



انجمن ایرانی حقوق جزا

نشریه علمی

پژوهشنامه حقوق کیفری

سال شانزدهم، شماره دوم، پاییز و زمستان ۱۴۰۴، پیاپی ۳۲



دانشگاه گیلان

صفحات مقاله: ۷-۳۱

مقاله پژوهشی

مطالعه ظرفیت موازین حقوق بین الملل در قبال جرایم ارتكابی علیه محیط زیست در قلمرو دریاها؛ ضروت جرم‌انگاری بوم‌کشی

۱- امیرنظام براتی*

استادیار گروه حقوق، دانشکده کمیسر دریایی، دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)، مازندران، ایران (نویسنده مسئول)

✉ nezambarati@gmail.com

۲- پیمان نامیان

دانشیار حقوق کیفری و جرم‌شناسی، دانشکده علوم اداری و اقتصاد، دانشگاه اراک، اراک، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۹/۹

تاریخ ارسال: ۱۴۰۳/۱۰/۱۱

چکیده:

تعدی به زیست‌بوم‌های آبی و تخریب تنوع زیستی دریاها، معلولی از رفتارهای مجرمانه فرامرزی است که بقای گونه‌ها را به مخاطره می‌اندازد. با این حال، تمایل دولت‌ها به حفظ حاکمیت ملی، مانعی در قبال تعاملات حقوقی جهانی ایجاد کرده است. این رویکرد سبب شده تا اقدامات پلیسی فراملی، مقطعی باقی بماند و قوانین داخلی کشورها نیز ناهماهنگ باشد. این پژوهش با رویکردی تحلیلی-توصیفی، ظرفیت‌های حقوق بین‌المللی را در مواجهه با جرایم دریایی واکاوی می‌کند. یافته‌های پژوهشی حاکی از آن است که چارچوب‌های فعلی فاقد ضمانت‌اجرای کیفری لازم بوده و نتوانسته‌اند پاسخی فراگیر به مطالبات جامعه جهانی بدهند. در حال حاضر، شکاف‌های ناظر در معاهده‌ای جهانی جهت الزام دولت‌ها به جرم‌انگاری این افعال کاملاً مشهود است. از اینرو، شناسایی «بوم‌کشی» در زمره جنایات بین‌المللی، راهکاری اساسی برای گذار به سوی نظامی منسجم و بازدارنده در صیانت همه‌جانبه از محیط زیست دریاها محسوب خواهد بود.

واژگان کلیدی: محیط زیست دریایی، جرایم دریایی، جرایم زیست‌محیطی، امنیت زیست‌محیطی، جرم‌انگاری.

مقدمه

محیط زیست دریایی به‌عنوان یکی از اساسی‌ترین ارکان نظام طبیعی زمین، نقشی تعیین‌کننده در تعادل زیستی، امنیت غذایی، حمل‌ونقل بین‌المللی و توسعه پایدار ایفا می‌کند. دریاها که بیش از دو سوم سطح کره زمین را پوشش می‌دهند، نه تنها بستر اصلی تجارت جهانی و منابع انرژی محسوب می‌شوند، بلکه زیست‌بوم‌هایی پیچیده و شکننده را در خود جای داده‌اند که استمرار حیات بشر به آن‌ها وابسته است. با این حال، گسترش فعالیت‌های صنعتی، دریانوردی تجاری، استخراج منابع طبیعی و بهره‌برداری بی‌رویه، موجب افزایش چشمگیر تهدیدات علیه محیط زیست دریایی شده است؛ تهدیداتی که از آلودگی‌های نفتی و شیمیایی گرفته تا تخریب زیستگاه‌های حساس و صید غیرقانونی را در بر می‌گیرد (Birnie, Boyle, & Redgwell, 2009, pp. 345-348).

در دو دهه اخیر، جنایات محیط‌زیستی در دریا به‌طرز چشمگیری تحول یافته و ابعاد تازه‌ای به خود گرفته‌اند. این تغییرات عمدتاً تحت تأثیر مداخلات انسانی در هر دو سطح خشکی و دریا بوده است. این مسأله سبب شده که پیوندهای میان امنیت، محیط‌زیست دریایی و توسعه انسانی نسبت به موضوعات مشابه در خشکی کمتر مورد توجه قرار گیرد و تحلیل حقوقی لازم در این زمینه به‌ندرت صورت گیرد (White & Heckenberg, 2014, pp. 58-59). همچنان‌که در خشکی، جرایم جنایی ریشه در مشکلات اقتصادی، نابرابری‌های اجتماعی و فساد دارند، جرایم دریایی نیز اغلب نتیجه شرایط اقتصادی نامساعد، فشارهای اجتماعی و بحران‌های زیست‌محیطی هستند که می‌توانند جوامع ساحلی را در حاشیه قرار دهند و زمینه‌ساز رفتارهای تهدیدآمیز و خطرناک شوند.

هرچند در سال‌های اخیر، تخلیه‌های عمدی و تصادفی مواد آلاینده در دریا کاهش یافته، اما همچنان حجم بالای نفت آزادشده در حادثه‌ها می‌تواند تأثیرات زیست‌محیطی گسترده‌ای به‌دنبال داشته باشد. مطالعات مختلف نشان می‌دهند که بیش از ۵۰ درصد آلودگی نفتی دریایی ناشی از فعالیت‌های انسانی بوده و بیشترین تأثیر آن در نواحی نزدیک به سواحل دیده می‌شود (Financial Times, 2021, p. 1). همچنین، طبق گزارش‌های وزارت دادگستری ایالات متحده، چندین شرکت کشتیرانی و خطوط کروز به‌دلیل تخلیه غیرقانونی پسماندهای آلوده به نفت و جعل سوابق زیست‌محیطی با جریمه‌های سنگین مواجه شده‌اند (U.S. Department of Justice, n.d.-b, pp. 29-30).

با توجه به پیوستگی اکولوژیک دریاها و عدم تقسیم‌بندی آن‌ها به‌طور مؤثر بر اساس مرزهای سیاسی، هر جرم زیست‌محیطی که در بخشی از اقیانوس‌ها اتفاق بیفتد می‌تواند به‌طور فرامرزی اثرات وسیعی به‌دنبال داشته باشد. این امر تأکید می‌کند که هیچ دولت یا نظام حقوقی نمی‌تواند به‌تنهایی از پس این جرایم برآید و همکاری و هماهنگی جهانی در این زمینه ضروری است (Siddique, 2021, p. 1). از منظر حقوقی، قوانین موجود در زمینه صلاحیت قضائی در دریا اغلب به مشکلات چندصلاحیتی و تضادهای قضائی میان دولت‌ها دامن می‌زنند که نتیجه آن کاهش کارآمدی سیستم‌های بین‌المللی در پیشگیری و مقابله با این جرایم است (White & Heckenberg, 2014, pp. 45-59).

پیامدهای این جرایم شامل تخریب اکوسیستم‌های آسیب‌پذیر، نابودی تنوع زیستی دریایی، تهدید معیشت جوامع ساحلی، و اثرات منفی بر امنیت غذایی و اقتصادی جهانی هستند. باوجود پیشرفت‌های قابل توجه در روش‌های پاک‌سازی و بازسازی مناطق آلوده، بازگرداندن اکوسیستم‌های دریایی به حالت اولیه به‌طور کلی فرآیندی پرهزینه، زمان‌بر و گاهی غیرممکن است. به‌علاوه، این مشکلات به‌عنوان چالشی جهانی مطرح هستند که در سطح بین‌المللی به‌طور منسجم و سیستماتیک به آن پرداخته نمی‌شود. از این رو، نیاز به ایجاد پاسخ‌های حقوقی کارآمدتر در سطح جهانی برای مقابله با جرایم زیست‌محیطی دریایی احساس می‌شود. در این راستا، مفاهیمی همچون جرم بوم‌کشی^۱ باید به‌عنوان یک جرم بین‌المللی مستقل به رسمیت شناخته شوند تا سازوکارهای کیفری الزامی برای دولت‌ها به‌وجود آید (Siddique, 2021, p. 1).

جرم‌انگاری جرم بوم‌کشی می‌تواند ابزار موثری برای مقابله با تخریب محیط‌زیست و مسئولیت‌پذیری بیشتر دولت‌ها و شرکت‌های بزرگ در برابر آسیب‌هایی باشد که به اکوسیستم‌های دریایی وارد می‌کنند.

در حال حاضر، جرایم زیست‌محیطی دریایی یکی از تهدیدات عمده علیه امنیت انسانی، اقتصاد جهانی و پایداری سیاسی در نواحی ساحلی به‌شمار می‌روند. این جرایم نه تنها به‌طور مستقیم بر محیط زیست دریایا تأثیر می‌گذارند، بلکه می‌توانند با تخلیه عمدی مواد آلاینده، قاچاق گونه‌های دریایی در معرض انقراض و بهره‌برداری بی‌رویه از منابع طبیعی، خطرات جدی برای جوامع و فعالیت‌های اقتصادی وابسته به دریا ایجاد کنند (Polinov, Bookman, & Levin, 2021, p. 4). تخلیه غیرقانونی آب‌های روغنی و مواد آلاینده توسط کشتی‌ها یکی از مصادیق عمده این جرایم است. در این راستا، برخی شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی با پنهان‌سازی عمدی این تخلیه‌ها اقدام به فرار از قوانین محیط‌زیستی می‌کنند. به‌عنوان مثال، یک شرکت کشتیرانی ژاپنی در سال ۲۰۲۱ به دلیل پنهان کردن تخلیه غیرقانونی آب روغنی با جریمه‌ای ۱.۵ میلیون دلاری مواجه شد (U.S. Department of Justice, 2021a, p. 23).

در دهه‌های اخیر، با پیشرفت فناوری‌های ناوبری و افزایش حجم تجارت دریایی، چهره جرایم زیست‌محیطی دریایی به‌طور قابل‌توجهی تغییر کرده است. در کنار این تغییرات، ضعف در نظارت و فقدان هماهنگی میان دولت‌ها در اجرای قوانین بین‌المللی همچنان از مشکلات عمده در مبارزه با این جرایم است (Giovannini et al., 2013, p. 4). همانطور که McCabe, 2023, p. (241) بیان می‌کند، در منطقه اقیانوس هند غربی، ضعف در حکمرانی و اجرای قوانین محیط‌زیستی باعث افزایش ناامنی دریایی و آسیب به اکوسیستم‌های دریایی شده است. این امر نشان‌دهنده اهمیت پیوند عمیق بین امنیت، حفاظت از محیط‌زیست و توسعه انسانی است، پیوندی که تاکنون در سطح حقوق بین‌الملل به‌طور مؤثر مورد توجه قرار نگرفته است.

این جرایم تنها تخریب فیزیکی محیط زیست نیستند، بلکه ریشه در نابرابری‌های اقتصادی، حاشیه‌نشینی اجتماعی و ضعف در عدالت زیست‌محیطی دارند (EnviCrimeNet, 2015, p. 1). مشکلات اقتصادی جوامع ماهیگیر و بی‌توجهی به اصول حکمرانی پایدار در دریا، زمینه‌ساز گسترش این جرایم است. باوجود کاهش نشت نفت در سال‌های اخیر، هنوز بیش از ۵۰ درصد آلودگی نفتی در اقیانوس‌ها به‌طور مستقیم به‌دست انسان‌ها انجام می‌شود و بیشتر این آلودگی‌ها در نزدیکی سواحل رخ می‌دهد. بنابراین، جرایم زیست‌محیطی منحصربه‌فرد هستند؛ زیرا می‌توانند پیامدهای مخربی نه تنها برای جمعیت کشوری که در آن رخ می‌دهند، بلکه برای سایر کشورها و همچنین نسل‌های آینده داشته باشند (Erfan Babakhani, 2022, pp. 13-150). این جرایم پیامدهای گسترده‌ای برای معیشت، سلامت و امنیت انسان‌ها دارند. تخریب صخره‌های مرجانی، مرگ گونه‌های دریایی و نابودی منابع غذایی از جمله آثار مستقیم این جرایم است. این تأثیرات نه تنها خسارات اقتصادی به جوامع ساحلی وارد می‌آورد بلکه اثرات اجتماعی و روانی پایدار نیز در جوامع محلی ایجاد می‌کند (McCabe, 2023, p. 245). همانطور که در فاجعه نشت نفت اکسون والدرز در سال ۱۹۸۹ مشاهده شد، بازسازی مناطق آسیب‌دیده ممکن است ده‌ها سال طول بکشد (U.S. Department of Justice, 2021b, p. 32).

در نتیجه، این جرایم نیازمند پاسخ جهانی و مؤثرتر در سطح حقوق بین‌الملل هستند. یکی از راهکارهای پیشنهادی، به‌رسمیت شناختن جرم بوم‌کشی به‌عنوان یک جرم بین‌المللی مستقل است که می‌تواند مسئولیت‌پذیری جهانی را افزایش دهد و دولت‌ها و شرکت‌های بزرگ را به پاسخگویی در برخورد با این جرایم تشویق کند. معرفی «جرم بوم‌کشی» به‌عنوان یک جرم بین‌المللی می‌تواند چارچوبی ایجاد کند که دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی را ملزم به پاسخگویی و اقدامات قانونی مؤثر در برابر تخریب‌های زیست‌محیطی ناشی از فعالیت‌های انسان‌ها کند (Stop Ecocide Foundation, 2021, p. 1). این حرکت نه تنها به‌دنبال ایجاد مسئولیت‌های کیفری برای شرکت‌ها و دولت‌ها است، بلکه می‌تواند از طریق افزایش آگاهی عمومی و همکاری‌های بین‌المللی، به پیشگیری از فجایع زیست‌محیطی گسترده کمک کند.

نوسازی ساختارهای قانونی برای صیانت از اقیانوس‌ها، مستلزم عبور از اصلاحات سطحی و حرکت به سوی انگاره‌سازی از «بوم‌کشی» به مثابه جنایتی بین‌المللی است که لزوماً باید با تشدید دیده‌بانی‌های فراملی بر اجرای پروتکل‌های زیست‌محیطی

همراه گردد. ایجاد جبهه‌ای واحد و هم‌گرا میان نهادهای مدنی، حاکمیت‌ها و مراجع جهانی برای مقابله با تخریب‌های سازمان‌یافته‌ای که پایداری زیست‌بوم‌های دریایی را هدف قرار داده‌اند، یک ضرورت راهبردی در حقوق معاصر تلقی می‌شود. این پژوهش با اتکا به روش توصیفی-تحلیلی و واکاوی بن‌بست‌های اجرایی، درصدد پاسخ به پنج محور اساسی است؛ نخست آنکه، آیا موازین کیفری فعلی در سطح بین‌الملل پتانسیل بازدارندگی از جرایم دریایی را دارا هستند یا بازاندیشی در تعاریف و ضمانت‌اجراها اجتناب‌ناپذیر است؟ دوم، میزان کارآمدی و نفوذ ابزارهای حقوقی موجود در مواجهه با چالش‌های اکولوژیک تا چه حد برآورده‌کننده انتظارات جامعه جهانی است؟ سوم، اصلی‌ترین گسست‌های تقنینی و موانع ساختاری در مسیر تقابل بین‌المللی با بزه‌کاران زیست‌محیطی در پهنه دریاها شامل چه مواردی می‌گردد؟ چهارم، آیا رسمیت‌یافتن «جنایت علیه محیط زیست» به عنوان جرمی مستقل، می‌تواند واکنش‌های کیفری را در برابر فجایع گسترده دریایی بهبود بخشد؟ و پنجم، چه فرآیندهای حقوقی و قضایی قادرند الگوی کارآمدتری در پیشگیری، پیگرد و مجازات تخلفات حاد دریایی ارائه دهند؟ جهت نیل به این مقصود، نوشتار حاضر پس از تبیین مبانی نظری، به بررسی انتقادی اسناد بنیادینی همچون کنوانسیون حقوق دریاها، معاهده مارپل و کنوانسیون لندن می‌پردازد. در ادامه با کالبدشکافی چالش‌های عملیاتی و ضرورت تحول در جرم‌انگاری بین‌المللی بوم‌کشی، در نهایت راهکارهایی جهت استقرار یک نظام قضایی منسجم، قاطع و عدالت‌محور برای حفاظت از این میراث مشترک بشری در قلمروهای دریایی پیشنهاد می‌گردد.

۱- مبانی نظری

محیط زیست دریایی به‌عنوان یکی از حیاتی‌ترین منابع طبیعی برای زندگی بشر و اکوسیستم‌های جهان محسوب می‌شود. حفظ این محیط با چالش‌های متعددی مواجه است که یکی از مهم‌ترین آن‌ها، جرایم ارتكابی علیه محیط زیست در دریا است. جرایم زیست‌محیطی دریایی در هر قسمت از اقیانوس صورت می‌گیرد و شامل مجموعه وسیعی از فعالیت‌ها می‌شود که عمدتاً مربوط به آلودگی ناشی از کشتی است، به‌ویژه تخلیه تصادفی و عمدی نفت، که تهدیدی بزرگ برای محیط زیست دریایی و سلامت انسان است و بیشترین آلودگی نفتی در اقیانوس‌ها را تشکیل می‌دهد. این جنایات در کل بخش کشتیرانی، از کشتی‌های غیرقابل دریانوردی که درگیر ماهیگیری غیرقانونی، گزارش نشده و غیرقانونی هستند گرفته تا تانکرهای نفت و کشتی‌های مسافربری لوکس، روی می‌دهد. در این راستا هزاران جرم جدی مرتبط با آلودگی دریایی در سطح جهانی شناسایی و افشا شده است. به‌عنوان مثال شرکت کشتیرانی ژاپن به دلیل پنهان کردن تخلیه غیرقانونی آب روغنی ۱.۵ میلیون دلار همچنین خط کروز به پرداخت ۴۰ میلیون دلار برای تخلیه غیرقانونی زباله‌های آلوده به نفت و جعل سوابق جریمه شدند (U.S. Department of Justice, n.d.-b, p. 27).

این جرایم شامل انواع فعالیت‌های انسانی است که به طور مستقیم یا غیرمستقیم به اکوسیستم‌های دریایی آسیب می‌زنند، از جمله آلودگی‌های نفتی، ماهیگیری غیرقانونی، استخراج غیرمجاز معادن از بستر دریا و تخریب زیستگاه‌های دریایی (McCabe, 2023, p. 247; Polinov, Bookman & Levin, 2021, pp. 5).

با وجود اهمیت محیط زیست دریایی، این حوزه نسبت به سایر بخش‌های حقوق کیفری و دریایی، توجه کمتری را در سطح ملی و بین‌المللی به خود جلب کرده است. اغلب بحث‌ها حول محور ماهیگیری غیرقانونی و تجارت حیات وحش دریایی متمرکز است، در حالی که سایر فعالیت‌های مخرب، هرچند کمتر دیده شده، پیامدهای گسترده‌ای بر تنوع زیستی و امنیت غذایی جوامع ساحلی دارند (Giovannini et al., 2013, p. 4).

۱.۱. شناسایی مفهومی جرم زیست محیطی دریایی

جرائم زیست محیطی دریایی به طور کلی به عنوان اعمالی تعریف می‌شوند که در دریا انجام می‌شود و مقررات ملی یا بین‌المللی را نقض کرده و باعث آسیب به محیط زیست دریایی می‌شوند (EnviCrimeNet, 2015, p. 1). این تعریف شامل آلودگی‌های ناشی از کشتی‌ها، تخلیه غیرقانونی نفت، آسیب به زیرساخت‌های دریایی، استخراج غیرمجاز و ماهیگیری غیرقانونی نیز می‌شود. در دو دهه‌ی اخیر، جرائم ارتكابی در حوزه‌ی دریایی به‌صورت چشمگیری تحول یافته و ابعاد جدیدی به خود گرفته‌اند. چهره‌ی متغیر این جرائم، تحت تأثیر مداخلات انسانی در خشکی و دریا قرار دارد و همین امر موجب شده است تا پیوند میان امنیت، محیط‌زیست دریایی و توسعه انسانی در مقایسه با حوزه‌های خشکی کمتر مورد توجه و تحلیل حقوقی قرار گیرد (White & Heckenberg, 2014, p. 48). این جرائم دریایی، درست مانند مظاهر جنایی در خشکی، ریشه در آسیب‌های اقتصادی، نابرابری اجتماعی، فساد ساختاری و بحران‌های زیست محیطی دارند که اغلب به حاشیه‌رانده شدن جوامع ساحلی و افزایش رفتارهای مخاطره‌آمیز منجر می‌شود.

لازمه ذکر است با توجه به گسترش مخاطرات زیست محیطی در جهان و عدم کارایی حقوق بین الملل محیط زیست در پیشگیری از ورود خسارات زیست محیطی، یکی از دغدغه‌های اساسی برای جبران خسارت زیست محیطی، تدوین شاخص‌های خسارت زیست محیطی است. با وجود این خسارت‌های فرامرزی زیست محیطی به طور مداوم رخ می‌دهند و مسایل مربوط به مسؤولیت و معاهدات را به وجود می‌آورند. از اینرو، تدوین شاخص‌های خسارت زیست محیطی، علاوه بر جلوگیری از وقوع آلودگی‌های زیست محیطی، به احراز مسؤولیت بین‌المللی دولت‌ها در وقوع خسارات زیست محیطی کمک شایانی می‌نماید (Khalatbari, Hormidass-Bavand, Zare, & Pourhashemi, 2021, p. 137).

در نتیجه‌ی پیوستگی اکولوژیک اقیانوس‌ها و عدم قابلیت تقسیم‌پذیری آن‌ها بر مبنای مرزهای سیاسی و حقوقی، هرگونه جرم زیست محیطی دریایی در بخشی از اقیانوس می‌تواند اثرات فرامرزی و جهانی به‌همراه داشته باشد. این ویژگی باعث می‌شود که هیچ دولت یا نهاد ملی به‌تنهایی قادر به کنترل یا جبران خسارات ناشی از این جرائم نباشد (Siddique, 2021, p. 1). از منظر حقوقی، قواعد موجود صلاحیت قضایی در دریا غالباً منجر به چالش‌های چندصلاحیتی و تضادهای قضایی میان دولت‌ها می‌شود که نتیجه‌ی آن، کاهش کارآمدی رژیم‌های بین‌المللی در پیشگیری و مقابله با این جرائم است (White & Heckenberg, 2014, pp. 45-47).

پیامدهای این جرائم، تخریب زیستگاه‌های آسیب‌پذیر، نابودی تنوع زیستی دریایی، تهدید معیشت جوامع ساحلی و تأثیر بر امنیت غذایی و اقتصادی جهانی است. حتی با وجود پیشرفت در روش‌های پاک‌سازی و بازسازی محیط‌های آلوده، بازگرداندن اکوسیستم‌های دریایی به حالت اولیه فرآیندی پرهزینه، زمان‌بر و گاه غیرممکن است. در نهایت، این پدیده‌ها چالشی جهانی محسوب می‌شوند که تاکنون به‌صورت نظام‌مند و هماهنگ مورد توجه جامعه بین‌المللی قرار نگرفته‌اند.

در همین راستا، ضرورت دارد تا پاسخ حقوقی مؤثرتری در سطح بین‌المللی به جرائم زیست محیطی دریایی داده شود و مفاهیمی نظیر جرم بوم‌کشی به‌عنوان جرمی بین‌المللی در کنار جنایاتی چون نسل‌کشی و جنایات جنگی به رسمیت شناخته شوند تا سازوکارهای کیفری الزام‌آور برای دولت‌ها ایجاد گردد. در حقیقت ویژگی منحصر به فرد این جرائم، پیامدهای فرامرزی و نسل‌محور آن‌هاست. به‌عنوان مثال، ماهیگیری غیرقانونی نه تنها شیلات محلی را تهدید می‌کند، بلکه می‌تواند منجر به ناامنی غذایی، کاهش خدمات اکولوژیک و تهدید معیشت جوامع ساحلی در مناطق وسیع شود (McCabe, 2023, p. 247). این وضعیت به‌ویژه در جنوب شرقی آسیا که بسیاری از جوامع برای تأمین غذای خود به منابع دریایی وابسته‌اند، قابل مشاهده است.

اطلاعات و داده‌های محیط زیستی نقش اساسی در پیشگیری و مقابله با این جرائم دارند. شناسایی مناطق آسیب‌پذیر، مسیرهای احتمالی تجارت غیرقانونی و ارزیابی هزینه و پیامدهای بالقوه فعالیت‌های مخرب، از ابزارهای حیاتی برای سیاست‌گذاران و نهادهای حقوقی به شمار می‌آید (Polinov et al., 2021, p. 108-123).

۱.۲. جایگاه حقوق بین‌الملل و حقوق بین‌الملل کیفری در مقابله با جرایم محیط زیستی دریایی

حقوق بین‌الملل محیط زیست دریایی عمدتاً بر تنظیم تعهدات دولت‌ها در زمینه پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی دریاها استوار است و از طریق اسناد الزام‌آور و غیرالزام‌آور، اصول عرفی و سازوکارهای همکاری بین‌المللی توسعه یافته است. کنوانسیون حقوق دریاها (UNCLOS) و اسنادی نظیر کنوانسیون مارپل چارچوب‌های هنجاری مهمی برای حفاظت از محیط زیست دریایی فراهم می‌کنند، اما رویکرد غالب آن‌ها مدیریتی و پیشگیرانه است و کمتر به جرم‌انگاری و پاسخ کیفری مستقیم به تخلفات شدید زیست‌محیطی می‌پردازد (Giovannini et al., 2013, p.10).

اگرچه برخی اصول بنیادین حقوق بین‌الملل، از جمله تعهد دولت‌ها به عدم وارد آوردن آسیب فرامرزی، در رویه قضایی بین‌المللی مورد شناسایی قرار گرفته‌اند، فقدان قواعد صریح کیفری و سازوکارهای الزام‌آور اجرایی، کارآمدی حقوق بین‌الملل محیط زیست را در مواجهه با جرایم جدی دریایی محدود ساخته است (White & Heckenberg, 2014, pp. 45-47). این خلأها به‌ویژه در شرایطی تشدید می‌شود که جرایم محیط‌زیستی دریایی ماهیتی فرامرزی داشته و با چالش‌های چندصلاحیتی و محدودیت‌های حاکمیت ملی دولت‌ها همراه هستند.

در این میان، حقوق بین‌الملل کیفری با تمرکز بر مسئولیت کیفری فردی، ظرفیت بالقوه‌ای برای پاسخ به شدیدترین اشکال تخریب محیط زیست دریایی دارد. با این حال، نبود شناسایی مستقل این جرایم در نظام حقوق بین‌الملل کیفری موجب ایجاد شکاف هنجاری میان شدت خسارات وارده به اکوسیستم‌های دریایی و سطح پاسخ حقوقی موجود شده است (STOP Ecocide Foundation, 2021, pp. 3-5). از این رو، تقویت تعامل میان حقوق بین‌الملل محیط زیست و حقوق بین‌الملل کیفری و حرکت به سوی جرم‌انگاری بین‌المللی جرایم محیط‌زیستی دریایی، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر به شمار می‌آید. در ذیل در بند یکم جایگاه حقوق بین‌الملل محیط زیست در مقابله با جرایم زیست‌محیطی دریایی و در بند دوم جایگاه حقوق بین‌الملل کیفری در مقابله با جرایم زیست‌محیطی دریایی مورد بررسی موسعتر قرار می‌گیرد:

۱.۲.۱. جایگاه حقوق بین‌الملل محیط زیست در مقابله با جرایم زیست‌محیطی دریایی

حقوق بین‌الملل محیط زیست مجموعه‌ای پراکنده از اصول و معاهدات است که برای تنظیم رفتار دولت‌ها در بهره‌برداری از منابع و پیشگیری از آلودگی فرامرزی طراحی شده، اما در حوزه جرایم زیست‌محیطی دریایی هنوز به سطح نظام‌مند و الزام‌آور نرسیده است. این عدم انسجام باعث شده هر دولت سیاست‌های جداگانه‌ای دنبال کند (STOP Ecocide Foundation, 2021, p. 4). اسناد مهمی مانند UNCLOS، MARPOL و کنوانسیون لندن تعهداتی برای پیشگیری از آلودگی ایجاد کرده‌اند، اما رویکرد آن‌ها عمدتاً مدیریتی و اداری است تا کیفری؛ بنابراین نقض شدید تعهدات معمولاً منجر به مسئولیت مدنی یا اداری می‌شود نه کیفری (Birnie, Boyle, & Redgwell, 2009, pp. 345-348). اصل بنیادین «عدم وارد ساختن آسیب فرامرزی» که در پرونده ذوب مس تریل و آرای دیوان بین‌المللی دادگستری تثبیت شد، دولت‌ها را ملزم به مدیریت فعالیت‌ها به گونه‌ای می‌کند که به دیگران آسیب نرساند (Giovannini et al., 2013, p. 9). با این حال، فقدان سازوکار نظارتی قوی، ضمانت اجرایی مؤثری برای این اصل ایجاد نکرده است.

چالش اساس دیگر، پراکندگی هنجاری و عدم هماهنگی نهادی میان ده‌ها سازمان بین‌المللی مانند IMO و UNEP است که مقررات هم‌پوشان یا متعارض دارند و اجرای قوانین را دشوار می‌سازند. در نتیجه، اگرچه حقوق بین‌الملل محیط زیست ابزارهای نظری مفیدی دارد، اما به دلیل ضعف ضمانت اجرا و عدم هماهنگی، نتوانسته چارچوب جامعی برای مقابله با جرایم دریایی ایجاد کند. همین خلأ، بحث درباره ضرورت تدوین قواعد جدید مانند جرم‌انگاری «بوم‌کشی» را دامن زده است.

۱.۲.۲. جایگاه حقوق بین‌الملل کیفری در مقابله با جرایم زیست‌محیطی دریایی

حقوق بین‌الملل کیفری ذاتاً برای مقابله با جنایات سنگین علیه بشریت و امنیت جهانی طراحی شده، اما تاکنون جرایم زیست‌محیطی به رسمیت شناخته نشده‌اند. اساسنامه رم (۱۹۹۸) تنها در چارچوب محدود جرایم جنگی به تخریب محیط زیست اشاره می‌کند (Article 8(2)(b)(iv) of the Rome Statute). این خلأ باعث شده بسیاری از تخلفات دریایی با گستره جهانی، خارج از دایره چهار جرم اصلی بین‌المللی بمانند؛ موضوعی که بنیاد توقف بوم‌کشی و ابتکار پیمان جهانی برای محیط زیست را بر ضرورت افزودن «بوم‌کشی» به لیست جرایم بین‌المللی متقاعد کرده است.

جرم‌انگاری این موارد پاسخی به نیاز جهان برای مقابله با رفتارهایی است که پیامدهای فراگیر دارند. نشست عمدی نفت، نابودی مرجان‌ها یا بهره‌برداری غیرقانونی صنعتی از منابع دریایی، مصداق تخریب آگاهانه‌ای هستند که شایسته عنوان جنایت بین‌المللی‌اند (White & Heckenberg, 2014, pp. 45–47). اگرچه حقوق بین‌الملل کیفری هنوز در مراحل اولیه پذیرش این جرایم قرار دارد، اما تحولاتی مانند پیشنهادات پارلمان اروپا و گزارش‌های کمیسیون حقوق بین‌الملل سازمان ملل، نشان‌دهنده تمایل فزاینده جهانی برای شناسایی «بوم‌کشی» به عنوان جنایت پنجم است. این حرکت می‌تواند حلقه مفقوده میان حمایت کیفری و زیست‌محیطی را پر کند (Siddique, 2021, p. 1).

۱.۳. اهمیت تدوین شاخص‌های خسارت زیست‌محیطی

با گسترش مخاطرات زیست‌محیطی، یکی از چالش‌های اساسی، تدوین شاخص‌های خسارت زیست‌محیطی است. این شاخص‌ها علاوه بر پیشگیری، امکان احراز مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها را در برابر خسارات محیط زیستی فراهم می‌کنند. خسارات فرامرزی مکرراً رخ می‌دهند و مسائلی چون مسئولیت و الزام به جبران، بدون شاخص‌های روشن، با مشکلات جدی مواجه است (EnviCrimeNet, 2015, p. 1).

۱.۴. خلاهای قانونی و لزوم جرم‌انگاری

در حال حاضر هیچ رژیم حقوقی بین‌المللی به‌طور خاص، دولت‌ها را ملزم به جرم‌انگاری و مجازات اعمالی که باعث آسیب محیط زیست دریایی می‌شوند، نمی‌کند. نبود پاسخ جمعی و بین‌المللی، همراه با چالش‌های چندصلاحیتی، محیطی را فراهم کرده که این جرایم به‌صورت مکرر و گسترده اتفاق می‌افتند (McCabe, 2023, p. 249).

به همین دلیل، ضرورت دارد که جرایم محیط زیست دریایی به رسمیت شناخته شوند و چارچوب حقوقی بین‌المللی قوی‌تری برای مقابله با آن‌ها ایجاد شود. این چارچوب می‌تواند شامل تصویب کنوانسیون بین‌المللی جرم بوم‌کشی، استانداردسازی شاخص‌های خسارت و همکاری منطقه‌ای و جهانی در اجرای قانون باشد (EnviCrimeNet, 2015, p. 1).

۲. بررسی ابزارها و اسناد بین‌المللی موجود (کنوانسیون حقوق دریاها، کنوانسیون پیشگیری از آلودگی‌های دریایی، کنوانسیون لندن، و غیره)

حقوق بین‌الملل زیست‌محیطی دریایی و ابزارهای قانونی برای حفاظت از محیط زیست دریایی طی دهه‌های اخیر توسعه یافته‌اند. این ابزارها نقش کلیدی در تنظیم و کنترل فعالیت‌هایی دارند که ممکن است آسیب‌های جدی به محیط زیست دریایی وارد کنند. مهم‌ترین اسناد و کنوانسیون‌های بین‌المللی در این حوزه شامل کنوانسیون حقوق دریاها، کنوانسیون مارپل در خصوص پیشگیری

از آلودگی‌های دریایی^۱، کنوانسیون لندن برای جلوگیری از آلودگی ناشی از دفن زباله در دریا^۲، و سایر اسناد مرتبط هستند. در این فصل، به بررسی این ابزارها و اسناد خواهیم پرداخت و تأثیر آنها در مقابله با جرایم زیست‌محیطی دریایی را تحلیل می‌کنیم.

۲.۱. کنوانسیون حقوق دریاها

کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها یکی از مهم‌ترین اسناد بین‌المللی است که حاکمیت بر دریاها و حفاظت از محیط زیست دریایی را تنظیم می‌کند. این کنوانسیون از نظر حقوقی به‌عنوان چارچوب اصلی برای تنظیم قوانین بین‌المللی دریاها شناخته می‌شود و به مسائلی مانند حقوق کشتیرانی، مدیریت منابع دریایی، و حفاظت از محیط زیست دریایی می‌پردازد (Bourne, 2021, pp. 83-84). از مهم‌ترین اصول آن، اصل حفاظت و نگهداری از محیط زیست دریایی است که بر لزوم پیشگیری از آلودگی‌های دریایی تأکید دارد.

از زمانی که این کنوانسیون تصویب شد، کشورهای عضو مکلف به همکاری در جهت پیشگیری از آلودگی دریاها و حفاظت از منابع دریایی شده‌اند. به‌ویژه، بند ۱ ماده ۱۹۲ و بند ۱ ماده ۱۹۴ این کنوانسیون، دولت‌ها را موظف می‌کند که اقداماتی در جهت جلوگیری و کاهش آلودگی‌های دریایی اتخاذ کنند (Sharma, 2022, p. 51). با این حال، اجرای دقیق این مقررات و نظارت بر آنها همچنان چالش‌های زیادی دارد و کشورها به‌طور متفاوتی از این کنوانسیون پیروی می‌کنند (Bodansky, 2023, p. 109).

۲.۲. کنوانسیون پیشگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها

کنوانسیون بین‌المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپول) که در سال ۱۹۷۳ در سازمان بین‌المللی دریانوردی تصویب شد، یکی دیگر از ابزارهای کلیدی در زمینه حقوق محیط زیست دریایی است. این کنوانسیون به‌ویژه بر آلودگی‌هایی که توسط کشتی‌ها به دریا وارد می‌شود، تمرکز دارد و برای کاهش آلودگی‌های نفتی، مواد شیمیایی، پسماندها و سایر آلودگی‌ها مقررات دقیقی وضع کرده است.

کنوانسیون پیشگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها شامل شش پیوست است که به آلودگی‌های مختلف دریایی پرداخته و اقدامات دقیق پیشگیرانه و درمانی را برای هر نوع آلودگی تعیین کرده است. پیوست ۱ و ۲ این کنوانسیون به‌طور خاص به پیشگیری از آلودگی نفتی و مواد شیمیایی اختصاص دارد و کشورها را موظف به پذیرش این استانداردها می‌کند (Kerkhoff, 2020, p. 61). با این حال، هرچند که کنوانسیون پیشگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها به‌طور گسترده در سطح جهانی پذیرفته شده است، هنوز برخی از کشورها در اجرای مؤثر آن دچار مشکل هستند (Park, 2021, p. 76).

۲.۳. کنوانسیون لندن

کنوانسیون ۱۹۷۲ لندن در خصوص جلوگیری از آلودگی ناشی از دفن زباله در دریا یکی دیگر از اسناد مهم در این زمینه است. این کنوانسیون مقرر می‌دارد که هیچ‌گونه مواد و زباله‌ای که ممکن است به محیط زیست دریایی آسیب برساند، نباید در دریا دفن شود. این کنوانسیون، که در سال ۱۹۷۲ به تصویب رسید و در سال ۱۹۹۶ اصلاح شد، به‌طور خاص بر منع دفن مواد خطرناک و زباله‌های صنعتی در دریا تأکید دارد (Fitzgerald, 2020, p. 93).

یکی از نکات برجسته این کنوانسیون، سیستم مجوزدهی آن است که کشورها را ملزم می‌کند تا برای دفن هرگونه مواد در دریا از سازمان بین‌المللی دریانوردی مجوز دریافت کنند. این کنوانسیون به‌ویژه در زمینه پیشگیری از آلودگی‌های ناشی از فعالیت‌های

1. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

2. London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter

صنعتی و کشاورزی اهمیت زیادی دارد و با فراهم کردن چارچوب قانونی، نظارت بر این نوع آلودگی‌ها را تسهیل کرده است (McClain, 2022, p. 201).

۲.۴. سایر اسناد و کنوانسیون‌های مرتبط

در کنار کنوانسیون‌های اصلی فوق، سایر اسناد و کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند کنوانسیون سازمان جهانی بهداشت^۱ در خصوص آلودگی‌های شیمیایی و بیولوژیکی دریایی، کنوانسیون آلودگی هوای دریاها، و توافقات منطقه‌ای مختلف نیز بر حفاظت از محیط زیست دریایی تأکید دارند. این اسناد به‌ویژه در سطح منطقه‌ای برای مقابله با آلودگی‌های فرامرزی و همکاری بین‌المللی در زمینه اجرای مقررات زیست‌محیطی اهمیت زیادی دارند (Harris, 2023, p. 221).

۲.۵. چالش‌ها و ضرورت توسعه ابزارهای جدید

با وجود این ابزارها و اسناد، هنوز چالش‌هایی در زمینه اجرای مؤثر این مقررات و مقابله با جرایم زیست‌محیطی دریایی وجود دارد. مشکلاتی مانند تفاوت در قوانین ملی کشورها، ضعف نظارتی، و فقدان مکانیزم‌های اجرایی مؤثر در سطح بین‌المللی، مانع از رسیدن به یک سیستم یکپارچه و کارآمد در این حوزه می‌شود (Kovacs, 2024, p. 112). به‌ویژه، کشورهای در حال توسعه به دلیل مشکلات اقتصادی و محدودیت‌های فناوری قادر به اجرای دقیق این مقررات نیستند. از این رو، ایجاد ابزارهای جدید و به‌روز در زمینه حقوق بین‌الملل محیط زیست دریایی، از جمله تدوین و تصویب جرم‌انگاری‌های جدید برای مقابله با جرایم زیست‌محیطی دریایی، به شدت ضروری به نظر می‌رسد. توسعه مکانیسم‌های نظارتی و همکاری‌های بین‌المللی نیز می‌تواند به مقابله با این چالش‌ها کمک کند و از تخریب بیشتر محیط زیست دریایی جلوگیری نماید.

۳. تحلیل خلأهای موجود و چالش‌های اجرایی

در بررسی جرایم زیست‌محیطی دریایی، یکی از مهم‌ترین موانع و چالش‌هایی که موجب می‌شود این جرایم به‌طور مؤثر مقابله و پیگیری نشوند، خلأهای حقوقی و چالش‌های اجرایی در سطح بین‌المللی و ملی است. در این فصل، به تحلیل این خلأها و مشکلات اجرایی در خصوص جرایم زیست‌محیطی دریایی پرداخته می‌شود و راهکارهایی برای رفع این موانع ارائه خواهد شد.

۳.۱. خلأهای حقوقی در چارچوب‌های بین‌المللی

یکی از بزرگ‌ترین چالش‌ها در مبارزه با جرایم زیست‌محیطی دریایی، عدم وجود یک چارچوب حقوقی جامع و الزام‌آور است که به‌طور خاص به این نوع جرایم پرداخته باشد. کنوانسیون‌ها و معاهدات موجود مانند کنوانسیون حقوق دریاها، مارپل و کنوانسیون لندن، هرچند که برای جلوگیری از آلودگی‌های دریایی و حفاظت از محیط زیست دریایی طراحی شده‌اند، اما به‌طور خاص به جنایات زیست‌محیطی علیه اقیانوس‌ها پرداخته نشده‌اند. این خلأ موجب می‌شود که بسیاری از کشورها از پذیرش مسئولیت‌های کامل خود در خصوص جرم‌انگاری و مقابله با این نوع جرایم امتناع کنند.

برای مثال، کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ که یکی از مهم‌ترین ابزارهای بین‌المللی برای مدیریت و حفاظت از محیط زیست دریایی است، به‌طور مستقیم به موضوعات جرایم زیست‌محیطی مانند تخلیه غیرقانونی مواد آلاینده و آسیب‌های ناشی از فعالیت‌های غیرمجاز در دریا نمی‌پردازد (Siddique, 2021, p. 1). این امر موجب ایجاد فضای حقوقی مبهم برای دولت‌ها و شرکت‌ها می‌شود و باعث می‌شود که اجرای قوانین زیست‌محیطی به‌طور کامل انجام نشود.

1. World Health Organization (WHO)

۳.۲. چالش‌های اجرایی در زمینه نظارت و اجرای قوانین

یکی دیگر از موانع اساسی در مقابله با جرایم زیست‌محیطی دریایی، ضعف در نظارت و اجرای مؤثر قوانین است. دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی به‌ویژه در مناطق دریایی که با مشکلات متعدد امنیتی، اقتصادی و اجتماعی روبه‌رو هستند، قادر به نظارت کافی بر فعالیت‌های تجاری دریایی نیستند. در بسیاری از مناطق، وجود نهادهای نظارتی مستقل و مجهز به ابزارهای کافی برای انجام تحقیقات و پیگرد قانونی به شدت کم است. علاوه بر این، کمبود منابع مالی و فناوری‌های پیشرفته در کشورهایی که نیازمند توانمندسازی در این زمینه هستند، به این مشکل دامن می‌زند (White & Heckenberg, 2014, pp. 45–47). بر اساس گزارش یوروپل، در عملیات‌های بین‌المللی اخیر، هزاران جرم زیست‌محیطی مرتبط با آلودگی دریایی شناسایی شده است، اما عدم هماهنگی میان کشورها و تفاوت‌های در قوانین و سیستم‌های قضایی ملی، باعث شده که بسیاری از این پرونده‌ها به‌طور مؤثر پیگیری نشوند (Europol, 2021, p. 1). این وضعیت همچنین نشان می‌دهد که فرایند اجرایی و پیگیری این جرایم به دلیل تعارض صلاحیت‌ها و نبود یک نهاد اجرایی واحد با مشکل مواجه است.

۳.۳. چالش‌های چندصلاحیتی و تضادهای قضایی

یکی دیگر از چالش‌های عمده، تضادهای قضایی و مشکلات چندصلاحیتی میان کشورهای مختلف است. از آنجا که آلودگی دریایی و جرایم زیست‌محیطی دریایی در اغلب موارد اثرات فرامرزی دارند، تعیین صلاحیت قضائی برای پیگیری این جرایم پیچیدگی‌های خاصی ایجاد می‌کند. کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲، که به‌عنوان سند اصلی حقوقی در زمینه دریاها شناخته می‌شود، به‌طور خاص چگونگی صلاحیت قضائی برای پیگیری جرایم زیست‌محیطی را مشخص نکرده‌اند و همین امر موجب شده که در صورت بروز چنین جرایمی، دولت‌ها نتوانند به‌طور مؤثر با آن‌ها مقابله کنند (Giovannini et al., 2013, p. 12).

تعارض‌های صلاحیتی میان دولت‌ها می‌تواند منجر به ایجاد شکاف‌های قانونی شود که زمینه را برای فرار از مجازات برای مرتکبین این جرایم فراهم می‌کند. همچنین، برخی دولت‌ها به‌دلیل منافع اقتصادی یا سیاسی نمی‌خواهند در پرونده‌های بین‌المللی درگیر شوند و همین امر باعث می‌شود که عدالت در سطح جهانی در خصوص جرایم زیست‌محیطی دریایی به‌طور ناقص اجرا شود (Polinov, Bookman, & Levin, 2021, p. 114).

۳.۴. ضعف در همکاری‌های بین‌المللی و عدم هم‌افزایی میان نهادها

عدم همکاری مؤثر میان نهادهای بین‌المللی و کشورها یکی دیگر از موانع عمده در برخورد با جرایم زیست‌محیطی دریایی است. علی‌رغم وجود برخی کنوانسیون‌ها و معاهدات بین‌المللی، هماهنگی میان نهادهای اجرایی و قضائی کشورهای مختلف به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه هنوز ضعیف است. در بسیاری از موارد، کشورهای توسعه‌یافته توانمندی‌های بالاتری در زمینه اجرای قوانین و برخورد با این جرایم دارند، اما کشورهای در حال توسعه به دلیل مشکلات اقتصادی و محدودیت‌های زیرساختی قادر به اجرای مؤثر این قوانین نیستند (U.S. Department of Justice, 2021, p. 34). این عدم همکاری و هماهنگی بین‌المللی، نه تنها موجب تضعیف پیگیری قضائی می‌شود، بلکه به‌عنوان عاملی بازدارنده در توسعه سیاست‌های پیشگیرانه و همچنین تحقیقات علمی در زمینه جرایم زیست‌محیطی عمل می‌کند. در نتیجه، به‌رغم تدوین قوانین و استانداردهای بین‌المللی، عدم هم‌افزایی میان نهادهای مختلف مانع از اجرای موفق این قوانین می‌شود.

۳.۵. خلأهای اطلاعاتی و فقدان داده‌های دقیق

یکی از چالش‌های دیگر در مقابله با جرایم زیست‌محیطی دریایی، خلأهای اطلاعاتی و فقدان داده‌های دقیق در زمینه این جرایم است. جمع‌آوری داده‌های دقیق درباره آلودگی‌ها، نشت‌های نفتی و دیگر جرایم زیست‌محیطی در دریا، به‌ویژه در مناطق دورافتاده

و ناپایدار، اغلب مشکل است. در بسیاری از موارد، عدم وجود سیستم‌های اطلاعاتی جامع و همگرا باعث می‌شود که کشورها نتوانند به‌طور مؤثر به تحلیل و جمع‌آوری داده‌ها در سطح بین‌المللی پرداخته و در نتیجه، از برنامه‌ریزی دقیق برای پیشگیری از جرایم زیست‌محیطی دریایی محروم شوند.

با توجه به تحلیل‌های ارائه شده در این فصل، به‌وضوح مشاهده می‌شود که برای مقابله با جرایم زیست‌محیطی دریایی، نیاز به اصلاحات اساسی در قوانین بین‌المللی، تقویت همکاری‌های بین‌المللی و ارتقاء توانمندی‌های اجرایی در کشورها وجود دارد. همچنین، تدوین سیاست‌های جامع و هماهنگ برای نظارت و جمع‌آوری داده‌های دقیق به‌ویژه در مناطق آسیب‌پذیر، می‌تواند به تسهیل اجرای قوانین و مقابله با این جرایم کمک کند. در نهایت، ایجاد اراده سیاسی قوی و همکاری‌های مؤثر میان دولت‌ها، سازمان‌های بین‌المللی و نهادهای غیر دولتی، می‌تواند به ایجاد یک سیستم پاسخگویی جامع و جهانی برای جلوگیری از جرایم زیست‌محیطی دریایی منجر شود.

۱.۳.۶. امکان‌سنجی مقابله در چارچوب موازین حقوق بین‌المللی

باوجود نواقص موجود در حقوق بین‌الملل در عدم درج قواعد خاص راجع به جرایم ارتكابی علیه محیط زیست در دریا، این بدان معنا نیست که در حقوق بین‌الملل جایی برای جرایم ارتكابی علیه محیط زیست در دریا وجود ندارد. توجه به وحدت حقوق بین‌الملل و ضرورت دستیابی به یکپارچگی سازمان‌یافته کارکردی نظام‌های حقوقی مختلف ضروری است. هیچ سند حقوقی بین‌المللی یک رژیم مستقل نیست و به‌طور مطمئن برای سایر نظام‌های حقوقی نفوذ ناپذیر نیست. ادغام نظام‌مند می‌تواند به رفع شکاف‌ها و به حداکثر رساندن کارایی مقرره‌های حقوقی غیرنظام‌مند کمک کند (García Ruiz, South, & Brisman, 2020, p. 78).

به منظور ارائه یک واکنش حقوقی جمعی و مؤثر برای رسیدگی به جرایم زیست‌محیطی دریایی، لازم است فراتر از حقوق دریاهای و سایر منابع حقوق بین‌الملل رفت. این به این دلیل است که جرایم ارتكابی علیه محیط زیست در دریا در حوزه‌های مختلف حقوق بین‌الملل قرار دارند. در ابتدا، اینها شامل حقوق دریا، حقوق بین‌الملل محیط‌زیست و حقوق کیفری بین‌المللی می‌شود، بلکه حقوق بشر را نیز شامل می‌شود (Citizens Information, n.d, p. 1).

ساختار قانونی صیانت از قلمروهای آبی، مجموعه‌ای از معاهدات جهانی، پیمان‌های منطقه‌ای و رهنمودهای غیرالزام‌آور است که در این میان، کنوانسیون حقوق دریاهای و معاهده بین‌المللی پیشگیری از آلودگی کشتی‌ها (مارپل) به همراه پروتکل‌های آن، ارکان اصلی را تشکیل می‌دهند. اگرچه این اسناد به‌طور مستقیم بر جرم‌انگاری متمرکز نیستند، اما پیوند ساختاری آن‌ها با سایر منابع حقوق بین‌الملل می‌تولند واکنش جامعه جهانی را به بزهکاری‌های دریایی به‌شکل مؤثری تقویت کند. هم‌زمان، قواعد مرتبط با مسئولیت بین‌المللی در قبال خسارات زیست‌محیطی، با تکیه بر طرح مواد کمیسیون حقوق بین‌الملل (۲۰۰۱)، در حال تکامل بوده و بخش‌هایی از آن بازتاب‌دهنده حقوق عرفی تلقی می‌شود. برای نیل به صیانتی همه‌جانبه، حقوق بین‌الملل کیفری باید بدون تمایز میان شرایط مخاصمه یا صلح، از زیست‌بوم‌های دریایی محافظت نماید (Bustami & Hecken, 2021, pp. 172–173). با این حال، غلبه رویکرد دولت‌محور، پرسشی کلیدی را مطرح می‌سازد: در فقدان اسناد بین‌المللی برای تبیین مسئولیت کیفری اشخاص حقیقی و حقوقی، چگونه می‌توان کارآمدی حقوق محیط زیست را تضمین کرد؟ این چالش نشان‌دهنده شکاف عمیقی میان ابزارهای حقوقی موجود و نیازهای حفاظتی جهان در برابر جرایم سازمان‌یافته‌ای است که پایداری دریاهای را به مخاطره می‌اندازند. همچنین از نظر حقوق بین‌الملل چالش برانگیز، نیاز به اثبات این موضوع است که آلودگی اثرات زیانباری بر حقوق افراد داشته است و نه صرفاً تخریب عمومی محیط‌زیست. اساسنامه رم تعیین می‌کند که دیوان کیفری بین‌المللی بر اشخاص حقیقی

۱. در این رابطه می‌توان به کنوانسیون آرهوس (Aarhus Convention) اشاره داشت که به‌عنوان یک توافقنامه بین‌المللی به مردم حق دسترسی به اطلاعات در مورد محیط زیست را می‌دهد. همچنین مشارکت عمومی در تصمیم‌گیری را ترویج می‌کند و دسترسی به عدالت در مورد مسائل زیست‌محیطی را فراهم می‌کند.

صلاحیت قضایی دارد. بنابراین، اگر «جرم بوم‌کشی» به‌عنوان یک جرم بین‌المللی جدید در صلاحیت دیوان بین‌المللی کیفری به رسمیت شناخته شود، دیوان صلاحیت رسیدگی به فردی را که مرتکب جرم بوم‌کشی می‌شود و در نتیجه، فردی که طبق اساسنامه دیوان مسئول و مسئول مجازات خواهد بود، خواهد داشت، بدون اینکه لطمه به مسئولیت دولت‌ها بر اساس حقوق بین‌المللی اطلاق شود.^۱ البته در مورد لزوم انعکاس آثار زیانبار، باید توجه داشت که با شناخت جرایم ارتكابی علیه محیط زیست در دریا، دیدگاه جدیدی پدید می‌آید که حفاظت از محیط زیست را به خاطر خود و در نهایت انسانیت در نظر می‌گیرد.

۴. ضرورت جرم‌انگاری بین‌المللی و معرفی مفهوم «بوم‌کشی»

در دهه‌های اخیر، جرایم زیست‌محیطی دریاها به‌طور چشمگیری افزایش یافته‌اند و این روند به یکی از چالش‌های جهانی در عرصه حقوق بین‌الملل تبدیل شده است. هرچند در سال‌های اخیر شاهد برخی پیشرفت‌ها در زمینه پاسخ به این جرایم و افزایش آگاهی‌های بین‌المللی هستیم، اما خلاهای قانونی و چالش‌های اجرایی همچنان مانع از مقابله مؤثر با این معضل جهانی هستند. یکی از مهم‌ترین خلأها در حقوق بین‌الملل، نبود یک جرم‌انگاری مؤثر برای تخریب‌های زیست‌محیطی دریاها و اکوسیستم‌های دریایی است که تأثیرات منفی گسترده‌ای بر سلامت انسان‌ها و تنوع زیستی دارند (Higgins, 2019, p. 79).

۴.۱. ضرورت جرم‌انگاری بین‌المللی

یکی از دلایل اصلی عدم موفقیت نظام‌های حقوقی در پیشگیری و مقابله با جرایم زیست‌محیطی دریایی، فقدان قوانین الزام‌آور بین‌المللی برای جرم‌انگاری این جرایم است. بسیاری از این تخلفات، از جمله تخلیه غیرقانونی مواد آلاینده در دریا، به‌دلیل پیچیدگی‌های قضائی و تداخل صلاحیت‌ها بین کشورهای مختلف، به‌طور مؤثر پیگیری نمی‌شوند (White & Heckenberg, 2014, p. 45). برای مقابله با این چالش، نیاز به یک چارچوب حقوقی بین‌المللی وجود دارد که بتواند دولت‌ها را ملزم به جرم‌انگاری رفتارهای آسیب‌زا به محیط زیست دریایی کند و علاوه بر آن، برای مجرمین این جرایم، مجازات‌های بین‌المللی مؤثری در نظر بگیرد.

در واقع، بسیاری از جرایم زیست‌محیطی، به‌ویژه آن دسته از جرایم که موجب آلودگی‌های نفتی و تخریب اکوسیستم‌های دریایی می‌شوند، به‌دلیل مقیاس جهانی خود، نمی‌توانند به‌طور محدود در چارچوب قوانین ملی یا منطقه‌ای برخوردار از صلاحیت‌های خاص پیگیری شوند (Europol, 2021, p. 1). این وضعیت نیازمند یک نظام حقوقی جامع و فرامرزی است که بتواند با توجه به ویژگی‌های خاص جرم‌های زیست‌محیطی، مسئولیت‌های دولت‌ها را در زمینه حفاظت از محیط زیست دریایی به‌طور جدی پیگیری کند.

۱. لندی‌شه جرم‌انگاری جرم بوم‌کشی به‌عنوان یک جنایت بین‌المللی، برای نخستین بار در دهه ۱۹۷۰ مطرح گردید. این ایده به دلیل مخالفت برخی دولت‌های قدرتمند، مقاومت شرکت‌های تجاری بزرگ و گفتمان توسعه اقتصادی بر گفتمان حقوق محیط زیست، نتوانست در قالب یک هنجار کیفری بین‌المللی درآید. در زمان تدوین اساسنامه دادگاه کیفری بین‌المللی (۱۹۹۸) نیز تنها «جرم بوم‌کشی جنگی»، آن نیز به‌عنوان یکی از مصادیق جنایات جنگی، جرم‌انگاری گردید؛ که همان نیز با شرایط و محدودیت‌های بسیاری همراه شد، به گونه‌ای که در عمل، تعقیب و محاکمه مرتکبین جرم بوم‌کشی تقریباً ناممکن گشته است. پیامد این امر بی‌کیفری مرتکبین جرم بوم‌کشی در سراسر جهان و استمرار نابودی تدریجی کره زمین و منابع حیاتی آن است. به منظور پایان دادن به این بی‌کیفری زیست‌محیطی، ضروری است که جامعه بین‌المللی اقدام به جرم‌انگاری مستقل جرم بوم‌کشی (در زمان صلح) به‌عنوان شدیدترین و مهم‌ترین جرم زیست‌محیطی نموده و رسیدگی به این جنایت را در صلاحیت دادگاه کیفری بین‌المللی قرار دهد؛ (Gholipour, G. 43-81 and mahra, N., 2020, p

۴.۲. معرفی و بررسی «بوم‌کشی»

پیشنهاد کلیدی برای مقابله با جرایم زیست‌محیطی، جرم‌انگاری «بوم‌کشی» به‌عنوان یک جنایت بین‌المللی مستقل است. بوم‌کشی که به معنای تخریب وسیع و غیرقابل جبران محیط زیست است، نخستین بار توسط پل اهرلایند در دهه ۱۹۷۰ مطرح شد و امروزه به یک مفهوم حقوقی تبدیل شده است (Higgins, 2019, p. 87). اگرچه این ایده ابتدا با مخالفت روبرو شد، اما اکنون بسیاری از کشورها و سازمان‌های بین‌المللی، از جمله سازمان ملل، بر ضرورت جرم‌انگاری آن برای تقویت پاسخگویی جهانی تأکید دارند (Siddique, 2021, p. 1). این رویکرد به‌ویژه برای جرایم فرامرزی حیاتی است. تخلیه غیرقانونی مواد آلاینده مانند نفت در دریاها، نه تنها اکوسیستم‌های دریایی را تهدید می‌کند، بلکه خسارات جبران‌ناپذیری به منابع طبیعی و جوامع ساحلی وارد می‌سازد. نشت نفت علاوه بر آسیب‌های زیست‌محیطی، منجر به خسارت‌های اقتصادی گسترده و تهدید امنیت غذایی ساکنان مناطق ساحلی می‌شود.

۴.۳. چالش‌های اجرایی و موانع موجود

اگرچه مفهوم بوم‌کشی به‌عنوان یک جرم بین‌المللی در حال توسعه است، اما چالش‌های اجرایی بسیاری در مسیر جرم‌انگاری آن وجود دارد. یکی از این چالش‌ها، فقدان هماهنگی بین‌المللی و تداخل صلاحیت‌های قضائی در مورد جرایم زیست‌محیطی است. دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی باید در این زمینه به‌طور مؤثرتر همکاری کنند و یک نظام قانونی یکپارچه ایجاد کنند که قادر به رسیدگی به تخریب‌های محیط زیستی در سطح جهانی باشد (Polinov, Bookman, & Levin, 2021, p. 5). علاوه بر این، لازم است که از ابزارهای نوین مانند فناوری‌های نظارت ماهواره‌ای و هوش مصنوعی برای ردیابی و شناسایی تخلفات زیست‌محیطی استفاده شود.

در مجموع، شناسایی و جرم‌انگاری بوم‌کشی به‌عنوان یک جرم بین‌المللی، یکی از مهم‌ترین گام‌ها برای مقابله با جرایم زیست‌محیطی و تخریب‌های دریاها است. این اقدام نه‌تنها به‌عنوان یک ابزار حقوقی برای پاسخگویی به تخریب‌های زیست‌محیطی عمل می‌کند، بلکه به‌عنوان یک چارچوب انگیزشی برای دولت‌ها و شرکت‌های بزرگ به منظور رعایت قوانین زیست‌محیطی و بهبود وضعیت حفاظت از منابع طبیعی عمل خواهد کرد. در نهایت، برای تحقق این هدف، همکاری‌های بین‌المللی، تقویت قوانین و نظارت‌های فرامرزی و ایجاد یک سازوکار حقوقی جامع برای اجرای مفاهیم جدید در حوزه حقوق محیط زیست ضروری است.

۴.۴. آسیب‌شناسی بوم‌کشی در نظام حقوقی بین‌المللی و ضرورت توجه به آن

نظام حقوقی بین‌الملل در حال حاضر با خلأ جدی در مقابله با تخریب‌های گسترده محیط‌زیستی (بوم‌کشی) روبروست. اگرچه چندین کشور بوم‌کشی را در قوانین داخلی خود جرم‌انگاری کرده‌اند، اما این مفهوم هنوز به‌عنوان یک جرم مستقل و قابل مجازات در سطح جهانی پذیرفته نشده است (White & Heckenberg, 2014, pp. 45–59). اساسنامه رم تنها در ماده ۸ (جنایات جنگی) به خسارت محیط‌زیستی اشاره دارد که دامنه‌ای بسیار محدود دارد.

با این حال، تلاش‌های متعددی برای پر کردن این خلأ آغاز شده است. پولی هیگینز در سال ۲۰۱۰ پیشنهاد اصلاح اساسنامه رم را داد تا بوم‌کشی به‌عنوان پنجمین جنایت علیه صلح شناخته شود. تعریف پیشنهادی او بر «کاهش شدید بهره‌مندی مسالمت‌آمیز ساکنان» تمرکز داشت، اما هدف اصلی محافظت از خود محیط‌زیست بود (Higgins, 2019, p. 86). این ایده حمایت‌هایی از سوی دولت‌هایی مانند وانواتو و مالدیو (۲۰۱۹)، پاپ فرانسیس و کنفرانس‌های تخصصی سازمان ملل (مانند UNICRI و UNEP) دریافت کرد که بوم‌کشی را تهدیدی جدی و فراملی می‌دانند. در نهایت، هیئت مستقلی به ریاست فیلیپ سندز در سال ۲۰۲۱ تعریف دقیق‌تری ارائه داد: «اقدامات غیرقانونی یا بی‌محابا با علم به احتمال خسارت شدید، گسترده یا طولانی‌مدت به محیط‌زیست» (Siddique, 2021, p. 1).

باوجود این پیشرفت‌ها، چالش‌های عمیقی وجود دارد. نخست، معاهده ۱۹۷۷ سازمان ملل درباره ممنوعیت استفاده نظامی از فنون تغییردهنده محیط زیست، به دلیل ابهام در مفاهیمی مانند «گسترده یا ماندگار» و محدود بودن قلمرو آن به زمان جنگ، کارآمدی لازم را ندارد. دوم، تجربه کشورهای دارای قانون داخلی نشان می‌دهد که جرم‌انگاری بدون پشتوانه اجرایی و نهادی، بازدارندگی ایجاد نمی‌کند. سوم، مقاومت‌های سیاسی و نیاز به اجماع دولت‌ها برای اصلاح اساسنامه رم، مسیر بین‌المللی شدن این جرم را دشوار ساخته است (Higgins, 2019, p. 88; STOP Ecocide Foundation, 2021, p. 6).

در مجموع، موازین فعلی حقوق بین‌الملل (مانند UNCLOS و MARPOL) بیشتر بر کنترل اداری و پیشگیری متمرکزند و ابزارهای کیفری مستقیم برای پیگرد مرتکبان فراهم نمی‌کنند. این ضعف باعث می‌شود بسیاری از تخریب‌های فراملی دریایی بدون مجازات مناسب باقی بمانند. بنابراین، شناسایی رسمی «بوم‌کشی» به عنوان یک جنایت بین‌المللی مستقل، نه تنها یک تحول حقوقی، بلکه ضرورتی اجتناب‌ناپذیر برای ایجاد بازدارندگی واقعی، پاسخگویی فراملی و گذار از رویکردهای توصیه‌محور به تعهدات الزام‌آور است. بدون این اصلاح ساختاری، نظام حقوقی بین‌الملل در برابر تهدیدات زیست‌محیطی دریایی واکنشی، پراکنده و ناکارآمد باقی خواهد ماند.

پارادایم‌های قانونی فعلی، علیرغم تمایل نسبی به حفاظت از زیست‌بوم‌ها، در مهار بزهکاری‌های ساختاریافته و فراملی در اقیانوس‌ها با بن‌بست مواجه شده‌اند. جنبه ناورانه این پژوهش بر لزوم عبور از رویه‌های توصیه‌محور و حرکت به سمت تکالیف سخت‌گیرانه حقوقی متمرکز است؛ زیرا تا زمانی که «بوم‌کشی» به عنوان جرمی مستقل با پیامدهای کیفری صریح تصویب نشود، حقوق بین‌الملل در حالتی انفعالی و گسسته باقی خواهد ماند. تحلیل اسناد مرجع نشان می‌دهد که کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) و پیمان مارپل، بیش از آنکه بر تعقیب قضایی مجرمان متمرکز باشند، بر وظایف مدیریتی دولت‌ها و روش‌های جبران خسارت تأکید دارند؛ خلأیی که منجر به مصونیت مرتکبان تخریب‌های وسیع دریایی شده است. بررسی موانع موجود حاکی از آن است که تشتت در تعاریف قانونی، اولویت‌بندی منافع حاکمیتی، ناهماهنگی در همکاری‌های بین‌المللی و فقدان دادگاه جهانی تخصصی، فرآیند اجرای عدالت را به‌ویژه در آب‌های آزاد مختل کرده است. در این میان، جرم‌انگاری بوم‌کشی می‌تواند با تقویت بازدارندگی، بستر پیگرد فرامرزی را مهیا سازد، هرچند این تحول مستلزم وفاق بین‌المللی و بازنگری در اساسنامه دیوان کیفری بین‌المللی است. در جمع‌بندی، نوشتار حاضر تأکید می‌کند که ترکیب تدابیر پیشگیرانه با ابزارهای نوین کیفری، تقویت ائتلاف‌های منطقه‌ای و استانداردسازی تعاریف مجرمانه، اثربخشی نظام حقوقی را تضمین خواهد کرد. این بازنگری بنیادین در ساختارهای قانونی، توأم با اقدامات عملی یکپارچه، اساسی‌ترین راهبرد برای صیانت واقعی از ثروت‌های دریایی در قرن بیست و یکم است.

نتیجه‌گیری

در بیست سال گذشته، رفتارهای مجرمانه در پهنه‌های آبی شکلی غامض به خود گرفته و از تخلیه غیرقانونی سموم تا قاچاق حیات وحش دریایی را شامل شده است؛ تهدیدی که علاوه بر ویرانی طبیعت، پایه‌های اقتصادی و آرامش ساکنان کرانه‌ها را لرزاند. این معضلات که از ضعف‌های نظارتی، رانت‌جویی و نبود پایش‌های دقیق نشأت می‌گیرند، به سبب ماهیت یکپارچه آب‌های جهان، از مرزهای جغرافیایی عبور کرده و اثربخشی مقررات ملی را سلب نموده‌اند. گره اصلی کار در پراکندگی دیدگاه‌های قضایی و فقدان چارچوبی منسجم برای تعریف جرایم بین‌المللی نهفته است، به طوری که اصطلاحی نظیر «بوم‌کشی» هنوز به عنوان یک عنوان مجرمانه لازم‌الاجرا تثبیت نشده است. شرایط حاکم، به‌ویژه برای ملل در حال رشد که از توانمندی‌های حفاظتی کافی بی‌بهره‌اند، بسیار مخاطره‌آمیز است و لزوم تحول بنیادین از شیوه‌های کلاسیک به سمت یک دکترین حقوقی فراگیر و فراملی را برجسته می‌سازد. صرفاً از طریق شفاف‌سازی تکالیف جهانی و پر کردن خلأهای قانونی می‌توان واکنشی قاطع و متناسب با ضرورت‌های قرن حاضر در قبال انهدام نظام‌مند منابع دریایی سازمان‌دهی کرد. بنابراین، در پاسخ به پرسش یک ۱ تا ۵ که پرسش‌های فرعی استخراج شده از پرسش اصلی موضوع مورد پژوهش بوده است می‌توان پاسخ زیر را عنوان نمود:

پاسخ به پرسش ۱:

موازن کنونی حقوق بین‌الملل کیفری ظرفیت محدودی برای مقابله مؤثر با جرایم ارتكابی علیه محیط زیست دریایی دارند. اسناد و کنوانسیون‌های موجود عمدتاً پیشگیرانه و جبرانی هستند و بر مسئولیت دولت‌ها و تعهدات نظارتی تأکید دارند، اما ابزارهای قضایی و کیفری کافی برای تعقیب مستقیم مرتکبان جرایم شدید زیست‌محیطی در سطح بین‌المللی را ارائه نمی‌کنند. بنابراین، این نظام حقوقی نیازمند بازاندیشی، توسعه مفهومی و تقویت ضمانت‌های اجرایی و کیفری است تا بتواند با تخریب‌های گسترده و فراملی محیط زیست دریایی مقابله کند (Treves, 2010, pp. 215-217).

پاسخ به پرسش ۲:

توانایی موازن موجود حقوق بین‌الملل برای مقابله با جرایم زیست‌محیطی دریایی تا حد زیادی محدود به پیشگیری و کنترل اداری است. معاهداتی مانند UNCLOS و کنوانسیون مارپل چارچوب‌هایی برای محدود کردن آلودگی و فعالیت‌های مخرب در دریا فراهم کرده‌اند، اما غالباً فاقد ضمانت اجرای کیفری مؤثر هستند و نتایج تعقیب قضایی آنها محدود و با تأخیر است. بنابراین، در عمل، این موازن بیشتر به کاهش خسارت‌های ناشی از جرایم زیست‌محیطی کمک می‌کند تا مقابله فوری و بازدارنده (Birnie, Boyle, & Redgwell, 2009, pp. 345-348).

پاسخ به پرسش ۳:

مهم‌ترین خلأها و چالش‌های حقوقی و نهادی شامل نبود تعریف دقیق و جهانی از جرایم زیست‌محیطی دریایی، ضعف هماهنگی بین‌المللی، تعارض منافع دولت‌های ساحلی و قدرت‌های دریایی، محدودیت‌های نظارتی و دشواری در جمع‌آوری شواهد است. علاوه بر این، فقدان یک مرجع قضایی بین‌المللی اختصاصی و عدم پذیرش استانداردهای کیفری یکپارچه، روند مقابله با تخلفات را پیچیده و ناکارآمد می‌کند (White & Heckenberg, 2014, pp. 45-60).

پاسخ به پرسش ۴:

شناسایی «جنایت علیه محیط زیست» به‌عنوان یک جرم بین‌المللی مستقل می‌تواند چارچوب حقوقی موجود را تقویت کند و مسئولیت کیفری مستقیم برای تخریب گسترده محیط زیست دریایی ایجاد نماید. این اقدام نه تنها بازدارندگی ایجاد می‌کند، بلکه امکان پیگرد فراملی را فراهم می‌آورد و خلاهای فعلی در برخورد با رفتارهای شدید محیط‌زیستی را پر می‌کند. با این حال، تحقق این هدف نیازمند اجماع بین‌المللی و اصلاح اساسنامه دادگاه کیفری بین‌المللی است تا اثرگذاری آن تضمین شود (Higgins, Short, & South, 2013, pp. 252-255).

پاسخ به پرسش ۵:

برای ارتقای اثرگذاری حقوق بین‌الملل در پیشگیری، تعقیب و مجازات جرایم زیست‌محیطی دریایی، لازم است سازوکارهای حقوقی و کیفری متعددی به‌طور همزمان فعال شوند. این سازوکارها شامل تقویت همکاری‌های منطقه‌ای و جهانی، ایجاد نهادهای نظارتی مستقل، تدوین معیارهای دقیق برای شناسایی جرایم، ارتقای ظرفیت نهادهای قضایی بین‌المللی، و ترکیب اقدامات پیشگیرانه با مجازات‌های کیفری مانند توقیف اموال و محرومیت از فعالیت‌های دریایی است. ترکیب این تدابیر می‌تواند بازدارندگی مؤثر و عدالت زیست‌محیطی را افزایش دهد.

در نهایت اینکه جرایم زیست‌محیطی دریایی همچنان یکی از چالش‌های بزرگ پیش روی حقوق بین‌المللی کیفری هستند. برای مقابله مؤثر با این جرایم، نیاز به یک رویکرد جامع، حقوقی، و بین‌المللی است که بتواند از طریق جرم‌انگاری بوم‌کشی، تقویت همکاری‌های بین‌المللی، و ایجاد سیستم‌های نظارتی کارآمد، به حفظ محیط‌زیست دریایی کمک کند. تنها با همکاری جدی و هماهنگ کشورهای جهان و درک عواقب فراگیر این جرایم است که می‌توانیم آینده‌ای پایدارتر برای اکوسیستم‌های دریایی و جوامع ساحلی در سطح جهانی ایجاد کنیم.

-پیشنهادهای سیاستی و حقوقی

۱- جرم‌انگاری «بوم‌کشی» به‌عنوان یک جرم بین‌المللی؛ پیشنهاد می‌شود که «بوم‌کشی» به‌عنوان یک جرم بین‌المللی مستقل در حقوق کیفری بین‌الملل به رسمیت شناخته شود. این اقدام می‌تواند چارچوب قانونی و اجرایی قوی‌تری برای مقابله با تخریب‌های زیست‌محیطی ایجاد کند و مسئولیت دولت‌ها و شرکت‌ها را در قبال تخریب‌های گسترده اکوسیستم‌ها و محیط‌زیست جهانی افزایش دهد.

۲- ایجاد رژیم نظارت و شفافیت بین‌المللی؛ یکی از مهم‌ترین اقدامات برای مقابله با جرایم زیست‌محیطی دریایی، ایجاد یک سیستم نظارت و شفافیت بین‌المللی است که با استفاده از فناوری‌های نوین مانند ماهواره‌ها، سنسورها و هوش مصنوعی به شناسایی و ردیابی تخلیفات دریایی کمک کند. این سیستم باید به‌طور مداوم بر فعالیت‌های دریایی نظارت کرده و اطلاعات مربوط به تخلیه غیرقانونی مواد آلاینده، نشت نفت، و سایر تخلیفات را جمع‌آوری و منتشر کند.

۳- تقویت همکاری‌های بین‌المللی و ترویج دیپلماسی محیط‌زیستی؛ دولت‌ها باید با همکاری‌های مؤثر و همکاری‌های چندجانبه در قالب سازمان‌های بین‌المللی مانند سازمان ملل، سازمان بین‌المللی دریانوردی^۱ و اتحادیه اروپا، چارچوب‌های قانونی و اجرایی کارآمدتری برای مقابله با جرایم زیست‌محیطی ایجاد کنند. این همکاری‌ها باید به‌ویژه در زمینه تبادل اطلاعات، تقویت توانمندی‌های ملی و منطقه‌ای در راستای حفاظت از محیط‌زیست دریایی و اجرای قوانین زیست‌محیطی، به‌طور مؤثرتر شکل بگیرد.

۴- آموزش و توانمندسازی مقامات اجرایی و نهادهای قضائی؛ برای مقابله با جرایم زیست‌محیطی در دریاها، باید مقامات اجرایی، قضائی و نیروهای دریایی کشورها در زمینه حقوق محیط‌زیست و نحوه برخورد با تخلیفات دریایی آموزش داده شوند. این اقدام می‌تواند منجر به افزایش کارآمدی اجرای قوانین و مقابله با تخریب‌های زیست‌محیطی در دریاها گردد.

۵- تعریف دقیق و جامع از جرایم زیست‌محیطی دریایی؛ تعریف دقیق و جامع از جرایم زیست‌محیطی دریایی باید در قوانین بین‌المللی گنجانده شود. این اقدام می‌تواند از ابهام در خصوص جرایم محیط‌زیستی جلوگیری کرده و مسئولیت‌های بین‌المللی را شفاف‌تر سازد.

۶- توسعه سازوکارهای جبران خسارت؛ ایجاد مکانیزم‌های جبران خسارت برای جوامع ساحلی و کشورهای آسیب‌دیده از جرایم زیست‌محیطی دریایی باید در دستور کار قرار گیرد. این سازوکارها می‌توانند شامل پرداخت غرامت از سوی شرکت‌های ناقض قوانین زیست‌محیطی و ایجاد صندوق‌های بین‌المللی برای بازسازی و پاکسازی مناطق آسیب‌دیده باشند.

References:

- Baba Khani, E. (2022). Environmental Crimes in the Context of Restorative Justice: From Policies to Programs. *Legal Researches*, 22(53), 468-443. [In Persian]
- Becker-Weinberg, V. (2023). Recognition of Maritime Environmental Crimes within International Law: A New Global Paradigm for the Protection and Preservation of the Marine Environment. In F. M. Platjouw & A. Pozdnakova (Eds.), *The Environmental Rule of Law for Oceans: Designing Legal Solutions* (pp. 207-222). Cambridge University Press.
- Bodansky, D. (2023). *International Environmental Law: The Evolution of Global Governance*. Oxford University Press.
- Bourne, C. (2021). *The Development of the Law of the Sea by UNCLOS Dispute Settlement Bodies*. Cambridge University Press.
- Bustami, A., & Hecken, M.-C. (2021). Perspectives for a New International Crime Against the Environment: International Criminal Responsibility for Environmental Degradation under the Rome Statute. *Goettingen Journal of International Law*, 11(1), 170-185. <https://doi.org/10.17875/gup2021-1790>

- Citizens Information. (n.d.). Aarhus Convention: Access to Environmental Information, Public Participation, and Access to Justice. Retrieved October 28, 2025, from <https://www.citizensinformation.ie/en/environment/environment-and-the-law/aarhus-convention/>
- EnviCrimeNet. (2015). Intelligence Project on Environmental Crime: Report on Environmental Crime in Europe. Retrieved from www.envicrimenet.eu/images/docs/ipecc_report_on_environmental_crime_in_europe.pdf
- Erfan Babakhani. (2022). The evolution of environmental crimes in the light of the development of international environmental rules. *International Relations Researches*, 12(2), 131-150. doi: 10.22034/irr.2022.295743.2009
- Europol. (2021). Marine Pollution: Thousands of Serious Offences Exposed in Global Operation. Retrieved from <https://www.europol.europa.eu/newsroom/news/marine-pollution-thousands-of-signed-offences-exposed-in-global-operation>
- Faghih Habibi, A. (2022). The Transformation of Environmental Crimes in Light of the Development of International Environmental Law Rules. *International Relations Researches*, 12(2), 150-131. [In Persian]
- Fitzgerald, R. (2020). The London Convention and Its Impact on Marine Pollution. *Marine Policy*, 33(4), 85-102.
- Giovannini, N., Melica, L., Cukani, E., Giannotta, M., & Zingoni, M. (2013). Addressing Environmental Crimes and Marine Pollution in the EU: Legal Guidelines and Case Studies. *Droit au Droit*, 36.
- Gholipour, G., & Mahra, N. (2020). Crime of Ecocide; Past, Present and Future. *Journal of Criminal Law Research*, 8(30), 43-81. [In Persian]
- Harris, T. (2023). International Legal Frameworks for Marine Protection. *Environmental Law Review*, 44(2), 212-230.
- Higgins, P. (2019). Ecocide: A New Crime Against Humanity. Earthscan.
- Khallatbari, Y., Hirmidas-Bavand, D., Zare, A., & Pourhashemi, S. A. (2021). Analysis of the Concepts of Pollution and Damage in International Environmental Law. *Science and Technology of Environment*, 23(5), 141-125. [In Persian]
- Kerkhoff, A. (2020). MARPOL: Strengths and Weaknesses in Regulating Maritime Pollution. *Maritime Law Journal*, 39(1), 59-72.
- Khalatbari, Y., Hormidass-Bavand, D., Zare, A., & Pourhashemi, S. A. (2021). Analysis of the concepts of pollution and damage in international environmental law. *Environmental Science and Technology*, 23(5), 141-125
- Kovacs, D. (2024). Challenges in Implementing Global Environmental Policies. *Global Environmental Politics*, 21(1), 102-121.
- McCabe, R. (2023). Environmental Drivers of Maritime Insecurity: Governance, Enforcement, and Resilience in the Western Indian Ocean. *Conflict, Security & Development*, 23(3), 237-265.
- McClain, J. (2022). London Convention: A Mechanism for Marine Pollution Prevention. *Journal of Environmental Law*, 25(2), 199-215.
- The parliamentary resolution (2021) advocates for strengthening measures against climate-related conflicts and disasters.
- Polinov, S., Bookman, R., & Levin, N. (2021). Spatial and Temporal Assessment of Oil Spills in the Mediterranean Sea. *Marine Pollution Bulletin*, 167, 1-8.
- Polinov, I., Bookman, L., & Levin, D. (2021). Environmental Crimes in the Maritime Industry: The Legal Framework and Future Challenges. *Maritime Law Review*, 34(2), 108-123.
- Park, S. (2021). Global Cooperation in Maritime Pollution Prevention. *International Maritime Law Review*, 17(3), 67-88.
- Salehi, J. (2021). Occurrence of Crime in the High Seas: From Coastal State Criminal Jurisdiction to Its Prohibition in the Jurisprudence of the International Tribunal for the Law of the Sea. *Legal Researches*, 20(48), 37-57. [In Persian]
- Sharma, V. (2022). Enforcing UNCLOS: A Global Approach to Marine Environmental Protection. *Journal of International Maritime Law*, 31(4), 45-63.

- Shahdadenjad, N., Jafari, A., & Jalalian, A. (2020). Coastal State Responsibility for Environmental Pollution with Emphasis on the Principle of Participation in the Law of the Sea Convention. *International Research*, 61(6), 67-90. [In Persian]
- Siddique, H. (2021). Legal Experts Worldwide Draw up 'Historic' Definition of Ecocide. *The Guardian*. Retrieved from <https://www.theguardian.com/environment/2021/jun/22/legal-experts-worldwide-draw-up-historic-definition-of-ecocide>
- STOP Ecocide Foundation. (2021). Independent Expert Panel for the Legal Definition of Ecocide: Commentary and Core Text, June 2021. Retrieved from <https://static1.squarespace.com/static/5ca2608ab914493c64ef1f6d/t/60d7479cf8e7e5461534dd07/1624721314430/SE+Foundation+Commentary+and+core+text+revised+%281%29.pdf>
- White, R., & Heckenberg, D. (2014). *Green Criminology: An Introduction to the Study of Environmental Harm*. Routledge.
- White, B., & Heckenberg, S. (2014). *The Politics of Ocean Governance: The Global Challenge of Managing Marine Resources*. Routledge.
- Nejandi-Manesh, Heybatollah; Hosseini-Azad, Seyed Ali; Zahmatkesh, Majid. (2020). Reflections on the Feasibility of Applying the Jurisdiction of the International Criminal Court to Environmental Crimes. *Public Law Quarterly*, 11(2), 243-270. <https://doi.org/10.22124/JOL.2020.14805.1797>
- Abdollahi, Afshin; Babakhani, Erfan. (2025). The Optimal Model for Domestic Criminal Policy Regarding Ecocide: A Comparative Study of the Legal Systems of Iran, France, and Belgium. *Public Law Quarterly*, 16(1), 97-112. <https://doi.org/10.22124/JOL.2025.28950.2535>
- Shamloo, Bagher; Gholipour, Gholamreza. (2022). The Galston Legal Legacy: Re-examining the Birth Process of the Concept of Ecocide. *Public Law Quarterly*, 13(1), 225-254. <https://doi.org/10.22124/JOL.2022.19312.2112>