

تحلیل قواعد حمل نقل دریایی نفت و گاز

در راستای حفظ محیط زیست

(تاریخ دریافت ۱۴۰۱/۱۲/۱۵، تاریخ تصویب ۱۴۰۲/۰۳/۱۸)

زهرا اکبرزاده

چکیده

یکی از معضلات عمده محیط زیست، مخصوصاً محیط زیست دریایی، مساله آلودگی بسترهای آبی به واسطه نفت و گاز در فرایند حمل و نقل آنها است. به این سبب، قواعدی برای حفاظت از محیط زیست در قبال حمل و نقل دریایی نفت و گاز پدید آمده است که موضوع این پژوهش قرار گرفته است، لذا در این پژوهش که به روش توصیفی و تحلیلی تهیه شده است، درصدد پاسخ به این پرسش اصلی خواهیم بود که اساساً در حوزه حمل و نقل دریایی نفت و گاز از نظر حقوقی چه شرایط و قواعدی پیش‌بینی شده است. نتایج و یافته‌های پژوهش موید این مطلب است که در حقوق بین‌الملل برای جلوگیری از آلودگی دریاها به واسطه حمل و نقل نفت و گاز، اصولی نظیر اصل جلوگیری، شفاف‌سازی و همین‌طور مسئولیت ناشی از آلودگی برای ضمانت اجرا و یا تحمیل مسئولیت پیش‌بینی شده و در کنار آنها در قراردادهای نفت و گازی نظام امتیازی، مشارکتی و خدماتی بنودی در خصوص جلوگیری از آلودگی در متن قراردادها گنجانده می‌شود. ضمناً در محیط بین‌الملل برای تحمیل مسئولیت به ناقضین محیط زیست دریایی، مقرراتی نظیر کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی ۱۹۶۹، کنوانسیون حفاظت از حیات در دریا مصوب ۱۹۷۴، کنوانسیون مارپل، قانون کنترل و جلوگیری از آلودگی نفتی دریایی مصوب ۲۰۰۵، کنوانسیون بانکر و غیره وضع شده است. نهایتاً نتیجه این مقررات نیز این است که بر اساس اصل مسئولیت محض و انتقال مسئولیت به دارنده کشتی، می‌توان در قبال آلودگی دریایی، متصدی حمل و نقل دریایی، مالک کشتی یا فرستنده محموله را مسئول آلودگی زیست محیط دریایی دانست، هرچند قواعد بیمه در این خصوص می‌تواند در خصوص جبران خسارت، اشخاص مذکور را یاری دهد.

واژگان کلیدی: حمل و نقل دریایی، حمل و نقل نفت و گاز، متصدی حمل و نقل، محیط زیست، مسئولیت.

بخش اول: مفهوم حمل و نقل دریایی نفت و گاز

هنگامی که از حمل و نقل دریایی صحبت می‌شود اولین چیزی که به ذهن انسان می‌رسد کشتی‌های باری یا نفتکش‌ها هستند که برای حمل کالاهای مختلف و نفت با ویژگی‌های خاصی تجهیز شده‌اند. کالاهایی که از طریق دریا حمل می‌شوند معمولاً دارای حجم زیادی بوده و به گونه‌ای هستند که طولانی بودن زمان تأثیری چندانی بر کیفیت و بازار آنها ندارد، مانند نفت و حمل آنها توسط نفتکش‌ها. از آنجایی که نفت خام نیز جزو کالاهای خطرناک محسوب شده، بررسی میزان تجارت آن از طریق مسیرهای دریایی و توجه به آمار و ارقام ارائه شده در این زمینه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.^۱

با توجه به موقعیت کشورمان از لحاظ جغرافیایی و نزدیکی به آبهای آزاد و نیز واقع شدن در منطقه خاورمیانه که بزرگترین حوزه نفتی جهان می‌باشد، حمل و نقل نفت خام و مشتقات آن می‌تواند از موارد قابل اهمیت جهت بحث‌های تحقیقاتی باشد. همچنین حجم بالای صادرات نفتی کشورمان و دیگر کشورهای حوزه خلیج فارس که بخش عمده‌ای از آن از طریق نفتکش‌ها انجام می‌گیرد بر اهمیت جایگاه این صنعت در میان دیگر صنایع کشورمان می‌افزاید.^۲

حمل و نقل دریایی به خصوص حمل و نقل نفت توسط نفتکش‌ها از طریق مسیرهای آبی، بخشی جدانشدنی از تجارت است به طوری که ارائه خدمات کارآمد در حمل و نقل دریایی از پارامترهای لازم و تأثیرگذار در انجام تجارت موفق بین‌المللی است. حمل و نقل کارآمد به طور یقین باعث افزایش تجارت بین‌المللی خواهد شد.^۳ موضوع حمل و نقل دریایی به دلیل تأثیرگذاری بر قیمت تمام شده کالا در کشورها جایگاه والایی یافته و توجه به آن در عرصه فعلی تجارت آزاد و محیط کاملاً رقابتی موجود در میان صاحبان صنایع و مواد

^۱. چراغی، میترا و نصیری، محمد، مروری بر نفت خام و فراورده‌های نفتی از طریق دریا، مقاله ارائه شده در کنفرانس ملی نفت، گاز، پتروشیمی و توسعه پایدار، تهران، ۱۳۹۴، ص ۱۱.

^۲. مقدم، بهراد، بررسی هزینه حمل و نقل دریایی نفت و ارتباط آن با قیمت نفت، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران، ۱۳۹۳، ص ۸.

^۳. Review of Maritime Transport, New York and Geneva: United Nations Council on Trade and Development (UNCTAD). ۲۰۰۶.

اولیه، نقشی حیاتی یافته است. امروزه موضوع حمل و نقل دریایی و جابجایی کالا و نفت از طریق دریا حلقه‌ای ویژه در زنجیره اقتصاد بازار است و به واسطه داشتن مزیت‌هایی از جمله هزینه پایین حمل کالا، پرداخت وجه در مقابل اسناد معتبر و سرعت عمل در حمل حجم بالایی از کالا، از مناسب‌ترین روش‌های حمل و نقل به شمار می‌آید، کما اینکه سهم حمل و نقل دریایی در جابجایی کالاها در تجارت بین‌المللی حدوداً ۹۰ درصد کل این تجارت را تشکیل می‌دهد. اگرچه ممکن است که مشخصات جغرافیایی یک کشور نحوه جابه‌جایی کالا را ایجاب کند. در ترابری دریایی بسته به دوری و نزدیکی مسیر، نوع کالا و... از وسائل دریایی مختلفی از قبیل نفتکش، لنج و غیره استفاده می‌شود. هنگامی که کشتی حامل کالا برای تخلیه پهلو گرفت، مأمورین بهداشت با ورود و بررسی مدارک اجازه ارتباط آن با بندر را صادر می‌کنند. مأمورین گمرک در ابتدا دفتر مخصوصی را به فرمانده کشتی ارائه می‌دهند که خصوصیات کلی کالا و کشتی از قبیل نام فرمانده، تعداد پرسنل و پرچم، نوع کشتی، بنادر مبدا و مقصد، وزن، تعداد کالایی که باید تخلیه شود، مقدار آذوقه و کالاهای ممنوع‌الورود و غیره را در آن ثبت می‌نمایند، سپس انبار کالایی که قرار نیست تخلیه شود (انبار آذوقه، انبار مشروبات و کالاهای ممنوع‌الورود) مهر می‌گردد و سپس فرمانده کشتی و یا نماینده مؤسسه حمل و نقل مربوطه فهرست محمولاتی را که قصد تخلیه آن را دارند به گمرک در دو نسخه اظهارنامه اظهار می‌نماید که پس از صدور اجازه عملیات تخلیه آغاز می‌گردد و برای کنترل کالاهای تخلیه شده مشخصات ظاهری بسته‌ها به ترتیبی که تخلیه می‌شوند در فهرست‌هایی ثبت می‌گردد که این عمل را تالی‌گیری می‌گویند و با مشارکت نماینده گمرک (بندر) و موسسات حمل و نقل انجام می‌شود.

بخش دوم: اصول و قواعد مندرج در قراردادهای حمل و نقل دریایی در راستای حفاظت از محیط زیست

در این قسمت به حمل و نقل و اصولی که در این قراردادها برای حفظ محیط زیست درج و منعقد می‌شود اشاره خواهیم نمود.

بند اول: اصل جلوگیری

در خصوص آلودگی محیط زیست ناشی از مواد نفتی، اصل پیشگیری از آلودگی به عنوان یک تعهد عمومی برای اجتناب از ایراد خسارت زیست محیطی، بهترین تدبیر محسوب

می‌گردد. تمرکز بر پیش‌گیری از آلودگی هم از سوی صنایع و هم سیاست‌گذاران، انعکاس این آگاهی روزافزون است که خودداری و کاهش آلودگی تقریباً همیشه از تلاش برای اعاده وضعیت یک منطقه آلوده شده کم‌خرج‌تر و مقرون به صرفه‌تر است. این اصل شباهت نزدیکی با اصل ۶ اعلامیه استکهلم دارد که در عباراتی جامع و فراگیر بیان می‌دارد رهاسازی مواد سمی یا سایر مواد و انتشار گرما در مقادیر و مقیاسی که فراتر از توان محیط زیست برای سالم و بی‌خطر ساختن آنها باشد، باید به منظور حصول اطمینان از عدم ایراد خسارت جدی و غیر قابل جبران به اکوسیستم متوقف گردند.^۱ لذا با توجه به اینکه مواد نفتی به ویژه در صورت ترکیب با آب، به یکی از مواد سمی در طبیعت تبدیل می‌شود و هزینه پاکسازی و سالم سازی محیط زیست از آلودگی ناشی از مواد نفتی بسیار زیاد است، رعایت اصل جلوگیری از آلودگی نفتی به عنوان یکی از اصول اساسی زیست محیطی در هر طرح نفتی محسوب می‌گردد. اصل اصل اقدام همگانی به این معنا است که اقدام برای رفع آلودگی نفتی اولاً می‌بایست در تمام سطوح قانونگذاری اعم از ملی و بین‌المللی بسط یابد و ثانیاً مجریان نیز در سطح ملی و بین‌المللی نسبت به انجام تکالیف خود توجه گردیده و توانا باشند. به عبارت دیگر چالش عمده سازمان‌هایی که مدیریت محیط زیست را بر عهده دارند ارتباط بین افراد و آثار بین‌المللی رفتارهای آنها می‌باشد. به استناد اصل مذکور بسیار مهم است که قواعد توسعه یافته در سطح رژیم‌های بین‌المللی با شرایط بسیار گوناگون و متنوع محیط زیستی منطقه‌ای یا داخلی نیز سازگار باشند. همچنین اصل مذکور ناظر بر این است که مسئولیت و تصمیم‌گیری تا پایین‌ترین سطح یک دولت یا سازمان سیاسی که می‌تواند اقدامی موثر به عمل آورد نفوذ نماید.

بند دوم: اصل شفاف سازی

می‌توان گفت جامع‌ترین تعریف از اصل شفاف‌سازی در ماده ۱۴ کنوانسیون تنوع زیستی بیان گردیده است که مقرر می‌دارد، هریک از کشورهای عضو در حد امکان و به گونه مناسب باید روش‌های مناسب در زمینه ارزیابی اثرات زیست محیطی پروژه‌های خود را که ممکن است اثرات زیانبار قابل توجهی بر تنوع زیستی داشته باشد با هدف اجتناب از ایجاد چنان

۴۶۰ | ۱. گروه صلح کرسی حقوق بشر، حقوق زیست محیطی بشر، تهران، نشر دادگستر، ۱۳۸۹، ص ۱۸۹.

تأثیراتی در پیش گرفته و زمینه مشارکت مردمی را آن گونه که باید در این روش ها در نظر بگیرد، فراهم نماید تا تضمین نماید که پیامدهای زیست محیطی در خصوص آن دسته از برنامه ها و سیاست هایی که اثرات زیان باری بر تنوع زیستی دارند مد نظر قرار می گیرد، در زمینه فعالیت های تحت صلاحیت یا کنترل خود که احتمالاً اثرات زیان بار قابل ملاحظه ای بر تنوع زیستی سایر کشورها یا مناطق ماورای قلمرو داخلی آن دارند بر اساس رفتار متقابل، با عقد قراردادهای دوجانبه، منطقه ای یا چند جانبه مناسب، ارایه و تبادل اطلاعات و مشاوره را تشویق کند، در صورت بروز خطر یا خسارت آنی یا کشنده برای تنوع زیستی در منطقه تحت صلاحیت یا کنترل سایر دولت ها یا مناطق خارج از محدوده صلاحیت ملی خود فوراً دولت هایی را که به طور بالقوه در معرض خطر قرار می گیرند آگاه کرده و اقدامات لازم را برای جلوگیری یا کاهش خطرات و خسارت یاد شده را آغاز کند. بنابراین شفاف سازی از دو عنصر اصلی تشکیل می شود.

اول، دسترسی به موقع، آسان و کامل به اطلاعات توسط تمامی کسانی است که شفاف سازی بر منابع آنها اثر می گذارد. دوم، مشارکت عمومی در تصمیم گیری ها است. چرا که تصمیم گیرندگان برای تصمیم گیری خوب و صحیح به اطلاعات مربوط به آنهايي که تحت تاثیر آثار تصمیمات آنها قرار می گیرند نیاز دارند و تصمیم گیری شفاف باعث ایجاد نتایج بهتر می شود.

بند سوم: اصل مسئولیت ناشی از آلودگی

اصل مذکور به عنوان یکی از قواعد زیست محیطی، جنبه عام الشمول و عرفی یافته و در بسیاری از معاهدات بین المللی به صراحت مورد شناسایی قرار گرفته است. به عنوان نمونه در مقدمه کنوانسیون بین المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی، آلوده کننده مسئول پرداخت خسارت است و این امر به عنوان یک اصل کلی حقوق بین المللی محیط زیست شناخته و اعلان شده است. با این حال در تحلیل اقتصادی ابزارهای توسعه و نقشی که اقتصاد در این زمینه می تواند ایفا کند، جایگزین هایی برای این اصل مطرح شده است. این اصل که ذی نفع باید پردازد یا پرداخت توسط ذی نفع صورت گیرد از جمله این موارد است.^۱

^۱. گروه صلح کرسی حقوق بشر، منبع پیشین، ص ۲۲۲.

بر اساس این جایگزینی، اصل مذکور تنها اصل ممکن نیست. جوامع گوناگون و در شرایط مختلف ممکن است حق بهره‌برداری از محیط زیست را به آلوده‌کنندگان بدهند. در چنین حالتی است که گفته می‌شود ذی‌نفع باید بپردازد. بر اساس این اصل، کسانی که توقع دارند از مهار آلودگی یا حفاظت بهره‌مند شوند باید مخارج برآورده شدن آن را بپردازند.^۱

چنین برداشتهایی موجب شد که اصل مزبور به اصل گسترده‌تر داخلی کردن هزینه‌ها تکامل یافت. یعنی اینکه آلوده‌کننده باید هزینه کامل خسارت‌های زیست محیطی ناشی از فعالیت‌های خود را بپردازد.

بخش سوم: لزوم رعایت قواعد زیست محیطی در قراردادهای نفت و گاز ناظر بر نظام مشارکت

از دیدگاه حقوقی، مشارکت دولت میزبان در قرارداد نفتی چه در تولید و چه در سرمایه‌گذاری بیانگر مسئولیت دولت در قبال رفاه و رعایت منافع عمومی و نظارت بر آن از جمله مقررات زیست محیطی و جلوگیری از ورود خسارت به محیط زیست ناشی از آلودگی نفتی می‌باشد. قراردادهای مشارکتی، محصول اراده مشترک دولت میزبان و شرکت سرمایه‌گذاری خارجی است که عموماً از آن به عنوان مشارکت در تولید نام برده می‌شود. در این قرارداد سرمایه‌گذار متعهد به تامین سرمایه مورد نیاز برای اکتشاف و استخراج منابع معدنی در چارچوب قوانین و مقررات دولت میزبان است و در مقابل دولت متعهد می‌شود در صورت موفقیت آمیز بودن عملیات اکتشاف و توسعه میدان نفتی و به بیان دیگر کشف یا توسعه تجاری میدان از محل نفت استحصال شده، هزینه‌های انجام شده توسط شرکت بین‌المللی را جبران کند که البته میزان هزینه‌ها و کیفیت باز پرداخت آن در فرمول‌های مختلف با یکدیگر تفاوت دارد. با این توضیح که گاهی حتی در فرض کشف تجاری نفت، ریسک یا خطر افزایش هزینه‌ها از حد سقف معینی در قرارداد به عهده شرکت بین‌المللی نفتی است و بیش از سهم تعیین شده در قرارداد به شرکت نفتی تعلق نخواهد گرفت.

^۱. پانایوتو، تئودور، ابزارهای تحول برای فراهم کردن موجبات توسعه پایدار، ترجمه سید امیرایافت،

به بیان دیگر قرارداد مشارکت در تولید به مشابه یک «قرارداد فروش محصول» است که دولت میزبان سهمی از نفت تولیدی را با تحویل این سهم به شرکت بین‌المللی نفت در مقابل هزینه‌های اکتشاف، توسعه و اداره میدان به شرکت اخیر می‌فروشد.^۱ لذا می‌توان شاخصه‌های قراردادهای نفتی از نوع مشارکت را به صورت زیر عنوان نمود:

۱. برخلاف قراردادهای امتیازی، به اصل حاکمیت بر منابع طبیعی توسط دولت میزبان احترام گذاشته شده و دولت میزبان مالک نفت تولیدی شناخته می‌شود.

۲. همه هزینه‌ها با رعایت شرایط و با نظارت دولت میزبان برعهده شرکت نفتی می‌باشد.

۳. شرکت نفتی می‌تواند برای جبران هزینه‌های عملیات و تامین هزینه‌های توسعه نسبت به ذخیره و فروش بخشی از تولید، حسب توافقات قراردادی، بی‌آنکه مفید انتقال مالکیت باشد اقدام نماید.

۴. شرکت نفتی بین‌المللی ملزم به پرداخت مالیات به دولت میزبان می‌باشد.

با توجه به اولین شاخصه فوق‌الذکر، مسئولیت دولت میزبان در خصوص رعایت مقررات زیست محیطی از این جهت محرز است که حتی پس از عقد قرارداد مشارکت، دولت صاحب مخزن، مالک نفت می‌باشد و صرف مشارکت با شرکت نفتی، موجب اسقاط تعهدات زیست محیطی دولت میزبان نمی‌گردد. به ویژه اینکه آلودگی نفتی مذکور به منافع دیگر کشورها نیز خسارت وارد کند. پس «مشارکت در تولید» و «مشارکت در سرمایه‌گذاری» از مسئولیت دولت میزبان در رعایت مقررات زیست محیطی نمی‌کاهد چرا که اولاً دولت میزبان مالک زمین و منابع طبیعی در حوزه نفتی واگذار شده به شرکت نفتی می‌باشد و ثانیاً در هنگام واگذاری، عدم آلودگی نفتی مفروض تلقی می‌گردد. به عبارت دیگر فعل دولت در امضاء قرارداد مشارکت به معنای واگذاری منابع طبیعی و محیط زیست برای شروع یک فعالیت بالقوه آلوده کننده بوده و در صورتی که آلودگی محیط زیست ناشی از تقصیر دولت شریک در قرارداد نفتی باشد، مسئولیت بین‌المللی کیفری نیز دامنگیر دولت میزبان می‌شود.

^۱. امامی، مسعود، حقوق قراردادهای بین‌المللی نفت، تهران، نشر دانشگاه امام صادق (ع)، ۱۳۸۹، ص

ماده ۱۹ طرحی که در سال ۱۹۷۶ به تصویب اکثریت اعضای کمیسیون حقوق بین‌الملل رسید ناظر بر همین معنا است. به موجب ماده مذکور چنانچه هر دولت تعهدی را که کل جامعه بین‌المللی برای منافع اساسی خود حیاتی تلقی می‌کند نقض نماید، مرتکب جنایت بین‌المللی شده است. بدیهی است، جنایت بین‌المللی از این لحاظ که نقض یک تعهد عینی در مقابل کلیه کشورها است به کل جامعه بین‌المللی مربوط می‌شود. بر اساس ماده ۱۹ طرح فوق‌الذکر، جنایت بین‌المللی خصوصاً از نقض عمده تعهدات بین‌المللی که برای تضمین و حفظ محیط زیست انسانی مانند تعهدات مربوط به منع آلودگی گسترده جوی یا دریاها واجد اهمیت است، ناشی می‌شود.

تعهدات زیست محیطی دولت میزبان در قراردادهای مشارکتی نفتی، چنان مستقیم و مستحکم است که گویی خود دولت میزبان در حال اکتشاف، استخراج، تولید و انتقال نفت می‌باشد، چرا که اهلیت طرف دولتی یا بر مبنای تملک منابع طبیعی توسط دولت است و یا به واسطه اجازه انحصاری است که به شرکت دولتی در راستای بهره‌برداری از منابع طبیعی اعطاء نموده است. اجازه فعالیت نفتی به شرکت نفتی به معنی تفویض اهلیت و انتقال مسئولیت دولت میزبان از جمله رعایت مقررات زیست محیطی در عملیات نفتی به پیمانکار به دلایل ذیل نیست: اولاً، سهمی که از تولید به شرکت بین‌المللی نفتی تعلق می‌گیرد در واقع اجرتی است که از سوی کارفرما به پیمانکارش پرداخت می‌گردد و این نیز در صورتی است که پیمانکار در تولید مشارکت داشته و منجر به تولید نفت شده باشد. لذا تنها ادعایی که از ناحیه پیمانکار مسموع است ادعای دریافت سهمی از تولید است نه ادعای مالکیت مخزن. لذا در کل فرآیند هیچگاه مالکیت منابع طبیعی، مخزن و حتی منابع زیر زمینی به پیمانکار واگذار نمی‌گردد و همچنان تحت مالکیت و اشراف دولت میزبان باقی می‌ماند. به همین دلیل بقاء مسئولیت دولت در عدم آلودگی منابع طبیعی همانند وضعیت قبل از واگذاری استنباط می‌گردد.

ثانیاً، حال که مشخص شد حقوق و مسئولیت کشور میزبان از جنس حق مالکیت است و قرارداد تأثیری در ایجاد و یا احتمالاً سلب آن ندارد، در خصوص پیمانکار نفتی این موضوع در نقطه مقابل قرار دارد. یعنی حقوق پیمانکار در قرارداد مشارکتی فقط ریشه قراردادی دارد مانند حق نسبت به بازپرداخت هزینه‌ها و پرداخت اجرت اعمال صورت گرفته. به بیان روشن‌تر

می‌توان گفت که استقرار حق پیمانکار منوط به اجرای تعهدات قراردادی است که به طور تدریجی ایجاد می‌شود.^۱ از این بیان، مسئولیت ثانوی دولت میزبان احراز می‌شود که همان وضع دقیق تعهدات قراردادی حاوی مقررات زیست محیطی در خصوص اکتشاف، استخراج و انتقال مواد نفتی توسط پیمانکار می‌باشد و اگر به هر دلیلی این مسئولیت را به انجام نرساند بدین معنا خواهد بود که به ضرر محیط زیست داخلی و فراملی، تعهدات قراردادی را به نفع شرکت نفتی تنزل داده است. این عمل، کیفری قلمداد نمودن نقض تعهدات ناظر بر حفاظت از محیط را بر مبنای هر دو استدلال آتی توجیه می‌کند که یکی به ماهیت مناط‌ها و ضوابط زیست محیطی باز می‌گردد و دیگری از ناکارآمدی نظام مسئولیت دولت‌ها در اجرای استانداردهای بین‌المللی زیست محیطی نشأت می‌گیرد. دولت میزبان صرفاً با درج دقیق تعهدات زیست محیطی شرکت نفتی در متن قرارداد منعقد است که می‌تواند ادعا نماید مسئولیت ثانوی خود را در قبال نظارت بر حفاظت از محیط زیست به انجام رسانده است در حالی که هنوز مسئولیت اولیه وی به عنوان مالک انحصاری منابع طبیعی و حوزه‌های نفتی، در عدم آلودگی محیط زیست ناشی از مواد نفتی علیرغم تعهدات قراردادی، به قوت خود باقی است.

ثالثاً، وجود ضمانت اجرا و یا همان تضمین‌های مالی در قراردادهای مشارکت، بیانگر بقاء مسئولیت حفظ محیط زیست بر عهده مضمون‌له یا همان دولت میزبان می‌باشد. وظیفه ذاتی دولت‌ها، رعایت منابع عمومی و رفاه عامه و سلامت اجتماع را اقتضاء می‌نماید و چنانچه هزینه‌های عملیات و هزینه‌های توسعه در قراردادهای مشارکتی، علیرغم آلوده‌سازی محیط زیست، به شرکت پیمانکار نفتی پرداخت گردد، در حقیقت به معنای عدم استفاده دولت میزبان از تضمین‌های مالی به ضرر محیط زیست می‌باشد. سوءبرداشت و یا استنباط یک سو به از تضمین مالی در قراردادهای مشارکت از اینجا حاصل می‌شود که برخی اعتقاد دارند در این نوع از قراردادها به شرکت خارجی اجازه داده می‌شود به صرف موفقیت‌آمیز بودن عملیات

۱. امامی، مسعود، منبع پیشین، ص ۱۰۷.

اکتشاف و استخراج نفت، در نهایت بخشی از سود حاصل از عملیات و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده را از حمل نفت استخراج شده همان حوزه قراردادی برداشت نماید.^۱

در حالی که اولاً مسئولیت ثانویه دولت‌های میزبان اقتضاء می‌کند که در راس تعهدات قراردادی، قید قواعد زیست محیطی به عنوان یکی از شرایط اساسی قرارداد گنجانده شود و ثانیاً به محض تولید نفت، تعهد شرکت نفتی را انجام شده تلقی ننمایند و ثالثاً رعایت مقررات زیست محیطی را در پرداخت سهم پیمانکار، دریافت مالیات و حسب مورد دریافت بهره مالکانه تاثیر داده و شرط نماید. حتی در مواردی نیز که دولت میزبان در تامین هزینه‌ها مشارکت می‌نماید اگر چه در این گونه قراردادها پیمانکار موظف به تامین مالی پروژه‌های اکتشاف و بهره‌برداری است، اما لازم است تمامی اقدامات شرکت نفتی مطابق با برنامه سالیانه و بودجه‌ای باشد که به تصویب دولت میزبان می‌رسد و یکی از سرفصل‌های شاخص برنامه تصویبی دولت میزبان در خصوص تعهدات شرکت نفتی راجع به رعایت استانداردهای زیست محیطی، ترتیبات پیشگیرانه، ضمانت اجرا و حدود مسئولیت آن خواهد بود.

بخش چهارم: لزوم رعایت قواعد زیست محیطی در قراردادهای نفت و گاز ناظر بر نظام خدماتی

در قرارداد خدماتی، دولت (بخش عمومی) یک شرکت یا موسسه خصوصی را برای انجام یک یا چند وظیفه یا خدمات مشخص، برای یک دوره معین، نوعاً ۱ تا ۳ ساله اجیر می‌کند. بخش عمومی به عنوان تهیه کننده اصلی زیر ساخت خدمات باقی می‌ماند و تنها بخشی از بهره برداری آن را شریک خصوصی برون سپاری می‌کند. شریک خصوصی بایستی خدمات را با هزینه توافق شده انجام دهد و استانداردهای عملکرد که توسط بخش عمومی تنظیم می‌شود را رعایت نماید. دولت‌ها عموماً از روال مزایده رقابتی برای اعطای قراردادهای خدماتی استفاده می‌کنند که با توجه به محدودیت زمانی و تعریف دقیق این قراردادها، به نظر این روال مناسب

^۱ ایران پور، فرهاد، مبانی عمومی قراردادهای نفتی، نشریه حقوق دانشگاه تهران، شماره ۳، ۱۳۸۶، ص

عمل می‌نماید.^۱ رعایت قواعد زیست محیطی در قراردادهای نفتی خدمت به لحاظ ماهیت این گونه قراردادهای به عنوان یکی از شاخصه‌ها و عنصر اساسی در قرارداد نفتی مذکور محسوب می‌گردد، چرا که توجه به عامل ریسک یا خطرپذیری و تصمیم‌گیری در رفع و یا کاهش خطرات موجود، از ارکان اصلی قرارداد به شمار می‌آید و لاجرم بی‌توجهی به آلودگی محیط زیست ناشی از مواد نفتی و عدم پیش‌بینی مسئول آلوده‌کننده و چگونگی مواجهه با آن، از خطرات عمده فراروی طرفین قرارداد می‌باشد. با این تعبیر، تفاوتی بین قراردادهای خدماتی با خطرپذیری پیمانکار و یا خطرپذیری دولت میزبان نخواهد بود، آن چه مهم است اینکه آلودگی محیط زیست ناشی از مواد نفتی به عنوان یکی از موارد خطرناک شناسایی و در مسئولیت‌های طرفین در قرارداد مذکور از مرحله شروع به اکتشاف تا تولید و فروش نفت تاثیرگذار باشد. قرارداد خدمت که در نظام حقوقی ما از آن به عنوان قرارداد پیمانکاری یا اجاره خدمات نیز یاد می‌شود یک رابطه قراردادی است که بر اساس آن در قبال خدمات انجام شده اجرت پرداخت می‌شود. در خصوص رابطه این گونه قرارداد با مقاطعه کاری، نویسندگان حقوقی قرارداد مقاطعه کاری را قراردادی دانسته‌اند که اگر چه مقاطعه کار با پیمانکار در مقام انجام عمل معینی مستحق دریافت اجرت قراردادی می‌شود ولی در انتخاب شیوه اجرای خدمتی که به عهده گرفته آزاد است.

به بیان دیگر صاحب کار نتیجه‌ای را که طالب آن است معین می‌سازد و مقاطعه کار نیز برای رسیدن به همان نتیجه تلاش می‌کند ولی در ترسیم نقش رسیدن به مطلوب قرارداد آزاد است. اما قراردادهای که به نام قراردادهای پیمانکاری در اکتشاف و توسعه منابع نفتی رایج است اندکی متفاوت با یک «قرارداد پیمانکاری ساده» است. زیرا این قراردادها به منظور تامین سرمایه و دانش فنی منعقد می‌گردد و مستلزم قبول ریسک‌های اکتشاف توسط پیمانکار است در حالی که قراردادهای پیمانکاری ساده این منظور را محقق نمی‌سازد. بنابراین نسل دیگری از این قراردادها با به منصه ظهور گذاشت که به «قراردادهای پیمانکاری ریسکی» معروف شد. در این قراردادها پیمانکار متعهد به تهیه منابع مالی، انجام عملیات مربوط به اکتشاف و توسعه و

۱. احمدی، موسی، موسوی، محسن، مشارکت عمومی - خصوصی مبانی نظری و مطالعات موردی،

تهران، دانشگاه امام صادق، ۱۳۹۳، ص ۴۹.

تحمل تمامی ریسک‌های این مرحله می‌باشد. هزینه خدمات و بازپرداخت وام‌ها بعد از تولید تجاری از میدان، به صورت نقدی یا باز فروش نفت تولیدی از میدان پرداخت می‌شود. بنابراین از آنجایی که تعهد شرکت نفتی از جنس تعهد به نتیجه است در صورت عدم تولید تجاری میدان، شرکت اخیر مستحق باز پرداخت یا مسترد داشتن هیچ یک از هزینه‌های انجام شده نمی‌باشد. شایان ذکر است که در این قراردادها راه‌های مختلفی برای جبران ریسک تحمیل شده به پیمانکار تجربه شده است، از جمله پرداخت مبلغی بابت هزینه ریسک در هر بشکه یا پرداخت مبالغی بر اساس میزان اکتشاف و اندازه منابع مالی سرمایه گذاری شده، بنابراین می‌توان در قراردادهای نفتی خدمت، روابط حقوقی دولت میزبان و شرکت نفتی را به صورت زیر طبقه بندی نمود:

۱. منابع مالی پروژه نفتی موضوع قرارداد می‌بایست از طریق شرکت نفتی تهیه و تامین گردد.
۲. شرکت با قبول خطر پذیری ناشی از عدم دسترسی به نفت، عملیات مربوط به اکتشاف و توسعه میدان نفتی را انجام می‌دهد.
۳. در صورت به نتیجه رسیدن عملیات اکتشاف و تولید نفت، دولت میزبان نسبت به بازپرداخت هزینه شرکت نفتی به صورت نقد یا اختصاص درصدی از فروش نفت تولیدی اقدام می‌نماید. منابع مالی پروژه نفتی مذکور نیز به دو صورت قابل محاسبه می‌باشد. در حالت اول به این صورت است که در طرح پروژه نفتی بدون توجه به رعایت استانداردهای زیست محیطی، صرفاً هزینه‌های مربوط به گمانه‌زنی، حفاری، انتقال و نصب تجهیزات استخراج و انتقال محصول محاسبه شده و چارچوب انجام پروژه نفتی در همین سطح مورد توافق دولت میزبان و شرکت نفتی قرار گیرد. لذا صورت وضعیت مالی، که شرکت نفتی برای دریافت هزینه‌های خود ارائه خواهد داد صرفاً ناظر بر مراحل پیشرفت فیزیکی و مقدار استهلاک سرمایه و ماشین آلات به کار برده شده می‌باشد.^۱

در حالت دوم، دولت میزبان بنابر تعهدات ملی و بین‌المللی خود، رعایت مقررات زیست محیطی و به کارگیری استانداردهای لازمه را به عنوان بخش لاینفکی از انجام پروژه نفتی در

^۱. فروغی نیا، حسین و ولی پور، محمد، الزامات قانونی قید قواعد زیست محیطی در قراردادهای نفتی،

توافق خود با شرکت نفتی می‌گنجاند. در این صورت هرچند به ارقام مربوط به تامین منابع مالی پروژه نفتی افزوده می‌شود اما شرکت نفتی الزاماتی را در جهت توسعه پایدار و تولید پاکیزه نفت می‌پذیرد و دولت میزبان نیز به مسئولیت خود در حوزه نظارت بر قرارداد نفتی در مقام شخص حقوقی حاکم بر منابع طبیعی عمل می‌نماید. در این صورت دولت میزبان صورت وضعیتی را از شرکت نفتی می‌پذیرد که در هر مرحله الزامات زیست محیطی را رعایت و خطرات آلودگی را یا رفع کرده یا به حداقل رسانده و در صورت ورود خسارت، تعهدات مربوط به پرداخت غرامت را نیز انجام داده باشد. منطق باز پرداخت در برابر ما به ازای خدمات انجام شده مندرج در بند سوم حکم می‌کند که صرفاً با ملاحظه تولید نفت، باز پرداخت صورت نگیرد چرا که «تعهد به نتیجه» زمانی محقق می‌شود که الزامات زیست محیطی نیز به انجام رسیده باشد. به عبارت دیگر با دخالت و ورود عامل مهم رعایت مقررات زیست محیطی، مفهوم خطرپذیری شرکت نفتی گسترده‌تر شده و تولید پاکیزه نفت را نیز شامل می‌شود. با این توضیح که با وجود قواعد آمره زیست محیطی در قوانین داخلی و کنوانسیون‌های بین‌المللی و تصریح به مسئولیت ذاتی دولت‌ها در حفاظت از منابع طبیعی و استفاده از مواهب طبیعی به شرط عدم آلوده‌سازی، چنانچه شرکت نفتی موفق به تولید نفت گردد هنوز می‌بایست مراقبت نماید تا ریسک یا همان خطر که از آلودگی بالقوه محیط زیست برطرف گردد. همین مفهوم تلویحاً در قرارداد نفتی بیع متقابل اقسام قراردادهای نفتی خدمت محسوب می‌گردد نهفته است. در قرارداد مذکور شرکت نفتی خارجی کلیه هزینه‌های مربوط به سرمایه‌گذاری، اعم از خرید تجهیزات، نصب، راه‌اندازی و کلیه هزینه‌های مربوط به استفاده از نیروی انسانی و هزینه‌های عملیاتی تا مرحله توسعه میدان نفتی یا گازی خاص را تامین می‌کند و بعد از آن که تولید به سطح مقرر در قرارداد رسید، کلیه تجهیزات را در اختیار شرکت ملی نفت قرار می‌دهد و در مقابل، شرکت ملی نفت توافق می‌کند که کلیه خدمات پیمانکار اعم از هزینه‌ها، حق‌الزحمه و سود از طریق فروش مستقیم نفت یا گاز حاصله از میدان به پیمانکار طرف قرارداد یا از طریق تخصیص عواید حاصل از سهم گاز یا نفت طرف قرارداد که توسط شرکت ملی نفت به طرف‌های ثالث فروخته شده را طی اقساط معین و در مدت

زمان معلوم با دوره استهلاك بين ۵ تا ۸ سال جبران نمايد.^۱ محل تامین هزینه‌های جمعی پیمانکار خارجی از تولید آن در دوره استهلاك حداکثر تا ۶۰ درصد محصول می‌باشد. بدیهی است که در تعریف فوق‌الذکر مقصود از تولید نفت با هر میزان آلودگی و به معنی خسارت به محیط زیست و بدون تعیین مسئول آلودگی نیست بلکه چگونگی رعایت استانداردهای زیست محیطی در همین قرارداد اصلی یا طی پروتکلی جداگانه قید می‌گردد افزون بر این، توجیه حقوقی الزام پیمانکار به رعایت مقررات زیست محیطی در قراردادهای نفتی بیع متقابل این است که طرف قرارداد، تعهدات خود را به طرف دوم منتقل می‌نماید. انتقال تعهد مذکور از نوع انتقال تهاتری کالا به کالا نیست که صرفاً به داد و ستد کالا محدود شود، بلکه در انتقال تعهد، وظایف نیز تا انتهای قرارداد منتقل می‌گردد به همین دلیل بیع متقابل از دیدگاه حقوقی بسیار شبیه تعهد متقابل است. در این تعهدات دو جانبه هر چند به دلیل نیاز به پیشرفت پروژه، جایگاه دو شخصیت حقوقی قرارداد عوض می‌شود اما در اصل تعهد طرفین تغییری حاصل نمی‌آید. رعایت مقررات زیست محیطی، حفظ سلامت عامه و عدم آلودگی محیط از تعهدات و وظایف ذاتی دولت میزبان به عنوان طرف اول در قرارداد بیع متقابل می‌باشد که با امضاء قرارداد بیع متقابل، وظیفه مذکور تا انتهای قرارداد و رساندن تولید به سطح مقرر در قرارداد به شرکت نفتی منتقل می‌گردد و از طرف دیگر دولت میزبان وظیفه شرکت نفتی را در فروش محصول تولید شده یعنی نفت به عهده گرفته و کلیه خدمات پیمانکار را از طریق تخصیص عواید حاصل از فروش نفت پرداخت می‌نماید. لذا برخلاف دیدگاه برخی حقوقدانان که بیع متقابل را تهاتر تولیدی می‌دانند.^۲

اما در واقع قرارداد بیع متقابل، عقد عهدی است زیرا برای طرفین، خریدار و فروشنده در حین توافق مالکیتی ایجاد نمی‌شود و تنها تعهد به انجام پذیرفتن اعمال می‌شود. برخلاف معاوضه که یکی از ویژگی‌هایش تکمیلی بودن آن است. به همین دلیل است که در قرارداد بیع متقابل، پیمانکار متعهد به ایجاد، توسعه، نوسازی، بازسازی، اصلاح و یا روزآمد کردن طرح نفتی

^۱. پراوازی، غلامرضا، تحلیل قراردادهای بیع متقابل در حقوق نفت، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شاهرود، ۱۳۹۵، ص ۶۷.

^۲. نصیری، مرتضی، حقوق چندملیتی، تهران، نشر امیرکبیر، ۱۳۷۰، ص ۲۱۳.

می‌باشد و بخش عمده‌ای از استانداردهای زیست محیطی در پروژه‌های نفتی شامل بهینه‌سازی به موقع تجهیزات، نوسازی ماشین آلات فرسوده، قدیمی و با خطر نشت مواد نفتی است. به عبارت دیگر انتقال تعهدات و وظایف دولت میزبان در رعایت مقررات زیست محیطی به پیمانکار، حتی اگر در قرارداد نفتی خدمت و یا بیع متقابل تصریحی به آن نشود اقتضاء می‌کند که شرکت نفتی با اقدام به نوسازی، بازسازی، اصلاح و روزآمد کردن پروژه نفتی، استانداردهای زیست محیطی را رعایت نماید در غیر این صورت استحقاق دریافت خدمات پیمانکاری خود را ندارد چرا که در واقع تا رفع آلودگی، پرداخت غرامت و یا اعاده وضع به حال سابق، تعهدات مذکور محقق شده تلقی نمی‌گردد.

بخش پنجم: لزوم رعایت قواعد زیست محیطی در قراردادهای نفت و گاز ناظر بر نظام امتیازی

قراردادهای مبتنی بر نظام امتیازی از جمله ابتدایی‌ترین قراردادهای نفتی هستند که در آنها دولت میزبان، مخزن یا میدان را به شرکت نفتی واگذار می‌کند و شرکت مورد نظر عملیات اکتشاف، توسعه، بهره‌برداری و تولید و بازاریابی محصولات آن میدان را با سرمایه و هزینه‌های خود به عهده گرفته و در تمام عملیات، بر مخازن نفت و گاز تا پایان دوره، مالکیت کامل دارد. شرکت باید به مالک مخزن تا هنگامی که منع را در اختیار دارد و تا پایان دوره قرارداد حق مالکانه و یا حق الارض و درصدی از درآمد خالص را به عنوان مالیات پرداخت کند، قراردادهای امتیازی به طور تقریبی معادل عمر میدان اعتبار دارند.

لذا ویژگی‌هایی عمده قراردادهای نفتی در قالب نظام امتیازی عبارتند از:

۱. طولانی بودن مدت قرارداد و وسیع بودن مناطق واگذاری به شرکت‌های نفتی.
۲. حق انحصاری شرکت نفتی و یا مالکیت کامل وی بر مخازن نفتی و فروش نفت تا پایان دوره.
۳. پرداخت بهره مالکان به دولت.
۴. تعهد به نتیجه و با خطرپذیری کامل شرکت نفتی در خصوص تمام مراحل اکتشاف، توسعه و تولید نفت.

ویژگی‌های مذکور کمابیش در تمام نقاط جهان به طور یکسان به چشم می‌خورند و برخی از این ویژگی‌ها امکان عدم رعایت مقررات زیست محیطی در قراردادهای نفتی در نظام امتیازی را برای پیمانکار فراهم می‌آورند. طولانی بودن مدت قرارداد و وسعت محدود جغرافیائی عملاً امکان ارزیابی عملیات پیمانکار نفتی و نظارت بر رعایت مقررات زیست محیطی را از کشور میزبان سلب می‌نمود. در قرارداد امتیازی ۱۹۳۴ کشور کویت، تمامی جزایر و آب‌های ساحلی متعلق به کویت جزء محدوده امتیاز دانسته شده بود و در قرارداد عمان ۱۹۳۷ نیز تمامی سرزمین‌های خشکی و دریایی تحت حاکمیت عمان جزء محدوده امتیاز قرار داشت که فقط مناطق ظفار و قوار از آن استثناء شده بود. در قرارداد امتیازی نفت ایران به سال ۱۳۱۲ نیز محدوده جغرافیائی حداکثر یکصد هزار مایل اعلام گردید و دوره زمانی امتیازات نفتی مذکور نیز معمولاً بین ۶۰ تا ۷۵ سال متغیر بود.^۱

وسعت زیاد و دوره طولانی مدت قرارداد بیانگر ناشناخته بودن مناطق و عدم امکان دسترسی سریع شرکت نفتی به نفت و مهمتر از همه عدم امکان فروش و حصول عواید و نفع شرکت در مدت زمان محدود و در منطقه جغرافیائی محدود بود و آنچه در این میان عملاً مجالی برای اجرای آن نبود، الزام شرکت پیمانکار به رعایت مقررات زیست محیطی بود، البته در قراردادهای نفتی از نوع امتیازی، شروطی با عنوان رعایت اصول علمی گنجانده می‌شد که مقصود از آن رعایت قواعد زیست محیطی بود اما عملاً کشور میزبان امکان نظارت بر رعایت یا عدم رعایت این گونه مقررات را نداشت. به عنوان مثال در قراردادهای امتیازی عمان و کویت مقرر شده بود که دارنده امتیاز باید عملیات امتیاز را به صورت حرفه‌ای و با رعایت اصول علمی مناسب انجام دهد و باید تمامی اقدامات لازم را به عمل آورد تا از ورود آب به لایه‌های حاوی نفت جلوگیری کند و ملزم بود به شیوه‌های مناسبی تمام چاه‌های نفت خشک را بپوشاند.

بدین ترتیب، حق انحصاری شرکت نفتی و مالکیت کامل وی بر مخازن نفتی تا مرحله فروش نفت به اهمال در رعایت مقررات زیست محیطی می‌افزود چرا که مفهوم حقوقی مالکیت کامل بر مخازن و حوزه‌های نفتی سبب کند شدن ابزار نظارتی و عدم قدرت لازم از سوی

۱. فروغی نیا، حسین و ولی پور، محمد، منبع پیشین، ص ۱۲۶.

مامورین کشور میزبان در ورود به حوزه‌های نفتی مورد قرارداد می‌شد و به همین سبب برخی شرکت‌های نفتی بین‌المللی در حوزه‌های وسیع عملیات نفتی خود نسبت به استقرار قوای رزمی و مسلح اقدام می‌نمودند.

از طرف دیگر مفاهیم زیست محیطی بیشتر از نیمه دوم قرن بیستم با افزایش آلاینده‌ها و خطر آلودگی محیط زیست ناشی از مواد نفتی در اثر سیر صعودی اکتشافات و استخراج نفت مورد توجه قرار گرفت در حالی که در قراردادهای نفتی امتیازی که به عنوان نسل اول قراردادهای نفتی محسوب می‌شود، رعایت قواعد زیست محیطی به عنوان یک اولویت محسوب نمی‌گردید. از دلایل دیگر عدم رعایت قواعد زیست محیطی در قراردادهای نفتی در نظام امتیازی، خطرپذیری کامل شرکت نفتی در تمام مراحل اکتشاف، استخراج و تولید نفت بود که برای کشور میزبان تعهد به نتیجه محسوب می‌گردید. در این روش عدم توفیق در عملیات اکتشافی و نیز تمام هزینه‌های ناشی از عدم توفیق در اکتشاف، استخراج و تولید تجاری به عهده شرکت خارجی داشت. به همین دلیل قراردادهای نفتی مذکور به قراردادهای خطرپذیر محض نیز معروف است. قرارداد داری از لحاظ تاریخی، اولین قرارداد امتیازی ایران با وصف خطرپذیری محض بود که با سرمایه‌گذاری عظیم خارجی صورت گرفت و داری تا سال‌های اولیه نیز هیچ گونه سودی تحصیل نمود تا اینکه توانست در مسجد سلیمان به منابع عظیم نفت و گاز دسترسی پیدا کند.

خطرپذیری محض و عدم مشارکت دولت میزبان در این خطرپذیری همه جانبه باعث عدم رغبت شرکت نفتی به رعایت مقررات زیست محیطی می‌شد به نحوی که تمام تلاش شرکت معطوف به رسیدن به نفت، استخراج آن و پرداخت بهره مالکانه دولت بود. به عبارت دیگر غیر از تامین سرمایه، استخراج نفت و پرداخت «حق مالکانه» به دولت میزبان تا زمان اختتام قرارداد که نوعاً به صورت پول نقد یا کالا تسلیم می‌شد، شرکت تعهد دیگری به ویژه در امور زیست محیطی نداشت. وجود چنین وضعیتی، ماهیت استعماری قراردادهای امتیازی و نیز وقوع جنبش‌های ملی سبب شد که به واسطه اعتراض کشورهای در حال توسعه، در این گونه قراردادهای بازمینی شده و شرایط قراردادی به نحوی دیگر و در جهت تامین منافع دولت میزبان ترسیم شود. گرایش سیاسی مذکور که با جنبش‌های ملی و آزادی خواهی دهه ۵۰ آغاز

گردید آثار حقوقی خود را از سه جهت در قراردادهای سنتی امتیازی اعمال نمود که منتهی به افزایش سهم منافع مالی کشور میزبان، مداخله دولت میزبان در عملیات اکتشافی، استخراجی و مشارکت در محصولات اکتشافی گردید.^۱

تغییرات مذکور مقدمه‌ای بود تا نسل‌های دوم و سوم قراردادهای نفتی پا به عرصه ظهور بگذارند. در مقررات جدید میزان دخالت دولت هم در مدیریت میادین و هم در نظارت بر فعالیت میدان افزایش یافت به نحوی که هرگونه تغییری در تکالیف کاری دارنده امتیاز منجمله رعایت مقررات زیست محیطی چه مراحل اکتشاف، استخراج، توسعه و انتقال، می‌بایست به تصویب مدیران دولتی می‌رسید. بدیهی است که جلوگیری از آلودگی محیط زیست به مواد نفتی حتی در قراردادهای نسل جدید به این موضوع بستگی دارد که دولت میزبان تا چه حد تمایل داشته باشد و یا قادر باشد از فرصت‌های به دست آمده تکنیکی و حقوقی در جهت حفظ محیط زیست، هم زمان با برخورداری از درآمدهای نفتی بهره‌برداری نماید.^۲

بخش ششم: اصول و قواعد تقنینی حاکم بر حمل و نقل دریایی نفت و گاز

در این مبحث به بررسی قواعد و مقررات تقنینی شامل کنوانسیون‌ها و پروتکل‌هایی اشاره خواهیم کرد که عمدتاً در حوزه حمل و نقل دریایی نفت و گاز بوده و به محیط زیست در این خصوص توجه داشته است.

بند اول: کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی ۱۹۶۹

در کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹ که در سال ۱۹۹۲ پروتکل اصلاحی آن نیز تصویب شد، تعریف کامل‌تری از نفت ارائه می‌شود و آن را به معنای هرگونه نفت پایدار هیدروکربن معدنی همچون نفت خام، نفت سیاه، نفت دیزل سنگین و روغن اعم از آن که به عنوان کالا در کشتی حمل شود یا در مخازن سوخت کشتی موجود باشد، تعبیر کرده است.^۳

^۱. ایرانپور، فرهاد، منبع پیشین، ص ۲۷.

^۲. فروغی نیا، حسین و ولی پور، محمد، منبع پیشین، ص ۱۲۸.

^۳. بند ۵ ماده ۱ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹.

واضح است که برای تعریف دقیق آلودگی‌های نفتی نخست باید کلمه «نفت» به طور جامع و مانع تعریف شود تا آلودگی‌های نفتی نیز متعاقب آن درست تعریف شود. به نظر می‌رسد تعریف فوق از تعاریف قبلی جامع‌تر باشد و آلودگی ناشی از مواد مندرج در تعریف فوق آلودگی نفتی ایجاد کرده ولی تعریف فوق نیز از جهاتی ناقص است و جامع تمام آلودگی‌های نفتی نخواهد بود.

بند دوم: کنوانسیون حفاظت از حیات در دریا ۱۹۷۴

کنوانسیون بین‌المللی حفاظت از حیات در دریا (سولاس)^۱ در رابطه با ایمنی کشتی‌های تجاری است که دارای سازکار بین‌المللی در جهت ایمنی از طریق ایجاد استانداردهایی است. فلسفه عمده این کنوانسیون این است که هرچه کشتی ایمن‌تر باشد، احتمال وقوع خسارت کمتر است. یکی از اصلاحات این کنوانسیون در سال ۱۹۹۸ اجرایی شد و در راستای مطابقت با اصول مدیریت امنیت بین‌المللی^۲ و برای تمام کشتی‌ها حامل نفت و مواد شیمیایی الزامی است، این است که کشتی در صورتی می‌تواند پرچم کشوری را برافرازد که شرکت اجرایی (مدیر یا مالک) سیاست‌های محیط زیستی و امنیتی را مطابق استانداردهای اصول مدیریت امنیت بین‌المللی انجام داده باشد.

بند سوم: کنوانسیون مارپل ۱۹۷۸

یکی دیگر موازین بین‌المللی که باید در قراردادهای مربوط به حوزه نفت و گاز مورد توجه قرار بگیرد، کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها است. کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها در سال ۱۹۷۳ با برگزاری کنفرانس بین‌المللی آلودگی دریا توسط IMO به تصویب رسید و متعاقباً توسط پروتکل ۱۹۷۸ اصلاح گردید. این مقررات دربرگیرنده منابع گوناگون آلودگی ناشی از کشتی‌ها بوده و هدف اصلی آن، حذف آلودگی عمدی محیط زیست دریا بوسیله نفت و سایر مواد مضر و کاهش تخلیه چنین

^۱. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) ۱۹۷۴.

^۲. International Safety Management Code (ISM Code).

موادی به صورت عمدی و یا غیرعمدی، از طریق اعمال قوانین و مقررات بر کشتی‌ها و بنادر می‌باشد.^۱

بر اساس این کنوانسیون چنانچه تخلیه و یا آلودگی رخ دهد، هر دولت عضو باید مدارک و مستنداتی که نشان دهنده تخلیه مواد مضر یا جریانی از مواد که حاوی چنین مواد مضر باشد که باعث تخلف از مفاد کنوانسیون گردد را جهت مرجع دریایی دولت صاحب پرچم کشتی تهیه و ارائه نماید و هنگامیکه یک دولت عضو گزارشی مبنی بر سانحه آلودگی دریافت نمود باید بلافاصله مرجع دریایی کشتی آلوده کننده را از وقوع سانحه آلودگی مطلع نماید. در صورتی که یک سانحه در بردارنده اثرات مضر مهمی برای محیط زیست باشد، دولت‌های عضو باید به سانحه رسیدگی و متخلفین به دادگاه معرفی شده و مجازات‌ها باید به اندازه کافی محکم باشند تا از وقوع مجدد تخلف جلوگیری نمایند.

ضمائم این کنوانسیون عبارتند از: ۱. مقررات برای جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت. ۲. مقررات برای کنترل آلودگی توسط مواد مایع سمی به صورت فله ۳. مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط مواد مضر بسته بندی شده. ۴. مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط فاضلاب کشتی‌ها ۵. مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط از زباله کشتی‌ها ۶. مقررات برای جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی.

دولت جمهوری اسلامی ایران به سه ضمیمه ۱، ۲ و ۵ آن در سال ۱۳۸۱ ملحق گردیده و بر اساس ضمایم این کنوانسیون، بنادر باید به تسهیلاتی در جهت دریافت مواد زائد از کشتی‌ها مجهز شوند و مواد زائد مربوط به مواد نفتی و ضایعات نفتی، روغن سوخته و اسلج، آب خن و زباله را از شناورها دریافت می‌کند و اقدام لازم جهت طی مراحل قانونی الحاق به سه ضمیمه ۳، ۴ و ۶ در حال انجام می‌باشد.

^۱. رحمانی، ایرج و حاجی زاده، ناصر، ارایه الگو اجرایی کنوانسیون مارپل آلودگی ناشی از کشتی‌ها در ایران با استفاده از تجربیات جهانی، مقاله ارایه شده به همایش ملی جریان و آلودگی آب، تهران، ۱۳۹۱،

بند چهارم: کنوانسیون آمادگی برای آلودگی نفتی، پاسخگویی و همکاری متقابل ۱۹۹۰

آلودگی آبها همواره موجبات نگرانی دولت‌ها و مردم را فراهم آورده و برای مبارزه با آن لازم است دولت‌ها در سطح ملی و بین‌المللی اقدام و مشارکت نمایند. تخریب سیستم‌های دریایی و آب‌های سطحی موجب بروز صدمات غیر قابل جبرانی به محیط زیست گردیده است. امروزه به دلیل استفاده زیاد از دریا و تنوع و سرعت تخلیه مواد آلاینده به دریا، توان خود پالایی اکوسیستم‌های دریایی کاسته شده و به زحمت می‌توانند اثرات ناشی از ورود چنین موادی را خنثی نمایند.^۱

آب‌های جاری و صناعی که در کنار ساحل ایجاد شده‌اند بخش عظیمی از آلودگی دریا را موجب می‌گردند. بخش دیگر از آلودگی اکوسیستم دریایی مربوط به حفاری بستر، حمل و نقل دریایی (کشتیرانی)، نشت طبیعی نفت، ریزش‌های آسمانی، تماس مستقیم سطح آب با هوای اطراف و ریزش عمدی مواد به دریا می‌باشد.

حمل و نقل دریایی شامل بخش بندر (بنادر تجاری، پایانه‌های نفتی، تعمیرگاه کشتی‌ها، اسکله‌های صیادی و کشتی‌ها منجر به تولید زائداتی می‌شوند که به‌طور بالقوه می‌توانند منبعی برای آلودگی دریا محسوب گردند. جمع‌آوری، بازیافت، پاکسازی، پردازش و دفع صحیح این مواد اثر قابل توجهی بر کاهش آلودگی دریا ناشی از حمل و نقل دریایی برجای خواهد گذاشت.

کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی (OPRC) در پی حادثه‌ای که برای نفتکش "اکسون والدز" در سواحل آلاسکا پدید آمد، در سال ۱۹۹۰ میلادی به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی رسید و در سال ۱۹۹۵ میلادی لازم‌الاجرا شد. جمهوری اسلامی ایران نیز به موجب ماده واحده‌ای در سال ۱۳۷۶ به این کنوانسیون پیوسته است.

^۱. خسروی، یعقوب و عزیزی، فاطمه، بررسی تاثیر حمل و نقل ناوگان دریایی بر میزان آلودگی محیط زیست دریا در حوزه عملکردی خلیج فارس، مقاله ارایه شده به اولین همایش ملی پدافند غیرعامل در علوم دریایی، ۱۳۹۳، ص ۷.

تاکید اصلی این کنوانسیون بر اقدام سریع و موثر در صورت وقوع سانحه آلودگی نفتی به منظور جلوگیری از ورود خسارات جبران ناپذیر به کشتی‌ها، تاسیسات دریایی، بنادر، تجهیزات تخلیه و بارگیری نفت و همچنین فراهم نمودن زمینه‌های لازم برای همکاری‌های بین‌المللی جهت مقابله با بروز حوادث ناشی از آلودگی نفتی است. اهم اهدافی که کنوانسیون در پی تحقق آنها می‌باشد، عبارتند از:

۱. گزارش سوانح آلودگی به نزدیکترین کشور ساحلی توسط کشتی‌ها، واحدهای هوایی و دریایی، بنادر و تاسیسات و در صورت نیاز گزارش سانحه به کشورهای مجاور که در معرض خطر می‌باشند.
۲. همکاری منطقه‌ای و بین‌المللی کشورها در مقابله با سوانح آلودگی نفتی و جمع‌آوری آنها.
۳. تهیه طرح ملی مقابله با آلودگی نفتی با مشارکت کلیه ارگان‌های ذیربط.
۴. ایجاد سیستم ملی برای مقابله سریع و موثر با سوانح آلودگی نفتی.
۵. ارائه کمک‌های فنی و تجهیزاتی به کشورهای عضو.
۶. تحقیق در زمینه پیشرفت‌های تکنولوژی از راه برگزاری سمپوزیم‌های بین‌المللی و مبادله نتایج و تحقیقات و برنامه‌های توسعه.
۷. الزام به داشتن طرح اضطراری آلودگی نفتی در کشتی‌ها (SOPEP)
۸. کشتی هنگام حضور در بندر یا یک پایانه دریایی تحت حاکمیت، مشمول بازرسی افسران کنترل و بازرسی قرار می‌گیرد.
۹. مرجع ملی و صلاحیتدار، واجد مسئولیت آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی.
۱۰. فراهم نمودن حداقل تجهیزات مورد نیاز برای مقابله با آلودگی نفتی.

بند پنجم: کنوانسیون بانکر ۲۰۰۱

اسناد بین‌المللی قبلی، محدود به نشت نفت از نفتکش‌هایی است که آن را به عنوان بار حمل می‌کنند و غیر مورد حمل بار از محدوده آن خارج است، از جمله اینکه اگر کشتی مسافربری باشد یا حتی اگر نفت زیادی را به عنوان سوخت حمل کند و نیز شامل انواع دیگر نفت از جمله نفت غیرپایدار و نیز انواع دیگر مواد از جمله مواد شیمیایی از جمله گاز مایع و مواد شیمیایی مایع نمی‌شود. این موارد در قلمرو شمول دو کنوانسیون بین‌المللی دیگر قرار

می‌گیرند: کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارت ناشی از آلودگی مخزن سوخت نفتی (بانکر) و کنوانسیون مربوط به مواد شیمیایی و خطرناک.

کنوانسیون بانکر، شبیه کنوانسیون مسئولیت مدنی است و بسیاری از قواعد ماهوی آن را دارد، اما تفاوت‌های اندکی در رابطه با بعضی از قواعد آن وجود دارد: از جمله در تعریف مالک کشتی که آن را متصرف مخزن تعریف می‌کند و اینکه برخلاف کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲، محدودیت مسئولیت دارنده کشتی مشخص نشده است و به جای آن بیان می‌دارد که این امر باعث خدشه به حق دارنده کشتی یا بیمه‌گر وی نخواهد شد که مسئولیت خود را با توجه به قواعد حقوقی ملی یا بین‌المللی محدود کند. این امر به علت ایجاد رویه‌های تحدید مسئولیت یکی از نقاط ضعف کنوانسیون محسوب می‌شود.^۱

بند ششم: پروتکل تکمیلی صندوق جبران خسارت ۲۰۰۳

حادثه پرستیژ ۲۰۰۲ باعث شد در موردی که میزان خسارت، بیشتر از حداکثر میزان قابل جبران در دو کنوانسیون ۱۹۹۲ باشد، سازوکارهایی در خصوص جبران خسارت صورت گیرد. بر این اساس پروتکل تکمیلی صندوق جبران خسارت (لازم الاجرا در سال ۲۰۰۵) اتخاذ شد تا راه‌حل سومی در جهت جبران خسارت برای کشورهای متعاقد ایجاد کند. تنها کشورهایی که به دو کنوانسیون مذکور پیوسته‌اند می‌توانند به این پروتکل ملحق شوند. این پروتکل فقط نسبت به مواردی قابل اعمال است که تحت کنوانسیون صندوق جبران خسارت شناسایی می‌شود، اما میزان آنها از محدوده جبران خسارت تحت آن کنوانسیون بالاتر می‌رود. این پروتکل، یک صندوق بین‌المللی جبران خسارت ناشی از آلودگی ایجاد کرد که نوعی جبران مضاعف را تا هفت صد و پنجاه میلیون حق برداشت ویژه در هر حادثه فراهم کرد.^۲

^۱. بادینی، حسن و جعفری چالشتی، محمود، نگرشی تحلیلی و انتقادی به اسناد بین‌المللی نظام مسئولیت و جبران خسارت در آلودگی‌های نفتی ناشی از حمل و نقل دریایی، نشریه حقوقی بین‌المللی، شماره ۵۸، ۱۳۹۷، ص ۱۰۴.

^۲. Krishna Kiran, R. Bhanu, "Liability and Compensation for Oil Pollution Damage: An Examination of IMO Conventions", NUJS Law Review, ۲۰۱۰, p. ۴۱۰.

بند هفتم: قانون کنترل و جلوگیری از آلودگی نفتی دریایی مصوب ۲۰۰۵

انگلیس

تعبیر قانون کنترل و جلوگیری از آلودگی نفتی دریایی مصوب ۲۰۰۵ انگلیس که نفت را به معنای هر هیدروکربن‌های مایع و یا هیدروکربنهای مایع جایگزین (از جمله هیدروکربن‌های حل‌شونده و یا غیرحلال و یا هیدروکربن‌های جایگزین که به طور معمول در فاز مایع در دما و فشار استاندارد یافت نمی‌شود - اعم از این که از گیاهان یا حیوانات و یا ذخایر معدنی یا از ترکیب آنها به دست آیند، تعریف می‌کند^۱، دقیقتر بوده و با در نظر گرفتن موارد احصا شده در پروتکل فوق، دربرگیرنده هرگونه نشت نفت در دریا اعم از نفت سوخت، نفت محموله، نفت ناشی از فعالیت‌های اکتشاف و بهره‌برداری و... است. بنابراین، آنچه به عنوان آلودگی نفتی در دریا معیار عمل و مدنظر است هرگونه نفت و مواد نفتی است که بنا بر هر دلیلی به دریا نشت کرده و باعث آلودگی آن شده است.^۲

بند هشتم: کنوانسیون مواد خطرناک و مضر ۱۹۹۶ و پروتکل الحاقی ۲۰۱۰

در این کنوانسیون، نظام حقوقی شبیه کنوانسیون‌های قبلی اتخاذ شد اما از بعضی جهات توسعه، که به نحوی که نه تنها خسارات ناشی از آلودگی را پوشش می‌دهد، بلکه خطرات انفجار و آتش را در بر می‌گیرد، از جمله تلفات جانی، آسیب به اشخاص و خسارات مالی. این کنوانسیون، بسیاری از موادی را که تحت پوشش کنوانسیون‌های قبلی قرار نمی‌گیرد پوشش می‌دهد، از جمله جامدات و مایعات مشتق از نفت و گاز. خسارت قابل پوشش شامل خسارت بر جان یا مال در خارج یا روی کشتی حامل این مواد می‌شود، وانگهی، خسارات اقتصادی ناشی از آلودگی، از جمله ماهی‌گیری و هزینه‌های اقدامات پیشگیرانه، از جمله عملیات پاک‌سازی دریا و ساحل را هم در بر می‌گیرد. این کنوانسیون را ۱۴ کشور تایید کردند اما هنوز به مرحله اجرا نرسیده است. یکی از عمده دلایل آن این است که طیف گسترده‌ای از مواد سمی و خطرناک را در بر می‌گیرد.^۳

^۱. ماده ۲ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی.

^۲. جواندل جانانلو، فرخ، مبانی نظری مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی دریایی، نشریه فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۷۷، ۱۳۹۴، ص ۱۷۴.

^۳. Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (TOPIA) ۲۰۰۶.

نتیجه گیری

یکی از معضلات عمده محیط زیست، مخصوصاً محیط زیست دریایی، مساله آلودگی بسترهای آبی به واسطه نفت و گاز در فرایند حمل و نقل آنها است که به این واسطه، مجموعه حقوق بین المللی به واسطه لزوم حمایت و حفاظت از محیط زیست تدابیری را در قالب قواعد حمایت از محیط زیست در قبال حمل و نقل دریایی نفت و گاز اندیشیده است.

نتایج و یافته های پژوهش موید این مطلب است که در حقوق بین الملل برای جلوگیری از آلودگی دریاها به واسطه حمل و نقل نفت و گاز، اصولی نظیر اصل جلوگیری، شفاف سازی و همینطور مسئولیت ناشی از آلودگی برای ضمانت اجرا و یا تحمیل مسئولیت پیش بینی شده است. در خصوص آلودگی محیط زیست ناشی از مواد نفتی، اصل «جلوگیری» از آلودگی به عنوان یک تعهد عمومی برای اجتناب از ایراد خسارت زیست محیطی، بهترین تدبیر محسوب می گردد. به موجب اصل شفاف سازی نیز هریک از کشورها در حد امکان و به گونه مناسب باید روش های مناسب در زمینه ارزیابی اثرات زیست محیطی پروژه های خود را که ممکن است اثرات زیانبار قابل توجهی بر تنوع زیستی داشته باشد با هدف اجتناب از ایجاد چنان تاثیری در پیش گرفته و زمینه مشارکت مردمی را آن گونه که باید در این روش ها در نظر بگیرد، فراهم نماید تا تضمین نماید که پیامدهای زیست محیطی در خصوص آن دسته از برنامه ها و سیاست هایی که اثرات زیان باری بر تنوع زیستی دارند مد نظر قرار می گیرد.

نتایج پژوهش نشان دهنده این موضوع است که در کنار اصول مذکور، در قراردادهای نفت و گازی منعقد شده ذیل نظام امتیازی، مشارکتی و خدماتی، بنودی در خصوص جلوگیری از آلودگی در متن قراردادها گنجانده می شود که نشان دهنده اهمیت و لزوم حفاظت از محیط زیست در حوزه صنایع نفت و گاز و حمل و نقل آن است.

نتایج تحقیق همچنین بیانگر این است که در محیط بین الملل برای تحمیل مسئولیت به ناقضین محیط زیست دریایی، مقرراتی نظیر: کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی ۱۹۶۹، کنوانسیون حفاظت از حیات در دریا مصوب ۱۹۷۴، کنوانسیون مارپل، قانون کنترل و جلوگیری از آلودگی نفتی دریایی مصوب ۲۰۰۵، کنوانسیون بانکر، کنوانسیون آمادگی برای آلودگی نفتی، پاسخگویی و همکاری متقابل ۱۹۹۰، پروتکل تکمیلی صندوق جبران خسارت

۲۰۰۳، کنوانسیون مواد خطرناک و مضر ۱۹۹۶ و پروتکل الحاقی ۲۰۱۰ و غیره وضع شده است.

نهایتاً نتیجه این مقررات نیز این است که بر اساس اصل مسئولیت محض که مقرر می‌دارد که در مورد مسئول بار باید گفت که فعالیت‌های مربوط به حمل و نقل دریایی نفت، ذاتاً خطرناک نیست، بلکه خود کالاها دارای ریسک است، بنابراین، تحمیل مسئولیت به دارنده بار، متناسب تر خواهد بود و همینطور انتقال مسئولیت به دارنده کشتی که مقرر می‌دارد که طرفی که از نظر قانونی مسئولیت به او انتقال داده شده، منحصراً مسئول خسارت خواهد بود و دیگر اشخاص، اصولاً از مسئولیت معاف خواهند بود مگر اینکه خسارات را عمداً ایجاد کرده باشند یا با علم به اینکه چنین خسارتی ممکن است وارد شود، از روی بی احتیاطی اقدام به چنین عملی کرده باشند. می‌توان در قبال آلودگی دریایی، متصدی حمل و نقل دریایی نفت و گاز، مالک کشتی یا فرستنده محموله را مسئول آلودگی زیست محیط دریایی دانست، هر چند که قواعد بیمه حمل و نقل دریایی که دربرگیرنده خطرات واجد قابلیت بیمه‌پذیری نفتکش‌ها، استثنائات، علل رافع مسئولیت، محدوده زمان و مکان خطر و غیره هستند در این خصوص می‌تواند در خصوص فرایند جبران خسارت از سوی متصدی حمل و نقل، مالک نفتکش یا فرستنده محموله نفت و گاز را کمک کند.

منابع و مآخذ

الف) منابع فارسی

- احمدی، موسی، موسوی، محسن، مشارکت عمومی - خصوصی مبانی نظری و مطالعات موردی، نشر تهران، دانشگاه امام صادق، ۱۳۹۳.
- امامی، مسعود، حقوق قراردادهای بین‌المللی نفت، تهران، نشر دانشگاه امام صادق (ع)، ۱۳۸۹.
- ایران پور، فرهاد، مبانی عمومی قراردادهای نفتی، نشریه حقوق دانشگاه تهران، شماره ۳، ۱۳۸۶.
- بادینی، حسن و جعفری چالشتی، محمود، نگرشی تحلیلی و انتقادی به اسناد بین‌المللی نظام مسئولیت و جبران خسارت در آلودگی‌های نفتی ناشی از حمل و نقل دریایی، نشریه حقوقی بین‌المللی، شماره ۵۸، ۱۳۹۷.
- پانیوتو، تئودور، ابزارهای تحول برای فراهم کردن موجبات توسعه پایدار، ترجمه سید امیرایافت، تهران، نشر سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۷.
- پروازی، غلامرضا، تحلیل قراردادهای بیع متقابل در حقوق نفت، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شاهرود، ۱۳۹۵.
- جواندل جانانلو، فرخ، مبانی نظری مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی دریایی، نشریه فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۷۷، ۱۳۹۴.
- چراغی، میترا و نصیری، محمد، مروری بر نفت خام و فراورده‌های نفتی از طریق دریا، مقاله ارائه شده در کنفرانس ملی نفت، گاز، پتروشیمی و توسعه پایدار، تهران، ۱۳۹۴.
- خسروی، یعقوب و عزیزی، فاطمه، بررسی تاثیر حمل و نقل ناوگان دریایی بر میزان آلودگی محیط زیست دریا در حوزه عملکردی خلیج فارس، مقاله ارایه شده به اولین همایش ملی پدافند غیرعامل در علوم دریایی، ۱۳۹۳.

- رحمانی، ایرج و حاجی زاده، ناصر، ارایه الگو اجرایی کنوانسیون مارپل آلودگی ناشی از کشتی‌ها در ایران با استفاده از تجربیات جهانی، مقاله ارایه شده به همایش ملی جریان و آلودگی آب، تهران، ۱۳۹۱.
- فروغی نیا، حسین و ولی پور، محمد، الزامات قانونی قید قواعد زیست محیطی در قراردادهای نفتی، نشریه قانون یار، شماره ۲، ۱۳۹۶.
- گروه صلح کرسی حقوق بشر، حقوق زیست محیطی بشر، تهران، نشر دادگستر، ۱۳۸۹.
- مقدم، بهراد، بررسی هزینه حمل و نقل دریایی نفت و ارتباط آن با قیمت نفت، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران، ۱۳۹۳.
- نصیری، مرتضی، حقوق چندملیتی، تهران، نشر امیرکبیر، ۱۳۷۰.

ب) منابع لاتین

- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) ۱۹۷۴.
- International Safety Management Code (ISM Code).
- Krishna Kiran, R. Bhanu, "Liability and Compensation for Oil Pollution Damage: An Examination of IMO Conventions", NUJS Law Review, ۲۰۱۰.
- Review of Maritime Transport, New York and Geneva: United Nations Council on Trade and Development (UNCTAD). ۲۰۰۶.
- Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (TOPIA) ۲۰۰۶.