

رژیم حقوقی حاکم بر برچیدن تأسیسات نفتی در فراساحل در کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق نروژ و انگلیس

نصرت‌الله ابراهیمی*

استادیار گروه حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

کیما دانایی

دانشجوی دکتری حقوق نفت و گاز دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

مجید کورکی نژاد قرایی

دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۱/۳۱ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۴/۳/۲۳)

چکیده

برچیدن تأسیسات نفتی فرایندی است که به‌موجب آن تصمیم گرفته می‌شود چگونه تأسیساتی که به پایان عمرشان رسیده‌اند جابه‌جا و از رده خارج شوند. این موضوع نسبتاً جدید به‌خصوص از دهه ۱۹۸۰م در سطح بین‌المللی توجهات زیادی را به خود جلب کرده و نگرانی‌های عمده دولت‌ها و صنعت نفت به‌طور کلی از آن زمان آغاز شده و تلاش‌های زیادی در جهت تبیین ابعاد مختلف آن صورت گرفته است. اگرچه این تلاش‌ها در روشن شدن ابعاد مختلف این موضوع موثر بوده‌اند، هنوز هم پرسش‌های متفاوتی به‌خصوص در زمینه ابعاد حقوقی آن باقی مانده است. پرسش اساسی به این باز می‌گردد که دولت‌ها در سطح بین‌المللی از یک سو، و کارفرمایان و پیمانکاران در قراردادهای توسعه و بهره‌برداری میدان‌های نفتی و گازی از سوی دیگر، نسبت به این موضوع چه تعهدی دارند؟ از آنجا که در خصوص این موضوع در معاهدات بین‌المللی و منطقه‌ای تعارض وجود داشته و از طرف دیگر، شرایط و مفاد قراردادهای فی‌مابین کارفرمایان و پیمانکاران صنعت نفت و گاز در این خصوص معلوم و مشخص نبوده است، بررسی اسناد مختلف و همین‌طور حقوق داخلی کشورهای پیشرو در این عرصه و قراردادهای بالادستی نفت و یافتن راه برون‌رفت از تعارض، موضوع اصلی این پژوهش است.

واژگان کلیدی

برچیدن تأسیسات، برچیدن جزئی، برچیدن کلی، دامپینگ تأسیسات.

۱. مقدمه

دست‌اندرکاران صنعت نفت و گاز بیش از دو دهه نگران پدیده‌ای بودند که از دور خودنمایی می‌کرد؛ اینکه چگونه هزینه برچیدن هزاران تأسیساتی را که در سراسر دنیا مستقر شده‌اند، مدیریت کنند. در طول این سال‌ها نگرانی‌های زیست‌محیطی و اقتصادی دولت‌ها، کارفرمایان دولتی و پیمانکاران دولتی و خصوصی روزبه‌روز افزایش یافت و ابعاد و آثار متعدد فنی، اقتصادی و حقوقی برچیدن تأسیسات نمایان‌تر شد. در برخی از کشورها از جمله انگلیس و نروژ، اولین گام این بود که یک ساختار حقوقی و قراردادی در خصوص این موضوع پیش‌بینی نمایند. از این‌رو، در بسیاری از قوانین، امتیازها و قراردادهای مشارکت در تولید و قراردادهای خدماتی درباره این موضوع و اینکه وظیفه کارفرما یا پیمانکار در این خصوص چیست، پیش‌بینی‌هایی انجام شد، اما هنوز تردیدها درباره کارکرد این شروط زیاد است. تا سال‌ها تنها وظیفه پیش‌بینی شده در این خصوص، بستن در چاه‌ها و عمل بر اساس آن استاندارد بود که رویه نفتی مطلوب^۱ خوانده می‌شد.^۲ نگرانی کارفرماها و پیمانکاران نفتی از این بابت بود که قواعد بین‌المللی که تحت کنوانسیون حقوق دریاها به تصویب خواهد رسید، موجب آسیب به درآمدها و سرمایه‌گذاری آن‌ها نشود. این موضوع و وظیفه دولت‌ها به‌عنوان کارفرما و کمپانی‌های نفتی به‌عنوان کارگزار یا پیمانکار در این زمینه، از جمله موضوعات مبهم و پرمناقشه است. از این‌رو، اولین گام در روشن شدن حیطه حقوق و تکالیف کشورها در این باره، بررسی تعهدات آن‌ها در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای و حقوق و تعهدات کارفرمایان دولتی و پیمانکاران نفتی در قراردادهای بالادستی نفت و گاز است. اما باید گفت در این پژوهش مقصود آن است که پس از بررسی ملاحظات اساسی در برچیدن تأسیسات نفتی و پروژه‌های بالادستی نفت و گاز فراساحلی و آثار متفاوت آن که در تصمیم‌گیری در خصوص انتخاب شیوه برچیدن اثر دارد، اشاره‌ای به انواع روش‌ها صورت گیرد و پس از آن تمرکز بیشتر بر روی موضوع اصلی این پژوهش، یعنی قوانین داخلی کشورهای پیشرو در خصوص موضوع و تعارضی است که در این زمینه در قراردادهای فی‌مابین وجود دارد و در نهایت راهکارهای عملی برای حل این تعارض، ابتدا در عرصه بین‌المللی و در پی آن در قراردادهای نفتی ایران ارائه خواهد شد.

1. Good oil Practice

۲. این رویه تا دهه ۱۹۸۰م ادامه داشت که برای مثال می‌توان به مقررات کشور تایلند در این خصوص اشاره کرد.

۲. ملاحظات اساسی در برچیدن تأسیسات و شیوه‌های آن

۲.۱. ملاحظات اساسی در برچیدن تأسیسات

۲.۱.۱. ملاحظات زیست‌محیطی

یکی از آثار برچیدن تأسیسات و سکوها نفتی، آثار زیست‌محیطی است. موادی که در ساخت سکوها به کار رفته‌اند، از قبیل فولاد، بتن، یا مقادیر باقی‌مانده فلزات سنگین و هیدروکربن‌ها و تراشه‌های حفاری، ممکن است آسیب‌های جدی به محیط زیست دریا وارد سازد. بعضی از مواد روی سکو سمی بوده و برای ماهی‌ها و دیگر جانداران دریایی زیان‌بار است. همچنین گفته شده است استفاده از مواد منفجره از سوی شرکت‌های نفتی برای آزاد کردن پایه سکو از کف دریا موجب نابودی زندگی موجودات دریایی می‌شود (M. Macdonald, 1994, p.94). بنابراین محتمل است ملاحظاتی از قبیل میزان هزینه، ایمنی و عملی بودن در رسیدن به «بهترین گزینه قابل اعمال از لحاظ زیست‌محیطی»^۱ در این موضوع دخیل باشند (EE. Smith, JSDzienkowski, OL. Anderson, JS. Lowe, BM. Kramer, JL Weaver, 2010, p.227). اما گروه‌های فعال زیست‌محیطی از بهانه‌های دولت‌ها و کمپانی‌های نفتی قانع نمی‌شوند و همواره این موضوع را یادآوری می‌کنند که دفع دکل‌های دریایی در دریا برای محیط زیست دریایی زیان دارد.

۲.۱.۲. ملاحظات ایمنی

برخی از سطوح و شیوه‌های برچیدن تأسیسات مانند قطعه‌قطعه کردن تأسیسات زیر دریا و جابه‌جایی قطعات بزرگ فولادی، ریسک بالقوه‌ای برای ایمنی و سلامت کارکنان از قبیل مکانیک‌ها، جوشکاران، برق‌کارها و غواصان به همراه دارد. این نگرانی‌ها باعث ایجاد چالش‌هایی از لحاظ مهندسی شده است که باید در طول دوره برچیدن تأسیسات مدیریت شود (The international offshore Oil and Natural Gas Exploration and Product Industry, 2013).

۲.۱.۳. آثار اقتصادی

هزینه، یکی از فاکتورهای مهم در تصمیم‌گیری در خصوص شیوه برچیدن تأسیسات است. هزینه برچیدن تأسیسات در آب‌های عمیق بیشتر از آب‌های سطحی است. همچنین قطع کردن پایه سکو و واژگون کردن تأسیسات روی زمین هزینه بسیار بالایی دارد. همچنین گفته شده است هزینه برچیدن جزئی تأسیسات در مقایسه با برچیدن کامل بین ۲۰ تا ۳۳ درصد کمتر است (EE. Smith, JSDzienkowski, OL. Anderson, JS. Lowe, BM. Kramer, JL Weaver, 2010, p.832).

۲.۱.۴. حقوق و تعهدات کارفرمایان و پیمانکاران نفتی

ممکن است در نظام‌های حقوقی و در قراردادهای بالادستی صنعت نفت و گاز فراساحلی و همچنین در مندرجات قراردادهای بالادستی منعقد شده میان کارفرمایان و پیمانکاران، حقوق و تکالیف مشخصی در خصوص برچیدن تأسیسات نفتی فراساحلی تصریح نشده یا به‌طور ضمنی وجود داشته باشد که در این صورت طرفین مکلف هستند آن تعهدات را ایفا کرده، حتی در خصوص الزامات قانونی خارجی ناشی از قرارداد نیز گاهی ملزم هستند تا اجرای مناسب آن تعهدات را به‌عهده گیرند.

بررسی قراردادهای بالادستی نفتی وگازی حکایت از آن دارد که اگرچه امروزه موضوع برچیدن تأسیسات فراساحلی از دغدغه‌های مشترک شرکت‌های بین‌المللی نفتی و دولت‌های میزبان می‌باشد و الزامات رعایت ملاحظات ایمنی، امنیتی، بهداشتی، زیست‌محیطی و اجتماعی این نگرانی‌ها را دوچندان کرده است، متأسفانه قوانین و مقررات تفصیلی در نظام حقوقی داخلی کشورها و یا شرایط و مفاد تفصیلی قراردادهای بین‌المللی فی‌مابین در این خصوص به اندازه کافی رشد نداشته است. توسعه‌نیافتگی این موضوع در صنعت بالادستی نفت و گاز و عدم شکل‌گیری لکس پترولیا در خصوص الزامات برچیدن تأسیسات فراساحلی برای کارفرمایان و پیمانکاران در پروژه‌های بالادستی نفت و گاز، خود مزید بر علت این عقب‌افتادگی شده و بر نگرانی‌های طرفداران الزامات پیش‌گفته، به‌ویژه طرفداران محیط زیست، افزوده است.

۲.۲. شیوه‌های برچیدن تأسیسات

فرایند برچیدن تأسیسات دریایی می‌تواند اشکال مختلفی به خود بگیرد. قسمت عمده بحث‌ها و اختلافات حقوقی هم که در این باره مطرح شده، در خصوص شیوه برچیدن است که در اینجا به آن‌ها اشاره می‌شود:

۲.۲.۱. ترک تأسیسات در محل

گفته شده است که ترک تأسیسات در محل سبب جلوگیری از هدررفت انرژی و هزینه برای برچیدن آن‌ها می‌شود. اما این گزینه می‌تواند به دلیل آلودگی بالقوه ناشی از تجمع تراشه‌های آلوده‌کننده در ته سکو یا ناشی از مواد و ترکیبات روی سطح سکو، موجب آسیب به محیط زیست شود (G.Gibson, 2002, p.15).

۲.۲.۲. قطع کردن پایه سکو

یکی دیگر از روش‌ها، قطع کردن پایه سکو است؛ به گونه‌ای که قسمت بالایی آن به کف آب سقوط می‌کند، ولی نکته قابل توجه اینست که استفاده از این روش تنها در خصوص سکوهای فلزی قابل اجراست و در مورد سکوهای بتنی کاربرد ندارد.

۲.۲.۳. انتقال به ساحل به منظور بازیافت

گزینه دیگر، انتقال سکو به ساحل به منظور بازیافت است. به نظر می‌رسد، این روش از نظر زیست‌محیطی گزینه خوبی است، زیرا می‌تواند از ریسک آلودگی محیط دریا و نیز ساحل جلوگیری نماید. اما این روش جایی که تأسیسات در آب‌های عمیق قرار دارند و اندازه آن‌ها بسیار بزرگ است، می‌تواند هزینه‌بر باشد (P.Ekins, R.Vanner, J.Firebrace, 2006, p.9).

۲.۲.۴. برچیدن جزئی یا کلی تأسیسات

یکی از روش‌ها این است که قسمت‌هایی از تأسیسات برچیده شود و مابقی آن‌ها باقی بماند که این گزینه همواره اعتراض طرف‌داران محیط زیست را به دنبال داشته است. در مقابل، آنچه طرف‌داران محیط زیست همواره مدنظرشان بوده، این است که تأسیسات به طور کامل برچیده شوند که بررسی این موضوع از منظر حقوق بین‌الملل در ادامه خواهد آمد.

۲.۲.۵. استفاده‌های جایگزین

از تأسیسات رها شده می‌توان به عنوان پایگاه‌های تحقیق و نجات، نیروگاه‌های آبی و بادی و گرمایی، تأسیسات تحقیقات دریایی، تفریحگاه‌های عمومی، مراکز سنجش هوا و ترمینال قایق‌های موتوری استفاده کرد. برای تصمیم‌گیری در خصوص اینکه آیا می‌شود از سکوها استفاده مجدد نمود و یا آن‌ها را در جای دیگری قرار داد، باید ساختار سکو، اجزای مکانیکی، خسارات احتمالی وارد شده، تعداد برش‌های جوشکاری، عمر سازه و اندازه آن و نیز عمق آب، از نظر اقتصادی تجزیه و تحلیل شوند^۱ (AF, Alaydrus, et al, 1995, p.18).

۱. برای مثال در خلیج مکزیک که گسترده‌ترین و موفق‌ترین طرح تبدیل سکوی نفتی به تپه دریایی توسعه پیدا کرد، تاکنون حدود صد سکوی نفتی به عنوان تپه مصنوعی جایگزین شده‌اند. آن‌ها در آب‌های به عمق ۳۰ تا ۱۰۰ متر با فاصله ۵۰ تا ۲۰۰ مایل از ساحل قرار گرفته‌اند.

۳. کنوانسیون‌های بین‌المللی و منطقه‌ای در خصوص برچیدن تأسیسات و قواعد

آن

در برچیدن تأسیسات، اولین موضوعی که باید به آن پرداخت، زمینه این موضوع در حقوق بین‌الملل عمومی است. اگرچه دولت‌ها آزادند در زمینه برچیدن تأسیسات و خطوط لوله دست به تدوین قواعد حقوقی بزنند، اما این آزادی را قواعد حقوق بین‌الملل محدود کرده است. کنوانسیون‌های بین‌المللی قواعد کلی را که شرکت‌ها باید زیر نظر آن‌ها به فعالیت بپردازند، مشخص می‌کنند، اما بسیاری از الزامات و تعهدات کمپانی‌ها لازم است که از سوی کشورها و در سطح منطقه‌ای یا ملی معین شوند که در ادامه به ترتیب آن‌ها را بررسی خواهیم کرد:

۳. ۱. کنوانسیون‌های جهانی

۳. ۱. ۱. کنوانسیون ژنو در خصوص دریای سرزمینی و منطقه مجاور ۱۹۵۸م

کنوانسیون ژنو^۱ اولین مقررات بین‌المللی در زمینه برچیدن تأسیسات است. این کنوانسیون به دولت میزبان اجازه می‌دهد در منطقه فلات قاره به نصب و ایجاد تأسیسات دریایی مبادرت ورزد، اما اعمال این حق مشروط به اخلاص نکردن در فعالیت‌های دریانوردی و ماهیگیری است (1958 Geneva Convention on the Continental Shelf, art 5(1)).

این کنوانسیون به صراحت برای دولت ساحلی تعهد جابه‌جایی کامل تأسیساتی را که دیگر استفاده نمی‌شوند یا ترک شده‌اند، ایجاد می‌نماید (Ibid, art 5(5)). برداشت اولیه از این کنوانسیون این است که به‌طور مطلق مسئولیتی مبنی بر برچیدن کامل تأسیسات را پیش‌بینی می‌کند، اما گروهی تلاش کرده‌اند این مقرر را این‌گونه تفسیر کنند که برچیدن کامل تأسیسات فقط زمانی که موجب دخالت غیرموجه در فعالیت‌های دریانوردی می‌شود، الزامی است.^۲ از دید این گروه، گزارش‌ها نشان می‌دهند که در خصوص برچیدن تأسیسات، بررسی دقیقی صورت نگرفته است؛ از این‌رو، برچیدن کامل تأسیسات به نتایج نامطلوب منجر می‌شود (M.David, N.Bremner, 1983, p.26). اما باید گفت متن ماده که وظیفه برچیدن کامل تأسیسات را مقرر می‌دارد، کاملاً صریح است و جای هیچ‌گونه تردیدی در این خصوص باقی نمی‌گذارد. از سوی دیگر، پیشرفت‌های تکنولوژیکی که به‌کارگیری ابزارهای جدید حفاری در اعماق دریا را ممکن می‌سازد، نباید به‌عنوان تغییر بنیادین اوضاع و احوال در نظر گرفته شود، زیرا تکنولوژی که امکان ساخت سکوهای عظیم در آب‌های عمیق را میسر می‌کند، می‌تواند ابزاری

1. 1958 Geneva Convention on the Continental Shelf

۲. این نظریه از سوی گروهی از تولیدکنندگان نفت از قبیل انگلستان و نروژ به دلیل هزینه بالای برچیدن تأسیسات به‌شدت حمایت شده است.

برای جابه‌جایی آن‌ها فراهم نماید. گفتنی است که کنوانسیون ژنو برای کشورهای که این کنوانسیون را پذیرفته‌اند، اما به کنوانسیون حقوق دریاها ملحق نشده‌اند هنوز هم لازم‌الاجراست.

۳. ۲. ۱. کنوانسیون ۱۹۸۲م حقوق دریاها^۱

از مهم‌ترین اسناد در خصوص برچیدن تأسیسات می‌توان به کنوانسیون ۱۹۸۲م اشاره کرد. ماده (۳) ۶۰ این کنوانسیون بیان می‌دارد: «هر نوع تأسیسات یا سازه‌ای که ترک شده و دیگر استفاده نمی‌شود باید با در نظر گرفتن هرگونه استاندارد بین‌المللی پذیرفته‌شده که در این موضوع توسط سازمان‌های ذیصلاح بین‌المللی بتصویب رسیده برچیده شود تا از امنیت دریانوردی اطمینان حاصل آید. همچنین باید اطلاع‌رسانی مناسبی در خصوص عمق، جایگاه و ابعاد هر نوع تأسیسات و سازه‌هایی که به‌طور کامل جابجا نشده صورت گیرد» (UN Convention on the Law of the Sea, 1982) تحول مهمی که در این کنوانسیون دیده می‌شود، شناسایی حق برچیدن تأسیسات به‌طور جزئی است. البته از آنجا که کنوانسیون به‌اختصار به بیان این موضوع پرداخته، تفاسیر متعددی از سوی نویسندگان در این خصوص ارائه شده است. یک دیدگاه این است که کنوانسیون برچیدن جزئی تأسیسات را به رسمیت شناخته، دولت‌ها در تصمیم‌گیری نسبت به جمع‌آوری کامل یا جزئی دارای اختیار کامل هستند. دیدگاه دیگر این است که این تئوری باید در سایه تئوری جمع‌آوری کامل تأسیسات تفسیر گردد؛ یعنی اصل بر جمع‌آوری کامل باشد، مگر در شرایط معینی که اجازه جمع‌آوری جزئی داده شده است. گروهی دیگر بر این باورند که دولت‌ها تاجایی که با تعهداتشان منافاتی نداشته باشد و همچنین به نقض استانداردهای بین‌المللی منجر نشود، می‌توانند به‌طور جزئی به جمع‌آوری تأسیسات اقدام کنند. کنوانسیون همچنین در برخی از مواد، ذیل عنوان «دامپینگ»^۲ به موضوع دفع سکوها نفتی در دریا پرداخته است. دامپینگ در این کنوانسیون به دفع عمدی زباله، سکوها یا دیگر تجهیزاتی که انسان در دریا ساخته، تعریف شده است (LOSC, Art I(5)(a)(i)). این تعریف که از کنوانسیون لندن ۱۹۷۲م اقتباس شده (Ibid, art III(1)(a)(ii))، به‌روشنی دفع سکوها نفتی در دریا را شامل می‌شود. بنابراین مقررات گوناگون کنوانسیون حقوق دریاها در خصوص «دامپینگ» می‌تواند به جمع‌آوری تأسیسات نفتی نیز مرتبط گردد. ماده (۵) ۲۱۰ این کنوانسیون مقرر می‌دارد «دامپینگ در محدوده دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی یا در فلات قاره نمی‌تواند بدون تصویب قبلی دولت ساحلی که حق مجوز دادن، قانون‌گذاری و کنترل دامپینگ را دارد،

1. UN Convention on the Law of the Sea

2. Dumping

صورت گیرد آن هم تنها پس از بررسی مقتضی موضوع با دیگر دولت‌ها که به دلیل موقعیت جغرافیایی‌شان ممکن است تحت تأثیر قرار گیرند».

۳.۱.۳. کنوانسیون ۱۹۷۲م لندن و پروتکل اصلاحی ۱۹۹۶م

موضوع دامپینگ تأسیسات در کنوانسیون حقوق دریاها مسکوت ماند، به همین دلیل این جای خالی با کنوانسیون دامپینگ ۱۹۷۲م لندن^۱ پر شد. این کنوانسیون بر همه نواحی دریایی به غیر از آب‌های داخلی اعمال می‌شود (Art.III(1)(a)(ii)). تعریف «دامپینگ» در این کنوانسیون چنین آمده است: «... دامپینگ به معنای هر نوع دفع عمدی کشتی، زیردریایی، سکو یا دیگر تجهیزات ساخته شده از سوی انسان است» (Ibid, Art III (1)). تعریف کنوانسیون از دامپینگ برابر با ماده ۱(۵) کنوانسیون حقوق دریاها است. مطابق این کنوانسیون، دفع زباله‌ها و دیگر موادی که ناشی یا مربوط به اکتشاف، استخراج و مراحل مختلف کار روی منابع معدنی زیر دریا است، تحت شمول مقررات این کنوانسیون نخواهد بود (Ibid, Art III(1)(c)). کنوانسیون قرار دادن اجسام برای هدفی غیر از انهدام صرف آن‌ها را دامپینگ نمی‌داند؛ مشروط به اینکه چنین امری مغایر هدف این کنوانسیون نباشد (Ibid, Art III(1)(b)(ii)). این ماده ممکن است چنین تفسیر شود که استفاده‌های جایگزین از سکوهای نفتی از قبیل استفاده به‌عنوان تپه مصنوعی مجاز است. در خصوص اینکه آیا ترک خطوط لوله دامپینگ بوده یا نه توافقی صورت نگرفته است (P.D.Cameron, 2011, p.10). در ۱۹۹۶م پروتکل اصلاحی کنوانسیون لندن^۲، این کنوانسیون را با توجه به تحولات رخ داده پس از تصویب کنوانسیون اصلاح نمود. پروتکل نسبت به کنوانسیون لندن مقررات سختگیرانه‌تری را در خصوص دامپینگ دریایی ارائه می‌دهد. در تعریف پروتکل، دریا نه تنها شامل آب‌های دریا شده، بلکه به کف دریا و زیر آن نیز تسری یافته است. نکته قابل توجه در این کنوانسیون آن است که در تعریفش از دامپینگ هر نوع رها کردن سکوها و سایر سازه‌های دست انسان که دیگر قابل استفاده نیست هم مشمول محدودیت‌های دامپینگ قرار می‌گیرد (1996 Protocol, Art (1)(4)(1)). بنابراین برخلاف کنوانسیون لندن که رها کردن تأسیسات نیازی به مجوز نداشت، این عمل برابر پروتکل نیاز به مجوز دارد (E.A. Krik, 1997, p.693).

1. Convention on the Prevention of Marine Pollution by the Dumping of Wastes and other Matter,(1970)
2. 1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter

۲.۳. کنوانسیون‌های منطقه‌ای

معاهدات جهانی شاید مهم‌ترین اسناد در خصوص برچیدن تأسیسات نباشند، زیرا در سرتاسر دنیا معاهدات منطقه‌ای در خصوص پیشگیری از آلودگی وجود دارد که بسیاری از آن‌ها به موضوع برچیدن تأسیسات پرداخته‌اند. از یازده معاهده لازم‌الاجرا در جهان شش تای آن‌ها به موضوع دامپینگ پرداخته‌اند که عبارت‌اند از: بارسلونا، دریای سیاه، هلسینکی، اسپار، کویت و نومه. زمانی که کنوانسیون منطقه‌ای وجود ندارد یا مقررهای در آن کنوانسیون موجود نیست، مقررات بین‌المللی در خصوص دامپینگ دریایی اعمال خواهند شد. در اینجا برخی از مهم‌ترین این معاهدات بررسی می‌شوند:

۳.۲.۱. کنوانسیون ۱۹۷۲م اسلو

این کنوانسیون برای پیشگیری از آلودگی دریایی از سوی کشتی‌ها و هواپیماها در سال ۱۹۷۲م به تصویب رسید.^۱ کنوانسیون اسلو در خصوص دامپینگ در دریا موضعی مشابه کنوانسیون لندن اتخاذ نموده، مقرر می‌دارد: زباله‌های حجیم که مانع جدی برای ماهیگیری و دریانوردی شمرده می‌شوند، باید در مکان‌هایی زیر آب که عمق آن‌ها کمتر از ۲۰۰۰ متر مربع نباشد و همچنین فاصله آن‌ها از نزدیک‌ترین ساحل کمتر از ۱۵۰ مایل دریایی نباشد، دفن شوند (Annex II, Art 4(a)(b)). ممکن است گفته شود سکوها نفتی ذیل عنوان زباله‌های سنگین قرار می‌گیرند، بنابراین دامپینگ آن‌ها نیاز به مجوز خاص دارد. باید گفت اگرچه سکوها نفتی می‌توانند به عنوان زباله‌های حجیم تلقی شوند، بعید به نظر می‌رسد هدف کلی کنوانسیون دربرگیرنده این تأسیسات باشد. دیگر اینکه این موضوع از عنوان کنوانسیون که عبارت است از: «کنوانسیون بین‌المللی جهت جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دامپینگ کشتی یا هواپیما» نیز دریافت می‌شود.

۳.۲.۲. کنوانسیون ۱۹۹۲م اسپار

این کنوانسیون در سپتامبر ۱۹۹۲ برای حفاظت از محیط دریایی آتلانتیک شمال شرقی به تصویب رسید.^۲ کنوانسیون، دامپینگ را هرگونه دفع عمدی زباله یا دیگر مواد از تأسیسات دریایی یا هرگونه دفع عمدی تأسیسات دریایی یا خطوط لوله در محیط دریا تعریف کرده است (OSPAR Convention, Art 1(f)). همان‌طور که ملاحظه می‌شود، کنوانسیون تأسیسات نفتی را مشمول تعریفش از دامپینگ دانسته است؛ بنابراین دفع تأسیسات در دریا موضوع

1. Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft, Oslo, 1972, 11 ILM.

2. Convention for the Protection of the Marine Environment in the North East Atlantic, 1992, (OSPAR Convention).

مقررات کنوانسیون قرار می‌گیرد. اما این کنوانسیون بیان می‌دارد، دامپینگ شامل رها کردن جزئی یا کلی تأسیسات یا خطوط لوله‌ای که دیگر کاربرد ندارند، نمی‌شود؛ اما در برخی شرایط اگرچه همین موارد با رعایت نکردن شرایط لازم صورت گیرد، در حکم دامپینگ شناخته می‌شود. بنابراین، استفاده مجدد از تأسیسات، از تعریف دامپینگ مستثنا شده است. در سال ۱۹۹۸م کمیته وزرای کنوانسیون اسپار تشکیل شد و به نتیجه‌ای انجامید که به تصمیم ۹۸/۳ در خصوص دفع تأسیسات غیرقابل استفاده معروف شد که جمع‌آوری تأسیسات نفتی را تابع مقررات جدیدی کرد (OSPAR Decision 98/3 on the Disposal of Disused Offshore Installations, 1998). این تصمیم مقرر می‌دارد، استفاده مجدد، اوراق کردن یا دفع دائمی تجهیزات در خشکی راه‌حل‌های مرجحی برای برچیدن تأسیسات هستند (Ibid, Preamble). از این رو، این مقرره بیان می‌دارد: دامپینگ یا رها کردن کلی یا جزئی تأسیسات در محوطه دریا ممنوع است (Ibid, Para.2). به نظر می‌رسد این تصمیم آخر هیئت وزیران درباره یکی از مهم‌ترین اسناد برای خاتمه دادن به مجادلات در دریای شمال در خصوص شیوه برچیدن تأسیسات است. در خصوص رویکرد این تصمیم نسبت به تعهد اعضا باید گفت در درجه اول، تأکید بر تعهد اعضا بر اعمال اصول احتیاطی برای استفاده از بهترین گزینه قابل دسترس از نظر تکنیکی و زیست‌محیطی در ارزیابی گزینه‌ها برابر ماده ۲ و ضمیمه یک کنوانسیون اسپار است (Krik, A. Warbrick, C. McGoldrick, D, 1999, p.464).

۳.۲.۳. کنوانسیون آبیجان

این کنوانسیون بر کشورهای در غرب افریقا و اقیانوس اطلس اطلاق می‌شود و دربردارنده تولیدکنندگان نفت در غرب و مرکز افریقا است^۱. این کنوانسیون تکلیفی کلی برعهده کشورهای متعاقد قرار می‌دهد؛ به این ترتیب که آن‌ها را متعهد می‌نماید از آلوده ساختن دریا از طریق دامپینگ دریایی و فعالیت‌های استخراجی جلوگیری کنند. همچنین تصریح شده است، چنین فعالیت‌هایی باید مطابق موازین و قواعد شناخته‌شده در کنوانسیون ۱۹۷۲م لندن باشد (Abijan Convention, Art 6 and 8).

1. Abijan Convention for Co-operation in the Protection and Development of Marine and Coastal Environmental of the West and Central Africa Region (1981).

۳.۲.۴. کنوانسیون کویت^۱

درحالی که کنوانسیون ۱۹۷۸م اولیه منطقه‌ای کویت مقرره‌ای در خصوص برچیدن تأسیسات دریایی نداشت (Kuwait Regional Convention, p.501)، کنوانسیون ۱۹۸۸م کویت با عنوان پروتکل کویت در خصوص آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و استخراج در فلات قاره^۲ پیش‌بینی‌هایی در این خصوص دارد (Kuwait Regional Convention Protocol, P.71). ماده (1)(a) XIII این کنوانسیون مقرر می‌دارد: خطوط لوله باید از ته‌مانده‌های آلوده‌کننده خالی و سپس جابه‌جا یا دفن شوند تا از ریسک‌های قابل پیش‌بینی یا ایجاد مانع برای ماهیگیری و یا دریانوردی پیشگیری نمایند. در متن پروتکل در خصوص اینکه در هر مورد آیا تأسیسات باید جابه‌جا شوند یا نه، این‌گونه آمده است: کشورهای عضو در هر مورد باید به دستورالعمل‌هایی که از سوی سازمان منطقه‌ای صادر می‌شود، توجه نمایند.^۳ رویکردی که کنوانسیون در خصوص تأسیسات دریایی اتخاذ کرده، از این نظر که جابه‌جایی جزئی را پذیرفته، شبیه کنوانسیون حقوق دریاها است. یکی از نویسندگان معتقد است این به آن دلیل است که برخلاف دریای شمال، افکار عمومی در منطقه خلیج فارس نگرانی چندانی در خصوص آلودگی محیط دریایی ندارند. از سوی دیگر، چندین جنگ و درگیری بین کشورهای منطقه رخ داده که به فجایع زیست‌محیطی منجر شده است. این حوادث و آثار آن‌ها بر موضوع برچیدن تأسیسات سایه افکننده است (H.Esmaeili, 2001, p.210).

۳.۳. قواعد و استانداردهای برچیدن تأسیسات

همان‌طور که گفته شد، کنوانسیون حقوق دریاها به قواعد حقوقی استاندارد اتخاذ شده از سوی سازمان ذی‌صلاح در این خصوص ارجاع می‌دهد که البته سازمان بین‌المللی دریایی (IMO) حتی پیش از اینکه کنوانسیون لازم‌الاجرا شود، مدعی چنین صلاحیتی برای خود بود. قواعد سازمان بین‌المللی دریایی اولین قواعدی است که به‌طور جزئی به موضوع برچیدن تأسیسات و اصول و قواعد کارفرما و پیمانکار می‌پردازد. دستورالعمل سازمان بین‌المللی دریایی یک سند غیرالزام‌آور است که تنها حالت توصیه‌ای دارد. مقررات سازمان بین‌المللی دریایی بیان می‌دارد،

1. Kuwait Regional Convention for Co-Operation on the Protection of the Maritime Environmental from Pollution, 1978, 17 ILM (1978)

2. Protocol Concerning Marine Pollution Resulting from Exploration of the Continental Shelf, 1988, cited in: A. MorakinyoAdedayo, Disused Offshore Installations and pipelines: Towards Sustainable Decommissioning, (Kluwer Law Int'l,2002)

۳. معنای سازمان منطقه‌ای مشخص نیست. شورای همکاری خلیج فارس (GCC) یکی از سازمان‌هایی است که همه کشورهای منطقه خلیج فارس به‌جز ایران و عراق عضو آن هستند. همچنین باید به نقش سازمان منطقه‌ای برای حمایت از محیط دریایی (ROPEME) - سازمانی که بر اساس کنوانسیون کویت شکل گرفته است- در مذاکرات و مناسبات موافقت‌نامه‌هایی که برای حمایت از محیط زیست در منطقه خلیج فارس شکل می‌گیرد، توجه شود.

بنابه درخواست دولت ساحلی مبنی بر برچیدن تأسیسات، کارگزار باید بی‌درنگ تا آنجا که به‌طور منطقی ممکن است پس از ترک یا عدم استفاده از تأسیسات، آن‌ها را به‌طور کامل جمع‌آوری نماید؛ مگر زمانی که جابه‌جا نکردن آن‌ها با قواعد و دستورالعمل‌هایی که این سازمان وضع کرده است، سازگار باشند (IMO Guideline, para 1.1). هنگام تصمیم‌گیری در خصوص اینکه تمام یا بخشی از تأسیسات باقی بماند یا خیر، آثار بالقوه آن روی دریانوردی، محیط زیست، هزینه‌های برچیدن، امکان‌سنجی فنی و خطرهای آن برای افرادی که در جابه‌جایی دخیل‌اند و همین‌طور هر استفاده یا کاربرد جدیدی که باقی ماندن تأسیسات را توجیه می‌کند باید در نظر گرفته شود (IMO Guideline, para 2.1). افزون بر این، دستورالعمل بیان می‌دارد تأسیساتی که در نواحی مشخص و مهم دریانوردی قرار دارند، باید به‌طور کامل برچیده شوند و مشمول هیچ استثنایی نمی‌باشند. لازم به یادآوری است که نگرانی اصلی سازمان بین‌المللی دریایی در خصوص دریانوردی است که تنها مقررۀ جابه‌جایی اجباری در این دستورالعمل (ماده (۷) (۳) در آبراه‌های بین‌المللی دریانوردی حاکی از این موضوع است (J.Woodlief, 1999, p.105).

۴. برچیدن تأسیسات در حقوق داخلی کشورهای پیشرو

۴.۱. کشور نروژ

کشور نروژ که در مجاورت دریای شمال قرار دارد، از جمله معدود کشورهایی است که با مسئله برچیدن تأسیسات سازه‌های نفتی بتن یا استیل هم‌اکنون مواجه است. از این رو، کشور نروژ یکی از کشورهای پیشرو در این زمینه قلمداد می‌شود که تصمیماتش می‌تواند زمینه‌ساز ایجاد عرف و یا حداقل رویه‌ای در سطح منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای گردد. دلیل دیگر اهمیت تصمیمات نفتی دولت نروژ، حجم سازه‌ها و تجهیزات این کشور در دریای شمال است. این کشور دارای ۵۰۰ سازه نفتی (استیل و بتن) است که وزن مجموع آن‌ها ۵ میلیون تن می‌شود. عظمت این سازه‌ها را زمانی می‌توان درک کرد که این نکته را مورد توجه قرار دهیم که تا سال ۲۰۱۵م، ظرفیت نروژ برای برچیدن تأسیسات در میدان‌های مختلف سالانه در حدود ۵۰ تا ۸۰ هزار تن بوده و قرار است تا سال ۲۰۲۰م به سالانه ۲۰۰ هزار تن افزایش یابد؛ یعنی چیزی در حدود ۶۳ تا ۱۰۰ سال طول می‌کشد تا تمام این سازه‌ها برچیده شوند (Norwegian climate and pollution agency, 2010, p.5). یکی از مشکلات عمده در باب برچیدن تأسیسات که در قراردادهای نفتی میان کشورها و پیمانکاران به چشم می‌آید، تصمیم‌گیری در خصوص زمان و نحوه برچیدن این تأسیسات است که عوامل متعددی در آن نقش دارد و در واقع تضاد منافع و دشواری کار در آن‌ها دوچندان می‌شود؛ از جمله، هزینه نفت، هزینه نگهداری سازه و

پیشرفت‌های تکنولوژی برای استخراج نفت و گاز، خلأهای بین‌المللی و داخلی، نظام حقوقی متفاوت کارفرما و پیمانکار و بسیاری موارد دیگر. عموماً گفته می‌شود، زمان پایان یافتن میدان و یا مدت معقول پس از کار گذاشتن سازه‌ها باید آن‌ها را برچید که محل مناقشه نیز میان طرفین همین جاست. مالکان این سازه‌ها، چه کمپانی‌های نفتی و چه دولت، در پایان کار میدان نفتی مورد نظر حاضر به تأدیة مبالغ هنگفت برای برچیدن این تأسیسات نیستند؛ پیمانکاران نیز به استناد قرارداد خود و عرف‌های حاضر از بار این مسئولیت شانه خالی می‌کنند و در خصوص زمان معقول هم بین خود دولت‌ها به‌عنوان مالک و کارفرما از یک سو، و کمپانی‌های نفتی یا پیمانکاران نیز از سوی دیگر، اختلاف نظر وجود دارد که این مدت چه میزان باید باشد. برای مثال یک برآورد هزینه ابتدایی در کشور نروژ نشان می‌دهد که برای برچیدن تأسیسات این کشور مبلغی در حدود ۱۶۰ بلیون کرون نروژ لازم است (G. Hadland, 2006, p.47). پس از درک این نکته که چرا ما دولت نروژ را برای مطالعه تطبیقی انتخاب کردیم، گفتنی است که ما مطالب خود را در خصوص این کشور در دو بند بررسی خواهیم کرد؛ ملاحظات حقوقی و ملاحظات عمومی.

۴. ۱. ۱. ملاحظات عمومی

۴. ۱. ۱. ۱. سیاست‌های زیست‌محیطی

عمده‌ترین دلیل برچیدن تأسیسات در کشور نروژ که در قراردادهای آن آمده است، ملاحظات زیست‌محیطی و مشکلات دریایی است که این سازه‌ها، لوله‌ها و تجهیزات ایجاد کرده‌اند. مشکلات زیست‌محیطی‌ای مانند انقراض نسل گونه‌هایی از جانداران دریایی، کوچ اجباری گونه‌های دریایی آن منطقه و تغییر اکوسیستم، نشأت نفت به دریا و... (Norwegian climate and pollution agency, 2010, p.25). وزارت نفت نروژ اعلام کرده است که هر سازه نفتی در نروژ در حدود ۴ تن ضایعه رادیواکتیویته دارد که این میزان به‌مرور زمان با نگهداری نکردن از سازه‌ها و لوله‌ها، آزاد شده، اگر وارد محیط زیست دریایی شود، فاجعه زیست‌محیطی اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. دولت نروژ به‌عنوان دولتی پیشرو اقدام به نصب ابزارهایی برای سنجش رادیواکتیو در کنار سازه‌ها و خطوط انتقال نفت و گاز نموده است تا میزان رادیواکتیو موجود در آن‌ها را بسنجد و دائم آن‌ها را کنترل و تخلیه کند تا مبادا فاجعه‌ای زیست‌محیطی به‌طور ناخواسته روی دهد (Noewgian Ministry of the Environment, 2010, p.49). قانون جدید مربوط به مدیریت و ذخیره مواد رادیواکتیویته ناشی از برچیدن تجهیزات نفتی در تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۱ لازم‌الاجرا گردیده و تاکنون نیز توانسته است در بسیاری از موارد از آلودگی دریایی ناشی از تأسیسات نفتی جلوگیری کند. دستورالعمل امنیت تأسیسات نفتی فراساحل

مصوب اتحادیه اروپا نیز همین قاعده را تأیید نموده و در اقدامی رو به جلو میزان آلاینده‌ای را که موجب هشدار می‌شود، کاهش داده است (The EU offshore safety directive, 2013, p.4).

۴.۱.۱.۲. جلوگیری از بروز اختلال در دسترسی به مناطق دریایی و امر ماهیگیری

یکی از مهم‌ترین محاسبات در صنعت نفت به‌ویژه برای مالکان و دولت‌های ساحلی، مکان‌یابی تأسیسات نفتی و مسیر لوله‌گذاری است. مشکل هنگامی ظاهر می‌شود که تأسیسات و لوله‌های رهاشده، به‌مرور زمان فرسوده و یا قطعاتی از آن‌ها شکسته و جدا می‌شوند. روی دیگر قضیه، به عمل برچیدن تأسیسات نفتی و لوله‌ها مربوط است. در برخی موارد برچیدن این تأسیسات به بستن یک منطقه و مجوز ندادن به کشتی‌ها برای فعالیت منجر شده است. گاهی برچیدن‌های جزئی باعث ایجاد خطرها و خسارت‌هایی به کشتی‌های داخلی و بین‌المللی شده است. نتیجه اینکه هم رهاسازی بدون نظارت و کنترل تأسیسات در محل، خطرناک و خسارت‌آفرین است و هم برچیدن‌های جزئی که باعث می‌شود هنوز هم مقداری از سازه، چه استیل و چه بتن، در کف و بستر دریا باقی بماند (K. Kristing, 2008, p.10). به همین دلیل است که کشور نروژ هم‌اکنون به‌عنوان اصل اولیه و کلی، برچیدن کامل تأسیسات را مقرر کرده است؛ هرچند که استثنایی را نیز برای آن قائل شده است. نکته دیگر هم این است که این کشور هم بر اساس مقررات داخلی خود و هم بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی لازم‌الاجرا، برچیدن تأسیسات در هنگام پایان کار سکو را الزامی دانسته و هیچ‌گاه مالک یا کارگزار را در برچیدن آن مخیر ندانسته است. اما مسئله‌ای مهم که هنوز جواب قاطعی برای آن وجود ندارد و رویه بین‌المللی باید در گذر زمان به آن پاسخ دهد، این است که هزینه‌های این امر با کدام طرف قرارداد است و میزان مسئولیت‌ها به چه نحوی تقسیم خواهد شد.

۴.۱.۱.۳. منافع مالی برچیدن تأسیسات

دلیل دیگر نروژ برای برچیدن تأسیسات، منافع مالی است؛ زیرا این سازه‌ها مقادیر بسیار زیادی استیل، آهن و... دارند که می‌توان آن‌ها را در بازار با قیمت بسیار خوبی به‌فروش رساند. از سوی دیگر، بسیاری از تجهیزات این سازه‌ها قابلیت دارند تا در قسمت‌های دیگر و یا پروژه‌های دیگر به‌کار گرفته شوند که در صورت برچیدن این تأسیسات هم سود بسیار قابل‌توجهی ایجاد می‌کند و هم سبب می‌شود تا منابع هنگفتی برای نگهداری این تجهیزات هدر نرود (Norwegian climate and pollution agency, 2010, p.34).

۴.۱.۲. ملاحظات حقوقی در برچیدن تأسیسات

کشور نروژ افزون بر قوانینی که خود مبادرت به ایجاد آن‌ها نموده، به دلیل انعقاد موافقت‌نامه‌های دو یا چندجانبه و یا سایر مقررات بین‌المللی ملزم به تصویب قوانینی شده است که در اینجا آن‌ها را بررسی خواهیم کرد:

۴.۱.۲.۱. مقررات ناشی از کنوانسیون اسپار

بر اساس این معاهده، نظر غالب و اولیه، برچیدن کامل تأسیسات است؛ زیرا در معاهده گفته شده که دامپ تأسیسات نفتی و یا رهاسازی کلی یا جزئی آن‌ها در مناطق دریایی تحت پوشش این کنوانسیون، ممنوع است. البته همین کنوانسیون نیز به صورت مطلق نبوده، در موارد بسیاری می‌توان از مقررات آن عدول کرد که یکی از مصادیق آن تصمیم ۹۸/۳ می‌باشد. نتیجه اینکه هدف این کنوانسیون در وهله اول برچیدن کامل تأسیسات است که بنا به مقتضیات روز و فاکتورهای دیگر استثناهایی را برای آن قائل شده است. نکته آخر اینکه این کنوانسیون در خصوص رهاسازی کابل‌ها و لوله‌ها سکوت کرده است، که از قرائن بر می‌آید که گویی رهاسازی آن‌ها در مناطق مختلف دریایی تحت شرایطی اجازه داده شده است (Convention For The Protection Of The Marine Environment Of The North-East Atlantic, 1992, Art 4).

۴.۲.۱.۲. مقررات سازمان بین‌المللی دریایی

از دیگر مقررات لازم‌الاجرای نروژ که مبتنی بر حقوق بین‌الملل است، قانونی است به نام بازیافت امن و زیست‌محیطی کشتی‌ها، که نشئت گرفته از کنوانسیون با همین نام است که به ابتکار IMO و در سال ۲۰۰۹م به تصویب رسیده که هنوز لازم‌الاجرا نشده است. این کنوانسیون که دولت نروژ هم جزء متعاهدین آن است، کشتی را به گونه‌ای تعریف کرده است که تأسیسات و سازه‌های نفتی را نیز دربر می‌گیرد (Norwegian climate and pollution agency, (2010, p.43).

۴.۲.۱.۳. دستورالعمل راهبردهای دریایی اتحادیه اروپا

این دستورالعمل نیز که از سوی اتحادیه اروپا و در سال ۲۰۰۶م به تصویب رسیده، برای کشورهای عضو تقریباً لازم‌الاجرا است و در منطقه انحصاری اقتصادی و آب‌های سرزمینی پس از خطوط مبدأ کشورهای اروپایی اعمال می‌شود. این دستورالعمل هم برچیدن جزئی و هم برچیدن کلی را پیش‌بینی کرده است (Ibid, p 43).

۲.۴. انگلستان

دولت انگلستان نیز از دیگر کشورهای پیشرو در عرصه نفتی و همین‌طور در خصوص برچیدن تأسیسات و خطوط لوله نفتی است که فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی مشترکی نیز با دولت نروژ دارد. مقررات داخلی دولت انگلستان نیز تا حدود بسیار زیادی با مقررات دولت نروژ مشابه است. به همین دلیل در این قسمت از مشترکات می‌گذریم و به دیگر موارد می‌پردازیم. اولین تفاوت حقوق این دو کشور در باب تجهیزات به‌جامانده در دریاست. در انگلستان بر اساس قانون نفتی مورخ ۱۹۹۸م^۱، مسئولیت تجهیزات به‌جامانده در دریا برای همیشه با صاحب این تجهیزات است (The oil and gas company of UK, 2013, p.26). اما در نروژ این وضعیت کمی آسان‌تر است و این مسئولیت متضامناً برعهده دولت و صاحب تسهیلات است و حتی گاهی ممکن است که بر اثر توافق، این مسئولیت فقط با دولت باشد. دیگر مقررۀ دولت انگلستان این است که مالک تجهیزات رهاشده در دریا مسئولیت دارد تا به‌طور دائم شرایط و وضعیت آن تجهیزات را چک کرده، اطمینان یابد که برای سایر مصرف‌کنندگان از دریا خطری ایجاد نمی‌نماید (Offshore Decommissioning Unit Department of Energy and Climate Change, 2011, p.26). اما این مقررۀ در نروژ آسان‌تر و مدت زمان بازرسی آن کمتر است و در بیشتر موارد این وظیفه به‌عهده خود دولت قرار می‌گیرد. نقطه عطف و برجسته حقوق انگلستان، توجه متقاضی به برچیدن خطوط لوله است که در کنوانسیون‌های بین‌المللی و حتی حقوق نروژ کمتر به آن پرداخته شده و دلیل آن‌هم تعداد بالای خطوط لوله در انگلستان است. شاهد مثال این مدعا هم می‌تواند پروژه پولاتو (PLUTO) باشد که فقط در همین پروژه چیزی در حدود ۱۰۰۰ مایل خط لوله کار گذاشته شده است (Ibid, p.30). در انگلستان قانون نفت مورخ ۱۹۸۸م، مالکان خطوط لوله نفتی را ملزم کرده است تا برنامه‌ریزی برچیدن خطوط لوله خود را به وزارت کشور ارائه داده، برای آن تأییدیه بگیرند. این برنامه باید حاوی جزئیات مربوط به محاسن و معایب برچیدن کلی یا جزئی آن‌ها و همین‌طور معایب و محاسن رهاسازی آن‌ها در دریا و نیز برآورد هزینه در هر دو حالت باشد. نکته مهم این است که برنامه برچیدن خطوط لوله باید از برنامه برچیدن تأسیسات مجزا باشد؛ مگر اینکه لوله‌ها در همان میدان نفتی قرار داشته باشد که سایر تجهیزات و تأسیسات وجود دارد و همین‌طور قرار باشد که لوله و سایر تجهیزات در یک زمان برچیده شوند. مقررۀ دیگر در حقوق انگلستان این است که در برنامه برچیدن لوله‌ها باید روش برچیدن نیز ذکر شود. در حقوق نروژ نیز آیین‌نامه‌ای با عنوان «اتلاف و رهاسازی خطوط لوله و کابل در فلات

1. UK Petroleum Act 1998: Available Online At:
<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1998/17/contents>, Last visited, 18/10/2014

قارهٔ نروژ» وجود دارد که به بحث لوله‌های نفتی می‌پردازد که البته بسیار آسان‌تر از مقررات دولت انگلستان است. در نهایت در باب مقررات داخلی دولت انگلستان می‌توان گفت که این کشور مقررات نسبتاً جامعی در خصوص فعالیت‌های نفتی دارد و به دلیل رویارویی با پدیدهٔ برچیدن تأسیسات، در این زمینه نیز فعالیت‌های گسترده‌ای انجام داده و نقطهٔ قوت فعالیت‌هایش نیز پرداختن دقیق به مبحث خطوط لوله است که در کنوانسیون‌های بین‌المللی و نیز مقررات داخلی بیشتر کشورها از آن غفلت شده است.

۵. نتیجه

این مطالعهٔ مختصر نشان می‌دهد که قراردادهای بالادستی نفتی و گاز فراساحلی و حقوق و تعهدات مندرج در آن برای کارفرمایان و پیمانکاران از یک سو، و کنوانسیون‌ها و معاهدات و اصول کلی حقوق بین‌الملل در خصوص الزامات حقوقی برچیدن تأسیسات نفتی فراساحلی مندرج در روابط قراردادی کارفرمایان و پیمانکاران نفتی از سوی دیگر، یک راه نه‌چندان طولانی را طی کرده است و هنوز هم در حال پیمودن است. آنچه در این خصوص در حقوق بین‌الملل و قراردادهای بالادستی صنعت نفت و گاز فراساحلی وجود داشته است، می‌توان به دو دوره تقسیم کرد: دورهٔ اول از ۱۹۵۸م آغاز می‌شود و تا زمان کنوانسیون حقوق دریاهای سال ۱۹۸۲م ادامه می‌یابد. در این دوران، قاعدهٔ کلی تکلیف مالکان به برچیدن کامل تأسیسات است. در این دوره، ما شاهد شکل‌گیری مقررات قراردادی ناظر بر تعهدات پیمانکاران یا مالکان در قراردادهای بالادستی صنعت نفت و گاز نیستیم، اما از پس از تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲م، دو کنوانسیون موازی و متعارض در این زمینه تشکیل شده است. در خصوص مادهٔ ۵(۵) کنوانسیون ژنو باید گفت، اگرچه قاعدهٔ الزام به برچیدن کامل تأسیسات ممکن است از نظر اقتصادی و حتی گاه زیست‌محیطی بهترین گزینه نباشد، اما به‌هرحال تا زمانی که کنوانسیون لازم‌الاجراست، این الزام وجود دارد و پرهزینه یا مشقت‌آور بودن اجرا نباید بهانه‌ای برای تمکین نکردن از آن باشد. از سوی دیگر، مادهٔ ۶۰ نباید به‌گونه‌ای تفسیر شود که به طرفین صلاحیت گسترده‌ای در روش برچیدن بدهد، اما به‌هرحال، وجود تعارض انکارناپذیر است. یکی از راه‌حل‌های برون‌رفت از این مشکل، الزام‌آور کردن قواعد سازمان بین‌المللی دریایی است. قوانین و رویهٔ دولت‌ها باید به این سمت باشد که برچیدن کامل را اصل قرار دهند و برچیدن جزئی به مواردی محدود شود که این شیوه تنها گزینهٔ عملی باشد و در این موارد بار اثبات برعهدهٔ کسی است که مدعی است برچیدن کامل امکان‌پذیر نیست. اما به‌هرحال باید توجه داشت این کنوانسیون‌ها در زمانی به‌تصویب رسیدند که شاید هنوز تجربهٔ کافی در خصوص موضوع برچیدن تأسیسات وجود نداشت. اما اکنون تجربهٔ نروژ و انگلستان

به‌عنوان دو کشور پیشرو در این زمینه قطعاً باید مورد توجه مراجع بین‌المللی در تدوین کنوانسیون‌های بین‌المللی باشد. باید خاطر نشان ساخت که رویه عملی نشان داده است که حتی اگر کنوانسیون‌های بین‌المللی را نیز در این زمینه یعنی انعقاد قرارداد فی‌مابین دولت به‌عنوان کارفرما و شرکت‌های پیمانکار نادیده بگیریم، مقررات مربوط به برچیدن تأسیسات به قواعد آمره در حقوق بین‌الملل تبدیل شده است و کسی نمی‌تواند از بار انجام آن شانه خالی کند. از دیگر سو، نکته دارای اهمیت این است که در نبود مقررات لازم میان کارفرما و پیمانکار در خصوص چنین مسئله مهمی، این‌گونه به‌نظر می‌رسد که در نهایت، تأمین هزینه و انجام برچیدن تأسیسات به‌عهده دولت یا کارفرما است و پیمانکار می‌تواند هزینه‌های انجام این امر را از کارفرمای خود مطالبه نماید. با توجه به اینکه امروزه سرمایه‌گذاران و پیمانکاران در قراردادهای بالادستی صنعت نفت و گاز، تعهدات ایمنی، امنیتی، بهداشتی و اجتماعی یا زیست‌محیطی را برای خود مقرر می‌دارند و از طرف دیگر نیز کارفرما ضمن پذیرش مقررات یادشده از پیمانکاران خود الزام به ایفای چنین تعهداتی را طلب می‌کند، به‌نظر می‌رسد که درج شرایط و مفاد مصرح و مشخص در قراردادهای یادشده، می‌تواند مشکلات حقوقی متعارض ناشی از کنوانسیون‌ها و اصول حقوقی بین‌المللی در این خصوص را رفع نماید و در عمل، ماهیت این مقررات را از صرف مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها، به مسئولیت‌های قانونی و قراردادی پیمانکاران و کارفرمایان تبدیل کند. البته باید یادآور شد که گرچه پیشرفت‌هایی صورت گرفته است، اما هنوز راه درازی تا سر منزل مقصود وجود دارد. از جمله مواردی که هنوز پاسخی برای آن در نظر گرفته نشده، تقسیم ریسک در قراردادهای نفتی است. دولت‌ها و شرکت‌های چندملیتی نفتی هنوز هم بر سر این موضوع اختلاف نظر شدید دارند و رویه یکسانی برای آن وجود ندارد. هزینه‌های برچیدن تأسیسات هم مبحث مشابهی است. ایران نیز به‌عنوان کشوری دارای ذخایر نفت که البته عمر چاه‌های آن هنوز به اتمام نرسیده و به‌تازگی نسل جدید قراردادهای نفتی خود را ارائه کرده، لازم است تا از مقررات بین‌المللی حاکم بر این عرصه و رویه کشورهای پیشرو بهره‌برداری نموده، از حالا به فکر تدوین مجموعه مقرراتی دقیق و جامع در باب برچیدن تأسیسات و خطوط لوله نفتی باشد؛ زیرا تا زمان تدوین این مقاله هیچ‌گونه مقرراتی برای این بحث در حقوق داخلی و رویه وزارت نفت و برنامه‌های توسعه وجود نداشته تا در آینده بتوانیم مسئولیت‌های ناشی از مالکیت تأسیسات نفتی و خطوط لوله را به‌صورت مطلوب مدیریت نماییم و از دیگر سو نیز بتوانیم هزینه و ریسک و مسئولیت‌های برچیدن تأسیسات را با مبنایی حقوقی و فنی در قراردادهای خود با کارگزاران عرصه نفت مشغول در ایران، تعیین نماییم. در پایان، به دلیل اهمیت وصف‌ناشدنی موضوعات ایمنی، امنیتی، بهداشتی و زیست‌محیطی در قراردادهای جدید نفتی ایران، موضوع برچیده شدن

تأسیسات نفتی فراساحلی پروژه‌های نفت و گاز کشور برای اولین بار در قراردادهای پیش‌گفته پیش‌بینی شده است. پرداختن به موضوعات حقوقی و مستندات تفصیلی در این خصوص نیازمند ورود محتوایی به مباحث ذی‌ربط می‌باشد که لازم است طی پیوست‌ها و ضمیمه قرارداد به این مسائل پرداخته شود.

منابع و مأخذ

الف) کنوانسیون‌ها و معاهدات

1. ABIJAN Convention for Co-operation in the Protection and Development of Marine and Coastal Environmental of the West and Central Africa Region, (1981)
2. Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft, Oslo, 11 ILM, (1972)
3. Convention for the Protection of the Marine Environment in the North East Atlantic, (1992),(OSPAR Convention).
4. Convention on the Prevention of Marine Pollution by the Dumping of Wastes and other Matter, (1970)
5. Geneva Convention on the Continental Shelf, (1958)
6. <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1998/17/contents>
7. Kuwait Regional Convention for Co-Operation on the Protection of the Maritime Environmental from Pollution, ILM, (1978)
8. OSPAR decision on the disposal of disused offshore installation, Adopted at the ministerial meeting of the OSPAR commission, (1998)
9. Protocol Concerning Marine Pollution Resulting from Exploration of the Continental Shelf,(1988)
10. Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter, (1996)
11. The EU offshore safety directive
12. UK Petroleum Act, (1998), Available Online At:
13. UN Convention on the Law of the Sea, 21 ILM, (1982)

ب) کتاب‌ها و مقاله‌ها

14. Alaydrus.A, et al, (1995), Salvaging and Reusing Jacket and Deck Structures of Offshore Platforms, *Journal of Infrastructure Systems*, NO 1
15. Bentham.R, (1986), *Abandonment of Offshore Installations in the North Sea*, Int'l Bar Association
16. Cameron. P.D, (2011), *Decommissioning of Oil and gas Installations: The Legal & Contractual Issues*, Association of International Petroleum Negotiators (AIPN)
17. Norwegian climate and pollution agency, (2010), *Decommissioning of offshore installation*, Report no. TA2643
18. Norwegian Climate and Pollution Center, (2002), *Decommissioning of offshore installations, Assessment of capacity at Norwegian yards in the period 2001–20*, Report NO.01-4063
19. The oil and gas company of UK, (2013), *Decommissioning of pipelines in the North Sea region*
20. David.M, Bremner.N, (1983), Legal Aspects of the Removal of Offshore Installations, *Oil and Gas Law and Taxation Review*, NO 2
21. Ekins.P,Vanner.R, Firebrace.J, (2006), *Decommissioning of Offshore Oil and Gas Facilities: a comparative assessment of different Scenarios*, Westminster Research ,Policy Studies Institute
22. Esmaeili.H, (2001), *The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in Int'l Law*, Ashgate, DARTMOUTH

23. Gao.Z, (1998), *Environmental Regulation of Oil and Gas*, kluwer Law International
24. Hadland.G, (2006), *Removal of oil and gas installations from the North Sea*, The Norwegian Petroleum Museum's yearbook
25. Higgins.R, (2003), *Abandonment of Energy Sites and Structures: Relevant International Law*, 11(1)JENRL
26. International offshore Oil and Natural Gas Exploration and Product Industry, *Decommissioning Offshore Oil and gas Installations: Finding the Right Balance*, available online at: <http://www.ukooa.co.uk/balance.html>.
27. Krik.EA, Warbrick.C, McGoldrick. D, (1999), OSPAR Decision 98/3 and the Dumping of Offshore Installations, *The Int'l and Comparative Law Quarterly*, vol. 48, No 2
28. Krik. E.A, (1997), 1996 Protocol to the London Convention and the Brent Spar, *International & Comparative Law Quarterly*, NO 46
29. Macdonald, J M, (1994), Artificial Reef Debate: Habitat Enhancement or Waste Disposal?, *ODIL*, NO 24
30. Kristing, K., (12 June 2008), *How technologies are currently being developed – are there gaps*, Presentation at Oil & Gas UK decommissioning seminar
31. Morakinyo Adedayo.A, (2002), Disused Offshore Installations and pipelines: Towards Sustainable Decommissioning, *Kluwer Law Int'*, NO 1
32. Smith.EE., Dzienkowski, JS .Anderson. OL .Lowe, JS.Kramer, BM. Weaver, JL, (2010), *International Petroleum Transactions*, Third edition, Rock Mountain Mineral Law Foundation
33. Woodlief.J, (1999), Decommissioning of oil and Gas Installations in Europe Waters: The End of a Decade Indecision? *The International Journal of Marin and Coastal Law*, Vol. 14, No 1.