

## Civil liability for damages caused by the transportation of oil and gas through pipelines

Amin Alboushokeh<sup>1</sup>, Abdoul Hossein Shiravi<sup>2</sup>

### Abstract

**Field and Aims:** transportation through pipelines is one of the emerging ways of transporting materials and goods in the world, which is in the center of attention day by day due to its special and unique advantages and capabilities in moving materials such as oil, gas and other condensates. The growth and development of the transport sector is placed in the countries. But this method may cause damages that will result in civil liability.

**Method:** The present research was carried out using a descriptive-analytical method.

**Finding and Conclusion:** The relevant rules in the field of responsibility of the carrier in the field of oil and gas transportation through pipelines in Iran's legal system and also in the international legal system are not very developed. We are general transporters. In the transportation of oil and gas through pipelines, the nature of the transportation contract in commercial law also applies to it in such a way that according to the contract concluded between the shipper and the carrier of the cargo (oil and gas), the carrier is required to comply with all the provisions of the agreement. is in the contract, and if he has been negligent in this regard, he is responsible for the consequences and damages caused by this failure, unless the damages were caused by factors outside of his authority (such as the authority of Cairo), in which case he is also required to To prove this external factor is for exemption from responsibility.

**Keywords:** civil liability, transportation, oil and gas, transportation operator, environment.

\*Citation (APA): Alboushokeh, A., Shiravi, A. (2022). Civil liability for damages caused by the transportation of oil and gas through pipelines. *International Legal Research*, 15(57), 1-19. [http://alr.ctb.ac.ir/article\\_690830.html?lang=en](http://alr.ctb.ac.ir/article_690830.html?lang=en)

1. PHD student of Private Law, Mofid University, Qom, Iran. (author).

Email: aminalboshokeh@yahoo.com

2. Professor of Private Law Department, University of Tehran, Farabi Campus, Qom, Iran.

Email: ashiravi@ut.ac.ir

### مسئولیت مدنی در قبال خسارات ناشی از حمل و نقل نفت و گاز از طریق خطوط لوله

امین البوشوکه<sup>۱</sup>✉، عبدالحسین شیروی<sup>۲</sup>

#### چکیده

**زمینه و هدف:** حمل از طریق خطوط لوله یکی از شیوه‌های نوظهور در حمل مواد و کالا در جهان می‌باشد که به واسطه مزایا و قابلیت‌های ویژه و منحصر به فرد خود در جابجایی موادی همچون نفت و گاز و دیگر میعانات، روز بروز در کانون توجه برنامه ریزان و توسعه‌ی بخش حمل و نقل در کشورها قرار می‌گیرد؛ اما این شیوه ممکن است موجب بروز خساراتی گردد که مسئولیت مدنی را در پی خواهد داشت.

**روش:** پژوهش حاضر به روش توصیفی-تحلیلی انجام شده است.

**یافته‌ها و نتایج:** قواعد مربوطه در زمینه مسئولیت متصدی حمل در حوزه حمل و نقل نفت و گاز از طریق خطوط لوله در نظام حقوقی ایران و همچنین در نظام حقوقی بین‌الملل از تکامل چندانی برخوردار نیست، بر این اساس در این زمینه نیازمند قواعد منسجم از حوزه قواعد عام حمل و نقل می‌باشیم. در حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله، ماهیت قرارداد حمل و نقل در حقوق تجارت بر آن نیز صدق می‌کند به گونه‌ای که با توجه به عقدی که بین فرستنده و متصدی حمل محموله (نفت و گاز) منعقد می‌شود متصدی حمل ملزم به رعایت تمامی مفاد توافق شده در قرارداد می‌باشد و اگر در این زمینه قصور و کوتاهی کرده باشد تبعات و خسارات ناشی از این کوتاهی بر عهده وی می‌باشد مگر اینکه خسارات وارده توسط عوامل خارج از حیطه اختیارات وی (همچون قوه قاهره) صورت گرفته باشد که در این صورت نیز وی ملزم به اثبات این عامل خارجی برای معافیت از مسئولیت می‌باشد.

**کلیدواژه‌ها:** مسئولیت مدنی، حمل و نقل، نفت و گاز، متصدی حمل و نقل، محیط‌زیست.

\* استناددهی (APA): البوشوکه، امین؛ شیروی، عبدالحسین. (۱۴۰۱). مسئولیت مدنی در قبال خسارات ناشی از حمل و نقل نفت و گاز از طریق خطوط لوله. *تحقیقات حقوقی بین‌المللی*، ۱۵(۵۷)، ۱۹-۱.

[http://alr.ctb.ac.ir/article\\_690830.html](http://alr.ctb.ac.ir/article_690830.html)

۱. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه مفید، قم، ایران. (نویسنده مسئول). رایانامه: aminalboshokeh@yahoo.com

۲. استاد گروه حقوق خصوصی، دانشگاه تهران، پردیس فارابی، قم، ایران. رایانامه: ashiravi@ut.ac.ir

## مقدمه

نقش صنعت حمل و نقل در مبادلات تجاری بین‌المللی و پیشرفت سریع و روند رو به رشد این صنعت به جایگاهی رسیده است که توسعه حمل و نقل به عنوان اساسی‌ترین سیستم توسعه همه‌جانبه در کشورها شناخته شده است. حمل از طریق خطوط لوله یکی از شیوه‌های نوظهور در حمل مواد و کالا در جهان می‌باشد که به واسطه مزایا و قابلیت‌های ویژه و منحصر به فرد خود در جابه‌جایی موادی همچون نفت و گاز و دیگر میعانات، روز به روز در کانون توجه برنامه‌ریزان و توسعه بخش حمل و نقل در کشورها قرار می‌گیرد. ایران به دلیل وجود منابع غنی همچون نفت و گاز و نیز وابستگی اقتصادی کشور به صادرات این منابع از طرق گوناگون، نیازمند توسعه و گسترش این شبکه‌های حمل در برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ای در راستای توسعه پایدار می‌باشد.

فعالیت حمل و نقل، در تمام بخش‌های بالادستی و پایین‌دستی عملیات نفتی وجود دارد و به گونه‌ای خاص قابل اعمال است. خاص بودن عملیات مذکور به شکل‌گیری قراردادهای خاص برای حمل و نقل محصولات نفتی انجامیده است که برخی از آنها در ضمن قراردادهای نفتی پیش‌بینی می‌گردد و برخی دیگر به صورت مستقل به حمل و نقل اختصاص داده می‌شود (نوری یوشانلوئی و ایرانی، ۱۳۹۸: ۲۲۵)

با نگاهی به کنوانسیون‌های حمل بین‌المللی و نیز معاهدات حاکم بر حمل نفت و گاز از جمله کنوانسیون‌های ۴ گانه حمل و نقل دریایی کالا (کنوانسیون ۱۹۲۴ لاهه، کنوانسیون ۱۹۶۸ لاهه-ویزبی، کنوانسیون ۱۹۷۸ هامبورگ و کنوانسیون ۲۰۰۸ رتردام) که شرایط سخت و غیرقابل اغمازی را در قالب نظام مسئولیت مدنی حاکم بر فرآیند حمل و انتقال نفت و گاز شناسایی نموده‌اند. در بحث حاضر نیز هرچند در حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله، اطراف متعددی درگیر هستند (مالک خط لوله و تأسیسات، صاحب کالا، فرستنده و گیرنده کالا از یک طرف و خریدار و فروشنده نفت و گاز از طرف دیگر)، اما به نظر می‌رسد که مبانی مسئولیت آنان را باید در معاهدات و کنوانسیون‌های بین‌المللی حاکم بر حمل نفت و گاز جستجو کرد. بر این اساس مالک خط لوله دقیقاً همان جایگاه مالک کشتی و یا متصدی حمل را خواهد داشت و از حیث مسئولیت تحت شمول مقررات حاکم بر حوزه حمل دریایی نفت و گاز است. بر این اساس به بررسی این امر می‌پردازیم که حمل و نقل نفت و گاز از چه شیوه‌هایی صورت می‌گیرد و مسئولیت مدنی ناشی از آن از چه شرایطی برخوردار است؟

## ۱. ماهیت حمل و نقل

پیش از ورود به بحث مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل نفت و گاز از طریق خطوط لوله لازم است تا بدواً به بررسی ماهیت حمل و نقل بین‌المللی بپردازیم.

## ۱-۱. مفهوم حمل و نقل

نظام‌های حقوقی مختلف همچون نظام حقوقی انگلیس حمل و نقل و انواع آن را مورد توجه قرار داده است؛ به طوری که ترابری<sup>۱</sup> در نظام حقوقی انگلیس نامیده می‌شود که به جابه‌جایی کالا و انسان از یک نقطه به نقطه دیگر اشاره می‌کند، از سوی دیگر سبک‌های متنوعی در حوزه حمل و نقل به وجود آمده است بدین صورت که حمل و نقل شامل ابزارهایی می‌باشد که توسط این ابزارها انسان‌ها و کالاها از یک نقطه به نقطه دیگر انتقال داده می‌شوند و هر سبکی با توجه به ویژگی‌های فنی، تجاری و عملیاتی که دارد تعریف و توصیف می‌گردد (حجاززاده، ۱۳۸۹: ۳۵) به طور متعارف سیستم حمل و نقل در اصل انتخاب بین هوا، آب، ریلی و جاده است که هر کدام از روش‌ها مزایا و معایبی دارند. همه این کاراکترها (مزایا و معایب) در انواع سیستم‌های حمل و نقل به طور قطعی در انتخاب روش حمل و نقل مشخص و در حمل و نقل اهمیت دارند.

### ۱-۱-۱. حمل و نقل دریایی

حقوق حمل و نقل بین‌المللی کالا، حول محور حمل دریایی شکل گرفته و اصول آن به سایر روش‌های حمل و نقل نیز تسری پیدا کرده است. حمل و نقل دریایی هنوز رایج‌ترین و باصرفه‌ترین روش حمل بین‌المللی کالا محسوب می‌شود. حسب نوع اصطلاح اینکوترمز که در قرارداد خرید و فروش ذکر شده است، قرارداد حمل دریایی کالا ممکن است توسط فروشنده یا خریدار منعقد شود و به طور معمول، کالاهای ارسالی به اندازه‌ای نیستند که بتوانند یک کشتی را کامل پر کنند و بنابراین در بیشتر موارد کالاها به متصدی باربری تحویل و بارنامه دریافت می‌شود؛ اما اگر کالاها به اندازه یک کشتی باشند و یا از ویژگی‌های خاصی برخوردار بوده که اجاره یک کشتی دربست را توجیه کنند، در این صورت ممکن است برای حمل کالاها قرارداد چارتر امضا و مبادله گردد. حقوق حمل دریایی عمدتاً ناظر به بارنامه (قرارداد حمل و نقل چارتر) و حقوق و مسئولیت‌های متصدی باربری، فرستنده بار و گیرنده بار است (شیروی، ۱۳۹۸: ۳۵۶).

اخیراً، حمل و نقل هوایی دارای رشد عظیمی در حمل بارهای ارزشمند بوده و نقش رو به رشدی را در لاجستیک جهانی ایفا کرده است (حجاززاده، ۱۳۸۹: ۳۶) و ویژگی‌های انتقال سریع السیر حمل و نقل هوایی، آن را به عنوان گزینه با ارزشی برای حمل کردن محموله‌های حساس نسبت به زمان، به تقریباً هر کجای دنیا، مطرح می‌نماید. بزرگ‌ترین عیب این روش هزینه بالای آن است که معمولاً مانع استفاده خریداران با فروشندگان از این روش می‌شود. از سوی دیگر، با هواپیما هر نوع کالایی را نمی‌توان حمل کرد. حمل هوایی معمولاً برای کالاهای نسبتاً

1. transport

کوچک و با ارزش به کار می‌رود، ولی برای کالاهای حجیم و سنگین، حمل زمینی و دریایی توصیه می‌شود.

### ۱-۲-۱. حمل و نقل بین‌المللی ریلی

قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق راه آهن و مسئولیت‌های ناشی از آن اصولاً تابع تراضی طرفین وفق مقررات قانون حاکم است. در مواردی که مبدأ یا مقصد حمل یکی از کشورهای عضو معاهده بین‌المللی مرتبط با حمل ریلی باشد، مفاد معاهده نیز ممکن است بر روابط طرفین حاکم گردد.

در ایران، مقررات عمومی راجع به حمل و نقل در مواد ۵۱۶ و ۵۱۷ قانون مدنی و مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ قانون تجارت منعکس شده است. علاوه بر این مقررات عام، در ایران مقررات خاصی در مورد حمل و نقل ریلی وضع شده است. قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی و آیین‌نامه اجرایی آن متضمن مقرراتی در مورد حمل بار ریلی است. به موجب ماده (۸) این قانون، شرکت‌های حمل و نقل ریلی بار با انعقاد قرارداد حمل و صدور بارنامه در مقابل صاحبان کالا مسئولیت دارند. در تبصره (۱) این ماده مقرر شده است که حدود مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل در مقابل صاحبان کالا و نحوه ایفای آن در چارچوب قوانین موجود و این قانون است که آیین‌نامه اجرایی آن به تصویب وزیر راه و ترابری می‌رسد. تبصره ۴ این ماده مقرر می‌کند که بارنامه به صورت متحدالشکل توسط هیئت‌مدیره راه آهن تهیه می‌شود و چگونگی تنظیم و صدور بارنامه به موجب دستورالعمل مصوب هیئت‌مدیره راه آهن خواهد بود (شیروی، منبع پیشین: ۳۷۷). حمل و نقل ریلی از امن‌ترین روش‌های حمل و نقل است و تعداد حوادث در آن به نسبت میزان جابه‌جایی در این روش حمل بسیار اندک است. به لحاظ تاریخی، مزایای حمل ریلی در مقایسه با سایر انواع حمل، حداکثر توان حمل، تأثیرات کم زیست‌محیطی و حداقل مصرف انرژی است، اما معایب آن هزینه بالا زیرساخت‌های اولیه و هزینه بالای نگهداری در کنار انعطاف‌پذیری کمتر در مقابل تقاضای مشتریان است (اشراک<sup>۱</sup>، ۲۰۱۴: ۵).

حمل و نقل ریلی با توجه به مزیت بالقوه‌ای که دارد یکی از مؤثرترین شقوق حمل و نقل می‌باشد. بسیاری از کشورها در حال توسعه تجهیزات ریلی مورد نیاز جهت انتقال نفت خام از میدان نفتی به پالایشگاه‌ها و انتقال فرآورده‌های نفتی از پالایشگاه‌ها به نقاط توزیع می‌باشند. در جهت تحقق حمل و نقل ریلی بین‌المللی راه آهن ج.ا.ایران عضو سازمان همکاری‌های راه آهن‌ها و سازمان بین‌الدولی حمل و نقل بین‌المللی با راه آهن می‌باشد. لازم به ذکر است حمل و نقل ریلی نفت و گاز با کشورهای اروپای تابع ضمیمه (سی) مقررات کویتف معروف به ضمیمه آر آی دی

1. Ishrak

و با کشورهای آسیایی تابع ضمیمه ۲ موافقت نامه حمل و نقل بین المللی ریلی می باشد (قنبری بناب، ۱۳۹۷: ۱).

### ۱-۳-۱. حمل و نقل جاده‌ای

کنوانسیون بین المللی حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده را می توان نقطه عطفی در متحدالشکل سازی مقررات مربوط به این حوزه دانست<sup>۱</sup>. حمل جاده‌ای با دسترسی بالا، توانایی تحویل درب به درب بدون، امکان انتقال به وسیله حمل دیگر (ترنشیپ منت)<sup>۲</sup> و انعطاف پذیری بالا برتری دارد. از معایب این روش ظرفیت انتقال حجم پایینی از کالا در کنار هزینه حمل بالا در مسافت های طولانی است؛ زیرا اداره تشکیلات داخلی و نشر اصول و قوانین مملکتی و جابه جایی نیروی نظامی و امنیتی در همه حال، نیازمند برخورداری از یک سیستم اطمینان بخش حمل و نقل و ارتباطات می باشد. انسان در حرکت آهسته و کند خود کالاهای مورد نیاز خود را از نقطه ای به نقطه ای دیگر انتقال می داده است و آثار این نوع حمل و نقل هم اکنون به ندرت در بعضی از کشورهای فقیر و کم توسعه جهان دیده می شود و هنوز هم بخش مهمی از باربری کشورهای فقیر در حال توسعه توسط انسان انجام می گیرد (انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران، ۱۳۸۷: ۲۲).

زیرساخت های جاده ای فضای گسترده ای را در بین دیگر سبک های حمل و نقل به خود اختصاص می دهند. حمل و نقل جاده ای انعطاف پذیری متوسطی در پروسه حمل دارد یا اینکه وسایل نقلیه مورد استفاده در این روش حمل می توانند اهداف متعددی را برآورده نمایند، اما به ندرت قادر به حرکت در خارج از جاده هستند. سیستم های حمل و نقل جاده ای دارای هزینه های نگهداری بالایی هم برای نگهداری از وسایل نقلیه مورد استفاده و هم نگهداری زیرساخت ها هستند. آنها اساساً با صنایع سبک در ارتباط اند که حرکت سریع کالا در حجم کوچکی در آنها معمول است (حجاززاده، ۱۳۸۹: ۳۷).

در حال حاضر یکی از راه های جایگزین که ایمنی و سهولت بیشتری را در حمل و نقل ایفا می کند؛ روش حمل به طریقه کانتینری می باشد. کانتینرهای مخزن دار یکی از زیرمجموعه های این نوع حمل و نقل می باشد که در حدود چهار دهه است در دنیا متداول شده و روزبه روز نیز در حمل انواع کالاها (جامد، مایع و گاز) در صنایع مختلف نفت و گاز، پتروشیمی و مواد شیمیایی،

۱. تا قبل از تصویب کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده (کنوانسیون سی ام آر) در سال ۱۹۵۶ نظام حقوقی متحدالشکلی بر حمل و نقل بین المللی کالا از طریق جاده حاکم نبود و بنابراین حقوق و تعهدات طرفین به موجب مفاد قرارداد حمل و در چارچوب قانون حاکم تعیین می شد. کنوانسیون سی ام آر در ۱۹ ماه می ۱۹۵۶ امضا و در ۲ جولای ۱۹۶۱ بین اعضا لازم الاجرا شد و تاکنون ۵۵ کشور از جمله ایران به آن پیوسته اند

2. Transshipment

صنایع غذایی، کشاورزی و دارویی در حال توسعه می‌باشد. در مقایسه با روش‌های قدیمی حمل و نقل، استفاده از کانتینرهای مخزن دار دارای فواید مشهودی از جمله سرمایه‌گذاری کم، ظرفیت حمل بالا و از نظر ایمنی و محیط زیست انطباق آن با استانداردهای معتبر بین‌المللی می‌باشد. کانتینرهای مخزن دار تنها نیازمند یک‌بار بارگیری و تخلیه هستند و تا انتهای مقصد محفوظ باقی می‌مانند. همچنین استفاده از این نوع کانتینرها، زمان حمل و نقل، هزینه‌های جابه‌جایی و نیروی کار را به طور قابل توجهی کاهش می‌دهد (مومن و اویسی، ۱۳۹۸: ۲).

#### ۱-۴. حمل و نقل از طریق لوله

انتقال مواد نفتی، گاز و پتروشیمی از طریق حمل زمینی، دریایی و هوایی نشان داده است که این روش‌های انتقال، علاوه بر موانع و مشکلات خاص خود و وجود خطرات مالی و جانی بسیار، از لحاظ اقتصادی نیز مقرون به صرفه نبوده و انتقال از طریق خطوط لوله راه حل مناسبی برای رفع این مشکل می‌باشد به همین دلیل استفاده از این روش انتقال در دهه‌های اخیر رشد قابل توجهی را نشان می‌دهد (بریتو<sup>۱</sup>، ۲۰۰۹: ۱۸۷).

گرچه روش‌های مختلفی جهت ارزیابی ریسک خطوط لوله ارائه شده‌اند، اما هر یک از این روش‌ها، کاستی‌های ویژه خود را دارند. به طور مثال در روش‌های کیفی علی‌رغم سرعت بالای انجام و نتیجه‌گیری، دقت پایین بوده و معمولاً نتایج محافظه‌کارانه بوده و قابل اعتماد نمی‌باشند. روش‌های کمی نیز نیازمند محاسبات پیچیده و صرف زمان و هزینه‌های بالا می‌باشند. از آنجا که میزان شکست و سایر داده‌های فیزیکی متغیر هستند، جمع‌آوری آنها بسیار مشکل است و یا در بسیاری موارد اطلاعات کافی وجود نداشته و در نتیجه مدل‌های مرسوم ارزیابی ریسک با ابهام همراهند. لذا جهت کاهش عدم قطعیت‌های موجود از منطق فازی استفاده می‌شود. منطق فازی راهکاری مناسب برای مدل کردن جنبه‌های کیفی و تقریبی استدلال و تصمیم‌گیری انسان در کنترل سیستم است (پدرونی<sup>۲</sup>، ۲۰۱۳: ۱۱۴۶).

#### ۱-۲. ماهیت و ارکان حمل با خطوط لوله

حمل و نقل از طریق خطوط لوله یکی از شیوه‌های نوظهور حمل مواد و کالا در جهان می‌باشد که به واسطه مزایا و قابلیت‌های ویژه و منحصر به فرد خود در جابه‌جایی موادی همچون نفت، گاز و دیگر میعانات و کالاهای روزبه‌روز در کانون توجه برنامه‌ریزان توسعه بخش حمل و نقلی در کشورها قرار می‌گیرد. در بین روش‌های مختلف صنعت حمل و نقل، حمل و نقل از طریق خطوط لوله دارای قدمتی کوتاه‌تر نسبت به سایر روش‌های حمل و نقلی می‌باشد که با انتقال منابع انرژی،

1. Brito  
2. Pedroni

منابع معدنی و ... با هزینه‌های پایین‌تر، اشغال فضای کمتر و وجود زیرساخت‌های ابتدایی‌تر که عمر طولانی‌تری به نسبت دیگر روش‌های حمل دارند، از اهمیت قابل توجهی برخوردار می‌باشد (قریشوندی و دیگران، ۱۳۹۵: ۲).

حمل و نقل لوله ای به معنای حمل مواد توسط یک لوله طولانی است که اکثر مواقع گازها و مایعات از طریق این شیوه حمل می‌شوند. خطوط لوله بسیار مطمئن هستند و به هزینه‌های نگهداری کمی نیاز دارند و تحت تأثیر شرایط آب و هوا قرار نمی‌گیرند. این روش حمل، به خطوط لوله ملی به معنی حمل از نقطه مبدأ به مقصد درون مرز یک کشور و خط لوله بین‌المللی به معنی حمل از نقطه مبدأ به مقصد بین دو یا چند کشور یا از قسمت‌هایی از بستر دریا تقسیم می‌شود (سادات، ۱۳۹۲: ۳۸)؛ از طرفی نفت و گاز تولیدی در یک میدان نفتی برای صادرات، پالایش، انبار کردن و یا مصرف منتقل می‌گردد. یکی از رایج‌ترین روش‌های انتقال نفت و گاز تولیدی، استفاده از خطوط لوله می‌باشد که در هر کشوری ممکن است شبکه‌ای از خطوط لوله در زمینه انتقال انرژی و نفت و گاز وجود داشته باشد که شامل چند دسته می‌باشند. یک دسته از خطوط لوله صادراتی هستند که نفت تولیدی را به یک پایانه نفتی ترمینال برای صادرات منتقل می‌کنند به طوری که در پروژه‌های دریایی، نفت تولیدی ممکن است از طریق خطوط لوله به یک واحد مخزن شناور در دریا منتقل شده و سپس از آنجا جهت صادرات بارگیری شود یا به مقصد نهایی در خشکی منتقل شده تا آنجا بارگیری یا به مصرف برسد، دیگر خطوط داخلی هستند که نفت خام تولیدی را به پالایشگاه‌ها جهت پالایش و تصفیه منقل می‌کنند یا از پالایشگاه‌ها به محل مصرف می‌رسانند یا گاز طبیعی تولید شده در یک واحد فرآورش گاز را به یک نیروگاه مراکز پتروشیمی کارخانجات یا منازل جهت مصرف منتقل می‌نمایند. نفت تولیدی ممکن است از طریق خطوط لوله جهت ذخیره کردن به مخازن نفتی منتقل گردد، دسته دیگر خطوط لوله صادراتی هستند که ممکن است نفت و گاز را به یک کشور همسایه منتقل کند یا به صورت ترانزیت نفت و گاز را به کشور ثالثی برساند (صدقی، ۱۳۸۴: ۶). انتقال گاز از طریق خط لوله یک امر ضروری و اجتناب‌ناپذیر است. برای مثال، گازهای همراه استحصالی از نفت خام در میدین تولیدی، برای انتقال به تأسیسات پائین دستی نظیر ایستگاه‌های تقویت فشار گاز، باید از طریق خط لوله منتقل شوند (هوبر<sup>۱</sup>، ۲۰۱۴: ۵۷).

با توجه به گستردگی خطوط در مناطق مختلف تأسیساتی و یا حتی مسکونی و همچنین پتانسیل بالای آسیب‌پذیری، ایمنی خطوط لوله و رعایت اصول مدیریت ریسک آن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است (حیرانی و بقایی، ۱۳۹۵: ۵۹). البته خطوط لوله دریایی به دلیل وجود نشتی ناشی از خوردگی خطوط لوله برای محیط زیست خطرآفرین هستند. با توجه به اهمیت گاز طبیعی به عنوان

1. Hobér



یکی از منابع مهم انرژی و روند رو به رشد مصرف آن در جهان و نیز با توجه به در دست داشتن ذخائر عظیم گاز طبیعی، ضرورت ساخت تجهیزات تولید، فرآوری و مهم‌تر از آن انتقال گاز طبیعی به بازار مصرف افزایش می‌یابد. در چنین وضعیتی انتقال گاز به وسیله راه‌کارهای جدید همراه با کاهش هزینه‌ها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. همین مسئله باعث ایجاد روش‌های مختلف برای انتقال گاز طبیعی شده است که از جمله مهم‌ترین روش‌های فروش و صادرات عبارتند از خطوط لوله، گاز طبیعی مایع شده<sup>۱</sup>، گاز طبیعی متراکم شده<sup>۲</sup>، هیدرات گاز طبیعی<sup>۳</sup>، تبدیل گاز به فرآورده‌های مایع<sup>۴</sup> و سپس فروش فرآورده‌های مایع، استفاده از انرژی گاز برای تولید جریان الکتریسیته<sup>۵</sup> و سپس فروش برق و بالاخره استفاده از انرژی گاز برای تولید محصولات با ارزش مورد نیاز<sup>۶</sup> و فروش آن‌ها.

## ۲. اوصاف و شرایط قرارداد حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله

در حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله، ماهیت قرارداد حمل و نقل در حقوق تجارت بر آن نیز صدق می‌کند؛ به گونه‌ای که با توجه به عقدی که بین فرستنده و متصدی حمل محموله (نفت و گاز) منعقد می‌شود، متصدی حمل ملزم به رعایت تمامی مفاد توافق شده در قرارداد می‌باشد و اگر در این زمینه قصور و کوتاهی کرده باشد تبعات و خسارات ناشی از این کوتاهی بر عهده وی می‌باشد. مگر اینکه خسارات وارده توسط عوامل خارج از حیطه اختیارات وی (همچون قوه قاهره) صورت گرفته باشد که در این صورت نیز وی ملزم به اثبات این عامل خارجی برای معافیت از مسئولیت می‌باشد؛ بنابراین در زمینه حمل مواد نفت و گاز از طریق خطوط لوله هم اگر متصدی حمل در این مسئولیت یعنی در حفظ و نگهداری مواد نفتی و گازی تعدی و تفریط کرده باشد یا در حفاظت از آنها کوتاهی نموده باشد، این فرآیند باعث می‌شود که وی مسئول خسارت وارده محسوب شده و جبران خسارت در این زمینه بر عهده وی خواهد بود، چراکه وی بر طبق قراردادی که با مالک منعقد نموده، موظف به تحویل کالا از مبدأ به مقصد می‌شود و در این بین اگر آسیبی به کالا وارد شود به جز در مواردی که باعث معاف از مسئولیت وی می‌شود، مسئول جبران خسارت در این حوزه تلقی می‌گردد. ابهام و مسئله‌ای که در این ماده قانونی به چشم می‌خورد این است که مدت زمانی تحویل کالا به متصدی مشخص شده که همان تاریخ تحویل

1. LNG
2. CNG
3. NGH
4. GTL
5. GTW
6. GTC

کالا به متصدی باشد، ولی زمان و مدت پایان یا خاتمه مسئولیت متصدی مشخص نشده است. در این زمینه این ماده قانونی رویکرد روشنی ندارد (ستوده تهرانی، ۱۳۸۷: ۸۵).

از سویی باید به این مسئله اشاره کنیم که در اکثر مواقع متصدی حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله خود به صورت مستقیم حمل کالا را انجام نمی‌دهد، بلکه با استفاده از متصدیان جزء یا کارمندانی که استخدام می‌کند این فرآیند را انجام می‌دهد، بر این اساس باید به این مسئله اشاره کنیم که این متصدیان محموله را تحویل می‌گیرند و تا زمان تحویل آن را در انبار یا مخازن نفتی متصدی نگه می‌دارند و به همین جهت تاریخ حمل واقعی کالا و محموله دقیقاً برای ارسال‌کننده در این فرآیند مشخص نمی‌شود. اثبات اینکه کالا و محموله در چه تاریخی بارگیری شده و یا اینکه در چه تاریخی به آن آسیب وارد شده است به هیچ عنوان مشخص نمی‌باشد برای همین مسئله جهت رفع این ابهام باید به مقررات قانون تجارت مواد (۳۸۶) و (۳۸۷) مراجعه نمود و فرایند مسئولیت متصدی در حوزه حمل و نقل را به کلیه فرایند حمل و نقل در حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله سرایت داد. بر این اساس در مورد عملیاتی که در جریان جابه‌جایی صورت می‌گیرد ماده (۳۸۷) قانون تجارت حاکم می‌باشد به طوری که مسئولیت متصدی در حمل و انتقال کالا به صورت روشن بیان شده است؛ بدین صورت جهت مشخص نمودن فرایند مسئولیت کامل متصدی در حوزه حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله باید همه این مواد را در نظر گرفت. باید در حوزه خاتمه مسئولیت متصدی حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله بیان کنیم که زمانی که متصدی حمل (مواد نفتی و گازی) را به گیرنده یا نماینده‌ای که مشخص شده است تحویل می‌دهد، مسئولیت وی خاتمه پیدا می‌کند و صرف اینکه (مواد نفتی و گازی) را به مقصد برساند مسئولیت وی تمام نمی‌شود، ولی زمانی که به فردی که در بارنامه گیرنده اصلی است به وی تحویل داده می‌شود، مسئولیت تمام می‌شود. امتناع گیرنده از تحویل کالا از متصدی و تحویل نگرفتن آن در مدت زمان مشخصی که باید از متصدی دریافت می‌کرد، باعث پایان یافتن مسئولیت متصدی حمل می‌شود. از طرفی اگر در فرایند حمل و نقل شرایط خطرناکی به وجود بیاید و یا با موانع خاصی روبه‌رو شود و این خطر یا مانع ناشی از خود متصدی و یا کارکنان وی نباشد و یا نتوان با تلاش‌های معقول از این مانع اجتناب کرد، متصدی حمل می‌تواند فرایند حمل کالا و محموله را متوقف کرده و در هر جایی که معقول و میسر به نظر می‌رسد کالا را در محل مشخصی که مطمئن می‌باشد به گیرنده تحویل دهد و دیگر متصدی در قبال این کار هیچ مسئولیتی نخواهد داشت. از سویی ماده (۳۹۱) قانون تجارت نیز در حوزه خاتمه مسئولیت متصدی اشاره می‌کند که مسئولیت متصدی از زمانی که کالا را تحویل می‌گیرد آغاز و تا زمانی که کالا را به گیرنده تحویل می‌دهد پایان می‌پذیرد و طبق این ماده مشخص می‌شود زمانی که مال‌التجاره در اختیار گیرنده قرار می‌گیرد و مورد تأیید می‌شود، دیگر به هیچ وجه نمی‌توان علیه متصدی حمل اعلام



دعوی نمود. خاتمه مسئولیت در بند (۱) ماده (۱۷) کنوانسیون سی ام آر مورد توجه قرار گرفته است، پس به طور جامع اگر بخواهیم این فرایند را در حوزه مسئولیت متصدی حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله مورد توجه قرار دهیم به این نتیجه می‌رسیم که متصدی حمل با توجه به قراردادی که با فرستنده منعقد می‌کند در مدت زمان مشخص باید مراقبت‌های لازم را از لوله‌های نفتی به عمل بیاورد و در صورت ساییدگی و پوسیدگی اقدامات و تعمیرات لازم را قبل از انجام عملیات حمل انجام دهد و هرگونه کوتاهی و قصور در زمینه نشت میعانات گازی و همچنین نشت از لوله‌ها صورت باعث مسئولیت متصدی حمل بوده و مسئول جبران خسارت می‌باشد. با این وصف، شرایط تشکیل قرارداد حمل و نقل نیز تابع این باب نخواهد بود. البته مطابق ماده ۷۰ قانون تجارت مصوب ۱۳۹۱ که البته تاکنون قدرت اجرایی به خود نگرفته است، برخلاف قانون پیشین، تصدّی حمل و نقل عبارت از تصدّی حمل مسافر و یا کالا از محلی به محل دیگر در مقابل اجرت (مجبی، ۱۳۸۶: ۴۴۹).

### ۳. شرایط و ارکان مسئولیت مدنی عاملین در حوزه حمل و نقل نفت و گاز

ریسک‌هایی که متوجه آلودگی آب دریاها به واسطه عملیات نفتی است صرفاً محدود به انتقال نفت نمی‌شود، بلکه حتی عملیات بالادستی و یا پائین‌دستی ساحلی می‌تواند آب دریا را آلوده کند و تأثیرات منفی زیست‌محیطی بر روی آبزیان بگذارد. اگر این آلودگی‌ها در آب‌های ساحلی ایجاد شود برای شرکت‌های نفتی دولتی مسئولیت مدنی در پی دارد، اما این مسئولیت فاقد جنبه بین‌المللی است. در آن سوی، اگر آلودگی‌ها در آب‌های آزاد رخ دهد می‌تواند برای دولت‌های متبوع، مسئولیت بین‌المللی را ایجاد کند. هر چند نفت کش‌ها پیوندی حیاتی در زنجیره بین‌المللی نفت ایجاد می‌کنند؛ زیرا نفت خام را به پالایشگاه‌ها برده و تولیدات نفتی را به بازارهای مصرف می‌رسانند (کوچکی، ۱۳۸۲: ۱۲)، اما با این حال در میان انواع آلودگی‌های نفتی، آلودگی‌های دریایی ناشی از انتقال نفت توسط نفت کش‌ها بارزترین نوع آلودگی است. آلودگی دریایی هم شامل بستر دریا و هم شامل آلودگی آب دریا و آبزیان می‌گردد. لذا می‌توان گفت انتقال نفت و گاز از طریق لوله رایج‌ترین و کم‌خطرترین شیوه می‌باشد، اما همچنان خساراتی به دنبال دارد که می‌تواند مسئولیت مدنی را به همراه داشته باشد.

### ۳-۱. مسئولیت قراردادی حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله

مسئولیت مدنی قراردادی ناشی از حمل و نقل در حقوق ایران بین مالک کالا و متصدی حمل و نقل و ناشی از قرارداد حمل و نقل منعقد شده است. مسئولیت قراردادی حاصل اجرا نکردن قرارداد است و مسئولیت غیرقراردادی برخاسته از تقصیر در روابط اجتماعی. مشهور است که مسئولیت قراردادی عینی و محض است؛ یعنی ضرورتی نیست که متعهدله، تقصیر متعهد را در

نقض قرارداد ثابت کند، متعهد مسئول است مگر اینکه نقض قرارداد به سببی خارجی نسبت داده شود (فارس مازور) (جعفری تبار، ۱۳۸۹: ۲۸-۲۷). بر این اساس به بررسی مسئولیت قراردادی مالک و اجاره‌دهنده و مسئولیت ناشی از حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله در زمان حمل می‌پردازیم.

### ۳-۱-۱. مسئولیت قراردادی مالک و اجاره‌دهنده نسبت به متصدی حمل نفت و گاز از طریق لوله

برابر ماده ۳۷۹ قانون تجارت ارسال‌کننده کالا باید به نکات زیر توجه نموده و آن را به اطلاع متصدی حمل و نقل برساند؛ آدرس صحیح مرسل الیه (گیرنده محموله)، محل تسلیم مال، محموله و وزن و محتوای آنها، زمانی که محموله باید در آن مدت تحویل شود، راهی که حمل باید از آن راه به عمل آید، نوع محموله. در صورتی که ارسال‌کننده اطلاعات فوق را به متصدی حمل و نقل نرساند و یا اطلاعات نادرست بدهد، مسئول خسارات وارده به صاحب کالا خواهد بود (عرفانی، ۱۳۸۵: ۱۱۳).

این مسئله را می‌توان به حوزه مسئولیت متصدی در زمینه حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله نیز تعمیم داد. به طوری که در این مورد هم مالک محموله باید اطلاعات لازم در زمینه خطرات این سیالات و همچنین میزان اشتعال‌پذیری آن، عمق خطرات این سیالات و جنس و ضخامت لوله و مسیری که لوله از آن عبور می‌کند، میزان فشار سیالات داخل لوله و همچنین مسیرهای پرخطر و صعب عبوری که لوله نفت یا گاز از آن عبور نموده است را باید به اطلاع متصدی حمل برساند. بر این اساس هرگونه کوتاهی در زمینه آگاهی رساندن در این زمینه و به تبع آن به وجود آمدن خسارت به اشخاص ثالث در این زمینه متوجه مالک محموله خواهد بود.

### ۳-۱-۲. مسئولیت ناشی از حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله در زمان حمل

در نقل و انتقال محموله‌ها و کالاهای خطرناک همچون نفت و گاز و بنزین و... می‌توان گفت خطرناک‌ترین مسئولیت به عهده متصدی حمل و نقل است، نقل و انتقال این محموله‌ها بسیار پر مسئولیت است حال اگر کالا فی‌نفسه خطرناک نیز باشد مسئولیت دوچندان می‌شود. سؤالی که در اینجا می‌تواند طرح شود این است که در چه زمانی مسئولیت محموله از نظر آسیب به اشخاص ثالث و محیط‌زیست به متصدی حمل و نقل انتقال پیدا می‌کند؟ تعهدات متصدی حمل و نقل نسبت به مالک کالا در زمینه آسیب‌ها و خطرات وارده به اشخاص ثالث را اغلب از مقررات موجود برای حمل و نقل کالا به مفهوم عام و ضوابط خاص موجود می‌توان استخراج کرد. این مسئولیت‌ها در دو بخش پیش از بارگیری و حین انتقال بررسی می‌شوند.



## الف. تعهدات متصدی حمل و نقل پیش از حمل و بارگیری

هنگامی که از تعهد سخن به میان می‌آید، این تصور نیز با آن همراه می‌شود که تعهد بعد از ورود خسارت است که برجستگی می‌یابد؛ حال آنکه حداقل در مورد کالاها و محوله‌های خطرناک همچون نفت و گاز متصدی حمل دارای تعهدات، وظایف و حقوقی است که عمل و توسل به آنها می‌تواند از بروز اکثر حوادث و خسارات جلوگیری کند. متصدی حمل و نقل با پذیرش حمل کالای خطرناک همچون نفت و گاز از طریق خطوط لوله، در واقع ایمنی نقل و انتقال آن را نیز تضمین می‌کند. این تعهد اگر چه می‌تواند به دلیل فورس ماژور یا عوامل غیر ارادی از بین برود؛ با این حال، جز در صورت تقصیر فرستنده یا گیرنده، علی‌الاصول بر دوش شخصی غیر از متصدی حمل و نقل از جمله کارکنان وی نهاده نمی‌شود. ماده ۱۵ کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی در این خصوص مقرر داشته است:

«با رعایت ماده ۲۱ متصدی حمل و نقل ترکیبی در قبال فعل یا ترک فعل کارگران یا نمایندگان خود، مشروط بر اینکه آنها در حدود وظایف استخدامی خود عمل کنند و فعل یا ترک فعل هر شخص دیگری که متصدی حمل از خدمات او برای اجرای قرارداد اقدام کرده باشد، مسئول است و این مسئولیت به همان گونه‌ای است که اگر خود متصدی حمل آن فعل یا ترک فعل را مرتکب می‌شد» مسئول می‌بوده است. ماده ۳۸۸ قانون تجارت ایران نیز مقرر شده است که در مدت کرده است به موجب این ماده متصدی حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده اعم از اینکه خود مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مامور کرده باشد (تفرشی و کامیار، ۱۳۸۰: ۳۰).

متصدیان حمل نفت و گاز بر اساس خطوط لوله در قبال در خصوص خساراتی که از لوله‌های نفت و گاز و... به اشخاص ثالث وارد می‌شود، مسئول نیستند مگر اینکه تعدی و تفریط نموده باشند. به بیان دیگر متصدی حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله که از ماهیت محموله و همچنین به میزان خطرزا بودن آن واقف می‌شود باید اقدامات احتیاطی لازم در زمینه انتخاب نفرات در حوزه نظارت بر خطوط لوله در مسیر انتقال و همچنین جلوگیری از خرابکاری‌های پیش‌بینی نشده که توسط اشخاص دیگر ممکن است صورت بگیرد را در نظر داشته و از هرگونه اهمال و سستی در این زمینه دوری کند؛ چراکه در غیر این صورت وی مسئول خسارات وارده به اشخاص ثالث و همچنین جبران خسارت زیست‌محیطی در این زمینه خواهد بود.

## ب. تعهدات متصدی حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله در زمان انتقال

در این مورد، تعهدات متصدی به لحاظ ماهیت خاص محموله‌های نفت و گاز و میزان خطرات آنان تابع احکام ویژه‌ای به شرح زیر است:

## نخست - دقت در انتخاب و نگهداری و بازرسی وسیله حمل نفت و گاز توسط متصدی

وسیله ای که برای حمل و نقل محموله ها نفتی و گاز استفاده می شود، باید علاوه بر سالم و ایمن بودن، به گونه ای باشد که کالاهای بارگیری شده ناهمگون از نظر شیمیایی، در یک فضا قرار نگیرند. وسیله نقلیه باید استانداردهای لازم را داشته باشد و بر همین اساس است که بند ۳ ماده ۱۷ کنوانسیون سی.ام.آر، حمل کننده را به دلیل وضعیت معیوب وسیله نقلیه ای که از آن برای کار حمل استفاده می کند معاف از مسئولیت ندانسته است. بر این اساس هم فرستنده و هم متصدی حمل و نقل باید توجه نمایند که انتقال کالاها و سیالات خطرناک همچون نفت و گاز ممکن است به وسیله برخی وسایل حمل و نقل ممنوع باشد. به عنوان مثال انتقال کالاهای پرخطر به وسیله هوا ممنوع می باشد.

در مقررات جدید ای. دی. آر وسیله نقلیه ای که برای حمل مواد قابل اشتعال به کار می رود، باید به اندازه کافی وسایل لازم برای اطفای حریق و در مورد سایر مواد نیز باید به میزان لازم ماده خنثی کننده را به همراه داشته باشد. به علاوه وسیله حمل باید زنگک اخطار اتوماتیک، نوردهی مناسب، علائم اخطار دهنده و گوه (تکه چوب) مناسب برای بازداشتن وسیله از حرکت (برای هر محور یک عدد)، ماسک تنفسی منطبق با استاندارد مقرر و امکانات لازم را برای عملیات اضطراری، پرسنل متبحر در زمان های بحرانی، مطابق با آنچه در کنوانسیون مقرر است، دارا باشد (السان، ۱۳۸۷: ۲۱۳).

از دیگر مواردی که در زمینه مسئولیت مدنی متصدی حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله در قبال اشخاص ثالث مورد توجه قرار می گیرد؛ ملاحظات و محدودیت های قانونی است که در حوزه قوانین و مقررات برای انتقال خطوط لوله انرژی در نظر گرفته شده است؛ به طوری که اگر در طراحی خطوط لوله، مسائل زیست محیطی و همچنین وسایل مربوط به جنس خاک و مسیر اجرای خط لوله در نظر گرفته نشود، ممکن است اتفاقاتی که با توجه به فشار قوی انرژی که در داخل خطوط لوله جریان پیدا می کند و بر اساس آن امکان دارد ترکیدگی و حتی انفجار در مسیر خط لوله اتفاق افتد؛ بدین ترتیب خسارت های جبران ناپذیری را به اشخاص ثالث وارد نماید به بیانی روشن تر با توجه به اینکه لوله ها در اثر گذر زمان در معرض خوردگی داخلی و خارجی قرار دارند، بر این اساس انتخاب جنس و ویژگی های لوله باید با توجه به شرایط سیال و همچنین شرایط خارجی انجام گردد؛ چراکه اگر از لوله های ضد زنگ و عایق کاری مناسب استفاده نشود باعث می شود که خوردگی در درون لوله انجام شود (شیروی؛ منبع پیشین: ۶۵). با توجه به این مسئله اتفاقاتی در زمینه نشت و آتش سوزی و انفجار خطوط لوله به وجود می آید که باعث آسیب بر اشخاص ثالث می شود، بر این اساس مسأله ای که در اینجا مطرح می شود این است که چه میزان و تعهدات و مسئولیت ها بر اساس نوع قراردادها در زمینه جبران خسارات وارده بر اشخاص ثالث بر

عده متصدی حمل بوده است. بر این اساس با توجه به قرارداد که بین متصدی و کارفرما منعقد شده است تعهدات طرفین در حوزه جبران خسارت بر اشخاص ثالث مشخص می‌شود و از آنجا که در اکثر قراردادهای پایین دستی، کارفرمایان مهندسی، طراحی و ساخت لوله‌های خطوط نفت و گاز و همچنین نظارت و حفاظت از این پروژه‌ها را به پیمانکاران بر اساس قرارداد می‌سپارند، بر این اساس و بر طبق این قراردادها مشخص می‌شود که متصدی و پیمانکار حمل، مسئول جبران خسارت وارده به اشخاص ثالث می‌باشد؛ چرا که مسئله طراحی و بازرسی و کنترل این لوله‌ها که بر اساس قرارداد بر عهده متصدی حمل بوده است؛ به طوری که با توجه به حدود مسئولیت مالی پیمانکار و متصدی حمل در بند ۲-۲ ماده ۳۹ اسناد همسان پیمان و شرایط عمومی تعیمیرات اساسی پالایشگاه‌ها، تأسیسات و خطوط لوله در صنعت نفت مورخ ۱۳۹۲/۸/۲۷ بیان شده که: «پیمانکار مسئول پاسخگویی به کلیه ادعاها و جبران هرگونه خسارت مالی وارده به اشخاص ثالث بوده و وی موظف به مصون نگه داشتن کارفرما از آنها می‌باشد». بر این اساس و با توجه به مفاد قانونی که مطرح شده است پیمانکار و متصدی حمل مسئول جبران خسارت وارده به اشخاص ثالث می‌باشند.

## دوم- مسئولیت متصدی در حوزه اقدامات احتیاطی در مسیر انتقال لوله حمل و نفت

یکی دیگر از اقداماتی که به متصدی حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله انجام دهد، انجام اقدامات احتیاطی در زمینه نصب علائم خطر و همچنین تابلوهای اخطار می‌باشد به طوری علامت گذاری مسیرها عبور لوله نفت و نصب تابلوهای مناسب از مهم‌ترین اقدامات لازم برای جلوگیری از مخاطرات بعدی است و قوانین مختلف سعی در تحمیل انجام آن به اشخاص دخیل کرده‌اند. به هنگام علامت گذاری مسیر حمل لوله نفت و گاز باید دقت شود تا از علائم معمول و متعارف در حمل و نقل و نیز از شماره‌های بین‌المللی برای کالاها استفاده شود. چنان که گفته شد خطرات نوعی محموله‌های خطرناک همچون میعانات گازی و نفتی نیز باید قید شود.

به طور کلی در مورد تعهدات متصدی حمل و نقل نفت و گاز از طریق خطوط لوله پیش از ورود زیان، باید گفت که نظر به ماهیت خطرناک این محموله‌ها، باید احتیاط کامل در زمینه حمل آنها به کار گرفته شود، از جمله اینکه نمی‌توان میزان جریان موجود در داخل لوله‌های نفتی و گازی را بیش از اندازه افزایش داد؛ چرا که با توجه به ماهیت محموله و همچنین با توجه به جنس و ضخامت لوله‌ای که در آن استفاده می‌شود و از سوی دیگر باید این مسئله را در نظر داشت که در صورت بروز خطر میزان خسارات ناشی از افزایش فشار مایعات در درون لوله می‌تواند به چندین برابر خسارات تخمینی و پیش‌بینی شده برسد، بر این اساس باید متصدی حمل در این زمینه اقدامات احتیاطی را در حوزه تنظیم فشار جریان سیالات داخل لوله به خصوص در حوزه سیالات خطرناک نفت و گاز و بنزین را در نظر بگیرد؛ چرا که در غیر این صورت بروز هرگونه فاجعه و

اتفاق در زمینه خسارت های مالی و جانی در خصوص اشخاص ثالث بر عهده متصدی حمل خواهد بود و وی مسئول جبران خسارت در این زمینه خواهد بود.

### بحث و نتیجه گیری

قواعد مربوط در زمینه مسئولیت متصدی حمل در حوزه حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله در نظام حقوقی ایران و همچنین در نظام حقوقی بین الملل از تکامل چندانی برخوردار نیست؛ بر این اساس در این زمینه نیازمند قواعد منسجم از حوزه قواعد عام حمل و نقل می باشیم. بررسی های پژوهش نشان داد که مسئولیت متصدی حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله می تواند همانند مسئولیت متصدی بر اساس حمل و نقل عمومی باشد به طوری که در این حوزه نیز مشخص است که متصدی حمل و نقل در این حوزه دارای یک سری مسئولیت هایی در قبال خسارت به محیط زیست و اشخاص ثالث و همچنین موظف به یک سری اقدامات احتیاطی و ایمنی در زمینه جلوگیری از خسارت به محیط زیست و اشخاص ثالث می باشد. بر مبنای مسئولیت قراردادی که بین مالک و متصدی حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله منعقد می شود، مسئولیت متصدی نسبت به خسارات وارده به افراد و محموله مورد حمل، بر مبنای قرارداد منعقد بین مالک و متصدی حمل و نقل صورت می پذیرد به طوری که بر اساس آن، متصدی حمل نفت از طریق خطوط لوله، همانند متصدی در حمل و نقل عمومی از یک سری مسئولیت هایی بر مبنای قرارداد در قبال محیط زیست و اشخاص ثالث برخوردار می باشد به طوری که بررسی این موضوع نشان داد که مسئولیت متصدی حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله با توجه به قرارداد مذکور با مالک که در آن متصدی حمل از ماهیت خطرپذیر بودن این محموله ها آگاه بوده و موظف به انجام یک سری اقدامات احتیاطی و همچنین اقدامات ایمنی را در زمینه ارتقا استحکام جنس مخزن لوله ها، قطر لوله ها و همچنین در زمینه های همچون مسیر عبور خطوط لوله، نصب علائم و همچنین در زمینه نظارت و کنترل بر میزان فشار در داخل لوله ها و... می باشد، مسئول است؛ چرا که در صورت عدم انجام اقدامات احتیاطی و ایمنی و بروز هرگونه خسارت ناشی از نشت لوله ها و یا انفجار آن در قبال اشخاص ثالث و محیط زیست مسئول می باشد و بر این اساس به مسئول و مقصر قلمداد شده و جبران خسارت در این زمینه بر عهده وی یا شرکتی که وی بروز این گونه خسارت ها را با آن بیمه کرده می باشد. در حمل نفت و گاز از طریق خطوط لوله، ماهیت قرارداد حمل و نقل در حقوق تجارت بر آن نیز صدق می کند به گونه ای که با توجه به عقدی که بین فرستنده و متصدی حمل محموله (نفت و گاز) منعقد می شود متصدی حمل ملزم به رعایت تمامی مفاد توافق شده در قرارداد می باشد و اگر در این زمینه قصور و کوتاهی کرده باشد؛ تبعات و خسارات ناشی از این کوتاهی بر عهده وی می باشد. مگر اینکه خسارات وارده توسط عوامل خارج از حیطه



اختیارات وی (همچون قوه قاهره) صورت گرفته باشد که در این صورت نیز وی ملزم به اثبات این عامل خارجی برای معافیت از مسئولیت می‌باشد.

## پیشنهادها

مقررات و قوانین پراکنده ای در باب مسئولیت مدنی در کشور داریم لیکن در مورد مسئولیت حمل و نقل با خطوط لوله قانونی موجود نیست. پیشنهاد می‌گردد کلیه قوانین و مقررات پراکنده مربوط به مسئولیت مدنی از جمله مسئولیت ناشی از حمل و نقل با خطوط لوله ایجاد و در یک بخش جمع‌آوری و همانند قانون مدنی فرانسه در زمان اصلاحات قانون مدنی گنجانده شود.

در مورد خسارات ناشی از تأسیسات صنعتی نفت و گاز و خطوط لوله، با توجه به توسعه صنعت بیمه و الزامات قانونی دستگاه‌های اجرایی در بیمه نمودن اموال منقول و غیرمنقول خود به استناد آیین‌نامه الزام دستگاه‌های اجرایی به اخذ پوشش‌های بیمه‌ای لازم مصوب ۹۰/۵/۹ پیشنهاد می‌گردد؛ شرکت‌های دولتی نفت و گاز در اجرای این مقررات اهتمام بیشتری به کار ببندند و با تخصیص اعتبارات لازم ضمن بیمه نمودن اموال خود در برابر خطراتی از قبیل آتش‌سوزی و زلزله، بیمه‌های مسئولیت ناشی از مالکیت تأسیسات خود را ارتقا و کامل نمایند تا بتوان به یکی از مهم‌ترین اهداف حقوق مسئولیت مدنی یعنی جبران کامل خسارت نزدیک شد و ایجاد تسهیل برای زیان‌دیده گام بردارند.

## سپاسگزاری

پژوهشگران، از عزیزانی که در فرآیند ویراستاری ادبی و صفحه‌آرایی این مقاله همکاری و راهنمایی داشتند، کمال تشکر و امتنان را دارند.

## منابع

- السان، مصطفی. (۱۳۸۷). تعهد ایمنی متصدی حمل و نقل در قرارداد حمل و نقل کالاهای خطرناک. پژوهشنامه حمل و نقل، ۵(۳)، ۲۳۳-۲۰۷.
- <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=84201>
- تفرشی محمد عیسی؛ کامیار محمدرضا. (۱۳۸۰). مبنای مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی کالا و مقایسه آن با حقوق ایران. مدرس علوم انسانی، ۵(۴)، ۳۶-۲۱.
- <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=18237>
- حجار زاده، محمد. (۱۳۸۹). پتانسیل منطقه آزاد چابهار در حمل و نقل ترکیبی غلات، بندر و دریا، ۲۶(۴۲)، ۹۰.
- <https://www.magiran.com/paper/835712>
- حیرانی پریسا؛ بقایی علی. (۱۳۹۵). ارزیابی ریسک خطوط لوله انتقال نفت و گاز بر مبنای روش Bow-tie فازی شده، بهداشت و ایمنی کار، ۶(۱)، ۷۰-۵۹.
- <https://www.sid.ir/fa/Journal/ViewPaper.aspx?ID=286265>
- جعفری تبار، حسن. (۱۳۸۹). مسئولیت مدنی سازندگان و فروشندگان کالا. نشر دادگستر.
- ستوده تهرانی، حسن. (۱۳۸۷). حقوق تجارت. جلد چهارم. نشر دادگستر.
- سادات، طاهره. (۱۳۹۲). بررسی قوانین و مقررات حاکم بر حمل و نقل بین‌المللی در فیاتا. [پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل. دانشگاه آزاد تهران مرکز].
- شیروی، عبدالحسین. (۱۳۹۸). حقوق تجارت بین‌الملل. ویراست سوم. سازمان سمت.
- صدقی، ابوالفضل. (۱۳۸۴). بررسی مسیرهای انتقال نفت و گاز حوزه دریای خزر، ماهنامه ایراس، ۵.
- <http://ensani.ir/fa/article/79109>
- عرفانی، توفیق. (۱۳۸۵). مسئولیت متصدی حمل و نقل زمینی. انتشار اندیشه.
- قریشوندی، سعید؛ عبدلهی، اکبر؛ مرتضوی زنجانی، سیدامین. (۱۳۹۵). بررسی حمل و نقل از طریق خطوط لوله در ایران. دومین همایش ملی توسعه پایدار دریا محور. خرمشهر.
- قنبری بناب، هادی. (۱۳۹۷). چارچوب حقوقی و قراردادی حمل و نقل ریلی نفت و گاز در مسیر آسیا-اروپا، چهارمین کنفرانس ملی رویکردهای نوین در علوم انسانی، چالش‌ها و راه‌حل‌ها، تهران.
- کوچکی، سحر. (۱۳۸۲). آلودگی نفتی در دریا و اثرات آن در اکوسیستم دریاها. همایش ملی صنایع دریایی ایران.
- محبی، دکتر محسن. (۱۳۸۶). مباحثی از حقوق نفت و گاز در پرتو رویه داوری بین‌المللی. موسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوق شهر.
- مومن، مهری السادات؛ اویسی، علی. (۱۳۹۸). مطالعه حمل و نقل مواد نفتی توسط کانتینرهای مخزن دار در ایران و سایر کشورها محور مرتبط: مدیریت، اقتصاد، حمل و نقل. سومین کنفرانس بین‌المللی تحولات نوین در مدیریت، اقتصاد و حسابداری. تهران.

- نوری یوشانلوئی، جعفر؛ ایرانی فتح‌آباد، عبدالحسین. (۱۳۹۸). الزامات داخلی و بین‌المللی حمل و نقل دریایی مواد هیدروکربوری، مطالعات حقوق انرژی، ۱(۵)، ۲۳۳-۲۴۹.

<https://www.sid.ir/fa/Journal/ViewPaper.aspx?ID=507859>

- Brito, A. J., & de Almeida, A. T. (2009). Multi-attribute risk assessment for risk ranking of natural gas pipelines. *Reliability engineering & System safety*, 94(2), 187-198.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0951832008000653>

- Hobér, K. (2014). *Recent trends in energy disputes*. In *Research Handbook on International Energy Law* (pp. 225-240). Edward Elgar Publishing.

<https://www.elgaronline.com/abstract/edcoll/9781781002193/9781781002193.00019.xml>

- Pedroni, N., & Zio, E. (2013). Uncertainty analysis in fault tree models with dependent basic events. *Risk analysis*, 33(6), 1146-1173.

<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1539-6924.2012.01903.x>

- Siddiky, I. A. (2014). *The international legal instruments for cross-border pipelines*. In *Research Handbook on International Energy Law*. Edward Elgar Publishing.

<https://www.elgaronline.com/downloadpdf/edcoll/9781781002193/9781781002193.00023.pdf>