



مشخصات لایحه

دوره هشتم - سال دوم

شماره ثبت:

۳۸۸

شماره چاپ:

۹۳۳

تاریخ چاپ:

۱۳۸۸/۱۰/۱

نام دفاتر:

مطالعات حقوقی

مطالعات زیربنایی

مشخصات گزارش

شماره مسلسل:

۲۴۰۱۰۱۸۵

تاریخ انتشار:

۱۳۸۹/۱/۲۵

به نام خدا

اظهار نظر کارشناسی درباره:

«لایحه تصویب اصلاحیه پروتکل ۱۹۹۲ میلادی (۱۳۷۱ هجری شمسی) جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی مسؤولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی ۱۹۶۹ میلادی (۱۳۴۸ هجری شمسی) و پروتکل ۱۹۹۲ میلادی (۱۳۷۱ هجری شمسی) جهت اصلاح کنوانسیون تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۹۷۱ میلادی (۱۳۵۰ هجری شمسی)»

مقدمه

آلودگی‌های نفتی به‌عنوان یکی از مهمترین آلودگی‌های دریایی همواره چه در سطح داخلی و چه در سطح بین‌المللی مورد توجه قرار گرفته است. یکی از اولین اقداماتی که در سطح بین‌المللی در این خصوص صورت پذیرفت تصویب کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت ناشی از آلودگی‌های نفتی (CLC) در سال ۱۹۶۹ میلادی بود. این کنوانسیون با هدف پرداختن به مسؤولیت ناشی از آلودگی‌های نفتی مربوط به کشتی‌های حامل مواد نفتی به تصویب رسید و با توجه به اهمیت موضوع در سال‌های ۱۹۷۶، ۱۹۸۴ و ۱۹۹۲ با الحاقاتی تکمیل گردید. دو سال پس از تصویب این کنوانسیون، برای تکمیل آن و بدین منظور که در هیچ موردی خسارات وارده جبران نشده، باقی‌مانده کنوانسیون دیگری به‌نام کنوانسیون تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارات آلودگی نفتی (FUND) تصویب گردید، که این کنوانسیون نیز همانند کنوانسیون ۱۹۶۹ با الحاقاتی در سال‌های ۱۹۷۶، ۱۹۸۴ و ۱۹۹۲ همراه بود.

الحاقیه سال ۱۹۷۶ معیار محاسبه را از معیار برابری طلا به معیار واحد محاسبه SDR که توسط صندوق بین‌المللی پول ارائه می‌گردد، تغییر داد. پروتکل سال ۱۹۸۴ که هیچ‌گاه مورد پذیرش قرار نگرفت سقف مسؤولیت را افزایش داد. پروتکل سال ۱۹۹۲ که در تاریخ ۱۳۸۰/۱۱/۲۴ مورد تصویب مجلس شورای اسلامی قرار گرفت و در تاریخ ۱۳۸۵/۱۰/۲۱ به تأیید شورای محترم نگهبان رسید، تغییرات اساسی در کنوانسیون ۱۹۶۹ ایجاد نمود.

اهم تغییرات این پروتکل عبارتند از: افزایش سقف مسؤولیت، گسترش محدوده اعمال کنوانسیون ۱۹۶۹ به آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی کشورها و یا محدوده‌ای معادل آن، شمول هزینه‌های جلوگیری از آلودگی در کنوانسیون، افزایش شمول کشتی‌های تحت پوشش، منع محدودیت مسؤولیت در موارد وقوع عمدی خسارت و مواردی که وقوع خسارت ناشی از تقصیر فاحش مالک باشد، تسهیل نحوه لازم‌الاجرا شدن و ایجاد امکان برای دولت‌های عضو پروتکل جهت صدور گواهی‌های مربوطه برای کشتی‌های کشوری که عضو پروتکل نمی‌باشند.

لایحه ارائه شده خود اصلاحیه سال ۱۹۹۲ می‌باشد که در سال ۲۰۰۰ مورد تصویب قرار گرفت و در سال ۲۰۰۳ لازم‌الاجرا گردید. مسئله مهم این است که در چارچوب پروتکل سال ۱۹۹۲، اصلاحات صورت گرفته در سقف مسؤولیت، توسط سازمان به کشورهای عضو ابلاغ می‌گردد و براساس بند «۷» و «۹» ماده (۳۲) پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون تأسیس صندوق و بند «۷» و «۸» پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی مسؤولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی، ۱۸ ماه پس از ابلاغ برای تمامی

کشورهای عضو الزام آور تلقی می‌گردد، مگر آنکه یک چهارم دولت‌ها اصلاحات را رد کنند. دولت محترم در راستای اجرای اصل هفتاد و هفتم قانون اساسی لایحه پیش رو را به مجلس ارائه نموده است، اما جای این سؤال باقی است که چرا پس از گذشت ۷ سال از لازم‌الاجرا شدن پروتکل این لایحه به مجلس تقدیم شده است.

آثار تصویب

در صورت تصویب اصلاحیه، جمهوری اسلامی ایران مکلف است مطابق خود اصلاحیه سقف مسئولیت‌ها را به میزان مقرر افزایش دهد که البته این افزایش سقف مسئولیت نباید بدون توجه به وضعیت جمهوری اسلامی ایران در موضوع (از این حیث که اشخاص ایرانی بیشتر قربانی هستند یا زیان‌رساننده) در نظر گرفته شود.

ارزیابی مواد لایحه

این اصلاحیه حدود ۵۰ درصد سقف مسئولیت‌ها را افزایش داده است به این ترتیب، که اصلاحیه پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی بیان می‌دارد:

۱. برای کشتی‌های که ظرفیت آن از ۵۰۰۰ (پنج هزار) واحد تجاوز ننماید، مالک می‌تواند سقف مسئولیت خود را تا حداکثر ۴,۵۱۰,۰۰۰ (چهار میلیون و پانصد و هزار) واحد محاسبه تعیین نماید.

۲. برای کشتی‌هایی بیش از ظرفیت ۵۰۰۰ واحد، به ازای هر واحد ظرفیت اضافه مسئولیت خود را در سقف ۶۳۱ واحد محاسبه محدود نماید که البته این سقف در هیچ حالتی از ۸۹,۷۷۰,۰۰۰ (هشتاد و نه میلیون و هفتصد و هفتاد هزار) واحد محاسبه تجاوز ننماید.

اصلاحیه پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی جهت اصلاح کنوانسیون تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی نیز:

- کل غرامت قابل پرداخت توسط صندوق در رابطه با هر سانحه به‌گونه‌ای خواهد بود که کل این مقدار و مقدار قابل پرداخت براساس اصلاحیه فوق‌الذکر از ۲۰۳ (دویست و سه) میلیون واحد محاسبه تجاوز ننماید.

- کل مبلغ قابل پرداخت توسط صندوق در ازای خسارات ناشی از یک پدیده طبیعی دارای ماهیت استثنایی، اجتناب‌ناپذیر و غیرقابل مقاومت از ۲۰۳ (دویست و سه) میلیون واحد محاسبه تجاوز ننماید.

۳. حداکثر مقدار غرامت مورد اشاره در دو بند فوق در ازای هر سانحه واقع شده در طی مدتی که سه دولت متعاقد وجود دارند که مجموع میزان نفت مشمول حق عضویت دریافت شده توسط اشخاص واقع در سرزمین این دولت‌های متعاقد در طول سال تقویمی قبل معادل یا بیش از ۶۰۰ میلیون تن بوده است، معادل ۳۰۰,۷۴۰,۰۰۰ (سیصد میلیون و هفتصد و چهل هزار) واحد محاسبه خواهد بود.

نتیجه

افزایش سقف مسئولیت برای کشورهای مثل جمهوری اسلامی ایران که دارای مرزهای پر تردد آبی هستند، اصولاً مطلوب تلقی می‌گردد. لذا از این حیث تصویب این لایحه مورد حمایت است هرچند که باید در مورد آثار آن نسبت به مالکان کشتی‌های ایرانی که مشمول پروتکل می‌باشند نیز حساس بود. باید در نظر داشت که اقدام دولت محترم در ارائه لایحه تمهیدی است در جهت اجرای اصل هفتاد و هفتم قانون اساسی است که هفت سال پس از لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه ارائه گردیده است.