



صلاحیت بین‌المللی آی‌مو و ایکائو در حوزه محیط زیست و تعارض آن با حاکمیت دولت‌ها با تأکید بر جمهوری اسلامی ایران

محسن حسن پور^۱، سهراب صلاحی^۲، علی رستمی^۳

چکیده:

با توجه به عضویت جمهوری اسلامی ایران در این سازمان‌ها، جایگاه ایران در نظام بین‌المللی حفاظت از محیط‌زیست دریایی و هوایی و نحوه تعامل میان تعهدات بین‌المللی و الزامات حاکمیت ملی مورد توجه قرار گرفته است. این پژوهش با روش توصیفی - تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای، اسناد حقوقی و کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط انجام شده است. بررسی صلاحیت آی‌مو و ایکائو نشان می‌دهد که این سازمان‌ها با تدوین استانداردها و مقررات فنی در حوزه حمل‌ونقل دریایی و هوایی، نقش مهمی در ارتقای ایمنی و کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی ایفا می‌کنند. آی‌مو با هدف ایجاد کشتیرانی ایمن و جلوگیری از آلودگی دریاها و ایکائو بر اساس مفاد کنوانسیون شیکاگو با تأکید بر اصول حقوق بین‌الملل هوانوردی، از جمله اصل حاکمیت دولت‌ها بر قلمرو هوایی، چارچوب‌هایی برای همکاری بین‌المللی در حفاظت از محیط‌زیست ارائه کرده‌اند. جمهوری اسلامی ایران نیز به‌عنوان عضو این سازمان‌ها در جهت هماهنگی مقررات داخلی با استانداردهای بین‌المللی و اجرای الزامات زیست‌محیطی گام برداشته است. در حقوق بین‌الملل محیط‌زیست، اصل حاکمیت دولت‌ها در کنار مسئولیت آن‌ها در جلوگیری از ورود خسارت زیست‌محیطی به سایر کشورها مورد شناسایی قرار گرفته است. از این رو، صلاحیت آی‌مو و ایکائو را می‌توان نه در تعارض با حاکمیت دولت‌ها، بلکه در چارچوب همکاری بین‌المللی برای حفاظت از محیط‌زیست تحلیل کرد؛ امری که برای کشورهایمانند جمهوری اسلامی ایران نیز مستلزم تقویت سازوکارهای حقوقی و اجرایی در سطح ملی است.

واژگان اصلی: صلاحیت بین‌المللی، آی‌مو، ایکائو، محیط‌زیست، حاکمیت دولت‌ها.

۱. دانشجوی دکتری حقوق بین‌الملل عمومی، گروه حقوق، واحد قشم، دانشگاه آزاد اسلامی، قشم، ایران.

۲. استادیار، دانشکده حقوق، دانشگاه جامع امام حسین، تهران، ایران. (نویسنده مسئول) salahi.sohrab96@gmail.com

۳. استادیار، گروه حقوق، واحد قشم، دانشگاه آزاد اسلامی، قشم، ایران.

مقدمه

شاید بتوان محیط‌زیست را کل منابع طبیعی تجدیدشونده شامل جنگل‌ها، مراتع، منابع آبی و... دانست که طیف وسیع و گسترده‌ای از تعاریف تخصصی مربوطه به این حوزه به خود اختصاص می‌دهد. از سوی دیگر هرگاه از محیط‌زیست صحبت شده در واقع تأثیرهای آن بر نوع بشر در نظر بوده است (Birnie & Boyle, 1996: 6). ازاین‌رو، طرح‌های توسعه در کشورهای درحال توسعه حول این محور است که بسیاری از ارزش‌ها و عقاید حاکم و رایج در الگوهای کنونی توسعه، نمی‌تواند باعث ارتقای توسعه پایدار بر اساس محیط‌زیست گردد. زیرا وضعیت محیط‌زیست در کل دنیا و از جمله کشور ما واجد وضعیت امیدبخشی نیست؛ به طوری که این سرمایه مشترک بشری روبه‌زوال می‌رود و دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی را به تدبیر دراین خصوص واداشته است (اتابک، ۱۳۹۷: ۴۸). در این رویکرد تصمیم‌گیری به این نکته توجه شده که زمین سرمایه مشترک بشر برای نسل حاضر و نسل‌های آینده است؛ به همین دلیلی تمامی تلاش‌هایی که برای حفاظت محیط‌زیست انجام می‌شود در حقیقت گام برداشتن در مسیر حفظ نسل بشری است و براین اساس قوانین و مقرراتی به تصویب رسیده است تا بلکه این روند نگران‌کننده را متوقف کند (لواسانی، ۱۳۷۲: ۵۴).

امروزه، جامعه بین‌الملل از طریق مصوبات الزام‌آور، محافظت از محیط‌زیست را امری مشترک برای تمامی کشورها می‌داند (آون، ۱۴۰۴: ۳۲).

علاوه بر این در حوزه‌های مختلف دریایی، هوایی نیز مقررات بین‌المللی بر حفظ محیط‌زیست سالم تأکید دارد، چنان که سازمان بین‌المللی دریانوردی یا آی‌مو برای جلوگیری از آلودگی دریاها توسط کشتی‌ها و مبارزه بر ضد آلودگی از یک طرف و سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری ایکائو به‌عنوان نهادی تخصصی در سازمان ملل متحد بر اصول کلی حقوق بین‌المللی و هوانوردی از جمله اصل حاکمیت دولت‌ها بر قلمرو و تابعیت هوایما تأکید دارد که در ادامه به تبیین هدف اساسی نوشتار پیشروی مبنی بر تبیین حدود جواز حاکمیت داخلی دولت‌ها در حوزه‌های امنیت، حفظ محیط‌زیست در مقررات مصوب حاکم بر اختیارات و صلاحیت سازمان بین‌المللی دریانوردی "آیمو" و سازمان بین‌المللی هوایمایی "ایکائو" با نظر داشت ارجحت حاکمیت مقررات سازمان‌های فوق بر حاکمیت دولت‌ها در حوزه امنیت و حفظ محیط‌زیست مبتنی بر اصول پذیرفته شده از سوی جامعه بین‌الملل پرداخته شده است تا از این طریق نقش هر یک و اهمیت شکل‌گیری آنها به چگونگی صلاحیت بین‌المللی آی‌مو و ایکائو در حوزه

محیط‌زیست و تعارض احتمالی آن با حاکمیت دولت‌ها مشخص گردد (پارسا، ۱۳۷۷: ۱۳۰).

در این رابطه نیز برخی پژوهش‌ها بر نقش این دو سازمان بین‌المللی در حفظ امنیت دریایی و هوایی تأکید کرده‌اند که برخی از آنها به شرح زیر است؛
خزائی و همکاران، در پژوهش خود با عنوان؛ «تعامل حقوق بین‌الملل محیط زیست و حاکمیت ملی دولت‌ها در پرتو نگاه اخلاقی به منابع حقوقی» بیان داشتند که؛ هدف محیط زیست تحت نظم درآوردن رفتار دولت‌ها در قبال محیط زیست می‌باشد که با چالشی بنام حاکمیت ملی دولت‌ها مواجه است (خزائی و همکاران، ۱۳۹۹: ۷).

فیض‌آبادی و منظر، در بررسی نقش ایکائو در حل مشکلات هوایی ایران، بیان داشتند که؛ ایران به‌عنوان یکی از کشورهای کنوانسیون شیکاگو عضو سازمان ایکائو است. سازمان ایکائو یک سازمان بین‌المللی تخصصی در رابطه با مسائل تخصصی هوایمی است که به‌صورت روزمره مسائل صنعت هوایمی در جهان را مورد بررسی قرار می‌دهد (فیض‌آبادی و منظر، ۱۳۹۸: ۱۴).
اکبرپور و همکاران، در پژوهش خود با عنوان «واکاو نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در تدوین استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری» بیان داشتند؛ مساله ایمنی دریانوردی مهم‌ترین دغدغه سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) است. یکی از زمینه‌های مطرح و مهم ایمنی دریایی نیز مساله آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری است که همواره مورد توجه ایمو بوده است (اکبرپور و همکاران، ۱۳۹۸: ۲۷).

غیجی، در تحلیل خود با عنوان «همخوانی کشتی‌های ایران با عیار سازمان جهانی دریانوردی» بیان داشت؛ ممیزی "آیمو" به منظور ارزیابی کشورهای عضو از نحوه اجرای الزامات این سازمان توسط کشورهای مشمول ممیزی است. این طرح به اعضا کمک می‌کند تا ظرفیت استفاده از ابزار مناسب خود را در این زمینه‌ها افزایش دهند. همچنین تجربیات کلی کسب شده در این ممیزی‌ها را می‌توان در اختیار سایر کشورهای عضو گذاشت تا آن‌ها نیز از این تجربیات بهره‌مند شوند (غیجی ۱۳۹۷: ۲).

خزائی، پژوهشی با عنوان «مسئولیت بین‌المللی ایکائو در اجرای سامانه‌های ماهواره‌ای هدایت هوایمی» ارائه نمود و بیان داشت؛ پیشرفت فناوری‌های جدید و روند روبه‌رشد آن در سال‌های پایانی قرن بیستم، زمینه‌ساز طرح موضوع استفاده از ماهواره‌ها در هدایت هوایمی گردید و از آنجا که ایکائو از سازمان‌های مهم بین‌المللی فعال در صنعت هوایمی می‌باشد، به‌منظور

دستیابی به یک سامانه جدید، ایجاد یک چهارچوب حقوقی مناسب و نیز صدور تأییدیه و اعطای مجوز به ارائه‌دهندگان خدمات نوابری ماهواره‌ای قادر است نقش مؤثری داشته باشد (خزائی، ۱۳۹۷: ۷۵).

علیزاده و فتیحی، تحلیلی بر ارتباط اصل حاکمیت با مفهوم توسعه پایدار، از منظر حقوق بین الملل محیط زیست، یکی از وجوه و ضلع اساسی تشکیل دهنده دولت-کشور حاکمیت است که نقطه عطف ارتباط اصل حاکمیت با مفهوم توسعه محیط زیست در اصل دوم بیانیه ریو ۱۹۹۲ است (علیزاده و فتیحی، ۱۳۹۷: ۱۰).

پور هاشمی و همکاران، جایگاه اصل حاکمیت در حقوق بین الملل محیط زیست ابزاری جهت حفاظت از منابع طبیعی، یکی از اصول پایه ای حفاظت محیط زیست اصل حاکمیت است که ریشه در عرف و حقوق بین الملل دارد. چنان که؛ حقوق بین الملل محیط زیست از مهمترین منابع الزام آور و غیر الزام آور اصل حاکمیت مبتنی بر رأی ۱۹۴۷ تریل اسملتر و اصل ۲۱ بیانیه استکهلم ۱۹۷۲ است (پور هاشمی و همکاران، ۱۳۹۱: ۳۶).

رستمی، در تحقیق خود به عنوان پایان نامه و به عنوان "حدود اقتدار سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری در قبال حاکمیت دولتهای عضو" به این نکته اشاره دارد که؛ گسترش و توسعه سریع و رشد غیرقابل پیش بینی صنعت هوانوردی و ارتباط آن با مسایل اقتصادی، اجتماعی و حتی سیاسی موجب شد که کشورها دغدغه ای در ایجاد نظم و نظامی در حوزه هوانوردی پیدا کنند (رستمی، ۱۴۰۳: ۸۵).

منشی زاده، در تحقیق خود در قالب پایان نامه و با عنوان «نقش سازمان بین المللی دریانوردی در توسعه حقوق محیط زیست بین الملل» بیان داشت؛ سازمان بین المللی دریانوردی (آی‌مو) طبق کنوانسیون خلق این سازمان مصوب سال ۱۹۴۸ میلادی، عبارت است از حفظ و توسعه ایمنی دریانوردی، حفظ محیط زیست دریایی، حفظ و ارتقای امنیت دریانوردی و در نهایت افزایش بهره وری کشتی رانی (منشی زاده، ۱۴۰۲: ۶۹).

حجازی، تحقیقی در خصوص «نقش (آی‌مو) در توسعه و تدوین مقررات بین‌المللی مربوط به آلودگی دریایی» بیان داشت؛ هدف پژوهش با توجه به اینکه بزرگترین مشکل بشر در دهه‌های آینده مساله آلودگی دریایی است که نتیجه کلی ظهور سازمان "آی‌مو" در عرصه بین‌المللی در ارتباط با آلودگی دریایی بسیار سودمند می‌باشد گرچه کاستی‌هایی دیده می‌شود امید است که در

آینده نزدیک شاهد پیشرفته‌های بیشتری از سازمان باشیم (حجازی، ۱۳۸۲: ۲۷).

شیخی، پژوهشی با عنوان «طبقه‌بندی اختلافات هواپیمایی بین‌المللی کشوری» انجام داد. هدف این مقاله، شناسایی زمینه‌هایی بروز اختلاف و بحران در سازمان هواپیمایی بین‌المللی کشوری (ایکائو) است. شورای ایکائو به حل و فصل اختلاف مربوط به امور هوانوردی، فی‌مابین اعضای سازمان میپردازد و تاکنون تعداد قابل توجهی از دعوی هواپیمایی به آن شورا ارجاع شده است، بررسی زمینه‌های بروز اختلاف در روابط هواپیمایی شناخت نقش و توان سیستم حل و فصل اختلاف در ایکائو را آسانتر می‌نماید (شیخی، ۱۳۷۸: ۸۴۳).

در اینجا نکته قابل ذکر این است که؛ در کلیه موارد از پژوهش‌های انجام شده بیشتر به نقش دو سازمان بین‌المللی «ایمو» و «ایکائو» در نظام دریانوردی و مدیریت الگوی راهبردی نظام هوانوردی مبنی بر امنیت و حفظ محیط‌زیست به صورت تفکیکی اشاره شده است و همچنین در برخی از آنها، نظام حاکمیت داخلی دولت‌ها در راستای حقوق بین‌الملل محیط‌زیست و حقوق بین‌المللی بشر مورد توجه قرار گرفته است. از این رو می‌توان اذعان نمود که؛ پژوهش پیشروی مسئله جدید مبنی بر تبیین منسجم نقش دو سازمان بین‌المللی «ایمو» و «ایکائو» در راستای حفظ محیط‌زیست و تعامل با حاکمیت داخلی دولت‌ها با رویکرد «امنیت» و «حفظ محیط‌زیست» را دنبال می‌کند (امیر ارجمند، ۱۳۷۴: ۳۳۶).

بر اساس آنچه در خصوص رویکرد این دو سازمان مبنی بر صلاحیت بین‌المللی در حوزه محیط‌زیست و تعارض آن با حاکمیت دولت‌ها مورد نظر است، این فرض قابل طرح است که؛ در مقررات مصوب حاکم بر اختیارات و صلاحیت سازمان بین‌المللی دریانوردی «ایمو» و سازمان بین‌المللی هواپیمایی «ایکائو» تعیین و از سوی جامعه بین‌الملل، حدود حاکمیت داخلی دولت در حوزه‌های امنیت، حفظ محیط‌زیست پذیرفته شده است و در عین حال حاکمیت مقررات دو سازمان فوق بر حاکمیت دولت‌ها در حوزه امنیت و حفظ محیط‌زیست ارجح است. حال باتوجه به آنچه گفته شد سؤال اساسی مقاله چنین قابل طرح است که؛ اقتدار و توانمندی سازمان‌های بین‌المللی «ایمو» و «ایکائو» بر حدود حاکمیت داخلی کشورها در حوزه‌های امنیت، حفظ محیط‌زیست چگونه است؟ همچنین نسبت حاکمیت مقررات سازمان‌های بین‌المللی «ایمو» و «ایکائو» بر حاکمیت دولت‌ها در حوزه امنیت و حفظ محیط‌زیست چگونه قابل تبیین است؟

در این میان، جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان یکی از کشورهای عضو سازمان بین‌المللی

دریانوردی (IMO) و سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری (ICAO)، در چارچوب تعهدات بین‌المللی خود موظف به رعایت استانداردها و مقررات این سازمان‌ها در حوزه ایمنی، امنیت و حفاظت از محیط‌زیست دریایی و هوایی است. بررسی چگونگی تعامل میان مقررات این سازمان‌ها با اصل حاکمیت دولت‌ها در نظام حقوقی جمهوری اسلامی ایران می‌تواند نمونه‌ای قابل توجه از چالش‌ها و سازوکارهای اجرای مقررات بین‌المللی در سطح ملی را نشان دهد.

روش تحقیق

در پژوهش پیشروی از روش توصیفی - تحلیلی با رویکرد روش کتابخانه‌ای استفاده شده است تا از این طریق با مراجعه به منابع و اسناد، مبانی نظری و پیشینه تحقیقی در راستای اهداف بین‌المللی موضوع اقتدار و توانمندی سازمان‌های بین‌المللی "ایمو" و "ایکائو" بر حدود حاکمیت داخلی کشورها در حوزه‌های امنیت، حفظ محیط‌زیست تبیین گردد. در این رویکرد، تجزیه و تحلیل پژوهش از طریق مبانی نظری و ابعاد حقوقی حاکم بر صلاحیت دو سازمان «بین‌المللی دریانوردی آیمو و سازمان بین‌المللی هواپیمایی ایکائو» و همچنین اصل حاکمیت دولت‌ها از منظر حقوق بین‌الملل محیط‌زیست در بررسی منابع و پیشینه تحقیق انجام می‌شود.

مفاهیم و مبانی نظری

صلاحیت

صلاحیت در حقوق بین‌الملل به مفهوم قدرت دولت تحت قوانین بین‌المللی برای تنظیم روابط مردم، اموال و دارایی‌ها در قلمرو خود بوده و منعکس‌کننده اصول اساسی حاکمیت مستقل و برابر دولت‌ها و عدم دخالت در امور داخلی است (Malcolm, 2008: 12). در واقع جنبه‌ای از حاکمیت است که به صلاحیت قضایی، قانون‌گذاری و اجرایی اشاره دارد (Brownlie, 2003: 76). به طور معمول، قانون بین‌المللی محدودیت چندانی در حوزه قضایی که یک دولت خاص ممکن است به خود اختصاص دهد ندارد. بنابراین، جنبه‌های مختلف صلاحیت به عنوان جنبه‌ای از حاکمیت در حوزه‌های مختلف صلاحیت قضایی، قانون‌گذاری و اجرایی مطابق با قواعد بین‌المللی است در راستای عملکرد دولت‌ها بخصوص در برنامه‌های دیانوردی و هماپیمایی با نظر داشت مقررات بین‌المللی حفظ محیط‌زیست است که باید مورد توجه در

مقررات ملی قرار گیرد (مصدق، ۱۳۸۲: ۳).

حاکمیت دولت‌ها و حق بهره‌مندی از محیط‌زیست سالم

داشتن محیط‌زیستی امن و سالم را برای همگان بیانگر این نکته است که تضمین این حق بدون برنامه، طرح و قانون‌مندی امکان‌پذیر نبوده و لذا نهادهای حاکمیتی می‌بایست به موضوع مقررات‌گذاری در این خصوص اقدام کنند تا از این طریق ضمانت اجراهای لازم برای تعیین و مشخص نمودن وظیفه خودداری از فعالیت‌هایی که به محیط‌زیست صدمه می‌زند، بر افراد، سازمان‌ها، شرکت‌ها به‌عنوان یک امر ملی تحمیل کند (محسن زاده و همکاران، ۱۴۰۴: ۷۲).

طرح توسعه پایدار محیط‌زیست در سطح بین‌المللی

متفکرین و محققان علوم زیست‌محیطی، با همکاری سیاستمداران و اقتصاددانان راهی را پیش پای جامعه جهانی قرار داده‌اند که امروزه از آن با نام توسعه پایدار یاد می‌شود و از جانب سازمان ملل به‌عنوان راهبرد مطلوب نجات طبیعت به شمار می‌آید (نوروزی، ۱۳۷۷: ۲۵). راهبردی که در کنفرانس سران زمین به‌عنوان الگوی جهانی مطرح شد. برای ترسیم گرایش جامعه بین‌الملل به سمت پایداری و حفاظت منابع طبیعی و محیط‌زیست، بر جلوگیری بهره‌برداری لجام‌گسیخته انسان از منابع طبیعی و ایجاد روحیه مسئولیت‌پذیری مشترک برای حفاظت محیط‌زیست تأکید شد (شاه ولی و کاوری‌زاده، ۱۴۰۲: ۱۰۲).

شلتون، به عنوان پژوهشگری مطرح در مباحث زیست‌محیطی، در مورد مصوبات اجلاس استکهلم در همان زمان گفت: "نگاه این کنفرانس تقریباً تمامی جنبه‌های مباحث را در بر گرفت و محیط‌زیست‌گرایی غرب را ناگزیر از رهاکردن کوتاه‌نظری و آغاز توجه به مسائل زیست‌محیطی از منظر جهانی کرد". (شلتون، ۱۴۰۴: ۱۸).

"استرانگ"، دبیرکل وقت "کنفرانس سازمان ملل پیرامون محیط‌زیست انسانی" نیز در سال ۱۹۷۲ گفت: "کشورهای جنوب، به‌ویژه کشورهای کم توسعه‌یافته، قربانیان جهانی شدن اقتصادند بدون آنکه از آن سودی برده باشند" (نصیری، ۱۴۰۳: ۲۱۹).

هاوانا و فولکار، نظریه‌پرداز بانفوذ نهضت سبز نیز همه موجودات را بارقه‌ای از رحمت خدا می‌دانند. وی بر این باور است که پایداری و حفاظت منابع طبیعی در فلسفه ریشه دارد (Hawana & Fulekar, 2012: 90).

خداوند سبحان بعد از تبیین آفرینش انسان فرمود: "فتبارک الله أحسن الخالقین" زیبایی انسان گذشته از ظاهر آراسته و نظام مند اودر گرو کرامت اوست. چنان که در این باره می‌توان به منابع قرآنی زیر رجوع نمود؛ سجده/۷، تین/۴، غافر/۶۴، اسراء/۷۰، فص لت/۳۷، جمعه/۱، اسراء/۴۴. بنابراین فرهنگ زیست محیطی با مقام برین جانشینی خدا آمیخته است (افتخار جهرمی، ۱۳۸۲: ۶۹). باتوجه به نظریه‌های بیان شده، اولین کارگزاران محیط‌زیست دولت‌ها هستند که در پرتو قدرت و با تصویب مقررات قادرند بر سیستم حفاظت محیط‌زیست تأثیرگذار باشند (نصیری، ۱۴۰۳: ۱۷۲).

دولت‌ها همچنین قادرند به صورت مستقیم و غیر مستقیم، با ایجاد شرایط مطلوب به تحرک بخش خصوصی در این عرصه کمک کنند. دولت به خصوص دولت‌های جهان سوم نسبت به دولت‌های غربی قادرند در عرصه‌ی پایداری نقشی پیش‌تاز برعهده بگیرند. چرا که برخی اندیشمندان از جمله الکساندر گرشنکرون بر این عقیده هستند که "هر چه عقب ماندگی نسبی اقتصادی یک کشور بیشتر بوده است، تلاش‌های توسعه، تمرکز بیشتری داشته است". بدون تحرک و حمایت دولت به عنوان مهم‌ترین و (نه یگانه) عامل توسعه پایدار نمی‌توان توسعه‌ای ملی، دورن‌زا، متوازن و پایدار را در برخی جوامع تضمین کرد (نصیری، ۱۴۰۳: ۱۷۲).

همچنین در پرتو انسجام‌گرایی دولت‌ها به شکل مجامع بین‌المللی و جهانی همراه با تشکل‌های مردم‌نهاد، حق داشتن محیط‌زیست سالم مورد توجه قرار گرفته است و با تلاش مداوم سازمان‌های غیردولتی، سازمان‌های بین‌المللی و مجامع علمی به حقی کاملاً شناخته شده در سطوح بین‌المللی، منطقه‌ای و ملی تبدیل گردیده است.^۱ از این رو است که منابع مختلف بین‌الملل و مکاتب گوناگون از جمله منابع اسلامی بر حفظ محیط زیست از جمله حوزه‌های جغرافیایی فضا، خشکی و دریاها تأکید دارند. چنان که منابع اسلامی نیز همانطور که اشاره گردید، سراسر جهان هستی را به زیبایی می‌ستایند و انسان نیز در کمال زیبایی توصیف می‌نماید. این ویژگی برای

^۱ در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای می‌توان به اعلامیه استکهلم (۱۹۷۲)، منشور جهانی طبیعت (۱۹۸۲)، اعلامیه ریو (۱۹۹۲)، ماده ۲۴ منشور آفریقا حقوق بشر (۱۹۸۱)، ماده ۱۱ پروتکل الحاقی به کنوانسیون آمریکایی حقوق بشر (۱۹۸۸)، ماده ۲۴ کنوانسیون حقوق کودک (۱۹۸۹)، بند ۱ ماده ۴ کنوانسیون سازمانی بین‌المللی کار در خصوص قبائل و اقوام بومی (۱۹۸۹) و بسیاری از اسناد دیگر اشاره کرد.

ارتباط وی با محیط پیرامون و طبیعت انباشته از نعمت و بهره برداری از آن برای ساخت محیطی مناسب تر در راستای حیات انسانی با محوریت رعایت مقررات حفظ نعمات الهی است (علیزاده و فتحی، ۱۳۹۷: ۱۰).

جایگاه جمهوری اسلامی ایران در نظام بین‌المللی حفاظت از محیط‌زیست دریایی و هوایی

جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان یکی از کشورهای عضو سازمان ملل متحد و نهادهای تخصصی آن از جمله سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری (ICAO)، در نظام بین‌المللی حفاظت از محیط‌زیست دریایی و هوایی نقش قابل توجهی دارد. عضویت ایران در این سازمان‌ها موجب شده است که مقررات و استانداردهای بین‌المللی مرتبط با ایمنی حمل‌ونقل دریایی و هوایی و همچنین حفاظت از محیط‌زیست در نظام حقوقی داخلی کشور مورد توجه قرار گیرد (محسنی، ۱۳۹۹: ۲۳). در این چارچوب، ایران با پذیرش برخی کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط با جلوگیری از آلودگی دریاها و مدیریت ایمنی هوانوردی، تلاش نموده است تا تعهدات بین‌المللی خود را با اصول حاکمیت ملی و الزامات حقوق داخلی هماهنگ سازد.

نسبت صلاحیت بین‌المللی آی‌مو و ایکائو با حاکمیت دولت‌ها

حاکمیت یکی از اصول پایه‌ای حفاظت محیط‌زیست است که ریشه در عرف دارد. در حقوق بین‌الملل محیط‌زیست از مهم‌ترین منابع الزام‌آور و غیر الزام‌آور اصل حاکمیت، رأی ۱۹۴۷ تریل اسملتر و اصل ۲۱ بیانیه استکهلم ۱۹۷۲ است که بر اساس آنها دولت‌ها نباید از سرزمین خود به‌گونه‌ای استفاده کنند که موجب ضرر و زیان به دیگر سرزمین‌ها شوند (پور هاشمی و همکاران، ۱۳۹۱: ۳۷).

در بحث صلاحیت بین‌المللی آی‌مو و ایکائو در حوزه محیط‌زیست و تعارض آن با حاکمیت دولت‌ها باید گفت؛ در این مسیر با حق بنیاد تلقی کردن دولت سبز، به ملاحظات حق محوری محیط‌زیست، ملاحظات زیست‌محیطی دولت، تأثیر گفتمان حقوق بشر بر ساخت و محتوای دولت سبز و محدودیت‌های حق بنیادی دولت سبز در عناوین مرتبط می‌توان اشاره نمود؛ بنابراین در رویکرد صلاحیت بین‌المللی آی‌مو و ایکائو و حاکمیت دولت‌ها این نکته قابل تأمل است که؛ در

گذار ناگزیر دولت به دولت سبز، درک و تحلیل مناسبات دولت با محیط‌زیست از اهمیت فراوانی برخوردار است. این مناسبات دوجانبه علاوه بر اینکه دولت‌ها را دچار تغییرات اساسی خواهد نمود، محیط‌زیست را در جایگاه الگویی برای سیاست‌گذاری، قانون‌گذاری و اجرا قرار خواهد داد. کیفیت این ارتباط موید میزان تعهد هر دولت به محیط‌زیست است. دولت و محیط‌زیست در ارتباطی دوسویه قرار دارند. از طرفی دولت در مقام سیاستگذار و مجری، سرنوشت محیط‌زیست را در اختیار دارد و از طرف دیگر توفیق دولت در حفاظت از محیط‌زیست، در گرو پاسداشت قواعد زیست‌محیطی است. شناسایی دولت سبز به‌عنوان دولتی حق‌بنیاد، محدودیت‌ها و لوازم حق محوری اعمال حاکمیت را در مناسبات دولت و محیط‌زیست وارد خواهد نمود و ساخت و محتوای دولت را متأثر خواهد ساخت (نیک‌خواه و رمضان‌قوام آبادی، ۱۳۹۵: ۱۵۱).

اولاً: تحقق دولت سبز نیازمند شکل‌گیری رابطه خاص و معناداری بین محیط‌زیست و دولت است. در این ارتباط علاوه بر نقش‌آفرینی حاکمیت در تعیین سرنوشت محیط‌زیست و عناصر آن، برای ارزش‌های زیست‌محیطی نیز سهم قابل‌توجهی در شکل‌دهی به حرکت دولت قابل‌تصور است. ثانیاً: دولت سبز دولتی با محوریت حق بر محیط‌زیست سالم است؛ بنابراین به‌عنوان یک دولت حق‌محور تابع محدودیت‌های حق محوری بوده و نیازمند پیش‌بینی الگوهایی برای تضمین حق بر محیط‌زیست سالم از یک طرف و رفع تزاخم و تعارض این حق با سایر حق‌های بشری است (نیک‌خواه و رمضان‌قوام آبادی، ۱۳۹۵: ۱۵۱).

با نظر داشت آنچه موارد فوق باید اضافه نمود که امروزه سازمان‌های اداری ملی و بین‌المللی حافظ محیط‌زیست و قانونگذاران دریافته‌اند که تضمین حمایت از محیط‌زیست منوط به دست‌شستن از سیاست‌های منفعت‌طلبانه، یکسو‌انگارانه (اقتصادی صرف) در حوزه‌های جغرافیایی از جمله هوای پاک و دریایابی رنگ‌بدور از هر گونه خسارت وارده بر آنهاست. هرچند رویکرد فوق تا حدودی بر سیاست‌های حمایت از محیط‌زیست سایه افکنده است و سالیان اخیر ما شاهد آن هستیم که قوانین و مقررات به سمت تعدیل رویکرد بهره‌مندی بیشتر همراه با حفظ منابع زیست‌محیطی هستیم ولی در عین حال این گونه طرح‌های همکاری نهادها نیز نیازمند اجرایی شدن در حقوق ملی و بین‌المللی همراه با ضمانت‌های اجرایی حفظ محیط‌زیست است (Joyner Christopher, 1996: 47).

چارچوب حقوقی حفاظت از محیط‌زیست دریایی و هوایی در جمهوری اسلامی ایران

در نظام حقوقی جمهوری اسلامی ایران، حفاظت از محیط‌زیست به‌عنوان یکی از اصول اساسی مورد توجه قرار گرفته است. بر اساس اصل پنجاهم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، حفاظت از محیط‌زیست وظیفه‌ای عمومی تلقی شده و فعالیت‌های اقتصادی و صنعتی که موجب آلودگی و تخریب غیرقابل جبران محیط‌زیست شوند ممنوع اعلام شده است. این اصل، مبنای مهمی برای تدوین قوانین و مقررات داخلی در حوزه‌های مختلف از جمله حمل‌ونقل دریایی و هوایی به شمار می‌رود (درویشی، ۱۴۰۱: ۶۱). از این رو، اجرای استانداردهای زیست‌محیطی سازمان‌های بین‌المللی نظیر آی‌مو و ایکائو در چارچوب قوانین داخلی کشور مورد توجه قرار گرفته است.

عضویت جمهوری اسلامی ایران در سازمان‌های بین‌المللی دریایی و هوایی

جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان یکی از کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ICAO)، در چارچوب نظام حقوقی بین‌المللی حمل‌ونقل دریایی و هوایی مشارکت فعال دارد. عضویت ایران در این سازمان‌ها موجب شده است که کشور در تدوین، پذیرش و اجرای استانداردهای بین‌المللی مربوط به ایمنی حمل‌ونقل، امنیت و حفاظت از محیط‌زیست دریایی و هوایی نقش داشته باشد (موسی زاده، ۱۴۰۳: ۱۱۴). در همین راستا، بسیاری از مقررات و استانداردهای فنی مصوب این سازمان‌ها از طریق نهادهای تخصصی داخلی مورد اجرا قرار می‌گیرد.

چالش‌های اجرای مقررات آی‌مو و ایکائو در چارچوب حاکمیت جمهوری اسلامی ایران

اجرای استانداردها و مقررات مصوب سازمان‌های بین‌المللی مانند آی‌مو و ایکائو در نظام حقوقی کشورها گاه با مسئله حاکمیت ملی مواجه می‌شود. در جمهوری اسلامی ایران نیز همانند سایر کشورها، اجرای مقررات بین‌المللی در حوزه‌های دریایی و هوایی نیازمند انطباق با قوانین داخلی و ساختارهای حاکمیتی است. با این حال، پذیرش کنوانسیون‌های بین‌المللی در حوزه حمل‌ونقل دریایی و هوایی موجب شده است که بسیاری از استانداردهای فنی و زیست‌محیطی این سازمان‌ها در مقررات داخلی کشور مورد توجه قرار گیرد (میرعباسی، ۱۳۹۸: ۱۹). در این میان، سازمان هواپیمایی کشوری و سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان نهادهای تخصصی مسئول اجرای

این استانداردها در سطح ملی شناخته می‌شوند.

نسبت حقوق بین‌الملل محیط‌زیست و حقوق بین‌المللی بشر

امنیت و محیط‌زیست از جنبه‌های مختلف بر حقوق بشر تأثیرگذار است از این رو می‌توان به رویکرد جهانی و بین‌المللی نسبت به مسائل زیست‌محیطی اشاره کرد که مهم‌ترین آنها تحت عنوان «سازمان بین‌المللی دریانوردی» یا «آی‌مو (IMO)» و همچنین سازمان بین‌المللی «هوانوردی کشوری ایکائو (ICAO)» به‌عنوان نهادهای تخصصی در سازمان ملل متحد صلاحتی قانون‌گذاری در حوزه محیط‌زیست جهان دارد.

سازمان بین‌المللی دریانوردی یا آی‌مو که در ۶ مارس ۱۹۴۸ در کنفرانسی در ژنو به تصویب رسید، پس از ۱۰ سال اجرایی شد و از سال ۱۹۵۸ در جامعه بین‌المللی با ۱۷۱ عضو و ۳ عضو وابسته به‌عنوان یکی از مؤسسات تخصصی وابسته به سازمان ملل شروع به کار کرد. از آنجاکه سازمان مذکور نخستین رکن بین‌المللی است که صرفاً اختصاص به مسائل دریایی بین‌المللی دارد، می‌تواند نقطه عطفی در جامعه بین‌المللی به شمار آید.

کمیته امنیت دریایی و کمیته حفاظت از محیط‌زیست دریایی

کمیته حفاظت از محیط‌زیست دریایی (MEPC) به‌عنوان یکی از کمیته‌های اصلی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) در جلسه هفتاد و دوم آن (۹ تا ۱۳ آوریل ۲۰۱۸)، یادآور شد که مشکلات آلودگی پلاستیکی در دریا همان‌طور که در ضمیمه پنجم کنوانسیون مارپل در رابطه با جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از زباله کشتی‌ها مطرح شده است، می‌بایست از یک راه‌حل جهانی برای جلوگیری و کاهش قابل توجهی از آلودگی دریایی ناشی از پلاستیک تا سال ۲۰۲۵ پیگیری شود (اتابک، ۱۳۹۷: ۴۸).

لزوم شکل‌گیری سازمان بین‌المللی هواپیمایی (ایکائو)

گسترش و توسعه سریع و رشد غیرقابل‌پیش‌بینی صنعت هوانوردی و ارتباط آن با مسائل اقتصادی، اجتماعی و حتی سیاسی موجب شد که کشورها دغدغه‌ای در ایجاد نظم و نظامی در حوزه هوانوردی پیدا کنند؛ لذا کشورهای مؤثر در این حوزه که در سال ۱۹۴۴ شمار آنها به ۵۲

می‌رسید، طی کنفرانسی در شیکاگو، مصمم شدند تا با راه‌اندازی سازمانی پیرامون امور هواپیمایی غیرنظامی در جهت ایجاد نظم، امنیت و ایمنی مطلوب دل‌نگرانی‌های خویش، از گسترش به یکباره این بخش از صنعت را مرتفع سازند. این کشورها با تعیین اهداف و پذیرفتن اصولی، کنوانسیون را بنا نهادند که به کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو مشهور گردید و موجبات شکل‌گیری سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری را فراهم آورد. این کنوانسیون و ضوابط مربوطه را می‌توان محور سیستم حقوقی حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی دانست.

اهداف سازمان بین‌المللی هواپیمایی

چنان که بر اساس ضوابط پیمان شیکاگو، انکس‌های ICAO که حاوی مقررات بین‌المللی هواپیمایی کشوری است، در "انکس ۱۶" بر احتراز از آلوده کردن محیط‌زیست و در "انکس ۱۸" تحت عنوان Safety Management به الزامات دولت‌ها می‌پردازد. طبق ماده (۴۴) منشور کنوانسیون شیکاگو، این سازمان وظیفه هماهنگ‌سازی استانداردهای بین‌المللی پروازی و مدیریت خطوط هوایی در سطح جهان را عهده‌دار است. چنان که ماده فوق‌الذکر بر؛ "اطمینان از رشد منظم و ایمن هواپیمایی کشوری بین‌المللی در سراسر جهان"؛^۱ جلوگیری از تضعیف اقتصادی ناشی از رقابت مضر"؛^۲ "حفظ حقوق دول عضو و تأمین فرصت مساوی برای اعضاء برای برقراری سرویس هوایی بین‌المللی" و "افزایش ایمنی پروازها در ناوبری بین‌المللی" تأکید دارد.

صلاحیت سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری

سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری موسوم به ایکائو به لحاظ تزریق روح اقتداری توسط کشورهای عضو که هرکدام دارای حاکمیت مشخصی در قلمرو خویش بوده‌اند، شکل منسجم و یکپارچه‌ای یافت که دارای اقتدارات عالی بود و برای کشورهای عضو که امروزه تقریباً تمامی

^۱ «حاوی مقررات بین‌المللی احتراز از صدای ناهنجار هواپیماها و احتراز از آلوده کردن محیط‌زیست از طریق مواد سمی خروجی از Exhaust موتور است (Environmental Protection)»

^۲ «مقررات بین‌المللی بسته‌بندی، انبارکردن و حمل بی‌خطر کالاهای خطرناک (The safe Transport of Dangerous Goods by Air)»

کشورهای جهان هستند (۱۸۸ عضو)، در قلمرو هوایی شان تعیین تکلیف نمایند. قطعاً این اقتدارات^۱ سازمان ایکائو با حاکمیت دول عضو به تعارضات مشخصی برمی خورند که از آن جمله؛ تعیین استانداردها و قواعد یکسان هوانوردی و ورود این مقررات در قانون داخلی کشورهای عضو در جهت ایجاد نظم، ایمنی و امنیت هوایمایی بین المللی، مصونیت کارکنان سازمان بین المللی هوایمایی کشوری در مقر اصلی و دیگر دفاتر نمایندگی ایکائو در کشورهای عضو، همچنین حل و فصل اختلافات هوانوردی دول عضو که بعضاً حضور ایکائو در جهت حل و فصل موجب شده است که کشوری خلاف نظر خویش تبعیت کند، همگی ناشی از صلاحیت حقوقی سازمان بین المللی هوایمایی کشوری است.

تحلیل اصل صلاحیت سازمان بین المللی (ایمو) و (ایکائو) و حاکمیت دولت‌ها

کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو، موجبات شکل گیری سازمان بین المللی هوایمایی کشوری ICAO^۳ را فراهم آورد. این کنوانسیون و ضمائم مربوطه را می توان محور سیستم حقوقی حمل و نقل هوایی بین المللی دانست. چنان که بر اساس ضمائم پیمان شیکاگو، انکس های ICAO که حاوی مقررات بین المللی هوایمایی کشوری است.

به هر روی سازمان بین المللی هوایمایی کشوری (ایکائو) به لحاظ تزریق روح اقتداری توسط کشورهای عضو که هر کدام دارای حاکمیت مشخصی در قلمرو خویش بوده اند، شکل منسجم و یکپارچه ای یافت که دارای اقتدارات عالی بوده و برای کشورهای عضو که امروزه تقریباً تمامی کشورهای جهان عضو هستند در قلمرو هوایی شان در راستای امنیت و مسائل زیست محیطی تعیین تکلیف می نماید.

در این رویکرد حمایتی سازمان های بین المللی از مسائل زیست محیطی، نقطه عطف ارتباط اصل حاکمیت با این مسائل نیز مورد توجه قرار دارد. از این رو، حاکمیت ملی دولت ها برای حفاظت و تقویت محیط زیست به منافع بشر توجه دارد. هر چند، برخلاف برخی قواعد حقوق بین الملل، نهاد حاکمیت در طول زمان به عنوان یک مانع اساسی و غیر قابل نفوذ در مسیر توسعه و تدوین

¹ Authority

² Sovereignty

³ International Civil Aviation Organization

قوانین بین‌المللی محیط‌زیست عمل کرده است (خزائی و همکاران، ۱۳۹۹: ۷). سازوکارهای مختلف حقوق بین‌الملل برای اصلاح مفهوم حاکمیت با بهره‌برداری جهانی از محیط‌زیست توسط دولت‌ها ناکارآمد بوده و تلاش‌هایی برای تعدیل حاکمیت از داخل انجام شده است.

نظر به آنچه در این نوشتار ذکر گردید، با تمام مقررات پذیرفته شده در مجامع بین‌المللی هوایی و دریایی مبنی بر حفظ و حراست از محیط‌زیست سالم، به نظر می‌رسد، از دیدگاه این نظام حقوقی اساساً حق حاکمیت دولت‌ها با به رسمیت شناختن حاکمیت آنها بر مناطق حاکمیتی همراه است. چنان که یکی از وجوه و ضلع اساسی تشکیل‌دهنده دولت - کشور حاکمیت است که از اصول پایه‌ای در حقوق بین‌الملل محیط‌زیست شناخته شده است (علیزاده و فتحی، ۱۳۹۷: ۱۰)؛ بنابراین، حاکمیت یکی از اصول پایه‌ای حفاظت محیط‌زیست به‌عنوان متغیر وابسته پژوهش است که ریشه در عرف دارد. در حقوق بین‌الملل محیط‌زیست از مهم‌ترین منابع الزام‌آور و غیر الزام‌آور اصل حاکمیت، رأی ۱۹۴۷ تریل اسملتر و اصل ۲۱ بیانیه استکهلم ۱۹۷۲ است که بر اساس آنها دولت‌ها نباید از سرزمین خود به‌گونه‌ای استفاده کنند که موجب ضرر و زیان به دیگر سرزمین‌ها شوند (پور هاشمی و همکاران، ۱۳۹۱: ۱۳).

نظر به آنچه گفته شد، در واقع، عمده‌ترین هدف این تحقیق، تبیین حدود اختیارات و صلاحیت سازمان بین‌المللی دریانوردی "imo" و سازمان بین‌المللی هواپیمایی "ایکائو" در راستای اصل حاکمیت دولت‌ها در حقوق بین‌الملل محیط‌زیست به‌عنوان مهم‌ترین منابع الزام‌آور و غیر الزام‌آور اصل حاکمیت است که در اینجا باید به این نکته نیز توجه شود که در توسعه و تدوین مقررات بین‌المللی مربوط به آلودگی دریایی ظهور سازمان "آیمو" در عرصه بین‌المللی در ارتباط با آلودگی دریایی بسیار سودمند است.

سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان رکن اصلی بایستی ناظر بر امر حمل‌ونقل هوایی کالاهای خطرناک در اخل کشور باتوجه به استانداردها و روش‌های توصیه شده بین‌المللی باشد. به علاوه این سازمان علاوه بر نقش بازرسی بایستی کلیه اختلافات عملکردهای قابل قبول وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و شرکت‌های هواپیمایی داخلی را در چهارچوب استانداردهای بین‌المللی به‌منظور درج در کتاب دستور العمل‌های فنی به ایکائو منعکس نماید. استانداردها و روش‌های توصیه شده سند ۹۲۸۴ ایکائو بایستی مطابق کلیه دستورالعمل‌های هواپیمایی کشوری بین‌المللی به اجرا درآید. کنوانسیون شیکاگو بر اساس حاکمیت مطلق دولت‌ها به تصویب رسیده و نظارت ایکائو بر ایمنی

هوانوردی، مدت‌ها صرفاً بر پایه گزارش‌های ارسالی دولت‌ها استوار بود (Huang, 2009: 63). شورای ایکائو به حل و فصل اختلاف مربوط به امور هوانوردی، فی‌مابین اعضای سازمان می‌پردازد و تاکنون تعداد قابل توجهی از دعاوی هواییمایی به آن شورا ارجاع شده است، بررسی زمینه‌های بروز اختلاف در روابط هواییمایی شناخت نقش و توان سیستم حل و فصل اختلاف در ایکائو را آسان‌تر می‌نماید (هاشمی ماد و همکاران، ۱۴۰۳: ۱۶۵).

طبق ماده ۵۴ کنوانسیون شیکاگو، کشور از سازمان ایکائو بخواهد که این موضوع به‌عنوان یکی از موضوعات مشکل‌آفرین در رابطه با صنعت هواییمایی در شورای ایکائو مطرح شود که طبق آیین‌نامه‌ای که وجود دارد مورد بررسی قرار می‌گیرد. معنی روش دوم این است که حدود ۳۶ نماینده از کشورهای مختلف در رابطه با آن موضوع صحبت می‌کنند و نظرات موافق و مخالف خود را مطرح می‌کنند و بعد از پخته‌شدن موضوع، تصمیم‌گیری در خصوص آن مسئله انجام می‌گیرد (سردارنیا و همکاران، ۱۴۰۳: ۱۰۱).

ضمانت اجرای نظارت‌های انجام شده، محدود به ارائه پیشنهاد از سوی شورا بود. این نوع حوادث ضمن به مخاطره انداختن ایمنی هوایی و هوانوردی از طریق هدایت هواپیما در امر حمل و نقل هوایی، موجبات آسیب‌رسانی به محیط‌زیست و به خطر انداختن محیط زندگی انسان را به دنبال دارد که این خود امری خلاف مقررات حقوق بشر است (رحمانی تیرکلایی، ۱۴۰۳: ۲۱۹).

نقش نهادهای تخصصی جمهوری اسلامی ایران در اجرای استانداردهای بین‌المللی

زیست‌محیطی

در جمهوری اسلامی ایران، اجرای بخش قابل توجهی از مقررات و استانداردهای مصوب سازمان‌های بین‌المللی دریانوردی و هوانوردی بر عهده نهادهای تخصصی داخلی است. سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان مرجع اصلی امور دریایی کشور مسئول اجرای بسیاری از کنوانسیون‌های مرتبط با ایمنی دریانوردی و جلوگیری از آلودگی دریایی از جمله کنوانسیون مارپل است. همچنین سازمان هواییمایی کشوری به‌عنوان مرجع ناظر بر صنعت هوانوردی کشور وظیفه نظارت بر اجرای استانداردها و توصیه‌های ایکائو در زمینه ایمنی پرواز، مدیریت ایمنی و حفاظت از محیط‌زیست را بر عهده دارد (تقی زاده انصاری، ۱۴۰۴: ۳۹). عملکرد این نهادها نشان‌دهنده تلاش برای ایجاد تعادل میان رعایت تعهدات بین‌المللی و حفظ اصل حاکمیت ملی در حوزه‌های دریایی و هوایی است.

چالش‌ها و الزامات اجرای استانداردهای زیست‌محیطی آیمو و ایکائو در ایران

اجرای استانداردهای زیست‌محیطی مصوب سازمان‌های بین‌المللی نظیر آیمو و ایکائو در جمهوری اسلامی ایران با برخی چالش‌ها و الزامات همراه است. از جمله این چالش‌ها می‌توان به ضرورت به‌روزرسانی زیرساخت‌های فنی، هماهنگی میان نهادهای اجرایی و انطباق مقررات داخلی با استانداردهای بین‌المللی اشاره کرد (رضوانی فر، ۱۳۹۸: ۱۹). در عین حال، عضویت ایران در این سازمان‌ها فرصت‌هایی را نیز فراهم کرده است تا از طریق انتقال دانش فنی، ارتقای ایمنی حمل‌ونقل و تقویت سازوکارهای نظارتی، سطح حفاظت از محیط‌زیست دریایی و هوایی در کشور ارتقا یابد.

نتیجه‌گیری

بررسی صلاحیت بین‌المللی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و سازمان بین‌المللی هوایمایی کشوری (ICAO) در حوزه حفاظت از محیط‌زیست و نسبت آن با اصل حاکمیت دولت‌ها نشان می‌دهد که نظام حقوق بین‌الملل معاصر به تدریج به سمت تقویت سازوکارهای نهادی برای مدیریت مسائل زیست‌محیطی در حوزه‌های فراملی حرکت کرده است. گسترش حمل‌ونقل دریایی و هوایی و پیامدهای زیست‌محیطی آن موجب شده است که جامعه بین‌المللی از طریق ایجاد نهادهای تخصصی و تدوین استانداردها و مقررات مشترک، تلاش کند تا از بروز خسارات گسترده به محیط‌زیست جلوگیری نماید. در این چارچوب، آیمو و ایکائو به‌عنوان دو نهاد تخصصی وابسته به سازمان ملل متحد، نقش مهمی در تنظیم مقررات، تدوین استانداردهای فنی و ایجاد هماهنگی میان دولت‌ها برای ارتقای ایمنی و حفاظت از محیط‌زیست ایفا می‌کنند.

یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد که صلاحیت این سازمان‌ها عمدتاً در قالب تدوین استانداردها، توصیه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی شکل می‌گیرد و اجرای آن‌ها در نهایت بر عهده دولت‌ها قرار دارد. از این رو، تعامل میان مقررات این سازمان‌ها و اصل حاکمیت دولت‌ها یکی از مسائل اساسی در حقوق بین‌الملل محیط‌زیست محسوب می‌شود. هرچند دولت‌ها در چارچوب حاکمیت ملی خود اختیار قانون‌گذاری و اجرای مقررات در قلمرو سرزمینی خویش را دارند، اما پذیرش اسناد بین‌المللی و عضویت در سازمان‌های تخصصی موجب می‌شود که در عمل بخشی از سیاست‌گذاری‌ها و استانداردهای فنی خود را با قواعد بین‌المللی هماهنگ سازند.

در این میان، سازمان بین‌المللی دریانوردی به‌عنوان مرجع اصلی تنظیم مقررات حمل‌ونقل دریایی در سطح جهانی، با هدف تسهیل همکاری میان دولت‌ها در زمینه مسائل فنی کشتی‌رانی، ارتقای ایمنی دریایی و پیشگیری از آلودگی دریاها فعالیت می‌کند. این سازمان که از مؤسسات تخصصی وابسته به سازمان ملل متحد به‌شمار می‌رود، با عضویت گسترده دولت‌ها توانسته است چارچوبی نسبتاً منسجم برای مدیریت مسائل ایمنی و زیست‌محیطی در حمل‌ونقل دریایی ایجاد کند. در این راستا، ارکان مختلف سازمان از جمله شورای آیمو و کمیته‌های تخصصی آن، به‌ویژه کمیته مسائل حقوقی (LEG)، نقش مهمی در بررسی ابعاد حقوقی و زیست‌محیطی فعالیت‌های دریایی و تدوین اسناد و مقررات لازم ایفا می‌کنند. شکل‌گیری این کمیته‌ها، به‌ویژه پس از بروز حوادثی مانند فاجعه نفت‌کش «توری کنیون»، نشان‌دهنده اهمیت روزافزون توجه جامعه بین‌المللی به پیامدهای زیست‌محیطی فعالیت‌های دریایی است.

از سوی دیگر، اسناد الزام‌آور و استانداردهای فنی مصوب آیمو برای کشورهای ساحلی مجموعه‌ای از حقوق و تعهدات را ایجاد می‌کند. این کشورها موظف‌اند در چارچوب این اسناد، سیاست‌ها و دستورالعمل‌های لازم را برای تحقق تعهدات خود تدوین و اجرا کنند، نهادهای مسئول را برای نظارت و اجرای مقررات تعیین نمایند و به‌طور مستمر کارکرد خود را در اجرای این تعهدات مورد ارزیابی قرار دهند. چنین الزامات نهادی و مدیریتی نشان می‌دهد که تحقق اهداف زیست‌محیطی در حوزه حمل‌ونقل دریایی مستلزم همکاری مؤثر دولت‌ها و ایجاد سازوکارهای اجرایی مناسب در سطح ملی است.

در این چارچوب، جمهوری اسلامی ایران نیز به‌عنوان یکی از کشورهای عضو سازمان‌های بین‌المللی دریانوردی و هوانوردی، در نظام بین‌المللی حفاظت از محیط‌زیست دریایی و هوایی نقش قابل توجهی ایفا می‌کند. عضویت ایران در این سازمان‌ها و پذیرش برخی کنوانسیون‌ها و استانداردهای بین‌المللی موجب شده است که مقررات و سیاست‌های داخلی کشور در حوزه حمل‌ونقل دریایی و هوایی تا حدی با قواعد و استانداردهای جهانی هماهنگ شود. در این راستا، نهادهایی همچون سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان هواپیمایی کشوری مسئولیت اجرای بسیاری از استانداردها و الزامات فنی و زیست‌محیطی مصوب این سازمان‌ها را بر عهده دارند و از طریق تدوین دستورالعمل‌ها، نظارت بر فعالیت‌های حمل و نقل و ارتقای زیرساخت‌های فنی در تلاش‌اند تعهدات بین‌المللی کشور را اجرا نمایند.

در مجموع می‌توان نتیجه گرفت که اگرچه صلاحیت سازمان‌های بین‌المللی مانند آیمو و ایکائو ممکن است در برخی موارد با برداشت سستی از اصل حاکمیت دولت‌ها در تعارض ظاهری قرار گیرد، اما در عمل این صلاحیت‌ها بیشتر در قالب همکاری‌های بین‌المللی و تنظیم استانداردهای مشترک برای مدیریت مسائل فراملی محیط‌زیستی اعمال می‌شود. در چنین شرایطی، دولت‌ها از جمله جمهوری اسلامی ایران با پذیرش قواعد و استانداردهای بین‌المللی و تطبیق تدریجی مقررات داخلی با آنها، می‌توانند ضمن حفظ حاکمیت ملی، در جهت تقویت نظام بین‌المللی حفاظت از محیط‌زیست و ارتقای ایمنی حمل‌ونقل دریایی و هوایی گام بردارند.

منابع

- آون، گرین(۱۴۰۴)، محیط‌زیست، ترجمه احمد علیخانی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- اتابک، نسرين(۱۳۹۷). بررسی آلودگی دریا ناشی از زباله‌های پلاستیکی و اقدامات سازمان بین‌المللی دریانورد IMO، بیستمین همایش صنایع دریایی، تهران.
- افتخار جهرمی، گودرز(۱۳۸۲). حق بر محیط‌زیست، با تأکید بر حق دسترسی بر اطلاعات زیست‌محیطی، نخستین همایش حقوق محیط‌زیست ایران، تهران.
- اکبرپور، حمیدرضا؛ میرعباسی، باقر و کامرانی، احسان(۱۳۹۸). واکاوی نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در تدوین استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری، نشریه آموزش علوم دریایی، ۶(۲)، ۲۷-۳۸.
- امیر ارجمند، اردشیر(۱۳۷۴). حفاظت از محیط‌زیست و همبستگی بین‌المللی، مجله تحقیقات حقوقی، ۱۵(۱۲۰)، ۳۳۶-۳۴۲.
- پارسا، علیرضا(۱۳۷۷). محیط‌زیست و حقوق بشر، تهران: اطلاعات سیاسی - اقتصادی.
- پور هاشمی، سید عباس؛ ارغند، بهاره؛ رضایی آهنگران، محمدعلی و فقیه حبیبی، علی(۱۳۹۱). جایگاه اصل حاکمیت در حقوق بین‌الملل محیط‌زیست ابزاری جهت حفاظت از منابع طبیعی، نخستین همایش ملی حقوق محیط‌زیست و منابع طبیعی زاگرس، خرم‌آباد.
- تقی زاده انصاری، مصطفی (۱۴۰۴). حقوق محیط‌زیست در ایران. تهران: انتشارات سمت.
- حجازی، علیرضا(۱۳۸۲). نقش IMO (آی. ام. ا) در توسعه و تدوین مقررات بین‌المللی مربوط به آلودگی دریایی، پایان‌نامه، پژوهشگر علیرضا حجازی استاد راهنما مصطفی تقی‌زاده انصاری استاد مشاور داود هرمی‌داس باوند، استاد داور ابوالفضل موسوی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی، مرکز تحصیلات تکمیلی حقوق.
- خزائی، احمدرضا؛ یاقوتی، ابراهیم و بیرانوند، فرید (۱۳۹۹). تعامل حقوق بین‌الملل محیط‌زیست و حاکمیت ملی دولت‌ها در پرتو نگاه اخلاقی به منابع حقوقی، فصلنامه علوم و تکنولوژی محیط‌زیست، ۱۶(۳)، ۷-۱۸.
- خزائی، سید علی (۱۳۹۷). مسئولیت بین‌المللی ایکائو در اجرای سامانه‌های ماهواره‌ای هدایت هواپیما، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، ۲۳(۸۳)، ۷۵-۱۰۳.

درویشی، ناهید(۱۴۰۱). حقوق محیط زیست و خلاءهای آن در ایران. تهران: انتشارات میراث ماندگار.

رحمانی تیرکلایی، حسین(۱۴۰۳). سیاست خارجی انقلاب اسلامی ایران و جایگاه راهبردی آن در نظام بین الملل. جامعه شناسی سیاسی انقلاب اسلامی، ۵(۳)، ۸۱-۱۰۲.

رستمی، حجت‌اله(۱۴۰۳). حدود اقتدار سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری در قبال حاکمیت دولت‌های عضو، پایان‌نامه، دولتی - وزارت علوم، تحقیقات، و فناوری - دانشگاه شیراز - دانشکده حقوق و علوم سیاسی، کارشناسی ارشد، استاد راهنما: عباس تدینی، استاد مشاور: فضل‌اله فروغی و نادر مردانی.

رضوانی فر، محمد مهدی(۱۳۹۸). مقدمه ای بر سیاست گذاری زیست محیطی در نظام حقوقی ایران. تهران: انتشارات مجد.

سردارنیا، خلیل‌اله؛ کازرونی، اسماعیل و قریشی، جمیل(۱۴۰۳). چالش‌های حکمرانی جمهوری اسلامی ایران در شبکه‌های اجتماعی با محوریت جوانان نسل Z. جامعه شناسی سیاسی انقلاب اسلامی، ۵(۴)، ۱۱۱-۱۴۰.

شاه ولی، منصور و کاوری‌زاده، جاسم(۱۴۰۲). مجموعه مقالات اسلام و محیط‌زیست، تهران: انتشارات سازمان محیط‌زیست.

شلتون، دیناه(۱۴۰۴). تشریفات و آیین دادرسی حقوق بین‌الملل محیط‌زیست، ترجمه محمدحسن حبیبی، جلد دوم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

شیخی، محمدباقر(۱۳۷۸). طبقه بندی اختلافات هواپیمایی بین‌المللی کشوری، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۴۶(۲)، ۸۴۳-۸۵۹.

علیزاده، فاطمه و فتحی، محمدحسین(۱۳۹۷). تحلیلی بر ارتباط اصل حاکمیت با مفهوم توسعه پایدار، از منظر حقوق بین‌الملل محیط‌زیست، کنفرانس بین‌المللی امنیت، پیشرفت و توسعه پایدار مناطق مرزی، سرزمینی و کلانشهرها، راهکارها و چالش‌ها با محوریت پدافند غیر عامل و مدیریت بحران، تهران.

غیجی، میثم(۱۳۹۷). همخوانی کشتی‌های ایران با عیار سازمان جهانی دریانوردی، وب سایت دنیای خودرو.

- فیض‌آبادی، اکرم و منظری، علیرضا (۱۳۹۸). نقش ایکائو در حل مشکلات هوایی ایران، هفته نامه تخصصی حمل و نقل.
- لواسانی، احمد (۱۳۷۲). کنفرانس بین‌المللی محیط‌زیست در ریو، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، تهران.
- محسن زاده، احمد علی؛ ساعد، نادر و سمیعی، علی (۱۴۰۴). حقوق محیط‌زیست (نظریه‌ها و رویه‌ها)، چاپ اول، تهران: انتشارات خرسندی.
- محسنی، حسن (۱۳۹۹). دیوان عالی کشور و محیط زیست. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- مصدق، احمد (۱۳۸۲). تخریب محیط‌زیست جهانی و آینده جهان، تهران: انتشارات علوم کشاورزی.
- منشی زاده، نگار (۱۴۰۲). نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در توسعه حقوق محیط‌زیست بین‌الملل، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، پایان نامه آراشناسی ارشد رشته حقوق محیط‌زیست، استاد راهنما: دکتر منصور پور نوری.
- موسی زاده، رضا (۱۴۰۳). سازمان‌های بین‌المللی. تهران: انتشارات میزان.
- میرعباسی، سیدباقر (۱۳۹۸). سازمان بین‌المللی دریانوردی. تهران: انتشارات مجد.
- نصیری، حسین (۱۴۰۳). توسعه پایدار: چشم انداز جهان سوم، تهران: نشر فرهنگ و اندیشه.
- نوروزی، غلامرضا (۱۳۷۷). توسعه پایدار، جامعه روستایی ایران و آبخیزداری، مجله جنگل و مرتع، ۳۸ (۱)، ۲۴-۳۶.
- نیک‌خواه، وحید و رضانی قوام آبادی، محمدحسین (۱۳۹۵). تحلیل حقوقی مناسبات دولت و محیط‌زیست در گذار به دولت سبز، علوم محیطی، ۱۴ (۳)، ۱۴۷-۱۵۸.
- هاشمی ماد، محمد؛ الهی منش، محمدحسن و امینی، علیرضا (۱۴۰۳). شناسایی تهدیدات امنیتی منطقه غرب آسیا در سیاست گذاری امنیتی جمهوری اسلامی ایران. جامعه‌شناسی سیاسی انقلاب اسلامی، ۵ (۲)، ۱۶۵-۱۸۳.
- Birnie, P. W., & Boyle, A. E. (1996). Basic documents on international law and the environment. Clarendon Press.
- Brownlie, F. (2003). Principles of Public International Law (6th ed.). Oxford University Press.
- Hawana, P., & Fulekar, M. H. (2012). Nanotechnology: Remediation Technologies to clean up the Environmental pollutants. School

of Environmental and Sustainable Development, Central University of Gujarat, 2(2), 90-96.

Huang, J. (2009). Aviation Safety, ICAO and Obligations Erga Omnes. Chinese Journal of International Law, 8(1), 63-79.

Joyner Christopher, C. (1996). Arresting Impunity: The Case For Universal Jurisdiction In Bringing War Criminals To Accountability. Law And Contemporary Problems, 59(4), 23-40.

Malcolm N. (2008). International Law (6th ed.). Cambridge University Press.