

ابعاد حقوقی بین‌المللی مقابله با آلودگی نفتی دریایی و نظام مسئولیت کیفری

محمدجعفر قنبری جهرمی *

نگین شفیعی بافتی **

شناسه دیجیتال اسناد (DOI): 10.22066/cilamag.2016.23523

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۰۴/۰۹

تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۰۲/۲۹

چکیده

آلودگی نفتی در دریا به صورت ادواری و متناوب اتفاق می‌افتد. چنین حوادثی، توجه حقوق‌دانان و صاحب‌نظران را به سمت خطرات آلودگی محیط‌زیست دریایی معطوف می‌دارد. امروزه سوءرفتار نسبت به محیط‌زیست، مرزهای ملی را درنور دیده و این در حالی است که عملکرد نظام حقوقی بین‌المللی در این زمینه چندان موفق و رضایت‌بخش نبوده است. آلودگی نفتی دریایی، مسئله‌ای پیچیده با ابعاد گسترده است که نمی‌توان بر اساس راهکارهایی محدود و منطقه‌ای با آن مقابله کرد. هدف این مقاله، تبیین و ارزیابی ابعاد حقوقی بین‌المللی مقابله با آلودگی نفتی دریایی با نگاه ویژه به نظام مسئولیت کیفری و سازوکارهای آن است. ناکارآمدی نظام مسئولیت مدنی از یک سو و نارسایی‌های نظام مسئولیت کیفری فردی از سوی دیگر، ضرورت دفاع از مفهوم مسئولیت کیفری شرکت‌ها را مطرح می‌کند. از نظر این مقاله، پیوند میان دو نظام مسئولیت مدنی و کیفری و کاربرد توأمان دو نظام مسئولیت کیفری افراد و شرکت‌ها، راهکاری کارآمد در زمینه پیشگیری از آلودگی نفتی دریایی است.

واژگان کلیدی

آلودگی نفتی دریایی، شرکت‌های فراملی، مسئولیت کیفری فردی، مسئولیت کیفری شرکت‌ها، مجازات

مقدمه

امروزه تضمین حفاظت از آلودگی محیط‌زیست دریایی در برابر پیامدهای عملیات پرمخاطره فراساحلی صنایع نفتی (اعم از اکتشاف، حفاری و استخراج) و کشتی‌رانی (حمل‌ونقل دریایی محموله‌های نفتی)، یکی از جدی‌ترین موضوعات در نظام‌های حقوقی داخلی و بین‌المللی است. از یک‌سو باید به این نکته اشاره کرد که در دهه‌های اخیر، بسیاری از کنوانسیون‌های بین‌المللی، لزوم ارتقای سطح ایمنی در حوزه‌های عملیاتی صنایع انرژی را مدنظر قرار داده و در این زمینه تا حدودی تأثیرگذار بوده‌اند.^۱ از سوی دیگر، وقوع حوادث نفتی بزرگ که در نوع خود، فاجعه زیست‌محیطی به حساب می‌آید، زنگ خطر را برای تمامی ذی‌نفعان^۲ این حوزه (اعم از حکومت‌ها و قانونگذاران، صنایع ذی‌ربط، سهام‌داران، کارگزاران و مردم) به صدا درآورده است. روزانه بیش از سه‌هزار تانکر نفت‌کش در آب‌های 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 می‌کند.^۳ آمارها حاکی از آن است که ۹۹/۹۹ درصد موارد حمل نفت از طریق دریا، به‌سلامت به مقصد می‌رسد؛ اگرچه بر اساس همین یافته‌های آماری، میزان خطراتی که اکنون در حوزه حمل‌ونقل نفت از طریق دریا وجود دارد در مقایسه با سایر تهدیدات و خطراتی که جامعه جهانی، مایل به پذیرش آن است به‌طور قابل‌توجهی بالاتر است.^۴

تخلیه عامدانه نفت در دریا نیز مسئله‌ای 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 انگیزه‌های اقتصادی صورت می‌گیرد. متأسفانه روند مذکور به‌عنوان رویه‌ای غیرقابل‌قبول و البته مستمر درآمده است که حتی بیم آن می‌رود به‌تدریج، رویه‌ای متداول شود.^۵ بنابراین، باوجود مشخص‌نبودن پیامدهای دقیق

۱. در این زمینه می‌توان به کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی برای آلودگی نفتی ۱۹۶۹، کنوانسیون بین‌المللی صندوق جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۹۲، کنوانسیون مارپل ۱۹۷۳/۱۹۷۸ و نیز کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ (لازم‌الاجرا در سال ۱۹۹۴) اشاره کرد.

۲. Stakeholders

۳. Darmody, Stephen J., The Oil Pollution Act's Criminal Penalties: On a Collision Course with the Law of the Sea, *Environmental Affairs Law Reviews*, vol. 21, No. 89, 1993-1994, p. 92.

۴. *Ibid.*, p. 93.

۵. در خصوص تخلیه عامدانه نفت به دریا، گزارش‌ها نشان می‌دهد که در دریای مدیترانه، ۱۶۴۰ مورد تخلیه غیرقانونی در سال ۱۹۹۹، ۳۹۰ مورد در دریای بالتیک در سال ۲۰۰۱ و ۵۹۶ مورد در همین سال در دریای شمال اتفاق افتاده است.

Proposal for a Directive of the European Parliament on Pollution, COM (2003), 92 Final, 5 March 2003, p. 2.

قصور در توجه و رسیدگی به خطرات حمل‌ونقل نفت از طریق دریا، هزینه‌های اجتماعی و اثرات زیان‌بار آن، بسیار شدید و گاه جبران‌ناپذیر است.

ناکارآمدی نظام مسئولیت مدنی، ایراد خسارات گاه غیرقابل‌جبران بر محیط‌زیست دریایی و تأثیرات سوء اقتصادی آلودگی نفتی دریاها، همگی مؤید لزوم توسل به نظام مسئولیت کیفری و ضمانت‌اجراهای موجود در این نظام است. به باور ریچارد تورنبرگ^۶ (دادستان سابق ایالات متحده): «تأکید بر لزوم وجود و اعمال مجازات‌های کیفری در قوانین زیست‌محیطی موجب می‌شود که محیط‌زیست و مقوله حفاظت از آن، در چارچوب مناسبی قرار گیرد. بر این اساس، آلوده‌ساز، مجرمی است که قداست و حقوق بزرگ‌ترین موجود زنده در جهان شناخته‌شده پیرامون (یعنی محیط‌زیست کره زمین) را نادیده انگاشته و نقض کرده است»^۷.

اما در خصوص توسل به نظام مسئولیت کیفری و اعمال ضمانت‌اجراهای کیفری در حوزه آلودگی نفتی دریایی، مشکلات اساسی وجود دارد. مسائلی چون تعارض صلاحیت‌های دولت‌های صاحب پرچم، ساحلی و صاحب بندر و نیز نارسایی‌های نظام مسئولیت کیفری فردی، کاربرد این نظام حقوقی را گاه حتی به‌عنوان آخرین تمهید، ناممکن می‌کند. بر اساس روند کنونی نظام مسئولیت کیفری، دریانوردان به‌عنوان 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. این رویکرد، نه‌تنها از قربانی اصلی این حوادث (یعنی محیط‌زیست) حمایت نمی‌کند، بلکه خود قربانی می‌گیرد. از سوی دیگر، هنوز عده‌ای از اندیشمندان و نظام‌های حقوقی داخلی به عبارت معروف «شرکت‌ها فاقد جسمی برای لگدکوب‌شدن و روحی برای لعن و نفرین هستند»^۸ باور دارند و در جهت انکار مفهوم «مسئولیت کیفری شرکت‌ها»^۹ به آن استناد می‌کنند. بر این اساس، شرکت‌ها به مثابه اشخاص حقوقی نمی‌توانند مرتکب جرم شوند. از این رو نمی‌توان آن‌ها را برای اعمال متخلفانه و مجرمانه، محاکمه و مجازات کرد.

هدف از مقاله حاضر، واکاوی ابعاد حقوقی بین‌المللی نظام مسئولیت کیفری به‌طور کل و نظام مسئولیت کیفری شرکت‌ها به‌طور خاص با تأکید بر چالش‌های موجود در حوزه آلودگی نفتی دریایی است. بنابراین، پرسش اصلی این است که آیا برای مقابله با آلودگی نفتی دریایی و پیشگیری از وقوع آن، باید به نظام مسئولیت کیفری توأم با نظام مسئولیت مدنی توسل جست و در صورت

6. Richard Lewis Thornburgh

7. Darmody, *op. cit.*, p. 117.

8. Corporation has no soul to be damned and no body to be kicked

این عبارت منسوب به /دوآورد(۱۸۰۶ - ۱۷۳۱) - نخستین بارون تورلو است.

Van Der Wilt, Harmen, Corporate Criminal Responsibility for International Crimes: Exploring the Possibilities *Chinese Journal of International Law*, No. 12, 2013, p. 44.

9. CCL: Corporate Criminal Liability

مثبت‌بودن پاسخ، آیا می‌توان در این زمینه به نظام مسئولیت کیفری شرکت‌ها استناد کرد یا خیر؟ از این‌رو در قسمت اول به بررسی و تبیین چرایی لزوم توسل به نظام مسئولیت کیفری برای پاسخ‌گویی به آلودگی نفتی دریایی پرداخته و نقاط ضعف نظام بین‌المللی مسئولیت مدنی و رویکرد جبران خسارت، نارسایی قواعد و سازوکارهای کیفری بین‌المللی در حوزه آلودگی نفتی دریایی و مسئله صلاحیت دولت‌ها در مناطق دریایی تشریح می‌شود. در قسمت دوم با پرداختن به ایرادات نظام مسئولیت کیفری فردی و بررسی مدل‌ها، نظریه‌ها و رهیافت‌های حقوقی موجود درباره مفهوم «مسئولیت کیفری شرکت‌ها»، مبنایی برای دفاع از این مفهوم معماگونه و توجیه تعمیم و اعمال آن در حوزه مقابله با آلودگی نفتی دریایی جستجو خواهد شد. برآیند این مقاله بر اساس استدلال‌های محور مطرح در آن، لزوم اعمال مسئولیت کیفری در مورد شرکت‌های فراملی نفتی و کشتی‌رانی با هدف مقابله با آلودگی نفتی دریایی و منصفانه‌بودن چنین رویکردی است.

۱. چرایی لزوم مقابله با آلودگی نفتی دریایی از طریق نظام حقوق کیفری

نظام بین‌المللی در زمینه مقابله با آلودگی نفتی دریایی، محوریت خود را بر پایه نظام مسئولیت مدنی و جبران خسارت قرار داده است. این در حالی است که بنا به قاعده طلایی پیشگیری، باید با اتخاذ اقدامات احتیاطی و بازدارنده، به مدیریت و کاهش خطرات و خسارات برخاسته از فعالیت‌های زیان‌بار و نه تمرکز صرف بر مقوله جبران خسارات (بعد از وقوع حادثه) توجه کرد. به بیان بهتر، نظام مسئولیت، آن زمان کارآمد و مؤثر خواهد بود که توأمان، بر دو حوزه کاهش خطر و جبران خسارت، با اولویت‌بخشی به رویکرد قاعده‌مندسازی خطر و پیشگیری تمرکز داشته باشد. کاربست سازوکارهای ویژه نظام مسئولیت کیفری با محوریت کارکردهای بازدارندگی و سزادهی در تحقق این هدف، نقش بسزایی دارد.

۱-۱. نظام بین‌المللی مسئولیت مدنی: تبیین نقاط ضعف رویکرد جبران خسارت

تردیدی نیست که مسئله جبران خسارت زیان‌دیدگان، موضوعی کلیدی و محوری است. با وجود این، تا کنون نظام مسئولیت مدنی در حوزه مقابله با آلودگی نفتی دریایی، عملکرد قدرتمند و مطلوبی نداشته است. عملکرد ضعیف نظام بین‌المللی مسئولیت مدنی^{۱۰} و اثرات نامطلوب آن،

۱۰. کنوانسیون مسئولیت مدنی (Civil Liability Convention) - ۱۹۶۹/۱۹۹۲ به‌عنوان مؤسس نظام حقوقی بین‌المللی در مورد جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی دریایی، صرفاً مالکان تانکرهای نفت‌کش را در مورد آلودگی نفتی دریایی، صاحب مسئولیت محض (مبتنی بر خطر) و تعهد به جبران محدود، قلمداد کرده است. کنوانسیون تأسیس صندوق بین‌المللی برای جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی (Fund Convention) - ۱۹۹۲ به همراه پروتکل‌های اصلاحی ۲۰۰۰ و پروتکل صندوق تکمیلی ۲۰۰۳ نیز در مقام مکمل‌های کنوانسیون جبران خسارت مدنی نیز همین رویکرد را برگزیده‌اند.

انتقادات بسیاری را به همراه داشته است.^{۱۱} می‌توان موارد زیر را در زمره اصلی‌ترین مصادیق ضعف و ناکارآمدی نظام بین‌المللی مسئولیت مدنی برشمرد:

۱. ممنوعیت اقامه دعوا برای جبران خسارت علیه اجاره‌کننده،^{۱۲} مدیر^{۱۳} و متصدی^{۱۴} کشتی و صرف امکان اقامه دعوا علیه مالک کشتی؛^{۱۵}

۲. حق مالکان کشتی در تحدید مسئولیت مدنی خود از طریق بیمه یا جبران خسارت جمعی از سوی صندوق‌های پرداخت غرامت (که منبع تأمین اعتبار آن‌ها دریافت‌کنندگان محموله‌های نفتی هستند)؛

۳. ضعف سازوکارهای مقرر در نظام بین‌المللی مسئولیت مدنی در جهت تحقق هدف بازدارندگی در حوزه آلودگی نفتی دریایی.^{۱۶} آلودگی نفتی دریایی، اغلب زیان‌دیده مستقیم و مشخصی ندارد که بتواند اقامه دعوا و دادخواهی کند. این وضعیت، بخصوص زمانی پیش می‌آید که آلودگی در دریای آزاد (در نتیجه تخلیه عامدانه نفت، عملیات پاک‌سازی تانکرهای نفت کش یا انهدام پس‌ماندهای نفتی) اتفاق افتاده و به‌طور مستقیم، بر مناطق ساحلی هیچ دولتی تأثیر نگذاشته باشد. در برخی موارد، حتی باوجود بهبود چشمگیر فناوری ردیابی و شناسایی، احراز رابطه سببیت میان آلودگی و تانکر نفت‌کش 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، غیرقابل‌اجتناب خواهد بود. مشکل اصلی در این زمینه، رویکرد مالکان تانکرهای نفت‌کش در تأسیس «نهادهای حقوقی تک‌شناوره»^{۱۷} و محدودساختن سقف تعهد خود به جبران، به ارزش شناور است.^{۱۸} 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 پایین‌تر بودن میزان جبران خسارت در قیاس با خسارات وارده، سبب کاهش انگیزه‌های آن‌ها برای اتخاذ اقدامات ضروری برای کاهش خطرات فنی و ارتقای سطح ایمنی شده است. همچنین در پاره‌ای موارد، پیامد چنین رویکردی، تحقق

11. Heine, Gantner, *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, 2006, p. 45.

12. Charterer

13. Manager

14. Operator

15. Ship owner

16. Wilde, M., *Civil Liability for Environmental Damage: A Comparative Analysis of Law and Policy in Europe and the United States*, The Hague/London: Kluwer Law International, 2002, pp. 307° 310.

17. Single Ship Legal Entities

18. Faure, Michael, *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 and Hongjun, Shan, Kluwer Law International, 2010, p. 163.

ورشکستگی از پیش‌برنامه‌ریزی شده خواهد بود که خود نشان‌دهنده ناتوانی نظام مسئولیت مدنی در تحقق کارکرد بازدارندگی است. تخصیص مسئولیت^{۱۹} مالک کشتی نیز سبب از بین رفتن انگیزه برای سایر کنش‌گران در این عرصه می‌شود. بر این مبنای، رویکرد کنونی نظام بین‌المللی مسئولیت مدنی، انگیزه‌های قوی و مؤثر را برای تحقق اصل خود - مسئولیتی فردی^{۲۰} از بین خواهد برد. از این رو چنین رویکردی نیازمند انجام اصلاحات است. پیشنهادهای اتحادیه اروپا در این زمینه قابل تأمل است. برخی پیشنهادهای از این قرار است: مقرر ساختن مسئولیت مدنی نامحدود و کامل برای مالکان کشتی (در صورت اثبات اینکه خسارات ناشی از آلودگی در اثر بی‌احتیاطی فاحش صورت گرفته باشد)، محدود ساختن مصادیق تحت پوشش بیمه و حذف ممنوعیت اقامه دعوا علیه اجاره‌کننده و کارفرما و متصدی کشتی.

این استدلال‌ها، مبنای اثبات فرضیه ناکارآمدی نظام بین‌المللی مسئولیت مدنی به‌تنهایی و لزوم توسل به نظام مسئولیت کیفری به موازات آن در جهت مقابله با آلودگی نفتی دریایی و پیشگیری از وقوع آن به حساب می‌آید. در واقع به نظر می‌رسد که باید از قواعدی حمایت شود که بر مسئولیت کنش‌گران در آلودگی نفتی دریایی تأکید دارد و بیشتر، حامی سیاست‌های مربوط به پیشگیری از وقوع حوادث، نه جبران خسارت است. بر این اساس، توسل به نظام مسئولیت کیفری گریزناپذیر می‌نماید.

۲-۱. نارسایی قواعد و سازوکارهای کیفری بین‌المللی موجود در حوزه آلودگی نفتی دریایی

سال‌هاست که سازمان بین‌المللی دریایی (ایمو)^{۲۱} کنوانسیون‌های بین‌المللی را در زمینه آلودگی نفتی دریایی تدوین کرده و در نتیجه، موجب توسعه حقوق بین‌الملل در این زمینه شده است. برخی کنوانسیون‌ها با هدف جبران خسارت زیان‌دیدگان و برخی دیگر با هدف پیشگیری از وقوع آلودگی وضع شده‌اند. کنوانسیون مارپول^{۲۲} ۱۹۷۳/۱۹۷۸ تنها کنوانسیون بین‌المللی محسوب می‌شود که در آن به نظام مسئولیت کیفری، با هدف مقابله با آلودگی نفتی دریایی و پیشگیری از آن اشاره شده است. کنوانسیون مزبور، حذف کامل آلودگی عمدی محیط‌زیست دریایی با نفت و

19. Channelling of Liability

20. Personal Self-responsibility

خود - مسئولیتی فردی به معنای مسئولیت در قبال خسارات وارده به دلیل اتخاذ تصمیم یا تصمیمات نادرست فردی است.

See Heine, *op. cit.*, p. 45.

21. IMO: International Maritime Organization

22. MARPOL: The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as amended by the 1978 Protocol to the Convention.

دیگر مواد زیان‌بار و به‌حداقل رساندن موارد تصادفی را به‌عنوان اهداف خود برشمرده است.^{۲۳} یکی از ایرادات اساسی کنوانسیون *مارپول*، صیرف جرم‌انگاری موارد آلودگی نفتی دریایی با منشأ کشتی است. به همین جهت، بخش مهمی از منابع آلاینده، یعنی سکوها و سازه‌های فراساحلی و همچنین فوران چاه نفت در اعماق دریا نادیده گرفته شده است.

رویکرد متداول برای اجرای مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی، نظیر کنوانسیون *مارپول*، الزام دولت‌های عضو به وارد کردن مقررات مزبور، به مثابه قانون امری در نظام‌های حقوقی داخلی است. کنوانسیون *مارپول* نیز به‌موجب ماده ۴ و با هدف توسل به نظام مسئولیت کیفری، دولت‌های عضو را متعهد به درج مقررات کنوانسیون در قوانین داخلی کرده است تا آن‌ها به‌موجب آن، نقض مقررات مندرج در کنوانسیون را ممنوع و برای موارد نقض، ضمانت‌اجرا مقرر کنند. دولت‌های عضو از طریق تصویب قوانین داخلی، برای موارد نقض کنوانسیون، مجازات مقرر می‌کنند. به این ترتیب، کنوانسیون مذکور، دولت‌های عضو را ملزم به وضع ضمانت‌اجرا برای موارد نقض مقررات خود کرده اما در هیچ‌یک از مواد و دستورالعمل‌های مقرر، نوع یا سطح مجازات مشخص نشده و همه چیز به صلاحدید دولت‌ها واگذار شده است. در نتیجه، نوع مجازات‌های وضع شده، بسته به هر نظام حقوقی، متفاوت خواهد بود.^{۲۴} پیامد واگذاری اجرای مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی به نظام‌های حقوقی دولت‌های عضو، زمینه‌ساز پاره‌ای از مشکلات شده است. برای مثال، در برخی نظام‌های حقوقی، ضمانت‌اجرای کیفری مقرر برای موارد نقض یا صرفاً جزای نقدی یا اعمال مجازات حبس به شیوه‌ای است که موجب تضییع حقوق محکومین می‌شود.^{۲۵} نتیجه این وضعیت، اعمال مجازات حبس برای دریانوردان (به‌ویژه کاپیتان کشتی) در برخی حوادث دریایی بوده که موجب تضییع حقوق آن‌ها شده است.^{۲۶} این وضعیت تا آنجا پیش رفته است که /ایمو در سال‌های ۲۰۰۶، ۲۰۰۸ و ۲۰۱۱ ناگزیر به تصویب قطعنامه‌ها و دستورالعمل‌هایی در رابطه با اتخاذ رفتار منصفانه با دریانوردان در تصادفات دریایی می‌شود.^{۲۷} هدف از تصویب این دستورالعمل‌ها، فراخواندن دولت‌های ساحلی، صاحب بندر،

23. Schmidt Etkin, Dagmar, A Worldwide Review of Marine Oil Spill Fines and Penalties, *Environmental Research Consulting*, vol. 1, 200, p. 3.

24. *Ibid.*, pp. 137-147.

25. Faure, 2010, *op. cit.*, p. 162.

26. *Case Nissos Amorgos* (Lake Maracaibo, Venezuela, 1997), *Case Nissos Amorgos* (Lake Maracaibo, Venezuela, 1997), *Case Prestige*, (Spain, 2002). *Case Tasman Spirit* (Karachi, Pakistan, 2003).

27. IMO Guidelines on the Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident

در سال ۲۰۰۵، گروه کاری تخصصی و مشترک میان سازمان بین‌المللی کار و /ایمو درباره رفتار منصفانه با دریانوردان در تصادفات آلوده‌ساز دریایی تأسیس شد. نتیجه آن، صدور قطعنامه‌ای مشترک بود. این نهاد، همچنین در سال ۲۰۰۶،

دستورالعمل‌هایی در رابطه با رفتار منصفانه با دریانوردان در تصادفات دریایی تصویب کرد.

Joint Resolution of the Assembly of the IMO and of the Governing Body of the ILO, IMO Resolution A.987, (24), adopted 1 December 2005; Resolution of the IMO Legal Committee LEG.3, (91), adopted 27

صاحب پرچم، دولت متبوع دریانوردان و مالکان کشتی برای داشتن رفتاری منصفانه در جریان محاکمه و رسیدگی قضایی با دریانوردان است. این دستورالعمل‌ها ماهیت الزام‌آور ندارد.

۱-۳. مسئله صلاحیت‌ها در مناطق دریایی

یکی از مهم‌ترین مشکلات پیش روی مبحث پیشگیری و مقابله با آلودگی نفتی دریایی، مسئله صلاحیت‌ها و ابهامات در این باره است. 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 مارپل، 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 -^{۲۸} 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.^{۲۹}

کنوانسیون حقوق دریاها/۱۹۸۲^{۳۰} در مقایسه با کنوانسیون مارپل در این زمینه یک گام فراتر رفته است.^{۳۱} 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 مارپل - و نیز دولت‌های صاحب بندر

April 2006; Resolution of the IMO Maritime Safety Committee MSC.255, (84), adopted 16 May 2008, & IMO Assembly resolution regarding the fair treatment of seafarers, November 2011.

۲۸. به‌موجب کنوانسیون مارپل، صلاحیت اصلی و اولیه از آن دولت‌های صاحب پرچم است. صلاحیت دولت صاحب پرچم، یکی از قواعد قدیمی حقوق بین‌الملل است.

Schmidt Etkin, *op. cit.*, p. 5.

29. Heine, *op. cit.*, p. 42.

30. UNCLOS: The United Nations Convention on the Law of the Sea (1982).

۳۱. پیش از تدوین کنوانسیون حقوق دریاها، قواعد مقرر از سوی دولت‌ها در رابطه با صلاحیت‌های کیفری در دریا بسیار متنوع و ناهمگون بود. برخی دولت‌ها صلاحیت خود را به دریای سرزمینی محدود کردند درحالی‌که برخی دیگر، تلاش در تعمیم آن به منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره داشتند. هنوز برخی کشورها چون آلمان و یونان، صلاحیت کیفری داخلی خود را به دریای آزاد، گسترش داده و آلودگی در دریای آزاد را جرم‌انگاری کرده‌اند. این وضعیت تا آنجا پیش رفته است که آلوده‌ساختن دریای آزاد، ناقض ممنوعیت‌های داخلی وضع‌شده در قوانین این کشورها محسوب می‌شود. در واقع، دولت‌های مذکور، این صلاحیت را در برخی موارد، بدون هیچ‌گونه محدودیتی اعمال می‌کنند؛ به این معنا که آن را محدود به صلاحیت دولت‌های صاحب پرچم کشتی‌های ذی‌ربط در قضیه نکرده‌اند. ن.ک: مواد ۳ و ۱۳ قانون شماره ۷۴۳ مورخ سال ۱۹۷۷ یونان درباره حفاظت از دریاها و قاعده‌مندسازی موضوعات مرتبط با آن و نیز قسمت سوم تا نهم، مواد ۳۲۴ تا ۳۳۰ مجموعه قوانین کیفری آلمان.

Heine, *op. cit.*, p. 46.

اعطا می‌کند. البته چون این اختیار به دولت‌های مزبور، الزام‌آور نیست، تا کنون تنها شمار اندکی از دولت‌ها به آن استناد کرده‌اند.^{۳۲}

درعین‌حال، کنوانسیون حقوق دریاها موجد 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 بنادر 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. دولت‌های مزبور، همچنین به‌موجب ماده ۲۱۸ می‌توانند در مواردی که نقض مقررات ضدآلودگی، حتی خارج از محدوده آب‌های داخلی، دریای سرزمینی یا منطقه انحصاری اقتصادی صورت گرفته باشد، تعقیب قضایی را آغاز کنند. بر این مبنا، مفاد ماده ۲۱۸ در نوع خود، نوآوری و توسعه جدیدی در حقوق دریاها محسوب می‌شود.^{۳۳} 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 و در برخی موارد، صلاحیت دولت ساحلی، تقارن پیدا می‌کند.^{۳۴} مفهوم صلاحیت جهانی از این حیث اهمیت دارد که آلودگی ناشی از کشتی‌ها، بحرانی با ابعاد جهانی و نه صرفاً داخلی یا منطقه‌ای است. از این‌رو، صلاحیت فردی دولت‌ها برای مقابله با آن، راهکار مناسب و کارآمدی محسوب نمی‌شود زیرا دولت‌ها حتی در صورت داشتن توانایی کنترل یا حذف آلودگی در منطقه انحصاری اقتصادی خود، با به‌کارگرفتن استانداردها و اقدامات اجرایی مؤثر و کارآمد، نخواهند توانست در برابر موارد تخلیه نفت ورای منطقه انحصاری اقتصادی و انتشار آن به‌وسیله باد یا جزرومد به سواحل، از محیط‌زیست دریایی خود محافظت کنند.^{۳۵}

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

32. *Ibid.*, p. 43.

33. چرچیل، رابین و آلن لو؛ حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه: بهمن آقایی، چاپ سوم، گنج دانش، ۱۳۸۴، ص ۴۰۱.

34. Zia-Mansoor, Farkhanda, International Regime and the EU Developments for Preventing and Controlling Vessel-Source Oil Pollution, *Journal of European Environmental Law Review*, June 2005, p. 169.

35. Boczek, A., International Protection of Baltic Sea Environment against Pollution: A Study in Marine Regionalism, *American Journal of International Law*, vol. 72, 1978, pp. 788.

بود.^{۴۲} در چنین مواردی، صلاحیت دولت‌های صاحب بندر و ساحلی نیز محدود، و تنها مجازات قابل اعمال، مجازات‌های مالی قابل بیمه و غیربازدارنده است!^{۴۳}

۱-۴. تحقق کارکرد بازدارندگی

الف. احتمال پایین کشف جرم و شناسایی مجرم

یکی از مهم‌ترین دلایل توسل به نظام مسئولیت کیفری برای مقابله با آلودگی نفتی، احتمال پایین کشف جرم و شناسایی آلوده‌ساز در مقام مجرم است. برجسته‌ترین نظریه در این باره، نظریه گری بکر^{۴۴} در رابطه با تصمیم‌گیری مجرمین بالقوه برای ارتکاب یا عدم ارتکاب جرم است.^{۴۵} بکر معتقد است که مجرم بالقوه، همواره پیش از ارتکاب جرم، منافع و هزینه‌های عمل خود را می‌سنجد و صرفاً زمانی تصمیم به ارتکاب جرم می‌گیرد که منافع بر هزینه‌ها پیشی بگیرد.^{۴۶} منظور از سود یک آلوده‌ساز بالقوه در آلودگی نفتی دریایی، منافی است که از تخلیه غیرقانونی نفت به دست می‌آورد، آن هم در مقایسه با هزینه‌های تخلیه قانونی و تمامی هزینه‌هایی که ممکن بود برای جلوگیری از نشت نفت متحمل شود. می‌توان هزینه‌های آلودگی نفتی را به دو جزء تقسیم کرد: الف) این احتمال که مجرم، دستگیر و محکوم خواهد شد و ب) میزان و نوع مجازاتی که پس از محکومیت، وضع خواهد شد. بنابراین، اگر آلوده‌ساز در ارزیابی‌های خود به این نتیجه برسد که منافع حاصل از

42. Heine, *op. cit.*, p. 48.

43. حادثه پرستیژ، شاهد مثال عینی وجود مشکل در نظام بین‌المللی حقوق کیفری در حوزه مقابله با آلودگی نفتی دریایی است. در این حادثه، کاپیتان و متصدی کشتی، یونانی و مالکان کشتی، اتباع کشورهای مختلف در اتحادیه اروپا بودند. مقر اصلی شرکت مالک کشتی، لیختن‌اشتاین بود. خدمه کشتی، اتباع کشورهای جهان سوم بودند. محل ثبت کشتی، کشور لیبیا و تانکر نفت‌کش، حامل پرچم کشور باهاما بود. اولین پرسشی که در جریان این حادثه مطرح شد این بود که آیا به استناد ماده ۹۱ کنوانسیون حقوق دریاها میان دولت صاحب پرچم باهاما با تانکر نفت‌کش، رابطه اصیل (Genuine Link) وجود داشته است؟ پاسخ حقوقی مؤید مصلحتی‌بودن پرچم است. در این حادثه، رسیدگی‌های کیفری از سوی دولت ساحلی آغاز شد و با فرض عمدی‌بودن آلودگی، کاپیتان کشتی، متهم به داشتن نقش کلیدی و اصلی در ارتکاب جرم شد. در فرایند محاکمه، وی به ۱۲ هفته حبس محکوم و مجبور به پرداخت ۳/۲ میلیون دلار آمریکا شد که در نهایت از سوی شرکت بیمه پی‌اند‌آی پرداخت شد. این در حالی است که تحقیقات گسترده و عمیق‌تری که درباره این حادثه صورت گرفته بود، حاکی از آن بود که در این زمینه، مجموعه‌ای از تصمیمات اشتباه و نادرست اتخاذ شده بود و افراد دیگری غیر از کاپیتان کشتی در ایجاد این حادثه دخیل بوده‌اند. تمامی این علل و افراد در مجموع باعث غرق‌شدن تانکر نفت‌کش شده‌اند. مواردی چون سطح ناکافی نظارت فنی و تصمیمات نادرست درباره ارتقای وضعیت ایمنی کشتی، در وقوع این حادثه نقش داشتند. اما متحمل اصلی پیامدهای حقوقی این حادثه، کاپیتان کشتی بود که بسیاری این را غیرمنصفانه و ناعادلانه توصیف کردند.

Temporary Committee on Improving Safety at Sea, Draft Report 18 March 2004, PE 339.038/1-208, para. 5, 9 & Heine, *op. cit.*, p. 48.

44. Gary Becker

45. Faure, 2010, *op. cit.*, p. 164.

46. Faure, M., and Visser, M., How to Punish Environmental Pollution? Some Reflections on Various Models of Criminalization of Environmental Harm, *European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice*, vol. 4, 1995, p. 324.

ارتکاب جرم (آلوده‌ساختن غیرقانونی دریا) بر هزینه‌های آن پیشی می‌جوید به احتمال زیاد، دست به ارتکاب جرم خواهد زد.^{۴۷}

در بسیاری از موارد آلودگی نفتی دریایی، احتمال دستگیری مجرم یا مجرمین، صددرصد نخواهد بود و در واقع، بسیار پایین‌تر از آن است.^{۴۸} بنابراین، طبق مدل بکر، زمانی ضمانت‌اجراها کارآمد و بازدارنده است که به نسبت منافع حاصل از جرم، بالاتر باشد. چنین رویکردی را تنها می‌توان با توسل به نظام مسئولیت کیفری محقق ساخت زیرا بر اساس اصول نظام مسئولیت مدنی، آلوده‌ساز را تنها می‌توان وادار به جبران خسارت کامل و نه بیشتر از آن کرد. این وضعیت نشانه ضعف نظام مزبور در مواردی است که احتمال کشف جرم و شناسایی مجرم، کمتر از صددرصد است. چنین درصد پایینی از احتمال کشف و شناسایی، مستلزم اعمال ضمانت‌اجراهایی بالاتر در قیاس با ضمانت‌اجراهای مدنی است.

ب. ضمانت‌اجراهای کیفری

ضمانت‌اجرای مناسب و کارآمد آن است که بتواند بازدارندگی داشته باشد. بر اساس نظریه بازدارندگی،^{۴۹} قطعیت، شدت مجازات و سرعت در اجرای آن می‌تواند از ارتکاب جرایم به‌صورت بالقوه پیشگیری کند. از سوی دیگر، قربانی‌دانستن محیط‌زیست در آلودگی نفتی دریایی و فرض مجرمیت آلوده‌ساز، سبب تحقق هدف بازدارندگی می‌شود. به باور صاحب‌نظرانی چون زیمرینگ و هاوکینز، «اگر نتایج ناخوشایندی به یک رفتار مترتب شود، تمایل مردم به مشارکت در انجام

47. Faure, 2010, *op. cit.*, p. 165.

48. به‌عنوان مثال، منافع تخلیه غیرقانونی نفت به دریا، یک صد هزار دلار برآورد شود. از سوی دیگر، جزای نقدی مقرر از سوی دادگاه (در صورت دستگیری و محکومیت) یک میلیون دلار و احتمال دستگیری یک‌درصد باشد. در چنین وضعیتی، هزینه ارتکاب جرم برای مرتکب بالقوه، ده هزار دلار خواهد بود. در نتیجه، منافع از هزینه‌ها پیشی جسته، مرتکبین بالقوه، تصمیم به ارتکاب جرم گرفته و احتمال ارتکاب جرم افزایش می‌یابد. ($1000000 = 1000000 \div 1\%$). این مثال ساده نشان‌دهنده آن است که باید ضمانت‌اجراها از منافع آلوده‌سازان، بسیار بیشتر باشد تا احتمال اندک دستگیری مرتکب را پوشش دهد. نظام مسئولیت مدنی به‌تنهایی در تحقق این هدف ناتوان است. از این رو طبق مدل بکر، باید آستانه ضمانت‌اجرا برای بازدارندگی مجرمین بالقوه افزایش یابد؛ نتیجه‌ای که به‌صرف کاربست مسئولیت مدنی به دست نمی‌آید زیرا این نوع مسئولیت، صرفاً آلوده‌ساز را مجبور به جبران خسارت به اندازه‌ای می‌کند که به زیان‌دیده وارد آمده است نه بیشتر از آن. نکته مذکور، نشان‌دهنده ناکارآمدی نظام مسئولیت مدنی در مواردی است که احتمال دستگیری آلوده‌سازان، کمتر از صددرصد باشد.

See Weber, J. M. and Crew, R. E., Deterrence Theory and Marine Oil Spills: Do Coast Guard Civil Penalties Deter Pollution? *Journal of Environmental Management*, vol. 58, 2000, p. 162.

49. Deterrence Theory

آن کاهش می‌یابد.^{۵۰} به‌طور کلی، مجازات‌ها با توجه به شدت جرم، میزان خسارات وارده، میزان نشت نفت، میزان اثرگذاری بر محیط‌زیست و اثرگذاری اقتصادی مجازات تعیین می‌شود.^{۵۱} شالوده نظریه بازدارندگی را نظریه‌های اقتصادی و رفتاری^{۵۲} تشکیل می‌دهد.^{۵۳} بر مبنای نظریه اقتصادی که به نظریه انتخاب عقلایی^{۵۴} نیز موسوم است، رویکرد منتخب، مدل آلاینده عاقل زیست‌محیطی است.^{۵۵} این مدل، بر مبنای عقل اقتصادی است که به‌موجب آن، هدف بنگاه‌های اقتصادی، به‌حداکثر رساندن سود و منفعت و کاهش هزینه‌های اقتصادی است. در این مدل، محیط‌زیست، تنها زمانی از سوی شرکت‌ها و افراد، مدنظر قرار می‌گیرد که آلوده‌ساختن آن، هزینه‌های سنگینی داشته باشد. در غیر این صورت، هزینه‌های نقض مقررات زیست‌محیطی از سوی مجرمین، درونی شده و از پیش به‌عنوان بخشی از هزینه‌های تجاری و نه مجازات، محاسبه می‌شود. از این رو، هزینه ایراد خسارت به محیط‌زیست باید به حدی افزایش یابد که از نظر یک آلاینده عاقل، ارزش اقتصادی آن کم‌رنگ شود.^{۵۶}

ایراد اصلی پیش روی نظریه اقتصادی، روشن‌نبودن این مسئله است که آیا کارگزاران شرکت‌ها در جریان فعالیت روزانه خود (برای مثال، بارگیری تانکرهای نفت‌کش)، رهیافت موجود در مدل آلاینده عاقل زیست‌محیطی را در پیش می‌گیرند یا خیر؟ بر همین اساس، مدل رفتاری که مبتنی بر رهیافت پاداش و مجازات است برای تحقق هدف بازدارندگی در حوزه محیط‌زیست و به‌ویژه آلودگی نفتی دریایی اجتناب‌ناپذیر می‌نماید.^{۵۷} بر اساس فرمول کوهن در سال ۱۹۸۷ («بهترین مجازات = هزینه‌های پاک‌سازی خسارات زیست‌محیطی ÷ احتمال شناسایی و تعقیب متهم») هرچه اقدامات نظارتی و شدت مجازات‌ها افزایش یابد، موارد آلودگی کاهش خواهد یافت.^{۵۸}

امکان وضع مجازات‌های مالی سنگین و محروم‌کننده از آزادی، امتیاز منحصربه‌فرد نظام مسئولیت کیفری برای مقابله با آلودگی نفتی دریایی است. به‌موجب نظام مسئولیت مدنی، صرفاً می‌توان متخلف را ملزم به جبران خسارت کامل از زیان‌دیده و نه چیزی بیش از آن کرد. در واقع،

50. Grogger, S., Certainty Versus Severity of Punishment, *Journal of Economic Inquiry*, vol. 29, 1991, p. 297.

51. Weber, *op. cit.*, p. 162.

52. Rational-Economic and Behavioral Theory

53. Ehrlich, I., Crime, Punishment, and the Market for Offenses *Journal of Economic Perspective*, vol. 10, 1996, pp. 43-67.

54. Rational Choice Theory

55. عبدالهی، محسن؛ «حمایت کیفری از محیط‌زیست: تأملی بر بایسته‌های حقوق کیفری زیست‌محیطی»، فصلنامه علوم محیطی، سال پنجم، شماره اول، پاییز ۱۳۸۶، ص ۱۰۸.

56. همان.

57. Simpson, S. and Koper, C., Detering Corporate Crime, *Journal of Criminology*, vol. 30, 1992, pp. 347-375.

58. Weber, *op. cit.*, p. 162.

ضمانت اجرا باید به گونه‌ای باشد که به بهترین وجه برای آلوده‌سازان بالقوه، قدرت بازدارندگی داشته باشد. بنابراین، تعیین مجازات مناسب برای خسارات وارده به محیط‌زیست، بستگی به عناصری چون احتمال دستگیری، خسارات وارده، دارایی‌های آلوده‌ساز، خطر ورشکستگی و هزینه‌های مربوط به تحمیل مجازات دارد. به باور فرانک/ایستریروک، «برای جرم، بهای دقیقی وجود ندارد».^{۵۹} بر این اساس، ارزش‌گذاری جرایم زیست‌محیطی به عناصر مختلفی بستگی پیدا می‌کند که قاضی را قادر به تعیین مجازات مناسبی می‌سازد و قدرت صلاح‌دید قاضی در این باره حائز اهمیت می‌شود.

به باور صاحب‌نظران، می‌توان احتمال پایین کشف جرم و شناسایی مجرمین را با تحمیل جزای نقدی سنگین جبران کرد. از منظر نظریه‌های اقتصادی، عموماً مجازات‌های مالی در زمره ضمانت‌اجراهای ترجیحی قرار دارد. دلیل این ارجحیت، پایین‌بودن هزینه‌های اعمال و درآمدزایی برای دولت از طریق افزایش بودجه عمومی است.^{۶۰} همچنین، از آنجاکه در بیشتر موارد، مجرمین بالقوه آلودگی نفتی، شرکت‌های فراملی نفتی و کشتی‌رانی هستند، خطر وضع مجازات‌های مالی سنگین، همواره امکان برهم‌زدن توازن میان سود و زیان آنان و در نتیجه، تحقق هدف بازدارندگی را به همراه دارد.^{۶۱}

نتایج مطالعات جرم‌شناسی نشان می‌دهد که جزای نقدی، متداول‌ترین نوع مجازات است. مجازات‌های غیرمالی چون حبس، اغلب در خصوص جرایم زیست‌محیطی اعمال نمی‌شود و محدود به مواردی است که خسارت جدی و شدیدی به محیط‌زیست وارد آمده باشد. عمده دلیل مخالفت صاحب‌نظران با مجازات حبس، هزینه‌های اجرای این مجازات برای جامعه است.^{۶۲} اما جزای نقدی با انتقاداتی نیز روبه‌روست. از این منظر، مجازات مالی صرفاً در مواردی می‌تواند مؤثر عمل کند و کارآمد باشد که مسئله ورشکستگی پیش نیاید. در مواردی که احتمال تعقیب و دستگیری مرتکبین آلوده‌ساز، اندک است و خطر ورشکستگی نیز وجود دارد، باید به مجازات‌های غیرمالی چون حبس توسل جست.^{۶۳} دیگر انتقاد وارد بر مجازات‌های مالی، امکان بیمه‌کردن آن‌هاست که با هدف پیشگیری از ایراد خسارات آلودگی نفتی در تعارض است.^{۶۴} به لحاظ نظری،

59. Faure, 2010, *op. cit.*, p. 172.

60. Posner, R., Optimal Sentences for White-Collar Criminals *American Criminal Law Review*, vol. 1, 1980, pp. 400-418.

61. Faure, 2010, *op. cit.*, p. 172.

62. Polinsky, M., and Shavell, S., A Note on Optimal Fines When Wealth Varies among Individuals, *American Economic Review*, vol. 81, 1991, p. 618.

63. Coffee, J. S., Corporate Crime and Punishment: A Non-Chicago View of the Economics of Criminal Sanctions, *American Criminal Law Review*, vol. 1, 1980, p. 428.

۶۴. تصمیم دادگاه کیفری هامبورگ در ۲۴ اکتبر ۱۹۸۵ شاهد مثال رویکرد فوق است. در سال ۱۹۸۵، کشتی باری برزیلی در اسکله هامبورگ به دلیل نقص فنی باعث نشت نفت شد و خوانده به استناد ماده ۳۲۴ قانون مجازات آلمان، متهم به ارتکاب جرم آلوده‌ساختن عامدانه آب شد. دادگاه در این قضیه مقرر داشت که رفتار خوانده، آلودگی شدید زیست‌محیطی را در پی

اگر مجازات‌های نقدی به حد کافی افزایش یابد، احتمال اینکه بازدارندگی به سطح مطلوب برسد وجود خواهد داشت چون افزایش حق بیمه را به دنبال دارد. در غیر این صورت، یعنی در مواردی که احتمال تعقیب و شناسایی آلوده‌سازان، پایین و مجازات‌های نقدی مقرر، اندک باشد، اعمال مجازات‌های غیرمالی چون حبس یا توقیف شناور (همان گونه که در تصمیم دیگر دادگاه هامبورگ آمده است) کارآمدتر به نظر می‌رسد.^{۶۵}

علاوه بر حبس، مجازات‌های غیرمالی دیگری نیز وجود دارد که قابلیت تحقق هدف بازدارندگی را دارد. مزیت این مجازات‌ها از یک سو، تحقق هدف بازدارندگی به دلیل هزینه‌هایی است که بر محکوم‌علیه برای انجام تعهدات و تکالیف مقرر در حکم مجازات تحمیل می‌شود و از سوی دیگر، جبران نسبی آسیب‌های وارده به محیط‌زیست در اثر ارتکاب جرم و پاک‌سازی آن است. این در حالی است که در مجازات حبس، صرف به‌زندان‌انداختن مجرم، این تضمین را به همراه نخواهد داشت که آسیب‌های وارده به محیط‌زیست - تا حدودی - به وضعیت اولیه خود بازگردد. در این خصوص می‌توان به ضمانت‌اجراهایی چون انتشار حکم محکومیت،^{۶۶} رد درآمدهای غیرقانونی^{۶۷} و مصادره اموال^{۶۸} اشاره کرد.

داشته است. از این رو، تصمیم می‌گیرد که مجازات سنگین اعمال کند. با توجه به کارکرد پیشگیرانه حقوق کیفری، دیوان مقرر کرد که باید مجازات حبس با هدف بازدارندگی در مورد سایر مجرمین بالقوه در نظر گرفته شود؛ به‌ویژه به این سبب که مجازات‌های کیفری که دادگاه‌ها واقعاً اجرا می‌کنند به سرعت در رویه دریانوردی مدنظر قرار گرفته و شناسایی می‌شود. علاوه بر این، دادگاه مقرر داشت که مجازات مالی نباید وضع شود چون هیچ تأثیری بر خواننده دعوا ندارد. استدلال دیوان بر پایه این اظهارنظر قرار گرفت که مدت‌هاست کشتی‌های اقیانوس‌پیما از پوشش بیمه‌ای گسترده کلوب پی‌اند.آی برای تمامی خطرات بهره‌مند هستند. به‌ویژه، این بیمه‌گذار، مجازات‌های نقدی مقرر برای اعمال مجرمانه عمدی خدمه کشتی را نیز تحت پوشش خود قرار داده است. از آنجا که نماینده شرکت پی‌اند.آی در دادگاه - که به‌عنوان شاهد حضور یافته بود- این وقایع را تأیید کرد، دیوان، حکم به مجازات حبس به مدت ۶ ماه داد. از نظر دادگاه، به دلیل بیمه‌شدن مجازات نقدی، مبلغ مجازات باید به میزانی افزایش یابد که موجب بازدارندگی مالک کشتی از آلوده‌کردن محیط‌زیست دریایی شود. به بیان دیگر، با افزایش مجازات نقدی نسبت به هزینه‌های پاک‌سازی یا جلوگیری از نشت یا تخلیه نفت، شرکت بیمه‌گر، مجبور به افزایش میزان حق بیمه شده و بازدارندگی تحقق می‌یابد.

Case Amtsgericht Hamburg, Judgment of 24 October 1985, No. 1452b-1108/2.

65. Faure, 2010, *op. cit.*, p. 180.

66. Publicity

انتشار حکم محکومیت، بر اعتبار شرکت، حسن‌نیت آن نزد سهام‌داران و ذی‌نفعان اثر گذاشته و در نتیجه، ارزش سهام آن را با خطر جدی مواجه می‌کند. برای مثال، در قضیه *Ohio v. Budd Company (1980)* کارمند شرکت، حین عملیات تخلیه نفت، متوجه لکه نفتی در مجاورت مخزن نفت شد اما با اعتقاد به بی‌اهمیت‌بودن، آن را گزارش نکرد. دادگاه ایالت *اوهایو*، مطابق با قانون ایالتی *اوهایو* و بر مبنای مسئولیت محض، 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, Barbara H., Comment: Prosecuting Corporate Polluters: The Sparing Use of Criminal Sanctions, *University of Detroit Law Review*, vol. 62, 1984-1985, p. 670.

67. Forfeiture of Illegal Gains

۲. در دفاع از مسئولیت کیفری مشترک

فقط اشخاص حقیقی نیستند که آلودگی نفتی دریایی ایجاد می‌کنند بلکه معمولاً چندین نفر که با یکدیگر و به نمایندگی از یک شرکت اقدام می‌کنند در جریان ارتکاب جرم، دخیل هستند. رویه نشان می‌دهد که بسیاری از موارد آلودگی نفتی دریایی شدید، کار شرکت‌های فراملی نفتی یا کشتی‌رانی است.^{۶۹} از این رو این پرسش مطرح می‌شود که در نهایت، کدام نظام مسئولیت در این رابطه قابل طرح است؟ مسئولیت کیفری فردی، شرکت‌ها یا هر دو؟

۲-۱. مسئولیت کیفری افراد

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 تمامت شرکت را به‌خاطر گناه و خطای یک یا چند نفر مجازات کرد.^{۷۰} 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 رویه‌رو باشند، این احتمال مطرح می‌شود که انگیزه کافی را برای اعمال سطح لازمی از مراقبت در جریان کار خود نداشته باشند.

رویه قضایی موجب محبوبیت این مجازات در مورد جرایم شرکتی و نیز جرایم زیست‌محیطی شده است. از نظر حقوقی، مجازات بازپس گرفتن درآمدهای غیرقانونی، برخاسته از این مفهوم است که «هیچ‌کس نباید از منافع جرم بهره‌مند شود - Crime should not pay».

See Bowles, R., Faure, M., and Garoupa, N., Economic Analysis of the Removal of Illegal Gains , *International Review of Law and Economics*, vol. 1, 2000, p. 542 and Bowles, R., Faure, M., and Garoupa, N., Forfeiture of Illegal Gain: An Economic Perspective , *Oxford Journal of Legal Studies*, vol. 25, 2005, p. 280.

68. Confiscation

ممکن است مصادره اموال به‌عنوان مجازات جایگزین اعمال شود. برای مثال، در مورد آلودگی نفتی دریایی، می‌توان شناور را به‌عنوان وسیله ارتکاب جرم، مصادره کرد. (Case *Amtsgericht Hamburg*, Judgment of 30 October 1985, No. 142a-1420/85). مجازات مزبور در چنین مواردی، ضمانت‌اجرای کارآمدی محسوب می‌شود زیرا با هدف قراردادن مستقیم مالک شناور، موجب انگیزه برای اجتناب از آلودگی نفتی در آینده است. البته اجرای این نوع ضمانت‌اجراها در مواردی که وسیله ارتکاب جرم (تانکر نفت‌کش) خود در جریان حادثه از بین رفته باشد (مثل حادثه *اریکا* و *پرستیژ*) امکان‌پذیر نیست. همچنین در برخی نظام‌های حقوقی، صرفاً در مواردی می‌توان این نوع مجازات را اعمال کرد که شناور، متعلق به محکوم‌علیه (کاپیتان کشتی) باشد که در بیشتر موارد، این‌گونه نیست. البته تغییرات اخیر در نظام‌های حقوقی داخلی - با شناسایی امکان مصادره اموالی که به محکوم‌علیه تعلق ندارند - احتمال فوق را تا حدودی عملی کرده است.

Faure, 2010, *op. cit.*, p. 175.

69. Faure, 2010, *op. cit.*, p. 176.

70. Sircar, S., and Karjee, K., Public Liability of Transnational Corporations: An Argument for Expanding the Scope of Liability under International Law , *Us-China Law Review*, vol. 9, 2011, p. 365.

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.^{۷۱} 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 در مورد 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.

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 پنهان‌ماندن 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.^{۷۲} از این رو در فرایند رسیدگی و صدور حکم، اتخاذ رهیافتی متفاوت و مجزا از مسئولیت کیفری فردی لازم است. شاید بتوان پاسخ و راهکار را در نظام مسئولیت جمعی^{۷۳} و اعمال توأمان دو نظام مسئولیت کیفری فردی و شرکت‌ها پیدا کرد. البته این به آن معنا نیست که از این پس، نظام مسئولیت کیفری فردی کنار گذاشته شود و صرفاً نظام مسئولیت کیفری شرکت‌ها اعمال شود زیرا اعمال مسئولیت کیفری فردی نیز کارکرد خاص و منحصر به فرد خود را دارد.^{۷۴}

71. Polinsky, M., and Shavell, S., 1993, *op. cit.*, p. 248.

72. اجاره‌کننده کشتی، مالک محموله، مؤسسه رده‌بندی کشتی که در برخی موارد، عدم ارائه گزارش از سوی کشتی‌ها درباره وضعیت ایمنی خود را نادیده می‌گیرد، همگی در وقوع حوادث دریایی مسئولیت دارند. حتی در پاره‌ای موارد، مقامات صاحب بندر باید متحمل سطحی از مسئولیت شوند، مانند قصور در تأمین و فراهم‌ساختن تأسیسات و امکانات مربوط به تحویل پس‌ماندها در بندر، امتناع از حمایت و کمک به شناورهایی که در وضعیت اضطراری قرار دارند یا امتناع از صدور مجوز ورود شناور در معرض خطر غرق‌شدن به بندر که در نهایت، سبب بروز آلودگی در دریا می‌شود.

EC-Commission, COM (2002) 681 final (7), 3 December 2002.

73. Collective Responsibility

74. پیش‌تر به این نکته پرداخته شد که اعمال ضمانت‌اجراهای غیرمالی از جمله حبس، در جایگاه خود برای تحقق هدف بازدارندگی ضرورت دارد اما مواردی نیز وجود دارد که اعمال این ضمانت‌اجراها امکان‌پذیر نیست. برای مثال، در مواردی که

۲-۲. مسئولیت کیفری شرکت‌ها

امروزه گرایش کلی نهضت مقابله با آلودگی نفتی دریایی، به سمت پذیرش مسئولیت کیفری شرکت‌ها^{۷۵} و اِعمال 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 قوانین خود، مسئولیت کیفری شرکت‌ها را به رسمیت شناخته و بیشتر کنوانسیون‌های بین‌المللی بر لزوم وضع و اِعمال 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».^{۷۶} در واقع، به باور اقتصاددانان، جرم به‌طور خاص، برون‌هزینه^{۷۷} محسوب می‌شود؛ عملی که از طریق آن، مجرم ترجیحات خود را مشخص می‌کند و برای تحقق هدف و ترجیح خود، هزینه‌هایی را بر اشخاص دیگر که خود صاحب ترجیحات دیگری هستند، تحمیل می‌کند. این هزینه‌ها، شکلی از خنثی‌سازی و بی‌اثر کردن ترجیحات سایر مردم یا الزام آنان به اتخاذ اقدامات احتیاطی برای اجتناب از تأثیرپذیری از اقدام مجرمانه است. بر این اساس، مجازات‌های کیفری باید با هدف شکل‌دهی به ترجیحات مردم در جهت انجام رفتاری خاص به کار رود. هدف اصلی، شکل‌دهی ترجیحات مردم

جزای نقدی مقرر، از دارایی شرکت بیشتر است، دادگاه، ناگزیر از توسل به مجازات‌های غیرمالی چون حبس است که صرفاً در خصوص اشخاص حقیقی قابلیت اعمال دارد.

۷۵. شرکت‌ها برای مدت‌های مدید در خصوص اعمال متخلفانه کارکنان خود در قالب دعاوی مدنی با نظام مسئولیت مدنی روبه‌رو هستند. مفهوم مسئولیت کیفری شرکت‌ها برای نخستین بار در سال ۱۹۰۹ و در رأی دیوان عالی آمریکا در قضیه *New York Cent. & Hudson River R. R. Co. v. U.S.* مطرح شد. خاستگاه دکتترین مسئولیت کیفری شرکت‌ها، دکتترین معروف مقام مافوق (*Respondeat Superior*) است که به نظام حقوق مدنی تعلق دارد. بر اساس این دکتترین، «کارفرما یا مدیر شرکت برای عمل یا اعمال متخلفانه کارگزاران خود که در چارچوب وظایف آن‌ها ارتکاب یافته باشد، مسئول شناخته می‌شوند».

Black's Law Dictionary, 8th Edition, 2004 & Carrasco, Cynthia E., *Corporate Criminal Liability*, *American Criminal Law Review*, vol. 36, 1999, pp. 445-6.

76. Internalize the Externalities

77. Externality

در انطباق با اهداف جامعه و در نتیجه، عدم تحمیل هزینه بر دوش آنان است.^{۷۸} به این ترتیب، مبنای اصلی استدلال‌ها در دفاع از نظام تعهد به جبران کیفری شرکت‌ها، نظریه‌های اقتصادی با محوریت نظریه موسوم به قضیه کاوز^{۷۹} 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^{۸۰} 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.^{۸۱} 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،

78. Dau-Schmidt, Kenneth, "An Economic Analysis of the Criminal Law as a Preference-Shaping Policy", *Duke Law Journal*, 1990, pp. 1, 27-29, 34.

79. Coase-theorem

قضیه کاوز برگرفته از مطالعات رونالد کاوز، اقتصاددان برجسته مکتب اقتصادی شیکاگو است که برای نخستین بار در سال ۱۹۶۰ و با انتشار مقاله «مسئله هزینه اجتماعی» مطرح و با ابداع مفهوم هزینه‌های مبادله، در قالب آنچه امروزه قضیه کاوز نامیده می‌شود، صورت‌بندی شد. ن.ک: الیاس نادران و محمدجواد شریف‌زاده؛ «ضرورت مطالعات میان‌رشته‌ای و افق‌های نوین در مطالعات حقوق و اقتصاد در اسلام: قضیه کوز و هزینه‌های مبادله»، فصلنامه مطالعات میان‌رشته‌ای در علوم انسانی، دوره دوم، شماره سوم، تابستان ۱۳۸۹، صص ۲ و ۶.

رونالد کاوز برای تشریح رابطه معنادار میان قضیه کاوز و مسئولیت کیفری، ابتدا این فرض را مطرح می‌کند که کارگزاران یک شرکت، علاوه بر پی‌جویی منافع شخصی خود، به منافع اجتماعی نیز توجه دارند. از سوی دیگر، میان شرکت و کارگزاران، رابطه قراردادی و متقابل وجود دارد. بنابراین، در صورت وقوع مشکل، مثل تخلفی از مقررات زیست‌محیطی و محکوم‌شدن هر یک از طرفین به ضمانت‌اجراهای کیفری (به‌ویژه جزای نقدی) امکان مذاکره و چانه‌زنی میان آن‌ها به دلیل وجود روابط قراردادی و کاری وجود دارد. اساساً مذاکره و چانه‌زنی، عنصر اصلی در کارکرد قضیه کاوز است. رویکرد چانه‌زنی و مذاکره، عموماً در چارچوب «نظریه بازی‌ها» مطرح و به‌گونه‌ای زیرمجموعه این نظریه محسوب می‌شود. ن.ک: یدالله دادگر؛ «نقش هزینه Coase و هزینه مبادله در تحولات جدید اقتصادی»، مجله نامه اقتصادی، جلد سوم، شماره اول، ۱۳۸۶، صص ۹۳-۹۲.

80. Transaction Cost

81. De Gennaro, Michael A., "Oil Pollution Liability and Control under International Maritime Law: Market Incentives as an Alternative to Government Regulation", *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 37, 2004, p. 283.

رابطه قراردادی و متقابل وجود دارد.^{۸۲} 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.^{۸۳}

برای تفکیک مسئولیت کیفری شخص حقیقی از حقوقی، معیار خاصی لازم است. این معیار باید برخاسته از ساختار سازمانی شرکت، فرهنگ شرکتی، سیاست‌گذاری‌های تجاری و تدابیر راهبردی باشد.^{۸۴} دو رهیافت در مورد مفهوم مسئولیت کیفری شرکت‌ها ارائه شده است: رهیافت نام‌گرا یا اصالت تسمیه و رهیافت واقع‌گرا یا رئالیستی. هر یک از این رهیافت‌ها، خود مبنایی برای مدل‌های ارائه‌شده در خصوص مسئولیت کیفری شرکت‌هاست.

الف. رهیافت نام‌گرا - مدل مسئولیت نیابتی

بر اساس رهیافت نام‌گرایی،^{۸۵} شرکت‌ها، مجموعه‌ای از اشخاص قلمداد می‌شوند. صحبت از اعمال شرکت‌ها در واقع، میان‌بری محسوب می‌شود که هدف از آن، پرداختن به اعمال اشخاص حقیقی داخل یک مجموعه، مانند شرکت است.^{۸۶} به بیان دیگر، شرکت‌ها نهادهایی انتزاعی هستند و مسئولیت کیفری در خصوص آن‌ها ثانویه است و باید از طریق مسئولیت اشخاص حقیقی اثبات شود. به این ترتیب، ابتدا شخص حقیقی مرتکب جرم می‌شود، سپس عنصر مادی و روانی او به شرکت منتسب می‌شود. در نتیجه اگر مسئولیت فردی وجود نداشته باشد، مسئولیت شرکت نیز منتفی است. مدل مسئولیت غیرمستقیم یا نیابتی^{۸۷} شرکت‌ها برخاسته از این رهیافت است.

خاستگاه مدل مسئولیت کیفری غیرمستقیم شرکت‌ها، دکترین معروف مقام مافوق^{۸۸} است که به نظام حقوق مدنی تعلق دارد.^{۸۹} بر اساس این دکترین، «کارفرما یا مدیر شرکت برای عمل یا اعمال متخلفانه کارگزاران خود که در چارچوب وظایف استخدامی آن‌ها ارتکاب یافته باشد،

82. Faure, 2010, *op. cit.*, p. 176.

83. Cohen, M. A., Criminal Law as an Instrument of Environmental Policy: Theory and Empirics, printed in: *Law and Economics of the Environment*, Cheltenham: Edward Elgar, 2001, pp. 208-209.

84. Friedman, L., In Defence of Corporate Criminal Liability, *Harvard Journal of Law and Public Policy*, vol. 23, 2000, p. 833.

85. Nominalist Theory

86. Colvin, Eric, Corporate Personality and Criminal Liability, *Criminal Law Forum*, vol. 6, No. 1, 1995, pp. 1-2.

87. Vicarious Liability Model

88. Respondeat Superior

89. Nanda, V., Corporate Criminal Liability in the United States: Is a New Approach Warranted?, *The American Journal of Comparative Law*, vol. 58, 2010, p. 607.

مسئول شناخته می‌شوند.^{۹۰} به این ترتیب، مفهوم مسئولیت کیفری شرکت‌ها به معنای آن است که ممکن است یک شرکت به لحاظ کیفری به علت اعمال هریک از کارگزاران خود که در چارچوب وظایف و با هدف انتفاع شرکت، مرتکب جرم شده‌اند، مسئول شناخته شود. بر این اساس، برای احراز مسئولیت کیفری یک شرکت، باید عناصر زیر اثبات شود:

الف) کارگزار در چارچوب وظایف استخدامی خود مرتکب جرم شده باشد؛

بر مبنای مدل مسئولیت کیفری غیرمستقیم، شرکت‌ها نهادهای حقوقی محسوب می‌شوند که در واقعیت، نمی‌توانند مرتکب جرم شوند یا فاقد قصد ارتکاب آن هستند. بر این اساس، دادگاه‌ها به کارگزاران آن‌ها به‌عنوان ابزاری برای انتساب قصد و عمل مجرمانه می‌نگرند. به بیان دیگر، برای احراز مسئولیت کیفری شرکت، کارگزار مرتکب عمل غیرقانونی باید در چارچوب وظایف استخدامی و تحت اختیاراتی که شرکت اعطا کرده است عمل کرده باشد. این شرط، صرفاً زمانی تحقق می‌یابد که کارگزار شرکت، صاحب اقتدار واقعی^{۹۱} برای عمل باشد.^{۹۲}

ب) هدف کارگزار، انتفاع شرکت بوده باشد.

در خصوص عنصر دوم، این مسئله ضرورت دارد که کارگزار با هدف انتفاع شرکت اقدام کرده باشد. به باور برخی از صاحب‌نظران، برای تحقق این هدف، لازم نیست که شرکت حتماً منافی دریافت کرده باشد بلکه صرف قصد کارگزار به منتفع‌ساختن شرکت کفایت می‌کند.^{۹۳} همچنین ضرورت ندارد که احراز شود کارگزار از ابتدا با هدف انتفاع شرکت اقدام کرده است. از این رو اگر احراز شود که شرکت از عمل کارگزار خود منتفع شده، درحالی که کارگزار با هدف انتفاع شخصی دست به ارتکاب عمل مجرمانه زده باشد، برای احراز مسئولیت کیفری شرکت کفایت می‌کند.^{۹۴}

مدل مسئولیت کیفری غیرمستقیم، خود به دو مدل فرعی تقسیم می‌شود:

90. Black's Law Dictionary, 8th Edition, 2004.

91. Actual Authority

92. Carrasco, Cynthia E., Corporate Criminal Liability, *American Criminal Law Review*, vol. 36, 1999, p. 449.

93. Weissmann, Andrew, A New Approach to Corporate Criminal Liability, *American Criminal Law Review*, vol. 44, 2007, p. 1320.

94. رویه دادگاه‌ها به تدریج به سمت شناسایی مسئولیت کیفری شرکت در موارد اقدام کارگزاران با هدف اولیه انتفاع پیش رفته است. در این زمینه، یکی از دادگاه‌های فدرال آمریکا در قضیه *Phile v. Ship Anna* حکمی صادر کرده است به این مضمون که حقوق، هرگز کسی را مجازات نخواهد کرد مگر اینکه با هدف انتفاع خود، مرتکب جرم شده باشد و منافع جرم، نصیب خود مرتکب بشود. برای مثال، اگر زنی مرتکب جرمی شود، شوهرش مسئولیت ندارد اما اگر وی از منافع جرم زن منتفع شده باشد، مسئول و متعهد به جبران است.

Weissmann, *op. cit.*, pp. 1320, 1334.

- اول. مدل مسئولیت نیابتی محض^{۹۵} که بر مبنای آن، اعمال و نیت تمامی کارگزاران شرکت، صرف‌نظر از جایگاه آن‌ها در سلسله‌مراتب به شرکت قابل‌انتساب است.^{۹۶} خاستگاه این مدل، رهیافت کلی‌نگر^{۹۷} است که بر مبنای آن، شرکت، یک شخص واحد در نظر گرفته می‌شود.^{۹۸}
- دوم. مدل مسئولیت شناسایی^{۹۹} که بر اساس آن، صرفاً اعمال و مقاصد آن دسته از کارگزاران به شرکت منتسب است که مغز متفکر شرکت محسوب می‌شوند. به‌طور کلی، مدیران و مقامات ارشد شرکت‌ها که تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری شرکت بر عهده آن‌ها قرار دارد در این دسته جای می‌گیرند.^{۱۰۰} خاستگاه این مدل، رهیافت جزئی‌نگر^{۱۰۱} است که بر مبنای آن، شرکت به‌عنوان گروهی از افراد قلمداد می‌شود.^{۱۰۲}
- ایراد اساسی مدل مسئولیت کیفری نیابتی، لزوم وجود فردی است که عمل مجرمانه را مرتکب شده باشد تا بتوان عمل و نیت او را به شرکت منتسب کرد. در برخی موارد، پیچیدگی ساختار شرکت و ابهام در تخصیص مسئولیت‌ها، یافتن فرد مسئول را دشوار و گاه ناممکن می‌کند. همچنین ممکن است در مواردی شرکت به لحاظ کیفری مسئول شناخته شود که کارمند شرکت، مستقل عمل کرده اما تصور شده که در چارچوب وظایف استخدامی خود اقدام کرده است.

ب. رهیافت واقع‌گرا - مدل مسئولیت سازمانی

بر اساس رهیافت واقع‌گرا،^{۱۰۳} حیات شرکت‌ها تا حدودی مستقل از اعضای آن‌هاست. شرکت‌ها می‌توانند فی‌نفسه اقدام کنند و حتی به شیوه‌ای متفاوت از اعضای خود مرتکب جرم شوند.^{۱۰۴} به بیان دیگر، شرکت‌ها نهادهایی واقعی و انضمامی هستند. بنابراین، مسئولیت کیفری شرکت‌ها اولیه است و وابسته به مسئولیت هیچ شخص حقیقی نیست. مدل مسئولیت سازمانی شرکت‌ها^{۱۰۵} برگرفته از رهیافت مزبور است. مدل مذکور، مؤید این نکته است که در برخی موارد، وام‌گرفتن قصد از افراد برای انتساب به شرکت، امکان‌پذیر نیست زیرا هرگز نمی‌توان برخی اعمال

95. Strict Vicarious Liability Model

96. Colvin, *op. cit.*, pp. 2-3.

97. Holistic Approach

98. Foerschler, Ann, Corporate Criminal Intent: Toward a Better Understanding of Corporate Misconduct, *California Law Review*, vol. 78, No. 5, 1990, p. 1298.

99. Identification Liability Model

100. Colvin, *op. cit.*, pp. 9-10.

101. Atomistic Approach

102. Foerschler, *op. cit.*, p. 1287.

103. Realist Approach

104. Colvin, *op. cit.*, p. 11.

105. Organizational Liability Model

شرکت‌ها را در قصد یا عمل کارگزاران آن‌ها ردیابی کرد. بر این اساس، باید مجرمیت را به نحو دقیق‌تری بر پایه ساختارهای پیچیده شرکت احراز کرد.

قصد سازمانی،^{۱۰۶} مفهوم بنیادینی است که مدل سازمانی بر مبنای آن، قائل به مسئولیت مستقیم شرکت‌هاست. هدف از طرح این مفهوم، معرفی آن به‌عنوان نوع جدیدی از عنصر روانی است.^{۱۰۷} از یک سو، برخی بر این باورند که قصد سازمانی را نمی‌توان عنصر روانی محسوب کرد چون عنصر روانی متضمن مسئولیت اخلاقی برای یک عمل است و تنها اشخاص حقیقی و نه نهادهای انتزاعی می‌توانند صاحب آن باشند. از سوی دیگر، طرفداران قائل به این هستند که شرکت‌ها نیز صاحب شخصیت اخلاقی هستند که صرفاً متضمن اهلیت لازم برای اقدام عامدانه و اصلاح‌پذیری است؛ همان گونه که اطفال و عقب‌ماندگان ذهنی باوجود اینکه شخص حقیقی محسوب می‌شوند، صاحب چنین اهلیتی برای اقدام عامدانه و نیز اصلاح‌پذیری نیستند. در نتیجه نمی‌توانند قصد مجرمانه داشته باشند. به باور ایشان، عنصر روانی یک واقعیت عینی نیست که فردی آن را داشته یا نداشته باشد بلکه درحقیقت، برجسی است که نظام حقوقی آن را برای اتخاذ یک تصمیم اجتماعی خاص به کار می‌برد تا بر این اساس بتواند مرتکب عمل مجرمانه را مجازات کند.^{۱۰۸}

به اعتقاد برنارد که یکی از پیشگامان مدل مسئولیت سازمانی است، شرکت باید به‌عنوان مجموعه‌ای از فعالیت‌ها و نه گروهی از اشخاص در نظر گرفته شود.^{۱۰۹} به بیان دیگر، شرکت‌ها سیستم‌های دارای ساختار داخلی، فرایند تصمیم‌سازی^{۱۱۰} و هوش سازمانی هستند. از این منظر،

106. Institutional Intent

۱۰۷. لازم به توضیح است که مفهوم قصد سازمانی، محصول ذهن بد نیست بلکه مولود سیستم است. ن.ک: Hart, Henry M., *The Aims of the Criminal Law, Law and Contemporary Problems*, vol. 23, 1958, pp. 401, 404, cited in Foerschler, *op. cit.*, p. 1288, note. 3).

108. *Ibid.*, pp. 1288-1289.

109. Bernard, C., *The Functions of the Executive*, 1938, pp. 73-77, *Ibid.*, p. 1299, note. 99.

۱۱۰. درباره فرایند تصمیم‌سازی شرکت، دو مدل ارائه شده است: مدل فرایند سازمانی (The Organizational Process Model) و مدل سیاست‌های اداری (The Bureaucratic Politics Model). مدل فرایند سازمانی، مبتنی بر مفهوم تخصیص وظایف در درون یک سازمان است. بر این اساس، ابتدا مسائل کلان به مسائل خرد تجزیه شده و میان واحدهای فرعی شرکت برای بررسی و رسیدگی تقسیم می‌شود. بنابراین، هر قسمت، بازده مستقل خود را دارد. رفتار شرکت، نتیجه هماهنگی و انتظام نسبی تمامی این تصمیمات و نه تصمیم فرد یا نهاد خاص است. از این رو زمانی که جرمی اتفاق می‌افتد، منشأ آن، تصمیم شرکت است و نمی‌توان فرد یا قسمت خاص را متهم یا گناه‌کار شناخت. از سوی دیگر، مدل سیاست‌های اداری، دستاورد نظریه بازی (game theory) است و بر پایه قضیه کاوز تعریف شده است. فرایند تصمیم‌سازی در شرکت به مثابه فرایند مذاکره و چانه‌زنی است. در شرکت، افراد یا واحدهای مختلف، اهداف خاص دارند که برای تحقق آن باید فرایند مذاکره در پیش گرفته شود. این فرایند بر اساس مدل مذکور، در نهایت به دیدگاه ائتلاف تصمیمات منتهی خواهد شد یعنی تصمیم نهایی، مصالحه و سازش میان اهداف مختلف و گاه متعارض است که فارغ از اهداف شخصی اتخاذ می‌شود. ن.ک:

Ibid. pp.1300-1303.

اهداف و تصمیمات شرکت، لزوماً با اهداف و تصمیمات افراد خاصی در درون آن تلاقی پیدا نخواهد کرد و شرکت می‌تواند با اثبات اینکه سیاست‌ها و تصمیماتش را در جهت پیشگیری از وقوع جرم به نحو احسن اجرا کرده است، فرض مسئولیت را منتفی کند.

هدف نظریه سازمانی، ارائه چارچوبی است که بر اساس آن بتوان شرکت‌ها را فی‌نفسه و به‌طور مستقیم، صاحب قصد قلمداد کرد. بر این اساس، نظریه مزبور بر پایه این فرضیه قرار گرفته است که سیستم شرکت در برخی موارد، فی‌نفسه و فارغ از کارگزاران خود، مولد رفتارهای مجرمانه است. این فرضیه، خود بر پایه یک مبنای تجربی به این شرح قرار دارد که رویکرد محاکمه محض کارگزاران شرکت، موجد انگیزه برای مدیریت شرکت جهت قلمداد کردن افراد مشخصی به مثابه کالاهایی بی‌ارزش و دوراندختنی است. به این ترتیب، این احتمال وجود دارد که سیاست‌های شرکت (اغلب به‌طور ضمنی) مشوق رفتارهای غیرقانونی باشد و به‌آسانی این امکان را فراهم کند که اشخاص بازداشت و محاکمه‌شده به‌واسطه جرم شرکت، از سیستم کنار گذاشته شوند. برخی گزارش‌ها در همین زمینه نشان می‌دهد که در مواردی شرکت‌ها نیروهای انسانی را صرفاً با این هدف استخدام می‌کنند که به نیابت از رئیس یا هیئت‌رئیس شرکت به زندان بروند.^{۱۱۱} رویکرد محدودساختن محاکمه، به کارگزاران شرکت‌ها، هرگونه اعمال فشار از سوی ساختار سازمانی را نادیده می‌گیرد. در چنین وضعیتهایی اگرچه درنهایت، فرد یا افرادی بازداشت و محاکمه می‌شوند، به نظام انگیزشی که به ارتکاب رفتار مجرمانه منتهی شده است خدشه‌ای وارد نمی‌شود. به این ترتیب، رویکرد مزبور، نه‌تنها بازدارندگی را برای شرکت به دنبال نخواهد داشت بلکه ممکن است جبران خسارت نهایی افراد از سوی شرکت، اثر بازدارندگی مجازات‌ها را نیز از بین ببرد.^{۱۱۲}

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. همان‌گونه 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.^{۱۱۳} از این رو بی‌کیفرمانی رفتارهای مجرمانه شرکت‌ها که مولود سیاست‌گذاری‌ها و تصمیمات آن‌هاست نه‌تنها مشوق ادامه چنین رفتارهایی است بلکه رویکرد احترام به قوانین را نیز تضعیف می‌کند.

111. Schrage, Laura Shill & Short, James F., Toward a Sociology of Organizational Crime, *Journal of Social Problems*, vol. 25, 1978, pp. 407, 410.

112. Brickey, Kathleen F., Rethinking Corporate Liability under the Model Penal Code, *Rutgers Law Journal*, vol. 19, 1988, p. 593.

113. Slye, Ronald C., "Corporations, Veils, and International Criminal Liability", *Brook Journal of International Law*, vol. 33, No. 3, 2007-2008, p. 962.

به نظر می‌رسد که ترکیب دو مدل مسئولیت کیفری نیابتی و سازمانی در حوزه مسئولیت کیفری شرکت‌ها بنا به مقتضیات و شرایط هر مورد، مبنای مناسبی برای مسئولیت کیفری شرکت‌ها محسوب شود. بر این اساس، شرکت‌ها و مقامات مافوق با به‌کارگیری نیروهای انسانی، بنا به فرض، مرتکب خطای ایجاد محیط خطرآفرین برای ارتکاب جرم شده‌اند. به همین جهت می‌توان این فرضیه را نیز رد کرد که مسئولیت کیفری نیابتی، ناقض اصل شخصی بودن مسئولیت کیفری است زیرا شخص مسئول به‌واسطه ارتکاب خطاکاران و مجرمانه خویش که ایجاد خطر ارتکاب جرم است (خطای ایجاد خطر) به لحاظ کیفری مسئول شناخته می‌شود.^{۱۱۴} در ضمن، رویکرد توسل توأمان به دو نظام مسئولیت کیفری فردی و شرکت‌ها در بسیاری از موارد می‌تواند گامی مؤثر در جهت حمایت از محیط‌زیست و ارزش‌های زیست‌محیطی و نیز پیشگیری و مقابله با آلودگی نفتی دریایی محسوب شود.

نتیجه

آلودگی نفتی دریایی، مسئله‌ای پیچیده با ابعاد گسترده است که نمی‌توان بر اساس راهکارهایی محدود با آن مقابله کرد. شرکت‌های فراملی فعال در حوزه اکتشاف، استخراج و انتقال نفت، بازرگانانی ثروتمند و قدرتمند به لحاظ مالی و انسانی هستند که هدف اصلی‌شان افزایش سود و کاهش هزینه‌هاست. از سوی دیگر، حوزه فعالیت آن‌ها به‌طور بالقوه، خطرات ذاتی و خسارات گاه جبران‌ناپذیری برای جوامع، مردم و محیط‌زیست 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 تنیده‌اند. بنابراین، تمرکز بر مقوله پیشگیری و بازدارندگی از طریق کاربست سازوکارهای نظام مسئولیت کیفری به‌موازات رویکرد مبتنی بر جبران خسارت، گریزناپذیر می‌نماید. رشد و توسعه شرکت‌های فراملی نیازمند رشد همسوی نظام حقوق کیفری در این حوزه است. در پرتو اهداف مقرر برای خلق فرهنگ شهروندی شرکت‌ها و اثرگذاری بر سیاست‌ها و تصمیمات این بازیگران قدرتمند عرصه بین‌المللی به‌ویژه در حوزه‌های نفت و کشتی‌رانی، به نظر می‌رسد که نظام حقوق کیفری نیازمند اتخاذ رویکردهای جدید و در نتیجه کنارگذاشتن 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 شرکت‌ها به‌طور توأمان، رویکردی است که می‌توان به کارآمدی آن در حوزه مقابله با آلودگی نفتی دریایی و پیشگیری از آن امیدوار بود.

۱۱۴. رنجبر، حسین؛ مطالعه تطبیقی مسئولیت کیفری نیابتی در حقوق ایران و انگلستان، رساله دکتری حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۹۱، ص ۷۳.

منابع:

الف) فارسی

- کتاب

- چرچیل، رابین و آلن لو؛ *حقوق بین‌الملل دریاها*، ترجمه: بهمن آقایی، چاپ سوم، گنج دانش، ۱۳۸۴.

- مقاله

- دادگر، یدالله؛ «نقش هزینه Coase و هزینه مبادله در تحولات جدید اقتصادی»، *مجله نامه اقتصادی*، جلد سوم، شماره اول، ۱۳۸۶.
- عبدالمهی، محسن؛ «حمایت کیفری از محیط‌زیست: تأملی بر بایسته‌های حقوق کیفری زیست‌محیطی»، *فصلنامه علوم محیطی*، سال پنجم، شماره اول، پاییز ۱۳۸۶.
- نادران، الیاس و محمدجواد شریف‌زاده؛ «ضرورت مطالعات میان‌رشته‌ای و افق‌های نوین در مطالعات حقوق و اقتصاد در اسلام: قضیه کوز و هزینه‌های مبادله»، *فصلنامه مطالعات میان‌رشته‌ای در علوم انسانی*، دوره دوم، شماره سوم، تابستان ۱۳۸۹.

- رساله

- رنجبر، حسین؛ *مطالعه تطبیقی مسئولیت کیفری نیابتی در حقوق ایران و انگلستان*، رساله دکتری حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۹۱.

ب) انگلیسی

A. Books

- Cohen, M. A., *Criminal Law as an Instrument of Environmental Policy: Theory and Empirics*, printed in: *Law and Economics of the Environment*, Cheltenham: Edward Elgar, 2001.
- Kwiatkowska, Barbara, *The Two Hundred Miles Exclusive Economic Zone in the New Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, The Netherlands, 1989.
- Wilde, Mark, *Civil Liability for Environmental Damage: A Comparative Analysis of Law and Policy in Europe and the United States*, Kluwer Law International, The Netherlands, 2nd Edition, 2013.

B. Articles

- Bowles, Roger; Faure, Michael G. & Garoupa, Nuno, *Economic Analysis of the Removal of Illegal Gains* *International Review of Law and Economics*, vol. 20, 2000.

- Bowles, Roger; Faure, Michael G. & Garoupa, Nuno, Forfeiture of Illegal Gain: An Economic Perspective , *Oxford Journal of Legal Studies*, vol. 25, No. 2, 2005.
- Boczek, Boleslaw A., International Protection of Baltic Sea Environment against Pollution: A Study in Marine Regionalism , *American Journal International Law*, vol. 72, 1978.
- Brickey, Kathleen F., Rethinking Corporate Liability under the Model Penal Code , *Rutgers Law Journal*, vol. 19, 1988.
- Carrasco, Cynthia E., Corporate Criminal Liability *American Criminal Law Review*, vol. 36, 1999.
- Coffee, John C., Corporate Crime and Punishment: A Non-Chicago View of the Economics of Criminal Sanctions *American Criminal Law Review*, vol. 1, 1980.
- Colvin, Eric, Corporate Personality and Criminal Liability , *Criminal Law Forum*, vol. 6 No. 1, 1995.
- Darmody, Stephen J., The Oil Pollution Act's Criminal Penalties: On a Collision Course with the Law of the Sea", *Environmental Affairs Law Reviews*, vol. 21, Number. 89, 1993-1994.
- Doerr, Barbara H., Comment: Prosecuting Corporate Polluters: The Sparing Use of Criminal Sanctions *University of Detroit Law Review*, vol. 62, 1984-1985.
- De Gennaro, Michael A., Oil Pollution Liability and Control under International Maritime Law: Market Incentives as an Alternative to Government Regulation , *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 37, 2004.
- Ehrlich, Isaac, Crime, Punishment, and the Market for Offenses , *Journal of Economic Perspective*, vol. 10, 1996.
- Faure, Michael G. & Heine, G nter, The Insurance of Fines: The Case of Oil Pollution , *The Geneva Papers on Risk and Insurance*, vol. 16, No. 58, 1991.
- Faure, Michael G. & Visser, Marjolein, How to Punish Environmental Pollution? Some Reflections on Various Models of Criminalization of Environmental Harm *European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice*, vol. 4, 1995.
- Faure, Michael G., 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, 2010.
- Foerschler, Ann, Corporate Criminal Intent: Toward a Better Understanding of Corporate Misconduct , *California Law Review*, vol. 78, No. 5, 1990.
- Friedman, Lawrence, In Defence of Corporate Criminal Liability , *Harvard Journal of Law and Public Policy*, vol. 23, 2000.
- Grogger, Jeffrey, Certainty Versus Severity of Punishment *Journal of Economic Inquiry*, vol. 29, Issue 2, April 1991.

- Heine, Gxnter, Marine (Oil) Pollution: Prevention and Protection by Criminal Law ° International Perspectives, Corporate and/or Individual Criminal Liability printed in: *Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage: Recent Development in Europe, China and The US*, Edited by: Faure, Michael G., & Hu, James, Kluwer Law International, The Netherlands, 2006.
- Nanda, Ved P., Corporate Criminal Liability in the United States: Is a New Approach Warranted? , *The American Journal of Comparative Law*, vol. 58, 2010.
- Polinsky, A. Mitchell & Shavell, Steven, ANote on Optimal Fines When Wealth Varies among Individuals , *American Economic Review*, vol. 81, 1991.
- Polinsky, A. Mitchell & Shavell, Steven Should Employees Be Subject to Fines and Imprisonment Given the Existence of Corporate Liability? , *International Review of Law and Economics*, vol. 13, 1993.
- Posner, Richard A., Optmal Sentences for White-Collar Criminals , *American Criminal Law Review*, vol. 1, 1980.
- Schragar, Laura Shill & Short, James F., Toward a Sociology of Organizational Crime , *Journal of Social Problems*, vol. 25, 1978.
- Schmidt Etkin, Dagmar, A Worldwide Review of Marine Oil Spill Fines and Penalties , *Journal of Environmental Research Consulting*, vol. 1, 2003.
- Shavell, Steven, Liability for Harm Versus Regulation of Safety , *Journal of Legal Studies*, vol. 1, 1984.
- Simpson, Sally S. & Koper, Christopher S., Detering Corporate Crime , *Journal of Criminology*, vol. 30, 1992.
- Sircar, Sudipto, & Karjee, Kshitiz, Public Liability of Transnational Corporations: An Argument for Expanding the Scope of Liability under International Law *US-China Law Review*, vol. 9, 2011.
- Slye, Ronald C., "Corporations, Veils, and International Criminal Liability , *Brook Journal of International Law*, vol. 33, No. 3, 2007- 2008.
- Van Der Wilt, Harmen, Corporate Criminal Responsibility for International Crimes: Exploring the Possibilities , *Chinese Journal of International Law*, No. 12, 2013.
- Weber, J. M. & Crew, R. E., Deterrence Theory and Marine Oil Spills: Do Coast Guard Civil Penalties Deter Pollution? , *Journal of Environmental Management*, vol. 58, 2000.
- Weissmann, Andrew, A New Approach to Corporate Criminal Liability *American Criminal Law Review*, vol. 44, 2007.