

دوره هشتم - سال اول

شماره چاپ: ۱۲۵

تاریخ چاپ: ۱۳۸۷/۴/۹

شماره ثبت: ۱۲۴

اظهار نظر کارشناسی درباره:

«لایحه چگونگی حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از

آلودگی به مواد نفتی»

کد موضوعی: ۲۵۰

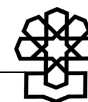
شماره مسلسل: ۹۱۵۵

شهریور ماه ۱۳۸۷

## به نام خدا

### فهرست مطالب

۱	چکیده
۱	مقدمه
۲	۱. ملاحظات منطقه‌ای خلیج فارس و دریای عمان
۳	۲. لایحه چگونگی حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی به مواد نفتی
۱۶	نتیجه‌گیری



اظهار نظر کارشناسی درباره:  
«لایحه چگونگی حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از  
آلودگی به مواد نفتی»

چکیده

سالیانه مقادیر زیادی آلودگی با منشأ نفتی، وارد سواحل جنوبی کشور که شامل خلیج فارس، دریای عمان و رودخانه‌های مرزی جنوبی است، می‌شود. با توجه به طول سواحل جنوبی و استراتژیک بودن آنها، کشور جمهوری اسلامی ایران بیشترین ضرر را متحمل می‌شود. بحث آلودگی نفتی زمانی ابعاد نگران‌کننده‌تری پیدا می‌کند که دستگاه‌های متولی امر قدرت اجرایی کافی را نداشته باشند و قوانین مرتبط نیز کارا نباشد. در این راستا لایحه پیشنهادی با هدف پیشگیری و مبارزه با آلودگی نفتی و به‌روز کردن قوانین مرتبط به مجلس شورای اسلامی ارائه شده است. این لایحه در تکمیل و رفع اشکالات قانون «حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی» مصوب ۱۳۵۴ پیشنهاد شده است. با توجه به اهمیت این لایحه انتظار می‌رود اقدام به‌موقع، سریع و هماهنگ قوه قضائیه در موفقیت آن نقش بسیار حائز اهمیتی را ایفا کند.

مقدمه

منطقه خلیج فارس و دریای عمان به‌عنوان یکی از مهم‌ترین پهنه‌های آبی جهان به لحاظ تنوع زیستی، منابع شیلاتی و به‌خصوص منابع نفتی، غنی اکوسیستمی منحصر به‌فردی به‌شمار می‌رود. اهمیت این منطقه از بُعد سیاسی، اقتصادی و تجاری آن را به یکی از مهم‌ترین قطب‌های استراتژیک و ژئوپلیتیک جهان تبدیل کرده است. دارا بودن منابع عظیم ذخایر انرژی نفت و گاز و تنگه هرمز که گلوگاه تأمین انرژی اروپا و بسیاری از کشورهای دیگر نظیر چین و ژاپن است، در معادلات سیاسی جدید اهمیت فزاینده‌ای به این شاه‌رگ اقتصادی بخشیده است. اما به‌رغم بهره‌مندی منطقه از منابع و ذخایر متنوع و موقعیت منحصر به‌فرد آن، که همه کشورهای ساحلی و حتی بسیاری از کشورهای دیگر را منتفع ساخته است؛ متأسفانه فعالیت‌های انسانی و بهره‌برداری پرشتاب و بی‌رویه موجب تخریب و آلودگی این اکوسیستم حساس و شکننده و حتی عدم ثبات امنیت در منطقه می‌شود.



## ۱. ملاحظات منطقه‌ای خلیج فارس و دریای عمان

الف) کشورهای حوزه خلیج فارس شامل بحرین، ایران، عراق، کویت، قطر، عمان، عربستان و امارات عربی متحده مجموعاً ۳۰ درصد نفت تولیدی جهان را در اختیار دارند. این کشورها دارای ۵۷ درصد ذخایر نفتی جهان معادل ۷۱۵ میلیارد بشکه نفت هستند.

ب) براساس آمارهای سازمان راپمی، سالیانه حدود ۴۴,۰۰۰ فروند کشتی در منطقه خلیج فارس و دریای عمان تردد می‌کنند. حدود ۱۷,۰۰۰ تانکر نفتکش در خلیج فارس ۶۰ درصد صادرات نفت را از طریق تنگه هرمز به سراسر جهان منتقل می‌کنند. سالیانه حدود ۱۵,۰۰۰ فروند کشتی اقیانوس‌پیما به بنادر ایران در خلیج فارس مراجعه می‌کنند. از این تعداد حدود ۲,۰۰۰ تردد تانکر مربوط به حمل نفت صادراتی به خارج از کشور و جابه‌جایی داخلی نفت و فراورده‌های نفتی بین بنادر کشور را شامل می‌شوند.

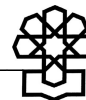
ج) بنابر آمارهای موجود وجود بیش از ۶۵ درصد از منابع نفت و ۳۴ درصد منابع گاز جهان، صدور و انتقال روزانه بیش از ۱۷ میلیون بشکه نفت تنها از طریق تنگه هرمز به بازارهای جهانی، این منطقه را به یک آبراه مهم استراتژیک و جهانی تبدیل کرده است.

د) کشورهای حاشیه این خلیج، روزانه بیش از ۱۶ میلیون بشکه نفت تولید می‌کنند که این رقم معادل یک‌پنجم تقاضای جهانی نفت است و ۹/۵ میلیون بشکه آن از سوی عربستان سعودی تأمین می‌شود. بزرگ‌ترین میدان‌های نفتی دنیا در این منطقه قرار دارد و برآورد می‌شود سهم منطقه خلیج فارس در تولید جهانی نفت از ۲۵/۷ درصد در سال ۱۹۹۶ به ۴۰/۹ درصد تا سال ۲۰۲۰ افزایش یابد و پیش‌بینی شده است که در سال ۲۰۲۰ میزان واردات جهانی نفت در حدود ۷۰/۹ میلیون بشکه در روز باشد.

ه) میزان نشست نفت سالیانه در منطقه خلیج فارس و دریای عمان حدود ۱/۲ میلیون بشکه نفت است.

و) براساس آمارهای جهانی در حال حاضر میزان آلودگی این منطقه دریایی از حیث آلودگی نفتی ۴۷ بار بیشتر از حد متوسط بین‌المللی اقیانوس‌هاست.

ز) منطقه خلیج فارس و دریای عمان به دلیل حساسیت‌های زیست‌محیطی در سال ۲۰۰۷ از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی به‌عنوان منطقه ویژه دریایی معرفی شده است. لذا شناورهایی که قصد ورود به منطقه را داشته باشند، ملزم به رعایت ضوابط و استانداردهای بین‌المللی و منطقه‌ای هستند. براساس معیارهای سازمان بین‌المللی دریانوردی، مناطقی به‌عنوان منطقه ویژه دریایی انتخاب می‌شوند که در آنها پتانسیل‌های لازم برای تجمع و بقای مواد مضر برای مدت‌های طولانی



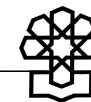
وجود داشته و شرایط اکولوژیکی منطقه نشان‌دهنده ضرورت حفاظت و حمایت از اکوسیستم زنده و زیستگاه‌ها باشد.

## ۲. لایحه چگونگی حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی به مواد نفتی

آلوده شدن آب دریا به نفت و به خطر افتادن حیات آبریزان و محیط زیست دریایی بدین سبب، از مسائلی است که عمدتاً ناشی از افزایش حجم ناوگان کشتیرانی بازرگانی و رشد سریع حمل‌ونقل مواد نفتی از راه دریا در قرن بیستم است. به‌موازات گسترش حمل‌ونقل مواد نفتی از طریق نفتکش‌ها در مناطق دریایی و بروز سوانح آلودگی نفتی بزرگ از جمله سانحه کشتی «تری‌کانین» که منجر به ریزش ۶۰,۰۰۰ تن نفت به دریا و آلوده کردن تمامی سواحل کشور انگلستان و فرانسه شد، تلاش‌های بین‌المللی برای پیشگیری و مقابله با بروز حوادث آلودگی نفتی در دریا نیز شدت گرفت و منتهی به انعقاد قراردادها و تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی متعددی در این زمینه شد. قانون «حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی» که با کمک و مشاوره کارشناسان خارجی تهیه و در سال ۱۳۵۴ در ایران به تصویب قانون‌گذار رسید، نیز عمدتاً براساس قرارداد بین‌المللی ۱۹۵۴ راجع به آلودگی نفتی تهیه و تدوین شده است. با بیان مقدمه کوتاه فوق به بررسی لایحه «چگونگی حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی به مواد نفتی» که در واقع متن تجدیدنظر شده و اصلاحی قانون مصوب سال ۱۳۵۴ تحت عنوان «حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی» است، پرداخته می‌شود. در جدول ذیل نکات مورد توجه در مورد متن لایحه مذکور به‌صورت مقایسه‌ای ارائه شده است.



عنوان لایحه	متن اصلی لایحه	نکات مورد توجه
<p><b>عنوان لایحه</b></p>	<p>«لایحه چگونگی حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی به مواد نفتی»</p>	<p>در عنوان لایحه کلمه «چگونگی» زائد به نظر می‌رسد. در عنوان قانون سال ۱۳۵۴ نیز این کلمه وجود ندارد</p>
<p><b>مقدمه توجیهی</b></p>	<p>با عنایت به ضرورت اعمال حاکمیت مؤثر بر آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران و به‌منظور پیشگیری و مبارزه با آلودگی نفتی آن و با توجه به اینکه قانون حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی به مواد نفتی با گذشت زمان و تحولات پدید آمده در حقوق بین‌الملل (به‌خصوص امور مربوط به دریاها) دچار ناهماهنگی در اجرا و نامؤثر بودن جرائم مذکور در آن شده است، لذا به‌منظور رفع، مشکلات یاد شده لایحه زیر برای طی مراحل قانونی تقدیم می‌شود</p>	<p>- متن مقدمه توجیهی قانون پیشنهادی نه از حیث نحوه نگارش و نه از جهت توضیح دلایل ضرورت تصویب، به نحو مناسبی بیان نشده است. طبق بند «۲» ماده (۱۳۴) آیین‌نامه داخلی مجلس شورای اسلامی، دلایل تهیه و پیشنهاد لوایح قانونی باید در مقدمه لایحه به‌وضوح درج شود. با این حال مقدمه توجیهی قانون پیشنهادی به‌غایت مبهم است. در قسمتی از مقدمه توجیهی گفته شده: «...قانون حفاظت دریا و ... با گذشت زمان و تحولات پدید آمده در حقوق بین‌الملل (به‌خصوص امور مربوط به دریاها) دچار ناهماهنگی در اجرا و نامؤثر بودن جرائم مذکور در آن شده است، لذا به‌منظور رفع مشکلات یاد شده ...» به راستی کدام تحولات حقوق بین‌الملل مورد نظر بوده است؟ چه ارتباطی بین تحولات ادعایی حقوق بین‌الملل با موضوع «ناماهنگی در اجرا و نامؤثر بودن جرائم که هر دو اموری داخلی و ملی هستند، وجود دارد؟ به‌نظر نمی‌رسد به این‌گونه کلی‌گویی‌های پرابهام بتوان دلیل توجیهی اطلاق کرد</p>
<p><b>ماده (۱)</b></p>	<p>ماده (۱) - در این قانون اصطلاحات زیر در معانی مشروح مربوط به کار می‌رود: الف) آب‌های مشمول: موضوع قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان - مصوب ۱۳۷۲ - و آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت دولت جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر و رودخانه اروند ب) آلودگی یا آلوده کردن: تخلیه یا نشت نفت یا مخلوط نفتی در آب‌های مشمول این قانون پ) منابع آلوده‌کننده: کشتی‌ها، نفتکش‌ها، سکوها اعم از ثابت یا شناور، جزایر مصنوعی، کشتی‌ها و نفتکش‌های صدمه‌دیده، مغروق و یا نیمه مغروق،</p>	<p>درخصوص مفاد بند «الف» ماده (۱) لایحه پیشنهادی نکات زیر قابل ذکر است: الف) در عنوان لایحه، رودخانه‌های مرزی، به‌صورت جمع ذکر شده، اما در بند «الف» ماده (۱) فقط رودخانه اروند مشمول احکام قانون شده است. لذا بین عنوان و مقررات مذکور در آن هماهنگی وجود ندارد ب) طبق بند «الف» ماده (۱) آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت دولت جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر نیز مشمول احکام قانون مزبور است. این در حالی است که هنوز قلمرو و محدوده آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت دولت ایران در دریای خزر به سبب عدم توافق نسبت به رژیم حقوقی آن</p>



نکات مورد توجه	متن اصلی لایحه	
<p>به‌طور کامل مشخص نیست. شایان ذکر است که مفاد تبصره «۲» قانون پیشنهادی نیز برای مشخص کردن قلمرو آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر، بنا به جهاتی که در بند «۶» بدان اشاره خواهد شد، از نظر حقوقی صحیح نیست</p> <p>در بند «پ» ماده (۱) تحت عنوان «منابع آلوده‌کننده»، در برخی موارد تعبیر «... ساحل یا دریا...» و در جای دیگر عبارت «... ساحل یا در آب‌های مشمول این قانون»، به‌کار رفته است. اگر مراد از ذکر عبارت «... ساحل یا در دریا ...» در همه موارد، همان آب‌های مشمول قانون است، اقتضا دارد در همه موارد از تعبیر یکسانی استفاده شود</p> <p>در بند «ت» ماده (۱) راجع به تعریف «نفت»، ذکر عبارت «مایع نفتی در هر شکل» به‌طور مستقل در عرض برخی مصادیق آن یعنی نفت‌خام، سوخت نفتی و...، منطقاً صحیح نیست، زیرا نفت‌خام، سوخت نفتی و نظایر آن درواقع از مصادیق مایع نفتی هستند. از طرفی تعبیر «مایع نفتی در هر شکل» در مقام ارائه تعریف از «نفت» به‌صورت قراردادی، چندان مناسب به‌نظر نمی‌رسد، زیرا قلمرو مفهومی و مصداقی «مایع نفتی در هر شکل» بسیار وسیع و مبهم است</p>	<p>لوله‌های زیر آب و یا سایر تأسیسات و مخازن نفتی در ساحل یا دریا و یا سایر تأسیسات و مخازن نفتی واقع در ساحل یا دریا، ساخت تعمیر، اوراق و قطعه قطعه کردن کشتی‌ها یا نفتکش در مراکز ساخت و تعمیر در ساحل و یا در آب‌های مشمول این قانون</p> <p>ت) نفت: مایع نفتی در هر شکل، نفت‌خام، سوخت نفتی، لجن نفتی، مواد زائد نفتی، انواع فراورده‌های نفتی و مشتقات آن</p> <p>ث) مخلوط نفتی: هرگونه مخلوطی که دارای نفت باشد</p> <p>ج) سوخت نفتی: هر نفتی که به‌عنوان سوخت در رابطه با رانش و یا مصرف در ماشین‌آلات کمکی کشتی یا نفتکش استفاده شود</p> <p>چ) کشتی: هر نوع وسیله نقلیه دریارو یا وسایل شناور خواه دارای نیروی محرکه باشد یا به نوعی یدک شود</p> <p>ح) نفتکش: هرگونه کشتی که از ابتدا به‌منظور حمل یا ذخیره‌سازی نفت به صورت فله در مخازن کالای آن ساخته شده یا پس از مدتی ساختار آن برای منظور فوق تغییر و تطبیق یافته باشد</p> <p>خ) سکو: تأسیسات یا تجهیزات حفاری ثابت و شناور که به امر اکتشاف، استخراج، تولید و بارگیری نفت مشغول می‌باشند</p>	
<p>در ماده (۲) سطر یازدهم، قبل از عبارت «... نزدیک‌ترین» همچنین در موارد مشابه در سایر مواد این قانون، بهتر است عبارت «مقامات مربوط» اضافه شود</p> <p>در تبصره ماده (۲)، صرف‌نظر از آنکه عبارت «... مقررات این قانون از آب‌های موضوع قانون مناطق دریایی ... تبعیت می‌کند» به نحو روشن و مناسبی تنظیم نشده است، معلوم نیست مراد از اعمال مقررات قانون مناطق دریایی... مصوب ۱۳۷۲ در مورد «دریای خزر» چیست؟ اگر منظور اعمال</p>	<p><b>ماده (۲) - آلوده کردن آب‌های مشمول این قانون توسط منابع آلوده‌کننده به نفت یا هر نوع مخلوط نفتی ممنوع است و مرتکب یا مرتکبان به مجازات‌های زیر محکوم می‌شوند. چنانچه آلوده کردن به‌صورت عمدی صورت گرفته باشد، متخلفان به حبس از (۶) ماه تا (۲) سال یا جزای نقدی از بیست میلیون (۲۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال تا پنج میلیارد (۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال و یا به هر دو مجازات محکوم می‌شوند. چنانچه آلوده کردن به‌صورت غیرعمدی (ناشی از</b></p>	<p><b>ماده (۲)</b></p>



نکات مورد توجه	متن اصلی لایحه	
<p>تقسیم‌بندی مناطق مختلف دریایی نظیر «آب‌های عرض داخلی، دریای سرزمینی و...» و اجرای احکام آن باشد، باید یادآور شد که این تقسیم‌بندی‌ها با طبیعت دریای خزر سازگاری ندارد. به نظر می‌رسد اصولاً نیازی به ذکر این تبصره به‌ویژه یا نحوه تنظیم آن به‌صورت فعلی، نیست پیشنهاد می‌گردد که تبصره زیر به این ماده اضافه گردد: <b>تبصره -</b> میزان جرائم نقدی یاد شده براساس نرخ تورم بنا به اعلام بانک مرکزی و تأیید هیئت وزیران، هر سه سال یکبار، قابل افزایش است.</p>	<p>بی‌احتیاطی، بی‌مبالاتی، عدم مهارت و عدم رعایت نظامات مربوط (صورت گرفته باشد. متخلفان به جزای نقدی از ده میلیون (۱۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال تا یک میلیارد (۱,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال محکوم می‌شوند. نیروی دریایی یا نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران برحسب مورد موظفند به‌منظور جلب و بازداشت مرتکب یا مرتکبان آلودگی و تنظیم صورتمجلس تشخیص میزان آلودگی در صورتی که منبع آلوده‌کننده کشتی یا نفتکش باشد، آن را متوقف و در مورد سکو یا سایر منابع آلوده‌کننده از ادامه عملیات آنها جلوگیری کنند و مراتب را در اسرع وقت به نزدیک‌ترین بندر و مقامات محلی محیط زیست گزارش نمایند <b>تبصره -</b> تا هنگامی که نحوه جلوگیری از آلودگی خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر از طریق معاهدات چندجانبه بین‌المللی یا توافق‌های دوجانبه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و سایر دول ساحلی مناطق مذکور فوق تعیین نشده باشد، مقررات این قانون از آب‌های موضوع قانون مناطق دریای جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان - مصوب ۱۳۷۲ - تبعیت می‌نماید</p>	
<p>در ماده (۳) به‌جای عبارت «... آب‌های موضوع این قانون...» اقتضا دارد عبارت «آب‌های مشمول...» درج شود زیرا در بند «الف» ماده (۱) آب‌های مشمول تعریف شده و قاعداً غرض از این تعریف آن بوده است که در سراسر قانون با ذکر «آب‌های مشمول» خواننده به مراد قانون‌گذار از این عبارت به نحو تعریف شده پی ببرد</p>	<p><b>ماده (۳) -</b> کلیه نفتکش‌های با ظرفیت غیرخالص (۱۵۰) تن و بیشتر و کشتی‌های با ظرفیت غیرخالص (۴۰۰) تن و بیشتر که در آب‌های موضوع این قانون تردد یا توقف داشته باشند و همچنین کلیه سکوها، تأسیسات و مخازن نفتی مکلف به نگهداری دفتری به نام «دفتر ثبت نفت» می‌باشند</p>	<p><b>ماده (۳)</b></p>

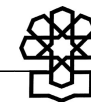




نکات مورد توجه	متن اصلی لایحه	
<p>وفق تبصره «۱» ماده (۴) «ثبت وقایع در «دفتر ثبت نفت» به یکی از زبان‌های فارسی یا انگلیسی یا فرانسه خواهد بود». ثبت وقایع به یکی از زبان‌های مزبور به صورت تخییری، مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است. طبق اصل یاد شده اسناد و مکاتبات و متون رسمی باید به زبان فارسی باشد. با توجه به ارزش حقوقی «دفتر ثبت نفت» و تصریح به اعتبار قانونی رونوشت آن در قسمت اخیر ماده (۵) قانون پیشنهادی، تنظیم «دفتر ثبت نفت» به زبان فارسی ضروری به نظر می‌رسد. بدیهی است که می‌توان همزمان علاوه بر زبان فارسی، نسبت به تنظیم دفتر ثبت نفت به سایر زبان‌های مذکور نیز برای تحقق مقاصد بین‌المللی مورد نظر، اقدام کرد</p> <p>طبق تبصره «۵» ماده (۴) «مندرجات و وقایعی که باید در «دفتر ثبت نفت» ذکر گردند به ترتیب دستورالعملی خواهد بود که به تصویب شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی می‌رسد». در مورد مفاد تبصره مزبور ذکر دو نکته به نظر می‌رسد:</p> <p>الف) در ماده (۴) در مورد وقایعی که باید در «دفتر ثبت نفت»، ثبت شود احکام خاصی پیش‌بینی شده، در عین حال در تبصره «۵» مورد بحث مقرر شده است که: «وقایعی که باید در دفتر ثبت نفت ذکر گردند به ترتیب دستورالعملی خواهد بود که ...». به این ترتیب مفاد تبصره «۵» ماده (۴) با مفاد صدر این ماده به شرح فوق‌الذکر، هماهنگی ندارد</p> <p>ب) اما مراد از «دستورالعملی» که به تصویب شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی می‌رسد، چیست؟ ظاهراً جنبه‌های شکلی نحوه تنظیم مندرجات «دفتر ثبت نفت» مدنظر بوده است. در هر حال با توجه به حصری بودن تعداد مراجع قانونی که بر طبق قانون اساسی (اصل ۱۲۸) می‌توانند در خصوص</p>	<p><b>ماده (۴) -</b> وقایع مشروح زیر باید در هر مورد بلافاصله پس از وقوع به‌طور کامل برحسب تاریخ، ساعت، نام بندر یا بنادر با طول و عرض جغرافیایی در «دفتر ثبت نفت» مقرر در ماده (۳) درج شوند. گزارش مندرج در دفتر مزبور باید همان روز توسط افسر یا افسران مسئول کشتی یا نفتکش یا مسئول مربوط در سکو امضا و عیناً به گواهی فرمانده کشتی یا نفتکش یا بالاترین مقام مسئول سکو برسد:</p> <p>الف) برای نفتکش‌های با ظرفیت غیرخالص (۱۵۰) تن و بیشتر:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ثبت عملیات مربوط به فضای موتورخانه و ماشین‌آلات،</li> <li>ثبت عملیات توازن و بار،</li> </ol> <p>ب) برای کشتی‌های با ظرفیت غیرخالص (۴۰۰) تن و بیشتر:</p> <p>ثبت عملیات مربوط به فضای موتورخانه و ماشین‌آلات،</p> <p>پ) برای سکوها و تأسیسات و مخازن نفتی:</p> <p>ثبت عملیات مربوط به فضای ماشین‌آلات و مخازن،</p> <p><b>تبصره «۱» -</b> ثبت وقایع در «دفتر ثبت نفت» به یکی از زبان‌های فارسی یا انگلیسی یا فرانسه خواهد بود</p> <p><b>تبصره «۲» -</b> دفتر ثبت نفت باید در سکو، کشتی و نفتکش در محلی نگهداری گردد که برای بازرسی در مواقع لازم به راحتی در دسترس باشد مگر اینکه کشتی یا نفتکش در حال یک شدن باشد هر دفتر ثبت نفت باید تا مدت سه سال پس از ثبت آخرین واقعه در آن، در کشتی، سکو یا تأسیسات نفتی نگهداری گردد</p> <p><b>تبصره «۳» -</b> پاک نمودن هرگونه اشتباه از «دفتر ثبت نفت» ممنوع است و اشتباه باید طوری خط زده شود که خوانا باشد و صحیح آن دوباره نوشته شود</p> <p><b>تبصره «۴» -</b> مسئولان کشتی و نفتکش و سکو که تکلیف راجع به نگهداری و تنظیم دفتر ثبت نفت موضوع این ماده را انجام ندهند و یا مطالب نادرست و</p>	<p>ماده (۴)</p>



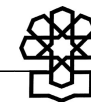
نکات مورد توجه	متن اصلی لایحه	
<p>مقدمات اجرایی قوانین مبادرت به تصویب ضوابط اجرایی نمایند (مانند هیئت وزیران، وزراء و...) پیش‌بینی صلاحیت تصویب دستورالعمل مذکور در تبصره «۵» ماده (۴) برای شورای عالی سازمان بنادر کشتیرانی که به‌طور مستقل در قانون اساسی مورد شناسایی قرار نگرفته است، قابل تأمل به‌نظر می‌رسد</p>	<p>خلاف واقع در آن ثبت و یا آن را مخدوش کنند، به حبس از یک تا شش ماه یا جزای نقدی از بیست و پنج میلیون (۲۵,۰۰۰,۰۰۰) ریال تا یکصد میلیون (۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال محکوم می‌شوند</p> <p><b>تبصره «۵»</b> - مندرجات و وقایعی که باید در «دفتر ثبت نفت» ذکر گردند. به ترتیب دستورالعملی خواهد بود که به تصویب شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی می‌رسد</p>	
<p>با توجه به قانون تغییر نام سازمان بنادر و کشتیرانی به «سازمان بنادر و دریانوردی»، در همه مواردی که عبارت «سازمان بنادر و کشتیرانی» به‌کار رفته است باید از عبارت «سازمان بنادر و دریانوردی» استفاده شود</p>	<p><b>ماده (۵)</b> - مأموران سازمان بنادر و کشتیرانی می‌توانند تا زمانی که هر کشتی یا نفتکش اعم از ایرانی و خارجی در آب‌های موضوع بند «الف» ماده (۱) این قانون است، «دفتر ثبت نفت» را بازرسی کنند و از مندرجات دفتر مزبور رونوشت بگیرند. رونوشت باید پس از امضای افسر مسئول یا فرمانده کشتی یا مهر کشتی یا نفتکش نیز تأیید گردد</p> <p>مأموران سازمان بنادر و کشتیرانی همچنین می‌توانند در هر زمان «دفتر ثبت نفت» سکوها، تأسیسات نفتی و مخازن را نیز بازرسی کنند و از مندرجات دفتر مزبور رونوشت بگیرند. رونوشت مزبور باید پس از امضای مسئول مربوط و بالاترین مقام سکو، با مهر سکو نیز تأیید گردد. رونوشت‌هایی که به‌ترتیب فوق تهیه می‌شود، از لحاظ قانونی معتبر شناخته خواهند شد</p>	<p>ماده (۵)</p>
	<p><b>ماده (۶)</b> - مسئولان مربوط کشتی، نفتکش، سکو، جزایر مصنوعی، خط لوله و مخازن نفتی یا سایر تأسیسات مکلفند که در صورت بروز آلودگی به هر دلیل مراتب را در اسرع وقت به نزدیک‌ترین بندر ایران و مقامات محلی سازمان حفاظت محیط زیست اطلاع دهند. متخلفان از این امر حسب مورد علاوه‌بر مجازات‌های اداری و سایر مجازات‌های مقرر در این قانون به جزای نقدی از بیست میلیون (۲۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال تا پنج میلیارد (۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال محکوم خواهند شد</p>	<p>ماده (۶)</p>



نکات مورد توجه	متن اصلی لایحه	
<p>درخصوص مواد (۷)، (۸) و (۹) قانون پیشنهادی که در آنها احکامی در زمینه مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی نفتی پیش‌بینی شده، نکات شکلی و ماهوی متعددی به شرح زیر قابل طرح به نظر می‌رسد:</p> <p>الف) در ابتدای ماده (۷) تعبیر «دادگاه»، در تبصره «۱» ماده (۷) تعبیر «مرجع قضایی» و در جزء ۲ بند «ب» ماده (۹) از تعبیر «دادگاه صالح» استفاده شده است. اما معلوم نیست تفاوت این تعابیر بنا به دلیل خاصی است یا ناشی از تسامح در تنظیم مواد قانونی به لحاظ رعایت وحدت سیاق است. در هر حال اقتضا دارد حسب مورد وحدت سیاق در نحوه کاربرد تعابیر فوق رعایت شود</p> <p>ب) در تبصره «۲» ماده (۷)، ارجاع به بند «ج» ماده (۱) صحیح به نظر نمی‌رسد، ظاهراً به جای بند «ج» ماده (۱) باید بند «پ» ماده (۱) مدنظر بوده باشد</p> <p>ج) طبق تبصره «۲» ماده (۷) «مالکان یا بهره‌برداران موضوع بند «ج» ماده (۱) مسئول جبران کلیه خسارات ناشی از آلودگی آب‌های موضوع این قانون هستند». در این زمینه یادآوری نکات زیر ضروری و مهم به نظر می‌رسد.</p>	<p><b>ماده (۷) - دادگاه، مسئولان بروز آلودگی را براساس قوانین و مقررات مربوط به جبران خسارت وارد شده محکوم می‌نماید:</b></p> <p>الف) خسارات وارد شده به بنادر، تأسیسات و تجهیزات بندری و ساحلی و خسارات وارد شده به منابع و محیط زیست دریایی، حیات آبریان و سایر موارد مشابه با تقاضای سازمان بنادر و کشتیرانی، سازمان حفاظت محیط زیست و یا سازمان شیلات ایران برحسب مورد</p> <p>ب) خسارات وارد شده به سایر اشخاص با تقاضای اشخاص خسارت‌دیده</p> <p><b>تبصره «۱» -</b> در صورت تقاضای اشخاص ذی‌نفع و بدون پرداخت خسارت‌های احتمالی، مرجع قضایی با توجه به قراین و امارات، قرار تأمین خواسته را صادر خواهد کرد</p> <p><b>تبصره «۲» -</b> مالکان یا بهره‌برداران موضوع بند «ج» ماده (۱)، مسئول جبران کلیه خسارات ناشی از آلودگی آب‌های موضوع این قانون هستند</p>	<p><b>ماده (۷)</b></p>
<p>مجلس شورای اسلامی به موجب قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی نفتی (۱۹۶۹) - مذکور در روزنامه رسمی مورخ یازدهم بهمن ماه ۱۳۵۸ - پروتکل یاد شده را تصویب نموده و متعاقباً سند الحاق به این کنوانسیون تودیع گردیده است. طبق کنوانسیون مزبور رژیم حقوقی مسئولیت مطلق بر مسئولیت مدنی مسئولان آلودگی نفتی حاکم است (ماده (۳)). از طرفی در صورتی که آلودگی نفتی به صورت غیرعمدی ارتکاب یافته باشد، مسئولیت مدنی مالک کشتی طبق قواعد حقوق دریایی تا سقف معینی محدود می‌شود (ماده (۵)). با توجه به مراتب فوق، اطلاق تبصره «۲» ماده (۷) قانون پیشنهادی</p>	<p><b>ماده (۸) -</b> مسئولان وقوع آلودگی مکلفند علاوه بر جبران خسارت‌های ناشی از آلودگی، کلیه هزینه‌هایی را که به منظور محدود کردن آثار آلودگی و رفع آن و پایش زیست‌محیطی به عمل بیاید از جمله هزینه مواد و تجهیزات به کار گرفته شده و کارمزد خدمات ارائه شده توسط عوامل انسانی را بپردازند</p>	<p><b>ماده (۸)</b></p>
<p>مطلق بر مسئولیت مدنی مسئولان آلودگی نفتی حاکم است (ماده (۳)). از طرفی در صورتی که آلودگی نفتی به صورت غیرعمدی ارتکاب یافته باشد، مسئولیت مدنی مالک کشتی طبق قواعد حقوق دریایی تا سقف معینی محدود می‌شود (ماده (۵)). با توجه به مراتب فوق، اطلاق تبصره «۲» ماده (۷) قانون پیشنهادی</p>	<p><b>ماده (۹) -</b> سازمان بنادر و کشتیرانی موظف است پس از اطلاع از وقوع آلودگی اقدامات زیر را انجام دهد:</p> <p>الف) اقدامات لازم در جهت جلوگیری از توسعه آلودگی و رفع آلودگی و آثار آن،</p> <p>ب) چنانچه منبع آلوده‌کننده، کشتی یا نفتکش باشد، متوقف نمودن آن و</p>	<p><b>ماده (۹)</b></p>



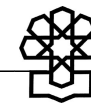
نکات مورد توجه	متن اصلی لایحه	
<p>با مقررات مزبور کنوانسیون یاد شده در تعارض است. به‌طور کلی احکام پیش‌بینی شده در ماده (۷) و (۸) قانون پیشنهادی راجع به مسئولیت مدنی خسارت ناشی از آلودگی نفتی از جهت ارتباط آن با مفاد کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی، مسائل حقوقی پیچیده‌ای را به‌همراه خواهد داشت. در هر حال در شرایط فعلی برای رفع مشکل مزبور می‌توان ماده‌ای به شرح زیر در محل مناسب به قانون پیشنهادی اضافه کرد: «اجرای مقررات مذکور در مواد (۷)، (۸) و (۹) این قانون با رعایت مفاد قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی، صورت می‌گیرد»</p> <p>(د) طبق ماده (۹) قانون پیشنهادی سازمان بنادر و کشتیرانی پس از اطلاع از وقوع آلودگی موظف به طرح شکایت در دادگاه صالح علیه آلوده‌کنندگان (جزء ۲ بند «ب» ماده (۹)) است. از سوی دیگر طبق تبصره بند «پ» ماده (۹) سازمان حفاظت محیط زیست نیز «در مورد جرائم موضوع این قانون حسب مورد شاکي یا مدعی خصوصی محسوب می‌شود». با توجه به موضوع این قانون یعنی آلودگی نفتی، آیا منطقی است برای جرم واحد، دو سازمان همزمان به‌عنوان شاکي مطرح باشند؟</p>	<p>در مورد سکو یا سایر منابع آلوده‌کننده، جلوگیری از ادامه عملیات و فعالیت آنها از طریق نیروی دریایی یا نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران با انجام:</p> <p>۱. تنظیم صورتمجلس برآورد میزان آلودگی و جمع‌آوری ادله و قراین و شواهد مربوط به علت وقوع و آثار آلودگی،</p> <p>۲. طرح شکایت در دادگاه صالح علیه آلوده‌کنندگان،</p> <p>۳. اطلاع‌رسانی فوری به سازمان حفاظت محیط زیست و سایر مراجع مربوط در رابطه با موقعیت، گستره و مسیر جابه‌جایی آلودگی و مشخصات فنی اقدامات انجام شده،</p> <p>(پ) همکاری با سازمان حفاظت محیط زیست درخصوص مطالعه، بررسی و جمع‌آوری ادله، شواهد و قراین، مدارک و مستندات به‌منظور ارزیابی خسارت‌های وارد شده به محیط زیست و تنظیم صورتمجلس برآورد میزان آلودگی و خسارات وارد شده به محیط زیست.</p> <p><b>تبصره -</b> سازمان حفاظت محیط زیست از حیث مطالبه ضرر و زیان ناشی از خسارت به محیط زیست دریایی در مورد جرائم موضوع این قانون برحسب مورد شاکي یا مدعی خصوصی محسوب می‌شود</p>	
	<p><b>ماده (۱۰) -</b> مبالغ دریافت شده تحت عنوان خسارات وارد شده به منابع محیط زیست دریایی و حیات آبریان، طبق آیین‌نامه‌ای که به تصویب هیئت وزیران می‌رسد، هزینه خواهد گردید. این مبالغ منحصراً برای بهبود، ارتقای کیفیت، بهسازی، احیا و بازسازی محیط زیست دریایی، سواحل و منابع آبرزی هزینه می‌گردد</p>	ماده (۱۰)
<p>در ماده (۱۱) سطر چهارم به‌جای عبارت «در حد» اقتضا دارد عبارت «در حدود» درج شود</p>	<p><b>ماده (۱۱) -</b> مأموران سازمان بنادر و کشتیرانی و سازمان حفاظت محیط زیست که از طرف سازمان‌های مزبور، مأمور کشف و تعقیب جرائم در این قانون می‌شوند در صورتی که وظایف ضابطان دادگستری را در دوره</p>	ماده (۱۱)



نکات مورد توجه	متن اصلی لایحه	
	مخصوص زیر نظر قوه قضائیه آموزشی دیده و موفق به دریافت گواهی لازم از قوه قضائیه شده باشند، از لحاظ اجرای این قانون در حد وظایف قانونی خود در ردیف ضابطان دادگستری محسوب می‌شوند	
در ماده (۱۲) پیش‌بینی امکان برداشت «مبلغ جزای نقدی تعیین شده و جبران خسارت و سایر هزینه‌ها از محل تضمین بانکی» به ترتیب مذکور در این ماده قابل تأمل به نظر می‌رسد. توضیح آنکه اخذ تضمین بانکی در این‌گونه موارد از باب اطمینان از وصول جرائم و مطالبات مربوط است و غالباً بدون آنکه نیاز به توسل به تضمین بانکی باشد، مدیون و بدهکار مبادرت به پرداخت دیوان و ... خود می‌نماید. پیشنهاد می‌شود عبارت «حسب مورد» قبل از عبارت «مبلغ جزای نقدی» در سطر ششم ماده (۱۲) افزوده شود	<b>ماده (۱۲)</b> - در صورتی که سازمان بنادر و کشتیرانی ایجاد آلودگی توسط کشتی یا نفتکش را غیرعمدی تشخیص دهد و مسئولان ایجاد آلودگی حاضر به ارائه ضمانت‌نامه بانکی به میزان حداکثر جزای نقدی مقرر در ماده (۲) به‌علاوه مبلغ اعلامی از سوی سازمان بنادر و کشتیرانی به‌عنوان جبران خسارت و سایر هزینه‌ها باشند، سازمان بنادر و کشتیرانی می‌تواند از متوقف نمودن کشتی یا نفتکش خودداری نماید. در این صورت پس از طرح شکایت در دادگاه صالح علیه مسئولان ایجاد آلودگی و صدور حکم، مبلغ جزای نقدی تعیین شده و جبران خسارات و سایر هزینه‌ها از محل تضمین بانکی برداشت خواهد شد	<b>ماده (۱۲)</b>
در ماده (۱۳) سازمان‌های متعددی مجاز به صدور دستور در زمینه جلوگیری و مقابله با آلودگی شده‌اند. از سوی دیگر مسئولان وقوع آلودگی مکلف به تبعیت از دستورات فوق گردیده‌اند. چنانچه دستورهای صادره از سوی مراجع مختلف مزبور با یکدیگر متعارض باشد، تکلیف چیست؟ به‌طور کلی اقتضا داشت به موضوع تمرکز در اجرا در قانون پیشنهادی توجه بیشتری مبذول می‌گردید	<b>ماده (۱۳)</b> - مسئولان وقوع آلودگی مکلفند دستورهایی را که از طرف سازمان بنادر و کشتیرانی، سازمان حفاظت محیط زیست یا سایر مراجع صالح به منظور جلوگیری و مقابله با آلودگی صادر و به آنها ابلاغ می‌شود، اجرا نمایند و چنانچه از دستورهای مزبور خودداری نمایند، جزای نقدی از بیست و پنج میلیون (۲۵,۰۰۰,۰۰۰) ریال تا پنجاه میلیون (۵۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال محکوم می‌شوند <b>تبصره</b> - مأموران دولتی که وظایفی در جهت جلوگیری از آلودگی و برخورد با متخلفان برای آنها مقرر شده است نیز چنانچه از انجام دستورهای مزبور خودداری یا در انجام دستورهای کوتاهی نمایند، علاوه بر مجازات اداری، به جزای نقدی از دو میلیون (۲,۰۰۰,۰۰۰) ریال تا بیست میلیون (۲۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال محکوم می‌شوند	<b>ماده (۱۳)</b>



نکات مورد توجه	متن اصلی لایحه	
<p>در ماده (۱۴) بند «ب» حرف «یا» اشتباه تایپی است و به جای آن باید حرف «با» درج شود</p> <p>مفاد بند «ت» ماده (۱۴) با مفاد بندهای «الف»، «ب» و «پ» این ماده ارتباط منطقی ندارد</p>	<p><b>ماده (۱۴) -</b> در مواردی که ایجاد آلودگی برای رفع خطر از کشتی، نفتکش، سکو یا نجات جان اشخاص ضروری و غیرقابل اجتناب باشد، مجازاتی اعمال نخواهد شد مشروط به آنکه:</p> <p>الف) خطر از عمد ایجاد نشده باشد</p> <p>ب) میزان آلودگی یا خطری که کشتی، نفتکش، سکو یا جان اشخاص را تهدید می‌کرده است، متناسب باشد</p> <p>پ) پس از وقوع آلودگی، اقدامات فوری به‌منظور جلوگیری از توسعه آلودگی و رفع آثار آلودگی صورت گرفته باشد</p> <p>ت) در مورد تخلیه یا نشت از لوله‌ها، سکوها، حفاری، جزایر مصنوعی، مخازن یا سایر تأسیسات در نتیجه قوه قاهره (فورس‌ماژور) مشروط بر اینکه از قبل کلیه اقدامات احتیاطی انجام شده و پس از وقوع آلودگی هم اقدامات فوری به‌منظور جلوگیری و رفع آثار آن صورت گرفته باشد</p> <p><b>تبصره -</b> برای احراز تناسب مذکور در بند «ب» موارد زیر باید مورد توجه قرار گیرد:</p> <p>الف) میزان و احتمال خطر مورد نظر در صورت عدم انجام اقداماتی که منجر به آلودگی شده است</p> <p>ب) احتمال مؤثر بودن اقداماتی که منجر به آلودگی شده است</p> <p>پ) میزان خسارت و صدمات جانی احتمالی ناشی از اقداماتی که منجر به آلودگی شده است</p>	<p>ماده (۱۴)</p>

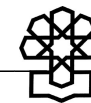


نکات مورد توجه	متن اصلی لایحه	
در ماده (۱۵) سطر چهارم اقتضا دارد، کلمه «خواهد» در عبارت «به عمل خواهد آورد» حذف شود	<b>ماده (۱۵) -</b> سازمان بنادر و کشتیرانی موظف است با همکاری مراجع ذی ربط اقدامات لازم را جهت پیشگیری و جلوگیری از سرایت آلودگی در مورد سوانح و اتفاقاتی که موجب آلودگی آب‌های موضوع ماده (۱) این قانون شود یا به نحوی خطر وقوع آلودگی را فراهم آورد که سلامت این آب‌ها را مورد تهدید قرار دهد، به عمل خواهد آورد. سازمان مزبور موظف است در بنادر و اسکله‌هایی که مقتضی بداند تسهیلات و تأسیسات لازم را به منظور دریافت آب توازن و فضولات نفتی از کشتی‌ها و نفتکش‌ها ایجاد و اداره نماید. کارمزد استفاده از تأسیسات مزبور، به موجب دستورالعملی که به تصویب شورای عالی بنادر و کشتیرانی می‌رسد، تعیین خواهد شد	ماده (۱۵)
در ماده (۱۶) سطر چهارم و پنجم عبارت «ضوابط موظف» تعبیر غریب و نامأنوسی است. در ضمن اقتضا دارد مرجع و فاعل فعل مجهول «اعلام می‌شود» در سطر پنجم، مشخص گردد	<b>ماده (۱۶) -</b> سازمان بنادر و کشتیرانی می‌تواند از طریق وزارت نفت، شرکت‌های نفتی را که در آب‌های موضوع بند «الف» ماده (۱) این قانون و فلات قاره به اکتشاف و تولید و حمل و نقل و صدور نفت اشتغال دارند، مکلف کند تا در بنادر صادراتی نفت ایران به ایجاد تأسیسات و تسهیلات مذکور در ماده قبل اقدام نمایند. در هر حال شرکت‌های مذکور مکلفند در جریان اداره عملیات خود، مقررات و ضوابط موظف را که برای حفظ آب‌ها از آلودگی اعلام می‌شود، رعایت نمایند. سازمان حفاظت محیط زیست موظف است ضوابط و مقررات و استانداردهای زیست‌محیطی دریایی را تهیه و ابلاغ نموده و بر اجرای آن نظارت نماید	ماده (۱۶)
اطلاق ماده (۱۷) قانون پیشنهادی مبنی بر الزام کشتی‌های مشمول قانون به تهیه بیمه‌نامه یا تعهدنامه مالی برای خسارات احتمالی ناشی از آلودگی در حین ورود به آب‌های مشمول قانون پیشنهادی با حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی از دریای سرزمینی هماهنگی ندارد	<b>ماده (۱۷) -</b> کشتی‌های مشمول این قانون ملزم خواهند بود که در حین ورود به آب‌های موضوع این قانون در مقابل خسارات احتمالی ناشی از آلودگی در حین دریا بیمه شده باشند. کشتی‌هایی که بیمه نشده باشند، باید حامل تعهدنامه مالی جهت جبران خسارات باشند. شرایط بیمه‌نامه یا تعهدنامه مالی و تعیین حداقل و	ماده (۱۷)

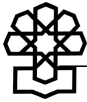


نکات مورد توجه	متن اصلی لایحه	
	حداکثر مبلغ هریک به موجب آیین‌نامه‌ای خواهد بود که به پیشنهاد سازمان بنادر و کشتیرانی به تصویب هیئت وزیران می‌رسد	
<p>در ماده (۱۸) قانون پیشنهادی سطر یکم اقتضا دارد به جای عبارت «سازمان بنادر و ...» عبارت «از طرف وزارت راه و ترابری سازمان بنادر و ...» درج شود</p> <p>• پیشنهاد می‌گردد که به دلیل ارتباط موضوع با وظایف سازمان حفاظت محیط زیست، نام این سازمان نیز به سازمان‌های همکاری‌کننده با سازمان بنادر و کشتیرانی اضافه شود</p>	<p><b>ماده (۱۸) -</b> مقام صلاحیتدار اجرای این قانون از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران، سازمان بنادر می‌باشد. نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، نیروهای دریایی و هوایی ارتش و سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، سازمان هواپیمایی کشوری، وزارت نفت و شرکت‌های تابع، وزارت جهاد کشاورزی و سازمان هواشناسی مکلفند همکاری لازم را با سازمان بنادر و کشتیرانی و سازمان حفاظت محیط زیست بنمایند</p>	ماده (۱۸)
	<p><b>ماده (۱۹) -</b> رسیدگی به دعاوی مذکور در این قانون در صلاحیت دادگاهی تخصصی است که از سوی قوه قضائیه جهت رسیدگی به دعاوی دریایی تشکیل می‌گردد. رسیدگی به دعاوی به صورت فوری و خارج از نوبت انجام می‌شود</p>	ماده (۱۹)
	<p><b>ماده (۲۰) -</b> هرگونه بررسی شرایط اقلیمی و بومی (اکولوژیک) دریایی و همچنین جلوگیری از آلودگی آب‌های موضوع ماده (۱) به غیر از موارد مذکور در این قانون، همچنان به عهده سازمان حفاظت محیط زیست می‌باشد</p>	ماده (۲۰)
<p>ماده (۲۱) قانون پیشنهادی به نحو روشن و مناسبی تنظیم نشده است و منظور از عبارت «حسب مورد» در سطر سوم آن مشخص نیست. در ضمن ترتیب ذکر سازمان‌های دولتی در این ماده نیز از منطق مشخصی پیروی نمی‌کند. با توجه به اهمیت آیین‌نامه یا آیین‌نامه‌های اجرایی قانون پیشنهادی این ماده نیازمند تجدید نظر کلی است</p>	<p><b>ماده (۲۱) -</b> آیین‌نامه‌های اجرایی مورد نیاز برای این قانون توسط سازمان بنادر و کشتیرانی با مشارکت سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان شیلات ایران، وزارت نفت، وزارت نیرو و وزارت دادگستری برحسب مورد ظرف (۶) ماه تهیه شده و به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید</p>	ماده (۲۱)





نکات مورد توجه	متن اصلی لایحه	
<p>نحوه تنظیم ماده (۲۲) قانون پیشنهادی نیز چندان مناسب به نظر نمی‌رسد. پیشنهاد می‌شود ماده (۲۲) به صورت زیر نوشته شود: «از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون، قانون حفاظت از دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی مصوب ۱۳۵۴ و سایر قوانین و مقررات مغایر با آن لغو می‌گردد»</p> <p>با توجه به اینکه لایحه تغییر نام «سازمان بنادر و کشتیرانی» به «سازمان بنادر و دریانوردی» اخیراً در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید، اقتضا دارد در سراسر متن قانون پیشنهادی به جای سازمان بنادر و کشتیرانی، سازمان بنادر و دریانوردی ذکر شود</p>	<p>ماده (۲۲) - این قانون جایگزین قانون حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی - مصوب ۱۳۵۴ - و سایر قوانین و مقررات مغایر می‌شود</p>	ماده (۲۲)
	<p>ماده (۲۳) - اختیارات و وظایف سازمان حفاظت محیط زیست براساس قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست - مصوب ۱۳۵۳ - و اصلاحیه سال ۱۳۷۱ به قوت خود باقی است</p>	ماده (۲۳)



## نتیجه‌گیری

امروزه منطقه استراتژیک خلیج فارس و دریای عمان به منطقه‌ای برای استحصال هرچه بیشتر نفت و گاز تبدیل شده است و سیاست‌های جهانی نفت، پنهان و آشکارا، در تشویق کشورهای ذی‌نفع نقش مهمی را ایفا می‌کنند. سالیانه مقادیر زیادی آلودگی با منشأ نفتی وارد سواحل جنوبی می‌شود که در متن گزارش به آمار و ارقام آن اشاره شد. با توجه به اینکه کشور ایران طولانی‌ترین و استراتژیک‌ترین سواحل را با خلیج فارس و دریای عمان دارد، بیشتر از سایر کشورهای منطقه متضرر می‌شود. از سویی رویکرد کشور ایران در چند ساله اخیر به سرمایه‌گذاری روی صنایع نفت و پتروشیمی بدون توجه به موقعیت شکننده و آسیب‌زای بسترهای انتخابی برای استقرار آنها و عدم وجود زیرساخت‌های لازم برای امحای ضایعات آن چشم‌انداز تیره‌ای را به‌ویژه برای سواحل خلیج فارس در ایران به تصویر کشیده است. این امر زمانی ابعاد نگران‌کننده‌تری می‌یابد که دستگاه‌های متولی امر به لحاظ ساختاری قدرت اجرایی نداشته باشند و قوانین مرتبط با امر کارا نباشند.

لایحه «چگونگی حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی به مواد نفتی» در تاریخ ۱۳۸۷/۱/۱۷ با هدف پیشگیری و مبارزه با آلودگی نفتی و به‌روز کردن قوانین مرتبط قبلی به مجلس شورای اسلامی ارائه شد. مسائل و نکات قابل توجه در لایحه در متن گزارش به تفصیل مورد بررسی قرار گرفت. با توجه به اینکه تأثیر و کارایی هر قانون با ضمانت اجرایی آن از سوی دستگاه‌های متولی امر تضمین می‌شود، امید می‌رود که با توجه مسئولین به این امر مهم، از زیان بیشتر جلوگیری به‌عمل آید. در ضمن اقدام به‌موقع و سریع و هماهنگ قوه قضائیه در این راستا در موفقیت طرح بسیار حائز اهمیت است.



شماره مسلسل: ۹۱۵۵

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: اظهارنظر کارشناسی درباره: «لایحه چگونگی حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی به مواد نفتی»

**Report Title:** A View on the Draft of Persian Gulf, Oman Sea and Boarder Rivers from Oil Pollution, Solution and Conservation Act

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه آب)، مطالعات حقوقی  
تهیه و تدوین:

مدیر مطالعه: جمال محمدولی سامانی

همکاران: مهدی مظاهری (دفتر مطالعات زیربنایی)، گروه حقوق عمومی و بین‌الملل (دفتر مطالعات حقوقی)

ناظر علمی: حسین صفایی

همکاران خارج از مرکز: \_\_\_\_\_

اظهارنظرکنندگان خارج از مرکز: \_\_\_\_\_

ویراستار ادبی: \_\_\_\_\_

ویراستار تخصصی: \_\_\_\_\_

متقاضی:

واژه‌های کلیدی (فارسی / انگلیسی):

۱. حفاظت (Conservation)

۲. آلودگی (Pollution)

۳. خلیج فارس (Persian Gulf)

۴. دریای عمان (Oman Sea)

۵. نفت (Oil)

تاریخ شروع مطالعه: ۱۳۸۷/۴/۱۷

تاریخ خاتمه مطالعه: ۱۳۸۷/۵/۲۰

تاریخ انتشار: ۱۳۸۷/۶/۴