



Legal Regime of Floating, Production, Storage and Offloading

Mohammad Mahdi Hajian¹ , Hannanneh Safabahr² 

1. Corresponding author; Assistant Professor, Faculty of Law and Political Science, Allameh Tabatabaee University, Tehran, Iran. Email: hajian@atu.ac.ir

2. MA. Student in Oil and Gas Law, Faculty of Law and Political Science, Allameh Tabatabaee University, Tehran, Iran. Email: hannaneh_safabahr@atu.ac.ir

Article Info

Article type:
Research Article

Manuscript received:

29 June 2024

final revision received:

12 April 2025

accepted:

5 May 2025

published online:

10 September 2025

Keywords:

FPSOs, Dual legal nature, International conventions, Procedures of hearing authorities

Abstract

Among the facilities that are increasingly being used in the world today, especially in deep-sea areas, are Floating Production, Storage, and Offloading (FPSO) units. These vessels have two opposing characteristics: first, these facilities resemble seagoing ships, and second, the activity of this technology mainly reflects the fixed installations of these structures, with only a few of these vessels capable of crossing the oceans. In this research, using the descriptive-analytical method, we have examined these two components within the framework of international conventions on the limitation of liability and the procedures of the hearing authorities in different parts of the world. As a result, it can be acknowledged that as long as the main connection of the Floating Production, Storage, and Offloading unit, i.e., the riser, is connected to the seabed and is operating, it is considered a fixed installation. After this connection is separated from the seabed, the vessel in question, whether it has the ability to move or lacks this feature, or whether it is moving or stationary, is considered a ship, and as a result, the legal regime of ships should be applied to it.

Cite this article: Hajian, Mohammad Mahdi; Safabahr, Hannanneh (2025)“ Legal regime of Floating, Production, Storage and Offloading” *Energy Law Studies*, 11 (1): 99- 120. DOI: <https://doi.com/10.22059/JRELS.2025.376510.557>



© The Author(s).

Publisher: University of Tehran Press.

Introduction

In recent decades, the global depletion of onshore hydrocarbon reserves has prompted the oil and gas industry to move increasingly toward offshore and deep-sea fields. Among the offshore facilities developed to address these challenges, Floating Production, Storage, and Offloading units (FPSOs) have emerged as one of the most flexible and cost-effective solutions. FPSOs perform multiple functions, producing, processing, storing, and offloading hydrocarbons, without the need for permanent pipeline connections or fixed platforms. However, their dual nature has generated significant legal ambiguities: should these units be considered “ships” under maritime law or “fixed offshore installations” under the legal regime of continental shelf operations? This question carries profound implications for areas such as liability limitation, pollution compensation, ownership transfer, registration, insurance, and the application of international conventions. The present study investigates the legal status of FPSOs through a descriptive–analytical approach, focusing on international conventions, IMO guidelines, and judicial precedents from different jurisdictions.

Methodology

The research adopts a qualitative, descriptive–analytical method. It examines the dual legal nature of FPSOs by comparing their structural characteristics with their operational behavior and legal treatment under international maritime conventions. The key instruments analyzed include the International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC 1976) and the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC 1969), as well as the MARPOL, SOLAS, and STCW conventions and related IMO circulars. A comparative analysis of case law, notably the *Slops* case, the *Cossack Pioneer* decision by the Australian Administrative Appeals Tribunal, and *Perks v. Clark*, was undertaken to identify practical interpretations by courts and authorities. The study also incorporates guidance from the IMO regarding safety, environmental, and training provisions applicable to FPSOs and FSUs (Floating Storage Units).

Conclusions

The study concludes that FPSOs, while sharing visual and mechanical similarities with ships, must be legally categorized according to their

operational phase. As long as the riser is connected and production is underway, the FPSO functions as a fixed offshore installation, excluded from maritime conventions such as LLMC and CLC. Once the riser is disconnected and the unit is capable of movement, whether by its own propulsion or towing, it becomes a ship, thereby subject to the legal regime applicable to vessels, including the conventions on limitation of liability and oil pollution damage.

This functional and situational approach best accommodates the complex reality of FPSO operations. It also aligns with the principle of narrow interpretation of limitation regimes in maritime law, ensuring that the application of LLMC and CLC remains exceptional. Furthermore, adopting a dual legal recognition model harmonizes with IMO's technical guidance and international judicial practice, promoting legal certainty and uniformity in offshore operations. Ultimately, the research underscores the necessity of a pragmatic hybrid regime for FPSOs, one that respects their unique engineering and operational characteristics while ensuring accountability and environmental protection. Legislators and contracting parties in the offshore sector must therefore tailor their contractual and regulatory frameworks to the dual identity of FPSOs, applying maritime conventions only when these units operate as vessels and enforcing offshore safety and environmental regimes when they act as fixed installations.



نظام حقوقی شناورهای تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه

محمد مهدی حاجیان^۱ , حنانه صفا بهار^۲ 

۱. نویسنده مسئول: استادیار گروه حقوق خصوصی و اقتصادی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران. رایانامه: hajian@atu.ac.ir
۲. دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق نفت و گاز، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران. رایانامه: hannaneh_safabahr@atu.ac.ir

چکیده

اطلاعات مقاله

از جمله تأسیساتی که امروزه استفاده از آن‌ها در دنیا، به‌ویژه در مناطق عمیق دریایی، رو به افزایش است، شناورهای تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه است. این شناورها دارای دو خصیصه متضاد هستند: اولاً، از نظر شکل ظاهری همانند کشتی‌های دریایی هستند؛ ثانیاً، فعالیت آن‌ها عمدتاً حاکی از ثابت بودن سازه است و تنها تعداد معدودی از این شناورها قادر به پی‌موندن اقیانوس‌ها می‌باشند. در این پژوهش، با روش توصیفی-تحلیلی، این دو مؤلفه در چهارچوب معاهدات بین‌المللی و رویه‌های مراجع رسیدگی مورد بررسی قرار گرفته‌اند. نتایج نشان می‌دهد تا زمانی که اتصال اصلی شناورهای تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه، یعنی بالابر، به بستر دریا متصل و در حال فعالیت باشد، این شناور به‌عنوان تأسیساتی ثابت محسوب می‌شود. اما پس از جداشدن این اتصال از بستر، شناور موردنظر، چه قابلیت حرکت داشته باشد یا نه و چه در حال حرکت باشد یا در حالت ایستا قرار گیرد، به‌عنوان کشتی تلقی شده و در نتیجه، نظام حقوقی کشتی‌ها باید بر آن اعمال شود.

نوع مقاله:

مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت:

۱۴۰۳/۴/۹

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۴/۱/۲۴

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۴/۲/۱۶

تاریخ انتشار:

۱۴۰۴/۶/۲۰

کلید واژه‌ها:

رویه‌های مراجع رسیدگی، شناورهای فرآورشی، ماهیت حقوقی دوگانه، معاهدات بین‌المللی.

استناد: حاجیان، محمد مهدی؛ صفا بهار، حنانه (۱۴۰۴). «نظام حقوقی شناورهای تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه»، *مطالعات حقوق انرژی*، ۱۱، (۱)، ۹۹-۱۲۰.

<http://doi.org/10.22059/JRELS.2025.376510.557>

ناشر: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.

© نویسندگان.



مقدمه

امروزه منابع نفتی واقع در مناطق خشکی رو به کاهش است؛ از این رو، بهره‌برداری از میادین واقع در مناطق فراساحلی ضرورتی انکارناپذیر یافته است و بدین سان، اهمیت روزافزون تأسیسات دریایی بر کسی پوشیده نیست. باید اذعان داشت که احتمالاً تنها واحد دریایی که توانایی انجام فعالیت‌های تولیدی در اعماق بسیار زیاد^۱ را دارد، شناورهای تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه (موسوم به شناورهای فرآورشی^۲) هستند. براساس گزارشی، «هم‌اکنون بیش از ۲۷۰ شناور فرآورشی در سراسر جهان با موفقیت در حال بهره‌برداری‌اند» (Adarsh, 2021).

نکته‌ای که درباره این شناورها باید موردتوجه قرار گیرد، ماهیت دوگانه‌ای است که آن‌ها دارا هستند. این ویژگی در زمینه اعمال کنوانسیون‌های بین‌المللی (در صورت وجود عنصر خارجی) و نیز در قوانین داخلی کشور ساحلی و منطقه فلات قاره‌ای که شناور در آن قرار دارد، بسیار اثرگذار است. تعیین ماهیت حقوقی شناورهای فرآورشی در مسائلی همچون تحدید مسئولیت و حتی انتقال مالکیت (بیع) آن‌ها، می‌تواند نقشی تعیین‌کننده ایفا کند.

دلیل اصلی طرح این پرسش که شناورهای فرآورشی از چه ماهیتی برخوردارند، توجه به این نکته است که آیا باید آن‌ها را کشتی‌های تجاری دانست یا تأسیسات ثابت تولید فراساحلی؟ درواقع، اگر این شناورها در شمار کشتی‌ها قرار گیرند، تابع مفاهیم و کنوانسیون‌های مرسوم دریایی خواهند بود؛ اما اگر به‌عنوان تأسیسات دریایی تلقی شوند، مقررات حاکم بر صنعت نفت‌وگاز بر آن‌ها اعمال می‌شود. در سال‌های نخست توسعه این شناورها، از دیدگاه قانونی، تعیین هویت و ماهیت حقوقی تأسیسات تولید شناور، مهم تلقی می‌شد؛ زیرا همواره این پرسش مطرح بود که آیا این سازه‌ها از حیث ماهوی به یک کشتی متحرک نزدیک‌ترند یا به یک تأسیسات ثابت دریایی (Beadnall, Moore & Lemanski, 2023).

پرسش اصلی این مقاله آن است که باتوجه به نحوه کارکرد، شکل ظاهری، کنوانسیون‌های بین‌المللی و رویه‌های مراجع رسیدگی، رویکرد واقع‌بینانه نسبت به ماهیت حقوقی شناورهای تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه چیست؟

۱. «برخی نمونه‌های پیشرفت فناوری در حفاری در آب‌های عمیق و سامانه‌های شناور فرآورشی عبارت‌اند از: Agip's Firenze (۱۹۹۸) در عمق ۸۳۰ متری دریای آدریاتیک؛ Shell's BC-10 (۲۰۰۹) در عمق ۱۷۸۰ متری سواحل برزیل با بهره‌گیری از بالابرهای کاتتری فولادی و Shell's Stones FPSO (۲۰۲۰) در عمق ۲۹۰۰ متری خلیج مکزیک در ایالات متحده» (Beadnall, Moore & Lemanski, 2023).

۲. هرچند به‌کار بردن نام کامل این شناورها ارجح است، اما به‌منظور اختصار در این مقاله از عنوان «شناورهای فرآورشی» استفاده می‌شود؛ همان‌گونه که در متون فارسی نیز نویسندگان محترم در ترجمه واژه FPSO از همین اصطلاح بهره گرفته‌اند. بالاین‌حال، در مواردی که انواع شناورهای فرآورشی مانند FLNG و FSU مورد بحث قرار می‌گیرند، برای جلوگیری از خلط مفهومی، ترجیح داده می‌شود ترجمه واژه اصلی یا شکل اختصاری آن به‌صورت کامل به‌کار رود.

فرضیه پژوهش چنین است که چون بخش عمده فعالیت این شناورها در وضعیت ایستا و ثابت انجام می‌شود، رویکرد واقع‌بینانه اقتضا دارد که این شناورها در وهله نخست به عنوان تأسیسات ثابت دریایی تلقی شوند. با این حال، در صورتی که اتصال اصلی آن‌ها (مانند بالابر) از بستر دریا جدا گردد و قابلیت جابه‌جایی فعال یابند، می‌توان آن‌ها را در حکم کشتی دانست.

۱. پیشینه پژوهش

در همین راستا، در سال ۲۰۱۲ نوشتاری از پاول دین^۱ و سایمون شددیک^۲ با عنوان «رفتار قانونی و نظارتی بر شناورهای فرآورشی با تمرکز بر تحدید مسئولیت» منتشر شد. نویسندگان در این پژوهش، به‌طور خاص دو معاهده بین‌المللی، یعنی معاهده تحدید مسئولیت دعاوی دریایی و معاهده مسئولیت مدنی در قبال خسارات ناشی از آلودگی نفتی را مورد بررسی قرار داده‌اند. نتیجه تحقیق آنان نشان می‌دهد که مالکان شناورهای فرآورشی می‌توانند برای تحدید مسئولیت ناشی از دعاوی دریایی به مفاد معاهده تحدید مسئولیت دعاوی دریایی استناد کنند؛ اما در مقابل، در زمینه آلودگی‌های دریایی، امکان استناد به معاهده مسئولیت مدنی در قبال خسارات ناشی از آلودگی نفتی برای این دسته از شناورها وجود ندارد.

کتاب «سازه‌های فراساحلی: قوانین و رویه‌ها» تألیف استوارت بیدنال^۳ و سایمون مور^۴ نیز پژوهش برجسته دیگری است که از جنبه‌های گوناگون، به بررسی شناورهای فرآورشی پرداخته است. نویسندگان در این اثر، درخصوص قابلیت اعمال دو معاهده مهم بین‌المللی، یعنی معاهده تحدید مسئولیت دعاوی دریایی و معاهده مسئولیت مدنی در قبال خسارات ناشی از آلودگی نفتی، دیدگاه روشنی ارائه می‌کنند. به تصریح آنان، معاهده مسئولیت مدنی در قبال خسارات ناشی از آلودگی نفتی به‌صورت محدود ممکن است بر شناورهای فرآورشی قابل اعمال باشد؛ زیرا این شناورها برای حمل و نقل نفت میان بنادر یا از بنادر مورد استفاده قرار نمی‌گیرند. در مقابل، به نظر می‌رسد نویسندگان شمول معاهده تحدید مسئولیت دعاوی دریایی را بر این شناورها قابل پذیرش می‌دانند.

1. Paul Dean
2. Simon Shaddik
3. Stuart Beadnall
4. Simon Moore

نوشتار دیگر با عنوان «شناور فرآورشی؛ آیا این یک کشتی است؟ کنوانسیون پیشنهادی کمیته بین‌المللی دریایی^۱ درخصوص سازه‌های فراساحلی متحرک: یک به‌روزرسانی» تألیف ریچارد شاو^۲ است که به بررسی جایگاه حقوقی شناورهای فرآورشی می‌پردازد. نویسنده در این مقاله با انجام مطالعه‌ای تطبیقی میان کنوانسیون‌های اصلی حقوق دریایی بین‌المللی، نتیجه می‌گیرد که هیچ تعریف یکنواخت و جامعی از واژه «کشتی» در این معاهدات وجود ندارد. از این رو، وی استدلال می‌کند که تدوین یک کنوانسیون جامع و یکپارچه که بتواند به روشنی تعیین کند چه سازه‌هایی در شمار «کشتی» محسوب می‌شوند یا نمی‌شوند، برای پوشش اهداف و حوزه‌های تمامی کنوانسیون‌های موجود، امری بسیار دور و دشوار به نظر می‌رسد.

در سال ۱۳۹۸، مقاله‌ای با عنوان «ابعاد حقوقی برچیدن واحدهای شناور تولید، فرآورش و ذخیره‌سازی نفت‌وگاز فراساحلی» به قلم محمد ساردوئی‌نسب و اصغر کاظمی منتشر شد. نویسندگان در این مقاله ضمن اشاره به ماهیت دوگانه شناورهای فرآورشی، بیان کرده‌اند که دولت‌های ایران و ایالات متحده آمریکا این شناورها را در حکم کشتی تلقی می‌کنند؛ درحالی‌که دولت انگلیس آن‌ها را سازه‌هایی ثابت می‌داند.

در ادامه، نویسندگان پیشنهاد می‌کنند که رویکردی دوگانه نسبت به این تأسیسات اتخاذ شود؛ بدین معنا که در زمان استقرار و فعالیت در محل عملیات، باتوجه به هدف و نوع عملکرد، تابع نظام حقوقی حاکم بر سازه‌های دریایی باشند و پس از پایان عملیات بهره‌برداری به‌عنوان سازه، برچیده و منتقل شوند.

با این حال، مقاله یادشده تأکید می‌کند که اعمال برخی الزامات نظام حقوقی کشتی‌ها -از جمله متوازن‌سازی، قابلیت ناوبری و دریاوردی و نیز اعمال صلاحیت‌های مدنی، کیفری و عمومی دولت پرچم در دوره بهره‌برداری- ضروری است. در مقابل، پس از جداسازی موقت یا دائم از محل فعالیت و آغاز فرایند برچیدن، این واحدها مشمول نظام حقوقی کشتی‌ها خواهند بود.

نکته دارای اهمیت و وجه تمایز نوشتار پیش‌رو با تمامی پژوهش‌های پیشین، در تجمیع و تحلیل یکپارچه کنوانسیون‌های مهم مربوط به تحدید مسئولیت و بررسی جامع آن‌ها از دو دیدگاه نظری و عملی نهفته است.

۱. CMI یا IMC (کمیته بین‌المللی دریایی)، سازمانی بین‌المللی غیردولتی و غیرانتفاعی است که در سال ۱۸۹۷ در شهر آنتورپ بلژیک تأسیس شد. هدف این سازمان، مشارکت همه‌جانبه در فرایند یکسان‌سازی حقوق دریایی در تمامی جنبه‌هاست (جعفری و مختاری، ۱۳۹۵).

۲. مفهوم و ماهیت شناور تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه

واحدهای تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه شناور عمدتاً در میدان‌های حاشیه‌ای با ظرفیت ذخیره‌سازی حداکثر پانزده تا بیست سال یا در مواقعی که تأسیسات ساحلی از محل چاه‌ها فاصله دارند و یا به هر دلیل دیگری که استقرار تأسیسات ساحلی منجر به افزایش هزینه‌ها می‌شود، به کار گرفته می‌شوند. ایده اصلی در این نوع پروژه‌ها، استقرار سکویی برای حفاری چاه‌ها و انتقال تولید به شناور فرآورشی است.

گزینه دیگر شامل استفاده از یک چاه زیر دریا و انتقال تولید به شناور فرآورشی است. شناور فرآورشی می‌تواند یا از ابتدا به صورت مخزنی جدید و در قالب شناور فرآورشی طراحی شده باشد یا یک تانکر نفتی موجود به شناور فرآورشی تبدیل گردد. در این حالت، نفت در مخازن داخلی شناور ذخیره می‌شود و شناور معمولاً در نزدیکی سکوی چاه مستقر بوده و قابلیت انتقال به مکان‌های دیگر یا مراجعه به اسکله خشک برای تعمیر و استفاده مجدد را دارد.

یکی دیگر از وظایف شناور فرآورشی، تخلیه و انتقال نفت به تانکرهای سوخت است. روش مشابه دیگر، بهره‌گیری از دکل‌های قدیمی بازسازی شده است که امکانات تولید بر روی آن‌ها نصب شده و به عنوان واحد تولید دریایی متحرک^۱، همراه با ناو ذخیره‌سازی و تخلیه شناور^۲ عمل می‌کنند. در بازار، برخی کسب‌وکارها بر اجاره این ناوها و دکل‌ها مبتنی هستند.

در نوع برجک، لوله تولید انعطاف‌پذیر از طریق برجک به تأسیسات کشیده می‌شود و شناور مطابق جهت موج به دور برجک می‌چرخد. نوع دیگر از لنگر پهن استفاده می‌کند که ثابت بوده و حرکت نمی‌کند. هریک از این انواع، مزایا و معایب خاص خود را دارند، اما در نهایت هزینه‌ها تقریباً یکسان است (El-Reedy, 2021).

مهم‌ترین جزء در شناورهای فرآورشی از دید نگارندگان، بالابر^۳ است و بررسی این بخش برای شناخت دقیق‌تر ماهیت حقوقی و عملی این شناورها ضروری به نظر می‌رسد. شناور فرآورشی نفت را از چاه با استفاده از بالابرهای انعطاف‌پذیر دریافت می‌کند (Russell & Jones, 2007).

معرفی بالابرهای انعطاف‌پذیر در دهه ۱۹۷۰، صنعت نفت و گاز را دچار تحول اساسی کرد؛ این فناوری امکان اکتشاف و تولید هیدروکربن در شرایط محیطی سخت -از جمله دریاها عمیق و فوق عمیق و تحت فشارهای بالا- را فراهم ساخت که پیش‌تر تقریباً ناممکن بود. بالابرهای

1. MOPU
2. FSO
3. Riser

انعطاف‌پذیر به یکی از منابع حیاتی صنعت نفت‌وگاز تبدیل شده و برآورد می‌شود که تا ۹۹ درصد از شناورهای فرآورشی تا حدی از لوله‌های انعطاف‌پذیر بهره می‌برند (Dini & Liskiewicz, 2023).

به‌طور کلی، می‌توان سه دیدگاه نسبت به شناورهای فرآورشی را مطرح کرد:

۱.۲. دیدگاه کشتی‌محور

از این منظر، شناورها فناوری‌ای هستند که به‌عنوان «کشتی» به معنای متعارف کلمه عمل می‌کنند. این شناورها دارای شکل کشتی و قابلیت حرکت مستقل بوده و به‌طور منظم بین مکان‌های مختلف جابه‌جا می‌شوند، بدون آن که اتصال دائم یا نیمه‌دائمی به تأسیسات سطحی، زیرسطحی یا بستر دریا داشته باشند.

۲.۲. دیدگاه سازه‌ای

براساس این دیدگاه، واحدهای شناور فراساحلی وجود دارند که به معنای متعارف، چه از نظر ساختار و چه از نظر عملکرد، شبیه «کشتی» نیستند.

۳.۲. دیدگاه ترکیبی

دسته سوم از صنایع دریایی شناور وجود دارد که میان گروه‌های اول و دوم قرار می‌گیرد. این دسته شامل انواع شناورهای اکتشاف، تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه است، مانند کشتی‌های حفاری، شناورهای تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه و شناورهای ذخیره‌سازی و تخلیه.

ویژگی‌های این گروه از شناورها به‌طور قطعی قابل تعیین نیست؛ زیرا انواع متعددی از آن‌ها در مناطق فراساحلی مستقر هستند و گونه‌های جدیدی نیز درحال توسعه‌اند، مانند شناورهای گاز طبیعی مایع‌شده^۱. نکته مشترک این شناورها آن است که ساختاری شبیه «کشتی» دارند، اما

۱. شناور گاز طبیعی مایع‌شده (Floating Liquefied Natural Gas- FLNG) ممکن است نوعی FPSO نیز تلقی شود. اصطلاح FLNG معمولاً برای اشاره به هر نوع واحد شناوری به‌کار می‌رود که وظیفه تولید LNG را برعهده دارد. چنانچه این شناور مستقیماً بر روی میدان مخزن قرار گیرد، هیدروکربن‌ها را همانند یک FPSO معمولی استخراج کرده، سپس گازها را مایع و میعانات را فرآوری می‌کند. گزینه‌ای دیگر آن است که فرآوری اولیه نفت‌وگاز در یک شناور جداگانه انجام شود و گاز متان به یک شناور مایع‌سازی منتقل گردد؛ این واحد که همزمان وظیفه ذخیره‌سازی و تخلیه LNG را نیز برعهده دارد، می‌تواند تحت عنوان FLSO (Floating Liquefaction, Storage and Offloading unit) توصیف شود. نکته کلیدی آن است که هرچند اصطلاح «شناور فرآورشی» (FPSO) معمولاً به‌صورت کلی برای توصیف شناورهای تولید دریایی به‌کار می‌رود، اما درواقع اشکال گوناگونی دارد. در این مقاله، از اصطلاح «شناور فرآورشی» برای پوشش همه انواع واحدهای شناور تولیدی، از جمله FLNG، استفاده می‌شود (Beadnall, Moore & Lemanski, 2023).

به‌جای حرکت منظم بین مکان‌های مختلف مانند کشتی‌های تجاری، دارای نوعی اتصال مداوم (نه لزوماً دائمی) به تأسیسات سطحی، زیرسطحی یا بستر دریا هستند (Shaddick & Dean, 2012).

۳. اعمال معاهدات بین‌المللی بر شناورهای فرآورشی

در این بخش، هدف پاسخ به این پرسش است که باتوجه به ماهیت مبهم این تأسیسات، کدام معاهدات بین‌المللی قابلیت اعمال بر آن‌ها را دارند؟ در این راستا، لازم است دایره شمول دو معاهده مهم در زمینه تحدید مسئولیت در حقوق دریایی مورد بررسی قرار گیرد.

ابتدا به بررسی اعمال معاهده تحدید مسئولیت دعاوی دریایی^۱ می‌پردازیم. طبق بند دو از ماده ۱۵ این معاهده، حق تحدید مسئولیت درخصوص دعاوی مرتبط با کشتی‌های دریایی اعمال می‌شود. با این حال، دولت‌های عضو می‌توانند نظام تحدید مسئولیت را برای کشتی‌های ناوبری داخلی نیز مقرر کنند؛ برای مثال، این مقرر به دولت انگلیس امکان داده است تا حق تحدید مسئولیت را بر تمام کشتی‌ها اعمال کند، اعم از اینکه کشتی قابلیت دریایی داشته باشد یا خیر (جعفری و مختاری، ۱۳۹۵).

دو ملاحظه مهم دیگر نیز در معاهده وجود دارد:

اول، طبق بند چهارم ماده ۱۵، در شرایط خاص و محدود، معاهده قابلیت اعمال ندارد؛ این شرایط مربوط است به «کشتی‌هایی که برای حفاری ساخته شده یا سازگار شده‌اند و در حال انجام عملیات حفاری هستند». اگرچه هیچ مرجع شناخته‌شده‌ای در این زمینه وجود ندارد، به نظر می‌رسد نتیجه منطقی از این ماده این است که در شرایط دیگر، معاهده تحدید مسئولیت دعاوی دریایی بر کشتی‌های حفاری نیز قابل اعمال است.

دوم، بند پنجم ماده ۱۵ بیان می‌کند که معاهده مذکور در مورد «سکوها شناور ساخته‌شده به منظور اکتشاف یا بهره‌برداری از منابع طبیعی بستر دریا یا زیر خاک آن» اعمال نمی‌شود. مجدداً، هیچ مرجع شناخته‌شده‌ای وجود ندارد که مشخص کند چه نوع واحدی مشمول این بند می‌شود. با این حال، منطقی به نظر می‌رسد که بیشتر شناورهای فرآورشی که عمدتاً دارای شکل کشتی هستند، احتمالاً در شمار «سکوها شناور» محسوب نمی‌شوند.

با کنار گذاشتن استثنای خاص و تمرکز بر معنای ظاهراً گسترده واژه «کشتی» در معاهده، می‌توان استدلال‌هایی در هر دو جهت ارائه داد؛ برای مثال، باتوجه به ویژگی‌های فیزیکی

1. International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)

2. Article 15 (2)

شناورهای تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه، می‌توان نتیجه گرفت که چون ساختار این شناورها شبیه کشتی‌های تجاری است، ممکن است تحت معاهدهٔ تحدید مسئولیت دعاوی دریایی، به‌عنوان «کشتی» تلقی شوند.

ازسوی دیگر، می‌توان بر کارکردهای یک شناور فرآورش‌ی خاص تمرکز کرد و نتیجه گرفت که چون این شناورها معمولاً در یک مکان مستقر بوده و درگیر تولید یا ذخیرهٔ هیدروکربن هستند، به همان شیوهٔ یک «کشتی» عمل نمی‌کنند. بنابراین، حق تحدید مسئولیت اعمال نمی‌شود. بااین‌حال، بدون راهنمایی بیشتر در متن معاهده یا تفسیر قضایی آن، نمی‌توان به‌طور قطعی گفت که آیا یک شناور فرآورش‌ی در معنای «کشتی» تحت این معاهده قرار می‌گیرد یا خیر. افزون‌براین، باتوجه به تنوع شناورهای فرآورش‌ی مستقر در خارج از کشور، ویژگی‌ها و عملکردهای خاص هر شناور احتمالاً باید به‌صورت موردی بررسی شود تا مشخص گردد آیا شناور موردنظر «کشتی» محسوب می‌شود و در نتیجه، آیا تحدید مسئولیت بر آن قابل اعمال است یا خیر (Dean & Shaddik, 2012).

در کتاب «تأسیسات فراساحلی: قانون و رویه»، نویسندگان بر این باورند که معاهدهٔ تحدید مسئولیت دعاوی دریایی نسبت به شناورهای فرآورش‌ی قابل اعمال نیست. روشن است که باتوجه به استثنابودن حق تحدید مسئولیت، باید در اعمال این معاهده بر مصادیق، احتیاط کرد و دیدگاه مضیق را در پیش گرفت. باتوجه به نکات پیش‌گفته، این معاهده اصولاً قابلیت اعمال بر شناورهای فرآورش‌ی را ندارد.

معاهدهٔ مهم دیگر، معاهدهٔ مسئولیت مدنی در قبال خسارات ناشی از آلودگی نفتی^۱ است. تعریف جدید^۲ این معاهده نسبتاً طولانی بوده و می‌توان آن را به سه مؤلفهٔ اصلی تقسیم کرد. اولین جزء به عبارت «هر ناو درحال دریانوردی و هر نوع ناو دریایی...»^۳ برمی‌گردد. هرچند معنای دقیق این عبارت به دامنۀ واژگان «دریانورد»^۴، «ناو»^۵، «دریایی»^۶ و «سازه»^۷ که در معاهدهٔ مسئولیت مدنی تعریف نشده‌اند، بستگی دارد، در ظاهر ممکن است این عبارت چنان گسترده به نظر برسد که بسیاری از انواع شناورهای فرآورش‌ی را دربرگیرد.

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

۲. همین تعریف در مورد معاهدهٔ بین‌المللی تأسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی مصوب ۱۹۷۱ نیز صدق می‌کند.

3. any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever.

4. Sea-going

5. Vessel

6. Seaborne

7. Craft

مؤلفه دوم معاهده، مستلزم آن است که سازه «برای حمل نفت به صورت فله به عنوان محموله، ساخته یا سازگار شده باشد»^۱. این نکته، پرسش مهمی را ایجاد می‌کند که منظور دقیق از «حمل»^۲ چیست؛ زیرا در متن معاهده تعریفی برای این واژه ارائه نشده است. آیا این واژه شامل حالتی می‌شود که کشتی برای «نگهداری»^۳ یا «ذخیره‌کردن»^۴ محموله‌های نفتی ساخته یا سازگار شده باشد؛ حتی اگر حمل فعال انجام ندهد؟ اگر چنین تفسیری پذیرفته شود، ممکن است حق تحدید مسئولیت طبق معاهده مسئولیت مدنی در قبال خسارات ناشی از آلودگی نفتی بر بسیاری از انواع شناورهای فرآورشی که قابلیت ذخیره محموله‌های نفتی را دارند، قابل اعمال باشد.

از سوی دیگر، این پرسش مطرح است که آیا تعریف معاهده مستلزم آن است که یک کشتی برای حمل و نقل فعال محموله‌های نفتی، به معنای انتقال از یک مکان به مکان دیگر، ساخته یا سازگار شده باشد؟ بسیاری از مفسران دیدگاه دوم را ترجیح می‌دهند؛ زیرا هدف اصلی معاهده مسئولیت مدنی، رسیدگی به غرامت‌های آلودگی ناشی از فعالیت‌های تجاری نفتکش‌ها بوده است.^۵

اگر این دیدگاه پذیرفته شود، بیشتر شناورهای فرآورشی احتمالاً تحت این معاهده به عنوان «کشتی» تلقی نمی‌شوند؛ زیرا آن‌ها معمولاً محموله‌های نفتی را از مکانی به مکان دیگر منتقل نمی‌کنند. با این حال، در عمل، پرسش‌های بیشتری باقی می‌ماند که باید بررسی شود. این مسائل تا حدی توسط جزء سوم تعریف «کشتی» در معاهده مسئولیت مدنی مورد توجه قرار گرفته است که بیان می‌کند: «... یک کشتی تنها زمانی باید به عنوان کشتی در نظر گرفته شود که در واقع نفت را به صورت عمده به عنوان کالا حمل کند» (Dean & Shaddick, 2012).

در معاهده مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ و معاهده صندوق ۱۹۷۱، مفهوم «کشتی» به هر ناو دریایی و هر کشتی دریایی از هر نوعی که واقعاً نفت را به صورت فله به عنوان محموله حمل می‌کند،

1. "...constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo..."

2. carriage

3. Holding

4. Storing

5. Dean, P., Shaddick, S. (2012). "The legal and regulatory Treatment of FPSOs, with a focus on limitation of liability". London. Holman Fenwick Willan LLP. p. 5.

6. ...a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo...

اطلاق می‌گردد^۱. بنابراین، تانکرهای نفت در حالت بالاست^۲ خارج از شمول این معاهدات قرار می‌گیرند.

تعریف معاهدات ۱۹۹۲ گسترده‌تر است و هر ناو دریایی و هر سازه دریایی را از هر نوعی که برای حمل نفت به صورت فله به عنوان محموله ساخته یا اقتباس شده باشد، دربرمی‌گیرد. این معاهدات به طور کلی بر تانکرهای نفتی اعمال می‌شوند؛ اما در مورد نشت از کشتی‌های باری خشک، کشتی‌های مسافربری و سایر کشتی‌های غیرنفتکش، قابل اعمال نیستند.

براساس دیدگاه برخی از اندیشمندان، برای آنکه یک سازه به عنوان «کشتی» تلقی شود، لزوماً نیازی نیست که وسیله‌ای برای رانش یا هدایت داشته باشد. بنابراین، معاهدات مسئولیت مدنی و معاهده صندوق اصولاً بر لنج‌ها و سایر کشتی‌های فاقد وسایل رانش یا هدایت نیز قابل اعمال هستند، مشروط بر اینکه الزامات دریانوردی را برآورده سازند.

کمیته اجرایی صندوق در سال ۱۹۹۲ بر این باور بود که اگر یک کشتی در زمان وقوع حادثه واقعاً در دریا فعالیت داشته است، باید آن سازه را «دریایما» دانست و در نتیجه، در چهارچوب تعریف «کشتی» در معاهدات ۱۹۹۲ قرار می‌گیرد.

باین حال، معاهدات ۱۹۹۲ شرطی اساسی برای شمول تعریف «کشتی» مقرر کرده‌اند و آن این است که کشتی باید قادر به حمل نفت و سایر محموله‌ها باشد. از این شرط چنین نتیجه گرفته می‌شود که تنها زمانی یک سازه، «کشتی» محسوب می‌شود که واقعاً نفت را به صورت فله به عنوان محموله حمل کرده باشد و پس از این حمل نیز بتواند در سفرهای بعدی چنین ظرفیتی را حفظ کند؛ مگر آنکه ثابت شود هیچ باقی‌مانده‌ای از محموله‌های نفتی قبلی در آن وجود ندارد. این شرط، به‌ویژه برای حامل‌های ترکیبی (یعنی کشتی‌هایی که در برخی سفرها محموله‌های نفتی و در برخی دیگر محموله‌های فله خشک حمل می‌کنند) در نظر گرفته شده است، اما در عمل باعث بروز ابهام در تفسیر می‌گردد.

مجمع صندوق در سال ۱۹۹۲ این دیدگاه را اتخاذ کرد که عبارت «سایر محموله‌ها» باید به گونه‌ای موسع تفسیر شود؛ به این معنا که نه تنها محموله‌های فله جامد، بلکه تمام محموله‌های غیر از نفت پایدار را نیز دربرگیرد.

نتیجه این تفسیر آن است که شرط مذکور، افزون بر حامل‌های ترکیبی، در مورد تانکرهایی که قادر به حمل محموله‌های نفت پاک (یعنی نفت‌های غیرپایدار) یا سایر مواد شیمیایی و همچنین محموله‌های نفت پایدار هستند نیز قابل اعمال است.

1. Article I (1)

۲. ماده‌ای (معمولاً آب در مخازن بالاست) که زمانی به کار می‌رود که کشتی به طور کامل بارگیری نشده باشد و برای حفظ تعادل و پایداری آن استفاده می‌شود.

همچنین، مجمع تصمیم گرفت که عبارت «هرگونه سفر»، باید به معنای واقعی کلمه تفسیر شود و صرفاً به اولین سفر در حالت بالاست پس از حمل محموله نفت پایدار محدود نگردد. سرانجام، مجمع تصریح کرد که بار اثبات عدم وجود باقی‌مانده‌ای از محموله نفتی ثابت قبلی در کشتی، معمولاً برعهده مالک کشتی است (Beadnall & Moore, 2022).

۴. اسناد بین‌المللی سازمان بین‌المللی دریانوردی برای شناورهای فرآورشی

تا اینجا به بررسی معاهدات بین‌المللی و دامنه شمول آن‌ها پرداختیم. همان‌گونه که پیش‌تر اشاره شد، اسنادی که در ادامه بررسی می‌شوند، از نظر حقوقی لازم‌الاجرا نیستند؛ با این حال، با عنایت به جایگاه و اعتبار سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان مرجع صادرکننده آن‌ها، شایسته توجه ویژه هستند. بررسی این اسناد به ما کمک می‌کند تا رویکرد کلی این سازمان نسبت به شناورهای فرآورشی را بهتر درک کنیم و برداشت دقیق‌تری از دیدگاه این نهاد به‌دست آوریم.

۴.۱. بررسی سند «راهنمای اعمال مفاد ایمنی، امنیت و حفاظت از محیط‌زیست بر شناورهای تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه و واحدهای شناور ذخیره‌سازی»^۱

در این سند بر حاکمیت دولت ساحلی بر شناورهای تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه و واحدهای شناور ذخیره‌سازی - اعم از نوع جداشدنی یا جداناشدنی، خودران یا غیرخودران - تأکید شده است.^۲ در متن سند تصریح شده است که: «برای هر دو نوع واحد جداشدنی و جداناشدنی، معاهدات سولاس^۳، معاهده بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهی و مراقبت برای دریانوردان^۴ و

1. Guidance for the application of safety, security and environmental protection provisions to FPSOs and FSUs

2. Annex of Guidance for the application of safety, security and environmental protection provisions to FPSOs and FSUs. article (3).

3. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)

4. The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (or STCW).

«معاهده بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهی و مراقبت برای دریانوردان»، استانداردهای کیفی را برای کارکنان کشتی‌های در حال حرکت تعیین می‌کند

United States Coast Gard U.S Department of Homeland Security. “national maritime center” available at: <https://www.dco.uscg.mil/nmc/stcw/>

لودلاین^۱ اعمال نمی‌شوند؛ زیرا شناورهای تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه و نیز واحدهای شناور ذخیره‌سازی، نه در حال پیمایش مسیر هستند و نه درگیر سفری بین‌المللی». بااین‌حال، ضمیمه‌های کنوانسیون مارپل باتوجه به تعریف «کشتی» در بند چهارم ماده ۲ این کنوانسیون - که شامل سکوهاى شناور نیز می‌شود- و با عنایت به دامنه کلی کاربرد آن نسبت به کشتی‌هایی که در سفرهای بین‌المللی شرکت ندارند، قابل اجراست. براین اساس، ضمیمه I کنوانسیون مارپل^۲ باید به میزان توصیه‌شده در قطعنامه‌های MEPC 139(53) و MEPC 142(54) اعمال گردد.^۳

«برای اطمینان از اینکه شناورهای تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه و واحدهای شناور ذخیره‌سازی خودکشی و قابل جدا شدن بتوانند در شرایط شدید محیطی به‌آسانی و به‌صورت مؤثر از محل خود جدا شوند، توصیه می‌شود این شناورها دارای سطحی از ایمنی معادل با آنچه در معاهدات سولاس و لودلاین پیش‌بینی شده است، باشند. همچنین در مواردی که تجهیزات و سامانه‌های مرتبط با دریا تحت‌تأثیر سامانه‌های تولید قرار می‌گیرند، ممکن است ترتیبات جایگزینی که مطابق با استانداردهای دیگر - مانند کد واحدهای حفاری فراساحلی سیار - طراحی شده‌اند، با تأیید دولت صاحب پرچم و موافقت کشور ساحلی پذیرفته شوند».^۴

باتوجه به شاخص‌هایی همچون اهتزاز پرچم کشوری غیر از دولت ساحلی و اعمال معاهداتی مانند سولاس، کد بین‌المللی مدیریت ایمنی و معاهده بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهی و مراقبت برای دریانوردان، می‌توان چنین نتیجه گرفت که این سند، شناورهای تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه را به‌منزله یک کشتی تلقی می‌کند.

۲.۴. درباره آموزش کارکنان در واحدهای فراساحلی سیار^۵

ماده ۴ این قطعنامه به موضوع «خدمه دریایی در واحدهای دریایی متحرک خودکشی و در صورت لزوم در سایر واحدها» اختصاص دارد. در بند نخست این ماده آمده است:

1. Load line
2. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)
3. Annex of Guidance for the application of safety, security and environmental protection provisions to FPSOs and FSUs. Article (6)
4. Ibid, Article (7)
5. Recommendations for the training and certification of personnel on Mobile Offshore Units (MOUs)

«تمام اعضای خدمه دریایی در واحدهای دریایی متحرک خودکشی و در صورت لزوم در سایر واحدها باید الزامات معاهده بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهی و مراقبت برای دریانوردان را که اصلاح شده است، رعایت کنند».

نخست، باید توجه داشت که این معاهده در اصل درباره دریانوردانی اعمال می‌شود که در کشتی‌هایی خدمت می‌کنند که مجاز به برافراشتن پرچم یکی از دولت‌های عضو هستند. دوم، دامنه شمول این معاهده با استثنای گروه‌های خاصی از شناورها محدود می‌شود؛ از جمله کشتی‌های جنگی و سایر کشتی‌هایی که از مصونیت حاکمیتی برخوردارند، کشتی‌های ماهی‌گیری (که به صید ماهی یا سایر منابع زنده می‌پردازند)، قایق‌های تفریحی و کشتی‌های چوبی با ساختار ابتدایی.

مهم‌تر از همه آنکه، براساس مفاد این ماده و نیز تعریف گسترده «کشتی دریانورد»^۱ در ماده دوم معاهده، می‌توان نتیجه گرفت که این معاهده بر همه کشتی‌هایی که در اقیانوس فعالیت می‌کنند - خواه در مسیرهای داخلی و خواه در سفرهای بین‌المللی - قابل اعمال است.^۲ باتوجه به دامنه اعمال این معاهده، می‌توان تا حدی نتیجه گرفت که سازمان بین‌المللی دریانوردی در این قطعه، واحدهای فراساحلی سیار خودکشی یا خودران را دارای ماهیت «کشتی» تلقی کرده است.

همچنین، در بند دوم ماده ۴ آمده است: «افزون بر رعایت الزامات مندرج در بند اول ماده ۴، تمامی اعضای خدمه دریایی باید آموزش‌ها و دستورالعمل‌های لازم را درخصوص انواع شرایط اضطراری که ممکن است در نوع خاصی از واحدهای دریایی سیار که در آن خدمت می‌کنند رخ دهد، دریافت کنند».

فصل سوم این سند به «استانداردهای مربوط به بخش موتور» اختصاص دارد. روشن است که شناورهای نظیر شناورهای فرآورشی خودران دارای موتور بوده و از این رو، رعایت مقررات مربوط به این بخش و آموزش کارکنان مرتبط امری ضروری است.

در بند دوم ماده ۶ چنین آمده است: «در واحدهای فراساحلی سیار غیرخودران، فردی که مسئولیت بهره‌برداری و نگهداری از نیروگاه و ماشین‌آلات کمکی را برعهده دارد، باید در هریک

۱. اصطلاح «seagoing ship» یا «کشتی دریانورد» یکی از مهم‌ترین تعاریف مرتبط با این مفهوم است؛ زیرا تعیین‌کننده دامنه اعمال الزامات معاهده محسوب می‌شود. منظور از «کشتی دریانورد»، کشتی‌ای است «غیر از کشتی‌هایی که منحصراً در آب‌های داخلی، آبراه‌های داخلی یا مناطق نزدیک به آب‌های حفاظت‌شده و یا نواحی تحت مقررات بندری تردد می‌کنند». این تعریف برای درک ماده ۳ معاهده اهمیت اساسی دارد.

2. "The STCW convention: A handbook of highlights". available at: http://www.navit.fo/stcw_konventionstekstur/s-handbk4.htm

از موارد زیر دارای دانش، تجربه و صلاحیت لازم باشد. آنگاه، نخستین موردی که در ادامه ذکر شده، بهره‌برداری و نگهداشت موتورهایست. مقصود از «موتورها» در این بند، همان موتورهای مربوط به ماشین‌آلات مکانیکی داخلی واحد است؛ زیرا واحد فراساحلی سیار مورد اشاره در این ماده، خودران نیست.

۵. برآمدی از بررسی آرای پرونده‌های مرتبط

به‌طور خلاصه، در بررسی‌های انجام‌شده در این زمینه مشاهده شد که در پرونده «اسلپس»^۱ مبنای ارائه‌شده برای تمیز میان کشتی و تأسیسات ثابت از سوی دادگاه بدوی، با منطق و نحوه کارکرد شناورهای فرآورشی همخوانی کامل دارد. همان‌گونه که بیان شد، دادگاه تصریح کرد که نفتکش یا هر شناوری که قابلیت حرکت (اعم از خودران یا یدک‌کشی‌شده) و توانایی حمل نفت به‌صورت فله را داشته باشد، در دایره تعریف «کشتی» قرار می‌گیرد. افزون‌برآن، الزامی وجود ندارد که حادثه دقیقاً در زمان حمل نفت رخ داده باشد (Harrison, 2008). این تفسیر، با هدف اصلی معاهدات زیست‌محیطی - یعنی حفاظت از محیط‌زیست در برابر فعالیتهای بالقوه خطرناک دریایی - کاملاً همسو است.

در پرونده «پایونیر قزاق»^۲ که مربوط به نوعی شناور فرآورشی است، دادگاه‌ها با استناد به نظام حقوقی موجود نتیجه گرفتند که در زمان بهره‌برداری، این واحدها در شمار تأسیسات دریایی محسوب می‌شوند، اما پس از برچیده‌شدن، ماهیت کشتی پیدا می‌کنند. دادگاه استیناف اداری استرالیا در همین پرونده، باتوجه به اینکه سازه واحدهای تولید، ذخیره‌سازی و فرآورشی به‌گونه‌ای طراحی شده که بتواند از بالابر جدا شده و در شرایط آب‌وهوایی نامساعد حرکت کند، اعلام کرد که در وضعیت جداسازی از میدان نفتی، این واحد براساس بخش ششم قانون ناوبری ۱۹۱۲، کشتی تلقی می‌شود (ساردونی‌نسب و کاظمی، ۱۳۹۸).

همچنین در پرونده «پرک علیه کلارک»^۳، استدلال شد که «در مواردی که پایه‌های سازه در بستر دریا ثابت شده باشند، دلیلی بسیار قوی وجود دارد که آن سازه کشتی محسوب نشود» (De Cea Arenas, 2020).

بی‌گمان، با ظهور «ابداعات» و فناوری‌های نوین، فهرست اقلامی که معمولاً تحت عنوان کشتی یا ناو شناخته می‌شوند، گسترش خواهد یافت و در پی آن، برخی تعاریف حقوقی دستخوش تغییر شده و تعاریف تازه‌ای نیز پدید خواهد آمد. در این میان، قانون‌گذاران - چه در سطح ملی و

1. The Slops
2. Cossack Pioneer
3. Perks v Clark

چه در سطح بین‌المللی - معمولاً از روند پرشتاب نوآوری‌های صنعتی عقب می‌مانند؛ از این رو، فضای قابل توجهی برای تفسیر و کالای دادگستری و مراجع رسیدگی فراهم می‌سازند. به گفته یکی از حقوق‌دانان برجسته رومی، اگر روزی نیاز به اثبات مسئله‌ای باشد - همچون موضوع مورد بحث که تعریف آن در حقوق دشوار و پرمخاطره است - نیازی نیست بیش از اندازه یا فراتر از حدود متعارف حرفه وکالت و دستگاه قضایی در پی تعریف آن بود (Gauci, 2016).

نتیجه

نحوه عملکرد شناورهای تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه به این صورت است که پس از استقرار شناور در محل عملیات، به تأسیسات مستقر در بستر دریا متصل می‌شوند و از طریق بالابر، فرایند بهره‌برداری و تولید از میدان را آغاز می‌کنند. روشن است تا زمانی که این اتصال برقرار بوده و بهره‌برداری از میدان در جریان است، تلقی این سازه‌ها به عنوان «کشتی» چندان موجه به نظر نمی‌رسد. با این حال، ممکن است به دلایلی، از جمله شرایط نامساعد جوی، اتصال مذکور قطع شده و شناور از محل عملیات جدا یا حتی از محدوده میدان خارج شود. در چنین وضعیتی، به دلیل نبود اتصال اصلی (بالابر) به بستر دریا و باتوجه به ساختار ظاهری شناور، فرض «کشتی بودن» آن ارجح خواهد بود.

البته ممکن است اتصال همچنان برقرار باشد، اما بهره‌برداری متوقف شود؛ در این حالت، چون ضرورت عملی برای تداوم اتصال وجود ندارد، این تأسیسات از منظر حقوقی «کشتی» محسوب می‌شوند. بر این اساس، مالکان، اجاره‌کنندگان و تمامی فعالان این حوزه باید باتوجه به نحوه فعالیت و وضعیت اتصال شناور، به الزامات کنوانسیون‌ها و کدهای بین‌المللی مرتبط پایبند باشند. به سخن دیگر، هرگاه بالابر متصل باشد، باید با شناور به عنوان سازه‌ای ثابت رفتار شود و هرگاه اتصال قطع شود - خواه شناور در حال لنگرانداختن باشد، خواه در حال یدک‌کشی یا ثابت در موقعیت خود باقی مانده باشد - به علت نبود وابستگی به بستر دریا، ظاهر آن اقتضا می‌کند که به عنوان «کشتی» شناخته شود. بنابراین، فرضیه مقاله مبنی بر دوگانگی وضعیت حقوقی این شناورها تأیید و تکمیل می‌گردد.

روشن است رعایت کنوانسیون‌های فنی سازمان بین‌المللی دریانوردی که ویژه کشتی‌ها تنظیم شده‌اند، در وضعیت اخیر الزامی است. همچنین، درباره دو کنوانسیون مهم، یعنی «تحدید مسئولیت دعاوی دریایی» و «مسئولیت مدنی در قبال خسارات ناشی از آلودگی نفتی»، باید

تصریح کرد که قابلیت اعمال این اسناد تنها در صورتی وجود دارد که بالابر از بستر دریا جدا بوده باشد. چنانچه حادثه در زمان اتصال شناور فرآورشی به بستر دریا رخ دهد، اجرای دو کنوانسیون یادشده ممکن نخواهد بود. به سخن دیگر، تنها در هنگامی که شناور فرآورشی یک «کشتی» تلقی می‌شود، امکان استناد به این دو کنوانسیون وجود دارد؛ این فرض محدود به همان وضعیت است و در دوره بهره‌برداری فعال که شناور در حکم تأسیسات ثابت است، رژیم استثنایی تحدید مسئولیت قابل اعمال نخواهد بود.

همچنین باتوجه به آنچه از رویه‌های قضایی پیش‌گفته برمی‌آید، می‌توان نتیجه گرفت که درخصوص سازه‌هایی با ماهیت دوگانه، اتخاذ یک رویکرد واحد و مطلق صحیح نیست. همان‌گونه که در پرونده «پایونیر قزاق» نیز گفته شد، پذیرش ماهیتی دوگانه برای این‌گونه شناورها - با لحاظ نحوه عملکرد و ویژگی‌های ظاهری آن‌ها - رویکردی واقع‌بینانه‌تر و ارجح به نظر می‌رسد.

از دید نگارندگان، اگر قرار باشد در تمام دوره فعالیت شناور، تنها یک رویکرد واحد اتخاذ شود، منطقی‌تر آن است که شناور فرآورشی به‌عنوان «کشتی» تلقی گردد؛ زیرا این دیدگاه با مفاد دو سند منتشرشده از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی - به‌عنوان نهاد تخصصی در حوزه مقررات دریایی - هم‌خوانی دارد.

بیانیه نبود تعارض منافع

نویسندگان اعلام می‌دارند که تعارض منافع وجود ندارد و تمام مسائل اخلاق در پژوهش را شامل پرهیز از دزدی ادبی، انتشار و یا ارسال بیش از یک بار مقاله، تکرار پژوهش دیگران، داده‌سازی یا جعل داده‌ها، منبع‌سازی و جعل منابع، رضایت ناآگاهانه سوژه یا پژوهش‌شونده، سوء رفتار و غیره، به‌طور کامل رعایت کرده‌اند.

قدردانی

در پایان شکر و سپاس خداوند متعال را به‌جا می‌آوریم که توفیق انجام این تحقیق را عنایت فرمود. نگارندگان بر خود فرض می‌دانند مراتب قدردانی خود را از استادان فرهیخته و پژوهشگران ارجمندی که با ارائه رهنمودهای علمی، نقدهای دقیق و راهنمایی‌های ارزنده خود در ارتقای کیفیت این پژوهش نقش مؤثری ایفا نمودند، ابراز دارند.

منابع

- توکل صابری، احمد رضا. (۱۳۷۹). «بررسی کاربرد و طبقه بندی "ROV" ها». دومین همایش ملی صنایع دریایی/ایران. صص. ۲۶۳-۲۵۱. در :
https://civilica.com/doc/10127 / (۲۰ مرداد ۱۴۰۲)
- جعفری، فیض‌الله؛ مختاری، مهرناز (۱۳۹۵). «شرایط اعمال تحدید مسئولیت صاحبان کشتی دریاییما (بررسی کنوانسیون بین‌المللی تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶)». مجله حقوقی بین‌المللی دوره ۳۳، شماره ۵۵، صص ۲۳۲-۲۱۱.
DOI:10.22066/cilamag.2016.23530
- ساردوئی‌نسب، محمد؛ کاظمی، اصغر (۱۳۹۸). «ابعاد حقوقی برچیدن واحدهای شناور تولید، فراورش و ذخیره‌سازی نفت و گاز فراساحل». نشریه مطالعات حقوقی/انرژی، دوره ۵، شماره اول، صص ۷۶-۶۱.
DOI: 10.22059/JRELS.2019.287885.302

References

- Adarsh. (2021). "What is an FPSO? Its Components, Working, and Advantages." What Is Piping. at: <https://whatispiping.com/fpso/> (Accessed 4 August 2023).
- Beadnall, Stuart; Lemanski, Max; Moore, Simon. (2023). Offshore Floating Production: Legal and Commercial Risk Management. Informa Law from Routledge.
- Beadnall, Stuart; Moore, Simon. (2022). Offshore Construction: Law and Practice. Second edition. London: Informa Law from Routledge.
- Dean, Paul; Shaddick, Simon. (2012). "The Legal and Regulatory Treatment of FPSOs, with a Focus on Limitation of Liability". London: Holman Fenwick Willan LLP. pp. 1-6. at: [https://www.hfw.com/downloads/Client%20Brief%20-%20FPSOs%20\[A4%206pp\]%20July%202012.pdf](https://www.hfw.com/downloads/Client%20Brief%20-%20FPSOs%20[A4%206pp]%20July%202012.pdf) (Accessed 6 July 2023).
- De Cea Arenas, Carlos. (2020). "Salvage Concerns over Floating Nuclear Power Plants". LLM Dissertation. University of Southampton. at: https://eprints.soton.ac.uk/447917/1/SALVAGE_CONCERNS_OVER_FLOATING_NUCLEAR_POWER_PLANTS_Carlos_de_Cea.pdf
- El-Reedy, M. A. (2012). Offshore Structures: Design, Construction and Maintenance. Gulf Professional Publishing.

- Gauci, G. M. (2016). "Is It a Vessel, a Ship or a Boat, Is It Just a Craft, Or Is It Merely a Contrivance?". *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 47, No. 4, pp. 479–499.
at: <https://www.researchgate.net/publication/316546395> (Accessed 11 July 2023).
- International Maritime Organization. *Manual on Oil Pollution Prevention* (2011). Second edition. International Maritime Organization.
- International Maritime Organization (IMO). *MARPOL Annex I – Prevention of Pollution by Oil*. Entered into force 2 October 1983. Available at: http://www.marpoltraining.com/MMSKOREAN/MARPOL/Annex_I/r1.htm
- IMO Assembly. "Recommendations for the Training and Certification of Personnel on Mobile Offshore Units (MOUs)." Res A.1079(28). (4 December 2013). at: [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1079\(28\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1079(28).pdf)
- IMO Marine Environment Protection Committee. *2018 Guidelines for the Application of MARPOL Annex I Requirements to Floating Production, Storage and Offloading Facilities (FPSOs) and Floating Storage Units (FSUs)*. 2018, Annex 14, IMO Doc Res MEPC.311(73) (26 October 2018).at: [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.311\(73\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.311(73).pdf)
- IMO Maritime Safety Committee; IMO Marine Environment Protection Committee. "Annex of Guidance for the Application of Safety, Security and Environmental Protection Provisions to FPSOs and FSUs." (25 May 2010). IMO Doc MSC-MEPC.2/Circ.9. at: <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/MSC-MEPC.2-Circ.9.pdf>
- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 9 November 1969; Entry into force: 19 June 1975.
- International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 19 November 1976; Entry into force: 1 December 1986.
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), 2 November 1973; Entry into force: 2 October 1983.
- The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1 November 1974; Entry into force: 25 May 1980.

The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), adopted 7 July 1978; entered into force 28 April 1984.

Jones, Clifford; Russell, Nigel. Dictionary of Energy and Fuels. (2007). Whittles Publishing Limited.

Liskiewicz, Tomasz; Dini, Daniele. (2023). Fretting Wear and Fretting Fatigue: Fundamental Principles and Applications. First edition. Netherlands: Elsevier Science.

Mather, Angus. FPSO Handbook. First edition. (2009). Livingston: Witherby Seamanship International Ltd.

Oil and Gas World. "World's Deepest FPSO".

at: <https://oilandgas.world/viewtopic.php?f=108&t=1145> (Accessed 2023 July 1).

Sardouei Nasab, Mohammad; Kazemi, Asghar. (2019). "Legal Dimensions of Demobilization of Offshore Oil and Gas Production, Processing and Storage Floating Units". Journal of Energy Law Studies, Tehran, pp. 61–76. doi:10.22059/JRELS.2019.287885.302. [in Persian]

The STCW Convention: A Handbook of Highlights.

at: [http://www.navit.fo/stcw_konventiontekstur/s-handbk4.htm](http://www.navit.fo/stcw_konventionstekstur/s-handbk4.htm) (Accessed 9 August 2023).

Tavakoli Saberi, Ahmad Reza. (1990). "A Study on the Application and Classification of ROVs." The Second National Conference of Iranian Maritime Industries, pp. 251–263. <https://civilica.com/doc/10127>. (Accessed 11 August 2023). [in Persian]

United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (CISG), 11 April 1980; Entry into force: 1 January 1988.

United States Coast Guard, U.S. Department of Homeland Security. "National Maritime Center." Available at:

<https://www.dco.uscg.mil/nmc/stcw/> (Accessed 20 May 2023).

The Application of the Limitation of Liability of Seagoing Shipowners (Review of the International Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976). International Law Journal, No. 55, pp. 211–232. DOI:10.22066/cilamag.2016.23530 [in Persian]