

ابعاد حقوقی حمل و نقل نفت و گاز

میترا اسلامی شهربابکی*، کارشناسی ارشد حقوق نفت و گاز دانشگاه علامه طباطبائی ■ سینا باسلی زاده، دانشجوی دکتری مهندسی نفت دانشگاه صنعتی امیرکبیر (پلی تکنیک تهران)

چکیده

حمل و نقل نفت و گاز، ویژگی‌های متفاوتی از حمل و نقل دیگر کالاها دارد. ابعاد حقوقی ویژه‌ی حمل این نوع کالا نیز پیرو کالای مورد حمل متفاوت خواهد بود. ویژگی‌های کلی حقوقی از قبیل دو تعهدی بودن، حق حبس، جایز و رضایی بودن همانند حمل و نقل تجاری سایر کالاها است. به دلیل ماهیت خاص و خطرناک نفت و گاز، ابعاد حقوقی حمل و نقل نفت و گاز نیز حضور می‌یابند و لازم است به آنها توجه ویژه‌ای شود تا از خطرات و ریسک‌های این نوع از حمل و نقل بکاهد و موجب تسهیل و سرعت در تجارت شود. بنابراین دو دسته ابعاد حقوقی مشترک و اختصاصی نفت و گاز با روش توصیفی-تحلیلی مورد بررسی قرار می‌گیرند. هفت مورد از ابعاد حقوقی اختصاصی حمل و نقل نفت و گاز، اهمیت و کاربرد بیشتری دارند و به دلیل خسارت سنگین و بعضاً جبران‌ناپذیری که به محیط زیست وارد می‌کنند و وسایل اختصاصی و بسته‌بندی ویژه‌ی خود را می‌طلبند، ضروری است به این ابعاد خصوصاً در انعقاد قراردادها توجه شود. این موارد عبارتند از: بسته‌بندی و علامت‌گذاری، بیمه، هزینه‌های حمل، الزامات زیست‌محیطی، نیروی متخصص و مسئولیت متصدیان. در انتهای مقاله نمونه‌هایی از کنوانسیون‌ها و قراردادها برای درک بیشتر این ابعاد مطرح می‌شوند.

اطلاعات مقاله

تاریخ ارسال نویسنده: ۹۹/۰۶/۲۰

تاریخ ارسال به داور: ۹۹/۰۷/۰۱

تاریخ پذیرش داور: ۹۹/۱۰/۱۸

واژگان کلیدی:

بسته‌بندی، بیمه، حمل و نقل، محیط‌زیست، نیروی متخصص، هزینه.

مقدمه

مورد این موضوع و واکنش کشورهای مختلف نسبت به این امور، مهمترین عوامل موثر بر دستیابی منافع طرفین و راه‌های کاهش خسارات و اختلافات مشخص شود.

از دیگر سؤالاتی که در این زمینه ایجاد می‌شود این است که آیا در قرارداد، تخصص داشتن و مهارت متصدیان حمل و نقل را قید می‌کنند؟

اگر استفاده از ناوگان داخلی برای حمل این مواد الزامی باشد چه مسائل حقوقی نیاز است که در این مورد لحاظ شود و عدم رعایت این الزامات چه پیامدی خواهد داشت؟

در قرارداد نسبت به خسارات زیست‌محیطی وارد شده ناشی از حمل و نقل این مواد چه برخوردی انجام می‌شود؟

برای بسته‌بندی مناسب و علامت‌گذاری نفت و گاز چه مقرراتی وجود دارد؟ شرایط و محدودیت‌های خاص قراردادهای حمل و نقل چه هستند؟

در رابطه با این پروژه مستنداتی که مستقیماً به امور تخصصی نفتی بپردازد، زیاد نیستند و درج شرط محرمانگی در عملیات‌های نفت و گازی به این مسئله بیشتر دامن زده است.

در این خصوص پایان‌نامه‌هایی از قبیل "رژیم حقوقی حاکم بر ترانزیت (نفت و گاز) با تاکید بر معاهده‌ی منشور انرژی" و مقالاتی مانند "الزامات

حمل و نقل یکی از اصلی‌ترین ارکان توسعه‌ی اقتصادی در هر کشوری است. نفت و گاز چرخ صنایع را می‌چرخانند لذا حمل و نقل نفت و گاز در جهان از جایگاه بسیار با اهمیتی برخوردار است. [۱] کشورها در قراردادهای، مقررات و هر اقدامی در عملیات نفتی که به حمل و نقل نیاز داشته باشد سعی دارند به ابعاد حقوقی و نتایجی که از این امر حاصل می‌شود، توجه کنند. [۲] در اینجا منظور از ابعاد حقوقی، بیان ابعاد خاصی است که جنبه‌ی حقوقی آنها بر سایر جنبه‌ها غلبه داشته باشد و بیشتر مورد توجه حقوقدانان باشد.

برای مثال چند نمونه از ابعاد حقوقی قابل بررسی عبارتند از: مقررات زیست‌محیطی، محدودیت‌های قانونی و قراردادی، ایمنی، مسئولیت متصدیان، بسته‌بندی و علامت‌گذاری، لزوم استفاده از ناوگان داخلی و حضور نیروی متخصص که جنبه‌ی حقوقی آنها نسبت به سایر مسائل رجحان دارد. بنابراین در این پژوهش بر روی این عناصر تمرکز خواهیم کرد.

موضع ضعیف یا قدرتمند کشورها در وضع قوانین یا درج برخی عناصر و الزامات حقوقی در قراردادهای مرتبط با حمل و نقل نفت و فرآورده‌های آن بر کسب نتیجه‌ی مطلوب، کسب سود، تسریع و تسهیل اقدامات تجاری و عملیات‌های نفتی و مسائلی از قبیل محیط‌زیست اثرگذار است. [۳] بنابراین لازم است که ابعاد گوناگون حمل این مواد بررسی شود و با جستجو در

* نویسنده‌ی عهده‌دار مکاتبات (mitra.eslamishahrbabaki@yahoo.com)

۳-۱- حمل و نقل دریایی

راه‌های دریایی در زمینه‌ی حمل و نقل کالا دارای مزایای بسیاری از جمله ظرفیت بسیار زیاد برای حمل و نقل، هزینه‌های پایین حمل و نقل و ایمنی هستند و تجارت کالا از این طریق توسط کشتی‌هایی با ویژگی‌ها، ظرفیت‌ها و کاربردهای گوناگون تحت عنوان قرارداد حمل و نقل یا اجاره‌ی کشتی انجام می‌شود. [۵] حمل و نقل دریایی نفت و گاز صرفاً از طریق کشتی، خط لوله یا ترکیبی از این دو روش قابل انجام است. [۸]

۴-۱- حمل و نقل هوایی

حمل و نقل هوایی با پیشرفت صنعت هوانوردی و توسعه‌ی ناوگان هوایی روزبه‌روز گسترش یافت و این روزها حمل کالاهای سنگین و حجیم از طریق هواپیما به ۴۰۰ تن رسیده است. این روش حمل عمدتاً برای حمل مسافر و اثاثیه است و از سرعت بیشتری نسبت به سایر روش‌های حمل برخوردار است اما هزینه‌ی آن نیز بیشتر است. [۵]

۵-۱- حمل و نقل لوله‌ای

به معنای حمل مواد توسط یک لوله‌ی طولانی که اکثر مواقع گازها و مایعات از طریق این شیوه حمل می‌شوند. این لوله‌ها برای حمل هوای فشرده نیز مورد استفاده قرار می‌گیرند اما اهمیت این روش حمل بیشتر به دلیل حمل نفت و گاز طبیعی است که جابجایی این مواد توسط پمپاژ آنها به درون لوله انجام می‌شود. خطوط لوله بسیار مطمئن هستند و به هزینه‌های نگهداری کمی نیاز دارند و تحت تاثیر شرایط آب‌وهوا قرار نمی‌گیرند. این روش حمل به خط لوله‌ی ملی به معنی حمل از نقطه‌ی مبدأ به مقصد درون مرز یک کشور و خط لوله‌ی بین‌المللی به معنی حمل از نقطه‌ی مبدأ به مقصد بین دو یا چند کشور یا از قسمت‌هایی از بستر دریا تقسیم می‌شود. [۳]

۶-۱- حمل و نقل مرکب

طبق ماده‌ی یک کنوانسیون ام.تی.سی، حمل و نقل مرکب به معنای حمل کالا به وسیله‌ی حداقل دو روش متفاوت بر مبنای یک قرارداد حمل و نقل مرکب از مکان تسلیم کالا به اپراتور به مکانی دیگر است. [۹]

۲- خصایص کلی قراردادهای حمل و نقل

حمل و نقل از ارکان اصلی اقتصاد، تجارت، رفاه اجتماعی، امنیت، حاکمیت و سیاست است و قرارداد حمل و نقل به معنای انتقال کالا از مکانی به مکان

داخلی و بین‌المللی حمل و نقل دریایی مواد هیدروکربوری " و نگاشته‌هایی در زمینه‌های فنی، مهندسی، مدیریتی و اقتصادی وجود دارد اما در اینجا با روش توصیفی-تحلیلی و گردآوری اطلاعات از طریق کتابخانه و مطالعه‌ی اسناد، هدف، ارائه‌ی مختصری از برخی ابعاد حقوقی مرتبط با انواع روش حمل نفت و گاز و فرآورده‌های آنها است تا دیدگاهی جامع و مفید برای خوانندگان ارائه و خلأهای موجود در این زمینه را رفع کند و موجب توسعه‌ی صنعت نفت و گاز و تسریع و روان‌سازی مسائل تجاری و حقوقی شود.

۱- حمل و نقل نفت، گاز و فرآورده‌های آن

مهمترین مصرف نفت و گاز در دنیا تامین گرما و سوخت است. از نفت و گاز، فرآورده‌های متعدد نفتی، گازی و پتروشیمی حاصل می‌شود [۴] که در اینجا منظور از نفت و گاز، مشتقات آنها (منظور مشتقاتی که همچنان ماهیت مضر، خطرناک و متفاوتی با دیگر کالاهای دارند) نیز هستند. در تجارت بین‌الملل مرسوم نیست که فروشندگان یا خریداران شخصا امکانات حمل و نقل را فراهم کنند، به همین جهت با متصدیان حمل و نقل و یا صاحبان وسایل نقلیه، به طور مجزا از قرارداد اصلی، قرارداد حمل منعقد می‌کنند. [۵] با توجه به پیچیدگی مسیر حمل و نوع وسیله‌ی موردنظر برای حمل و امکان حضور متصدیان و همکاری آنان با یکدیگر می‌توان پنج نوع روش حمل و نقل به طور کلی مطرح کرد. [۶]

۱-۱- جاده‌ای

این روش به‌عنوان ابتدایی‌ترین روش حمل توسط خود انسان انجام می‌شده است و بعد از آن حمل و نقل جاده‌ای از طریق حیوانات باربر بود. انقلاب صنعتی و اختراع ماشین بخار تحول عظیمی از نظر سرعت و شعاع عملیات حمل و نقل در مناطق به ارمغان آورد و امروزه نیز به دلیل گسترش نیازها و اهمیت سرعت در انتقال کالاهای مسئله‌ی حمل و نقل دائماً در حال تغییر و تحول متناسب با نیازهای روز است. [۳]

۲-۱- راه آهن

در بین روش‌های حمل و نقل، حمل و نقل ریلی (استفاده از راه آهن و لوکوموتیو) از ایمن‌ترین روش حمل نفت، گاز و فرآورده‌های آنها است. علی‌رغم مزیت مذکور، سهم بازار در برخی کشورها از قبیل ایران بیشتر بر توسعه‌ی حمل و نقل جاده‌ای تاکید داشته است و در نتیجه باعث عدم بهره‌مندی از مزیت‌های حمل و نقل ریلی و افزایش هزینه‌ها به ازای حمل هر تن-کیلومتر نفتی است. [۷]

دیگر تلقی می‌شود. [۱۰]

بارگیری و سایر اقدامات خرابکارانه‌ی مدعی در این زمینه، قوه‌ی قاهره، عیب وسیله‌ی نقلیه بعد از بارگیری به واسطه‌ی دلایلی خارجی، مخاطرات خاص کالا مثل نفت و گاز که اشتعال‌زا هستند و مخاطرات خاص خود را دارند و پذیرش حمل کالا در وسیله‌ی نقلیه‌ی روباز از موارد مسئولیت متصدی هستند مگر شرط خلافی مورد توافق قرار گرفته باشد.

برای مثال در حمل‌ونقل مواد خطرناکی مانند نفت و گاز فرستنده باید حمل‌کننده را از خطرات احتمالی به‌طور دقیق آگاه کند و در صورت لزوم از اقدامات احتیاطی که باید به‌عمل آورد، مطلع سازد. در صورت عدم ذکر این موارد، حمل‌کننده می‌تواند کالا را تخلیه یا آن را از بین ببرد و فرستنده مسئول جبران خسارات و هزینه‌های حمل‌کننده نیز خواهد بود. [۱۳]

۲- بیمه

در این رابطه، شرکت‌ها و باشگاه‌های بیمه و غرامت وجود دارد که اقدامات هر کدام متفاوت است. خطرات تحت پوشش این شرکت‌ها عبارتند از: خسارات وارد بر بدنه، بیمه‌ی تمام خطر اموال، خسارات وارد بر خطوط لوله، بیمه‌ی شناورها و خطرات ناشی از محموله که شامل آلودگی، پاک‌سازی محیط‌زیست، دستورات مقامات صلاحیت‌دار، هزینه‌ی اجرای قوانین، جریمه‌ها، بیمه‌ی فوت و نقص عضو خدمه‌ی کشتی است.

در نتیجه به دلیل خطرات بالای حمل این نوع از مواد و ایجاد آلودگی، وسایل حمل‌ونقل، محموله و خسارات زیست‌محیطی ناشی از این مواد تحت پوشش بیمه‌ای قرار می‌گیرند. [۱۴]

۳- هزینه

حمل‌ونقل ریلی از دیرباز به‌صرفه‌ترین و پرکاربردترین شیوه‌ی حمل‌ونقل کالا بوده است اما حمل‌ونقل از طریق خط لوله به هزینه‌ی نگهداری کمتری نیاز دارد و تحت‌تاثیر آب‌وهوا قرار نمی‌گیرد.

حمل‌ونقل لوله‌ای تنها راه حل اقتصادی حمل مقدار زیادی از نفت یا گاز طبیعی به جاهای دیگر در زمین است و در مقایسه با راه‌آهن، هزینه‌ی واحد کمتر و قابلیت حمل بیشتر است.

با وجود این که می‌توان خط لوله را در زیر دریا ساخت اما به دلیل نیاز به فناوری و هزینه‌ی زیاد، قسمت عمده‌ی نفت در دریا از طریق کشتی‌های تانکر حمل می‌شود اما در مناطق مسکونی این خطوط در زیر زمین در عمق یک متری وضع شده‌اند. [۳] بنابراین بعد از خط لوله و حمل ریلی، حمل‌ونقل جاده‌ای هزینه‌ی کمتری دارد و در آخر حمل هوایی به‌عنوان گران‌ترین روش حمل‌ونقل شناخته می‌شود. [۵]

قراردادهای حمل‌ونقل به‌طور کلی دارای ویژگی‌هایی هستند که مشترک با سایر قراردادهای تجاری است. این خصایص عبارتند از: دو تعهدی بودن (یعنی هر یک از طرفین در برابر یکدیگر تعهد دارند)، معوض بودن (یعنی متصدی حمل‌ونقل متعهد به حمل کالا می‌شود اما در قبال دریافت اجرت)، حق حبس (این حق که در نتیجه‌ی تقابل تعهدات طرفین در مقابل یکدیگر و معاوضی بودن این قرارداد است به هر یک از طرفین حق می‌دهد که اجرای وظیفه‌ی خود را موکول به انجام تعهدات از سوی طرف مقابل کنند)، فوری بودن (چنانچه در قرارداد حمل‌ونقل، مدت ذکر نشده باشد، اصل بر فوری بودن حمل کالا است. به این معنا که هر زمان کالا به متصدی حمل تحویل داده شد در صورت داشتن آمادگی، تحویل باید انجام شود)، رضایی بودن (در تقابل با تشریفاتی بودن) و جایز بودن (تابع قرارداد و کالت و قابل فسخ است). شرایط و اصول حقوقی که در قراردادهای حمل‌ونقل نفت و گاز باید لحاظ شوند نیز عبارتند از: اصل آزادی و اصل عدم تبعیض (قواعد رفتار دولت کامله‌ی الوداد و رفتار ملی) و سازمان تجارت جهانی در مقررات خود بر آنها تاکید ویژه دارد.

غیر از آنچه در این مبحث ذکر شد، حمل‌ونقل نفت و گاز به دلیل ماهیت متفاوت این کالا با دیگر کالاها، نیاز به وجود ویژگی‌های منحصربه‌فرد دیگری نیز دارد که به چند مورد از پرکاربردترین و مهمترین آنها خواهیم پرداخت.

۱- مسئولیت متصدیان

مبنای مسئولیت کارگزاران حمل در فرض اصیل بودن «تقصیر» و در فرض نمایندگی «اثبات تقصیر» است. [۱۱] در حمل‌ونقل نفت و گاز می‌توان برای تخصیص ریسک و مسئولیت از قواعد اینکوترمز^۱ استفاده کرد.

استفاده از قواعد اینکوترمز به دلیل دقت طرفین در تعیین نقاط انتقال ریسک و همچنین قواعد یکسان در بعد بین‌المللی بسیار مفید است. بنابراین در اینکوترمز با تعیین مکان انتقال مالکیت، محل تحویل کالا و نقطه‌ی انتقال ریسک می‌توان متصدی را مسئول یا بری از مسئولیت دانست. [۱۲] همچنین در حمل‌ونقل نفت و گاز، می‌توان شرط عدم مسئولیت یا تحدید مسئولیت نیز قید کرد، اما در قراردادهای نفت و گازی درج شرط عدم مسئولیت غیرمجاز شناخته شده است و حتی باطل تلقی می‌شود اما در خصوص شرط تحدید، مسئولیت این امر ممکن است و متصدی می‌تواند برای جبران خسارت سقف تعیین کند. (البته در این مورد نیز نباید متصدی مرتکب تقصیر شده باشد) [۸] البته نباید فراموش کرد که متصدیان در مواردی از مسئولیت، معاف می‌شوند.

تقصیر مدعی، عیب ذاتی کالا، عیب در بسته‌بندی، عیب در چیدمان و

۴- استفاده از ناوگان داخلی

برخی از کشورها، صادرکننده یا واردکننده را ملزم به استفاده از ناوگان داخلی می‌کنند، لذا آنها در مقام واردکننده از گروه سی^۲ اینکوترمز استفاده می‌کنند و در مقام واردکننده از گروه اف^۳ اینکوترمز باید استفاده کنند. برای مثال در ایران برای حمل خارجی به داخل برای بیش از پانصد تن دریایی، صد تن جاده‌ای، پانصد کیلوی هوایی نیاز به اخذ مجوز از سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و وزارت راه و شهرسازی است و حمل ریلی از مبادی اولیه از این شرط استثنای شده است. [۵]

۵- مسائل زیست‌محیطی

آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از حمل‌ونقل مواد هیدروکربوری خساراتی به اشخاص و محیط‌زیست کشورها وارد می‌کند و کشورها نباید برای کسب سود اقتصادی از محیط‌زیست غافل شوند.

اصل تاکید دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی بر جلوگیری از ورود خسارت و آسیب به محیط‌زیست است و حوادث مربوط به حامل‌های نفت و گاز در قرن اخیر نشان‌دهنده‌ی ایجاد رژیم مسئولیت در این خصوص است. (کشورها بعد از وقوع هر حادثه، در خصوص پیشگیری و نحوه‌ی جبران خسارت اقدام به تصویب کنوانسیون کرده‌اند.) [۱۵] با گسترش حمل‌ونقل نفت و گاز، نگاه یکپارچه از بیرون به درون لازم است تا ضمن کاهش هزینه‌های ساخت زیربنای حمل‌ونقل، اصل توسعه‌ی پایدار که حلقه‌ی گمشده‌ی پروژه‌های بخش انرژی است، مورد توجه قرار گیرد.

قدرت اشتعال بالا، خسارات جبران‌ناپذیر و ورود آلودگی‌های نفت و گاز به آب، هوا و خشکی با کوچک‌ترین خطا و مکان‌یابی‌های نادرست می‌تواند آسیب جدی به محیط‌زیست وارد کند و علاوه بر آن هزینه‌های سنگینی بر دوش کشور آسیب‌دیده قرار دهد. [۱۶]

۶- بسته‌بندی و علامت‌گذاری

از دیدگاه حمل‌ونقل، کالاها در سه گروه اساسی تقسیم می‌شوند: کالاهای بسته‌بندی شده، کالاهای بدون بسته‌بندی و کالاهای فله‌ای. کالاهای فله‌ای نیز به دو دسته‌ی فله‌ای خشک و فله‌ای مایع تقسیم می‌شود که در اینجا کالاهای فله‌ای مایع مانند نفت، ال.ان.جی، بنزین، گازوییل و... است. [۳] طبق قواعد اینکوترمز، فروشنده باید به هزینه‌ی خود کالا را برای حمل بسته‌بندی کند، مگر این‌که در تجارت خاصی حمل آن نوع کالای فروخته شده بدون بسته‌بندی معمول باشد.

همچنین فروشنده ممکن است کالا را در یک روش مناسب برای حمل

بسته‌بندی کند مگر این‌که خریدار از قبل در انعقاد قرارداد الزامات خاصی را برای بسته‌بندی به فروشنده اطلاع داده باشد و بسته‌بندی باید به نحو مناسبی علامت‌گذاری شود. [۱۲] در نتیجه حمل‌ونقل نفت در زمره‌ی کالاهای فله‌ای است و به بسته‌بندی خاصی نیاز ندارد اما جنبه‌های ایمنی و الزامات فنی به دلیل ویژگی خاص نفت و گاز (سیال یا گاز بودن) بخش جدایی‌ناپذیر نفت و گاز هستند و در حمل و جای‌گذاری این مواد در کشتی‌ها، شناورها، خطوط لوله و تانکرها، الزامات فنی و زیست‌محیطی باید لحاظ شوند.

متعارف‌ترین روش برای انتقال نفت، تزریق آن به درون بشکه‌هایی است که دارای حجمی از پیش تعیین شده هستند و محاسبه‌ی پول پرداختی را نیز آسان می‌کنند. [۱۷] بسته‌بندی و حمل گاز نیز بسته به نوع^۴ آن است.

انتقال گاز از طریق خط لوله، انتقال ال.پی.جی و سی.ان.جی از طریق تانکرهای حمل زمینی دو یا سه لایه، انتقال ال.پی.جی و سی.ان.جی از طریق کپسول و انتقال انواع گاز از طریق کشتی‌های حمل گاز انجام می‌شود. مخازن اینتگرال، غشایی، نیمه‌غشایی، مستقل، مخازن با عایق کاری داخلی، مخازن نیمه تحت فشار، کشتی‌های حمل گاز مایع نفتی، مخازن کاملاً تحت فشار، مخازن کاملاً سرد نگه داشته شده، حفاظت حصار ثانویه، کشتی‌های حمل گاز مایع طبیعی، کشتی‌های حمل کانتینرهای سردسازی شده از موارد بسته‌بندی و انتقال گاز و فرآورده‌های آن هستند. [۱۷]

۷- نیروی متخصص و آموزش

تصدی به حمل‌ونقل از اعمال تجاری ذاتی یا حرفه‌ای است، به این معنی که این عمل زمانی تجاری است که به وسیله‌ی تجار و تحت عنوان شغل تکرار شود. [۱۸] هرچند این امکان برای صادرکنندگان یا واردکنندگان وجود دارد که خود مستقیماً با متصدیان باربری هماهنگی‌های لازم را به‌عمل آورند، در بسیاری از موارد خصوصاً برای حمل‌ونقل نفت و گاز آنها از خدمات کارگزاران حمل^۵ استفاده می‌کنند.

به دلیل آگاهی این کارگزاران از وضعیت و شرایط متصدیان باربری به‌طور موثرتری می‌توانند حمل‌ونقل کالا را تصدی کرده و به مشتریان خود خدمات مشاوره ارائه دهند.

این کارگزاران اسناد و مدارک و همچنین بسته‌بندی و علامت‌گذاری محموله‌ها، نگهداری و انبارداری و سایر خدمات مرتبط را نیز انجام می‌دهند. [۵] حمل‌ونقل مواد هیدروکربوری به دلیل ماهیت خاص و خطرناکی که دارند نیاز به نیروی انسانی متخصص و همچنین آموزش‌های لازم جهت آمادگی و حمل مناسب و کم‌خطر یا بی‌خطر، بسیار ملموس است. کنوانسیون استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان^۶ به ضرورت آموزش و تخصص کارمندان اشاره کرده است.

لذا افرادی که وظیفه‌ی مربوط به حمل کالا و تجهیزات مرتبط را برعهده دارد باید ابتدا دوره‌های اطفای حریق، اقدامات مربوط به ایمنی، اقدامات پیشگیرانه، شناخت انواع نفت کش‌ها و محموله‌ها، خطرات آنها، تخلیه و بارگیری و عملیات نفت کش‌ها را گذارنده باشند. [۸] برای سایر روش‌های حمل نیز دانش و تخصص کارکنان و متصدیان بسیار حائز اهمیت است، برای مثال در حمل و نقل لوله‌های نفت و گاز، متصدیان باید از مسائل مربوط به ایمنی، خوردگی لوله‌ها و نگداری از آنها، نحوه‌ی جلوگیری از آلودگی، حفظ فشار، زمان‌بندی دقیق، نحوه‌ی پمپاژ، جنس و کیفیت لوله‌ها، میزان حفر برای قراردعی لوله‌ها و اندازه‌ی آنها آگاهی و مهارت لازم را داشته باشند. [۳] یا در روش حمل زمینی و هوایی نیز مثل سایر روش‌های حمل و نقل داشتن گواهینامه، بارگیری، تخلیه، مهارت در بسته‌بندی، جلوگیری از خطرات و آلودگی‌ها و میزان بار مجاز به حمل لازم است.

۸- کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی و داخلی

از آنجا که صنعت حمل و نقل مقدم بر صنعت نفت و گاز بوده است، بنابراین قوانین بیشتر به‌طور کلی و برای تمامی اقلام کالاها در بحث حمل و نقل موجود است که بعدها با پیدایش و کشف اهمیت نفت و گاز و نیاز به حمل و نقل نفت، مشتقات نفتی و گازی و... قوانین حمل و نقل حامل‌های انرژی و مواد مشتعل در دل این قوانین به وجود آمد.

در جدول ۱ اشاره‌ای کوتاه به برخی از این مقررات در چهار بخش حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و مرکب شده است. همچنین لازم به ذکر است انتقال مشتقات نفت و گاز از طریق خطوط لوله در ذیل مقررات جاده‌ای یا دریایی بحث خواهد شد و از آنجا که حمل این مواد اصولاً از طریق هوایی انجام نمی‌شود، مقررات خاصی در این بخش وجود ندارد و در جدول حذف می‌شود.

جدول ۱ | برخی مقررات حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و مرکب

ردیف	روش حمل	توضیحات برخی کنوانسیون‌ها و مقررات
۱	جاده‌ای	کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای با نام مخفف فرانسوی ADR با هدف یکسان‌سازی و هماهنگی کالای خطرناک در سطح قاره‌ی اروپا را داریم. به جز آن، کنوانسیون CMR که مسئولیت کالا از زمان تحویل‌گیری تا تحویل‌دهی را بر دوش حمل‌کننده قرار می‌دهد، مگر آنکه شرایط دیگری دخیل باشد و فرستنده لازم است تمامی اطلاعات را در مورد این کالا در اختیار حمل‌کننده قرار دهد وگرنه خود مسئول مخاطرات خواهد بود. برای مثال در ماده‌ی ۲۲ این کنوانسیون، فرستنده باید حمل‌کننده را از ماهیت کالای خطرناک مطلع کند در غیر این‌صورت حمل‌کننده می‌تواند کالا را منهدم یا ختنی کند بدون آنکه هزینه‌ای بپردازد و البته هزینه‌هایی که خود در این مورد متحمل شده است را از فرستنده‌ی کالا دریافت کند. این کنوانسیون در حمل و نقل به روش مرکب نیز در صورتی که از زمان دریافت تا تخلیه‌ی کالا به شرط آنکه در بین مسیر، تخلیه‌ای صورت نپذیرفته باشد، حاکم است.
۲	ریلی	کنوانسیون SMGS که مصوب ۱۹۵۱ و اصلاحی ۲۰۱۷ است در خصوص حمل ریلی بسیار پرکاربرد است. دارای شش ضمیمه بوده که در ضمیمه‌ی شماره یک آن مقررات حمل و نقل کالای خطرناک را قید و در سایر ضمیمه‌ها مقررات مربوط به بارگیری، بسته‌بندی، مسئولیت و سایر موارد را ذکر کرده است. همچنین کنوانسیون COTIF در رابطه با این روش حمل در پیوست یک آن مقررات یکنواخت مربوط به قرارداد حمل و نقل کالای خطرناک با راه‌آهن مرسوم به RID را بیان کرده است که می‌تواند الگوی مناسبی برای انعقاد قرارداد باشد. در پیوست سوم آن نیز از حمل کالای خطرناک صحبت کرده است.
۳	دریایی	در این رابطه قوانین داخلی مانند قانون دریایی ایران، قانون تجارت، قانون مدنی یا قوانین کلی‌تر مانند کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا و اینکوترمز وجود دارند که برای انعقاد قرارداد حمل لازم است یا می‌توان آن‌ها استفاده کرد. غیر از این موارد کنوانسیون‌های اختصاصی مانند مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی (CLC) و کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارت در خصوص حمل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا وجود دارند که در این کنوانسیون‌ها فرض بر مسئولیت مالک کشتی است اما در کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی (۱۹۶۹)، مسئولیت مالک کشتی قابل تحدید است مگر آنکه خود دچار تفسیر شود اما در قانون دریایی ایران شرط عدم مسئولیت باطل است و موارد عدم مسئولیت متصدی را به صورت انحصاری قید کرده است و در مورد بیمه نیز همین رویکرد را دارد. در رابطه با محیط‌زیست در هر کشور واحد HSE در ستاد وزارت نفت و واحد ایمنی در شرکت‌های نفتی و همچنین کنوانسیون‌هایی مانند محافظت از جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۸۴ را داریم که الزام می‌کند مخازن تانکرها باید مجهز به سامانه‌ی گاز ختنی باشند تا مخزن خالی با گاز ختنی یا همان غیر قابل اشتعال پر شود. همچنین کنوانسیون مارپل (جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها) در این زمینه اعلام می‌کند که تانکرها باید دیواره‌ی دوجداره داشته باشند. لازم به ذکر است که این مورد شامل حمل و نقل دریایی از طریق خط لوله نیز می‌شود. در رابطه با تخصص در حمل و نقل دریایی کالاها کنوانسیون معیارهای آموزشی، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردی (۱۹۷۸) STCW را داریم که سه دسته الزامات بر اساس نوع تانکر را مشخص می‌کند، تانکر نفتکش، مواد شیمیایی و تانکر گاز که باید متصدیان اطفای حریق، اقدامات اساسی و ایمنی، جلوگیری از آلودگی، شناسایی انواع نفتکش‌ها، انواع محموله‌ها، خطرات آنها، تخلیه و بارگیری و واژگان مختص حمل و نقل نفت و گاز را فرا گرفته باشند و همچنین تجربه‌ی کافی را داشته باشند. از سوی دیگر با افزایش ارزش محموله‌های نفتی حمل و نقل نیز افزایش می‌یابد و تحریم‌ها و محدودیت در انتخاب متصدیان نیز بر این هزینه‌ها تاثیر می‌گذارد.
۴	مرکب	در این روش دو یا چند روش حمل استفاده می‌شود که تمام حمل و نقل تحت یک قرارداد واحد شناخته می‌شود و البته مانع حضور دیگر پیمان‌کاران جز نمی‌گردد. یک طرف که معمولاً متصدی حمل و نقل چندوجهی است، نسبت به کل حمل و نقل مسئولیت دارد و در صورت شک در مورد اینکه در حمل جاده‌ای آیا کنوانسیون CMR حاکم می‌شود، باید بگوییم بله و مسئولیت یگانه نسبت به کل قرارداد شناخته می‌شود. نظام مسئولیت در این روش حمل به دو دسته تقسیم می‌شود. یکی متحدالشکل است که در این نظام یک رژیم مسئولیت حاکم می‌شود بدون توجه به آنکه خسارت در کدام مرحله رخ داده و دیگری نظام مسئولیت شبکه‌ای است بر حسب اینکه کالا در مرحله‌ی خسارت دیده است، مسئولیت مشخص می‌شود. در واقع تابع تک‌وجهی است و خسارتی که در مرحله‌ی خاصی رخ می‌دهد، مسئولیت را مشخص می‌کند.

۹- نمونه‌ی قراردادهای حمل‌ونقل (مواد هیدروکربوری)

همواره انعقاد قرارداد و توجه به جوانب آن از امور بسیار مهم حقوقی و لازم بوده است. عدم توجه یا عدم درج شرایط و بندهای مناسب حمل‌ونقل یک کالا می‌تواند خسارات و خطرات جبران‌ناپذیری بر طرفین قرارداد، محیط‌زیست و... برجای بگذارد. لذا در انعقاد قراردادی مانند حمل‌ونقل نفت و گاز که بسیار جنبه‌ی استراتژیک داشته و بر سیاست و اقتصاد نیز اثرگذار است و می‌تواند به محیط‌زیست خسارات جبران‌ناپذیری بزند لازم است به شرایط، اصول، نظام مسئولیت برای متصدیان و همچنین به محیط‌زیست، بسته‌بندی، تخصص، هزینه‌ها و برخی الزامات داخلی مانند استفاده از ناوگان داخلی توجه شود. برای درک بهتر موضوع به‌طور خلاصه چند نمونه از بندهای خاص در قرارداد حمل‌ونقل نفت و گاز بررسی می‌شوند:

۹-۱- در شکل ساده‌ی آن، ابتدا موضوع قرارداد و اسامی طرفین (کارگزار حمل یک شرکت ثبت شده است) درج و بعد از آن شرایط حمل‌ونقل توضیح داده می‌شود. ماده‌ی یک این قراردادها در مورد نوع حمل (برای مثال: زمینی، دریایی یا مرکب)، وسیله‌ی نقلیه (برای مثال: کشتی، شناورهای مخصوص، تریلر، کامیون و غیره) و مبدأ و مقصد است.

درج ماده‌ی یک می‌تواند نشانگر دوره‌ی مسئولیت متصدیان و نقطه‌ی انتقال ریسک و تحویل کالا باشد. اجرت حمل به صورت وزن کالا و بر اساس هر واحد تن می‌باشد که فرستنده موظف است کل مبلغ مندرج در بارنامه‌ها را بلافاصله بعد از بارگیری به صورت علی‌الحساب و مابقی را پس از کسر کلیه‌ی کسورات قانونی (مانند مالیات، حق تمبر و هزینه‌ی ترمینال) ظرف ۱۵ روز از تاریخ دریافت رسید تحویل کالا که به امضای نماینده‌ی وی در مقصد رسیده باشد به متصدی حمل‌ونقل یا نماینده‌ی قانونی وی پرداخت کند.

این قرارداد نحوه‌ی بارگیری، بیمه‌ی داخلی محمولات و هزینه‌ی انتقال را با فرستنده می‌داند اما این امر از مسئولیت متصدی حمل‌ونقل از مبدأ تا مقصد نمی‌کاهد. مسئولیت هر آسیبی به محموله با متصدی حمل است مگر آنکه ثابت کند این تلف یا خسارت ناشی از جنس خود محموله یا تقصیر فرستنده است. [۱۹]

۹-۲- در این قرارداد نیز ابتدا نام طرفین و مبدأ و مقصد است. بهای قرارداد بر اساس دلار آمریکا (ارز شناور آزاد) به صورت تحویل در بسته‌بندی و یا فله (بالک) است.

قیمت‌های ارائه شده به صورت شناور می‌باشد و کلیه‌ی پرداخت‌ها به دو روش گشایش اعتبار (در صورتی که پرداخت مبالغ قرارداد از طریق گشایش اعتبار بین فروشنده و خریدار توافق شود، پروفرم از طرف فروشنده صادر و شرایط مندرج در آن به عنوان شرایط لاینفک این قرارداد بوده و می‌بایست ضمیمه شود) و نقدی (۸۰ درصد از مبلغ کل قرارداد می‌بایست پس از امضای این قرارداد به حساب مندرج در این قرارداد واریز و ۲۰ درصد از باقی مانده‌ی مبلغ

قرارداد بابت حسن انجام کار فروشنده بوده و می‌بایست پس از بارگیری و تایید خریدار مبنی بر کنترل کیفیت کالا به حساب فروشنده واریز شود)، انجام می‌شود. کلیه‌ی هزینه‌های مربوط به گشایش اعتبار و تهیه‌ی اسناد مربوطه که به فروشنده تحمیل می‌شود به عهده‌ی خریدار بوده و مبلغ آن به ازای هر تن قیمت فروش کالا منقسم و اضافه می‌شود.

پرداخت‌ها با نرخ دلار است که زمان محاسبه‌ی نرخ دلار رأس ساعت ۱۱ صبح هر روز کاری و توافق با امور مالی ملاک عمل می‌باشد. در این قرارداد مدت زمان تحویل کالا تا ۲۰ الی ۲۵ روز پس از واریز مبلغ هر مرحله‌ی قرارداد به حساب فروشنده است.

چنانچه خریدار ظرف دو روز کاری از تاریخ انعقاد قرارداد مبلغ هر مرحله را واریز نکند، این قرارداد به خودی خود و بدون نیاز به هیچ‌گونه تشریفات ملغی و از درجه‌ی اعتبار ساقط می‌شود. خریدار، متعهد است در صورتی که میزان خرید موردی نباشد و سفارش خریدار در تناژ و مراحل مختلف درخواست و ارسال شود، مبلغی معادل ۷۰ درصد از مبلغ کل قرارداد به عنوان پیش‌پرداخت و ۱۰ درصد از مبلغ کل قرارداد بابت حسن انجام کار پس از امضای قرارداد به حساب فروشنده پرداخت کند.

در صورتی که کالا به صورت مرحله‌ای ارسال شود، حجم کلی سفارش خریدار در قالب یک جدول زمان‌بندی در چارچوب مراحل ارسال می‌بایست به این قرارداد ضمیمه شود. جدول زمان‌بندی ارسال کالا بر اساس شرایط حاکم بر این قرارداد متعاقباً توسط فروشنده به این قرارداد ضمیمه شده و جزء لاینفک قرارداد می‌باشد.

در صورت حمل چند مرحله‌ای (ترانشیت) تا مقصد نحوه‌ی اجرا و شرایط آن طی یک جدول زمان‌بندی توسط فروشنده ضمیمه و پیوست این قرارداد می‌شود و جزء لاینفک این قرارداد است. در صورت حمل دریایی، هزینه‌ی دمیراژ کشتی در قالب حمل دریایی به عهده‌ی طرفین در این قرارداد بوده که بر اساس مدارک مستند، مسئول توقف کشتی و تاخیر در بارگیری هستند. توافق ارسال کالا بر اساس قوانین FOB/CFR/CIF است. در صورتی که شرایط تحویل کالا در بندر بارگیری انجام شود، مسئولیت بوکینگ کانتینر و یا مخازن به عهده‌ی یکی از طرفین که در قرارداد مشخص شده است، می‌باشد و طرف دیگر هیچ مسئولیتی در این زمینه ندارد، اما مسئولیت حمل کالای موضوع قرارداد از در واحد تولیدی تا محل عرشه‌ی کشتی به عهده‌ی فروشنده است.

در صورت حمل زمینی، هزینه‌ی حمل محموله از در واحد تولیدی در قالب حمل زمینی از قبیل دوز-بلاغ-حق سیر-خواب تانکرها و سایر موارد مربوط به حمل و نقل کالا هیچ تعهدی در قبال موارد فوق نداشته و نخواهد داشت. نماینده‌ی خریدار موظف به همکاری کامل با رانندگان تانکرها و هماهنگی امور مربوط به صدور محموله زیر نظر نماینده‌ی

فروشنده (شرکت انصار هویزه) جهت تخلیه و بارگیری است. این قرارداد از هر حیث تابع قوانین جمهوری اسلامی ایران خواهد بود. زبان اصلی قرارداد به دو زبان فارسی و لاتین می‌باشد و می‌بایست هر دو زبان به امضا و تایید طرفین برسد و پیوست یکدیگر شوند. [۲۰]

۳-۹- قرارداد بروکری نفتی از جمله کمیاب‌ترین قراردادها در دنیای کارگزاری و تجارت امروزی به‌شمار می‌آید. گرچه بسیاری از افراد در داخل کشور، شناخت کافی از این قرارداد ندارند اما باید توجه داشت که امروزه این قرارداد در زمینه صادرات نفت و فرآورده‌های نفتی در سراسر دنیا، بسیار کاربردی است.

دولت با تهیهی قرارداد بروکری نفتی مهمترین وظایف و تکالیف مربوط به خرید و فروش یا صادرات و واردات نفتی را به شخص بروکر یادآوری می‌کند و به عنوان تعهدات وی در فرم قرارداد بروکری نفتی بیان می‌کند. بعد از آنکه فروشنندگان محصولات نفتی (که در ایران منحصراً شرکت‌های دولتی هستند)، به بروکر مراجعه کردند، نوبت به تنظیم نمونهی قرارداد بروکری نفتی می‌رسد.

بهرتر است پیش از تنظیم یا تهیهی نمونهی قرارداد بروکری نفتی به نکات تجربی مهمی که در خصوص بروکری به دست آورده‌ایم، توجه داشته باشید. این امکان وجود دارد که متن قرارداد بروکری نفتی برای مدت طولانی (مثلاً ۲ سال) تنظیم شود و در این زمان دولت تعیین کند که چند بشکه نفت، بنزین یا گازوئیل توسط بروکر به مشتریان فروخته شود.

در غیر این صورت، دولت به شکل جزئی نیز می‌تواند مسئولیت فروش مقداری بشکه را برای بروکر تعیین کند، مثلاً چنین شرط می‌کند که بروکر موظف است ماهانه یا هر فصل، حداقل یک میلیون بشکه نفت را به کشورهای متقاضی یا سایر مشتریان بفروشد.

بروکر مربوطه، باید از جزئیات و اخبار مربوط به فرآورده‌های نفتی و همچنین نفت خام اطلاع داشته باشد و از روند بازار نفت و کیفیت فروش نفت در دنیا، مطلع باشد. آشنایی با قراردادهای بازرگانی بین‌المللی و برخورداری از مهارت در ارتباطات با سایر افراد و سرمایه‌گذاران و خریداران کالاها در بسیاری از نقاط دنیا، از جمله ویژگی‌های شخص بروکر است.

برای یک بروکر نفتی، مهارت در برقراری ارتباط و بازاریابی فروش محصولات و همچنین همکاری با متخصصان در حوزهی نفت و فرآورده‌های نفتی بسیار مهم و در نحوهی فعالیت و جذب مشتریان، بسیار کارآمد و ضروری است.

از طرف دیگر، قیمت فروش نفت، توسط دولت به عنوان کارفرمای نمونه قرارداد بروکری نفتی تعیین می‌شود. در نتیجه بروکر باید با حداقل قیمتی که دولت تعیین کرده است، محصول نفتی را به فروش برساند، مگر اینکه ثابت کند فروش به قیمتی که دولت معین کرده، امکان‌پذیر نخواهد بود. با توجه به اهمیت صادرات محصولات نفتی و منتقل شدن حجم وسیعی از

کالاها به کشور دیگر، نیاز به کسب اطمینان از خریدار برای دولت و بروکر نفتی وجود دارد. در نتیجه، بروکر می‌تواند با مطالبه‌ی بارنامه‌های معاملات قبلی از خریدار، از هویت و اعتبار خریدار مطمئن شود و در نتیجه با خیالی آسوده، خرید و فروش نفت را به انجام برساند.

بروکر نفتی باید نظارت کامل بر فرآیند حمل‌ونقل نفت داشته باشد و با مشتری و سایر افراد، هماهنگی‌های لازم را به‌عمل آورد. به عنوان مثال او باید به میزان محصولاتی که توسط مشتری سفارش داده شده است، توجه لازم را داشته باشد و البته حمل‌ونقل مناسب آنها را با توجه به دستورات دولت، فراهم کند. همچنین وی باید اطمینان حاصل کند که در زمانی که توسط مشتری تعیین شده است، نفت یا فرآورده‌های نفتی به مقصد برسد و در این خصوص، با دولت به عنوان فروشنده، مذاکراتی داشته باشد.

بروکر قرارداد بروکری نفتی با توجه به توافقات میان خود و دولت به عنوان فروشندهی نفت و فرآورده‌های نفتی، نحوهی پرداخت قیمت بشکه‌های نفتی را به خریدار اطلاع می‌دهد.

به عنوان مثال ممکن است مبلغ مربوطه، به صورت ریالی و در داخل کشور به حساب‌های مربوطه منتقل شود یا حتی ممکن است در خارج از کشور و به صورت ارز خارجی، به حساب‌های اشاره شده توسط دولت یا شرکت‌های دولتی نفتی، واریز شود. به هر حال نکته‌ای که مسلم می‌باشد این است که بعد از تعیین روش پرداخت، دیگر نمی‌توان تغییری را در نحوهی پرداخت به وجود آورد.

در صورتی که معامله توسط بروکر بورس، در بورس مربوط به فرآورده‌های نفتی قطعی و نهایی شد یا اینکه حواله‌ی نفت و فرآورده‌های نفتی صادر شد، تغییر مقصدی که خریدار آن را تعیین کرده است، ممکن نخواهد بود و بروکر موظف است این نکته را پیش از تنظیم قرارداد، به خریدار، اطلاع دهد.

کارفرمای قرارداد باید فرمول محاسبه‌ی هزینه‌ها و قیمت هر بشکه نفت خام یا فرآورده‌های نفتی را به بروکر اطلاع دهد تا در صورت پرسش از سوی خریدار، بروکر بتواند جزئیات و اطلاعات مربوط به هزینه و قیمت بشکه‌ها را در اختیار مشتری خود قرار دهد. کارفرمای فرم قرارداد بروکری نفتی باید کلیه‌ی اطلاعات، اسناد و مدارک موردنیاز برای تنظیم قرارداد اشاره شده را در اختیار بروکر بگذارد و مجموعه سفارشات و شرایط خود را به بروکر مربوطه اطلاع دهد.

کارفرما باید با توجه به توافقات میان خود و بروکر در فرم قرارداد بروکری نفتی حق الزحمه یا کمیسیون او را در موعد مقرر و با توجه به نحوهی مشخص شده در متن قرارداد، پرداخت کند. در صورتی که کارفرما، نمونه قرارداد بروکری نفتی را امضا نکرد یا به تعهدات مندرج در این عقد از قبیل اجرای برخی از مسئولیت‌ها و... پایبند نبود، حق الزحمه یا کمیسیون شخص بروکر، محفوظ خواهد ماند.^۷ [۲۱]

نتیجه‌گیری

و هوایی قرار دارند.

- استفاده از ناوگان داخلی: برخی از کشورها، صادرکننده یا واردکننده را ملزم به استفاده از ناوگان داخلی بر حسب ترم سی یا اف می‌کنند.
- مسائل زیست‌محیطی: آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از حمل‌ونقل مواد هیدروکربوری خساراتی به اشخاص و محیط‌زیست کشورها وارد می‌کند و کشورها اقدام به ایجاد رژیم مسئولیت نسبت به مسائل زیست‌محیطی کرده‌اند و اصل توسعه‌ی پایدار و مکان‌یابی‌های مناسب را مدنظر قرارداده‌اند.
- بسته‌بندی و علامت‌گذاری: متعارف‌ترین روش برای انتقال نفت، تزریق آن به درون بشکه‌ها است و بسته‌بندی و حمل‌گاز نیز متناسب با نوع آن است.
- نیروی متخصص و آموزش: حمل‌ونقل مواد هیدروکربوری به دلیل ماهیت خاص و خطرناکی که دارند نیاز به نیروی انسانی متخصص و همچنین آموزش‌های لازم جهت آمادگی و حمل مناسب و کم‌خطر یا بی‌خطر دارند.
- ۳- در کنوانسیون‌ها و مقررات داخلی و بین‌المللی ابتدا مقررات کلی حمل‌ونقل موجود است و بعدها به حمل‌ونقل نفت و گاز پرداخته شده‌است که این مقررات در بطن خود از حمل انرژی و مواد خطرناک، مسئولیت‌ها، حفاظت از محیط‌زیست و... سخن گفته‌اند.
- ۴- در نمونه قراردادهای بررسی شده با توجه به محرمانگی این قراردادها به اسامی و ارقام دسترسی نداشتیم، اما دریافتیم که حمل‌ونقل مواد هیدروکربوری با سایر کالاها متفاوت است و طرفین نیز این امر مهم و ابعاد حقوقی خاص این مواد برای حمل‌ونقل را در انعقاد قراردادهایشان لحاظ می‌کنند. ■

ابعاد حقوقی را به دو دسته‌ی کلی و اختصاصی می‌توان تقسیم کرد و همچنین می‌توان در مقررات بین‌المللی و داخلی اشاراتی راجع به حمل‌ونقل مواد خطرناک پیدا کرد، اما با توجه به محرمانگی قراردادهای نفت و گاز در نمونه‌های قراردادهای حمل این نوع مواد نمی‌توان مستقیماً اطلاعاتی ارائه کرد.

۱- ابعاد حقوقی کلی

که عبارتند از: دو تعهدی بودن، معوض بودن، داشتن حق حبس، فوری بودن، رضایی بودن، جایز بودن.

اصل آزادی و اصل عدم تبعیض نیز از شرایط و اصول لازم در قراردادهای بین‌المللی در این زمینه تلقی می‌شوند.

۲- ابعاد اختصاصی و کاربرد در حمل‌ونقل نفت و گاز

- مسئولیت متصدیان: مبنای مسئولیت کارگزاران حمل، تقصیر است و برای تخصیص ریسک و مسئولیت می‌توان از قواعد اینکوترمز استفاده کرد. همچنین در حمل‌ونقل نفت و گاز، می‌توان شرط تحدید مسئولیت قید کرد و متصدیان در مواردی از مسئولیت معاف می‌شوند اما شرط عدم مسئولیت غیرمجاز است.

- بیمه: شرکت‌ها و باشگاه‌های بیمه و غرامت وجود دارد و به دلیل خطرات بالای حمل این نوع از مواد و ایجاد آلودگی، وسایل حمل‌ونقل، محموله و خسارات زیست‌محیطی ناشی از این مواد تحت پوشش بیمه‌ای قرار می‌گیرند.
- هزینه: حمل‌ونقل نفت و گاز از طریق خط لوله به‌صرفه‌ترین و کم‌هزینه‌ترین روش انتقال است. بعد از آن به ترتیب انتقال از طریق خطوط ریلی، جاده‌ای

پانویس‌ها

۱. حمل‌ونقل از طریق دریا، خشکی یا ترکیبی از این دو

5. Freight forwarders

6. International convention for standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers

۷. این قراردادها به‌طور محرمانه هستند لذا از ذکر نام قرارداد و یا اشخاص معذوریم.

2. C (CIF, CFR, ...)

3. F (FOB, FAS, ...)

4. LNG, CNG, LPG

منابع

[۱]. نوری یوشانلویی، جعفر، خسروانی، عرفان، مبنای مسئولیت کارگزار حمل در پرتو مقررات فیاتا، دو فصلنامه‌ی علمی-پژوهشی دانش حقوق مدنی، ۱۳۹۵، سال پنجم، شماره‌ی دوم، پیاپی ۱۰، صفحات ۱۰۴-۹۲.

[۱۲]. Incoterms, 2020.

[۱۳]. جباری، منصور، حسین‌نژاد، مجید، ولانی، نادر، بررسی موارد معافیت متصدی حمل‌ونقل جاده‌ای کالا و شرایط استنادی آنها در کنوانسیون حمل‌ونقل بین‌المللی کالا (CMR)، فصلنامه‌ی پژوهش حقوق خصوصی، ۱۳۹۳، سال دوم، شماره‌ی هفت، صفحات ۷۲-۳۹.

[۱۴]. ابراهیمی، سین‌نصرالله، کشاورزی، غزال، بهادری، ترگس، شریفی، شهریار، نقش باشگاه‌های حمایت و غرامت در جبران خسارت ناشی از آلودگی‌های نفتی، دو فصلنامه‌ی مطالعات حقوق انرژی، ۱۳۹۶، دوره‌ی سوم، شماره‌ی دو، صفحات ۱۹۲-۱۶۹.

[۱۵]. نوری یوشانلویی، جعفر، آقا سید جعفر کشفی، مونا، حقوق و تکالیف دولت‌ها به پیشگیری و جبران آلودگی دریایی ناشی از حمل‌ونقل نفت در پرتو اسناد و آرای بین‌المللی، فصلنامه‌ی پژوهش حقوق عمومی، ۱۳۹۳، سال شانزدهم، شماره‌ی ۴۴، صفحات ۱۹۸-۱۷۶.

[۱۶]. حسینی، زهرا، حشمتی، فرشید، بررسی الزامات اقتصادی و زیست‌محیطی جهت مکان‌یابی ایستگاه‌های خطوط انتقال گاز (مطالعه‌ی موردی: خط ۴۸ اینچ صادرات گاز ایران به عراق)، ماهنامه‌ی اکتشاف و تولید نفت و گاز، ۱۳۹۹، شماره‌ی ۱۷۸، صفحات ۶۵-۵۷.

■ ادامه منابع در (دبیرخانه) موجود است.

[۱]. پیلتن، اعظم، رژیم حقوقی حاکم بر ترانزیت (نفت و گاز) با تاکید بر معاهده‌ی منشور انرژی، پردیس بین‌المللی کیش، ۱۳۹۲، دانشکده‌ی حقوق و علوم سیاسی.

[2]. Jean-Paul Rodrigue, International Oil Transportation, 2020, available at: https://transportgeography.org/?page_id=6757.

[۳]. سادات، طاهره، بررسی قوانین و مقررات حاکم بر حمل‌ونقل بین‌المللی در فیاتا، پایان‌نامه‌ی کارشناسی‌ارشد حقوق بین‌الملل، ۱۳۹۲، دانشگاه آزاد تهران مرکز.

[۴]. شیروی، عبدالحسین، حقوق نفت و گاز، چاپ سوم، تهران، بنیاد حقوقی میزان، ۱۳۹۵، ص ۲۴.

[۵]. شیروی، عبدالحسین، حقوق تجارت بین‌الملل، چاپ یازدهم، ویراست سوم، تهران، انتشارات سمت، ۱۳۹۸، صفحات ۳۴۹-۳۴۸، ۳۴۸-۳۵۶، ۳۵۱-۳۵۴.

[۶]. ملکی، سیفاله، بررسی ماهیت حقوقی قرارداد حمل‌ونقل در حقوق ایران و انگلستان، مجتمع آموزش عالی قم، ۱۳۸۱، دانشکده‌ی حقوق و علوم سیاسی.

[۷]. مشیری، مونا، احدی، حمیدرضا، یادداشت پژوهشی بررسی سهم بازار حمل‌ونقل ریلی فرآورده‌های نفتی، فصلنامه‌ی مهندسی حمل‌ونقل، ۱۳۹۲، سال پنجم، شماره‌ی یک، صفحات ۱۴۲-۱۳۱.

[۸]. نوری یوشانلویی، جعفر، ایرانی فتح‌آباد، عبدالحسین، الزامات داخلی و بین‌المللی حمل‌ونقل دریایی مواد هیدروکربوری، مطالعات حقوق انرژی، ۱۳۹۸، دوره‌ی پنجم، شماره‌ی یک، صفحات ۲۴۹-۲۲۳.

[9]. Multimodal Transport Convention, United Nations Convention on the Multimodal Transportation of Goods, concluded on 24 May 1980, UN Doc.TD/MT/CONF/16, reprinted in 19 ILM 938 (1980).

[10]. Carr, Indira, International trade law, 2009, 4d edit, Routledge-Cavendish, p158.