

## بررسی حق بر سلامت اجتماعی نسبت به آلودگی صوتی ناشی از تردد هوایماها در کشور

علی فقیه حبیبی\*

۱- استادیار و عضو هیات علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران جنوب

### چکیده

حق سلامت اجتماعی از موضوعات نوظهور در حقوق نیست، اما با پیشرفت علم و گشوده شدن عرصه‌های جدید این مسأله پیوسته وارد چالش‌های جدیدی می‌شود. از زمان تصویب اعلامیه جهانی حقوق بشر و کنوانسیون‌های چهارگانه ژنو تاکنون مباحث عمده‌ای در زمینه اخلاق زیستی و حقوق بیماران مطرح شده است که می‌تواند بیانگر حساسیت و ضرورت توجه ویژه و مداوم به حق سلامت اجتماعی باشد. از جمله مواردی که می‌تواند سلامت اجتماعی مردم را به خطر بیندازد، آلودگی محیط زیست است. پژوهش حاضر به بررسی حق بر سلامت اجتماع در برابر آلودگی‌های صوتی ناشی از تردد هوایما پرداخته است. روش مورد استفاده در پژوهش حاضر از نوع توصیفی و تحلیلی است. به منظور گردآوری داده‌ها از روش کتابخانه‌ای استفاده شده است. مطالب به دست آمده با استفاده از روش تحلیلی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته‌اند. نتایج به دست آمده حاکی از آن بود که «قوانین داخلی در رابطه محیط زیست و سلامت اجتماعی انسان دارای نواقص و محدودیت‌های بسیاری می‌باشند و این قوانین

نمی‌توانند سلامت انسان را در برابر آلودگی‌های زیست محیطی از جمله آلودگی‌های ناشی از تردد هواپیماها، تأمین کنند».

**واژه‌های کلیدی:** حق سلامت اجتماعی، تردد هواپیماها، آلودگی صوتی.

## مقدمه

از نظر تاریخی حق سالم بودن یکی از قدیمی‌ترین حقوقی است که در قانون اساسی بسیاری از کشورهای جهان اعلام شده است. در سطح بین‌المللی هم در ماده ۲۵ اعلامیه جهانی حقوق بشر قاطعانه اعلام شده است که: 'هر کسی حق دارد استانداردهای کافی زندگی از نظر سلامت و رفاه برای خود و خانواده‌اش...! باشد در مقدمه اساسنامه سازمان جهانی بهداشت هم تأیید شده که سلامت از حقوق اساسی هر یک از افراد بشر است تا: 'از بیشترین استاندارد قابل دسترسی سلامت' برخوردار باشد. در ذات حق سلامت، حق بهداشت و مراقبت پزشکی هم وجود دارد. بعضی کشورها اصطلاح 'حق حفظ سلامت' را به کار می‌برند که ضامن نظام جامع بیمه اجتماعی است و موضوعات تأمینی در صورت بروز بیماری یا حادثه و آموزش پزشکی و داروئی و مواد ضروری را به صورت رایگان تأمین، و حق مراقبت در زمان سالمندی و تنهائی به ویژه جامعه را ارائه می‌کند. در شمار رو به افزایشی از جوامع، سلامت نه به‌عنوان حق یا مزیت یک عده اندک بلکه به‌عنوان درخواست حق برای اجتماع انسانی پذیرفته شده است. نظریه حق سلامت اجتماعی پرسش‌های بسیاری را به وجود آورده است؛ مانند: حق مراقبت پزشکی، حق مسئولیت در برابر سلامت اجتماع انسانی، حق محیط زیست سالم، حق غذا، حق زادن فرزند (از جمله تلقیح مصنوعی)، حق نژاد (برنامه‌های تنظیم خانواده، سترون‌سازی و قانونی کردن سقط)، حقوق مربوط به درگذشتگان (مانند تعیین زمان مرگ، کالبدگشائی و برداشتن اندام‌ها) و حق مردن (خودکشی، تدابیر کمکی برای قطع ادامه زندگی و اعتصاب غذا) و... بسیاری از این موضوع‌ها مورد مناظره قرار گرفته‌اند و برای بررسی و نظریه پردازی حقوقدان‌ها، جامعه‌شناسان؛ اخلاقیون و پزشکان واگذشته شده‌اند تا رئوس کلی آنچه را در جامعه انسانی پذیرفتنی و آنچه ناپذیرنشینی است، تنظیم کنند. پژوهش حاضر با بررسی آلودگی‌های صوتی ناشی از تردد هواپیماها به بررسی حق سلامت اجتماعی افراد در این حوزه می‌پردازد.

## ادبیات پژوهش

همراه با پیشرفت علم و فناوری، به ویژه در حوزه هوا - فضا، و نیاز آدمی به سفر، تعداد پروازها افزایش یافت و در نتیجه گسترش فرودگاه‌ها به عنوان امری ضروری در دستور کار دولت‌ها قرار گرفت؛ قبل از اینکه حمل و نقل هوایی به عنوان یک صنعت و فن آوری برای جابجایی مسافر و کالا مطرح شود، فرودگاه‌ها اغلب در فاصله قابل توجهی از شهر و در محل‌هایی که دارای زمین ارزان با موانع بسیار کمی، قرار می‌گرفتند. به دلیل ماهیت هواپیماها در آن زمان و عدم مداومت و تناوب در پروازها، آلودگی سر و صدا مشکلی برای جامعه ایجاد نمی‌کرد (ارجمند، ۲۰۰۳: ۲۲).

تردد هواپیماها در بافت شهری و سر و صدای فرودگاه و همچنین آلودگی‌های صوتی ناشی از آن یکی از عوارض و آثار نامطلوب متداول زیست محیطی و همچنین مسیرها و خطوط هوایی به شمار می‌رود. اثرات آلودگی سر و صدای هواپیما بر مناطق شهری مسأله‌ای جدی در علم حقوق به شمار می‌رود زیرا این امر با سلامت مردم در ارتباط است و حتی بر سلامت حیوانات و گیاهان نیز اثرات مخرب بر جای می‌گذارد. با توجه به این وضعیت دولت‌ها بدنبال ضابطه مند کردن آن از طریق وضع و اجرای نظامات و استانداردها بر آمدند. در این راستا برای کنترل آلودگی‌ها علاوه بر قواعد عرفی سنتی که ریشه در مفهوم مزاحمت داشت قواعد، قوانین و مقررات و استانداردهایی از سوی قانونگذاران وضع گردید و در سطح بین‌المللی نیز به ویژه در خصوص آلودگی صوتی ناشی از هواپیماها تلاش‌هایی صورت گرفته است. لزوم قاعده مند کردن این نوع آلودگی و وضع قوانین و مقررات برای مقابله، کنترل و کاهش آن و تضمین یک محیط زیست آرام برای همه شهروندان احساس می‌شود. باید خاطر نشان ساخت گرچه اسناد گوناگون بین‌المللی زیست محیطی توانسته اند قواعد الزام آوری را در زمینه مدیریت صحیح آلودگی‌ها به ویژه آلودگی‌های صوتی ناشی از تردد هواپیماها ایجاد نمایند، اما آنچه نیاز است ضمانت اجرایی قوی برای به اجرا در آوردن این قواعد در سطح بین‌المللی و ملی است. پژوهش حاضر به دنبال بررسی حق بر سلامت اجتماعی مردم نسبت به آلودگی صوتی ناشی از تردد هواپیماها در کشور می‌باشد. اینکه قوانین

داخلی کشور چگونه و تا چه اندازه مدافع این حق می‌باشند و اینکه این قوانین تا چه اندازه در کشور دارای ضمانت‌های اجرایی هستند؟

### فرضیه‌های پژوهش

فرضیه اصلی: به نظر می‌رسد قوانین موجود در رابطه با حفظ سلامت اجتماع در برابر آلودگی‌های صوتی ناشی از تردد هواپیماها در ایران کامل باشد.

### فرضیه‌های فرعی

- ۱- به نظر می‌رسد در قوانین داخلی برای مطالبه خسارت‌های ناشی از آلودگی‌های صوتی هواپیماها راهکارهای موثری برای سلامت اجتماعی مردم وجود ندارد.
- ۲- به نظر می‌رسد ضمانت اجرایی در رابطه با اجرای قوانین مربوط به آلودگی‌های صوتی ناشی از تردد هواپیماها دارای ضعف باشد.

### روش پژوهش

پژوهش حاضر از نوع تحقیقات کتابخانه‌ای است و برای جمع‌آوری اطلاعات نیز از ابزار فیش برداری استفاده خواهد شد. به منظور تجزیه و تحلیل اطلاعات از روش تحلیل محتوای متون و قوانین و مقررات مربوطه استفاده شده است.

### مفاهیم و تعاریف

#### آلودگی صوتی

هر نوع صدایی که انسان تمایل به شنیدن آن نداشته باشد و به گونه‌ای نسبت به آن احساس آزرده‌گی کند یا سبب ایجاد آسیب و اختلال اعصاب شنوایی شود، در حکم آلودگی صوتی شناخته و تعریف می‌شود. سرو صداهای فراتر از حد معمول به طور بالقوه خطرناک هستند به هر صدای ناهنجار و آزاردهنده‌ای، سرو صدا می‌گویند که آلودگی صوتی را در بر دارد. آلودگی صوتی یکی از انواع آلودگی‌های زیست محیطی است که سلامت و بقای موجودات

زنده را تهدید می‌کند و به مخاطره می‌افکند. میزان عوارض جسمی و روحی این نوع آلودگی بر انسان به ویژه در محیط شهری به اندازه ای است که برای آن، استانداردهای فنی و بین‌المللی تعیین شده است و دولت‌ها و متولیان شهری اصولاً به رعایت آنها ملزم هستند (فرشیدیان فر و اولیا زاده، ۱۳۹۰: ۲۲).

آلودگی صوتی در محیط شهری به این صورت تعریف می‌شود: صدایی ناخواسته با مدت زمان، شدت یا کیفیتی که به انسان آسیب جسمی و روحی وارد می‌کند. این نوع آلودگی در محیط کارگاه‌ها و شهرک‌های صنعتی بیشتر به گوش می‌رسد اما هر گوشه و کناری از شهرهای امروزی به دلیل عواملی نظیر ترافیک، ساخت و ساز، انواع و اقسام صداهای مکانیکی و الکتریکی، منابع انسانی و... از این آسیب در امان نیستند به طوری که سازمان بهداشت جهانی (WHO) آلودگی صوتی را به دلیل کثرت منابع (ترافیک، صنعت، محل کار و همجواری) خطری جدی برای سلامت شهروندان معرفی کرده است. (زبانی و همکاران، ۱۳۸۵: ۷۵).

### آلودگی صوتی ناشی از هواپیما

در دهه‌های اخیر با توجه به افزایش استفاده از هواپیماها پیامدهای منفی ناشی از آنها از جمله آلودگی‌ها مورد توجه قرار گرفته است (فکری، ۱۳۸۸؛ ۳۳-۳۴).

اگر هواپیما و سوخت آن استاندارد باشد هر صدلی هواپیما به اندازه ۳۰۰ خودرو در هنگام نشست و برخاست آلودگی ایجاد می‌کند. همچنین هر فروند هواپیما در هر بار نشست و برخاست برابر با ۳۰ هزار دستگاه خودرو آلودگی تولید می‌کند (فکری، ۱۳۸۸؛ ۳۳-۳۴).

در اینکه هواپیما یکی از منشأهای مهم آلودگی هستند هیچ شکی نیست. آخرین مطالعاتی که برای بررسی تأثیر فرودگاه‌ها بر آلودگی شهر تهران انجام شده است، به سال‌های خیلی دور باز می‌گردد؛ در سال‌های اخیر مطالعات جدیدی در این خصوص صورت نگرفته است. اعدادی که گفته می‌شود اعداد درستی هستند؛ ولی بستگی به شرایط هواپیما، نوع آن کشوری و که این آلودگی را حساب کردند، دارد. (زبانی و همکاران، ۱۳۸۵: ۹۲).

آلودگی صوتی در چند بخش از جمله سلامتی، رنجش و آزار افراد؛ اختلال و آشفتگی در خواب شبانه؛ ایجاد تداخل در گفتگو؛ اختلال در آموزش مدارس؛ اثر بر روی حیوانات؛ ارزش و اعتبار اماکن و... تأثیر گذار است. هواپیما هنگام برخاستن ۱۰۰ دسی بل ایجاد آلودگی صوتی می‌کند. در واقع بالای ۹۰ دسی بل بسیار اثر منفی برای سلامت انسان می‌گذارد و حتی امکان ناشنوایی نیز دارد. امروزه در مجامع بین‌المللی اثرات انواع آلودگی از جمله صوتی و شیمیایی بر سلامت انسان مورد توجه قرار گرفته است (ولی پورو همکاران، ۱۳۸۹: ۲۲-۲۳).

### آثار آلودگی صوتی هواپیماها بر سلامت اجتماعی افراد

مطالعات متعدد نشان داده است که روبرو شدن با صداهای ناهنجار، اثر زیان آور و مخاطره آمیزی بر سلامت انسان دارد. نوع و میزان واکنش انسانهایی که در محیطهای پر سر و صدا مشغول به کار بوده و یا در حال زندگی هستند، در طول شبانه روز و حتی از مکانی به مکان دیگر متغیر است. به طور کلی اثرات ناهنجار آلودگی صوتی بر انسان را می‌توان به دو دسته اثرات مستقیم و غیر مستقیم تقسیم کرد، که به شرح ذیل است.

الف اثرات مستقیم آلودگی صوتی بر انسان: خصوصاً به آسیب‌های مربوط به حس شنوایی و مکانیسم ایجاد آنها مربوط می‌شود. از ساده‌ترین و محسوس‌ترین عوارضی که سر و صدا برای انسان به ارمغان می‌آورد، از دست دادن قدرت شنوایی است، حتی صدای مداوم و غیرآزاردهنده نیز برای انسان مضر بوده و حساسیت گوش را نسبت به انواع صداها تقلیل می‌دهد. شنیدن صدایی با شدت صوتی ۱۰۰ دسی بل (واحد اندازه‌گیری شدت صوت) به مدت ۱۰ دقیقه، نیاز به استراحتی به مدت ۲۰ دقیقه در محیطی کاملاً آرام دارد تا اثر آن را جبران نماید. اثرات بلند مدت سر و صدا بر گوش انسان به صورت «کری ادراکی یا عصبی» ظاهر می‌گردد؛ همچنین در نتیجه کار کردن در محیط‌های شلوغ و پر سر و صدا، سلولهای شنوایی از بین رفته و منجر به کری غیرقابل برگشت می‌گردد، که این نوع افت شنوایی را در اصطلاح «کری شغلی» می‌نامند.

ب اثرات غیرمستقیم که عبارتند از: حساسیت عصبی، تحریک پذیری شدید، گرفتگی عضلانی، شوک عصبی، خستگی جسمی و روحی، سرگیجه، ترس و اضطراب، آشفتگی خواب، آلرژی، افزایش ضربان قلب و فشارخون، اختلال در تعادل بدن، انقباض عروق خونی پوست، کاهش فعالیت سیستم گوارشی و سوءهاضمه، ضعف قوه بینایی و جنسی، تمایل به قتل و خودکشی و غیره.

لازم به یادآوری است که از میان اثرات مذکور، اثرات ذهنی و روانی بر حسب حساسیت شخص، موقعیت، زمان و حالات روانی افراد متفاوت است؛ اما در مجموع، از قدرت فراگیری افراد کاسته و بر تعداد اشتباهات در انجام کارهای فکری می‌افزاید. ذیلاً به اثرات روحی و روانی آلودگی صوتی پرداخته می‌شود (منوری، ۱۳۸۰: ۵۰).

## انواع آلودگی صوتی ناشی از هواپیماها بر سلامت اجتماعی مردم

الف: صدای ناشی از آبرودینامیک هواپیما

این نوع آلودگی صوتی در اثر برخورد توده هوا با بدنه و سطوح کنترل هواپیما به وجود می‌آید که با افزایش سرعت و یا پرواز هواپیما در ارتفاع کم (به خاطر فشردگی مولکول‌های هوا) افزایش می‌یابد. هواپیماهایی که از موتور جت بهره می‌گیرند آلودگی صوتی بیشتری از این بابت ایجاد می‌کنند که در نتیجه محوطه گسترده‌تری را تحت تاثیر قرار می‌دهند. این نوع آلودگی صوتی بیشتر به وسیله هواپیماهای نظامی که در ارتفاع کم و با سرعت زیاد پرواز می‌کنند، تولید می‌شود.

اگرچه در داخل هواپیماهای مسافربری به خاطر استفاده از مواد کاهش دهنده صدا، آلودگی کمتری وجود دارد، ولی به هر حال بودن در معرض مداوم چنین آلودگی باعث از دست دادن شنوایی می‌شود. البته دماغه و شیشه جلو هواپیما می‌تواند در تولید صدا خیلی موثر باشد. بیشتر صداهایی که یک هواپیمای ملخی ایجاد می‌کند به علت جریان هوای اطراف تیغه‌ها است.

### ب: صدای موتور و دیگر وسایل الکترونیکی

در هاپیماهای ملخی بیشتر صداها به علت ملخ هواپیما و شکل آیرودینامیک آنها است. مثلاً صدای هلیکوپتر به دو گونه تولید میشود: یکی آیرودینامیکی که منبع آن پروانه‌های اصلی و انتهایی است و دیگری مکانیکی که منبع آنها مکانیکی است، دارای پهنای باند کمی هستند و بستگی به سرعت چرخش پروانه‌ها و حرکت قسمت‌های متحرک هلیکوپتر دارند. در کامپیوترهایی که مدل صداها را ترسیم می‌کنند نوسانات صدای هلیکوپتر را خطی نشان می‌دهند.

### ج: صدای ناشی از سیستم هواپیما

سیستم تنظیم فشار هوای داخل هواپیما و تهویه آن نقش مهمی در داخل هواپیماهای مسافری و نظامی دارد. یکی از مهمترین عوامل ایجاد صدا در هواپیماهای مسافری به غیر از صدای موتورها صدای قسمت‌هایی است که قدرت کمکی هواپیما را تامین میکند. هنگامیکه هواپیما در پارکینگ است از یک ژنراتور کوچک برای روشن کردن موتور اصلی هواپیما و تامین برق مورد نیاز هواپیما استفاده میشود. صدای تولید شده به وسیله این واحد کمکی ۱۱۳ دسیبل است که ۲۷ دسیبل کمتر از صدای موتور هواپیما است. سیستم‌های دیگری در هواپیماها هستند که ایجاد صدا می‌کنند؛ از قبیل تجهیزات تولید برق مخصوصی که در بعضی هواپیماهای نظامی وجود دارد.

### مبانی قانونی حق بر سلامت اجتماعی مردم

نخستین تجلی حق سلامتی را می‌توان در ماده ۵۵ منشور ملل متحد (مصوب ۱۹۴۵) مشاهده کرد. اگرچه ماده مزبور اشاره صریحی در مورد این حق ارائه نمی‌دهد اما بستری مناسب برای شناسایی این حق ایجاد می‌کند. ماده مزبور، ملل متحد را به ارتقای استانداردهای بالاتر زندگی و یافتن راهکارهای مناسب برای ارتقای این حق تشویق می‌کند. نکته قابل ذکر در رابطه با این ماده نیز این است که حق سلامت اجتماعی را از شرایط ثبات و رفاه به منظور تامین صلح و امنیت بین‌المللی مورد توجه قرار می‌دهد، از این رو دستیابی به سلامتی اجتماع را یکی از مهمترین پیش شرط‌های حصول اهداف ملل متحد می‌داند. اساسنامه سازمان جهانی



بهداشت (مصوب ۱۹۴۶) را می توان دومین جلوه گاه شناسایی این حق به شمار آورد. کشورهای عضو سازمان جهانی بهداشت در رابطه با تامین حق مزبور متعهد هستند حداکثر توان و امکانات خود را به منظور تحقق اهداف ذیل به کار گیرند؛ آموزش، پیشگیری و کنترل، گسترش عرضه و تامین مطمئن و کافی آب و غذای سالم، اهتمام به بهداشت و نظافت همگانی، سلامت مادران، کودکان و خانواده، اقدامات مقتضی برای ایمن سازی در برابر بیماری های مسری، ایجاد شبکه منسجم بهداشت برای درمان درست و مناسب بیماری ها و تامین داروهای سالم و در کل حق رفاه اجتماعی برای یک زندگی سالم، با نشاط و آرامش (کوروکولاسوریا و همکاران، ۱۳۹۰: ۳۹).

اعلامیه جهانی حقوق بشر (مصوب ۱۹۴۸) که می توان آن را مولد نظام بین الملل حقوق بشر دانست نیز در ماده ۲۵ خود به گونه ای به حق سلامتی اجتماع انسانی می پردازد. این ماده بیشتر «حق برخورداری از زندگی آبرومند اجتماعی» را شامل شرایطی می داند که برای سلامتی فرد کافی است - و نه به طور دقیق منعکس کننده حق سلامتی جسمی. بند یک ماده مزبور نیز دو حق به هم مرتبط را ذکر می کند. الف؛ حق برخورداری از استانداردی از زندگی اجتماعی که در آن نیازهای اساسی فرد و خانواده اش به طور کامل برآورده شود. این نیازهای اساسی شامل سلامتی و رفاه اجتماعی است و چنانچه فردی در وضعیت مطلوب سلامتی و رفاه باشد حق فوق تامین می شود. یعنی سلامتی معیار دستیابی به حداقل استاندارد زندگی است. مفهوم بند یک ماده فوق بدان معناست که کرامت انسانی ایجاب می کند، انسان از حداقل استاندارد رفاه اجتماعی زندگی برخوردار باشد به آن معنی نیست که همه آنچه نیازش اقتضا می کند را به او بدهند و این متناسب کرامت انسانی نیست. بلکه او باید با تلاش خود و منابع نیازهای اساسی خویش را برطرف کند. اما این تامین توسط خود فرد مستلزم نظامی اقتصادی و اجتماعی است که در آن تلاش فرد به چنین نتیجه ای بینجامد و تعهد دولت در حراست و حفاظت از چنین حقی با برقراری چنین نظامی است (کریون، ۲۰۰۹: ۲۵).

ب؛ حق دوم که در بند دوم ماده ۲۵ به آن تصریح شده حق تامین خدمات اجتماعی در صورت فقدان سلامتی، بیکاری، نقص عضو و سایر موارد خارج از اراده فرد است. و دولت ها به منظور تامین این خدمات متعهد هستند. اما آنچه به طور صریح حق بر سلامتی را مورد

شناسایی قرار می دهد، میثاق اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی (مصوب ۱۹۶۶) است. ماده ۱۲ این میثاق به طور اساسی به این حق و الزامات تعهدات ناشی از آن می پردازد. بند یک این ماده به طور صریح به حق سلامتی اشاره می کند و آن را حقی بشری و بنیادین که هرکسی باید از آن بهره مند باشد بر می شمارد. بند دوم نیز اقدام های ضروری برای نیل به این حق را بر می شمارد. حق سلامتی محدود به حق مراقبت های سلامتی نیست و در بردارنده طیف وسیعی از اعمال اجتماعی، اقتصادی است تا مردم در پرتو آن بتوانند زندگی سالمی داشته باشند. کمیته حقوق اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی که مسئول نظارت بر حسن انجام تعهدات کشورهای عضو میثاق است، در نظر تفسیری خود چهار عنصر ضروری را نام می برد که برای تحقق حق سلامتی ضروری است و دولت ها باید برای نیل به انجام تعهدات خود برای تحقق این ۴ عنصر گام بردارند. این چهار عنصر عبارتند از: در اختیار بودن، در دسترس بودن، قابل پذیرش بودن و کیفیت (همان، ۲۶-۲۷).

### قواعد حقوقی آلودگی صوتی در ایران

در این بخش مختصراً به سیر تحولات قواعد و قوانین مربوط به مقابله با آلودگی صوتی در حقوق ایران پرداخته می شود.

### قواعد عرفی و شرعی آلودگی صوتی

قبل از شکل گیری نظام قانونگذاری هر چند امری تحت عنوان آلودگی صوتی محدود بود با این وجود در خصوص برخی مزاح مت های پراکنده، در این زمینه قواعد عرفی و شرعی ۱۰ حاکم بوده و اکثراً ریشه در مفهوم "مزاحمت" داشت. در فقه اسلامی و کتاب الدیات قواعدی راجع به حمایت از حس شنوایی در برابر آسی ب ها و صدماتی که ممکن بود در اثر عمد یا بی احتیاطی به آن وارد آید پیش بینی شده بود و دیه از دست رفتن حس شنوایی در صورت عدم بازگشت آن یک دیه کامل انسان بود و در صورت بازگشت برای آن ارش تعیین می گردید (اصغری لقمجانی، ۱۳۹۲: ۳۹).

### آیین نامه امور اخلاقی مسأله آلودگی صوتی

بعد از استقرار نظام قانونگذاری در ایران اولین قانونی که به مسأله آلودگی صوتی پرداخت بند ۹ ماده ۶ آیین نامه امور اخلاقی مصوب ۲۲ مرداد ۱۳۲۳ بود که مطابق آن ایجاد همهمه و غوغا و ایجاد صداهای ناهنجار ولو برای فروش متاع خود یا شرکت در آن مستلزم پنج روز حبس تکدیبری یا تا پنجاه ریال غرامت بود (جباری، ۱۳۸۵: ۳۹).

### آیین نامه راجع به نصب و استفاده از بلندگو

مطابق آیین نامه راجع به نصب و استفاده از بلندگو ۱۳۳۵/۷/۲۵ نصب و استفاده از آن نیاز به اجازه قبلی شهرداری داشته و مطابق ماده ۴ آن نیز محدودیت‌های زمانی تعیین شده بود که متخلفین از آن به حبس تکدیبری از دو روز تا ده روز یا به غرامت تا دویست ریال محکوم می‌شدند (جباری، ۱۳۸۵: ۴۰).

### آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۸ اردیبهشت ۱۳۴۷

ممنوعیت بعدی در خصوص اتومبیل است. مطابق ماده ۱۶۳ آیین نامه فوق "نصب بوقهای شیپوری، سوت بلبلی و به طور کلی هر نوع وسیله اخبار صوتی با صدای ناهنجار و همچنین بوق زدن ممتد و غیر ضروری و مکرر ممنوع است." علاوه بر این آیین نامه می‌توان به قانون تشدید مجازات موتور سیکلت سواران متخلف مصوب ۱۳۵۶ اشاره نمود که مطابق این قانون، تولید صداهای ناهنجار از لوله آگروز موتورسیکلت جرم اعلام گردید (جباری، ۱۳۸۵: ۵۰).

### قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست مصوب ۱۳۵۳

با تصویب قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست یکی از وظایفی که بر عهده سازمان حفاظت محیط زیست گذاشته شد جلوگیری از پخش و ایجاد صداهای زیان آور در محیط زیست بود. (بند ۴ ماده ۶)، علاوه بر این در مواد ۹ و ۱۰ نیز صراحتاً اشاره به آلودگی و آلودگی صوتی نموده و در ماده ۱۰ مقررات مربوط به جلوگیری و پخش صداهای زیان آور

به محیط زیست و ضوابط و معیارهای آنرا منوط به آیین نامه ای نموده بود که به تصویب مراجع ذیربط می‌رسید (جباری، ۱۳۸۵: ۵۲).

### قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا مصوب ۱۳۷۴

با تصویب قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا در تاریخ ۷۴/۳/۲ مهم ترین متن قانونی که در خصوص آلودگی صوتی مورد استفاده دادگاه‌ها قرار گرفت ماده ۲۷ این قانون بود که صراحتاً آلودگی صوتی را ممنوع اعلام نموده بود. مطابق این ماده آلودگی صوتی بیش از حد مجاز ممنوع می‌آلودگی صوتی مورد استفاده دادگاه‌ها قرار گرفت ماده ۲۷ این قانون بود که صراحتاً آلودگی صوتی را ممنوع اعلام نموده بود. مطابق این ماده « ایجاد هرگونه آلودگی صوتی بیش از حد مجاز ممنوع است». قانون جزئیات آنرا منوط به تصویب نامه ای نمود که در تاریخ ۷۸/۴/۱ به تصویب هیأت وزیران رسید (جباری، ۱۳۸۵: ۵۵).

### آیین نامه نحوه جلوگیری از آلودگی صوتی مصوب ۱۳۷۸ مصوب وزیران

تصویب این آیین نامه نقطه اوج توجه قانونگذار ایرانی به مسأله آلودگی صوتی است. این آیین نامه در ۱۳ ماده تصویب شد که به مسائل مربوط به کنترل آلودگی صوتی می‌پرداخت. از جمله شامل تعریف آلودگی صوتی (بند ۲ ماده ۱) منابع آلودگی صوتی (بند ۶ ماده ۱)، مقامات ذیصلاح (ماده ۲)، نحوه اقدام (ماده ۳) ضمانت اجراء (ماده ۴ و تبصره ماده ۱۳ و ۵) وسایل نقلیه موتوری (ماده ۶ و ۷ و ۸)، هواپیماها (ماده ۹ و ۸) ... است (منوری، ۱۳۹۰: ۳۷).

### مصوبه شورای عالی حفاظت فنی راجع به آیین نامه کارهای سخت و زیان آور مصوب ۱۳۷۱

این آیین نامه در راستای ماده ۵۲ قانون کار و در جلسه نهایی مورخ ۷۰/۳/۴ شوراهای عالی کار، تهیه و پس از بررسی مجدد با اصلاحاتی در مورخ ۷۱/۹/۲۹ به تصویب وزرای کار و بهداشت و درمان رسیده است. این مصوبه بیشتر مرتبط با محیط زیست شغلی و مسائل مربوط به کارگران است. از جمله مواد ۱۳ و ۱۶ که صراحتاً اشاره به آلودگی صوتی دارد که میزان

آلودگی صوتی محیط‌های شغلی به عنوان مبنایی جهت شناسایی کارهای سخت و زیان‌آور شناخته شده است (منوری، ۱۳۹۰: ۴۰).

## مصوبه شورای عالی حفاظت از محیط زیست در خصوص حد مجاز آلودگی در هوای آزاد ایران

این متن نخستین مصوبه‌ای بود که به طور جزئی، موردی و دقیق استاندارد آلودگی صوتی را اعلام نمود. این مصوبه در اجرای ماده ۲ آیین‌نامه اجرایی نحوه جلوگیری از آلودگی صوتی مصوب ۱۳۷۸ به تصویب رسید که استانداردهای آن مشخصاً برای مناطق مسکونی تجاری و صنعتی و یا ترکیبی از هر کدام بر مبنایی است که کمترین میزان آن ۴۵ دسی بل برای مناطق مسکونی و از ساعات ۱۰ شب تا ۷ صبح و بیشترین میزان آن ۷۵ دسی بل برای مناطق صنعتی و از ساعات ۷ صبح تا ۱۰ شب تعیین گردیده است (منوری، ۱۳۹۰: ۴۲).

### آلودگی صوتی در قانون مجازات

در قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۵ صراحتاً به آلودگی صوتی اشاره‌ای نشده است. اما این قانون در رویه قضایی ایران و برای کنترل آلودگی صوتی اهمیت فراوانی دارد از جمله: در ماده ۶۸۸ قانون مجازات اسلامی و تبصره‌های آن صرفاً به بحث آلودگی محیط زیست اشاره شده است. اما با اینحال می‌توان گفت که آلودگی صوتی می‌تواند یکی از مصادیق آن باشد. ۲- ماده ۶۱۸ قانون مجازات اسلامی مستقیماً مرتبط با آلودگی صوتی است و در رویه قضایی نیز اکثراً به آن استناد می‌شود. مطابق این ماده «هر کس هیاهو و جنجال یا حرکات غیر متعارف یا تعرض به افراد موج‌ب‌اخلال نظم و آسایش و آرامش عمومی گردد یا مردم را از کسب و کار باز دارد به حبس از سه ماه تا یک سال و تا (۷۴) ضربه شلاق محکوم خواهد شد بنابراین آلودگی صوتی می‌تواند یکی از مصادیق اخلال در نظم و آسایش و آرامش عمومی محسوب گردد. در رویه قضایی فرانسه نیز برای فعالیت‌های ناشی از مزاحمت صوتی از مفاهیم "امنیت و آرامش عمومی" استفاده شده است و مطابق ماده ۱۶-۲۲۲ از قانون جزایی فرانسه مزاحمت صوتی از قانون جزایی فرانسه مزاحمت صوتی که باعث برهم زدن آرامش دیگران شود را تا ۱۰ هزار فرانک قابل مجازات دانسته است.

در برخی آرای قضایی ایران نیز آلودگی صوتی از مصادیق قسمت اخیر ماده ۶۳۸ قانون مجازات اسلامی دانسته شده است (از جمله اخلال در نظم از طریق بلند کردن صدای ضبط اتومبیل) با این حال رویه‌های قضایی خاص زیست محیطی که مستقیماً از طریق سازمان‌ها و مقامات متولی حفاظت از محیط زیست پیگیری شده است نیز در این زمینه غنی است. از جمله این موارد می‌توان به قضیه قزانچی مربوط به شکایت اهالی روستای قزانچی به طرفیت شرکت راهسازی و سنگ شکن بنادر که اقدام به ایجاد آلودگی صوتی، صداهای ناهنجار و دود می‌نمود و همچنین قضیه پارچه بافی آذربایجان موضوع شکایت سازمان حفاظت محیط زیست قزوین به طرفیت کارخانه پارچه بافی آذربایجان که اقدام به آلودگی صوتی بیش از ۱۰۰ دسی بل می‌نمود اشاره کرد (دبیری و همکاران، ۱۳۸۹: ۴۵).

### ضمانت اجرایی قوانین مدون حق سلامت اجتماعی در مقابل آلودگی صوتی

در حقوق ایران شاید بتوان گفت اصل ۵۰ قانون اساسی حق برخورداری از محیط زیست سالم را از جمله حقوق بنیادین افراد دانسته است و در همین راستا است که قید می‌کند: «نسل امروز و نسل‌های بعد باید در آن حیات حیات اجتماعی رو به رشدی داشته باشند» در نتیجه هر گونه آلودگی غیر قابل جبران آن «ممنوع است» در این راستا به نظر برخی از حقوق دانان به این دلیل که نظام مسئولیتی ما مبتنی بر تقصیر است و همچنین ناتوانی نظام مسئولیتی سنتی در تبیین خسارات زیست محیطی باید قانون‌های خاص در این زمینه به تصویب برسد یا اینکه با استقرا از قوانینی مانند ماده ۲۹ قانون آلودگی هوا و حمل ماده اول قانون مسئولیت مدنی در آنجا که مقرر می‌دارد «... یا هر حق دیگری که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده...» بر اصل ۵۰ قانون اساسی مسئولیت محض را به صورت ترکیبی از مسئولیت مدنی و حقوق عمومی پذیرفت. علاوه بر موارد ذکر شده با توجه به اصل ۱۶۷ قانون اساسی و اعتبار فقه در صورت خلاء قانونی می‌توان گفت مبانی مسئولیت در فقه محصور به تقصیر نیست و با توجه به اصولی مانند نظریه اتلاف، تعدی و تفریط و احترام اموال میتوان حیطه‌ی مسئولیتی خسارات زیست محیطی را در ایران به نظام ترکیبی و عمومی نزدیکتر کرد. البته با توجه به نوپا بودن حقوق محیط

زیست و توان برداشت گوناگون از مبانی فقهی بهتر است با توجه به این اصول و مبانی، قانون‌های خاص زیست محیطی در این زمینه به تصویب برسد.

به موجب رهنمود سال ۲۰۰۴ بهره‌برداران - اشخاص حقیقی یا حقوقی اعم از دولتی یا خصوصی که فعالیت برای آنها انجام می‌شود - دو تعهد عمده دارند: نخست، تکلیف اولیه تعهد به فعل: یعنی در صورتی که خطر قریب الوقوع ورود خسارت وجود دارد، بایستی بلافاصله اقدام پیشگیرانه از ورود خسارت را انجام دهند و در صورت امکان نداشتن پیشگیری، بلافاصله جوانب امر را به اطلاع مقامات صالح دولتی برسانند؛ و دوم، تکلیف ثانویه متحمل شدن خسارت: به این معنی که در صورت ورود زیان، بایستی همزمان با اطلاع دادن به مقام های صالح، تلاش کنند آلودگی را مهار کرده و کاهش دهند و در ادامه خسارات وارده را نیز جبران کنند. دلیل به رسمیت شناختن مسئولیت محض این است که اثبات تقصیر عامل زیان در مسایل زیست محیطی برای زیان دیده بسیار دشوار و پرهزینه است. و همچنین از منظر اقتصادی نیز قدرت بازدارندگی مسئولیت محض بیشتر است چرا که هدف در این نوع از مسئولیت پیشگیری از وقوع خسارت است و نه جبران خسارت های وارده و در نتیجه بهره‌بردار علاوه بر بیمه خطرات احتمالی با «تحلیل های سود و زیان» در اجتناب و پیشگیری از وقوع حادثه تلاش بیشتری می‌کند. چرا که در صورت وقوع حادثه خسارتی دو چندان را متحمل می‌شود. (محلّاتی، ۱۳۹۰: ۳۸).

### قوانین جبران خسارت تضییع حق سلامت اجتماعی مردم

حق استفاده از محیط زیست سالم، یکی از حقوق بنیادین افراد محسوب می‌شود و نگهداری از آن تکلیف عمومی است. با وجود این، حقوق مسئولیت مدنی نیز نسبت به ادای چنین تکلیفی بیگانه نیست. قواعد سنتی مسئولیت مدنی در پاسخگویی به خسارت های زیست محیطی کارآمد نیست. به همین مناسبت، پارلمان و شورای اروپا در سال ۲۰۰۴ دستورالعملی درباره مسئولیت ناشی از تجاوز به محیط زیست، تصویب کرد که دولت ها ملزم هستند قواعد آمرانه آن را به قانون ملی خود وارد کنند. هدف اصلی در طراحی دستورالعمل، پیشگیری و جبران خسارت های زیست محیطی با رعایت «اصل آلوده کننده باید بپردازد»، است.

کمیسیون اروپا در اولین سند خود در این مورد در سال ۱۹۹۳ هدف اصلی را اجرای اصل « آلوده کننده باید بپردازد » قرار داد، اصلی که اجرای صحیح، آن را به اصلی پیشگیرانه در عین وجود خصایص درمان کنندگی بدل می کند. دستورالعمل کمیسیون اروپا در راستای اجرای این اصل دو تکلیف عمده برای بهره‌بردار مقرر نموده است:

اول- تعهد به اقدام: این امر به دو شکل مصداق می یابد، اولاً: اقدامات پیشگیرانه بدون تأخیر در موارد خطر قریب الوقوع، ثانیاً: اطلاع رسانی بدون تأخیر به مقامات ذیربط در موارد ورود خسارات زیست محیطی.

دوم- تعهد به ارائه اطلاعات: هر چند دستورالعمل این امر را تنها در موارد خطر قریب الوقوع مقرر نموده، ولی توسط دول عضو قابل تسری به سایر موارد نیز است.

در مورد خسارات یتیم که بهره‌بردار آنها قابل شناسایی نیست، دولت می تواند رأساً پیشگیری یا جبران را بر عهده گیرد، اما به هر حال مسئولیت نهایی بر عهده بهره‌بردار خواهد بود.

کمیسیون اروپا در دستورالعمل خود برای دولت‌های عضو به طرح دفاع‌ها و عواملی برای توجیه مسئولیت پرداخته که برخی از آنها اجباری هستند و دسته‌ای اختیاری. موارد اجباری که باعث معافیت کامل بهره‌بردار می گردند عبارتند از: دخالت شخص ثالث، رعایت دستور یا تعلیمات دولتی. اما عوامل توجیه کننده اختیاری از سویی هزینه اقدامات پیشگیرانه را در بر نمی گیرند و از طرف دیگر اعمال آنها منوط به عدم تقصیر و بی‌مبالاتی بهره‌بردار است. این عوامل عبارتند از: داشتن مجوز دولتی، رعایت قانون و رعایت معلومات علمی و فنی در زمان انجام فعالیت.

از آنچه گفته شد می توان چنین نتیجه گرفت که بهترین راه حل در شرایط موجود رجوع به قوانین و مقررات حقوق عمومی در جبران و پیشگیری از خسارت و اعمال قواعد سنتی مسئولیت در ارکان تحقق مسئولیت و عوامل توجیه کننده و شیوه‌های جبران خسارت است (محللاتی، ۱۳۹۰: ۸۵).

در حقوق ایران می توان این نکته را ذکر کرد که معیار واحد مسئولیت تقصیر نیست و در این مورد می توان به مبانی فقهی همچون نظریه «احترام به اموال» اشاره کرد (روایت مشهور



پیامبر - حرمه مال المسلم کحرمه دمه). در این نظریه محیط زیست ذکر شده در اصل ۵۰ قانون اساسی از دو فرض خارج نیست یا مشمول اموال عمومی مندرج در اصل ۴۵ قانون اساسی است و حکم انفال و ثروت‌های عمومی را پیدا می‌کند و یا مشمول اموال خصوصی اصل ۴۷ قرار می‌گیرد که در هر دو صورت عناصر آن در دسته اموال قرار گرفته و تابع احکام حمایت از اموال است و حمایت اموال در درجه‌ی نخست به معنی جلوگیری از ایجاد خسارت و در مرحله‌ی بعد جلوگیری از هدر رفتن آن خسارت است. در مرحله‌ی اجرا می‌توان گفت از انجایی که این نظریه اعم از اتلاف، تسبیب و مسئولیت مطلق است در صورتی که هیچ یک از اصول خاص بیانگر مسئولیت بهره‌بردار نبود می‌توان عمل او را مشمول فرض تقصیر دانست (همان، ۴۰).

### قوانین حمایتی ناشی از آلودگی

ماده دو قانون مجازات اسلامی مقرر می‌دارد، "هر رفتاری اعم از فعل یا ترک فعل که در قانون برای آن مجازات تعیین شده است جرم محسوب می‌شود. جرم از سه عنصر اصلی تشکیل شده است: عنصر مادی، عنصر معنوی و عنصر قانونی. عنصر مادی جرم مجموعه رفتارها و اعمال فیزیکی شخص است که راه وقوع جرم را هموار می‌کند. بنابراین یک سری از اعمال خارجی (فعل یا ترک فعل) برای وقوع آلودگی‌های صوتی لازم است تا عنصر مادی جرم تحقق یابد. کنار عنصر مادی جرم قصد مجرمانه و نیت فرد از دیگر عناصر تشکیل دهنده جرم است. اگر فردی هیچ گونه سوء نیتی در ارتکاب جرم نداشته باشد و از لحاظ عقلی دچار مشکل باشد، چون عناصر جرم ناقص هستند جرمی به وقوع نپیوسته است، به همین دلیل است که می‌گویند طفل و مجنون در هنگام ارتکاب جرم رافع مسوولیت کیفری هستند. در برخی از جرایم، نیاز به عنصر روانی نیست و صرف انجام یا عدم انجام عمل جرم محسوب می‌شود. این دسته از جرایم را جرایم با مسئولیت مطلق خطاب می‌کنند یعنی چه جرم عمدی یا غیر عمدی باشد مسئولیت دارد. در جرایم زیست محیطی، هم جرایم عمدی و هم جرایم غیر عمدی مطرح می‌شوند. عنصر قانونی جرم نیز پیش بینی جرم بودن عمل یا ترک عملی است که قانونگذار برای آن مجازات تعیین کرده است. یعنی هیچ فعل یا ترک فعلی جرم محسوب نمی‌شود.

شود، مگر اینکه قانونگذار آن را جرم بداند (اصل قانونی بودن جرم و مجازات) (فهیمی، ۱۳۸۷: ۲۸).

مطابق صدر ماده ۲ آیین نامه اجرایی نحوه جلوگیری از آلودگی صوتی؛ مبادرت به هرگونه اقدامی که موجبات آلودگی صوتی را فراهم نماید ممنوع است. بر اساس تبصره ماده ۵ آیین نامه، با عاملین و یا هر شخص دیگری که به طور مستقیم یا غیر مستقیم از انجام بازرسی و یا تعیین میزان آلودگی صوتی جلوگیری نموده و یا از ارائه آمار و اطلاعات مورد نیاز سازمان خودداری نماید طبق ماده ۳۰ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا رفتار خواهد شد. ماده ۳۰ مذکور، بر حسب مورد و اهمیت موضوع محکومیت به جزای نقدی از پانصد هزار ریال تا پنج میلیون ریال و در صورت تکرار، حبس تعزیری از یک ماه تا سه ماه و جزای نقدی مذکور را برای این موارد تعیین نموده است. همچنین طبق تبصره ماده ۳۰، در صورتی که ماموران سازمان حفاظت محیط زیست در جرائم موضوع این ماده همکاری یا مشارکت داشته یا گزارش خلاف واقع ارائه نمایند علاوه بر محکومیت در هیاتهای رسیدگی به تخلفات اداری به حداکثر مجازات مقرر در این ماده محکوم خواهند شد (قاسمی، ۱۳۸۰: ۵۵).

مطابق ماده ۷ آیین نامه فوق الذکر، به کار انداختن و تردد هرگونه وسیله نقلیه موتوری مولد آلودگی صوتی ممنوع است. نیروی انتظامی از تردد هر نوع وسیله نقلیه موتوری فاقد گواهینامه موضوع ماده ۶ ممانعت به عمل آورده و عاملین یا رانندگان این گونه وسایل نقلیه را به مجازاتهای مقرر در ماده ۳۲ قانون محکوم خواهند نمود. بر اساس قسمت اخیر ماده ۳۲ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا، عاملین آلودگی صوتی به جزای نقدی از پنجاه هزار ریال تا پانصد هزار ریال و در صورت تکرار از یکصد هزار ریال تا یک میلیون ریال محکوم خواهند شد.

در بحث تحلیل جرایم آلودگیهای محیط زیست در کیفر شناسی باید گفت که قانونگذار پس از جرم انگاری آلودگیها، برای تضمین عدم اقدام به آلودگی محیط زیست به وضع مقررات کیفری می پردازد. بیشتر مجازاتهای آلودگی محیط زیست بر محور مبالغ نقدی دور می زند و در واقع سیاست کیفری به دنبال وضع مجازاتهای مالی است. جزای نقدی اخذ شده عینا برای آن آلودگی هزینه نمی شود و فقط درصد ناچیزی برای حفظ محیط زیست استفاده

می‌شود و عملاً جرایم نقدی در بودجه عمومی گم می‌شود. جرایم نقدی، عامل بازدارندگی چندانی نداشته و با توجه به اینکه در آمد و ثروت در کشور بر اساس رانت‌های اقتصادی در دست گروهی خاص است (هرچند رانت سیاسی و علمی نیز در کشور بیداد می‌کند) لذا به نظر می‌رسد در صورتیکه جزای حبس اعمال گردد نتیجه بهتری در خصوص جلوگیری از آلودگی عاید خواهد شد. در حالیکه حبس بصورت بسیار محدود و به عنوان مجازات ثانوی ناظر به تکرار جرم در مقام تشدید مجازات بوده و میزان حبس نیز در قوانین مربوط به محیط زیست پایین است. علاوه بر این سیاست قوه قضاییه به سمت حبس زدایی و کیفرهای جایگزین حبس است (تبدیل حبس به جزای نقدی). پرداخت نقدی برای یک شرکت بزرگ بسیار آسان است اما حبس یک روز مدیرعامل برای آن شرکت افت داشته و گران تمام خواهد شد (کوروکولاسوریا، رایبسون، ۱۳۹۰: ۶۶).

### آیین دادرسی کیفری و حق شکایت زیست محیطی

«در کشورهای مختلف، شاکیان خصوصی بر حسب معمول در قبال آلودگی محیط بر علیه آلوده کننده در دادگاه‌ها اقامه‌ی دعوی کرده و مطالبه‌ی زیان‌های وارده یا حداقل درخواست صدور حکم رسمی [در جلوگیری] از آلودگی را می‌نمایند. در بعضی از کشورها اهالی با این که شخصاً زیان ندیده‌اند ولی حق دارند به منظور حفظ منافع عمومی در مورد آلودگی محیط زیست، علیه آلوده کننده... اقامه‌ی دعوی نمایند... به موجب مواد قانونی متعدد [مانند ماده‌ی ۱۸ قانون شکار و صید، و ماده‌ی ۱۴ قانون حفاظت و به سازی محیط زیست] سازمان حفاظت محیط زیست شاکی یا مدعی خصوصی شناخته می‌شود.» مطابق ماده‌ی ۹ قانون آیین دادرسی کیفری «شخصی که از وقوع جرمی متحمل ضرر و زیان شده و یا حتی از قبیل قصاص و قذف پیدا کرده و آن را مطالبه می‌کند، مدعی خصوصی و شاکی نامیده می‌شود.» با این تعریف، مقام سازمان حفاظت محیط زیست یا دیگر سازمان‌های دولتی در طرح دعوی زیست محیطی، هم ارز هر مقام احتمالی دیگر (از جمله سازمان‌های غیردولتی) است. چرا که یک سازمان غیردولتی هم می‌تواند در مورد جرمی که کشف کرده، حسب مورد در مقام شاکی یا مدعی به طرح دعوا پردازد. بدیهی است که سازمان‌های غیردولتی، نوعاً به دلیل غیرانتفاعی بودن

فعالیت و در نظر داشتن خیر و صلاح همگانی، کمتر ممکن است که مدعی ضرر و زیان مادی و دریافت غرامت برای خود باشند، و بیشتر خواستار مجازات خاطیان خواهند بود. نهایت این که دادگاه ممکن است از نظر تشخیص دقیق وقوع جرم و تعیین میزان خسارت از سازمان حفاظت محیط زیست (یا مقام‌های دولتی دیگر یا دانشگاه‌ها و مانند آن) درخواست نظر کارشناسی کنند. در هر حال، نمی‌توان گفت که فقط سازمان حفاظت محیط زیست می‌تواند در مقام شاکی یا مدعی، برای دعاوی زیست محیطی به دادگاه‌ها مراجعه کند، بلکه همان‌گونه که پاره‌ای حقوق‌دانان گفته‌اند: «سازمان‌ها و نهادهای دیگر نیز در قلمرو وظایف خویش پی‌گیر امور مربوط به محیط زیست هستند، لذا آنان نیز می‌توانند شاکی یا خواهان محسوب گردند.... شهرداری‌ها، شرکت سهامی شیلات ایران، سازمان جنگل‌ها و مراتع و نیز اشخاص خصوصی یعنی کلیه‌ی آحاد مردم می‌توانند برعلیه منابع آلوده‌کننده، طرح دعوی نمایند.» ناگفته نماند که تفاوت سازمان حفاظت محیط زیست با سازمان‌های غیردولتی، در طرح دعوا این است که اولی حسب وظیفه باید این کار را بکند و در صورت مشاهده‌ی تخلف، اگر چنین نکند، مرتکب قصور شده است. اما کار سازمان غیردولتی داوطلبانه و نه الزامی است (قاسمی، ۱۳۸۰).

اصل‌های یازدهم و سیزدهم اعلامیه ریو (۱۹۹۲) نیز بر وظیفه‌ی کشورها در وضع قوانین «موثر برای محیط زیست» و «تعقیب عادلانه‌ی عاملان آلودگی محیط زیست» تأکید دارد. یک موضوع مهم که باید در قوانین کنونی اصلاح شود، موضوع نهاد اداره‌کننده سازمان حفاظت محیط زیست و ترکیب اعضای این نهاد است. مطابق ماده‌ی یک قانون حفاظت و به‌سازی محیط زیست، این سازمان «زیر نظر شورای عالی حفاظت محیط زیست انجام وظیفه می‌کند» و مطابق ماده‌ی دوم «ریاست شورای عالی حفاظت محیط زیست با رییس جمهور است و اعضای آن عبارت‌اند از: وزیر کشور، صنایع، مسکن و شهرسازی، جهاد سازندگی، بهداشت، رییس سازمان برنامه و بودجه، رییس سازمان حفاظت محیط زیست و چهار نفر از اشخاص یا مقامات ذیصلاح که بنا به پیشنهاد رییس سازمان حفاظت محیط زیست و تصویب رییس جمهور برای مدت سه سال منصوب می‌شوند.» به این ترتیب حتی اگر فرض را بر این بگذاریم که رییس سازمان و چهار نفر «ذیصلاح» با توجه به تخصص و علاقه‌ی زیست محیطی

(و نه مصلحت‌های سیاسی) انتخاب شده‌اند، باز اینان در ترکیب شورای عالی در اقلیت هستند. در این ترکیب، جای متخصصان و دانش‌آموختگان محیط زیست، اشخاصی که در دوره‌های گذشته در سازمان محیط زیست فعالیت کرده‌اند، اعضای کمیسیون محیط زیست مجلس، حقوق‌دانانی که در زمینه‌ی محیط زیست کار کرده‌اند و یک یا چند نفر به معرفی سازمان‌های غیردولتی محیط زیستی... و به طور کلی اشخاص مستقل محیط زیستی خالی است. ترکیب کنونی، شامل شخصیت‌هایی است که فعالیت‌شان نوعاً بیگانه یا مغایر با اصول محیط زیستی است. در واقع، همین ترکیب است که برای مثال، سبب می‌شود با خودروسازانی که خودروهای غیراستاندارد می‌سازند برخورد قاطعی نشود، یا زمین‌های پارک ملی سرخه حصار به وزارت کشاورزی واگذار شود، یا در منطقه‌ی حفاظت‌شده‌ی موته مجوز استخراج طلا داده شود، و یا به وزارت راه اجازه‌ی احداث آزاد راه در منطقه‌ی حفاظت‌شده‌ی البرز مرکزی داده شود، و بسیاری از تجاوزها و آلوده‌سازی‌ها در «فضای صمیمانه»ی شورای عالی محیط زیست و هیات دولت، به ضرر محیط زیست حل و فصل شود (عباسی، ۱۳۹۰).

## جمع‌بندی مباحث

در قوانین بالادستی همچون قانون اساسی (اصل پنجاهم) و قانون برنامه چهارم توسعه (ماده ۶۹) قوانین، آئین‌نامه‌ها و مصوبات مجلس شورای اسلامی، هیات وزیران، شورای عالی حفاظت محیط زیست و شورای اسلامی شهر تهران به وضوح قابل مشاهده است. پژوهش حاضر با بررسی حق بر سلامتی به عنوان یکی از حقوق بنیادین افراد، به بررسی این حق در برابر محیط زیست و آلودگی‌های صوتی و هوایی ناشی از تردد هواپیماها پرداخته است. حق بر محیط‌زیست به راحتی می‌تواند در نظام حقوق بشر که هدف غایی آن ارتقای شخصیت و شان انسانی تمام افراد بشر است وارد شود. ما نمی‌توانیم و نباید حق بشر بر محیط‌زیست را در در طبقه حق‌های مدنی، سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، یا همبستگی قرار دهیم چرا که در درون این حق می‌توان عنصری از تمام حق‌های مذکور را یافت. لذا حق بر محیط‌زیست دولت‌ها را ملزم می‌نماید که از فعالیت‌های مضر برای طبیعت خودداری نموده و سیاست‌های

حفاظتی و باروری محیط زیستی را اعمال نمایند. ثانیاً به چند دلیل نمی‌توان این حق را یک حق فردی دانست: ممکن است کسی حقوق نسل‌های آینده را در نظر گیرد که افراد آن هنوز به وجود نیامده‌اند، یا بر دعاوی مربوط به حقوق افراد بومی که با از دست دادن محیط‌زیست سستی خود مواجه هستند تکیه نماید.

### نتیجه‌گیری

با توجه به بررسی‌ها و تحلیل‌های انجام شده، قوانین و مقررات ایران با کاستی‌ها و مشکلاتی مواجه است و قوانین و مقررات موجود در خصوص آلودگی‌های ناشی از هواپیما در کشور از کفایت لازم برخوردار نبوده و تجدید نظر در آن و برطرف نمودن مشکلات آن ضروری به نظر می‌رسد. لذا با توجه به مجموع بررسی‌ها می‌توان گفت که از یک طرف در نظام‌های حقوق داخلی بویژه ایران هر چند به لحاظ ضمانت اجرایی و سیاست‌گذاری کاستی‌هایی وجود دارد اما به لحاظ قانونگذاری قوانین و قواعد تقریباً کاملی اعم از سستی و جدید (از جمله قواعد حقوقی ناشی از "مزاحمت") برای مقابله و کنترل آلودگی صوتی وجود دارد. بنابراین فرضیه اول تایید شد.

همچنین در بررسی مطالبه خسارت از پیامدهای ناشی از آلودگی صوتی و هوایی مطرح شده بود، می‌توان دریافت که نظام‌های مسئولیت مدنی در جبران خسارات ناشی از آلودگی هوا با کاستی‌هایی مواجه هستند. این کاستی‌ها طیفی از موضوعات مسئولیت مدنی نظیر دشواری اثبات، تعدد اسباب در ورود خسارات آلودگی صوتی، اعاده وضع به حالت سابق و تدریجی بودن و پنهان بودن خسارات را در بر می‌گیرند. لذا با توجه به میزان روزافزون خسارات ناشی از آلودگی صوتی ما نیازمند تحول جدی در مبانی حقوقی مسئولیت در این زمینه و پیش‌بینی ضمانت‌های ویژه خسارات زیست محیطی هستیم. امری که سالیانی است در کشورهایی مثل فرانسه به آن توجه ویژه‌ای شده ولی در حقوق ایران ما خلاءهای قانونی و بنیادینی را در این زمینه شاهد هستیم. بنابراین فرضیه دوم نیز تایید شد.

## پیشنادهای پژوهش

با توجه به عوارض و پیامدهای نامطلوب آلودگی صوتی و هوایی ناشی از هواپیماها در محیطهای طبیعی، اجتماعی و بویژه انسانی، راهکارهای از نظر اصلاح قوانین و اجرای آن به شرح زیر پیشنهاد می‌گردد:

یکی از وظایف شهرداری‌ها در بند ۲۰ اصلاحی ماده ۵۵ قانون شهرداری، جلوگیری از ایجاد و تاسیس کلیه اماکن که به نحوی از انحاء موجب بروز مزاحمت برای ساکنان یا مخالف اصول بهداشت در شهرها است. شهرداری مکلف است از تاسیس کارخانه‌ها، کارگاه‌ها، کارآزهای عمومی و تعمیرگاه‌ها و دکان‌ها و همچنین مراکزی که مواد محترقه می‌سازند و اصطبل چارپایان و مراکز دامداری و به طور کلی تمام مشاغل و کسب‌هایی که ایجاد مزاحمت و سروصدا می‌کنند یا تولید دود یا عفونت و یا تجمع حشرات و جانوران می‌نمایند، جلوگیری کند. با توجه به این قانون، فرودگاهها نیز از جمله مکان‌هایی هستند که از نظر آلودگی صوتی در سطح بالایی بوده و می‌تواند اثرات بسیار مخربی بر سلامتی ساکنان اطراف فرودگاه‌ها داشته باشد.

براساس ماده ۳ آیین‌نامه اجرای نحوه جلوگیری از آلودگی صوتی که به استناد ماده ۲۷ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا در تاریخ ۱۳۷۸/۴/۱ به تصویب هیات وزیران رسیده است، سازمان محیط زیست ضمن شناسایی منابع و کانون‌های آلودگی و تعیین میزان آلودگی آنها بر اساس استانداردهای قانونی مراتب را به عامل یا عاملین منابع مذکور اعلام نموده و مهلت مناسبی را برای رفع آلودگی تعیین می‌کند. عاملین منابع صوتی مذکور مکلفند در مهلت مناسب تعیین شده حسب مورد نسبت به رفع آلودگی صوتی اقدام نمایند. طبق ماده ۴ همین آیین‌نامه، در صورتی که عاملین آلودگی در کارخانجات و کارگاه‌ها در پایان مهلت مقرر نسبت به رفع آلودگی صوتی اقدام ننمایند، از فعالیت اینگونه منابع به ترتیب مقرر در ماده ۱۶ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا ممانعت به عمل خواهد آمد. مواد ۷، ۸، ۹، ۱۰، ۱۱، ۱۲ و ۱۳ آیین‌نامه مورد اشاره نیز در راستای پیشگیری از آلودگی صوتی وضع شده‌اند. برای کاهش آلودگی صوتی هواپیماها باید برنامه جامع تدوین شود و راهکارها و منابع کاهش آلودگی صوتی در آن لحاظ شود و به مرحله اجرا در آید. علی‌ایحال لازم به ذکر است که

شیوه مقابله با آلودگی صوتی، ارتباط تنگاتنگی با آلودگی هوا دارد و لذا اگر آلودگی هوا کنترل شود، آلودگی صوتی هم کاهش می‌یابد.

در نهایت پیشنهاداتی را به منظور کنترل آلودگی صوتی ناشی از تردد هواپیماها ارائه می‌گردد:

۱- استفاده از دیوارهای صداگیر استاندارد در اطراف فرودگاه برای جلوگیری از انتقال تراز فشار صوت بالا به همسایگان.

۲- جلوگیری از ساخت و ساز نزدیک فرودگاه و خلوت کردن منطقه از نظر کاهش دسترسی‌ها و بار جمعیت.

۳- تصحیح عملکرد هواپیماها شامل استاندارد سازی تغییر ارتفاع و مسیر پروازها.

۴- جایگزینی هواپیماهای قدیمی با هواپیماهای جدیدتر که صدای موتور آنها کم است.

۵- نصب دستگاههای سنجش صوت و کنترل میزان صوت به طور مداوم.

۶- درختکاری با تلفیقی از درختان سوزنی برگ و پهن برگ در نزدیکی خانه‌های اطراف فرودگاه برای کاهش حجم صوت ورودی و تلطیف هوا.

## منابع

۱- اصغری لقمجانی، صادق (۱۳۹۲)، مبانی حفاظت از محیط زیست در اسلام، تهران، دفتر نشر فرهنگ اسلامی و سازمان حفاظت محیط زیست.

۲- جباری، منصور (۱۳۸۵). "شناسایی بین المللی حقوق مربوط به هواپیما" دو فصلنامه حقوق و سیاست: بهار و تابستان ۱۳۸۵، دوره ۸، شماره ۱۸ (ویژه حقوق)؛ از صفحه ۱۹ تا صفحه ۴۶

۳- دبیری فرهادی، نصیری پروین، آهنربای نوشین (۱۳۸۹) "مقایسه قوانین و مقررات مربوط به آلودگی صوتی در ایران و چند کشور آسیایی" فصلنامه انسان و محیط زیست،



- ۴- زبانی-س، رشیدی-ی، قوسی-ر، مهر آوران-ح، ارزبایی (۱۳۸۵) "مدلسازی و سنجش ترازهای صوتی ناشی از فرودگاه مهر آباد و ارائه راهکارهای کنترلی"، هفتمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک ایران، ۱۳۸۵- تهران- ایران.
- ۵- سازمان هواپیمایی کشوری، "آیین نامه شماره ۱۱۴/۱ سازمان هواپیمایی کشوری، آیین نامه احداث توسعه، مدیریت و بهره برداری از فرودگاههای غیر نظامی"، تهران، فروردین ۱۳۹۲.
- ۶- ضوابط و استانداردهای محیط زیست، سال ۱۳۷۸ انتشارات سازمان حفاظت محیط زیست، ص ۴۵
- ۷- عباسی محمود، رضایی راحله. (۱۳۸۹) حق بر سلامت از منظر اخلاق زیستی و حقوق بشر، چکیده مقالات همایش ملی حقوق و اخلاق در زیست فناوری
- ۸- عباسی، محمد، رضایی، راحله، دهقانی، غزاله (۱۳۹۳) "مفهوم و جایگاه حق بر سلامت در نظام حقوقی ایران" فصلنامه حقوق پزشکی، سال هشتم، شماره سیام، پاییز ۱۳
- ۹- فرشیدیان فر، انوشیروان و اولیازاده پوریا (۱۳۹۰)، "آلودگی صوتی ناشی از پرواز هواپیما و آثار آن"، نشریه مهندسی مکانیک، ۱۳۹۰، شماره ۷۶، صص ۱۶ تا ۲۲.
- ۱۰- فکری راد، محمد، ۱۳۸۸، مسئولیت بین المللی دولتها در قبال خسارات فرامرزی ناشی از فعالیت های خطرناک، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشکده حقوق دانشگاه تهران
- ۱۱- فهیمی، عزیزاله (۱۳۸۷)، مسئولیت مدنی ناشی از تخریب محیط زیست، رساله دکتری حقوق خصوصی دانشگاه امام صادق(ع).
- ۱۲- قاسمی، ناصر (۱۳۸۰)، حقوق کیفری محیط زیست (مطالعه تطبیقی در حقوق ملی و بین المللی)، چاپ اول، تهران، سازمان حفاظت محیط زیست.
- ۱۳- قاسمی، ناصر (۱۳۸۰)، حقوق کیفری محیط زیست (مطالعه تطبیقی در حقوق ملی و بین المللی)، چاپ اول، تهران، سازمان حفاظت محیط زیست، ص ۱۳۳.
- ۱۴- کوروکولاسوریا، لال، رایینسون، نیکلاس، (۲۰۱۱)، مبانی حقوق بین الملل محیط زیست، ترجمه سید مهدی حسینی (۱۳۹۰)، چاپ اول، تهران، انتشارات میزان.

- ۱۵- کریون، متیوسی. آر. (۲۰۰۹). چشم اندازی به توسعه میثاق بین المللی حقوق اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی؛ ترجمه: محمد حبیبی مجنده (۱۳۸۸)، انتشارات دانشگاه مفید.
- ۱۶- محلاتی، صلاح الدین (۱۳۹۰)، طبیعت و محیط زیست، مجله نامه فرهنگستان علوم ایران، شماره ۱۷.
- ۱۷- منوری، سید مسعود (۱۳۹۰)، راهنمای ارزیابی اثرات زیست محیطی فرودگاهها، انتشارات فرزانه: سازمان حفاظت محیط زیست، معاونت محیط زیست. ص ۳۴
- ۱۸- ولی پور، فیروز و دهقان شهرضا، حبیب الله و پور تقی، غلامحسین و جهانگیری، مهدی و مذاهبی، مهناز، (۱۳۸۹)، بررسی آلودگی صوتی در یک مجتمع تحقیقاتی جنب فرودگاه مهرآباد، مجله تحقیقات نظام سلامت، سال ششم، ص ۵۷