

اثر تحریم‌های اقتصادی بر اختلافات ناشی از خرید و فروش نفت خام و فرآورده‌های نفتی و نحوه پیشگیری از آنها

سید محمدحسن رضوی*

استادیار گروه حقوق عمومی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

مصطفی جعفری همدانی

دانشجوی کارشناسی ارشد رشته حقوق تجارت بین‌الملل دانشکده حقوق

دانشگاه شهید بهشتی

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱/۱۷ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۹/۷/۸)

چکیده

شرایط اضطراری حادث‌شده ناشی از اعمال تحریم‌های اقتصادی، انجام معاملات تجاری از روش‌های غیرمعمول و غیراستاندارد را گریزناپذیر کرده است. روش‌هایی مانند استفاده از واسطه‌ها، روش‌های غیرشفاف انجام پرداخت‌های بانکی و تأسیس و استفاده از شرکت‌های پوششی و کاغذی، بخش ضروری و انکارناپذیر تجارت خارجی ایران در شرایط اعمال تحریم‌های اقتصادی گردیده است. اما استفاده از الگوی این روش‌های غیرمعمول برای معاملات فروش نفت خام ایران، تجربه موفقی را پیش روی جامعه حقوقی و دستگاه اداری ایران قرار نمی‌دهد. دعاوی مطرح‌شده در دادگاه‌های ایران بعد از اعمال تحریم‌های اقتصادی علیه خرید نفت خام ایران در سال ۱۳۹۲، مانند پرونده‌های فروش نفت خام ایران به آقای بابک زنجانی، بنیاد تعاون ناجا، نیروی انتظامی و صندوق بازنشستگان شرکت ملی نفت، همگی نشان از آن دارد که معاملات نفت خام از ویژگی‌های متفاوتی برخوردار است. مقاله پیش رو بر آن است به نوع‌شناسی دعاوی و اختلافات تجاری که در نتیجه اعمال تحریم‌های اقتصادی بر حوزه معاملات تجارت نفت خام و فرآورده‌های نفتی کشور تحریم‌شده ایجاد می‌گردد پرداخته و راهکارهایی برای جلوگیری و کاهش این نوع از اختلافات پیشنهاد دهد.

واژگان کلیدی

تحریم‌های اقتصادی، دعاوی و اختلافات تجاری، قرارداد استاندارد خرید و فروش نفت، عدم شفافیت، نقض تحریم‌ها.

مقدمه

تحریم‌های اقتصادی به دلیل اثر عمیق، غیرقابل پیش‌بینی و همه‌جانبه‌ای که بر کسب‌وکارهای ملی و بین‌المللی مرتبط با اقتصاد تحریمی داشته است، به شکل‌گیری نسل جدیدی از رسیدگی‌های قضایی و همچنین اختلافات تجاری انجامیده است. درباره رسیدگی‌های قضایی، یک دسته از این رسیدگی‌ها، مرتبط با اقدامات شرکت‌های تحریم‌شده مرتبط با اقتصاد تحریمی برای مقابله با تصمیمات مقامات تحریم‌کننده مانند دعاوی ناظر بر خروج از فهرست تحریم‌ها^۱، دعاوی مربوط به خسارات وارده ناشی از قرار گرفتن اشتباهی در فهرست تحریم‌ها و نیز تعیین غرامت است.^۲ دسته دوم از این رسیدگی‌های قضایی، مرتبط با مجازات ناقضان تحریم توسط کشور تحریم‌کننده، به‌ویژه ایالات متحده آمریکا است که به ایجاد رسیدگی‌های قضایی شاخصی مانند پرونده نقض مقررات صادرات کالاهای آمریکایی توسط شرکت زد.تی.ای^۳ چین و اعلام جرم دادستانی آمریکا علیه معاون مالی شرکت هواوی چین، و پرونده‌های مرتبط با نقض تحریم‌های بانکی آمریکا مانند پرونده رضا ضراب، صدر هاشمی‌نژاد و محمودرضا بانکی انجامیده است. در نهایت تحریم‌های اقتصادی منجر به ایجاد پرونده‌های مرتبط با رانت‌خواری و فساد در کشور هدف تحریم مانند پرونده‌های مربوط به ایجاد روابط ناشفاف در زمان تحریم، سوءاستفاده از تفاوت نرخ ارز میان نرخ رسمی و مصوب بانک مرکزی و سایر نرخ‌ها و یا تأخیر در تسویه ارز گردیده است.^۴

از سوی دیگر، وقوع تحریم‌های اقتصادی، اقتصاد و تعادل قراردادهای تجاری منعقد شده را که در زمینه اقتصاد تحریمی است، به هم ریخته و به ایجاد اختلافات تجاری جدید با ماهیت متفاوت انجامیده است. در اثر مواردی مانند تخلفات قراردادی ایجادشده در اثر قوه قاهره یا فورس‌ماژور، نقض «شرط تطابق با تحریم‌ها»^۵، ضرورت ایجاد روابط غیرشفاف، افزایش هزینه‌ها و اثر تحریم‌ها بر فرایند داوری‌های تجاری بین‌المللی، اختلافات تجاری گسترده‌ای پدید آمده است. این مقاله ضمن مطالعه شرایط یک معامله استاندارد خریدوفروش نفت خام و فرآورده‌های نفتی، به آثار تحریم‌های اقتصادی بر قسمت‌های مختلف زنجیره یک معامله خریدوفروش نفت خام و فرآورده‌های نفتی پرداخته و به واکاوی این آثار در ایجاد دعاوی و اختلافات تجاری میان بازیگران حوزه تجارت نفت خام و فرآورده‌های نفتی

1. De-Listing Dispute

۲. درباره دعاوی مهم مرتبط با این موضوع در دستگاه قضایی، می‌توان از پرونده‌های بانک ملت، شرکت فولمن و شرکت صفانیکو یاد کرد.

3. ZTE

۴. ازجمله مهم‌ترین این پرونده‌ها می‌توان به پرونده بابک زنجانی و یا پرونده شرکت بازرگانی پتروشیمی اشاره کرد.

5. Sanction Compliance Clause

می‌پردازد. گفتنی است که بسیاری از این آثار و پیامدهای حقوقی آن، میان همه کشورهای تحریم‌شده مشترک است؛ برای نمونه، کشور ونزوئلا که یک کشور صادرکننده نفت و تحریم‌شده توسط کشورهای غربی است، با مسائل و مشکلاتی مشابه تجارت نفت خام و فرآورده‌های نفتی ایران دست‌وپنجه نرم می‌کند.^۱ این مقاله ضمن مطالعه قواعد کلی حاکم بر تجارت خارجی ذیل این نوع اقتصادهای مشمول تحریم، بیشتر مثال‌های خود را بر بخش تجارت نفت خام و فرآورده‌های نفتی ایرانی متمرکز کرده است.

۱. عناصر قرارداد استاندارد خریدوفروش نفت و اثر تحریم

معاملات خریدوفروش نفت خام و فرآورده‌های نفتی به طور معمول و در شرایط عادی، از قواعد و اصولی تبعیت می‌کند. اما این قواعد و اصول، در اثر اعمال تحریم‌های اقتصادی، دستخوش تغییر و تحولاتی می‌گردد و به تبع آن، طرفین معامله تجاری به ناچار دست به اقداماتی جهت تداوم فعالیت تجاری خود می‌زنند. اقدامات طرفین و تغییرات و انحرافات از عناصر استاندارد یک قرارداد، به ایجاد اختلافات تجاری جدید میان طرفین قرارداد می‌انجامد. این تغییرات در عناصر لازمه تحقق یک معامله خریدوفروش بین‌المللی نفت و فرآورده‌های نفتی، شامل تغییرات در زمان و نحوه انتقال ریسک، مالکیت محموله، نحوه پرداخت ثمن محموله و نیز قراردادهای فرعی دیگر مانند قرارداد حمل‌ونقل و قرارداد بیمه است.

۱.۱. هزینه‌ها و انتقال ریسک (اینکوترمز)

اتاق بازرگانی بین‌المللی^۲ اقدام به انتشار مجموعه‌ای از استانداردها و مکتوب ساختن عرف‌های تجاری به‌منظور اجرای خوب و صحیح قراردادهای خریدوفروش بین‌المللی کالا و کاهش خطر عدم ارسال کالا از یک کشور به کشور دیگر نموده است.^۳ این مجموعه استانداردها که با هدف جلوگیری از ایجاد اختلاف میان طرفین یک قرارداد بیع بین‌المللی ارائه شد و نام اینکوترمز^۴ به خود گرفت، به مسائل مرتبط با حمل کالاها، واردات و صادرات، تعیین مسئول پرداخت و بررسی و انتقال ریسک حمل در مراحل مختلف می‌پردازد. اینکوترمز به طور کلی در چهار گروه طبقه‌بندی می‌گردد. این طبقه‌بندی از گروه E که دربردارنده کمترین مسئولیت در

1. <https://www.nytimes.com/2019/04/05/us/politics/trump-sanctions-venezuela-cuba.html> and <https://www.wsj.com/articles/u-s-tightens-squeeze-on-venezuela-oil-trade-blacklisting-four-tanker-owners-11591117063>

2. International Chamber of Commerce (ICC)

۳. بارها مورد بازنگری و به روزرسانی قرار گرفته است تا همگام با تحولات عرصه تجارت حرکت کند. آخرین بار هم در سال ۲۰۲۰ بازنگری شده است.

4. International Commercial Terms (Inco Terms)

ریسک برای فروشنده است آغاز شده و تا گروه D که دربردارنده بیشترین مسئولیت و ریسک برای فروشنده و کمترین مسئولیت و خطر برای خریدار است، ادامه می‌یابد (یاسائی، ۱۳۹۰: ۴).

اگرچه برخی شرکت‌های ملی نفت در دنیا، فروش نفت خام و فرآورده‌های نفتی خود را بیشتر براساس گروه‌های اینکوترمز انجام می‌دهند و برای فروش نفت خام و فرآورده‌های نفتی، مبتنی بر هر یک از این گروه‌های اینکوترمز، دارای شرایط عمومی و اختصاصی هستند، شرکت ملی نفت ایران در شرایط عمومی فروش نفت خام خود که به طور سنتی بر معاملات امور بین‌الملل شرکت ملی نفت ایران حاکم بود، نفت خام ایران را مبتنی بر فوب^۱ می‌پرداخت. مطابق این قاعده، شرکت ملی نفت ایران، نفت خام را پس از ترخیص صادراتی در بندری که از پیش تعیین شده است (برای مثال، بندر خارگ) در داخل کشتی خریدار نفت بارگیری کرده و کالا را در این مرحله به حمل‌کننده - به‌عنوان نماینده خریدار - تحویل می‌دهد. مطابق قاعده فوب، تهیه کالا، اخذ مجوزهای صدور و ترخیص صادراتی، حمل داخلی کالا در کشور فروشنده، بارگیری و تهیه بارنامه و سایر اسناد بر عهده فروشنده است و از این مرحله به بعد همه ریسک‌ها و هزینه‌ها - اعم از تخلیه در بندر مقصد، اخذ مجوز ورود، هزینه حمل و نقل تا بندر مقصد و بیمه محموله - با خریدار خواهد بود.

بنابراین، اعمال تحریم‌های اقتصادی، شرکت ملی نفت ایران و همچنین شرکت‌های فعال در عرصه تجارت فرآورده‌های نفتی ایران را به ناچار و در اثر افزایش هزینه‌ها و ریسک حمل و نقل و بیمه محمولات ایرانی، به سوی استفاده از سایر قواعد اینکوترمز شامل گروه سوم، یعنی گروه C یا گروه چهارم، یعنی گروه D کشاند. این دو گروه از قواعد اینکوترمز، مواردی را دربرمی‌گیرد که فروشنده همه هزینه‌ها و یا مخاطرات مربوطه را تا رسیدن محموله به بندر مقصد یا تحویل آن به خریدار یا گمرک ورودی کشور خریدار، به دوش خواهد کشید (یاسائی، ۱۳۹۰: ۴). این تغییر سازوکار در مواردی که مقصد نهایی محمولات نفتی، در فواصل دور مانند خاور دور و آسیای شرقی قرار داشته باشد، آثار چشمگیری بر الگوی تجاری بازیگران عرصه تجارت نفت و فرآورده‌های نفتی خواهد داشت.

۲.۱. محموله

درباره نوع محموله، به طور معمول در یک معامله استاندارد فرایند بازرسی، تعیین کمیت و کیفیت کالا، اندازه‌گیری، نمونه‌گیری و انجام آزمایش مطابق با فرایند استاندارد متداول در بندر

1. Free on Board (FOB)

بارگیری در زمان بارگیری^۱ انجام می‌شود. به‌منظور تعیین کیفیت محموله، بازرس مستقل باید یا خود بر روی نمونهٔ مرکب محموله که توسط او یا در حضور او از مخزن‌های کشتی دریافت گردد، آزمایش‌هایی را انجام دهد و یا شخصاً شاهد انجام چنین آزمایش‌هایی باشد. این آزمایش‌ها می‌بایست مطابق شیوه‌های مذکور در بخش مشخصات کالا ذیل قسمت شرایط خاص انجام شود، و در صورتی که چنین شیوه‌ای مشخص نشده باشد، برخی از شرکت‌های نفتی به‌روزترین استانداردهای اندازه‌گیری مؤسسهٔ نفت آمریکایی^۲ و یا انجمن آمریکایی آزمایش و مواد^۳ را ملاک عمل قرار می‌دهند (Statoil General Terms and Conditions, 2011: 28).

۳.۱. نحوهٔ پرداخت

به طور کلی پرداخت ثمن معامله و قیمت محموله می‌بایست بدون کسری، کاهش هزینه، کاستن دیون قبلی و یا ادعای متقابل انجام شود. همچنین پرداخت ثمن معامله می‌بایست بی‌درنگ در روز پرداخت قابل برداشت و استفاده بوده و در قالب ارز و تاریخ مشخص شده به حساب بانکی فروشنده پرداخت شود (Statoil General Terms and Conditions, 2011: 49). به‌منظور پرداخت ثمن معامله، به طور کلی فروشنده، خریدار را به ارائهٔ تضمین نسبت به پرداخت ملزم می‌سازد و این تضمینات مطابق قالب‌های پذیرفته‌شده در مراودات و معاملات بین‌المللی تنظیم می‌گردند. برخی از این قالب‌های مورد قبول، شامل موارد زیر است:

الف) «اعتبار اسنادی تضمینی برگشت‌ناپذیر»^۴ بانکی که توسط بانک یا بانک‌های تراز اول بین‌المللی صادر شده و یا مورد تأیید آنان قرار گرفته است. ضمانت‌نامه‌ای که می‌بایست مورد پذیرش خریدار قرار گرفته و در قالب و شرایط پذیرفته شده باشد. به طور کلی، اعتبار اسنادی افتتاح شده می‌بایست برای پوشش ثمن معامله به علاوهٔ ده درصد بیش از ارزش تخمینی آن کافی بوده و برای دست‌کم ۲۱ روز پس از زمان پیش‌بینی شدهٔ پرداخت، معتبر باقی بماند.

ب) پیش‌پرداخت کلی و یا جزئی برای محموله به صلاح‌دید فروشنده، در هر زمان پیش از تحویل محموله به خریدار و یا تخلیهٔ محموله. این پیش‌پرداخت معمولاً به محض ارائهٔ پیش‌فاکتور از جانب فروشنده که مبتنی بر ارزش تخمینی خود او از محموله به همراه ده درصد مازاد ارزش تخمینی است، انجام می‌شود.

1. Measurement, sampling and testing in accordance with the standard practice in use at the Port of Loading at the time of loading.

2. API

3. ASTM

4. Irrevocable Standby Letter of Credit (Standby L/C)

ج) سایر تضمینات نسبت به پرداخت که تنها به صلاح دید فروشنده و با توجه به شرایط زمانی مناسب باشد (Statoil General Terms and Conditions, 2011: 48).

اعتبار اسنادی، سند مهمی است که بانکها معمولاً در معاملات تجاری بین‌المللی به صورت غیرقابل برگشت صادر می‌کنند و آن دربرگیرنده تعهد قطعی بانک گشاینده نسبت به پذیرش پرداخت اسناد، مطابق با شرایط اعتبار ارائه شده است.^۱ در اعتبار اسنادی، بانک جایگزین خریدار به عنوان شخص پرداخت‌کننده می‌شود و فروشنده کالا این اطمینان را می‌یابد که با ارسال کالا و ارائه مدارک به بانک، ثمن کالا به او پرداخت خواهد شد (نگریچ، ۱۳۸۷: ۳۲). اعتبار اسنادی، در مقام عمل به کاهش ریسک پرداخت وجه معامله انجامیده و به طور کلی در عمده معاملات خرید یا فروش کالاها به شرکت‌هایی که شناخته شده نبوده و یا وضعیت مالی آنان برای پرداخت ثمن معامله قابل اطمینان نیست، به کار می‌روند.^۲

مروری بر تحریم‌های بانکی ایالات متحده آمریکا علیه نظام بانکی ایران نشان می‌دهد که ایالات متحده آمریکا در چند مرحله، اقدام به هدف قرار دادن روابط بانکی ایران در حوزه معاملات نفت خام و فرآورده‌های نفتی و پتروشیمی، به عنوان مهم‌ترین حوزه درآمدزای ایران کرده است. این مراحل، شامل هدف قرار دادن ایجاد رابطه کارگزاری میان بانک‌های خارجی با بانک‌های ایرانی، ارائه خدمات پیام‌رسانی مالی به بانک‌های کشور تحریم شده (یعنی ایران) و استفاده از سازوکارهای مختلف پرداخت ثمن و ارزش معامله بود.

جابه‌جایی منابع مالی و انجام پرداخت‌های بانکی از طریق ایجاد روابط کارگزاری بانکی، سامانه‌های پردازش و تسویه^۳ و خدمات پیام‌رسانی مالی مانند سوئیفت انجام می‌شود (Carter & Farha, 2013: 907). کارگزاری در روابط بین بانکی، قراردادی دوجانبه میان دو نهاد مالی است که یکی از طرفین (بانک ارائه‌دهنده^۴)، خدماتی را که مهم‌ترین آنها انجام پرداخت‌های بانکی به ارز دیگر است، به بانک دیگر (بانک گیرنده خدمات^۵) ارائه می‌دهد؛ خدماتی که برای انجام پرداخت‌های بانکی بین‌المللی و دسترسی به نظام بانکی بین‌المللی از اهمیت بالایی برخوردار هستند.^۶ از سوی دیگر، سوئیفت که مخفف «انجمن جهانی ارتباطات مالی بین

۱. ماده ۲ مقررات متحدالشکل اعتبار اسنادی اتاق بازرگانی، نشریه شماره ۶۰۰

2. <https://www.slideshare.net/MuzammelAnanda/difference-between-letter-of-credit-and-telegraphic-transfer-tt>

3. Clearing Houses Interbank Payments System

4. Correspondent Bank

5. Respondent Bank

6. See: <https://www.bis.org/cpmi/publ/d147.pdf>

بانکی^۱ است، به‌منظور ایجاد کارایی در انتقال پیام‌های بانکی در چهارچوب روابط کارگزاری، جهت انجام پرداخت‌های بین‌المللی جایگزین سامانه‌های سنتی مانند تلکس شده است.

تحریم‌های بانکی ایالات متحده آمریکا، در ابتدا اساس نظام بانکی ایران را از نظر قوانین بانکی جزء پرخطرترین مناطق بانکی دسته‌بندی کرده است. وزارت خزانه‌داری آمریکا در سال ۲۰۱۲/۱۳۹۱، بانک مرکزی ایران و تمامی بانک‌ها و مؤسسات مالی ایرانی را به‌عنوان «منطقه نگرانی اصلی پول‌شویی» تعیین و بدین‌وسیله هرگونه همکاری با نظام بانکی ایران را به‌عنوان همکاری در جهت پول‌شویی تعریف کرد. از سوی دیگر، افزون بر ممنوعیت انجام پرداخت‌های بانکی دلاری به شکل «دوربرگردان»^۲ در سال ۲۰۰۸، این وزارتخانه انواع پرداخت‌های غیربانکی ممکن جهت پرداخت وجه ثمن را نیز که می‌توانست در قالب‌هایی همچون طلا و فلزات گران‌بها با قابلیت نقدشوندگی بالا انجام شود، مشمول تحریم‌های سخت خود قرار داد.^۳

وزارت خزانه‌داری ایالات متحده آمریکا، افزون بر اقدامات پیش‌گفته، تحریم بانک‌های مرتبط با اقتصاد ایران را به همراه قرار دادن آنان در فهرستی موسوم به «فهرست نهادهای خارجی مشمول تحریم‌های حساب کارگزاری یا حساب جاری» (فهرست کپتا)^۴ در دستور کار خود قرار داد؛ اقدامی که نوع سنگینی از مجازات‌های تحریم‌های ثانویه را، یعنی محرومیت از بازار آمریکا برای بانک و نهاد مالی فهرست‌شده، دربر دارد. این فهرست که در ماه مارس ۲۰۱۹ توسط اوفک^۵ جایگزین «فهرست نهادهای مالی خارجی موضوع بخش ۵۶۱»^۶ گردیده، شامل نهادهای مالی خارجی^۷ است که از افتتاح حساب کارگزاری یا حساب جاری در آمریکا ممنوع شده یا در افتتاح این حساب‌ها، با محدودیت‌های فراوانی روبه‌رو هستند.

۴.۱. حمل‌ونقل

قواعد و اصول حاکم بر حوزه حمل‌ونقل در یک معامله استاندارد، عمدتاً متمرکز بر الزامات مربوط به نفت‌کش و ناوگان حمل‌ونقل نفت خام و فرآورده‌های نفتی است. به طور کلی شرکت‌های ملی نفت که اقدام به فروش نفت و فرآورده‌های نفتی می‌کنند، ضروری می‌دانند

1. The Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication (SWIFT)
2. U-Turn Payment
3. National Defense Authorization Act for Fiscal Year 2013, Pub. L. No. 112-239, §§ 1241-55, 126 Stat. 1632, 2004-18 (2013) (codified at 22 U.S.C. §§ 880).
4. List of Foreign Financial Institutions Subject to Correspondent Account or Payable-Through Account Sanctions (the CAPTA List)
5. Office of Foreign Assets Control (OFAC)
6. List of Foreign Financial Institutions Subject to Part 561 (Part 561 List)
7. Foreign Financial Institutions (FFIs)

نفت‌کش‌هایی که مورد استفاده قرار می‌گیرند، از شرایط محلی حاکم بر کشتی در بندر مبدأ، اعم از قواعد و مقررات ترمینال بارگیری تبعیت کنند. همچنین این نفت‌کش‌ها می‌بایست از همه قواعد، مقررات و شرایط بین‌المللی عمومی دریانوردی شامل کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا ۱۹۷۴^۱، کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپل)^۲ و قواعد سازمان بین‌المللی دریانوردی^۳ پیروی کنند.

به طور کلی شرکت‌های ملی نفت لازم می‌دانند کشتی حمل‌کننده محمولات نفتی آنان، تحت مالکیت و یا اجاره دربست و کامل^۴ یکی از اعضای فدراسیون بین‌المللی آلودگی تانکرها^۵ بوده و در صورت لزوم، گواهینامه‌های لازم را مطابق با کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی ۱۹۶۹^۶ و اصلاحیه آن، کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی مخازن نفتی ۲۰۰۱^۷ و همچنین گواهینامه مسئولیت مالی^۸ به همراه خود داشته باشد.

افزون بر این، ناوگان حمل‌ونقل باید دارای پوشش بیمه‌ای حداکثری درباره حمایت و جبران خسارت نسبت به آلودگی باشد؛ پوشش بیمه‌ای که هیچ‌گاه نمی‌بایست کمتر از پوشش موجود ذیل قواعد «گروه بین‌المللی باشگاه‌های حمایت و غرامت»^۹ باشد. بیمه محموله می‌بایست توسط بیمه‌گر یا بیمه‌گران تراز اول به ارزش کل محموله به همراه ده درصد مازاد ارزش آن انجام شود. افزون بر این، ناوگان حمل‌ونقل می‌بایست به همراه خود، گواهینامه معتبر مدیریت ایمنی^{۱۰} صادره منطبق با نظام‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی ۲۰۰۲^{۱۱} را نیز داشته و در نهایت خدمه آن نیز به همراه شیوه فعالیت و نگهداری از آن، به گونه‌ای باشد که مطابق استانداردهای بیان‌شده در جدیدترین نسخه «راهنمای بین‌المللی ایمنی پایانه‌ها و نفت‌کش‌ها»^{۱۲} واقع گردد.

1. International Convention for the Safety of Life at Sea 1974
2. International Convention on Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)
3. International Maritime Organization (IMO)
4. Demise charter
5. International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF)
6. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1969.
7. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001.
8. Certificate Of Financial Responsibility
9. International Group of P&I Clubs
10. Safety Management Certificate
11. International Safety Management (ISM) Code 2002.
12. International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT)

۲. اختلافات تجاری ناشی از تحریم در قراردادهای خرید و فروش نفت و فرآورده‌های نفتی

وقوع تحریم‌های اقتصادی، اقتصاد و تعادل قراردادهای تجاری منعقد شده در حوزه قراردادهای تجاری نفت خام و فرآورده‌های نفتی را که در زمینه اقتصاد تحریمی منعقد شده است، به هم ریخته و به ایجاد چالش‌های حقوقی و در نهایت اختلافات تجاری جدید با ماهیت متفاوت می‌انجامد. در این بخش به مطالعه مهم‌ترین این اختلافات خواهیم پرداخت.

۲.۱. دعاوی ناشی از نقض شرط تطابق با تحریم‌ها

گروه اول از دعاوی، اختلافات و رسیدگی‌هایی است که درباره نقض شرط «تطابق با تحریم‌ها» که در قراردادهای تجاری میان طرفین تجاری توافق می‌گردد، رخ می‌دهد. به طور معمول، قراردادهای تجاری بین‌المللی، نقض «شرط تطابق با تحریم‌ها» را جزء موارد نقض قرارداد^۱ یا نقض عمده قرارداد^۲ می‌آورند که در نتیجه آن، طرف تجاری مقابل می‌تواند به فعال کردن ضمانت‌اجراهای این شرط قراردادی اقدام کند. این گروه از دعاوی به طور معمول با اجرایی کردن ضمانت‌اجراهای شرط تطابق با تحریم‌ها که شامل مواردی مانند حال شدن وام^۳ و اعمال حق فسخ^۴ است، آغاز می‌شوند.

شرط تطابق با تحریم‌ها می‌تواند به نفع یکی از طرفین عمل کرده و باعث اعلام عذر قراردادی توسط یکی از طرفین قرارداد جهت خودداری از انجام تعهدات خود گردیده و در نهایت به اختلافی تجاری بینجامد. یکی از این موارد، ذکر شرط تطابق تحریم‌ها در بیمه‌نامه‌های دریایی و ایجاد دعاوی پرداخت خسارت بیمه دریایی است؛ برای نمونه، در پرونده شرکت حفاری مامونکوشت^۵ علیه شرکت آجیس^۶، دادگاه تجاری انگلستان به تفسیر ماده‌ای از بیمه‌نامه منعقد فیما بین پرداخت. این ماده بیمه‌گر را از پرداخت و جبران خسارت نسبت به هرگونه ادعا و یا منفعت، در شرایطی که چنین پرداختی «آن بیمه‌گر را در معرض هرگونه تحریم، ممنوعیت و یا محدودیت ذیل قطع‌نامه‌های سازمان ملل متحد و یا ممنوعیت و محدودیت ذیل قوانین، مقررات و تحریم‌های اتحادیه اروپا، انگلستان یا ایالات متحده قرار دهد» معاف می‌کرد^۷. دادگاه انگلستان این‌گونه حکم داد که ریسک و خطر تحریم‌های ثانویه ایالات متحده آمریکا، به دلیل اجرایی نشدن تحریم‌های ثانویه در تاریخ طرح دعوا، آستانه

1. Event of Default
2. Significant Breach
3. Triggering Event
4. Right to Terminate
5. Mamancochet
6. Aegis
7. Mamancochet Mining Ltd v Aegis Managing Agency Ltd & Others 2018.

موضوع ماده مذکور در قرارداد بیمه، یعنی «به طور قطع قرار گرفتن در معرض تحریم و ممنوعیت» را محقق نمی‌سازد و از این رو، بیمه‌گر نمی‌تواند به این دلیل از پرداخت و جبران خسارت امتناع کند.

۲.۲. دعاوی ناشی از ضرورت ایجاد روابط غیرشفاف

گروه دیگری از دعاوی که پیرو حادث شدن شرایط تحریمی به وجود می‌آیند، اختلافات ناشی از ضرورت ایجاد روابط غیرشفاف در زمان اعمال تحریم‌های اقتصادی هستند. تحریم‌های اقتصادی، چنانچه توسط کشورهای قدرتمند اقتصادی اعمال گردند، کنشگران اقتصادی و تجاری کشور هدف را ناگزیر به اتخاذ اقدامات پنهان‌کارانه‌ای می‌کنند تا از سوی تحریم‌کنندگان و یا سایر بازیگران عرصه تجارت بین‌الملل که خود را ملزم به رعایت تحریم‌های اعمال‌شده می‌بینند، ردیابی نشوند. چنین اقداماتی، به لحاظ آنکه ذاتاً با هدف فرار از مسئولیت و پیامدهای حقوقی انجام این‌گونه معاملات تجاری انجام می‌شود، مولد اختلافات تجاری گسترده و در برخی موارد غیرقابل حل هستند.

۲.۲.۱. عدم شفافیت در روابط قراردادی

به طور کلی در شرایط ویژه ناشی از اعمال تحریم‌های اقتصادی، بخش‌هایی از تجارت خارجی کشور تحریم‌شده که حیات اقتصادی‌اش بدان وابسته است، به ناچار برای تداوم فعالیت خود، به ایجاد روابط قراردادی غیرشفاف مانند استفاده از شرکت‌های پوششی^۱ و امین^۲ اقدام می‌کنند. شرکت پوششی، شرکتی فرعی یا کاغذی^۳ است که برای محافظت از شرکتی دیگر (غالباً شرکت مادر یا ذی‌نفع اصلی)^۴ در برابر مسئولیت و یا سوء شهرت مورد استفاده قرار می‌گیرد. استفاده از این الگوی روابط قراردادی غیرشفاف که برای پنهان کردن ذی‌نفع اصلی رابطه قراردادی به کار می‌رود، می‌تواند جهت مخفی کردن اقدامات نامشروع و مبتنی بر سوءنیت باشد.

از سوی دیگر، به طور معمول هنگامی که تجارت با یک کشور از نظر استانداردهای بین‌المللی، در شمار تجارت‌های خطرناک و پرهزینه قرار گیرد، آن دسته از تجار یا شرکت‌های تجاری نسبت به تجارت با بنگاه‌ها و نهادهای کشور مزبور اقدام می‌کنند که یا دارای روحیه خطرپذیری بالا هستند و یا در واقع، شرکت‌ها و تاجران هستند که در مسیر شکست اقتصادی

1. Front Company
2. Trust Company
3. Paper Company
4. Ultimate Beneficiary

و ورشکستگی قرار داشته و با قبول ریسک و خطرات بیشتر سعی دارند به درآمدهای بیشتر برای نجات خود از ورشکستگی روی آورند. در این حالت، ریسک معاملات تجاری با این‌گونه افراد، آن هم در قالب غیرشفاف و با شرکت‌های پوششی، چنان بالا می‌رود که اختلافات تجاری عمده و پیچیده و گاهی ناگشودنی، بسیار محتمل و قریب‌الوقوع می‌شوند.

تجربه اختلافات تجاری و پرونده‌های کیفری ایجادشده در نتیجه ورود به این روابط غیرشفاف مانند اختلافات میان برخی شرکت‌های نفتی و بنیاد تعاون ناجا با مجموعه‌ها و اشخاصی همچون محمدسعید العقیلی و بابک زنجانی در پرونده فروش نفت از یک سو و همچنین پرونده موسوم به دکل نفتی گمشده میان شرکت تأسیسات دریایی با مصطفوی طباطبایی از سوی دیگر، نشانه اثر تحریم‌های اقتصادی نسبت به اجبار بخش‌های مختلف تجاری کشور تحریم‌شده به ورود به روابط غیرشفاف، آن هم با مجموعه‌های پرخطر، بدون تجربه و یا غیرقابل‌اعتماد است. این امر همچنین نشانه میزان ریسک موجود در استفاده از اشخاص واسطه، جهت پنهان‌کاری در انجام پرداخت‌های بانکی است.

در پرونده دکل نفتی گمشده، شرکت تأسیسات دریایی به دلیل مشکلات موجود در روابط بانکی، از شرکتی پوششی برای خرید دکل نفتی استفاده کرده و هشتماد درصد باقی‌مانده قیمت دکل نفتی را پیش از تحویل دکل به شرکت پوششی پرداخت می‌کند. در ادامه، شرکت پوششی مبلغ دریافتی را به حساب شرکت رومانیایی صاحب دکل پرداخت نکرده و باعث می‌گردد شرکت رومانیایی، دکل را به شرکتی دیگر بفروشد.^۱

برای کاستن از ریسک ایجاد چنین اختلافات تجاری، اقداماتی همچون تعیین میزان ریسک مالک واقعی شرکت پوششی، اخذ ضمانت‌ها یا دریافت پیش‌پرداخت از شرکت، تعیین دقیق نقش مدیران شرکت ایرانی و ذی‌نفع نهایی شرکت پوششی، ارزش‌گذاری قدرت مالی و دارایی‌های شرکت امین برای تنظیم میزان ریسک و در نهایت مطالعه موشکافانه^۲ درباره پیشینه کاری شرکت امین و مستند کردن آن و نحوه معرفی این شرکت‌ها، ضروری و لازم می‌نماید.

۲.۲.۲. عدم شفافیت در روابط بانکی

به دنبال اعمال تحریم‌های بانکی، بانک‌های معتبر بین‌المللی به دلیل ترس از رویارویی با مجازات‌های تحریم‌های ثانویه آمریکا، از افتتاح حساب، ارائه تسهیلات بانکی و فاینانس، و انجام پرداخت‌های بانکی شرکت‌ها و نهادهای مرتبط با اقتصاد ایران خودداری کردند. از این رو،

1. <https://www.mehrnews.com/news/4565078/>

<https://www.mehrnews.com/news/4317140/>

2. Due Diligence

دسترسی بازیگران تجاری اقتصاد ایران به ارزهای معتبر و با ثبات بین‌المللی مانند دلار آمریکا، یورو، درهم امارات و ین ژاپن ناممکن و یا دشوار گردید. در نتیجه این تحریم‌ها، شرکت‌ها و نهادهای تجاری مرتبط با اقتصاد ایران، به استفاده از ارزهای محلی و پُر نوسان و همچنین بانک‌های کوچک‌تر و در مناطق پرخطرتر از نظر بانکی کشیده شدند و در نتیجه این اقدام، نه تنها ریسک پرداخت‌های بانکی این شرکت‌ها افزایش یافت، بلکه هزینه‌های نقل و انتقالات بانکی شامل کارمزد نقل و انتقالات، هزینه تنزیل و هزینه تسعیر نرخ ارز بسیار افزایش یافت.

در مقابل این گزینه که عمدتاً توسط شرکت‌ها و نهادهای دولتی ایرانی که به دلیل قوانین بالادستی حاکم بر آنان و انعطاف کمتر آنان در رویارویی با تحریم‌ها استفاده می‌شد، گزینه دیگر حرکت به سمت استفاده از پرداخت‌های بانکی توسط شبکه بانکی رسمی، اما به صورت غیرشفاف و مخفیانه بود. این استفاده غیرشفاف شامل تأسیس شرکت‌های پوششی و استفاده از مدارک کشورهای ثالث برای انجام تجارت و دست یازیدن به الگوهای پرداختی پرخطر مانند پرداخت ثمن معامله به شکل اعتبار باز^۱ به جای استفاده از اعتبار اسنادی که در نتیجه تحریم‌ها ناممکن شده بود، می‌شد. در الگوی پرداخت ثمن معامله به شکل اعتبار باز، در ابتدای معامله مبلغی به‌عنوان پیش‌پرداخت توسط خریدار به فروشنده پرداخت شده و تسویه کامل مبلغ به بعد از تحویل کالا منوط می‌شود. این امر و سایر مواردی که بدان اشاره شد، باعث ایجاد دعاوی و اختلافات تجاری گسترده‌ای گردید.

از جمله دعاوی و اختلافاتی که به واسطه مسئولیت‌گریزی بازیگران تجاری مرتبط با اقتصاد کشور تحریمی ایجاد می‌گردد، می‌توان از دعاوی مرتبط با روابط بانکی غیرشفاف مانند اختلافات مربوط به مسدود شدن وجوه در بانک‌های مختلف، به‌ویژه بانک‌های پرداخت‌کننده، دریافت‌کننده و یا تسویه‌کننده نام برد؛ برای نمونه، در پرونده بابک زنجانی، متهمان در دادگاه اعلام کردند پس از اعمال تحریم‌ها، تمام وجوه بانکی که یک طرف آن شرکتی ایرانی بود، مسدود می‌شد و به این دلیل، به جای درج نام شرکت‌های ایرانی در پیش‌فاکتورها، اقدام به تأسیس چندین شرکت پوششی در مالزی برای پنهان کردن نام طرف‌های ایرانی در پیام‌های سوئیفت نمودند.^۲

به طور کلی، قراردادهای تجاری که مبتنی بر استفاده از روابط غیرشفاف بانکی منعقد می‌شوند، می‌بایست درباره پیامدهای حقوقی وضعیتی که به موجب آن، بانک‌های درگیر در امر انجام پرداخت بانکی، به ظن ایرانی بودن پرداخت بانکی، اقدام به مسدود نمودن این پرداخت بانکی می‌کنند، چاره‌اندیشی کرده و تکلیف طرفین قرارداد را در این زمینه مشخص کنند. ابتدا

1. Open Credit

2. <https://www.mehrnews.com/news/4621411/>

قرارداد می‌بایست رابطه میان طرفین را کاملاً شفاف نموده و مشخص کند تعهد طرف منتقل‌کننده وجه در انجام پرداخت بانکی، آیا تعهد به نتیجه بوده تا در صورت مسدود شدن وجه، همو در قبال طرف ایرانی مسئول شناخته می‌شود و یا تعهد به وسیله، به معنای داشتن تعهد به انجام دادن «بهترین تلاش ممکن» برای انجام پرداخت بانکی بوده است که در این صورت، منتقل‌کننده وجه زمانی مسئول شناخته خواهد شد که قصور او در انجام پرداخت بانکی اثبات گردد.

در وضعیتی که وجه موضوع معامله توسط بانک مسدود شود، طرف منتقل‌کننده پول، به دلیل ایرانی بودن طرف دیگر، طرف مقابل را مسئول مسدود شدن وجه تلقی می‌کند و طرف ایرانی که معمولاً یک شرکت دولتی ایرانی است، به دلیل ایرانی بودن امکان انجام پیگیری‌های حقوقی و اداری برای آزادسازی وجه را نداشته و در عمل ورود شرکت ایرانی به دعوا که ذی‌نفع اصلی وجه شمرده می‌شود، منجر به اثبات ادعای بانک مسدودکننده درباره ایرانی بودن پرداخت و قطعی شدن مسدودی وجه می‌گردد. از این رو، در چنین شرایطی قرارداد منعقد شده میان طرفین می‌بایست به طور خاص مشخص کند که در صورت مسدود شدن وجه، تکلیف هر یک از طرفین درباره آزادسازی وجه چیست؟ آیا تعهد طرف منتقل‌کننده وجه در انجام پرداخت بانکی، تعهد به نتیجه است و یا تعهد به وسیله، به معنای انجام دادن «بهترین تلاش ممکن» جهت آزادسازی وجه مسدود؟ همچنین قرارداد فوق می‌بایست مشخص کند هزینه‌های حقوقی و اداری آزادسازی وجه بر عهده کدام یک از طرفین قرارداد است؟ افزون بر این، در صورت آزاد نشدن وجه توسط بانک، آیا این رابطه قراردادی باقی می‌ماند یا پس از گذشت مدت زمانی مشخص، ادعا نسبت به وجه مسدود شده می‌بایست به ذی‌نفع اصلی وجه منتقل شود؟

از سوی دیگر، استفاده از روش‌های کم‌خطرتر، حتی در روش‌های معامله با اعتبار باز نیز به کاهش بروز اختلافات تجاری میان طرفین قرارداد و یا به تثبیت جایگاه طرف ایرانی در معامله که معمولاً شرکت‌های دولتی ایرانی هستند، می‌انجامد؛ برای نمونه، استفاده از ضمانت‌نامه‌های بانکی، دریافت پیش‌پرداخت کامل و یا نگهداری اسناد معامله تا زمان پرداخت، ولو آنکه ریسک و مالکیت محموله در بندر بارگیری و در هنگام خروج محموله از لوله ثابت کشتی به خط لوله، به خریدار منتقل گردد، از راه‌های تثبیت جایگاه طرف ایرانی در انجام معاملات مربوط به نفت خام و فرآورده‌های نفتی ایرانی است.

۲.۲.۳. عدم شفافیت در حمل و نقل و محموله

به طور کلی، در اثر اعمال تحریم‌های اقتصادی بر کشورهای مشمول تحریم، ناوگان حمل و نقل و نفت‌کش‌های مرتبط با اقتصاد این کشورها دچار محدودیت‌های گسترده‌ای می‌شوند. این محدودیت‌ها شامل عدم امکان دریافت پوشش بیمه‌ای، عدم دریافت سوخت، عدم دریافت خدمات بندری و یا حتی پهلوگیری در بنادر کشورهای دیگر، عدم امکان ثبت کشتی‌ها در کشورهای با پرچم آزاد و خودداری مؤسسات رده‌بندی کشتی‌ها^۱ از ارائه خدمات به این کشتی‌هاست.

شرکت‌های حمل و نقل که با اقتصاد کشور تحریم‌شده در ارتباط بوده و به بازیگران عرصه تجارت خارجی اقتصاد تحریم‌شده خدمات ارائه می‌دهند، به منظور تداوم ارائه خدمات مذکور به ناوگان حمل و نقل خود، در برخی موارد متوسل به اقداماتی می‌شوند تا بنادر مبدأ یا مقصد و یا منشأ محموله را پنهان کنند. این اقدامات شامل موارد زیر است:

۱. مخلوط کردن^۲ محموله‌های مختلف با یکدیگر برای تغییر شناسنامه محموله؛
۲. استفاده از مخازن^۳ برای کاهش حساسیت‌ها نسبت به بنادر مبدأ و مقصد؛
۳. تغییر مدارک محموله و مدارک کشتی مانند بارنامه، گواهی مبدأ، صورت‌حساب، بیمه‌نامه، لیست‌های بسته‌بندی، لیست‌های توقفگاه‌های کشتی؛
۴. انتقال کشتی به کشتی^۴؛
۵. خاموش کردن سامانه ردیابی خودکار کشتی^۵ که برای مکان‌یابی کشتی و اجتناب از تصادم و برخورد کشتی‌ها در دریاها به کار می‌رود؛
۶. اعلام مقاصد غلط در سامانه‌های حمل و نقل بین‌المللی توسط کشتی برای حساسیت‌زدایی؛
۷. تغییر مداوم مدیریت، پرچم و شرکت‌های کاغذی مالک کشتی.

۲.۲.۳.۱. انتقال کشتی به کشتی

انتقال کشتی به کشتی، انتقال محموله یک کشتی به کشتی دیگری است که در کنار آن قرار گرفته است. این اقدام می‌تواند در حال توقف کشتی‌ها و یا در حال حرکت انجام شود. به طور کلی، انتقال کشتی به کشتی، ممنوع نیست و به منظور حل مشکلاتی مانند کوچک بودن بندر جهت تخلیه برای کشتی‌های بزرگ یا شلوغی بندر و عدم امکان تخلیه کشتی به منظور

1. Classification Societies
2. Blending
3. Storing
4. Ship-to-Ship (STS) Transfer
5. Automatic Identification System (AIS)

جلوگیری از پرداخت خسارت تأخیر تخلیه^۱ نسبت به کشتی حامل محموله به کار می‌رود. این اقدام، همچنین از نظر صرفه‌جویی اقتصادی به دلیل حذف پرداخت هزینه‌های بندری و کاهش زمان پهلوگیری و تخلیه کشتی، مورد علاقه بازیگران بازار است. اما انجام این عملیات نیازمند دقت و آمادگی‌های فراوان است. احتمال ایجاد آلودگی‌های محیط زیستی در دریاها و آزاد و خطر آتش‌سوزی و یا نشت محموله در انتقال کشتی به کشتی که نفت کش ثابت نبوده و در حال حرکت است، بسیار بالاست.^۲

مطابق قواعد عمومی شرکت‌های نفتی، انجام عملیات انتقال کشتی به کشتی، می‌بایست به هزینه و ریسک خریدار انجام شود (Statoil General Terms and Conditions, 2011: 23) و می‌بایست مطابق فرایندهای مذکور در آخرین نسخه «راهنمای انتقال کشتی به کشتی»^۳ که توسط انجمن دریایی بین‌المللی شرکت‌های نفتی^۴ منتشر شده است، انجام شود و قواعد بین‌المللی، ناخدای هر دو کشتی را مسئول تمامی فرایند انتقال کشتی به کشتی می‌دانند.

اداره کنترل دارایی‌های خارجی آمریکا (اوفک)^۵ درباره استفاده از این شیوه برای پنهان کردن مبدأ و مقصد محموله‌ها از دید ماهواره‌ها و سامانه‌های ردیابی کشتی هشدار داده است.^۶ همچنین این اداره، تعدادی از شرکت‌ها و اشخاص را به جهت انجام این شیوه برای انتقال نفت به کشورهای مختلف تحریم شده، از جمله ایران و کره شمالی^۷، تحریم کرده است. اجبار ایران به انتقال نفت از طریق کشتی به کشتی که می‌شود گاه در دریاها و آزاد و گاه در کشورهای ثالث و در قالب صادرات مجدد از کشورهایی مانند مالزی و چین انجام شده است^۸، به پدید آمدن اختلافات حقوقی در این زمینه انجامیده است.

برای نمونه، در فرایند کشتی به کشتی کردن نفت در پرونده موسوم به پرونده بابک زنجانی در دادگاه‌های ایران، موضوع پرونده حول اختلاف تجاری میان یکی از شرکت‌های زیرمجموعه گروه بابک زنجانی و شرکت نفتی اماراتی خریدار نفت، یعنی شرکت فال، شکل

1. Demurrage

2. <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-ship-to-ship-transfer-sts-and-requirements-to-carry-out-the-same/>

3. Ship to Ship Transfer Guide

4. The Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

5. Office of Foreign Assets Control (OFAC)

6. OFAC Advisory to the Maritime Petroleum Shipping Community; September 4, 2019; Sanctions Risks Related to Shipping Petroleum and Petroleum Products from Iran; available on: https://www.treasury.gov/resourcecenter/sanctions/Programs/Documents/iran_advisory_09032019.pdf

7. Treasury Designates Shipping Network Engaged in Ship-to-Ship Transfers with North Korean Vessels; August 30, 2019; available on <https://home.treasury.gov/news/press-releases/sm762>

8. <https://www.bourseandbazaar.com/articles/2019/10/23/chinas-declared-imports-of-iranian-oil-hit-new-low-but-dont-believe-it>

گرفت^۱. در این زمینه، ضرورت باز کردن پلمپ محموله میعانات نفتی در انجام فرایند کشتی به کشتی و تحویل نفت روی دریا که برای گم کردن مقصد نهایی محموله‌های نفتی انجام می‌شد، به ایجاد اختلاف حقوقی میان شرکت فروشنده و شرکت خریدار انجامید. شرکت خریدار (شرکت فال) پس از دریافت محموله نفتی ادعا کرد فروشنده برای جبران کسری در محموله‌های نفتی، اقدام به افزودن آب به محموله نموده و با طرح این ادعا، از پرداخت پانصد تا هفتصد میلیون دلار باقی مانده ثمن معامله خودداری کرد.^۲

۲.۲.۳. خاموش کردن سامانه ردیابی خودکار کشتی

به موجب موافقت‌نامه‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی^۳ از سال ۲۰۰۴، کشتی‌های با وزن بیش از سیصد تن می‌بایست جهت جلوگیری از تصادفات و همچنین دریافت کمک در شرایطی مانند تصادف و یا نشستی به دریا، سامانه ردیابی خودکار کشتی خود را روشن کرده و پیوسته از آن استفاده کنند. اگرچه ناخدای کشتی این اختیار را دارد تا در شرایطی خاص مانند شرایط فرار از دزدان دریایی در سومالی اقدام به خاموش کردن سامانه ردیابی خود کند، اما سامانه‌های مختلف ردیابی کشتی به موارد خاموش کردن این سامانه‌ها مشکوک بوده و این سامانه‌ها در جهت گردآوری اطلاعات علیه شرکت‌های حمل‌ونقل و افشای این موارد عمل می‌کنند.

از جمله این سامانه‌ها، می‌توان به شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات ردیابی کشتی‌ها مانند شرکت مارین ترافیک^۴ و شرکت رفینیتیو^۵، شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات تصویربرداری ماهواره‌ای مانند شرکت پلنت لبز^۶ و شرکت‌های ردیابی‌کننده حمل‌ونقل نفت خام مانند شرکت کلیپردیتا^۷ اشاره کرد. این سامانه‌ها، برای نمونه به وسیله بهره بردن از اطلاعات ماهواره‌ای، موقعیت کشتی و نیز تغییر میزان فرورفتگی آن در آب (که بیانگر این است که آیا کشتی حامل محموله هست یا خیر) و یا این‌که کشتی با چه ارتفاعی در دریا در حال حرکت است،^۸ به علاوه زمان و مکان بارگیری و تخلیه نفت‌کش را برآورد می‌کنند.

این سامانه‌ها، به دنبال مظنون شدن به آنکه نفت‌کشی در بنادر ایران پهلو گرفته و یا اقدام به حمل فرآورده ایرانی کرده است، ضمن ایجاد موج رسانه‌ای علیه صاحبان آن نفت‌کش، به

1. <https://www.mehrnews.com/news/38778436>.

2. <https://www.mehrnews.com/news/4040399/>

3. International Maritime Organization (IMO)

4. Marine Traffic

5. Refinitiv

6. Planet Labs

7. Clipper Data

8. Draft

شرکت‌های خدمات‌رسان به آن نفت‌کش مانند شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات بندری، خدمات بیمه‌ای و سوخت‌رسانی (بانکرینگ) اطلاع‌رسانی کرده و گاهی آنان را تحت فشار رسانه‌ای قرار می‌دهند تا اقدام به قطع ارتباط خود با این نفت‌کش‌ها کنند. این مسئله در نهایت به ایجاد اختلافات تجاری میان شرکت‌های مالک نفت‌کش و شرکت‌های خدمات‌رسان به این نفت‌کش‌ها می‌انجامد.

خدمات بیمه‌ای، مهم‌ترین این خدمات بوده و مهم‌ترین پیامدهای حقوقی و قراردادی این عملیات مخفی‌کارانه از یک‌سو و اطلاع‌رسانی سامانه‌های ردیاب از دیگر سو، از دست دادن پوشش بیمه‌ای از سوی بیمه‌گران درجه اول دنیا^۱ برای ناوگان حمل‌ونقل و محمولات است؛ برای نمونه، می‌توان به توقیف دو نفت‌کش چینی به نام‌های «گس اینفینیتی» و «گس دیگنیتی» در سنگاپور توسط بانک آلمانی فاینانسور به نام «بانک نوردل بی» اشاره کرد.^۲ به دنبال اطلاع‌رسانی یکی از مجموعه‌های ردیابی نفت‌کش‌ها به بیمه «حمایت و غرامت لندن» که این دو کشتی را بیمه کرده بود مبنی بر خاموش شدن فرستنده‌های این دو کشتی جهت جلوگیری از شناسایی شدن موقعیت آنان در نزدیکی تنگه هرمز، این دو نفت‌کش به دلیل حمل گاز مایع ایران، پوشش بیمه را از دست دادند و این امر به حال شدن وام سی میلیون دلاری این دو نفت‌کش انجامید.^۳

۳.۲. دعاوی ناشی از افزایش هزینه‌های غیرقابل پیش‌بینی

گروه دیگر از دعاوی ناشی از وقوع تحریم‌های اقتصادی، اختلافات به وجود آمده ناشی از افزایش هزینه‌ها در یک معامله تجاری است که غیرقابل پیش‌بینی بوده و در قرارداد میان دو طرف، راهکاری برای آن اندیشیده نشده است. به طور معمول در قراردادهای تجاری که در شرایط تحریمی منعقد می‌گردند، به دلیل افزایش هزینه‌ها، فروشنده محموله نفتی یا فرآورده نفتی، جهت جذاب کردن معامله برای طرف مقابل، به ارائه تخفیف در قیمت معامله، ارائه دوره طولانی‌تر برای پرداخت ثمن معامله و یا معرفی حساب‌های بانکی در بانک‌های مختلف، که در آنها ارزهای بین‌المللی به دلیل هزینه‌های مختلف خروج وجه از این بانک‌ها از مرغوبیت متفاوتی برخوردارند، می‌پردازد. اما به دلیل خاصیت پیش‌رونده و پویای تحریم‌ها، افزایش هزینه‌ها نیز حالت تدریجی و مداوم داشته و امکان پیش‌بینی میزان این افزایش از قبل

1. First Class Insurance

2. www.bloomberg.com/news/articles/2019-08-05/suspicions-of-iran-sanctions-breach-spark-china-tanker-seizures

3. NordLB vs. Silvana Limited, Sea Dragon Group and Sea Dolphin Co: Termination of London P&I Coverage for Gas Infinity and Gas Dignity.

امکان‌پذیر نیست. گاهی در اثر اعمال تحریم‌های اقتصادی، هزینه‌ها آن‌چنان افزایش می‌یابند که تعادل اقتصادی قرارداد از بین رفته و در مقام عمل، انجام یک تعهد برای یکی از طرفین قرارداد، غیراقتصادی می‌گردد. در این حالت، برخی نظام‌های حقوقی، لزوم مداخله در قرارداد و بازگرداندن تعادل اقتصادی آن را به‌عنوان راهکار حقوقی برای تداوم حیات رابطه قراردادی پذیرفته‌اند. اما عمده نظام‌های حقوقی، امکان مداخله در قرارداد و تحمیل امری اضافی بر اراده طرفین را نپذیرفته و در چنین حالتی، اختلافات تجاری به وجود می‌آیند.

۲.۳.۱. افزایش هزینه‌های پرداخت بانکی

از جمله هزینه‌های غیرقابل پیش‌بینی، می‌توان به افزایش هزینه‌های بانکی، به‌ویژه کارمزد تراکنش‌های بانکی و تسعیر نرخ ارز از یک‌سو و افزایش هزینه‌های اداری همچون مراقبت‌های مقتضی^۱ بانکی از دیگر سو اشاره کرد؛ درحالی‌که در معاملات استاندارد خرید و فروش نفت و فرآورده نفتی، ثمن معامله و قیمت محموله می‌بایست بدون کسری، کاهش هزینه، کاستن دیون قبلی و یا ادعای متقابل انجام شود، هزینه‌های بانکی در مقام عمل موجب پرداخت ثمن معامله منهای هزینه‌های بانکی می‌شود. این هزینه‌ها عمدتاً ناشی از هزینه‌ها و کارمزد شرکت‌های واسطه برای انجام پرداخت‌های بانکی، هزینه‌های مربوط به استفاده از ابزارهای غیربانکی مانند طلا و فلزات گران‌بها جهت پرداخت وجه ثمن و یا لزوم تبادل وجه با صادرکنندگان غیرایرانی کالا از بازار کشورهای خریدار نفت ایران است. مسئله اخیر، یعنی لزوم تبادل وجه با صادرکنندگان غیرایرانی کالا برای خروج وجوه متعلق به شرکت‌های ایرانی از بانک‌های کشوری است که خروج ارز از آنها تابع نظامات کنترل ارزی است.

این هزینه‌هایی که اصل وقوع یا میزان آن به صورت غیرقابل پیش‌بینی حادث می‌شود، به بروز اختلاف تجاری از یک‌سو میان طرفین یک قرارداد تجاری و از سوی دیگر میان شرکت‌های ذی‌نفع وجوه و شرکت‌های واسطه انجام پرداخت‌های بانکی می‌انجامد. این اختلافات تجاری در مواردی که ذی‌نفع وجوه، شرکتی دولتی بوده و یا در مورد نفت خام ایران، عموم جامعه و انفال است، در صورت عدم کسب مجوزات بالادستی، می‌تواند به ایجاد عناوین کیفری و رسیدگی‌های قضایی بینجامد؛ برای مثال، در پرونده بابک زنجانی، درباره وجه پرداخت‌شده به یکی از متهمان این پرونده، یعنی علیرضا زیبا‌حالت منفرد، متهم آن را دستمزد خود می‌نامید؛ درحالی‌که مدعی‌العموم به این اقدام، وصف کیفری «تحصیل مال نامشروع» را نسبت داده است.^۲

1. Due Diligence

2. <https://www.mehrnews.com/news/4630882/>

به‌منظور جلوگیری از بروز این نوع از اختلافات، قراردادهای تجاری منعقد در این موضوع، می‌بایست شامل توافقی صریح بر سر اصل پرداخت کارمزد و نیز هزینه‌های شرکت واسطه و میزان آن باشد. افزون بر این، تعیین ملاک و ضابطه درباره زمان بری شدن ذمه شرکت واسطه و به تبع آن بستانکار شدن آن شرکت درباره دستمزد پرداخت، از دیگر عوامل مولد اختلاف بوده است. در برخی از دعاوی تجاری میان شرکت‌های تجاری و شرکت‌های واسطه، شرکت واسطه با ارائه پیام سوئیفت، قائل به انتقال وجه و مدعی دریافت کارمزد بوده‌اند، اما شرکت‌های دریافت‌کننده، مدعی عدم دریافت وجه بوده‌اند. از سوی دیگر، در برخی دعاوی، طرف‌های غیرایرانی دریافت‌کننده وجه، بعد از دریافت وجه از شرکت واسطه، به دلایل مختلف اقدام به پس فرستادن وجه به شرکت واسطه نموده و شرکت واسطه به دلیل انجام پرداخت بانکی، خود را مستحق دریافت دستمزد انتقال می‌دانسته است. این در حالی است که شرکت ایرانی ذی‌نفع وجه، به دلیل لزوم انجام پرداخت دوباره، از پرداخت دستمزد انتقال بانکی به شرکت واسطه خودداری کرده است.

۲.۳.۲. افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل

افزایش نرخ حمل‌ونقل به دلیل اعمال تحریم‌های اقتصادی علیه برخی شرکت‌های حمل‌ونقل نیز از جمله این موارد است؛ برای نمونه، تحریم شدن شرکت کشتی‌رانی «کاسکو» چین به خاطر حمل نفت خام ایران توسط ایالات متحده آمریکا، اثر چشمگیری بر افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و کشتی‌رانی گذاشت. در اثر تحریم این شرکت که با داشتن بیش از پنجاه نفت‌کش بسیار بزرگ، ۵.۷ درصد ناوگان جهانی نفت‌کش‌ها را تشکیل می‌داد، نرخ حمل‌ونقل نفت از خاورمیانه به آسیا نزدیک به ۲۸ درصد افزایش یافت که در مقام عمل، افزایش نزدیک به ششصد هزار دلاری حمل نفت در هر کشتی را دربرمی‌گرفت.^۱

نتیجه اعمال تحریم‌ها بر ناوگان و شرکت‌های حمل‌ونقل آن است که کشتی‌های مشمول تحریم، امکان حمل‌ونقل محموله به کشورهای دیگر را از دست داده و فقط می‌توانند در مسیر کشورهای تحریم‌شده تردد کنند که در مقام عمل، این کشتی‌ها در اصطلاح به شکل «یک‌سر بار» تردد کرده و در مسیر برگشت از بندر مقصد، خالی برمی‌گردند. حمل یک‌طرفه بار توسط کشتی‌های تحریم‌شده، به افزایش تقریباً هفتاد درصدی هزینه‌های حمل‌ونقل انجامیده است.

<https://www.mehrnews.com/news/4621411/>

1. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-09-26/u-s-sanctions-chinese-shipping-companies-for-iran-oil-dealings>

از سوی دیگر، در صورت عدم تحریم کشتی یا شرکت کشتی‌رانی، ناوگان حمل‌ونقلی که اقدام به ارائه خدمات به اقتصاد کشور تحریم‌شده می‌نماید، برای جلوگیری از ردیابی توسط مؤسسات ردیابی کشتی، مجبور به حمل غیرمستقیم کالا می‌شود که این امر خود به افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل می‌انجامد.

در قرارداد تجاری میان خریدار و فروشنده، هزینه‌های حمل‌ونقل به طور معمول برعهده یکی از طرفین قرار می‌گیرد. چنانچه هریک از خریدار یا فروشنده، هزینه حمل‌ونقل را برعهده گرفته باشد، تحریم‌های اقتصادی تعادل قرارداد مبتنی بر قیمت محموله و میزان تخفیف ارائه‌شده را از بین برده و به ایجاد اختلافات تجاری میان طرفین می‌انجامد.

نتیجه

در هنگام اعمال تحریم‌های اقتصادی علیه اقتصاد یک کشور، شرکت‌های بین‌المللی به طور معمول کسب‌وکار خود را به دلیل مشکلات و خطرات ایجادشده متوقف می‌کنند اما بخش‌های درآمدزا و حیاتی اقتصاد کشور تحریم‌شده، مانند فروش نفت خام و فرآورده‌های نفتی برای یک اقتصاد مبتنی بر فروش نفت، به ناگزیر به فعالیت خود ادامه می‌دهند. در اثر اعمال تدریجی تحریم‌های اقتصادی بر این بخش‌های حیاتی، در موارد متعدد و به دلایل مختلف، تعادل قراردادی میان طرفین یک معامله تجاری و بازیگران مرتبط با اقتصاد ذیل تحریم‌شده، از بین می‌رود. این برهم خوردن تعادل در صورتی که با احراز شماری از شروط قراردادی و یا قانونی مورد نظر همراه گردد، پیامدهای مختلفی، از جمله ایجاد حق فسخ، تعسر قراردادی و یا تعدر قرارداد را به همراه داشته و یا در سکوت قراردادی، به ایجاد اختلافات تجاری جدید می‌انجامد.

در این مقاله، به بررسی اثر تحریم‌های اقتصادی بر عناصر تشکیل‌دهنده یک معامله استاندارد تجارت نفت خام و فرآورده نفتی در کشور تحریم‌شده‌ای مانند ایران و تبیین انواع مختلف اختلافات تجاری به وجود آمده در شرایط تحریم پرداخته شد. اختلافات تجاری ناشی از نقض شرط تطابق با تحریم‌ها، اختلافات ناشی از ضرورت شکل‌گیری روابط غیرشفاف برای فرار از رادار تحریمی کشورهای تحریم‌کننده و اختلافات ناشی از افزایش هزینه‌ها و ایجاد هزینه‌های غیرقابل پیش‌بینی در مراحل مختلف یک معامله به‌عنوان مهم‌ترین اختلافات ایجادشده در این زمینه بیان گردید و در نهایت راهکارهایی برای کاهش تعداد و پیچیدگی این اختلافات تجاری مرتبط با تحریم در مرحله مذاکره و تهیه قرارداد و نیز مدیریت قرارداد تا پیش از وقوع اختلاف مدنظر قرار گرفت. مواردی همچون تلاش برای کاهش حداکثری

ریسک معاملات، اقدام جهت تهیه قراردادهای کامل، جامع و دربردارنده همه شرایط ویژه پدیدآمده در نتیجه تحریم‌ها و آشنایی حداکثری با قوانین کشورهای میزبان شرکت‌های تراستی و پوششی هستند، در شمار این راهکارها قرار گرفتند.

منابع

الف) فارسی

۱. «رای پرونده دکل نفتی صادر شد» (۲۰ اسفند ۱۳۹۷). خبرگزاری مهر. قابل دسترس در: <https://www.mehrnews.com/news/4565078/>
۲. «رمزگشایی از جعبه سیاه پرونده بایک زنجانی» (۳۰ اردیبهشت ۱۳۹۸). خبرگزاری مهر. قابل دسترس در: <https://www.mehrnews.com/news/4621411/>
۳. «دفاعیات زیباحالت منفرد در جلسه دادگاه» (۱۱ خرداد ۱۳۹۸). خبرگزاری مهر. قابل دسترس در: <https://www.mehrnews.com/news/4630882/>
۴. «گفت‌وگوی وکیل بایک زنجانی در خصوص تحویل محموله‌های نفت» (۲۶ دی ۱۳۹۵). خبرگزاری مهر. قابل دسترس در: <https://www.mehrnews.com/news/3877843/>
۵. لنگریج، لینهارد (۱۳۸۷). *اعتبارات اسنادی در حقوق تجارت بین‌الملل*. ترجمه سعید حسینی، تهران، نشر میزان.
۶. «مشروح جلسه ششم دادگاه متهمان نفتی؛ مهدی شمس» (۳ مرداد ۱۳۹۶). خبرگزاری مهر. قابل دسترس در: <https://www.mehrnews.com/news/4040399/>
۷. «محدود کردن فعالیت شرکت کیتو» (۲۱ خرداد ۱۳۹۷). خبرگزاری مهر. قابل دسترس در: <https://www.mehrnews.com/news/4317140/>
۸. مقررات متحدالشکل اعتبار اسنادی اتاق بازرگانی، نشریه شماره ۶۰۰.
۹. یاسانی، مسعود (۱۳۹۰). «بررسی تطبیقی اینکوترمزها از ۱۹۳۶ تا ۲۰۱۰ و مقررات قواعد اینکوترمز ۲۰۱۰». مجله الکترونیکی واردات و صادرات. قابل دسترس در: http://import-export.ir/files/pdf/Incoterms_2010.pdf

ب) خارجی

10. Carter, Barry E; Farha, Ryan (2013). "Overview and Operation of U.S. Financial Sanctions, Including The Example of Iran". Georgetown University Law Center, 44 *Geo.J.Int'l L.* p 903-913.
11. International Convention for the Safety of Life at Sea 1974.
12. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001.
13. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1969.
14. International Convention on Prevention of Pollution from Ships (MARPOL).
15. International Safety Management (ISM) Code 2002.
16. National Defense Authorization Act for Fiscal Year 2013, Pub. L. No. 112-239, §§ 1241-55, 126 Stat. 1632, 2004-18 (2013) (codified at 22 U.S.C. §§ 880).
17. OFAC Advisory to the Maritime Petroleum Shipping Community; September 4, 2019; Sanctions Risks Related to Shipping Petroleum and Petroleum Products from Iran.
18. Statoil General Terms and Conditions for Sales, Crude Oil, Condensate and Petroleum Products including Liquefied Petroleum Gas, 2011 version.
19. "Committee on Payments and Market Infrastructures: Correspondent banking" (July, 2016) www.bis.org, Visit date: October 9th, 2021.
20. "Iran Sanctions Breach Suspicions Prompts Bank to Seize Ships" (August 5th, 2019), www.bloomberg.com, Visit date: October 9th, 2021.

21. "Oil Traders Rattled by U.S. Sanctions on China Tanker Firms" (September 26th, 2019), www.bloomberg.com, Visit date: October 9th, 2021.
22. "China's Declared Imports of Iranian Oil Hit a (Deceptive) New Low" (October 23rd, 2019), www.bourseandbazaar.com, Visit date: October 9th, 2021.
23. "What is Ship-to-Ship Transfer (STS) and Requirements to Carry Out the Same?" (September 28th, 2021), www.marineinsight.com, Visit date: October 9th, 2021.
24. "New U.S. Sanctions Seek to Block Venezuelan Oil Shipments to Cuba" (April 5th, 2019), www.nytimes.com, Visit date: October 9th, 2021.
25. "U.S. Tightens Squeeze on Venezuela Oil Trade, Blacklisting Four Tanker Owners" (June 2nd, 2020), www.wsj.com, Visit date: October 9th, 2021.
26. "Difference between Letter of credit and Telegraphic Transfer (T.T)" (December 17th, 2017), www.slideshare.net, Visit date: October 9th, 2021.
27. "Treasury Designates Shipping Network Engaged in Ship-to-Ship Transfers with North Korean Vessel" (August 30th, 2019), www.treasury.gov, Visit date: October 9th, 2021.

-Cases

28. Mamancochet Mining Ltd v Aegis Managing Agency Ltd & Others 2018.
29. NordLB vs. Silvana Limited, Sea Dragon Group and Sea Dolphin Co: Termination of London P&I Coverage for Gas Infinity and Gas Dignity.

