون گذاری داخلی کشور ها در جهت حمایت از محیط زیست نقش بسیار مهمی ایفا میکنند از جمله اینکه هرگونه قرارداد نفتی بین کشورها دارنده مخازن نفتی و پیمانکاران باید دارای شرایط مشخص عمل به مقررات زیست محیطی و تضمین های اساسی منضم به پیوست های تفصیلی باشد و اینکه جامعه جهانی و سازمان های بینالمللی هرگونه عملیات نفتی کشور ها را بدون عقد چنین قراردادهایی فاقد اعتبار حقوقی دانسته اند و مرجعی بینالمللی با اختیارات مناسب امر نظارت را ابا هدف رعایت مقررات محیط زیست به انجام رساند.

۱۰-پیشنهادهات

در پرتو اهداف مقرر برای خلق فرهنگ شهروندی شرکت ها و اثرگذاری بر سیاست ها و تصمیمات این بازیگران قدرتمند عرصه بین المللی به ویژه در حوزه های نفت و کشتیرانی، به نظر می رسد که نظام حقوقی و کیفری نیازمند اتخاذ رویکردهای جدید و در نتیجه کنار گذاشتن مجازات های سنتی تحمیلی بر افراد با استناد به نظام مسئولیت فردی است

۱۱-ساختار تحقیق

در این پژوهش با توجه به هدف مورد نظر که بررسی ابعاد حقوقی اثربخشی تحریم ها بر سرمایه گذاری و توسعه اقتصادی کشور می باشد، پس از بیان کلیاتی در این زمینه به بیان مواردی چون حقوق سرمایه گذاری خارجی و تعهدات دولت های در جذب سرمایه گذار، ماهیت تحریم های اقتصادی، اصول حقوقی حاکم بر تحریم های اقتصادی و اثربخشی تحریم ها بر سرمایه گذاری و توسعه اقتصادی پرداخته گردید. سپس سوالات حاصل از موضوع مطرح گردیده و به صورت فرضیات به آن پاسخ داده شد. همچنین در قسمت مبانی نظری به بررسی مفاهیم سرمایه گذاری و تحریم به عنوان متغیرهای اصلی پژوهش پرداخته شد. در ادامه به برخی پژوهش های مشابه پرداخته و در انتها نتایج به دست آمده بیان گردید.

منابع

۱.کتاب

- امامی، محمد؛ استوار سنگری، کوروش، (۱۳۸۹)، حقوق اداری، تهران، میزان، جلد اول، ص ۳۸
- چرچیل، رابین؛ آلن لو؛ (۱۳۸۴)، حقوق بین الملل دریاها، ترجمه: بهمن آقایی، چاپ سوم، گنج دانش، ص ۴۰۱
- حسن زاده، ایرج، (۱۳۸۸)، مبانی جنگل داری، نشر حق شناس، ص ۲۴
- خلف رضایی، حسین، (۱۳۹۰)، تقریرات درس حقوق بین الملل عمومی، جلد ۲، تهران، دانشگاه امام صادق، ص ۱۹
- ظاهری، محمد حسین، (۱۳۹۲)، تقریرات درس حقوق بین الملل عمومی، جلد ۲، تهران، دانشگاه امام صادق، ص ۴۶
- معین، محمد، (۱۳۷۷)، فرهنگ فارسی معین، جلد سوم، انتشارات امیرکبیر، ص ۲۱۴

۲. مقاله

امیرحسینی، امین؛ روشن، محمد، (۱۳۹۴)، بررسی مسئولیت آلودگی ناشی از مواد نفتی دریاها و راهکار های جلوگیری از آن با نگاهی به کنوانسیون های بین المللی، پژوهش های نوین در علوم انسانی

جواندل جانانلو، فرخ؛ (۱۳۹۴)، مبانی نظری مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی دریایی، پژوهش نامه بازرگانی، شماره ۷۷

عبدالهی، محسن؛ (۱۳۸۶)، حمایت کیفری از محیط زیست: تأملی بر بایسته های حقوق کیفری زیست محیطی، فصلنامه علوم محیطی، سال پنجم، شماره اول، ص ۱۰۸

مراد حاصل، نیلوفر؛ مزینی، امیرحسین، (۱۳۸۷)، ارزیابی نقش دولت در چالش های زیست محیطی ایران (رویکرد اقتصاد محیط زیست)، علوم و تکنولوژی محیط زیست، تهران، شماره ۴، ص ۱۴

Boczek, A., (۱۹۷۸) "International Protection of Baltic Sea Environment against Pollution: A Study in Marine Regionalism", American Journal of International Law, vol. ۷۲, pp. ۷۸۸

Brownlie I. (۲۰۰۰). Environment. In: Principles of public International Law. ۱th ed. Oxford: Clearandon Press; p ۲۷۰

chmidt Etkin, (۲۰۰۰) Dagmar, "A Worldwide Review of Marine Oil Spill Fines and Penalties", Environmental Research Consulting, vol. ۱, p۵

Cohen, M. A., (۲۰۰۱) "Criminal Law as an Instrument of Environmental Policy: Theory and Empirics", printed in: Law and Economics of the Environment, Cheltenham: Edward Elgar, pp. ۲۰۸-۲۰۹

Data & Statistics (۱۹۹۰): Accidental Marine oil Spillages Since. p۴۶۳

De Gennaro, Michael A. (۲۰۰۴), "Oil Pollution Liability and Control under International Maritime Law: Market Incentives as an Alternative to Government Regulation", Vanderbilt Journal of Transnational Law, vol. ۳۷, p. ۲۸۳

Faure, Michael G. (۲۰۱۰), "Criminal Liability for Oil Pollution Damage: An Economic Analysis", Printed In: Maritime Pollution Liability And Policy: China, Europe And The US, Edited By: Faure, Michael G., Lixin, Han & Hongjun, Shan, Kluwer Law International, The Netherlands. pp ۱۷۲

Heine, Günter, (۲۰۰۶) "Marine (Oil) Pollution: Prevention and Protection by Criminal Law – International Perspectives, Corporate and/or Individual Criminal Liability", printed in: Faure, Michael G., and Hu, James, Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage, Kluwer Law International, p۴۵

Joozi A. (۲۰۱۰) Introduction to International Conventions. in: Environmental Law. Jafarpour J, Shoarian F. ۱th ed. Tehran: Nashre elme keshavarzi Iran. pp ۲۰۷ (Persian)

Kwiatkowska, Barbara, (۱۹۸۹) The Two Hundred Miles Exclusive Economic Zone in the New Law of the Sea, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, The Netherlands, p. ۱۸۵

lack's Law Dictionary, ۸th Edition, (۲۰۰۴) & Carrasco, Cynthia E., "Corporate Criminal Liability", American Criminal Law Review, vol. ۳۶, pp. ۴۴۵-۶

O' Connell,(۱۹۹۸) International Law of the Sea, Clarendon Press, Oxford. ۱۹۸۴, p. ۹۹۵, cited in Van Der Vyer, Johan D, "The Criminalization and Prosecution of Environmental Malpractice in International Law", South African Yearbook of International Law, vol. ۲۳, p. ۹۹۵.

olinsky, A. Mitchell & Shavell,(۱۹۹۳) Steven "Should Employees Be Subject to Fines and Imprisonment Given the Existence of Corporate Liability?", International Review of Law and Economics, vol. ۱۳.pp۲۸۴

Posner, R.(۱۹۸۰), "Optimal Sentences for White-Collar Criminals", American Criminal Law Review, vol. ۱, pp. ۴۰۰-۴۱۸.

Rodríguez-Blanco A, Antoine V, Pelletier E, Delille D, Ghiglione JF.(۲۰۱۰) Effects of temperature and fertilization on total vs. active bacterial communities exposed to crude and diesel oil pollution in NW Mediterranean Sea. Environ Pollut.pp۶۶۳

Sircar, S., and Karjee, K(۲۰۱۱)., "Public Liability of Transnational Corporations: An Argument for Expanding the Scope of Liability under International Law", Us-China Law Review, vol. ۹, p. ۳۶۵

Wilde, M.(۲۰۰۲), Civil Liability for Environmental Damage: A Comparative Analysis of Law and Policy in Europe and the United States, The Hague/London: Kluwer Law International, pp. ۳۰۷-۳۱۰