



مشخصات لایحه

دوره هشتم - سال دوم

شماره ثبت:

۳۸۸

شماره چاپ:

۹۳۳

تاریخ چاپ:

۱۳۸۸/۱۰/۱

نام دفتر:

مطالعات حقوقی

مشخصات گزارش

شماره مسلسل:

۲۴۰۱۰۱۸۵-۱

تاریخ انتشار:

۱۳۸۹/۹/۲۷

به نام خدا

اظهار نظر کارشناسی درباره:

«لایحه تصویب اصلاحیه پروتکل ۱۹۹۲ میلادی (۱۳۷۱ هجری شمسی) جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت 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

یکی از اولین اقداماتی که در سطح بین‌المللی درخصوص آلودگی‌های دریایی صورت پذیرفت تصویب کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسئولیت ناشی از آلودگی‌های نفتی (CLC) در سال ۱۹۶۹ میلادی بود. این کنوانسیون با هدف پرداختن به مسئولیت 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 شد. دو سال پس از تصویب این کنوانسیون، برای تکمیل این کنوانسیون و برای این منظور که در هیچ موردی خسارات وارده جبران نشده، باقی‌ماند کنوانسیون دیگری به نام کنوانسیون تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت 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 مسئولیت 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 کرد.

اهم تغییرات این پروتکل عبارتند از: افزایش سقف مسئولیت، 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 مسئولیت 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 مسئولیت، توسط سازمان ... به کشورهای عضو ابلاغ می‌گردد و براساس بندهای «۷» و «۹» ماده (۳۲) پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون تأسیس صندوق و بندهای «۷» و «۸» پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی، ۱۸ ماه پس از ابلاغ برای تمامی کشورهای عضو الزام‌آور تلقی می‌گردد، مگر آنکه یک‌چهارم اصلاحات دولت رد گردد. دولت محترم در

راستای اجرای اصل هفتاد و هفتم قانون اساسی لایحه پیش رو را به مجلس ارائه کرده است، اما جای این سؤال باقی است چرا پس از گذشت هفت سال از لازم‌الاجرا شدن پروتکل این لایحه به مجلس تقدیم گردیده شده است و البته این نگرانی وجود دارد این مشکل در خصوص تغییرات سقف مسئولیت، در آینده تکرار شود.

## 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 در نظر گرفتن 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 کشتی‌هایی که ظرفیت آن از ۵۰۰۰ (پنج هزار) واحد تجاوز ننماید، مالک می‌تواند سقف مسئولیت خود را تا حداکثر ۴ میلیون و ۵۱۰ هزار واحد محاسبه تعیین نماید.

۲. برای کشتی‌هایی بیش از ظرفیت ۵۰۰۰ واحد، به‌ازای هر واحد ظرفیت اضافه مسئولیت خود را در سقف ۶۳۱ واحد محاسبه محدود نماید. که البته این سقف در هیچ حالتی از ۸۹۷۷۰۰۰۰ واحد محاسبه تجاوز ننماید. اصلاحیه پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی جهت اصلاح کنوانسیون تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی نیز:

۱. 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 میلیون واحد محاسبه تجاوز ننماید.

۲. کل مبلغ قابل پرداخت توسط صندوق در ازای خسارات ناشی از یک پدیده طبیعی دارای ماهیت استثنایی، اجتناب‌ناپذیر و غیرقابل مقاومت از ۲۰۳ 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 ۳۰۰۷۴۰۰۰۰ واحد محاسبه خواهد بود.

## نتیجه‌گیری

افزایش سقف مسئولیت برای کشورهای مثل جمهوری اسلامی ایران که دارای مرزهای پرتدد آبی می‌باشند، اصولاً مطلوب تلقی می‌شود، 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 که هفت سال پس از لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه تقدیم مجلس شده است.