

الزامات داخلی و بین‌المللی حمل‌ونقل دریایی مواد هیدروکربوری

جعفر نوری یوشانلوئی*

دانشیار گروه حقوق خصوصی و اسلامی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

عبدالحسین ایرانی فتح‌آباد

کارشناس ارشد حقوق نفت و گاز دانشگاه تهران (پردیس البرز)

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۹/۱۷ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۸/۵/۵)

چکیده

همچنان که حقوق نفت و گاز با حقوق تجارت بین‌الملل تفاوت‌های متعددی دارد، حقوق حمل‌ونقل نفت و گاز و به طور ویژه، حقوق حمل‌ونقل دریایی آن نیز در مقایسه با قراردادهای حمل‌ونقل دارای ویژگی‌های خاصی است. این ویژگی‌ها از یک سو، در ضرورت عملی استفاده از قالب‌های قراردادی خاص، محدودیت انتخاب طرف قرارداد و شروط منحصر به فرد نمایان می‌شود که رعایت شروط فنی، شرط تبعیت، شرط مصونیت حاکمیتی و شرط تحدید مسئولیت مالک کشتی، از مصادیق روشن آن است. از سوی دیگر، ویژگی‌های خاص حمل‌ونقل دریایی نفت و گاز ناظر به معیارهای ایمنی خاص داخلی و بین‌المللی، اینکوترمز اختصاصی، الزامات سازمان جهانی تجارت و محدودیت‌های قانونی بین‌المللی است. سرانجام، این ویژگی‌ها، به ضرورت استفاده از نیروی انسانی متخصص، هزینه‌های متفاوت، تسهیلات وارداتی و زیان‌های خاص ناشی از دریایی بودن حمل‌ونقل نفت و گاز مربوط می‌شود. این وجوه ممیزه انتقال دریایی نفت و گاز ایجاب می‌کند در تنظیم قرارداد، به آن‌ها توجه ویژه‌ای شود تا ریسک قراردادی احتمالی تا حد ممکن مدیریت شود.

واژگان کلیدی

حمل‌ونقل، خط لوله، دریا، گاز طبیعی مایع، نفت.

مقدمه

نفت و گاز به عنوان مواد هیدروکربوری و کالاهای راهبردی، جایگاه ویژه‌ای در میان موضوعات حقوق کشورها دارد و به خصوص در مورد کشور ما، بخش گسترده‌ای از تجارت خارجی ایران را تشکیل می‌دهد که انجام آن ناگزیر با استفاده از ابزارهای صنعت حمل‌ونقل ممکن می‌گردد. حمل‌ونقل این مواد در میان روش‌های مختلف، می‌تواند از طریق کشتی، خطوط لوله، خطوط ریلی، کامیون‌های مخصوص و یا ترکیبی از این روش‌ها (حمل‌ونقل مرکب) انجام شود، اما حمل و نقل دریایی نفت و گاز صرفاً به یکی از دو طریق کشتی (تانکر) یا خط لوله و یا ترکیبی از آن دو قابل انجام است. قراردادهای حمل‌ونقل دریایی نفت و گاز که مطابق بند ۱۶ ماده یک قانون اصلاح قانون نفت ۱۳۹۰، جزء قراردادهای نفتی^۱ به شمار می‌آید، به علت جایگاه حمل‌ونقل در تجارت خدمات، نقش دریا و حقوق دریایی در روابط تجاری کشورها و راهبردی بودن نفت و گاز به عنوان حساس‌ترین منابع انرژی، باید همواره به طور دقیق بررسی شوند.

شاید در نگاه اول چنین به نظر آید که میان حمل‌ونقل دریایی کالاهای مذکور با سایر کالاها هیچ تفاوتی نیست، اما با درنگ در مبانی حقوق نفت و گاز درمی‌یابیم که در پاسخ منطقی به این پرسش علمی، باید احتیاط بیشتری انجام شود؛ زیرا حتی با بررسی اجمالی می‌توان به وجود تفاوت‌های اساسی میان قراردادهای حمل‌ونقل دریایی نفت و گاز با سایر قراردادهای حمل‌ونقل دریایی قائل بود؛ همچنان که درباره حقوق نفت و گاز می‌توان تفاوت‌های بسیاری نسبت به حقوق تجارت بین‌الملل قائل شد.

استفاده از قراردادهای پیوسته، محدودیت در انتخاب طرفین قرارداد، تشریفات خاص انعقاد قرارداد، شرط تبعیت، مصونیت حاکمیتی، اینکوئترمز اختصاصی، شروط فنی، شرط تحدید مسئولیت مالک کشتی حامل مواد نفتی، حمل‌ونقل مرکب در دریا، برخورداری از معیارهای ایمنی خاص در سطح داخلی و بین‌المللی، استفاده از نیروی انسانی متخصص، هزینه‌ها، محدودیت‌های بین‌المللی، بیمه و زیان‌های خاص ناشی از حمل‌ونقل دریایی نفت و گاز، از الزامات خاص حمل‌ونقل دریایی این مواد است که در مقاله پیش رو، تلاش شد با روش توصیفی-تحلیلی و با تکیه بر جنبه‌های عمومی و خصوصی حقوق نفت و گاز، بر شناسایی ابعاد جدیدی از قراردادهای حمل‌ونقل دریایی نفت و گاز تمرکز و با توجه به اقتضائات خاص حمل مواد نفتی، تفاوت‌ها و قواعد خاص حاکم بر موضوع بررسی شود.

۱. قرارداد نفتی، توافق بین وزارت نفت یا شرکت‌های تابعه با اشخاص حقیقی یا حقوقی است که انجام ... یا تجارت نفت {قرارداد حمل‌ونقل} مورد تعهد قرار می‌گیرد.

۱. استفاده از قراردادهای پیوسته

فعالیت حمل‌ونقل، در تمام بخش‌های بالادستی و پایین‌دستی عملیات نفتی وجود دارد و به گونه‌ای خاص قابل‌اعمال است. خاص بودن عملیات مذکور به شکل‌گیری قراردادهای خاص برای حمل‌ونقل محصولات نفتی انجامیده است که برخی از آن‌ها در ضمن قراردادهای نفتی پیش‌بینی می‌گردد و برخی دیگر به صورت مستقل به حمل‌ونقل اختصاص داده می‌شود. از این رو، قراردادهای حمل‌ونقل را می‌توان با توجه به درج حمل‌ونقل به عنوان تعهد طرفین قرارداد نفتی بین‌المللی (در قالب شرط فعل)، به قراردادهای مستقل و قراردادهای پیوسته تقسیم کرد. بدین ترتیب، ممکن است در قراردادهای بالادستی نفتی، پیمانکار متعهد به انتقال نفت به خارج از کشور میزبان شده باشد، یا اینکه صرفاً متعهد شود محصول اولیه را که استخراج کرده، تنها برای مصرف آماده کند. همچنین در قراردادهای پایین‌دستی نیز ممکن است انتقال مورد معامله به عهده یکی از طرفین قرار گیرد؛ در تمامی موارد پیش‌گفته، حمل‌ونقل در پیوستگی با قرارداد دیگری است. قراردادهای پیوسته حمل‌ونقل به نوبه خود با توجه به بالادستی یا پایین‌دستی بودن قرارداد اصلی، به دسته‌های مختلفی قابل تقسیم است. تکلیف حمل توسط هر یک از طرفین به مباشرت انجام می‌گیرد؛ بدین معنا که متعهد با ناوگان کشتی‌رانی یا خطوط لوله دریایی متعلق به خود، انتقال را انجام می‌دهد یا اینکه متعهد شخصی را مأمور انجام انتقال مورد قرارداد می‌نماید و تعهد خود را با واسطه به انجام می‌رساند.^۱ پیوستگی قرارداد موجب می‌شود که: اولاً، محدودیت‌های قابل اعمال بر قرارداد اصلی بر قرارداد حمل نیز قابل اعمال باشد؛ ثانیاً، در صورت انحلال یا ابطال قرارداد نفتی، تعهد به انتقال کالا نیز به تبعیت از آن از بین رود و محمولی برای انعقاد قرارداد حمل‌ونقل وجود نداشته باشد؛ ثالثاً، با توجه به اینکه تعهد به حمل به عنوان شرط فعل در قرارداد ذکر می‌شود، ضمانت اجرای آن تخلف از شرط فعل بر آن قابل اعمال است.

۱.۱. قرارداد پیوسته جامع

ممکن است طرف قرارداد بالادستی نفتی که در اصطلاح پیمانکار نامیده می‌شود، افزون بر تعهد به انجام عملیات بالادستی (اکتشاف، توسعه، تولید یا همه آن‌ها)، انجام عملیات پایین‌دستی (بازاریابی، پالایش، حمل‌ونقل و فروش) را نیز به تعهدات خود بیفزاید. بنابراین، در

۱. اطلاعات رسمی شرکت‌های بین‌المللی نفتی نشان می‌دهد که عموماً حمل‌ونقل را به وسیله تملک یا ساخت کشتی (به عنوان قسمتی از فعالیت خود) انجام نمی‌دهند و ناوگان کشتی‌رانی را با قراردادهای متفاوت اجاره، تحت مدیریت خود دارند. Available at BP & Total Oil Company Official Websites <https://www.total.com/en/energy-expertise/ship-market/trading-shipping/operational-excellence>, last visited: 4/5/2018, & <https://www.bp.com/en/global/bp-shipping/about-bp-shipping.html>, last visited: 4/5/2018

این حالت امکان اعمال قواعد و اصول حاکم بر قراردادهای بالادستی، بر قراردادهای حمل‌ونقل دریایی نیز وجود خواهد داشت. بدین ترتیب، افزون بر وجود یکپارچگی در عملیات مختلف بالادستی، این یکپارچگی به سایر بخش‌های عملیات نفتی نیز تسری می‌یابد. در این صورت خدمات حمل‌ونقل جزء حقوق تبعی پیمانکار به شمار آمده و یک قرارداد پیوسته جامع شکل می‌گیرد. این نوع قراردادها عموماً در قالب قراردادهای امتیازی (اعم از سنتی یا مدرن) و مشارکت در تولید (مانند قرارداد کنسرسيوم ۱۹۵۴) انجام می‌شدند. امروزه عرف بین‌المللی نفت و گاز^۱، انعقاد قراردادهای گاز طبیعی مایع^۲ را در قالب قرارداد پیوسته جامع ایجاب می‌کند (انعقاد قراردادهای ال‌ان‌جی در این قالب، در قوانین داخلی و بین‌المللی مرتبط پیش‌بینی نشده). اصلی‌ترین خصوصیتی که صنعت ال‌ان‌جی را از صنایع مشابه جدا می‌کند، زنجیره‌ای بودن آن است که از فعالیت‌های مستقل اما پیوسته و مرتبط تشکیل شده است. چنانچه هر یک از این اجزا، در ارتباط با سایر اجزا بتوانند به درستی کار کنند، می‌توان به هدف پروژه دست یافت. عملیات اکتشاف، استخراج، توسعه و تولید گاز، حمل از طریق خطوط لوله به واحدهای مایع‌سازی، مایع‌سازی گاز، حمل گاز مایع به وسیله کشتی، تبدیل مجدد مایع به گاز و نهایتاً رساندن گاز به مصرف‌کننده نهایی، مهم‌ترین فعالیت‌های این زنجیره است (دانایی، ۱۳۹۶: ۵). در این قراردادها، افزون بر زنجیره‌ای بودن، لزوم اتخاذ تصمیم نهایی سرمایه‌گذاری^۳، از دیگر ویژگی‌های اختصاصی آن به شمار می‌آید؛ چراکه در قراردادهای حمل‌ونقل نفت و سایر قراردادهای انتقال گاز طبیعی (مانند انتقال به وسیله خط لوله)، چنین مرحله‌ای وجود ندارد (ابراهیمی، ۱۳۹۵). در این راستا، باید بین دو مقطع قبل و بعد از تصمیم نهایی سرمایه‌گذاری تفکیک قائل شد. مراحل قبل از تصمیم نهایی سرمایه‌گذاری شامل بررسی امکان‌پذیری و تجاری‌سازی پروژه، بازارهای موجود، انعقاد یادداشت تفاهم، مطالعات مقدماتی، مجوزها، مکان‌یابی، شرایط مخزن، مطالعات (طراحی) پیشرفته و تأمین مالی بوده و مراحل بعد از اتخاذ تصمیم نهایی سرمایه‌گذاری اعم است از احداث خط لوله، قرارداد مهندسی-تأمین تجهیزات-ساخت (EPC)، حفاری، ساخت، برآورد سودمندی پروژه در منطقه عملیاتی، احداث ترمینال دریایی، راه‌اندازی و بهره‌برداری از آن، دریانوردی و گازسازی مجدد.^۴ بنابراین، در مورد پروژه‌های گاز طبیعی مایع، سرمایه‌گذاری در احداث یک زنجیره شامل هزینه‌های بالادستی (تولید)، هزینه‌های سرمایه‌گذاری فرایند مایع‌سازی، هزینه

1. Lex Petrolea

2. LNG

3. Final Investment Decision (FID)

4. The Progression of LNG Project, available at

<https://www.pwc.com/gx/en/mining/publications/assets/pwc-lng-progression-canada.pdf>, last visited: 4/5/2018

سرمایه‌گذاری حمل محصول و هزینه سرمایه‌گذاری تبدیل مجدد به گاز^۱ است (بهره‌وری فر و جوان، ۱۳۹۵: ۲۲۴).

۱.۲. قرارداد پیوسته بالادستی

برای اینکه نفت خام و گاز طبیعی قبل از پالایش قابلیت استفاده و صادرات داشته باشد، نیازمند فرآورش اولیه^۲ است؛ زیرا به همراه نفت و گاز استخراجی، ناخالصی‌هایی مانند آب، گوگرد، اسید و مواد شیمیایی وجود دارد که باید جدا شود و بعد از مرحله جداسازی است که می‌توان محصول را صادر کرد یا به پالایشگاه فرستاد. پالایش اولیه، با مباحث پایین‌دستی متفاوت است؛ زیرا در پالایشگاه‌ها بر روی نفت خام و گاز طبیعی خالص‌سازی شده، عملیات شیمیایی انجام می‌شود تا فرآورده‌ها و محصولات ثانویه به دست آید؛ در حالی که در فرآورش اولیه، با انجام عملیات فیزیکی و تفکیک‌گرها و بدون فرایندهای شیمیایی، ناخالصی‌ها از نفت خام و گاز طبیعی جدا شده تا قابلیت ورود به مرحله پایین‌دستی فراهم شود (نوری یوشانلوی، ۱۳۹۴). در این حالت، فعالیت‌های حمل‌ونقل جزء عملیات بالادستی است.^۳ پس از استخراج نفت یا گاز از چاه اکتشافی در دریا، محصول باید برای فرآورش اولیه به تأسیسات فرآورش (در خشکی یا دریا) انتقال داده شود؛ پس از فرآورش، ممکن است محصول استحصالی به پالایشگاه فرستاده شده یا در مخازن ذخیره شود که مستلزم حمل‌ونقل دریایی است که از سکوی نفتی تا تأسیسات مربوطه متصور است. در مقایسه این امر با حالت اول (قرارداد پیوسته جامع)، بدیهی است حالت اول اعم از حالت دوم است.

۱.۳. قرارداد پیوسته پایین‌دستی

ممکن است ضمن قرارداد خرید و فروش نفت یا گاز، تکلیف حمل این مواد نیز مشخص شود. بنابراین، حمل‌ونقل جزء تعهدات فروشنده یا خریدار نفت و گاز تولیدشده و فرآورش شده است. پیوستگی از این جهت اهمیت دارد که با توجه به محدودیت‌های قابل اعمال بر قراردادهای خرید و فروش، این محدودیت‌ها قابل اعمال بر قرارداد حمل‌ونقل نیز باشد؛ برای مثال، اگر در قرارداد خرید و فروش تعهد حمل به عهده خریدار باشد و آزادی انتخاب طرف قرارداد محدود شود، این شرط شامل قسمت حمل‌ونقل نیز می‌شود. بنابراین، خریدار نمی‌تواند برای حمل محموله نفتی با هر طرفی که خواست، قرارداد ببندد.

۱. به ترتیب ۱۵ تا ۲۰ درصد از کل هزینه زنجیره، ۳۰ تا ۴۵ درصد، ۱۰ تا ۳۰ درصد و ۱۵ تا ۲۵ درصد از کل هزینه زنجیره.

2. Processing

۳. در ماده یک قانون نفت، فرآورش اولیه جزء عملیات بالادستی شمرده شده است (کلیه اقدامات مربوط به... قابل عرضه کردن نفت در حد جداسازی اولیه...).

۲. محدودیت در انتخاب طرفین قرارداد

فرایند حمل و نقل نفت و گاز بخشی از تجارت نفت^۱ و مشمول محدودیت‌های تجارت این کالاهای حیاتی است که حاکی از واگذار نکردن آن‌ها به هر متصدی حملی است. با توجه به راهبردی بودن و اقتضائات خاص، عوامل مختلفی، اصل آزادی قراردادی در انتخاب طرف قراردادهای حمل و نقل این مواد را محدود می‌کند. این محدودیت‌ها از قوانین و مقررات داخلی و بین‌المللی و قراردادهای نفت و گاز ناشی می‌شوند و اصولاً هم در مورد طرف ایرانی (صاحب کالا) و هم در مورد طرف دیگر قرارداد (متصدی حمل) قابل اعمال هستند. در مورد انتخاب متصدی باید گفت بر اساس سیاست‌های بالادستی، انتخاب طرف قرارداد باید افزون بر تجاری بودن، جنبه راهبردی^۲ نیز داشته باشد؛ یعنی در راستای منافع ملی^۳ (نه صرفاً انتفاع و سودآوری) انجام پذیرد. تجارت این کالاها، همچنین جنبه دیپلماتیک و ژئوپولیتیک^۴ دارد که افزون بر صلاحیت‌های فنی متصدیان حمل، تابعیت و وابستگی سیاسی آن‌ها نیز بر انتخابشان تأثیر می‌گذارد. در نتیجه، در انعقاد این قراردادها، حقوق عمومی نیز در کنار حقوق خصوصی ایفای نقش می‌کند. حمل و نقل کالاهای دیگر تابع حقوق خصوصی است و صاحبان کالا نیز اشخاص خصوصی هستند و در نتیجه، حساسیت‌های مذکور در مورد آن‌ها اعمال نمی‌شود. جلوه دیگر دخالت حقوق عمومی در قوانین نفتی پیش‌بینی شده که طبق قانون نفت و همچنین آیین‌نامه‌های مصوب هیأت وزیران، مانند آیین‌نامه تشخیص قراردادهای مهم نفتی، نظارت مقام‌ها و نهادهای خاص (شورای اقتصاد، هیأت عالی نظارت بر منابع نفتی، مجلس شورای اسلامی، وزارت امور خارجه) در مواردی بر قراردادهای حمل و نقل دریایی نفت و گاز نیز اعمال می‌شود و در نتیجه، بر انتخاب طرف قرارداد تأثیر می‌گذارد. در عرصه بین‌المللی نیز کشورهای صاحب منابع نفتی از ترس «از دست دادن حاکمیت بر ذخایر هیدروکربوری» به تشکیل اوپک اقدام کردند که تصمیمات آن ممکن است شرکت‌های ملی نفت را در راستای کنترل عرضه یا حمایت از اعضا^۵، از انعقاد قرارداد با بعضی شرکت‌های حمل و نقل منع کند (ماده چهار اساسنامه اوپک) و در نتیجه بر قراردادهای حمل و نقل نفت و گاز نیز مؤثر باشد. عامل دیگری که متصدیان حمل را محدود و احراز صلاحیت را دشوارتر می‌نماید، وسایل

۱. بندهای ۱۱ و ۱۴ ماده یک قانون اصلاح قانون نفت ۱۳۹۰.

۲. بند سیزدهم سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی ۱۳۹۲ و بند ج-۲-۷ سند ملی راهبردی انرژی کشور ۱۳۹۶.

۳. بند ج-۲-۲ سند ملی راهبردی انرژی کشور ۱۳۹۶.

۴. بند ۵-ب سند ملی راهبردی انرژی کشور ۱۳۹۶.

۵. چنانچه در نتیجه تصمیم سازمان، تحریم مستقیم یا غیرمستقیم علیه یک عضو اعمال شود، اعضای دیگر هیچگونه پیشنهاد معامله را که از طرف شرکت‌های ذی‌نفع به منظور ممانعت از اجرای تصمیم سازمان به آن ارائه می‌گردد، نخواهد پذیرفت.

حمل مختص این مواد^۱ است. خطوط لوله دریایی صرفاً برای حمل نفت و گاز استفاده می‌شوند و نفتکش‌ها (تانکرها) نیز دارای ویژگی‌های منحصر به فرد (از جمله مخازن، پرسنل^۲ و تجهیزات خاص^۳) و ویژه حمل این مواد هستند. همچنین حمل و نقل دریایی این مواد متضمن رعایت اقتضائات ایمنی خاصی است که در قوانین داخلی^۴ و کنوانسیون‌های بین‌المللی^۵ پیش‌بینی شده‌اند. در نتیجه، هزینه ساخت، نگهداری، اجاره یا خرید این کشتی‌ها یا احداث خطوط لوله مورد نیاز، از عهده هر متصدی حمل و نقل دریایی بر نمی‌آید. معیار دیگری که انتخاب حمل‌کننده نفت ایران را محدود می‌کند، محدودیت‌های بین‌المللی است که با اعمال آن، معامله با تانکرهای ایرانی ممنوع می‌شود، امکان حمل نفت و گاز متعلق به ایران نیز وجود نخواهد داشت و بیمه موارد مذکور نیز با مشکل روبه‌رو خواهد شد (رضوی و زین‌الدینی، ۱۳۹۷: ۴۲، ۴۳ و ۴۸). معیار دیگری که انتخاب طرف قرارداد را در مواردی محدود می‌کند، الزام قانونی شرکت‌های نفتی خارجی به استفاده از متصدیان حمل داخلی است. بر اساس بند (ب) ماده چهار شرایط عمومی قراردادهای بالادستی نفت و گاز ۱۳۹۵، طرف خارجی قرارداد بالادستی ملزم به حداکثر استفاده از توان داخلی وفق قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی مصوب ۱۳۹۸ است. از آنجا که فرآورش مواد هیدروکربوری در دو حالت قرارداد پیوسته جامع و قرارداد پیوسته بالادستی، مشمول عملیات بالادستی مذکور در شرایط عمومی تلقی می‌شوند، طرف خارجی در صورت عقد قرارداد حمل محصول استحصالی تا تأسیسات فرآورش، آزادی انتخاب طرف قرارداد را نداشته و باید با متصدیان حمل و نقل ایرانی قرارداد منعقد کند. اما در قرارداد پیوسته جامع در مورد حمل و نقل در بخش پایین‌دستی چنین الزامی وجود ندارد (ماده ۱۵ شرایط عمومی). در مورد محدودیت در گزینش طرف ایرانی به عنوان صاحب کالا، با توجه به انفعال بودن نفت و گاز پس از استحصال و تا قبل از انتقال مالکیت توسط شرکت ملی نفت ایران^۶، در مقام بیان تفاوت باید گفت انعقاد قرارداد حمل نسبت به کالای متعلق به اشخاص دیگر اصولاً متضمن ضمانت اجرای عدم نفوذ قرارداد است؛ بدین

۱. تانکر و خطوط لوله

۲. شرایط خاص پیش‌بینی شده در کنوانسیون بین‌المللی درباره معیارهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان (STCW).

۳. همچون سامانه گاز خنثی و بدنه دو جداره که در کنوانسیون‌های بین‌المللی پیش‌بینی شده‌اند.

۴. مانند دستورالعمل پدافند غیرعامل در صنعت نفت.

۵. مانند کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ و کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپل).

۶. بند ۱۱ ماده ۱۱ اصلاحی شرایط عمومی قراردادهای بالادستی ۱۳۹۵ حاوی بقای حقوق مالکانه عمومی بر محصولات هیدروکربوری استحصالی است. در نتیجه تا زمانی که تحت مالکیت عمومی است، تجارت آن توسط شرکت ملی نفت ایران انجام خواهد شد (ماده ۵ قانون اساسنامه شرکت ملی نفت ایران ۱۳۹۵).

معنا که امکان تنفیذ آن وجود دارد؛ اما در مورد قراردادهایی که موضوع آن‌ها نفت و گاز استحصالی و تحت مالکیت عمومی است، از آنجا که اشخاص غیر از دولت (به معنای عام) توانایی دارا شدن حقوق و تکالیف (اهلیت تمتع) را نسبت به این کالاها ندارند، ضمانت اجرای عقد قراردادهای اخیر، بطلان (و نه عدم نفوذ) قرارداد خواهد بود.

۳. تشریفات خاص انعقاد قرارداد

نظام حقوقی ایران، قراردادهای حمل‌ونقل گاز طبیعی با خط لوله یا لایان‌جی با مدت بیش از پنج سال را در شمار قراردادهای مهم نفتی جای داده است.^۱ وزارت نفت (و شرکت‌های تابعه) باید نسخه‌ای از این قراردادها را به صورت محرمانه به مجلس شورای اسلامی تسلیم کند^۲ و وزارت امور خارجه را در جریان قرارداد، قرار دهد.^۳ همچنین ارزش قرارداد، حجم گاز صادراتی، قانون حاکم و مدت قرارداد باید به تصویب شورای اقتصاد برسد. افزون بر این، هیأت عالی نظارت بر منابع نفتی^۴ موظف است متن، حجم مالی، تعهدات، مقدار محصول و زمان اجرای قرارداد را بررسی و ارزیابی کند. با توجه به عموم و اطلاق مواد مذکور، بعضی از قراردادهای حمل‌ونقل نیز باید تشریفات خاصی را طی کنند. بر این اساس، قراردادهای حمل‌ونقل دریایی نفت خام و فرآورده‌های نفتی، همچنین گاز طبیعی با خط لوله و گاز طبیعی مایع تا مدت پنج سال نیاز به تشریفات خاص ندارد. اما قراردادهای حمل‌ونقل گاز طبیعی با خط لوله و گاز طبیعی مایع با مدت بیش از پنج سال باید تشریفات خاص را طی کنند.

با توجه به اینکه منابع نفتی جزء انفال و ثروت‌های عمومی بوده و وضع تشریفات خاص توسط قانون‌گذار در راستای حفظ مصالح ملی است، تصویب شورای اقتصاد و هیأت عالی نظارت بر منابع نفتی، جزء شرایط اساسی قرارداد به شمار آمده و قراردادهای گاز طبیعی مشمول تشریفات خاص، جزء قراردادهای تشریفاتی شمرده می‌شوند و در نتیجه، قسمت مشمول تشریفات آن در صورت عدم تصویب دو مرجع فوق مشمول ضمانت اجرای بطلان عقد یا بطلان قسمت تصویب نشده قرارداد (حسب مورد) خواهد بود. چنانچه ارزش قرارداد، حجم گاز صادراتی یا مدت قرارداد به تصویب نرسد، با توجه به اینکه هر سه آن‌ها جزء شرایط اساسی صحت معامله و ارکان اصلی هستند، باعث بطلان کل قرارداد می‌شوند. با این توضیح که ارزش قرارداد و حجم گاز صادراتی عوضین قرارداد هستند (بند سه ماده ۱۹۰

۱. ماده یک آیین‌نامه تشخیص قراردادهای مهم نفتی ۱۳۹۶.

۲. ماده ۱۵ الحاقی قانون نفت.

۳. ماده چهار آیین‌نامه تشخیص قراردادهای مهم نفتی ۱۳۹۶.

۴. ماده سه و هفت اصلاحی قانون نفت.

قانون مدنی). همچنین با تصویب نشدن قانون حاکم بر قرارداد، می‌توان تنها همین قسمت از قرارداد را باطل به شمار آورد (نه کل قرارداد)؛ چراکه مانند سه مورد بالا، نقش اساسی ایفا نمی‌کند. ضمانت اجرای عدم تصویب هیأت عالی نظارت نیز با توجه به توضیحات فوق بطلان قرارداد خواهد بود. با توجه به اینکه دربارهٔ مجلس شورای اسلامی، عبارت «تسلیم قرارداد» و دربارهٔ وزارت امور خارجه عبارت «در جریان قرارداد گذاشتن» در متن قانون نفت و آیین‌نامهٔ تشخیص قراردادهای مهم نفتی به کار رفته است، در مقایسه با نقش مراجع صدرالذکر، نمی‌توان بطلان قرارداد را ضمانت اجرای عدم رعایت تشریفات این دو مرجع دانست اما چنانچه در این زمینه، به سبب ترک تشریفات مورد نظر ضرری وارد شود، می‌توان به وسیلهٔ دادستان کل کشور به عنوان مدعی‌العموم، از متخلف مطالبهٔ خسارت کرد.^۱

۴. گنجاندن شرط تبعیت

با پیش‌بینی این شرط، هم می‌توان طرفین را بر آن داشت تا از اجرای تعهدات خود شانه خالی نکنند و هم قرارداد روند بهتری را می‌پیماید و از اختلافات احتمالی پیشگیری می‌شود. این تبعیت می‌تواند نسبت به گواهی‌ها و تأییدیه‌های دولتی^۲، مقررات بین‌المللی^۳، قواعد و مقررات حاکم بر قرارداد^۴، معیارهای فنی^۵ و معیارهای انسانی^۶ اعمال شود (Javid & Shahmoradi, 2016: 4,5,7).

در مورد الزامات فنی، دو نوع توافق دیگر جهت تخصیص مسئولیت برقرار می‌شود: توافق اول، موافقت‌نامهٔ مسئولیت بندر است که قبل از رسیدن کشتی به بندر، بین (مسئولان) بندر و کشتی (نه خریدار و فروشنده) منعقد می‌شود؛ توافق دوم، موافقت‌نامهٔ استفاده از ترمینال است که بین ترمینال و خریدار/فروشنده (نه کشتی) منعقد می‌شود. عبارت ترمینال شامل محل پهلوگیری و تخلیه، مخازن ذخیره‌سازی، تأسیسات مربوطه و محل‌های حمل و تحویل است (Javid & Shahmoradi, 2016: 7).

۱. دادستان کل کشور در جرایم راجع به اموال، منافع و مصالح ملی و حقوق عمومی که نیاز به طرح دعوی دارد، از طریق مراجع ذی‌صلاح داخلی، خارجی و یا بین‌المللی پیگیری و نظارت می‌نماید (مادهٔ ۲۹۰ قانون آیین دادرسی کیفری).
 ۲. هر تانکر باید از مقررات دولتی تبعیت کند و تأییدیه‌های دولتی را برای ورود، ترک یا هر عملیات دیگر کسب کند؛ زیرا بدون این مجوزها، اجازهٔ ورود به بندر را ندارد.
 ۳. به معنای معیارهای سازمان بین‌المللی دریانوردی، مجمع بین‌المللی دریایی شرکت‌های نفتی (OCIMF)، مجمع بهره‌برداران بین‌المللی تانکرها و ترمینال‌های گازی (SIGTTO) یا هر نهاد شناخته‌شدهٔ بین‌المللی است.
 ۴. شامل قانون حاکم بر قرارداد و قوانینی است که به طور قهری اعمال می‌شوند (از جمله قوانین کشور صاحب پرچم).
 ۵. شامل معیارهای مربوط به بارگیری، تخلیه، کنترل، حمل کشتی، قابلیت دریانوردی، طراحی، ایمنی، زیست‌محیطی و ذخیره‌سازی می‌باشد.
 ۶. در صورت نبود شرایط مقرر برای خدمه، حق فسخ قرارداد و اصطلاحاً رد کشتی وجود دارد.

۵. شرط مصونیت حاکمیتی برای جلوگیری از مداخله مقامات عمومی

خصوصی‌سازی در کشورهای در حال توسعه و گسترش روابط تجاری بین‌المللی موجب شده که به ماهیت قرارداد در قراردادهای نفتی بیش از پیش توجه شود و آن‌ها را به مثابه یک قرارداد تجاری بین‌المللی به شمار آورند که میان شرکت‌های نفتی و شرکت‌های دولتی با هدف ایجاد تعادل اقتصادی بین طرفین تنظیم می‌شود (ایرانپور، ۱۳۹۳: ۱۸). شرکت‌های بین‌المللی نیز بر همین مبنا در مدل‌های قراردادی خود، شرط مصونیت حاکمیتی را پیش‌بینی می‌کنند که بر اساس آن، «طرفین تعهد می‌کنند در جایگاه تجاری وارد این قرارداد شوند و قرارداد منعقد شده در همه جنبه‌های آن تابع حقوق خصوصی و تجاری است. هر یک از طرفین، تا گسترده‌ترین حد ممکن که به موجب قانون مجاز است، از حق مصونیت حاکمیتی به واسطه جایگاه یا اموال و دارایی‌های خود چشم‌پوشی می‌کند (SHELL 2010 & CHEVRON 2014 GTC)»^۱. با وجود این، با توجه به اشاره قانونی، اگرچه این قراردادها در ظاهر بر اساس حقوق خصوصی منعقد می‌شود، به دنبال استقلال و حاکمیت ملی کشورهای صاحب منابع غنی انرژی، دولت‌ها به گونه مؤثری نسبت به کنترل اکتشاف، توسعه، تولید و انتقال منابع زیرزمینی در سرزمین خود اقدام کرده و مقررات آمره‌ای را نسبت به آن وضع می‌کنند تا نسبت به حفظ منابع ملی در مقابل اشخاص حقوق خصوصی خارجی اقدام نمایند (ایرانپور، ۱۳۹۳: ۱۲).

۶. تخصیص ریسک قراردادی با اعمال اینکوترمز اختصاصی

در حمل‌ونقل دریایی نفت و گاز، می‌توان از اینکوترمز مشترک^۲ و یا اینکوترمز اختصاصی استفاده کرد. از آنجا که اعتبار اینکوترمز، از اصل آزادی قراردادی و اصل لازم‌الاتباع بودن عقد ناشی می‌شود، طرفین می‌توانند اینکوترمز را اصلاح و تأثیر آن را تعدیل کنند (شیری، ۱۳۹۳: ۲۰۷-۲۰۸). هدف از ایجاد اینکوترمز خاص، ایجاد فضایی برای نزدیک شدن به تنظیم قراردادهای دقیق با توجه به اهمیت نفت، سیال بودن و تجهیزات خاص حمل (اعم از کشتی، خط لوله، تأسیسات ذخیره‌سازی و مخازن نگهداری) است. این اصطلاحات تجاری خاص به چهار دسته تقسیم می‌شوند.

1. Shell International Trading and Shipping Company Limited & Chevron Products Company General Terms & Conditions for Sales and Purchases of Crude Oil. Available at www.shell.com/business-customers/trading-and-supply/trading/general-trading-terms-andconditions/_jcr_content/par/textimage.stream/1445352773940/c8bdd341d032139e11ca8ca6364566cc5d4066e4bff5301cb94e3d5e794241ea/shell-crude-2010.pdf, last visited: 4/23/2018; www.chevron.com/-/media/shared-media/documents/Chevron2014CrudeGTC.pdf, last visited: 4/23/2018

2. FAS, FOB, CIF, CFR

۱.۶. انتقال مالکیت از مخزن ذخیره‌سازی فروشنده^۱

خریدار، سیال را در مخزن تحت کنترل یا مالکیت فروشنده خریداری می‌کند. زمانی که نفت، لبه بیرونی مخزن ذخیره‌سازی را رد می‌کند، مالکیت و ریسک به خریدار منتقل می‌شود. در صورت عدم توافق خلاف، اسنادی که برای پرداخت لازم است، شامل سیاهه تجاری، رسید مخزن یا ترمینال یا گواهی انتقال به مخزن یا سند حاکی از حق تحویل نفت، گواهی مبدأ در مبدأ، تأیید مسئول ترمینال یا مخزن مبنی بر ترخیص و همچنین گواهی کیفیت و گواهی کمیت می‌باشد (LITASCO GTC 2014).^۲

۲.۶. انتقال مالکیت در مخزن ذخیره‌سازی فروشنده^۳

فروشنده، مالکیت نفت را در حالی که در مخزن خود باقی می‌ماند، منتقل می‌کند و ریسک در زمان انتقال مالکیت (در مخزن) به خریدار منتقل می‌شود. به محض تحویل، مسئولیت برای فروشنده متوقف شده و خریدار عهده‌دار ریسک تلف یا تبخیر نفت است. در صورت عدم توافق خلاف در قرارداد، اسناد پرداخت مانند حالت قبلی است (همان).

۳.۶. انتقال مالکیت از مخزن ذخیره‌سازی خریدار^۴

خریدار، نفت را در مخزن خود دریافت می‌کند. زمانی که نفت، لبه داخلی مخزن دریافت‌کننده خریدار را رد می‌کند، تحویل، انتقال مالکیت و ریسک به خریدار انتقال می‌یابد. در صورت عدم توافق خلاف در قرارداد، اسناد پرداخت، مانند حالت قبلی است (همان).

۴.۶. انتقال مالکیت بر مبنای عبور سیال از خط لوله انتقال^۵

این اصطلاح در فروش نفت با خط لوله استفاده می‌شود. فروشنده، نفت را با خط لوله تحویل یا به مقصد دیگری که در قرارداد مشخص شده، حمل می‌کند. زمانی تحویل و انتقال مالکیت و ریسک اتفاق می‌افتد که نفت، لبه درونی خط لوله دریافت نفت خریدار را رد می‌کند. به سخن دیگر، نقطه تحویل، لبه درونی سامانه خط لوله دریافتی خریدار است. در صورت عدم

1. EX-TANK

2. LITASCO (LUKOIL International Trading and Supply Company) General Terms and Conditions for Sales and Purchases of Crude Oil and Petroleum Products (2014 edition). Available at <http://www.lukoil.ru/FileSystem/PressCenter/91111.pdf?dl=1>, last visited: 4/5/2018

3. IN TANK

4. INTO TANK

5. FREE INTO PIPE

توافق خلاف، اسنادی که برای پرداخت لازم است، شامل سیاهه تجاری و DAA^۱ می‌باشد. در مورد سند اخیر، ارائه مواردی همچون شماره سریال، روز پمپاژ، کابل‌های مسیریابی، اظهارنامه تحویل کالا، ایستگاه تأیید تحویل، نماینده طرف تحویل‌دهنده و طرف تحویل‌گیرنده، صادرکننده نفت، کیفیت نفت، کمیت خالص و ناخالص نفت به تن و در نهایت، امضا و مهر خریدار و فروشنده یا وکیل یا نماینده آن‌ها، درج می‌شود (همان).

۷. رعایت شروط فنی

اقتضائات فنی، بخش جدایی‌ناپذیر حقوق نفت و گاز است؛ زیرا سیالات و تجهیزاتی وجود دارند که معیارهای فنی خاصی را می‌طلبند. سیالیت، اشتعال و مخازن ذخیره‌سازی از این دسته‌اند. برای جبران خسارت تبخیر گاز مایع (در قراردادهای ال‌ان‌جی) شرط تبخیر^۲ پیش‌بینی می‌شود. تبخیر ممکن است در اثر شکستگی مخزن یا تجهیزات، رسوخ گرما به مخزن، طولانی شدن سفر، تأخیرهای کشتی، رعایت نکردن الزامات فنی یا مشکلات بندر باشد (Javid & Shahmoradi, 2016: 8). به علت تبخیر، نه تنها حجم محموله کاهش می‌یابد، بلکه به افزایش ارزش حرارتی^۳ باقیمانده نیز می‌انجامد. با این توضیح که مشخصات کیفی گاز می‌بایست در محدوده ارزش حرارتی خاصی باشد که در صورت اخیر، با گاز تحویلی از کشتی پس از تبخیر، متفاوت است. بنابراین، ممکن است تجزیه دوباره گاز در بندر تخلیه ضرورت یابد (ساردوئی‌نسب و رسولی، ۱۳۹۷: ۹۵). نکته دیگر اینکه، مشخصات نفت و گاز در قرارداد تصریح می‌شود و ممکن است این مشخصات در اثر سردسازی مخزن، تأخیرهای به وجود آمده، اتفاقات حادث‌شده در مرحله تولید، یا رعایت نکردن معیارها، دچار تغییر شود. در راستای جلوگیری از بروز این مسئله، می‌توان شرط تحویل محصول بدون مشخصات قراردادی^۴ را پیش‌بینی و تعهداتی (از جمله اطلاع‌رسانی) را بر عهده هر یک از طرفین گذاشت. ضمانت اجرای این شرط، فسخ قرارداد یا جبران خسارت حسب توافق است. در حالت اخیر ممکن است مقرر شود در صورت پرداخت خسارت، طرف مقابل ملزم به تحویل کالای بدون مشخصات مذکور در قرارداد باشد (Javid & Shahmoradi, 2016: 9). شرط مخازن نیز در قراردادهای کشتی‌رانی نفت و گاز تصریح می‌شود که طبق آن، مالک کشتی در زمان شروع و

۱. Delivery Acceptance Act به معنای سندی است که توسط متصدی خط لوله مصرح در قرارداد، مبنی بر تحویل نفت حمل‌شده، صادر می‌شود.

2. Boil-Off Clause

۳. ارزش حرارتی مقدار گرمایی است که از سوختن کامل یک واحد جرم از یک نوع سوخت در دما و فشاری خاص آزاد می‌شود و واحد آن، واحد انرژی بر واحد جرم است.

4. Off-Spec Delivery

در طول دوره قرارداد باید تلاش مقتضی را برای مناسب بودن مخازن، سرپوش‌ها و دریچه‌های مخازن و خطوط لوله برای حمل نفت، انجام دهد؛ منوط به اینکه پُر کردن مخازن بر اساس وضعیت طبیعی باشد. اما در مورد مخلوط کردن نفت با سایر مواد به وسیله مستأجر و نشت نفت در صورت پُر کردن مخازن با نفت فاقد مشخصات قراردادی، مسئول نیست.^۱

۸. شرط تحدید مسئولیت مالک کشتی حامل مواد نفتی

در این خصوص باید بین دو شرط «عدم مسئولیت» و «تحدید مسئولیت» آلودگی نفتی دریایی تفکیک قائل شد. در مورد اول، با توجه به اینکه در کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی^۲ و کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارت در خصوص حمل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا^۳، فرض بر مسئولیت مالک کشتی حامل نفت یا گاز بوده، هدف آن تضمین جبران خسارت زیان‌دیدگان آلودگی نفتی است و چنین شرطی در کنوانسیون‌های مذکور تجویز نشده است، پیش‌بینی آن در قرارداد ممکن نبوده و می‌توان آن را نامشروع و باطل تلقی کرد. اما در مورد شرط دوم، کنوانسیون‌های مربوطه با شرایطی آن را تجویز کرده‌اند. به موجب ماده پنج کنوانسیون مسئولیت مدنی آلودگی نفتی ۱۹۶۹، مالک کشتی حق دارد مسئولیت خود را در هر سانحه واحد تا سقف معینی تحدید کند و باید برای برخورداری از این مزیت، صندوقی معادل مبلغ نمایانگر سقف مسئولیت خود نزد مقام صلاحیت‌دار افتتاح کند.^۴ البته چنانچه ثابت شود خسارت آلودگی ناشی از رفتار شخصی مالک با قصد ایراد خسارت و یا با بی‌مبالاتی و علم به احتمال وقوع چنین خسارتی بوده است، مالک از حق تحدید مسئولیت خود محروم خواهد بود (ماده پنج کنوانسیون مسئولیت). بیمه‌گر نیز بر همین مبنا، حق ایجاد صندوق را خواهد داشت. چنین صندوقی ممکن است حتی هنگامی که مالک حق تحدید مسئولیت ندارد، توسط بیمه‌گر ایجاد شود. بیمه‌گر حتی می‌تواند در صورت عدم برخورداری مالک از حق تحدید مسئولیت، از مزایای سقف مسئولیت بهره‌مند گردد (ماده هفت کنوانسیون مسئولیت).

1. INTERTANKTIME 80 Model Charter Party Contract, Available at <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/intertanktime-80>, last visited: 4/21/2018

2. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)

3. HNS (Hazardous and Noxious Substances) Convention

۴. همچنان که در ادامه آمده است، این صندوق را می‌توان صندوق شخصی نامید.

۹. قابلیت استفاده از حمل و نقل مرکب در داخل دریا

در حمل و نقل مرکب نفت و گاز، با توجه به اینکه حمل و نقل از راه خشکی و دریا با هم، یا فقط از راه دریا انجام شود، می‌توان دو حالت را در نظر گرفت:

حالت اول، حمل و نقل مرکب دریایی و خشکی است که حمل و نقل خشکی از طریق جاده‌ای، ریلی، یا خطوط لوله، و حمل دریایی نیز از طریق کشتی یا خطوط لوله انجام می‌شود. حالت دوم، حمل و نقل مرکب دریایی است. در کنوانسیون حمل و نقل مرکب ۱۹۸۰، حمل مرکب زمانی تحقق می‌یابد که نوع وسیله حمل‌کننده تغییر یابد (محمدزاده و ادقانی، ۱۳۷۷: ۱۰۳). در حالت اخیر، اگر چه تمام مراحل حمل در دریا انجام می‌شود، نوع وسیله حمل دریایی (از کشتی به خطوط لوله یا برعکس) دچار تغییر می‌شود و حمل و نقل تحت شمول کنوانسیون پیش‌گفته قرار می‌گیرد. بنابراین، حمل و نقل دریایی نفت و گاز بر خلاف سایر کالاها می‌تواند به صورت «حمل و نقل دریایی مرکب» انجام شود.

۱۰. برخورداری از معیارهای ایمنی و زیست‌محیطی خاص

در ضوابط کلی پدافند غیرعامل^۱ در صنعت نفت ۱۳۸۲، آنچه به موضوع مقاله مربوط می‌شود، الزامات مرتبط با مخازن ذخیره‌سازی و خطوط لوله است. در اجرای پروژه‌های پدافند غیرعامل هوایی، احداث جان‌پناه یا پناهگاه، ایمن‌سازی مراکز ذخیره‌سازی در مقابل حملات هوایی و ایمن‌سازی خطوط لوله، مورد توجه قرار گرفته است. مسئولیت پدافند غیرعامل در وزارت نفت و شرکت‌ها، به ترتیب بر عهده واحد HSE در ستاد وزارت نفت و واحد ایمنی در شرکت‌های نفتی است. همچنین مطابق مصوبه شورای عالی شورای حفاظت محیط زیست، مجریان پروژه‌های خطوط لوله (دریایی) و ذخیره‌گاه‌های نفتی باید با هدف ایجاد چرخه حیات و برای کاستن آثار زیست‌محیطی و اجتماعی به همراه گزارش امکان‌سنجی و مکان‌یابی، نسبت به تهیه گزارش ارزیابی آثار زیست‌محیطی^۲ اقدام کنند. بیشتر قراردادهای نفت و گاز هم به این الزام اشاره می‌کنند (زین‌الدین و شاهرادی، ۱۳۹۴: ۲۲۴). در کنوانسیون‌های بین‌المللی نیز الزامات فنی مرتبط با تانکرها پیش‌بینی شده است. مطابق کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در

۱. پدافند غیرعامل اقداماتی است که مستلزم به‌کارگیری جنگ‌افزار نیست و از ورود خسارت به تأسیسات حیاتی و تلفات انسانی جلوگیری می‌کند و هدف آن، بالا بردن آگاهی و آمادگی کارکنان وزارت نفت و اجرای صحیح اصول پدافند برای پیشگیری و مقابله با حملات احتمالی است.

Available at: <http://www.mop.ir/PortalFileShowFile.aspx?ID=4df3f479-8f6e-4870-8d9b-bcfa3e16b1ad>, last visited 5.20.2018

2. Environmental Impact Assessments (EIAs)

دریا مصوب ۱۹۷۴^۱، مخازن تانکرها باید به سامانه گاز خنثی مجهز باشند تا به وسیله آن، مخازن خالی، با گاز خنثی (غیرقابل اشتعال) پُر شود. این گاز پس از پاک‌سازی (یعنی غیرقابل اشتعال شدن) به داخل مخازن خالی، یا فضای خالی مخازنی که با نفت پُر شده‌اند، پمپاژ می‌شود. همچنین طبق کنوانسیون جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپل)^۲، الزاماتی دربارهٔ بدنه دو جدارهٔ تانکرها وجود داشته که مطابق آن، تانکرها بعد از زمان مشخصی، یا باید تبدیل به تانکر دولایه شده و یا از استفاده خارج شوند. مقرر شد که این اقدام به صورت مرحله به مرحله انجام شود؛ زیرا ظرفیت کارخانه‌های کشتی‌سازی محدود بوده و امکان تبدیل تانکرهای تک‌لایه به دولایه بدون اختلال شدید در صنایع تجارت جهانی، وجود ندارد.^۳ روند خارج ساختن تانکرهای تک‌لایه چندین بار اصلاح شده و حمل بعضی از انواع نفت (مانند نفت سنگین^۴) با تانکر تک‌لایه به طور کلی ممنوع است.

۱.۱. ضرورت استفاده از نیروی انسانی متخصص

بر اساس کنوانسیون معیارهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان (STCW)^۵ ۱۹۷۸، کارکنان تانکرها باید دارای شرایط خاصی بوده و آموزش‌های ویژه‌ای را نیز بگذرانند؛ الزامات کنوانسیون بر اساس نوع تانکر به سه دستهٔ نفتکش، تانکر مواد شیمیایی و تانکر گاز طبیعی مایع تقسیم می‌شود. بنابراین، پرسنل هر کشتی نمی‌توانند در تانکرها انجام وظیفه کنند، بلکه باید دارای ویژگی‌های خاصی باشند تا قابلیت دریانوردی تانکر از بُعد انسانی تأمین شود. حداقل الزامات اجباری برای آموزش و صلاحیت‌های فرماندهان، افسران و درجه‌داران تانکرها به گونه‌ای است که: اولاً، افرادی که وظایفی را در مورد محموله و تجهیزات آن بر عهده می‌گیرند و در دورهٔ کاری منظم در تانکری خدمت نکرده‌اند، پیش از انجام وظایف باید دورهٔ اطفاء حریق، اقدامات احتیاطی و اساسی ایمنی، جلوگیری از آلودگی، انواع نفتکش‌ها، انواع محموله، خطرات آن‌ها، تخلیه، بارگیری، عملیات و واژگان مربوط به نفتکش‌ها را گذرانده باشند (مادهٔ ۱-۵ پیوست کنوانسیون بین‌المللی دربارهٔ معیارهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان)؛ ثانیاً، فرماندهان، افسران ارشد و هر شخصی که مسئولیت بارگیری، تخلیه و مراقبت در انتقال یا کار با محموله را بر عهده دارد، افزون بر موارد قبل، باید از تجربهٔ

1. The Amendments to International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS, 1974), regulations II-2/4.5.5 and II 2/16.3.3

2. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

۳. پیوست یک اصلاحی مارپل.

۴. نفت سنگین به معنای نفت خام و نفت سوخت با چگالی معین، قیر و سایر مشتقات آن است (همان).

5. International convention for Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

متناسب با وظایف خود در نفتکش برخوردار باشد و برنامه آموزشی متناسب با وظایف خود را شامل ایمنی تانکر، تدابیر و سامانه‌های ایمنی در مقابل آتش، جلوگیری و کنترل آلودگی، روش انجام عملیات و تعهدات مندرج در قوانین و مقررات لازم‌الاجرا، گذرانده باشد (همان).

۱۲. قیمت حمل و عناصر تشکیل‌دهنده آن

عوامل مؤثر بر کرایه حمل، هم مرتبط با کشتی به عنوان وسیله حمل و هم مرتبط با نفت و گاز به عنوان محموله در نظر گرفته می‌شود. در وهله اول، قیمت‌گذاری هر خدمت، عرضه و تقاضای آن در نظر گرفته می‌شود و خدمات دریایی نیز از این قاعده مستثنا نیست. یکی از آثار تحریم‌ها و به طور کلی محدودیت در انتخاب طرف قرارداد، کاهش حق انتخاب متصدی است و طرف‌های مقابل در این شرایط می‌توانند کرایه حمل بیشتری به طرف ایرانی تحمیل کنند. افزون بر این، هر چه تولید نفت و گاز (محموله) بیشتر باشد، عرضه نفت و گاز بیشتر و در نتیجه، نیاز به کشتی‌های بیشتر برای حمل نفت و گاز عرضه‌شده به وجود می‌آید و با توجه به تعداد محدود تانکرها، صاحبان کشتی‌ها قدرت افزایش کرایه حمل را در نتیجه افزایش تولید و عرضه خواهند داشت. عامل دیگر تعیین کرایه حمل تانکرها، قیمت خود محموله است. هر چه قیمت نفت افزایش یابد، قیمت سوخت (بانکرینگ^۱) افزایش یافته و کرایه حمل نیز به تبع آن، با افزایش روبه‌رو خواهد شد.

۱۳. بیمه در حمل و نقل دریایی نفت و گاز

در این حوزه، شرکت‌های بیمه و باشگاه‌های حمایت و غرامت حضور دارند که فلسفه و خطرات تحت پوشش هر یک از این فعالان متفاوت است. بیمه «خطرات تهدیدکننده کشتی و محموله»، توسط شرکت‌های بیمه انجام می‌شود و این شرکت‌ها خسارت‌های وارد بر بدنه و تجهیزات و محموله کشتی را پوشش می‌دهند. خسارت‌های بدنه و تجهیزات کشتی اعم است از آتش‌سوزی، انفجار، دزدی دریایی، تأسیسات، برخورد هواپیما یا اشیایی که از آن‌ها سقوط می‌کند، زمین‌لرزه، آتشفشان و صاعقه. گفتنی است در عملیات پیوسته بالادستی، بیمه‌نامه تمام خطر اموال^۲، خسارت‌های وارد بر شناورها و خطوط لوله پیمانکاران را نیز پوشش می‌دهد اما مسئولیت شناورها تحت پوشش نیست و باید بیمه‌نامه جداگانه اخذ شود (جواندل جانانلو و

۱. بانکرینگ، به تأمین سوخت کشتی اطلاق می‌شود و شامل تأمین سوخت و نیازمندی‌های کشتی و خدمه آن برای سفر دریایی و همچنین خدمات مورد نیاز آن‌ها در زمان اقامت در بندر است (زارع و دیگران، ۱۳۹۲: ۲-۳).

۲. با توجه به ریسک‌های بسیاری که برای عملیات توسعه نفتی در فراساحل وجود دارد، بیمه‌نامه‌ای که بتواند همه ریسک‌ها را پوشش دهد، به بیمه‌نامه تمام خطر معروف است (جواندل جانانلو و احمدنژاد، ۱۳۹۴: ۱۷۶).

احمدنژاد، ۱۳۹۴: ۱۷۶). پس این نوع بیمه شامل خطرات تهدیدکننده شناورها، محموله آن‌ها و خطوط لوله نیز می‌شود. در خصوص حادثه سانچی یادآوری می‌شود که در آن، خریدار میعانات گازی ایران، شصت میلیون دلار از تلف کالا زیان دید اما به دلیل بیمه محموله، مستحق دریافت قیمت از شرکت بیمه شناخته شد.^۱

در مقابل، «خطرات ناشی از محموله» تحت پوشش باشگاه‌های حمایت و غرامت قرار دارد و شامل آلودگی، پاک‌سازی محیط زیست، دستورهای مقامات صلاحیت‌دار، هزینه اجرای قوانین، جریمه‌ها و بیمه فوت و نقص عضو خدمه کشتی است (ابراهیمی و دیگران، ۱۳۹۶: ۱۷۴). شایان توجه است که شرکت‌های بیمه به دلیل ماهیت تجاری معمولاً نسبت به پوشش هزینه‌های مربوط به آلودگی علاقه‌ای نشان نداده و از آن پرهیز می‌کنند (همان)؛ در حالی که باشگاه‌های حمایت و غرامت به دلیل ماهیت غیرانتفاعی، برای حمایت از اعضا چنین خطراتی را تحت پوشش قرار می‌دهند (ابراهیمی و دیگران، ۱۳۹۶: ۱۸۸) و به دلیل همین اهمیت آلودگی به وجودآمده از محموله است که مالکان نفتکش‌ها با ظرفیت مشخص ملزم به داشتن بیمه یا تضمین مالی برای جبران خسارت آلودگی هستند.^۲ در نتیجه، مالکان تانکرها (مانند سایر کشتی‌ها)، هم خسارت‌های احتمالی وارد بر شناور و محموله آن را بیمه می‌کنند و هم باید خسارت‌هایی را که ممکن است محموله به محیط‌زیست و دیگران وارد کند، تحت پوشش بیمه قرار دهند.

۱۴. آثار محدودیت‌های بین‌المللی بر حمل و نقل دریایی نفت و گاز

جهان امروز متأثر از شرایط اقتصادی بوده و حیات یک کشور بدون رابطه با کشورهای دیگر ناممکن می‌نماید. در حال حاضر هیچ کشوری را نمی‌توان یافت که از تمامی منابع، اعم از سرمایه، نیروی کار و وسایل برخوردار باشد و بتواند همه نیازهای اقتصادی را یک‌تنه برطرف کند (میرعباسی و دیگران، ۱۳۹۵: ۱۴). تحریم اقتصادی در سال‌های اخیر عرصه‌های مختلف را مورد هدف قرار داده تا روابط اقتصادی دولت‌ها را بیش از پیش دستخوش تغییر کند. تجارت دریایی نیز این روزها با سد محکم تحریم‌های اقتصادی روبه‌رو شده است و طبیعتاً بیشترین بخش متأثر، دریانوردی نفتی است (میرعباسی و دیگران، ۱۳۹۵: ۱۳)؛ تا جایی که معامله با شرکت ملی نفتکش ایران برای مشتریان خارجی ممنوع می‌شود، امکان حمل نفت و گاز ایران نیز وجود نخواهد داشت و همچنین انعقاد قرارداد بیمه با نفتکش‌های ایرانی و نیز نفتکش‌های حامل

۱. حادثه سانچی و آخرین وضعیت بیمه‌های کشتی نفتکش سانچی، ۱۳۹۶/۱۱/۳، رک:

<https://www.bimeclick.com/blog/sanchi-ship-insurance/>, last visited: 6/7/2018

۲. ماده هفت کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارت‌های ناشی از آلودگی نفتی.

نفت ایران با بن‌بست روبه‌رو خواهد شد (رضوی و زین‌الدینی، ۱۳۹۷: ۴۲، ۴۳ و ۴۸). در دوران تحریم، بیمه‌گران داخلی نفتکش‌های ایران را تحت پوشش قرار می‌دهند اما پوشش‌هایی که برخی بنادر خارجی درخواست می‌کنند، از عهده شرکت‌های بیمه ایرانی بر نمی‌آید. در نتیجه، بنادر بین‌المللی این تانکرهای ایران را نمی‌پذیرند که به نابسامانی شدید در تجارت نفت و گاز می‌انجامد (همتی، ۱۳۹۵).^۱

۱۵. زیان‌های ناشی از حمل‌ونقل دریایی نفت و گاز

این زیان‌ها بر محیط حمل، شناورها و یا محموله وارد می‌شود. جبران زیان وارد بر محموله با قرارداد بیمه امکان‌پذیر است اما در دو مورد اول، زیان وارده خود را در قالب آلودگی دریایی و تصادم کشتی‌ها نمایان می‌کند. توسعه منابع نفتی در فراساحل مستلزم مدیریت درست زیست‌محیطی در طول عملیات نفتی است و نبود آن، به نشت و ریزش نفت در آب دریا و مسئولیت آلودگی می‌انجامد. این مسئولیت در قالب پیشگیری از آلودگی و در صورت عدم پیشگیری، مسئولیت مدنی آلوده‌کنندگان مطرح می‌شود (جواندل، ۱۳۹۴: ۱۶۹). در مورد آلودگی ناشی از انتقال دریایی نفت خام، کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی آلودگی نفتی و پروتکل ۱۹۹۲^۲ (کنوانسیون مسئولیت) و کنوانسیون صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی و پروتکل ۱۹۹۲^۳ (کنوانسیون صندوق)^۳ حاکم می‌باشند؛ به منظور تکمیل سقف تعهدات کنوانسیون صندوق ۱۹۹۲، صندوق تکمیلی دیگری نیز در سال ۲۰۰۳^۴ شکل گرفت که لایه سوم جبران خسارت شمرده می‌شود (ابراهیمی و دیگران، ۱۳۹۶: ۱۷۹). در زمینه آلودگی ناشی از حمل‌ونقل دریایی گاز طبیعی نیز کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت حمل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا (کنوانسیون HNS)^۵ آن را تحت شمول آورده که نظام جبران خسارت آن نظیر کنوانسیون‌های نفتی پیش‌گفته است؛ اما کنوانسیون HNS هنوز لازم‌الاجرا

۱. عبدالناصر همتی (رئیس‌کل سابق بیمه مرکزی)، مصاحبه با خبرنگار اقتصادی تسنیم، ۱۳۹۵/۸/۲۴.

2. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)

3. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND)

۴. حادثه پرستیژ ۲۰۰۲ باعث شد در موردی که خسارت بیش از حداکثر قابل جبران در دو کنوانسیون ۱۹۹۲ باشد، سازوکاری در قالب پروتکل تکمیلی صندوق ایجاد شود. پروتکل تکمیلی صندوق نسبت به مواردی قابل اعمال است که تحت کنوانسیون صندوق جبران خسارت شناسایی می‌شود، اما میزان آن از محدوده جبران خسارت آن کنوانسیون بالاتر می‌رود. (بادینی و جعفری، ۱۳۹۷: ۱۰۲).

5. HNS (Hazardous and Noxious Substances) Convention 1996 & 2010 Protocol.

نشده است. کنوانسیون مسئولیت مدنی، قائل به فرض مسئولیت برای مالک کشتی^۱ بدون نیاز به اثبات تقصیر است. البته برای مدیریت ریسک و تشویق متصدیان، راه‌حلهایی، از جمله ایجاد صندوق‌های ذخیره حمایتی و پوشش بیمه‌ای اندیشیده شده است (نوری بوشانلوی و کشفی، ۱۳۹۳: ۱۹۵). اصولاً مالک کشتی مسئول آلودگی‌ای خواهد بود که توسط کشتی به بار می‌آید (ماده سه کنوانسیون مسئولیت) و هیچ‌گونه ادعایی علیه مستخدمین یا نمایندگان مالک یا خدمه، راهنما، اجاره‌کننده، مدیر یا بهره‌بردار کشتی، اشخاصی که عملیات نجات یا اقدامات پیشگیرانه انجام می‌دهند، مسموع نخواهد بود؛ اما چنانچه خسارت ناشی از رفتار شخصی این افراد با قصد یا بی‌مبالاتی و علم به احتمال وقوع خسارت باشد، دعوای مسئولیت علیه آن‌ها مسموع خواهد بود (ماده سه کنوانسیون مسئولیت). همچنین اگر مالک اثبات کند که خسارت از جنگ، شورش یا قوه قاهره، رفتار شخص زیان‌دیده با قصد ایجاد خسارت یا مسامحه، یا اشتباه دولت یا مرجع مسئول نشئت گرفته است، مسئولیتی متوجه مالک نخواهد بود. بنابراین، می‌توان قائل به فرض مسئولیت برای مالک کشتی بود که با اثبات علت خسارت و غیرقابل انتساب بودن آن به خود، قابل رد است (تقی‌زاده، ۱۳۹۴: ۱۸۹).

برای جبران خسارت آلودگی، صندوق‌های مختلفی وجود دارند. از یک‌سو، چنانچه مالک پس از حادثه صندوقی ایجاد کند و حق تحدید مسئولیت خود را داشته باشد، زیان‌دیدگان مجاز به اقدام علیه دارایی‌های مالک نیستند و دستور آزادی کشتی، اموال توقیف‌شده و تضمین‌های مالک داده می‌شود (ماده شش کنوانسیون مسئولیت). بنابراین، صندوق «شخصی»، پس از وقوع حادثه و در مواردی افتتاح می‌شود که مالک مسئولیت خود را محدود کرده باشد. از سوی دیگر، صندوق «بین‌المللی» جبران خسارت آلودگی نفتی (۱۹۹۲) با هدف پرداخت غرامت به میزانی که پوشش حمایتی کنوانسیون مسئولیت کافی نیست، تأسیس شده است (ماده دو کنوانسیون صندوق) و در مواردی جبران خسارت خواهد کرد که به موجب کنوانسیون مسئولیت، مسئولیتی پیش‌بینی نشده باشد یا مالک توانایی اجرای تعهدات خود را نداشته و تضمین‌های مالی نیز ادعاها را پوشش ندهند و یا اینکه شرط تحدید مسئولیت در قرارداد انتقال دریایی باشد (ماده چهار کنوانسیون صندوق). نکته دیگر درباره آلودگی دریایی، آلودگی ناشی از سوخت کشتی‌هاست که در این زمینه، کنوانسیون سوخت کشتی‌ها (۲۰۰۱) بر موضوع حاکم است. مطابق این کنوانسیون، اصولاً مالک کشتی مسئول خسارت آلودگی ناشی از هر نوع سوخت کشتی است؛ مشروط بر آنکه در زمان اولین واقعه، مسئولیت به مالک کشتی

۱. مالک، شخصی است که نامش به عنوان صاحب کشتی ثبت شده یا کشتی را در تملک دارد. در مورد کشتی تحت تملک دولت که یک شرکت به عنوان متصدی، اداره آن را به عهده دارد، منظور از مالک شرکت مزبور خواهد بود (بند سوم ماده ۱ کنوانسیون مسئولیت مدنی).

منتسب شود و به منظور تضمین جبران خسارت، مالکان کشتی با ظرفیت مشخص، ملزم به داشتن بیمه یا تضمین مالی برای پوشش مسئولیت خود هستند (سیفی و دیگران، ۱۳۹۴: ۲۷۸). با وجود این، شایان توجه است که این کنوانسیون در مورد آلودگی در کنوانسیون مسئولیت مدنی اعمال نخواهد شد؛ اعم از اینکه غرامت به موجب کنوانسیون مزبور قابل پرداخت باشد یا نباشد (بند یک ماده چهار کنوانسیون سوخت کشتی‌ها). در نتیجه، بیمه اجباری مالک مطابق کنوانسیون مسئولیت کافی بوده و نیاز نیست که مالک، آلودگی سوخت تانکر را جداگانه بیمه کند.

تصادم شناورها، از دیگر زیان‌های انتقال دریایی نفت و گاز است که سرعت و قدرت مانور اندک تانکرها، این امر را حساس‌تر می‌کند. به منظور ایمنی دریاها، کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا^۱ در سال ۱۹۷۲ به تصویب رسید که در مورد شناورهای دریای آزاد و آب‌های قابل کشتی‌رانی اعمال می‌شود (بند الف قاعده یک کلیات). هیچ‌یک از مفاد این قواعد نمی‌تواند شناور یا مالک، فرمانده یا خدمه شناور را از پیامدهای مسامحه در رعایت کنوانسیون یا اقدام‌های احتیاطی مبری کند (بند الف قاعده دو کلیات). هر شناور بایستی طوری به دیده‌بانی بپردازد که بتواند ارزیابی کاملی از خطر تصادم داشته باشد و با سرعت ایمن پیش برود تا بتواند به منظور احتراز از تصادم، اقدام مناسب را انجام دهد.^۲ برخلاف کنوانسیون‌های مرتبط با آلودگی، در این کنوانسیون، مسئولیت محض مالک کشتی متصور نیست و در آن مسئولیت مبتنی بر تقصیر (نه فقط برای مالک) برای هر یک از مالک، فرمانده یا خدمه کشتی در نظر گرفته شده است؛ در حالی که در کنوانسیون‌های مربوط به آلودگی، فرمانده و خدمه کشتی صرفاً در زمانی که ورود ضرر از ناحیه آن‌ها همراه با قصد ایراد ضرر باشد، مسئول شناخته می‌شوند. با این همه، فرمانده و خدمه تانکرهای نفتی و گازی، اصولاً در مورد تصادم کشتی، به صرف مسامحه (تقصیر) موجبات مسئولیت خود را فراهم می‌آورند، اما در قبال آلودگی نفتی یا گازی مسئولیتی نخواهند داشت. به سخن دیگر، شرایط تحمیل مسئولیت آلودگی بر این افراد، دشوارتر از مسئولیت تصادم است. بدیهی است منظور از مسئول بودن، پذیرش دعوای زیان‌دیده علیه این اشخاص است. بنابراین، در صورت بروز آلودگی، حق مراجعه مالک تانکر (پس از جبران خسارت زیان‌دیده) به مقصر همچنان محفوظ می‌ماند. به بیان دیگر، تفاوت دو مبحث آلودگی و تصادم، در توجه یا عدم توجه دعوای زیان‌دیده علیه خدمه یا فرمانده کشتی، با توجه به کنوانسیون‌های بین‌المللی است.

1. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs).

۲. رسانه تخصصی صنعت حمل‌ونقل، لجستیک و خودرو:

<http://portalhamlonaghil.ir/fa/37547> last visited: 8/9/2018

۱۶. الزامات سازمان تجارت جهانی در مورد حمل‌ونقل انرژی

با اینکه انرژی نقشی عمده در تجارت بین‌المللی ایفا می‌کند، به دلیل نبود کشورهای عمده صادرکننده آن در جمع اعضای سازمان تجارت جهانی، سیطره هفت خواهران نفتی بر این صنعت و راهبردی بودن آن، هیچگاه به طور مستقیم مورد اشاره اسناد سازمان قرار نگرفته است (نوری یوشانلویی و دیگران، ۱۳۹۶: ۱۷۲). با وجود این، اعمال اصول سازمان تجارت جهانی^۱ بر دو بخش کالای انرژی و خدمات انرژی^۲، باید جداگانه در نظر گرفته شود؛ برای مثال، اعمال این اصول بر خدمات انرژی، شامل آزادسازی حمل‌ونقل از طریق خط لوله است که در آن، تعهد کشورهای عضو به آزادسازی دسترسی اشخاص ثالث به خط لوله‌های موجود برای بهره‌برداری یا مدیریت شبکه‌ای، همچنین تعهد به آزادسازی ساخت خط لوله توسط اشخاص ثالث بررسی می‌شود (نوری یوشانلویی و دیگران، ۱۳۹۶: ۱۷۲). هر چند مقررات سازمان عام است و شامل نفت و گاز هم می‌شود، این منابع انرژی در عمل از مقررات مستثنا شده و تاکنون هیچ اختلافی در این زمینه به گات یا سازمان تجارت جهانی ارجاع نشده است (شیروی، ۱۳۹۳: ۵۴۱). گفتنی است در این باره توافقی اخلاقی بین کشورها وجود داشت که به دلیل ترس از ماهیت راهبردی تجارت نفت، در مورد مسائل آن بحث نکنند؛ زیرا نگرانی‌های امنیتی در این زمینه، مذاکرات را سیاسی خواهد کرد (صادقی شاهدانی، ۱۳۹۲: ۱). در چنین وضعیتی، اعضای سازمان در مقاطع مختلف در قالب «دور دوحه» گرد هم آمده تا موضوع تسری واقعی مقررات سازمان تجارت جهانی به بخش خدمات انرژی را بررسی کنند و دور مذاکرات در چهارمین کنفرانس وزیران سازمان تجارت جهانی در سال ۲۰۰۱ در دوحه آغاز به کار کرد.^۳ در سال ۲۰۱۲، مذاکرات دور دوحه اصلاح شد که در نتیجه آن، موافقت‌نامه مستقل انرژی تصویب و کمیته تعهدات ویژه توسط اعضای برگزارکننده تشکیل شد و مصوباتی شامل دسترسی به بازار خدمات، رفتار ملی، حذف تعرفه کالاهای مرتبط با انرژی و دسترسی به خدمات تحت انحصار شرکت‌های دولتی وضع گردید. افزون بر مذاکرات که برای نخستین بار صراحتاً به سیاست‌های مرتبط با انرژی می‌پرداخت (Herrmann & Philipp, 2012: 386)، حوزه‌های دیگری در مذاکرات مطرح شد که با سیاست‌های نفت و گاز تداخل داشت. از این رو، امکان تسری مقررات

۱. اصل ملت‌های کامله‌الوداد، اصل رفتار ملی، اصل حفظ رفتارهای ویژه و متفاوت، اصل شفافیت و قابل پیش‌بینی بودن تجارت، اصل تجارت منصفانه و رقابتی، اصل آزادسازی تجاری.

۲. تجارت خدمات به بخش‌های بازرگانی و حرفه‌ای، ارتباطی، توزیع، تحصیلی، زیست‌محیطی، مالی، بهداشتی، اجتماعی، گردشگری و «خدمات حمل‌ونقل» قابل تقسیم است.

WTO Trade Topics, available at: https://www.wto.org/english/tratop_e/tratop_e.htm, last visited: 4/5/2018

3. WTO the Doha Round, available at https://www.wto.org/english/tratop_e/dda_e/dda_e/dda_e.htm, last visited: 4/5/2018

سازمان تجارت جهانی به حوزه‌های مرتبط با نفت و گاز (شامل خدمات انرژی) فراهم شد. به طور کلی، بخش انرژی، نه از مقررات سازمان مستثنی شده و نه مشمول مقررات این سازمان است (نوری یوشانلویی، ۱۳۹۴)، بلکه با تأکید بر نتایج دور دوحه ۲۰۱۲، اصول بنیادین سازمان تجارت جهانی بر خلاف کالای نفت و گاز که از آن مستثنی شده است، بر خدمات نفت و گاز به طور الزام‌آور قابل اعمال است.

۱۷. ایفای نقش شرکت‌ها در منابع حقوقی حمل‌ونقل دریایی نفت و گاز

در سال ۱۹۷۰، مجمع دریایی بین‌المللی شرکت‌های نفتی^۱ در پاسخ به نگرانی آلودگی نفتی شکل گرفت که از طریق آن، صنعت نفت قادر بود با همکاری دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی، تخصص و تجربه خود را در دسترس قرار دهد. مجمع در سازمان بین‌المللی دریانوردی نقش مشاوره‌ای دارد و دیدگاه‌های فعالان صنعت نفت را در جلسات این سازمان مطرح می‌کند. امروزه مجمع در سطح جهانی به عنوان صدای صنعت نفت شناخته می‌شود که برای مسائل تخصصی در مورد حمل‌ونقل ایمن و مسئولانه در قبال محیط زیست و مدیریت هیدروکربن‌ها در کشتی‌ها و ترمینال‌ها راهکار ارائه می‌دهد.^۲ بدین طریق، مجمع در وضع مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی درباره ارتقاء ایمنی تانکرهای نفتی و حفاظت محیط زیست، نقش‌آفرینی کرده است (تأثیر غیرمستقیم).^۳ یکی از مهم‌ترین اقدامات مجمع، تهیه راهنمای بین‌المللی ایمنی تانکرها و ترمینال‌های نفتی^۴ است و اهمیت آن در حمل‌ونقل دریایی نفت و گاز تا جایی است که تبعیت از آن در قراردادهای گنجانده می‌شود.^۵ از آنجا که نقش مجمع در وضع قوانین مرتبط با حمل‌ونقل دریایی نفت و گاز (از طریق سازمان بین‌المللی دریانوردی) با واسطه و غیرمستقیم است، می‌توان با الگوپذیری از منابع حقوق داخلی، آن را جزء دکتترین حقوق حمل‌ونقل دریایی نفت و گاز به شمار آورد.

1. Oil Companies International Marine Forum (OCIMF).

۲. معمولاً شرکت‌های نفتی به دلیل اهمیت موضوع در زیرمجموعه خود تشکیلاتی برای ساماندهی قراردادهای مربوط به کشتی‌رانی و حمل‌ونقل ایجاد کرده‌اند.

Available at BP & Total Oil Company Official Websites: <https://www.total.com/en/energy-expertise/ship-market/trading-shipping/operational-excellence>, last visited: 4/5/2018, & <https://www.bp.com/en/global/bp-shipping/about-bp-shipping.html>, last visited: 4/5/2018

3. OCIMF introduction, available at: <https://www.ocimf.org/organisation/introduction.aspx>, last visited: 8/1/2018

4. ISGOTT, International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals

5. The Vessel shall be manned, operated and maintained so as to fully comply with (i) the standards set out in ISGOTT ... and (iii) the OCIMF Guidelines for the Control of Drugs and Alcohol On-board Ship (1990), each as amended from time to time. (Shell GTC 2010, Chevron GTC 2014).

۱۸. تسهیلات وارداتی در حمل‌ونقل دریایی نفت و گاز

بر اساس تبصره دو ماده‌واحد قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی، تردد کالاهای ایرانی که در صورت وجود ناوگان ایرانی با ناوگان غیرایرانی وارد کشور می‌شوند، مشمول پرداخت عوارض به میزان ده درصد کرایه حمل از سوی صاحب کالا (به عنوان عوارض پرچم) خواهد بود. تشخیص وجود ناوگان ایرانی در موضوع بحث با شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی است. پس از بروز اختلاف بین وزارتخانه‌های نفت و راه‌وشهرسازی درباره شمول این قانون بر حمل‌ونقل دریایی و طرح آن در معاونت حقوقی ریاست جمهوری و دیوان عدالت اداری، دو مرجع اخیر حکم به اطلاق قانون صدرالذکر نمودند؛^۱ متنها از آنجا که نفت و گاز و فرآورده‌های آنها در کشور ما دارای نقش راهبردی هستند، در مورد واردات بنزین و گازوئیل و فرآورده‌های نفتی در زمان تحریم کشورمان، شورای عالی امنیت ملی مصوب کرد که واردات این مواد (برخلاف سایر کالاها) از عوارض پرچم معاف است (رسمی، ۱۳۹۴). نکته دیگر این که طبق قانون انبارهای اختصاصی ذخیره واردات مورد احتیاج صنعت نفت ۱۳۴۸، برای واردات مورد احتیاج صنایع نفت که به تشخیص شرکت ملی نفت ایران مشمول معافیت‌های گمرکی است، شرکت‌های تجاری مورد تأیید شرکت مذکور می‌توانند به ایجاد انبارهای اختصاصی اقدام کنند و کالاهای از قبل وارد شده را نیز می‌توان با صدور پروانه پاساوان^۲ به انبارهای اختصاصی منتقل کرد. شرکت ملی نفت ایران و شرکت‌های وابسته می‌توانند در مواقع نیاز، کالای مورد نظر خود را از انبارهای اختصاصی تحویل گرفته و تشریفات صدور پروانه گمرکی را بعد از تحویل انجام دهند.

۱۹. وابستگی هزینه‌های نفتی به هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی نفت و گاز

با توجه به تقسیم‌بندی هزینه‌های نفتی^۳ و پیوستگی احتمالی حمل‌ونقل با عملیات بالادستی، حمل‌ونقل (دریایی) نفت و گاز در قراردادهای پیوسته، جزء عملیات نفتی و تعهدات طرف

۱. خلاصه رأی هیأت عمومی: اولاً، نظر به اینکه هیأت عمومی مرجع رسیدگی به اعتراض به نظامات دولتی است و اعتراض به قانون از مصادیق مقررات دولتی نیست، موردی برای رسیدگی به اعتراض شاکتی نسبت به تبصره ۲ ماده واحد قانون مورد بحث وجود ندارد؛ ثانیاً، نظر به اینکه واژه «ناوگان» در قانون بدون قید و وصف دلالت بر انواع مختلف ناوگان‌ها دارد، ماده ۲۰ آیین‌نامه اجرایی قانون مذکور مغایرتی با قانون ندارد و خارج از حدود اختیارات قوه مجریه در وضع مقررات دولتی نمی‌باشد (دادنامه شماره ۳۹۱، پرونده کلاسه ۲۳۷/۸۴).

۲. پاساوان به معنای ارسال کالا از گمرکی به گمرک دیگر (به دلیل تراکم کالا یا کمبود جا در گمرک مقصد) است (اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران):

http://www.tccim.ir/helpdesk/helpdesk_details.aspx?id=6485, last visited: 10/12/2018

۳. هزینه‌های سرمایه‌ای، غیرسرمایه‌ای، عملیاتی و بانکی در قراردادهای بیع متقابل و هزینه‌های مستقیم سرمایه‌ای، غیرمستقیم، بهره‌برداری و تأمین مالی در قرارداد نفتی ایران IPC (نیکبخت فیبی و دیگران، ۱۳۹۷: ۵۶۲-۵۶۶).

قرارداد به شمار می‌آید و در چنین حالتی، پیمانکار می‌تواند هزینه‌های آن را از محل محصول میدان (یا عواید آن) جبران کند.^۱ در نتیجه، بر اساس بند «ش» و «ط» ماده یک شرایط عمومی، ساختار و الگوی قراردادهای بالادستی نفت و گاز، هزینه‌های حمل و نقل در قراردادهای پیوسته جامع، جزء هزینه‌های مستقیم سرمایه‌ای^۲ و همچنین هزینه‌های بهره‌برداری و در قراردادهای پیوسته بالادستی، جزء هزینه‌های مستقیم سرمایه‌ای مورد محاسبه قرار گرفته و پیمانکار بر این اساس قادر به بازیافت آن از دولت میزبان است؛ امری که در نهایت بر نرخ بازگشت سرمایه پیمانکار نیز تأثیر می‌گذارد.

نتیجه

در این مقاله، با استفاده از منابع مختلف و تکیه بر قوانین، جنبه‌های گوناگون حمل و نقل دریایی نفت و گاز بررسی، و مشخص شد این قراردادها ویژگی‌های منحصر به فردی دارند. نفت و گاز با وجود سوخت‌های پاک، همچنان نیروی محرکه صنایع شمرده می‌شود و ناممکن بودن جایگزینی نفت و گاز با سوخت‌های تجدیدپذیر در سال‌های اخیر، خاستگاه بسیاری از مناقشات بوده و در نتیجه، توجه به مدیریت قراردادهای مربوط به آن‌ها نباید از نظر دور بماند. همچنین با در نظر گرفتن نقش نفت و گاز در اقتصاد ملی و گردش مالی خرید و فروش آن، نظام قانون‌گذاری کشورهای تولیدکننده می‌بایست حساسیت ویژه‌ای نسبت به عملیات آن داشته باشد و قوانین مرتبط با نفت و گاز با پیش‌بینی جرایم در این حوزه همراه باشد تا از اقدامات خودسرانه پیشگیری کند. مدیریت صنعت نفت و گاز از موارد چالش‌برانگیز در نهادهای بین‌المللی همچون سازمان تجارت جهانی است. جهان‌شمول شدن انرژی با وجود جنبه‌های مثبت، ممکن است به وقوع پیامدهای ناخواسته نیز بینجامد؛ به ویژه که بیشتر کشورهای کنترل‌کننده نهادهای بین‌المللی در این زمینه، کشورهای واردکننده نفت هستند و این تضاد منافع بین کشورهای صادرکننده و واردکننده را به خوبی آشکار می‌کند. ارتباط حمل و نقل دریایی نفت و گاز با سایر رشته‌ها انکارناپذیر است؛ به گونه‌ای که از یک‌سو، با مباحث کلی مربوط به حقوق تجارت بین‌الملل، حقوق حمل و نقل و حقوق دریاهای مرتبط می‌شود و از سوی دیگر، ضوابط موجود در حقوق نفت و گاز بر آن حاکمیت دارد. قراردادهای حمل و نقل دریایی نفت و گاز تحت تأثیر روابط سیاسی کشورهاست که سبب می‌شود در خصوص حوادث پیش‌بینی‌ناپذیر و غیرقابل پیشگیری، حساسیت بیشتری نشان داده شود. الزامات، قواعد و مقررات زیست‌محیطی که به ویژه در سال‌های اخیر مورد توجه جامعه جهانی قرار گرفته

۱. بند «پ» ماده سه و بند «پ» ماده شش تصویب‌نامه در خصوص شرایط عمومی قراردادهای بالادستی نفت و گاز.

۲. به عبارت «تأسیسات انتقال» در این بند توجه شود.

است، شرایط جدیدی را برای تنظیم قراردادهای حمل‌ونقل دریایی نفت و گاز تعریف می‌کند؛ امری که سبب می‌شود تنظیم‌کنندگان قراردادهای مذکور، افزون بر تسلط در حوزه حقوق دریاهای، حقوق بین‌الملل، حقوق نفت و گاز و حمل‌ونقل، نسبت به الزامات زیست‌محیطی نیز اشراف کامل داشته باشند.

منابع

الف) فارسی

۱. ابراهیمی، سید نصرالله؛ کشاورزی، غزال؛ کشاورز بهادری، نرگس؛ شریفی، شهریار (۱۳۹۶). «نقش باشگاه‌های حمایت و غرامت در جبران خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی». *دوفصلنامه مطالعات حقوق انرژی*، دوره ۳، شماره ۲، ص ۱۶۹-۱۹۲.
۲. ابراهیمی، نصرالله (۱۳۹۵). *کارگاه قراردادهای پایین‌دستی نفت و گاز*. مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی وزارت نفت.
۳. اساسنامه سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک).
۴. ایرانپور، فرهاد (۱۳۹۳). *تحلیل حقوقی قراردادهای نفتی*. تهران: انتشارات رخداد نو.
۵. آیین‌نامه تشخیص قراردادهای مهم نفتی، مصوب ۱۳۹۶.
۶. بادینی، حسن؛ جعفری چالشتی، محمود (۱۳۹۷). «نگرشی تحلیلی و انتقادی به اسناد بین‌المللی نظام مسئولیت و جبران خسارت در آلودگی‌های نفتی ناشی از حمل‌ونقل دریایی». *مجله حقوقی بین‌المللی*، دوره ۳۵، شماره ۵۸، ص ۸۹-۱۱۳.
۷. بهروزی‌فر، مرتضی؛ جوان، افشین؛ حاجی‌میرزایی، محمدعلی (۱۳۹۵). *اصول و مبانی قیمت‌گذاری گاز طبیعی و LNG در بازارهای بین‌المللی*. تهران: هزاره سوم.
۸. تقی‌زاده، ابراهیم (۱۳۹۴). *حقوق حمل‌ونقل دریایی*. تهران: مجد.
۹. جواندل جانانلو، فرخ؛ احمدنژاد، منصور (۱۳۹۴). «قواعد حاکم بر بیمه‌نامه‌های عملیاتی توسعه میدان نفتی فراساحل». *دوفصلنامه مطالعات حقوق انرژی*، دوره ۱، شماره ۲، ص ۱۶۷-۱۸۴.
۱۰. دانایی، کیمیا (۱۳۹۶). «نظام حقوقی حاکم بر قرارداد فروش ال‌ان‌جی با تأکید بر جایگاه آن در قراردادهای زنجیره‌ای». *رساله دوره دکتری حقوق نفت و گاز*، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.
۱۱. رستمی، ولی (۱۳۹۴). *تقریرات درس حقوق مالیات‌ها و عوارض در صنعت نفت و گاز*. پردیس البرز دانشگاه تهران.
۱۲. رضوی، سید محمدحسن؛ زین‌الدینی، فاطمه (۱۳۹۷). «اثر بازگشت تحریم‌های ثانویه آمریکا بر صنعت نفت و گاز ایران: فرصت‌ها و تهدیدها». *دوفصلنامه مطالعات حقوق انرژی*، دوره ۴، شماره ۱، ص ۳۷-۶۰.
۱۳. زین‌الدین، سید مصطفی؛ شاهمرادی، عصمت (۱۳۹۴). «بررسی تطبیقی ملاحظات زیست‌محیطی در قراردادهای بین‌المللی نفت». *دوفصلنامه مطالعات حقوق انرژی*، دوره ۱، شماره ۲، ص ۲۱۷-۲۳۵.
۱۴. ساردوتی‌نسب، محمد؛ رسولی، حامد (۱۳۹۷). «قرارداد اجاره کشتی گاز طبیعی مابین مابع‌شده و ارتباط آن با قرارداد فروش». *دوفصلنامه مطالعات حقوق انرژی*، دوره ۴، شماره ۱، ص ۹۱-۱۱۸.
۱۵. سند ملی راهبردی انرژی کشور، ۱۳۹۶.
۱۶. سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی، ۱۳۹۲.
۱۷. سیفی قره‌یناق، داوود؛ حسینی، وحید؛ مهدی‌پور، محمد (۱۳۹۴). «بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی‌های نفتی با تأکید بر کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ با اصلاحات بعدی». *فصلنامه پژوهش‌نامه بیمه*، دوره ۳۰، شماره ۱، ص ۲۶۹-۳۰۳.
۱۸. شیروی، عبدالحسین (۱۳۹۳). *حقوق تجارت بین‌الملل*. تهران: میزان.
۱۹. _____ (۱۳۹۳). *حقوق نفت و گاز*. تهران: میزان.

۲۰. صادقی شاهدانی، سید مهدی (۱۳۹۲). «جهانی‌سازی بخش انرژی از مسیر گات و سازمان تجارت جهانی». فصلنامه مطالعات راهبردی سیاست‌گذاری عمومی، دوره ۴، شماره ۱۲، ص ۱۰۷-۱۳۲.
۲۱. ضوابط کلی پدافند غیرعامل در صنعت نفت، ۱۳۸۲.
۲۲. عماد، غلامرضا؛ زارع، حیدر؛ جهانگیریان، ستاره (۱۳۹۲). «بررسی جایگاه صنعت بانکرینگ در حمل‌ونقل دریایی کشور». پانزدهمین همایش صنایع دریایی در جزیره کیش.
۲۳. قانون اساسنامه شرکت ملی نفت ایران، مصوب ۱۳۹۵.
۲۴. قانون انبارهای اختصاصی ذخیره واردات مورد احتیاج صنعت نفت، مصوب ۱۳۴۸.
۲۵. قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی.
۲۶. قانون نفت ۱۳۶۶ اصلاحی ۱۳۹۰.
۲۷. قرارداد کنسرسیوم نفتی، ۱۹۵۴.
۲۸. محمدزاده وادقانی، علیرضا (۱۳۷۷). «کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل مرکب بین‌المللی کالا». مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، دوره ۴۱، شماره پیاپی ۱۰۵۴، ص ۱۰۱-۱۲۸.
۲۹. میرعباسی، سیدباقر؛ محمدی، عادل؛ وفاسرشت، سوده (۱۳۹۵). گذری بر تأثیر تحریم‌های اقتصادی بر بیمه دریایی و الزام شورای امنیت به رعایت اصول حقوق بشر. تهران: خرسندی.
۳۰. نوری یوشانلویی، جعفر (۱۳۹۴). تقریرات درس حقوق تجارت بین‌الملل. پردیس البرز دانشگاه تهران.
۳۱. _____ (۱۳۹۴). تقریرات درس حقوق نفت و گاز. پردیس البرز دانشگاه تهران.
۳۲. نوری یوشانلویی، جعفر؛ آفاسیدجعفر کشفی، مونا (۱۳۹۳). «حقوق و تکالیف دولت‌ها به پیشگیری و جبران آلودگی دریایی ناشی از حمل‌ونقل نفت در پرتو اسناد و آرای بین‌المللی». فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، دوره ۱۶، شماره ۴۴، ص ۱۷۵-۱۹۸.
۳۳. نوری یوشانلویی، جعفر؛ پیرمرادی، علی؛ غلامدخت، سمیرا (۱۳۹۶). «الزامات سازمان جهانی تجارت در خصوص انتقال انرژی از طریق خط لوله». فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، دوره ۵، شماره ۱۹، ص ۱۷۱-۱۹۳.
۳۴. نیکبخت فیثی، حمیدرضا؛ باقری، محمود؛ قربانی، الهه (۱۳۹۷). «بررسی مقایسه‌ای چهارچوب قراردادی بیع متقابل و قرارداد نفتی ایران (IPC) در خصوص حقوق مالکیتی، شناخت ذخایر و رژیم مالی». دوفصلنامه مطالعات حقوق انرژی، دوره ۴، شماره ۲، ص ۵۴۷-۵۷۰.

(ب) خارجی

35. Chevron Products Company - General Terms and Conditions for Sale and Purchases of Crude Oil 2014.
36. Christoph Herrmann, Jörg Philipp Terhechte (2012). *European Yearbook of International Economic Law*. Springer.
37. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs).
38. HNS (Hazardous and Noxious Substances) Convention.
39. International convention for Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW).
40. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL).
41. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS, 1974).
42. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC).
43. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND).
44. Javid, Mohammadjavad and Shahmoradi, Esmat (2016). «Risk Management in LNG Shipping Arrangements». *Oil & Gas & Energy Law Publication (OGEL)*.
45. LITASCO (LUKOIL International Trading and Supply Company) General Terms and Conditions for Sales and Purchases of Crude Oil and Petroleum Products (2014 edition).
46. Shell International Trading and Shipping Company Limited-General Terms & Conditions for Sales and Purchases of Crude Oil 2010.
47. Websites:

www.bp.com
www.total.com
www.wto.org
www.ocimf.org
www.pwc.com
www.dlapipertradefinance.com
www.rrk.ir
www.rc.majlis.ir
www.tccim.ir
www.pajooeshnameh.itsr.ir
www.irenex.ir
www.portalhamlonagh1.ir
www.sspp.iranjournals.ir
www.tasnimnews.com
www.bimeclick.com