

قرارداد اجاره کشتی گاز طبیعی مایع شده و ارتباط آن با قرارداد فروش

محمد ساردوئی نسب^{۱*}، حامد رسولی^۲

۱. دانشیار دانشگاه تهران

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق تجارت بین الملل دانشگاه تهران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۱۲/۰۵؛ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۰۵/۱۶)

چکیده

حجم عظیم ذخایر گازی ایران، دسترسی به دریای آزاد و نیاز روزافزون اروپا و آسیا به گاز طبیعی مایع شده (ال.ان.جی)، این حامل انرژی را در جایگاه ممتازی قرار داده است که دلیل آن، امکان حمل آسان این محصول است. بهره‌گیری از کشتی‌های مخصوص حمل این نوع گاز، این امکان را فراهم می‌سازند که فروشنده گاز با انعقاد قرارداد اجاره این نوع خاص کشتی، محصول خویش را به سراسر دنیا انتقال دهد. در عین حال، تنظیم هماهنگ تعهدات قرارداد اجاره کشتی گاز طبیعی مایع شده (ال.ان.جی) و قرارداد فروش گاز طبیعی مایع شده (ال.ان.جی)، به دلیل تأثیرگذاری دوسویه این تعهدات در یکدیگر، در عمل بسیار مهم است. در مقاله پیش رو، با تأکید بر روش کتابخانه‌ای، کوشیده‌ایم ضمن بیان ویژگی‌های منحصر به فرد کشتی مخصوص حمل گاز طبیعی مایع شده (ال.ان.جی)، اجزای حقوقی قرارداد اجاره این کشتی مورد شناسایی قرار گرفته و موارد مشترک تعهدات آن با قرارداد فروش گاز طبیعی مایع شده روشن شود.

واژگان کلیدی

حمل (انتقال)، قرارداد اجاره کشتی، قرارداد فروش، گاز طبیعی مایع شده (ال.ان.جی).

* E-mail: sardoeinasab@ut.ac.ir

مقدمه

هرچند صنعت گاز، صنعت نوظهوری است، ال.ان.جی در نوپایی، گوی سبقت را از آن ربوده و نهالی است نورسته در بستر اقتصاد کشورهای متعدد جهان. از آنجایی که ایران پس از روسیه بیشترین منبع گازی را در جهان داراست، برای روشن شدن این تاریک‌خانه صنعتی گاز و ال.ان.جی، لازم است کوشش‌هایی در راستای پی بردن و شناسایی و در نتیجه، استفاده بهینه از این منبع خدادادی انجام گیرد. پژوهش مزبور در همین راستا می‌تواند گامی کوچک در این صنعت نوظهور، آن هم از زاویه‌ای خاص، یعنی جنبه حقوقی و قراردادی این صنعت، به شمار آید. پیشگامان صنعت ال.ان.جی، نخستین قرارداد خرید و فروش ال.ان.جی را بر اساس مفاد قراردادهای خط لوله که در آن زمان مورد استفاده قرار می‌گرفت، تنظیم کردند. بسیاری از بخش‌ها و بندهای مشابه مورد استفاده قرار گرفت، ولی می‌بایست شروطی به منظور پوشش برخی ویژگی‌های منحصر به فرد ال.ان.جی در آن گنجانده می‌شد. یکی از بخش‌های مهم این صنعت، بحث از حمل و نقل دریایی و قراردادهای مربوط به آن است.

در این مقاله کوشیده‌ایم تا قرارداد اجاره کشتی برای حمل گاز طبیعی مایع شده بررسی و به این پرسش‌ها پاسخ داده شود که: این کشتی‌ها چه ویژگی‌هایی دارند که آنها را از کشتی‌های معمول با بربری دریایی جدا می‌کند؟ مفاد این گونه قراردادهای اجاره کشتی مخصوص حمل گاز طبیعی مایع شده چیست و در چه مواردی این گونه قراردادهای اجاره کشتی با قرارداد فروش گاز طبیعی مایع شده هم‌پوشانی دارد؟

فرض مسئله بر این است که این گونه قراردادهای اجاره کشتی به ضرورت‌های منحصر به فرد این نوع کشتی‌ها دارای مفادی - هرچند به میزان حداقل - متفاوت از قراردادهای اجاره معمول کشتی است. افزون بر این، چنین قراردادهایی به علت ارتباط تنگاتنگ اجرایی (عملی) با قرارداد فروش گاز طبیعی مایع شده، در مواردی هم‌پوشانی موضوعی دارد که مستلزم تنظیم و تدبیر دقیق است.

همچنان که در آغاز این نوشتار گفته شد، ایران از بزرگ‌ترین دارندگان ذخایر گازی جهان است که با امتیاز دسترسی به آب‌های آزاد از طریق خلیج فارس و دریای عمان، از سایر دارندگان ذخایر گازی متمایز و متفاوت است. از سوی دیگر، نیاز روزافزون

کشورهای آسیایی و اروپایی، ضرورت توجه بیش از پیش به این صنعت و امکان بهره‌برداری مدبرانه و هم‌سو با تحقیقات در علوم مربوطه را که برعهدهٔ نخبگان دانشگاهی است، به روشنی نشان می‌دهد که متأسفانه ادبیات حقوقی ایران در این زمینه فاقد غنای لازم است؛ البته مطالعاتی در دیگر شاخه‌های علوم مربوط به این صنعت که بیشتر فنی یا اقتصادی بوده است وجود دارد، اما کافی نیست و نیازمند جستارهای بیشتری است. در پژوهش پیش رو، نخست، وجوه تمایز و ویژگی‌های کشتی مخصوص حمل گاز طبیعی مایع شده مطرح و سپس مفاد قرارداد اجاره کشتی حمل ال.ان.جی واکاوی و تبیین شده است. سرانجام، موارد مشترک در قرارداد اجاره و فروش مورد اشاره و توضیح قرار گرفته است.

۱. ویژگی‌های قرارداد اجاره کشتی گاز طبیعی مایع شده

این نوشتار، فرضی را بررسی می‌کند که متعهد به حمل گاز (Shipper)، خواستار عقد قرارداد با شخص ثالث برای اجاره کشتی وی بوده (امروزه استفاده از صنعت گاز طبیعی مایع شده در مسیرهای بیش از سه هزار کیلومتر، بیش از خط لوله مورد توجه است) و شروط اساسی قرارداد اجاره کشتی مخصوص حمل گاز طبیعی مایع شده در آن بررسی می‌شود (گاز طبیعی مایع شده (LNG)^۱ به گاز طبیعی ای گفته می‌شود که به صورت موقت برای ذخیره‌سازی یا حمل و نقل در حجم بالایی به حالت مایع تبدیل شده است. گاز طبیعی مایع شده، بیشتر شامل متان (بیش از نود درصد) و مقادیر کمی اتان، پروپان، بوتان و برخی از آلکان‌های سنگین دیگر است. فرایند پالایش گاز طبیعی مایع شده، ممکن است به گونه‌ای طراحی شود که محصول نهایی تولیدشده شامل ۱۰۰ درصد متان باشد. گاز طبیعی مایع شده حجمی معادل ۱/۶۰۰ حجم گاز طبیعی در حالت گازی را داراست. گاز مایع، بی‌بو، بی‌رنگ، غیرسمی و غیرخورنده است. این گاز ممکن است خطرهایی همچون شعله‌ور شدن، انجماد و خفگی را دربر داشته باشد. چگالی انرژی گاز طبیعی مایع شده شصت درصد سوخت دیزل است. فرایند میعان شامل حذف ترکیبات خاصی همچون گرد و غبار، گازهای اسیدی، هلیوم، آب و هیدروکربن‌های سنگین است که در جریان رو به پایین، (انتقال گاز در لوله‌ها) برای گاز مشکل ساز می‌شود. گاز طبیعی را بعد از حذف

موارد فوق در فشاری معادل فشار اتمسفر و دمای ۱۶۲- درجه سانتی‌گراد سرد می‌کنند. کاهش حجم گاز در شرایطی که خط لوله در دسترس نیست، باعث صرفه جویی اقتصادی در مسیرهای طولانی می‌شود. در مواردی که انتقال گاز طبیعی از طریق خط لوله، اقتصادی یا عملیاتی نیست، می‌توان آن را از طریق کشتی‌های دریایی که مخصوص این کار طراحی شده‌اند یا تانکرهای جاده‌ای، حمل کرد. در بازارهای مصرف، گاز طبیعی مایع‌شده دوباره به حالت گاز در می‌آید).

باید یادآور شد که قراردادی که در آن متعهد به حمل گاز، به تنظیم قرارداد تأمین مالی می‌گیرد، موضوع این نوشتار نیست. (Ruester, 2015: 6) اقدام می‌کند و ساخت‌وساز کشتی گاز طبیعی مایع‌شده را بر عهده می‌گیرد، موضوع این نوشتار نیست.

گفتنی است که امروزه استفاده از صنعت مایع‌سازی و انتقال از طریق کشتی به جای خط لوله در مسیرهای بیش از سی هزار کیلومتر بیشتر مورد اقبال است (رهبر و رام، ۱۳۸۶).

همچنین موضوع این مقاله بر قراردادهای کشتی گاز طبیعی مایع‌شده معمولی که صرفاً برای اهداف بارگیری^۱، حمل^۲ و تخلیه^۳ محموله گاز طبیعی مایع‌شده طراحی و مهندسی شده، متمرکز است و در نتیجه، قراردادهای نوع دیگری از کشتی‌های حمل گاز طبیعی مایع‌شده که توانایی تبدیل محموله مایع‌شده گاز به حالت ابتدایی (منظور تبدیل از حالت مایع به حالت گاز) و تخلیه آن محموله (که تبدیل به گاز شده) را دارد و این تبدیل‌سازی توسط آن کشتی انجام می‌شود و همچنین تانکرهای ساحلی که گاز را تبدیل به مایع می‌کند، در نوشتار پیش رو بررسی نمی‌شوند.

به بیان ساده، یک کشتی گاز طبیعی مایع‌شده دارای بدنه با قابلیت بارگیری، ذخیره‌سازی^۴ و تخلیه این نوع خاص گاز است. از ویژگی‌های مختص این نوع کشتی، سیستم مهار سرماست که محموله به سادگی و همراه با ایمنی بسیار بالایی در آن حمل می‌شود. این کشتی‌ها با توجه به میزان گنجایش حمل خود دسته‌بندی می‌شوند. امروزه میزان گنجایش چیزی بین پنج تا سی هزار مترمکعب از گاز طبیعی مایع‌شده برای

-
1. Loading
 2. Transporting
 3. Unloading
 4. Storing

تانکرهای ساحلی، اغلب در مقیاس کوچک و پروژه‌های بزرگ تا ۲۶۶/۰۰۰ مترمکعب، برای بزرگ‌ترین کشتی گاز طبیعی مایع شده دنیاست که در حال سرویس دهی و بهره‌برداری است (Roberts, 2004: 346).

به علت ویژگی خاص این نوع کشتی‌ها (UNIVERSITY OF OSLO, 2015: 3)، بیان چند اصطلاح لازم است:

تبخیر^۱: در طی حمل، مقداری از گاز مایع شده، از حالت مایع به حالت گاز بازمی‌گردد که این تحول شیمیایی را تبخیر می‌نامند. در واقع این تبخیر، درصد بسیار کمی از محموله است که می‌تواند در موتور کشتی به عنوان سوخت به کار رود یا به یخچال و سیستم مهار کشتی بازگردانده شود. به علت عمل تبخیر، نه تنها حجم محموله کاهش می‌یابد، بلکه به افزایش ارزش حرارتی^۲ باقی مانده محموله نیز کمک می‌کند. این امر ممکن است به بروز مشکلاتی بینجامد؛ به این صورت که در قرارداد فروش گاز^۳ مبتنی بر تحویل از کشتی^۴، مشخصات کیفی گاز می‌بایست در محدوده ارزش حرارتی خاصی باشد که در این صورت با گاز تحویلی از کشتی پس از تبخیر متفاوت است. بنابراین، ممکن است در بندر تخلیه اعمال تجزیه مجدد گاز ضرورت یابد.

پاشنه^۵: اصطلاح مورد استفاده برای تعریف حداقل میزان گاز طبیعی مایع شده است که در مخزن کشتی و پس از تخلیه محموله نگهداری می‌شود. این امر به خاطر این است که درجه حرارت سیستم مهار کشتی در طی عزیمت به محل بارگیری محموله بعدی حفظ شود.

1. Boil-off

۲. ارزش حرارتی (Thermal value) مقدار گرمایی است که از سوختن کامل یک واحد جرم از یک نوع سوخت در دما و فشاری خاص آزاد می‌گردد و واحد آن واحد انرژی بر واحد جرم است. این واحد در دستگاه بین‌المللی یکاها ژول بر کیلوگرم یا کالری بر کیلوگرم و در دستگاه یکای انگلیسی بی.تی.یو. بر واحد جرم (پوند) است. ارزش حرارتی گاز طبیعی مایع ۴۶/۱ مگاژول بر کیلوگرم است.

3. Gas sale agreement

4. Delivery Ex-ship (DES)

5. Heel

در قرارداد فروش مبتنی بر تحویل روی عرشه^۱، خریدار متحمل تعهد به حفظ پاشنه و همچنین جبران ضرر و زیان کاستی ناشی از تبخیر می‌شود؛ در حالی که این خطرات در قرارداد مبتنی بر تحویل از کشتی، با فروشنده است.

گنجایش نهایی حمل^۲: اصطلاحی مورد استفاده برای توصیف گنجایش نهایی قابل حمل گاز طبیعی مایع شده در هرگونه کشتی مخصوص حمل گاز طبیعی مایع شده (از جمله احتساب میزان پاشنه) است.

گفتنی است که به دلیل ماهیت و ویژگی‌های خاص حمل گاز طبیعی با کشتی و در حالت مایع، بسیاری از اصول مربوط به ساختار حمل از طریق خط لوله^۳ (به ویژه و برای مثال، در مورد حفظ گنجایش^۴، حداکثر^۵ و حداقل میزان انتقال گاز^۶، حق الزحمه انتقال^۷ و تخصیص^۸) به سادگی نمی‌تواند در خصوص گاز طبیعی مایع شده اعمال شود. اصول دیگر حمل گاز از طریق خط لوله نیز که قابل اعمال در گاز طبیعی مایع شده است نیز نیازمند اعمال تغییراتی در راستای انطباق با قرارداد اجاره کشتی است تا بتواند بازتاب‌دهنده ویژگی‌های یک محموله گاز طبیعی مایع شده باشد.

قرارداد اجاره کشتی^۹، قراردادی برای به خدمت گرفتن کشتی، میان مالک کشتی و متعهد به حمل (خواه اجاره‌کننده، فروشنده گاز طبیعی مایع شده باشد و یا خریدار) است (Roberts, 2004: 348).

قرارداد اجاره کشتی معمولاً از طریق تقسیم به اجاره برای سفر خاص^{۱۰} و اجاره برای مدت زمان خاص^{۱۱} (که در آن، به ترتیب، مالک کشتی، کشتی‌ای را به صورت تمام و کمال برای سفر خاص و برای یک دوره زمانی مشخص تدارک می‌بیند) متمایز می‌شوند.

-
1. Free on board (FOB)
 2. Full cargo lot
 3. Pipeline
 4. Capacity reservation
 5. Line-pack
 6. Line-fill
 7. Tariff
 8. Allocation
 9. Charter party
 10. Voyage charter
 11. Time charter

براساس قرارداد به صورت لُخت^۱، تنها کشتی توسط مالک کشتی و بدون خدمه آماده می شود.

۲. اجزای حقوقی قرارداد اجاره کشتی گاز طبیعی مایع شده (ال.ان.جی)

در ادامه، به عناوین اصلی قرارداد اجاره کشتی اشاره می شود:

۲.۱. معرفی مالک کشتی و متعهد به حمل

شناسایی طرفین قرارداد اجاره کشتی اصولاً باید آسان باشد. این امر از طریق معرفی اطلاعات هویتی طرفین ممکن می شود. افزون بر ایشان، ممکن است در مورد تودیع وثیقه یا معرفی ضامن (در صورت لزوم وجود داشتن) توسط متعهد به حمل (اجاره کننده) و در حمایت از تعهد به پرداخت اجاره بهای کشتی و به نفع مالک کشتی، تصریحاتی وجود داشته باشد. این گونه تضمین ها، به ویژه در جایی که مالک کشتی برای تأمین محل پرداخت بدهی های مالی شخص ثالث که در قبال ساخت و ساز کشتی مدیون بوده است، همچنین در راستای تأمین کسب درآمد جاری که قراردادهای بلندمدت بر مبنای باور به آن به وجود می آیند، در نظر گرفته می شود. باید گفت که نحوه تضمین، گرچه موضوعی فرعی تصور می شود، در واقع امری مهم و ضروری در قرارداد اجاره کشتی است.

۲.۲. مشخصات کشتی گاز طبیعی مایع شده و وضعیت آن

قرارداد اجاره کشتی، نوع کشتی مربوطه و شرح فیزیکی آن را همراه با برنامه ریزی دقیق پیوست شده به قرارداد اجاره کشتی، بیان خواهد کرد (که این امر شامل جزئیات راجع به گنجایش محموله کشتی، سیستم مهار، روش عملکرد سیستم نیروی محرکه و مدیریت ایمنی است). همچنین قرارداد اجاره کشتی، پاره ای از شرایط عملیاتی را که رعایت آن لازم الاتباع است، مورد اشاره قرار خواهد داد (برای مثال، مواردی مربوط به وضعیت فیزیکی، طبقه بندی کشتی براساس یک طبقه بندی رسمی و شناخته شده، لزوم در اختیار داشتن گواهی نامه های ضروری و مطابق با تعریف مذکور برای ایمنی کشتی).

۳.۲. خدمه

مالک کشتی در قرارداد اجاره کشتی (در فرضی که قرارداد لُخت نیست)، لازم است کشتی را با تعدادی خدمه که آموزش‌های لازم را برای فعالیت در این کشتی‌ها فراگرفته‌اند، در اختیار متعهد به حمل قرار دهد. قرارداد اجاره کشتی وظایف خدمه را نیز (در یک مفهوم کلی راجع به لزوم انجام سفرهای لازم و فرعی و توابع آن سفرها) تعریف می‌کند. در این قراردادها، حتی حق الزحمه خدمه از سوی مالک کشتی پرداخت می‌شود. قرارداد اجاره کشتی ممکن است حقی هم برای متعهد به حمل (اجاره‌کننده) در خصوص امکان اعزام خدمه‌های جایگزین^۱ (که خدمه‌های کمکی نامیده می‌شوند) برای انجام سفر در نظر بگیرد (Roberts, 2004: 351).

۴.۲. کارآیی^۲

در قرارداد اجاره، مالک کشتی، معمولاً حداقل سطح عملکرد کشتی را (برای مثال، درباره مسائلی مانند سرعت متوسط، حداکثر خدمات، مصرف سوخت، میزان بارگیری، تخلیه و میزان تبخیر) تضمین می‌کند. این سطح‌بندی‌های عملکرد دارای اهمیت زیادی هستند؛ زیرا اگر کشتی نتواند دوره کارآیی مزبور را برآورده کند، متعهد به حمل (اجاره‌کننده) مستحق کاهش میزان اجاره‌بها به میزان نقص در کارآیی است که نتوانسته از کشتی بهره لازم را ببرد و همچنین ممکن است خواهان جبران خسارت‌های وارده شود (گرچه در عمل، تعیین میزان نقصان یا خسارت با دشواری همراه است).

۵.۲. نگهداری^۳

قرارداد اجاره کشتی، تعهد به نگهداری توسط مالک کشتی و حفظ آن را در شرایط آرمانی از طریق انجام تعمیرات مقتضی در طول مدت اجاره شرح می‌دهد. از دیدگاه متعهد به حمل (اجاره‌کننده) کشتی باید دارای حداقل ریسک غرق‌شدگی در طول مدت قرارداد باشد و برای این مقصود، وی ممکن است تعهد مطلق مالک کشتی درباره حفظ و نگهداری کشتی گاز طبیعی مایع شده را در شرایطی که در آغاز دوره قرارداد اجاره و موقع

1. Supernumeraries
2. Performance
3. Maintenance

تحویل داشته است، ترجیح دهد (البته موارد متعارف اختلال ناگهانی در سلامت کشتی از این امر استثناست). در مقابل، مالک کشتی ممکن است صرفاً تعهد به نگهداری معمول و متعارف (نه تعهد مطلق) را ترجیح دهد.

۶.۲. طول دوره قرارداد^۱

در این جا میان انگیزه‌های طرفین - تمایل مالک کشتی بر کسب بالاترین سود تجاری ممکن و انگیزه متعهد به حمل (اجاره‌کننده) برای امکان اعمال انعطاف در مدت اجاره کشتی (شامل تعلیق یا حتی پایان پیش از موعد قرارداد اجاره در فرضی که با توجه به اوضاع و احوال تجاری، امکان استخدام کشتی به مصلحت نیست) - باید مصالحه انجام گیرد. راه حل رایج حل این تعارض (که بیشتر در قراردادهای اجاره مدت‌دار، در مقابل قراردادهای اجاره انجام سفر معین، به کار می‌رود) این است که قرارداد اجاره کشتی را برای مدت معین که در طول آن مدت، قرارداد مزبور دوام دارد (مدتی که متعهد به حمل، خواستار تدارک آن براساس و با در نظر داشتن مدت در قرارداد فروش است) همراه با قید حق ختم زودرس قرارداد، منوط به تحقق حوادثی که ممکن است در آینده رخ دهند، منعقد گردد (مانند فرضی که کشتی، برای بیش از مدت تعریف‌شده در قرارداد، از شرط معافیت از فعالیت^۲، منتفع گردد).

در راستای تأمین این انعطاف‌پذیری و تأمین منافع متعهد به حمل (اجاره‌کننده)، قرارداد اجاره ممکن است شروطی را که به موجب آن، وی می‌تواند (پس از اطلاع به مالک) کشتی را در مکانی امن و برای مدت مشخص بدون فعالیت تجاری باقی نگهدارد، در نظر بگیرد. باید به این نکته توجه شود که تحقق این شرط به معنای پایان قرارداد اجاره نیست و تعهد به پرداخت کرایه را نیز از بین نمی‌برد اما این امر ممکن است به کاهش نرخ کرایه بینجامد و این حق تعلیق می‌تواند به سود متعهد به حمل (اجاره‌کننده) باشد.

1. Duration
2. Off-hire

۷.۲. محدودیت‌های تجاری^۱

قرارداد اجاره کشتی معمولاً متعهد به حمل (اجاره‌کننده) را برای حمل گاز طبیعی مایع شده با کشتی به سراسر دنیا، تا آنجایی که بنادر، امکانات تخلیه این محموله را داشته باشند (در این خصوص مؤسسه ای^۲ به انتشار فهرستی از بنادری که دارای این امکانات هستند، اقدام می‌کند)، مجاز می‌گرداند. در عمل، در سراسر جهان بندرهای بارگیری و تخلیه گاز طبیعی مایع شده کمابیش محدودی وجود دارد (برای مثال، در مقابل تعداد بندرهایی که امکان دادوستد زغال‌سنگ را دارند) که این امر به این معناست که قراردادهای اجاره کشتی گاز طبیعی مایع شده، دارای محدودیت‌های تجاری است و بیشتر این محدودیت‌ها، به علت نبود تناسب فیزیکی تسهیلات کشتی گاز طبیعی مایع شده و بندر بارگیری و تخلیه است (Roberts. 2004: 353). این امر - تعهد به مسافرت با کشتی به بندرهایی که با تسهیلات و تجهیزات این کشتی‌ها تناسب دارد - می‌تواند در قراردادهای اجاره کشتی، از طریق ایجاد یک تعهد کلی برای متعهد به حمل (اجاره‌کننده) مورد توجه قرار گیرد، تا به این شیوه، اطمینان لازم در مورد تردد کشتی به بندرهای صرفاً امن محقق شود.

۸.۲. استثنا^۳

قرارداد اجاره کشتی معمولاً دارای بندی با عنوان موارد استثناست که طرفین را از جبران ضرر و زیان در صورت تحقق این موارد که عموماً مشمول حوادث قوه قاهره هستند، معاف می‌کند (حوادثی که اصولاً فراتر از کنترل شخص زیان‌دیده است). قرارداد اجاره کشتی، فرضی را که کشتی توسط کشوری توقیف شده و یا جنگی در آن منطقه پیش آمده و در نتیجه، انجام تجارت را برای کشتی تحت‌الشعاع قرار داده است، به عنوان عوامل معاف‌کننده مسئولیت مورد اشاره قرار می‌دهد.

1. Trading limits
2. British navigation limits
3. Exception

۹.۲. نقض قرارداد^۱

قرارداد اجاره کشتی ممکن است به لیستی از حوادثی که نقض قرارداد فرض می‌شوند (مانند ورشکستگی) و حق اختتام قرارداد را به طرف دیگر می‌دهد، اشاره کند. از نظر متعهد به حمل (اجاره‌کننده) توانایی اعلام اختتام قرارداد اجاره کشتی، در جایی که امکان تهیه کشتی گاز طبیعی مایع شده جایگزین وجود نداشته باشد، ضمانت اجرای بی‌فایده‌ای است. بنابراین، وی ترجیح می‌دهد تا پرداخت خسارت مالی به وی توسط مالک کشتی، به جای داشتن حق در اختتام قرارداد، شرط شود.

۱۰.۲. تعهدات متعهد به حمل (اجاره‌کننده)

در قرارداد اجاره کشتی، متعهد به حمل (اجاره‌کننده) مسئول تهیه سوخت مورد استفاده کشتی گاز طبیعی مایع شده و پرداخت هزینه‌ها و عوارض بندرگاه است. تعهدات دیگری مانند لزوم سفر به بنادر امن، تعهد به پرداخت به موقع اجاره‌بها و لزوم حمل گاز متناسب با شرایط تسهیلات و تجهیزات خاص کشتی، از جمله آنهاست.

۱۱.۲. اجاره‌بها^۲ و پرداخت آن

میزان اجاره‌بها برای کشتی گاز طبیعی مایع شده به صورت احتساب روزانه مدت مندرج در قرارداد محاسبه می‌شود. این اجاره‌بها معمولاً به صورت ماهیانه در آغاز هر ماه با اعمال مقدار معینی تخفیف توسط متعهد به حمل (اجاره‌کننده) به مالک کشتی پرداخت می‌شود. انجام ندادن تعهد به پرداخت اجاره‌بها توسط متعهد به حمل (اجاره‌کننده)، مالک کشتی را مستحق خروج از سرویس‌دهی می‌کند. افزون بر این، قرارداد شیوه مقتضی پرداخت اجاره‌بها را روشن می‌کند. برای اجاره بلندمدت، میزان اجاره‌بها می‌تواند نمایه‌ای برای امکان اعمال تعدیل^۳ باشد.

1. Default
2. Hire
3. Escalation

۱۲.۲. سوخت سفر^۱

کشتی گاز طبیعی مایع شده با میزان مشخصی سوخت سفر به متعهد به حمل (اجاره کننده) تحویل داده می شود که وی باید هزینه آن را به مالک کشتی بپردازد؛ و همان میزان سوخت، در پایان قرارداد اجاره، به مالک کشتی مسترد می گردد که ارزش بهای آن مورد به مورد متفاوت است (Y. Lakhal, 2018). قرارداد ممکن است برای انعکاس میزان تبخیر گاز مایع ناشی از حمل آن و استفاده از آن به عنوان سوخت را مورد تصریح قرار دهد (The Case of LNG Transport between Qatar & Turkey: 7).

۱۳.۲. معافیت کشتی از سرویس دهی^۲

اجاره بها در تمام طول مدت قرارداد، از زمان تحویل به متعهد به حمل (اجاره کننده) تا زمان استرداد کشتی در پایان قرارداد به مالک آن، لازم التأدیه است؛ مگر در مواردی که این تعهد استثنا شده باشد و آن زمانی است که متعهد به حمل (اجاره کننده) حق خویش در خصوص اعمال معافیت کشتی از سرویس دهی را اراده کند. در این حالت به علت از دست دادن موقعیت کسب درآمد برای مالک کشتی، وی چنین اختیاری را محدود می کند. بنابراین، چنین اختیاری نوعاً در جایی ممکن است اعمال شود که کشتی نمی تواند آن غایت مقتضی قرارداد اجاره را محقق سازد (مانند حالتی که کشتی شرایط ابتدایی فعالیت تجاری لازم و ضروری زمان اجاره کشتی را ندارد، یا جایی که کشتی آسیب دیده یا تصادف کرده است - گرچه این مورد ممکن است مشمول موارد استثنا نیز باشد - یا جایی که خدمه از انجام خدمت امتناع می نمایند، یا فرضی که کشتی مورد تعمیر و بازسازی قرار گرفته است).

۱۴.۲. انتقال محموله از کشتی به کشتی دیگر^۳

قرارداد ممکن است توانایی متعهد به حمل (اجاره کننده) به الزام انتقال دریایی محموله از کشتی به کشتی دیگر را مورد توجه قرار دهد. این اختیار صرفاً از طریق تحقق مواردی که مربوط به حفظ جان خدمه یا کشتی است، محدود و یا در مواردی که هدف تجاری آن را

1. Bunkers
2. Off-hire
3. Transshipment

اقتضا می کند، گسترده شود. هرگونه انتقال محموله از کشتی به کشتی دیگر معمولاً تنها با در نظر گرفتن و اعمال دقیق دستورالعمل های اجرایی مربوط به این امر که در قرارداد تشریح شده است، می بایست تحقق یابد.

۲. ۱۵. قانون حاکم و مرجع رسیدگی کننده به اختلاف

سرانجام، قرارداد می تواند قانون قابل اعمال بر اصول و تعهدات خود و مرجع حل و فصل اختلاف میان متعهد به حمل (اجاره کننده) و مالک کشتی را تعیین کند.

پس از آنکه موارد مندرج در قرارداد اجاره کشتی گاز مایع مورد اشاره قرار گرفت، لازم است نگاهی گذرا به شرایطی که اصولاً میان مالک کشتی^۱ و مالک بندر^۲ - که حسب مورد بارگیری و تخلیه در آن انجام می شود - مقرر می گردد و رعایت این شرایط لازمه بهره مندی از آن بندر است، مورد تصریح قرار گیرد.

باید گفت که ممکن است بندر بارگیری واحدی توسط مالکان کشتی های مختلف، در حالی که کشتی ها گاز طبیعی مایع شده خود را برای بارگیری به آنجا می آورند - در فرضی که گاز طبیعی مایع شده به صورت تحویل روی عرشه فروخته شده است - مورد استفاده قرار گیرد. عکس این حالت نیز در مورد بندر تخلیه، در حالتی که کشتی گاز طبیعی مایع شده را برای تخلیه و براساس فروش به صورت تحویل از کشتی می آورند، صادق است.

در این حالت ریسک ورود ضرر و زیان ناشی از تصادف کشتی و ملزومات موجود در بندر وجود دارد که برای قانونی نمودن تخصیص مسئولیت که مالک بندر براساس آن مطالبه جبران ضرر و زیان نماید، ممکن است وی شرایط استفاده از بندر را وضع کند که پذیرش آن، شرط استفاده مالک کشتی از بندر مربوطه است. ضرورت اجرای دقیق شرایط استفاده می تواند در جایی که مناسب است، حتی در قرارداد فروش گاز طبیعی مایع شده مورد اشاره قرار گیرد.

شرایط استفاده می‌تواند سازوکار متقابل بدون ضرر مراقبت را مورد اشاره قرار دهد تا میان مالک کشتی و بندر در زمینه خسارت مربوط به بندر و کشتی اعمال گردد؛ یا به جای آن، شخص خاطی به صورت یک‌جانبه، در راستای تقبل پرداخت خسارت، مسئول باشد. در صورت برخورد کشتی با کشتی دیگر در بندر، اختلاف با در نظر گرفتن قانون حاکم و کنوانسیون قابل اجرا، فیصله می‌یابد؛ مگر این‌که توافق خاصی بین مالک کشتی با بندر بارگیری و یا تخلیه در میان باشد که در این صورت پرداخت خسارت به شیوه‌ای خاص انجام خواهد شد.

شرایط استفاده از بندر می‌تواند به تعداد دیگری از عناوین مرتبط گردد؛ مانند مسیر حرکت کشتی، زمان بندی و نحوه ورود و خروج از بندر (از جمله زمان محاسبه شده ورود به ایستگاه پهلوگیری و پهلوگیری نهایی)، خدمات بندر، شروط پهلوگیری، کشش، کشتی‌های ایمنی، پناهگاه، آذوقه و اندازه‌گیری گاز طبیعی مایع شده و خدمات پردازش توسط مالک بندر یا از طریق وی، عملیات اجرایی در بندر، شرایط قابل قبول آب و هوا، محدودیت‌های ناشی از جزر و مد، روش‌های اضطراری بارگیری یا تخلیه و شرایطی که در آن بهره‌برداری از بندر را می‌توان به حالت تعلیق درآورد.

موردی که نهایتاً در خصوص حمل گاز از طریق کشتی باید مطرح کرد، زمان بندی^۱ اقدام در این خصوص است که درباره آن سخن خواهیم گفت. از آنجایی که زمان بندی در خصوص حمل گاز، انعکاس کامل و بدون تغییری از توافقات مندرج در قرارداد فروش در این زمینه است؛ بنابراین، این امر با توجه به قرارداد فروش انجام می‌شود.

در قرارداد فروش بلندمدت گاز طبیعی مایع شده، زمان بندی تحویل گاز براساس برنامه زمان بندی سالانه تنظیم شده و برای هر سال، تعداد قابل توجهی برنامه مشخص در طول سال تنظیم می‌شود؛ برای مثال، در قرارداد فروش گاز بر مبنای تحویل از کشتی، در خصوص تعیین زمان بندی سالانه قرارداد، ممکن است سازوکار زیر اتخاذ شود.

(اول) حداقل نود روز پیش از شروع سال قراردادی، خریدار اعلامیه‌ای مبنی بر اعلام حجم کلی گاز که به دنبال دریافت آن در طول سال قراردادی است، اظهار می‌نماید. این میزان چیزی میان صفر تا مقدار حجم مقرر در قرارداد و در طول سال^۲ است (در فرضی که

-
1. Scheduling
 2. Annually contract quantity

قرارداد فروش گاز طبیعی مایع شده اضافی را پیش‌بینی کرده باشد که می‌تواند بیشتر از حجم مقرر در قرارداد نیز باشد). خریدار همچنین در اعلامیه مزبور تعداد محموله لازم برای تحویل در طول سال قراردادی را معلوم و مشخص می‌کند (این امر با ارجاع به میزان حجم و گنجایش کشتی حامل گاز طبیعی مایع شده و بیان روش بارگیری و تخلیه معلوم می‌شود).

(دوم) حداقل ۷۵ روز پیش از شروع سال قراردادی، فروشنده پاسخ خریدار را از طریق اعلامیه حجم کلی گاز طبیعی مایع شده که او قادر است آن را تحویل دهد و در راستای پاسخ‌دهی اعلامیه نیاز خریدار که پیش از آن وصول شده است، می‌دهد. (سوم) پس از آن خریدار و فروشنده برای تنظیم برنامه سال آتی مذاکره می‌کنند و حداقل سی روز پیش از آغاز سال قراردادی، فروشنده شیوه نهایی قراردادی را مطرح می‌کند.

موضوعی که اغلب به اختلاف میان فروشنده و خریدار می‌انجامد، این است که کدام‌یک از طرفین نظر نهایی در خصوص برنامه قطعی سالانه را اعلام کند. همچنان که گذشت، برنامه سالانه جزئیات زیر را مشخص می‌کند:

(اول) میزان کلی گاز طبیعی مایع شده که می‌بایست از طریق فروشنده برای سال قراردادی مربوطه تحویل گردد (که معمولاً این میزان بیش از حجم قراردادی سالانه، در خصوص اعمال شروط تعدیل (Uzezi Azaino, 2012: 10) کاهش دهنده برای خریدار که کم‌تر از میزان قراردادی سالانه است و اینکه اعمال هرگونه حق درخواست کاهش برای خریدار^۱ یا فروشنده^۲ و همچنین در مورد اعمال شروط تعدیل افزایش‌دهنده خریدار برای هرگونه بازتولید دوباره یا افزایش تولید گاز طبیعی مایع شده ناشی از هرگونه حق افزایش میزان سالانه توسط خریدار^۳ یا فروشنده^۴ است).

(دوم) تعداد محموله‌های کشتی که می‌بایست توسط فروشنده تحویل گردد و نحوه تحویل برای آن محموله‌ها در برنامه سالانه قراردادی.

1. Buyer's downward flexibility quantity

2. Seller's downward flexibility quantity

3. Buyer's upward flexibility quantity

4. Seller's upward flexibility quantity

(سوم) مشخص کردن کشتی گاز طبیعی مایع شده برای هر محموله که می‌بایست تحویل گردد، جزئیات پیش‌بینی زمان رسیدن، تخلیه و سرانجام، زمان‌بندی ترک اسکله توسط کشتی گاز طبیعی مایع شده که این کار توسط فروشنده انجام می‌شود. اصول مشابهی (با اصول مذکور که پیش‌تر گفته شد) در مورد برنامه سالانه یک توافق فروش از طریق تحویل روی عرشه اعمال می‌شود؛ مگر در مواردی که اغلب آنها در خصوص خریدار صادق است (برخلاف فروشنده)؛ زیرا وی مسئول تدارک و امکان دسترسی حمل دریایی از طریق کشتی در بندرگاه بارگیری است.

این امکان وجود دارد که هر یک از خریدار و فروشنده، انجام تغییراتی در برنامه سالانه مورد بحث را لازم بدانند. چنین تغییراتی ممکن است به واسطه وجود دلایل منطقی یا محاسباتی (مثلاً برای انعکاس تغییرات در توافق اجرایی در مورد بندر بارگیری یا تخلیه) در تقابل با یک حادثه ناشی از عوامل قوه قاهره باشد که بر تعهدات هر یک از طرفین تأثیرگذار است؛ یا صرفاً به دلیل تحقق یک امر تجاری (مانند آن‌جا که خریدار یا فروشنده تمایل دارد که میزانی کم‌تر یا بیشتر از آنچه در قرارداد فروش گاز مقید شده، تحویل داده یا بگیرند) باشد. تغییرات به واسطه تحقق مشکلی در خصوص مسائل اجرایی یا در راستای حادثه ناشی از موارد قوه قاهره که می‌تواند از طریق در نظر گرفتن این موضوع در قرارداد، به پیش‌گیری از تحقق اختلاف و یا رفع آن میان طرفین بینجامد؛ اما تغییرات و درخواست آن به واسطه تحقق مشکلی صرفاً تجاری، کم‌تر به اعمال دگرگونی در قرارداد می‌انجامد؛ مگر این‌که چنین انگیزه‌های تجاری‌ای میان طرفین مشترک باشد، تا چنین اعمال دگرگونی‌ای محقق شود.

در قرارداد فروش ممکن است طرفین متعهد شده باشند که در راستای برنامه سالانه، مذاکراتی برای تعدیل قرارداد وجود داشته باشد. معمولاً چنین تعهدی با قید شرطی در قرارداد مبنی بر عدم امکان تجدیدنظر به علت وجود یک دلیل غیرمنطقی در قرارداد همراه است. همچنین ممکن است تراضی در تغییر برنامه سالانه علت حدوث مانعی صرفاً تجاری مورد اقبال قرار نگیرد؛ زیرا چنین امری، پایه‌های اقتصادی قرارداد را سست می‌کند. برنامه سالانه شامل حجم زیادی از جزئیات در مورد زمان‌بندی تحویل گاز طبیعی مایع شده (ال.ان.جی.) در طول قرارداد است که ناگزیر باید برنامه سالانه مزبور با دقت فراوان در خصوص دوره زمانی آن تنظیم گردد.

برای دستیابی به این مقصود، قرارداد فروش نوعاً شامل سازوکار خاصی است که براساس آن، فروشنده برای خریدار برنامه‌ای تدارک می‌بیند که این برنامه نقشه تحویل محموله را برای دوره سه ماهه پیش رو مشخص می‌کند. این برنامه ممکن است به این نحو باشد که در اولین ماه از دوره سه‌ماهه (که معمولاً ماه ابتدایی^۱ نامیده می‌شود)، بر مبنای برنامه غیرقابل تغییری استوار شده و ماه‌های دوم و سوم براساس یک تخمین و فرض با احتساب و رعایت حسن‌نیت در اجرای تعهد همراه می‌شود (که از این طریق امکان تغییر در اجرای برنامه زمانی قابل اعمال است). هم‌زمان با پیش رفتن برنامه زمانی سه‌ماهه، ماه‌های دوم و سوم به نوبت با گذشت زمان دوره پیش، ماه ابتدایی قلمداد شده و در نتیجه (همان‌طور که پیش‌تر گذشت) استوار و غیرقابل تغییر می‌شود و به همین صورت ادامه می‌یابد. این برنامه منحصر به فرد (اغلب به عنوان برنامه‌ای نودروزه^۲ یا زمان‌بندی برداشت ویژه^۳)، روند دقیق اجرای تعهد تسلیم گاز طبیعی مایع شده توسط فروشنده را معین می‌کند.

در راستای اقدام برای آن که کشتی مخصوص حمل گاز طبیعی مایع شده (ال.ان.جی) به صورت کاملاً زمان‌بندی شده، برنامه سفر خود را تنظیم کند، قرارداد فروش تمهیداتی در جهت تدارک تنظیم زمان‌بندی مناسب برای رسیدن کشتی به بندر بارگیری و همچنین به بندر تخلیه (در صورتی که نیاز به تنظیم زمان رسیدن کشتی را متصور باشیم) در نظر می‌گیرد. طبیعی است چنین زمان‌بندی دقیقی برای تعیین نقض در تعهد به تسلیم گاز طبیعی مایع شده (ال.ان.جی) توسط فروشنده، نقشی اساسی در قرارداد فروش ایفا می‌کند؛ این نقش آفرینی در محقق شدن یکی از طرفین و جبران خسارت و تحقق مسئولیت‌های طرفین در خصوص تأخیر کشتی در حرکت از بندر بارگیری و تخلیه قابل تصور است. در پایان باید یادآور شد که مطالب ذکر شده در باره زمان‌بندی سالانه و نودروزه در مورد گاز طبیعی مایع شده‌ای (ال.ان.جی) که از طریق اعلامیه تأیید^۴ و موضوع قراردادهای پایه^۵ تحقق می‌یابد، منتفی است؛ زیرا قراردادهای فروش پایه به صورت مقطعی است. با

-
1. Front month
 2. Ninety-day program
 3. Specific lifting schedule
 4. Confirmation notice
 5. Spot basis

این حال، قرارداد فروش پایه جزئیات کاملی در خصوص زمان بندی برای حرکت کشتی خاص گاز طبیعی مایع شده (ال.ان.جی) که در پیش گفته شد، و در راستای تدارک سازوکاری برای اعمال حقوق جبران خسارت و مسئولیت های طرفین که پیش تر گذشت، در نظر می گیرد.

۳. رابطه قرارداد اجاره کشتی گاز طبیعی مایع شده و قرارداد فروش گاز طبیعی مایع شده

در قرارداد فروش گاز طبیعی مایع شده با شرط تحویل روی عرشه، خریدار مسئول حمل است و در قرارداد فروش با شرط تحویل از کشتی، فروشنده. در هر صورت اطمینان از یک رابطه کاربری مناسب بین شرایط قرارداد فروش و قرارداد اجاره کشتی لازم و ضروری است.

در راستای شناخت ساختار کلی پروژه حمل گاز طبیعی مایع شده، مسائل مختلفی به علت تلاقی میان قرارداد اجاره کشتی و قرارداد فروش وجود دارد که می بایست مورد تأمل باشد که در ادامه به این موارد اشاره می شود.

۳.۱. مدت زمان

در فرضی که ما با قرارداد اجاره برای مدت معین روبه رو هستیم، اجاره کننده می بایست اطمینان داشته باشد که از ابتدای قرارداد، کشتی برای مدت مقید در قرارداد فروش، دارای قابلیت سرویس دهی است (مگر اینکه توافقات مزبور امکان تدارک کشتی جایگزین را پیش بینی کرده باشد؛ مانند پاره ای از قراردادهای اجاره متعدد کشتی). نکته قابل توجه آن است که تعلیق یا ختم قرارداد فروش گاز طبیعی مایع شده، لزوماً به تعلیق یا ختم قرارداد اجاره کشتی نمی انجامد. بنابراین (جز در مواردی که مالک کشتی تمایلی بر پذیرش ریسک تجاری در خصوص روابط بین قرارداد اجاره کشتی و قرارداد فروش ندارد) در این صورت، اجاره کننده کشتی خواهان این است که خطرات تجاری مزبور را در نظر بگیرد (که ممکن است، حداقل در برخی موارد، از طریق مرتفع شدن قرارداد اجاره کشتی، آن خطرات تجاری مورد تقابل قرار گیرد). با در نظر گرفتن چنین رویکردی در قرارداد فروش گاز طبیعی مایع شده، نبود یا از بین رفتن کشتی، نوعاً به ختم فوری قرارداد اجاره کشتی می انجامد و این امر می بایست در قرارداد فروش درج شود (خواه به عنوان شرط قوه قاهره

یا شرط مستقل اختتام قرارداد؛ مگر این که توافقی مبنی بر حمل از طریق کشتی جایگزین پیش‌بینی شود.

۲.۳. نقض قرارداد

نقض قرارداد در جایی که اجاره‌کننده، ناقض تعهدات قرارداد فروش گاز طبیعی مایع شده است که این امر ممکن است در مورد ناهماهنگی در تنظیمات حمل گاز طبیعی مایع شده براساس قرارداد اجاره کشتی به وجود آمده باشد (برای مثال، در قرارداد فروش گاز طبیعی مایع شده با شرط تحویل از کشتی، فروشنده در اجرای تعهدات خود تأخیر دارد یا از تحویل محموله در بندر تخلیه مشروط در قرارداد، امتناع می‌کند یا در فرضی دیگر محموله فاقد مشخصات مقرر در قرارداد را تحویل می‌دهد یا خریدار در قرارداد فروش به صورت تحویل روی عرشه، در تحویل گرفتن محموله در بندرگاه بارگیری تأخیر یا امتناع می‌کند)، در چنین اوضاع و احوالی مسئولیت چنین شخصی به موجب تقصیر ارتكابی، مسئولیتی است که حتی با تحقق حوادث قوه قاهره منتفی نمی‌شود، بلکه ممکن است مسئولیت (دست‌کم در بخش‌هایی از آن) بر عهده مالک کشتی قرار گیرد؛ مانند جایی که تقصیر مزبور، منتسب به فعل یا ترک فعل مالک کشتی است. البته برای مسئول بودن وی لازم است این امر به صورت شرطی در قرارداد اجاره کشتی درج شود. افزون بر این، جبران خسارت ناشی از چنین تقصیری می‌تواند از طریق پیش‌بینی امکان کاهش مبلغ اجاره‌بهای قابل پرداخت، به دلیل تقصیر حادث شده توسط مالک کشتی گاز طبیعی مایع شده و یا خدمه آن، در قرارداد قید گردد.

۳.۳. قوه قاهره^۱

شروط تحدیدکننده مسئولیت در قرارداد اجاره کشتی عموماً حوادث و اوضاع و احوالی را که تنها به نبود یا خسارت بر کشتی گاز طبیعی مایع شده می‌انجامد، دربر می‌گیرد؛ خواه خسارت از آن حوادث ناشی شده و یا خسارت به آن حوادث منتهی گردد که معمولاً همگی در شروط تحدیدکننده مسئولیت مشخص می‌شوند. با وجود این، ممکن است با فرض توافق مالک کشتی، قرارداد اجاره کشتی با ارجاع وسیع‌تری از مفهوم قوه قاهره و

1. Force majeure

حوادث مربوط به آن، به نحوی که کل پروژه گاز طبیعی مایع شده را که کشتی به آن متعهد است، تغییر دهد؛ برای مثال، خسارت وارد بر بندرگاه تخلیه یا تجهیزات بندر بارگیری یا مشکلاتی که بر امکان اجرای قرارداد فروش تأثیر می‌گذارد، یا هر آنچه بر ضرورت استفاده کشتی گاز طبیعی مایع شده مؤثر است، خسارت وارد بر آن می‌تواند موضوع ادعای تحقق حوادث غیرمترقبه و رفع مسئولیت در راستای قرارداد اجاره کشتی قرار گیرد (که آن حادثه به خودی خود ممکن است به رفع مسئولیت موقت اجاره و یا حتی پایان اجاره بینجامد). اغلب مالکان کشتی به پذیرش چنین مفهومی وسیعی از پروژه و ریسک‌های آن تمایل ندارند.

۳.۴. حرکات کشتی^۱

در قرارداد مبتنی بر تحویل از کشتی، معمولاً پاره‌ای از رویه‌ها وجود دارد (این رویه‌ها غالباً از طریق قید شرایط بهره‌برداری و ضوابط مربوط به آن تحمیل می‌گردد) که به ورود کشتی گاز طبیعی مایع شده فروشنده به بندر تخلیه حاکم شده و این رویه‌ها لازم‌الرعایه است. این رویه‌ها با مجموعه اعلامیه‌های کاهش زمان تخمین زده شده ورود کشتی آغاز و با پهلوگیری کشتی گاز طبیعی مایع شده، به این معنا که آمادگی آغاز تخلیه وجود دارد، پایان می‌یابد. در قرارداد فروش به صورت تحویل روی عرشه، رویه‌های مشابهی اعمال می‌شود؛ با این تفاوت که ضرورتاً به ورود کشتی خریدار در بندر و بارگیری گاز طبیعی مایع شده ارجاع می‌یابد. تفاوت اساسی میان این رویه‌ها بر این امر استوار است که در قرارداد فروش به صورت تحویل از کشتی، زمان ورود کشتی فروشنده در بندر تخلیه مطابق با زمان بندی مورد توافق طرفین برای این امر، مسئولیت فروشنده برای کاهش گاز طبیعی مایع شده را معین می‌کند و بر این اساس، رعایت این گونه رویه‌ها نقش کلیدی در تعیین این مسئولیت ایفا می‌نماید. در مقابل، در قرارداد فروش به صورت تحویل روی عرشه، کمبود گاز فروشنده یا ناتوانی تحویل در زمانی که مقرر است بارگیری توسط کشتی خریدار انجام شود، تعیین می‌گردد؛ و رعایت یا عدم رعایت رویه‌های مربوط به ورود کشتی در تعیین چنین مسئولیتی نقش کم‌تری دارد.

۳.۵. تأخیر کشتی^۱

قرارداد فروش، شروط ویژه‌ای را در خصوص حمل از طریق کشتی و طول کشیدن زمان، همچنین کرایه معطلی که در قرارداد انتقال گاز از طریق خط لوله وجود ندارد، مورد اشاره و بیان قرار می‌دهد. این شروط از یکسو، برای بیان ارتباط میان مسئولیت شخصی که در امر انتقال فاقد مسئولیت است (خریدار در قرارداد فروش به صورت تحویل از کشتی و فروشنده در قرارداد فروش به صورت تحویل روی عرشه) و برای اطمینان خاطر درباره اقدامات مناسب در بندر تخلیه یا بارگیری و از سوی دیگر، مسئولیت اجاره‌کننده به عنوان شخصی که در راستای انجام تعهدات در مورد انتقال مسئول است (فروشنده در قرارداد فروش مبتنی بر شرط تحویل از کشتی و خریدار در قرارداد فروش مبتنی بر تحویل روی عرشه) و برای اطمینان از استفاده کشتی مناسب برای حمل گاز طبیعی مایع شده که پاسخ‌گوی نیازهای این صنعت است، مورد تصریح و شرط قرار می‌گیرد. اِعمال چنین شروطی در قرارداد اجاره کشتی معمولاً پیچیده است اما می‌تواند به صورت قابل فهم و ساده به شیوه زیر توضیح داده شود:

۳.۵.۱. طول کشیدن زمان^۲

طول کشیدن زمان عبارت است از به درازا کشیدن زمان پیش‌بینی شده سفر کشتی برای انجام تخلیه یا بارگیری که بیشتر با عنوان «تأخیر مجاز^۳» مورد اشاره قرار می‌گیرد. قرارداد فروش گاز معمولاً زمانی را معین می‌کند (که این زمان اغلب با توجه به اندازه کشتی مورد ارزیابی قرار می‌گیرد) که در این بازه زمانی کشتی باید قادر باشد که به صورت ایمن پهلو گرفته، ثابت شده و سرانجام گاز طبیعی مایع شده (ال.ان.جی) را تخلیه یا بارگیری کند و سپس برای عزیمت آماده شود. میزان بازه زمانی معین شده برای تأخیر مجاز معمولاً گسترش یافته و مواقع و حوادث خارج از کنترل (مانند وقوع حوادث قوه قاهره) و بدون دخالت و تقصیر شخص مسئول حمل را نیز دربر می‌گیرد.

-
1. Ship delay
 2. Lay time
 3. Allowed lay time

۳. ۵. ۲. تحقق تأخیر^۱

تحقق تأخیر، مدت و دوره‌ای است که به صورت واقعی در پهلوگیری کشتی و ثبات ایمن آن برای تخلیه یا بارگیری گاز طبیعی مایع شده (ال.ان.جی) و سپس آمادگی برای عزیمت از بندرگاه به درازا کشیده است.

۳. ۵. ۳. معطلی کشتی^۲

در مورد عزیمت کشتی برای سفر دریایی از بندر بارگیری یا بندر تخلیه، اگر زمان بارگیری یا تخلیه بیش از میزان مقرر در این راستا باشد، چنین تأخیری به موجب تقصیر طرفی است که محموله برای وی ارسال شده و در عمل، اجرای کارآمد بندر مربوطه را مخدوش کرده است و در نتیجه، باید جبران خسارت وارده بر انتقال‌دهنده را در خصوص تقصیر خویش از طریق پرداخت خسارت اعمال کند. این خسارت معطلی از طریق میزان پرداخت از پیش تعیین شده‌ای و براساس هر ساعتی که بیش از مدت مقرر برای بارگیری یا تخلیه بوده، و همچنین بدون توجه به میزان واقعی خسارت وارد شده به شخص انتقال‌دهنده تعیین می‌گردد. در قرارداد فروش مبتنی بر تحویل از کشتی، خسارت معطلی از طرف خریدار به فروشنده، و در قرارداد فروش مبتنی بر تحویل روی عرشه، خسارت از طرف فروشنده به خریدار پرداخت می‌شود. اگر در قرارداد فروش مبتنی بر تحویل از کشتی، فروشنده به هر دلیلی در عزیمت خود از بندر تخلیه تأخیر کند (به غیر از تأخیر ناشی از وقوع حوادث قهری یا حوادثی که خریدار تعیین کرده است)، ممکن است مجبور به پرداخت خسارت خریدار، به دلیل ورود زیان به وی از طریق ایجاد ازدحام غیر موجه در بندرگاه گردد. خسارت معطلی به طور مؤثر، گاهی با عنوان هزینه ازدحام بندر^۳ در قرارداد فروش مورد اشاره قرار می‌گیرد؛ تا از ابهام در تعریف خسارت معطلی جلوگیری شود. شرط مشابهی ممکن است در قرارداد فروش مبتنی بر تحویل روی عرشه اعمال شود تا با پرداخت خسارت از طرف خریدار به فروشنده، زیان وارد شده به دلیل تأخیر غیر موجه شروع سفر دریایی کشتی گاز وی از بندر بارگیری جبران گردد. تسهیم خسارت بر

-
1. Used lay time
 2. Demurrage
 3. Port congestion charge

شخصی که محموله برای وی حمل شده است، در چنین شرایطی، می تواند از طریق انتفای تحصیل درآمد به واسطه عدم بهره‌مندی کامل از بندر (اگر وی مالک واقعی بندر است) یا از طریق تحمل مسئولیت در مقابل مالک واقعی بندر (اگر وی مالک بندر نیست) مورد تصور قرار گیرد.

در فرضی که شخص انتقال‌دهنده، مسئول پرداخت خسارت هزینه ازدحام بندر براساس قرارداد فروش است و دلیل چنین امری منتسب به فقدان کشتی یا خدمه آن در فرض اجاره‌ای بودن کشتی است، مالک کشتی براساس قرارداد اجاره، مسئول پرداخت است (این امر به آن دلیل است که کشتی نتوانسته استانداردهای اجرایی مقرر را محقق سازد).

۶.۳. انطباق کشتی^۱

در قرارداد مبتنی بر تحویل از کشتی، خریدار خواستار این است که کشتی فروشنده دارای استانداردهای مشخص (هم از لحاظ استانداردهای منطقه‌ای و هم بین‌المللی) ساخت^۲، عملکرد^۳ و دارای شرایط مشروط^۴ و نگهداری^۵ شامل تطابق الزام‌های ایمنی^۶، خدمه^۷ و انطباق با لوازم بندر تخلیه^۸ باشد. این استانداردها در قراردادهای فروش مشخص می‌گردد و خریدار در بازرسی کشتی گاز طبیعی مایع شده فروشنده و حتی در درخواست درج شرط کشتی جایگزین در صورت نبود چنین استانداردهایی مستحق است. فروشنده معمولاً در چنین شرایطی در اصلاح کشتی خود یا جایگزین کردن کشتی دیگر به جای کشتی معیوب خویش و در راستای اجرای قرارداد فروش، آزاد و محقق است. در مقابل، فروشنده ممکن است خواستار اطمینان یافتن از الگوی مشابهی در راستای انطباق تجهیزات بندر تخلیه خریدار باشد.

-
1. Ship compatibility
 2. Construction
 3. Operation
 4. Specification
 5. Maintenance
 6. Safety requirements
 7. Crewing
 8. Compatibility with the unloading port facilities

در قرارداد فروش مبتنی بر تحویل روی عرشه، فروشنده خواستار تضمین این امر است که کشتی خریدار دارای شرایط استانداردهای تعیین شده (خواه از لحاظ استانداردهای منطقه‌ای و خواه بین‌المللی) ساخت، عملکرد، ویژگی‌های منحصر به فرد کشتی گاز طبیعی مایع شده و تعمیر و نگهداری شامل انطباق با مسائل ایمنی، تأمین خدمه و انطباق با تجهیزات بندر بارگیری^۱ است و این استانداردها در قرارداد فروش درج شده و فروشنده مستحق بازرسی کشتی گاز طبیعی مایع شده خریدار و حتی الزام برای در نظر گرفتن کشتی جایگزین در صورت دارا نبودن استانداردهای لازم است. مطابق با آنچه گذشت، خریدار معمولاً در اصلاح کشتی گاز طبیعی مایع شده خویش برای انطباق کشتی با استانداردهای معین شده، آزاد و محق است. در مقابل، خریدار می‌تواند تضمینی برای داشتن الگوی مشابه لزوم انطباق در راستای تجهیزات بندر بارگیری بخواهد.

۷.۳. تعمیر و نگهداری

هر گاه استاندارد نگهداری براساس قرارداد اجاره کشتی مقرر گردد، اجاره‌کننده نیازمند است اطمینان یابد که برنامه زمانی تعمیر و نگهداری که موجب می‌شود کشتی خارج از فعالیت تجاری برای آن دوره زمانی باشد، در قرارداد فروش درج گردد تا از این طریق از تعهدات آن قرارداد مبراً دانسته شود (مگر اینکه وجود کشتی جایگزین در قرارداد پیش‌بینی شده باشد).

۸.۳. تضمین مالک کشتی^۲

مالک کشتی می‌تواند در قرارداد اجاره، خواستار وثیقه بودن محموله متعهد به حمل (اجاره‌کننده) در قبال میزان اجاره‌بهای مقتضی و پرداخت نشده باشد؛ این امر نیازمند این است که با ضمانت‌نامه‌های موجود در قرارداد فروش در خصوص عدم تعلق حق شخص ثالث، هم‌خوانی و موافقت داشته باشد.

1. Compatibility with the loading port facilities
2. Ship-owner security

۳.۹. شرایط بهره‌برداری^۱

در فرضی که شرایط بهره‌برداری در خصوص شیوه استفاده از یک بندر توسط کشتی در نظر گرفته شود، لازم است آن شرایط در قرارداد فروش نیز درج شود.

۳.۱۰. مسئولیت ناشی از گاز طبیعی مایع شده فاقد ویژگی‌های لازم^۲

در قرارداد فروش مبتنی بر تحویل از کشتی، فروشنده ممکن است محموله تحویل شده در بندر تخلیه را که فاقد ویژگی‌های لازم بوده است، ناشی از شیوه حمل گاز در کشتی بداند؛ اصولاً خریدار در قرارداد فروش به پیش‌بینی چنین امری علاقه‌مند نیست. بنابراین فروشنده تنها می‌تواند علیه مالک کشتی در مورد ساختارهای فنی کشتی گاز مشروط در قرارداد اجاره کشتی، طرح دعوا نماید.

۳.۱۱. تغییر مسیر^۳

قرارداد فروش ممکن است شامل اختیار فروشنده یا خریدار در اعمال تغییر در مسیر کشتی به سمت نقطه تخلیه‌ای^۴ به غیر از بندری باشد که در قرارداد پیش‌بینی شده است. توانایی چنین تغییر مسیری در راستای اعمال آن می‌تواند از طریق مباحثی، مانند محدودیت‌های تجاری و موضوعات کلی‌ای، مانند تطابق کشتی گاز طبیعی مایع شده و بندر مورد نظر محدود گردد.

۳.۱۲. آسیب‌دیدگی کشتی گاز طبیعی مایع شده^۵

در فرضی که متعهد به حمل (اجاره‌کننده) مسئولیت فقدان یا خسارت وارده به کشتی گاز طبیعی مایع شده را به عنوان بخشی از تسهیلات انتقال محموله در نظر می‌گیرد، قرارداد فروش می‌تواند یک سازوکار اختصاص مسئولیت بدون ضرر و مقرر شده چندگانه‌ای را میان طرفین ارائه کند. چنین سازوکاری می‌بایست هماهنگی لازم را میان هرگونه تعهد

1. Conditions of use
2. Off-specification LNG liability
3. Diversion
4. Delivery input
5. LNG ship damage

متقابل در قرارداد اجاره کشتی و شرایط استفاده و بهره‌برداری مقرر در قرارداد فروش داشته باشد.

نتیجه

قرارداد اجاره کشتی حمل گاز طبیعی مایع شده (ال.ان.جی) به دلیل نیاز به تمهید مقررات در زمینه تبخیر، پاشنه و مسئولیت‌های مربوط به این موضوعات و نیز میزان گنجایش نهایی حمل، بایستی به صورت منحصر به فرد مورد شناسایی قرار گیرد. اصول حاکم بر روش انتقال (حمل) گاز از طریق خط لوله، مانند حفظ گنجایش، حداکثر و حداقل میزان انتقال گاز، حق الزحمه انتقال و بحث تخصیص، نمی‌تواند در خصوص گاز طبیعی مایع شده اعمال گردد.

عناوین اصلی قرارداد اجاره کشتی شامل معرفی مالک کشتی (اجاره‌دهنده) و متعهد به حمل (اجاره‌کننده)، مشخصات شناسایی (هویتی) کشتی، خدمه، کارآیی، نگهداری، طول دوره قرارداد، محدودیت‌های تجاری، موارد استثنا، نقض قرارداد، تعهدات متعهد به حمل، میزان اجاره‌بها و پرداخت آن، سوخت سفر و پاشنه، معافیت از سرویس دهی، انتقال محموله از کشتی به کشتی دیگر، قانون حاکم بر قرارداد و مرجع رسیدگی‌کننده به اختلاف است.

ممکن است مالک کشتی و مالک بندر برای بهره‌مندی از خدمات بندر، سازوکاری را در نظر بگیرند که شامل مسیر حرکت کشتی در بندر، خدمات بندر، نحوه عملیات اجرایی در آن و سرانجام شیوه حل اختلاف با در نظر گرفتن قانون حاکم، اعم از قوانین محلی و بین‌المللی است.

زمان‌بندی عملیات اجرایی در قراردادهای اجاره کشتی مخصوص حمل گاز طبیعی مایع شده (ال.ان.جی) به نود، هفتادوپنج و سی‌روزه تقسیم شده است که از طریق اعلامیه صادره در هر مورد و توسط طرفین در راستای تحقق عملیات مزبور به طرف دیگر واصل می‌گردد؛ و شامل میزان کلی گاز مورد انتقال (حمل)، تعداد محموله و تعیین کشتی حامل است.

از آنجایی که قرارداد اجاره در مورد مدت زمان قرارداد، نقض تعهدات، تحقق قوه قاهره، مسیر حرکت، تأخیر، انطباق، تعمیر و نگهداری، تضمین اجرا، شرایط بهره‌برداری،

مسئولیت ناشی از گاز فاقد ویژگی مقرر، تغییر مسیر و آسیب دیدگی کشتی با قرارداد فروش گاز مایع شده، دارای اشتراک موضوع و ارتباط است، لازم است از هماهنگی متناسب برخوردار باشد.

منابع

الف) فارسی

۱. رهبر، فرهاد؛ رام، منصوره (۱۳۸۶). «مقایسه ارزیابی اقتصادی صادرات گاز از طریق خطلوله و LNG و صادرات محصولات پتروشیمی». فصلنامه مطالعات اقتصاد و انرژی، مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی، شماره ۱۴، ۴۷-۵۸.

ب) انگلیسی

2. Messner, Jürgen & Babies, Georg, March (2012), POLINARES working paper n. 24, "Transport of Natural Gas Sector: Legal Aspects".
3. Roberts. Peter (2004), "Gas Sales and Gas Transportation Agreements", London, sweet & Maxwell.
4. Ruester, Sophia, January (2015), "Financing LNG Projects and the Role of Long-Term Sales and-Purchase Agreements".
5. Tsiouplis, Thomas, January (2017), "Transaction Agreements in the LNG".
6. T. JENSEN, JAMES (2004), Oxford Institute for Energy Studies, "The Development of a Global LNG Market Is it Likely? If so, When?".
7. Uzezi Azaino, Efe, May (2012), "Natural Gas Contracts: Do Take or Pay Clauses Fall Foul of the Rule Against Penalties?".
8. UNIVERSITY OF OSLO, November (2015), "LNG Transport regulation by ship- A comparison of Norwegian and US Law".
9. Y. Lakhali, Salem, OPERATIONS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT Vol. 11, No. 1, (2018), pp. 13 – 25, "A Study on the Maritime Transport Network Design under Different Charter Rates: The Case of LNG Transport between Qatar & Turkey".