

بسمه تعالی

"اطلاعیه در خصوص شرایط تحویل دارایی پایه فیزیکی گواهی سپرده نفت خام و میعانات گازی"

به اطلاع کلیه فعالان محترم تابلو گواهی سپرده حامل‌های انرژی بورس انرژی ایران می‌رساند، طبق مفاد مندرج در بند ۲ مصوبه شورای اقتصاد و بند ۱۰-۱ مصوبه هیئت مدیره محترم شرکت ملی نفت ایران، تحویل دارایی پایه فیزیکی گواهی سپرده نفت خام سنگین و گواهی سپرده میعانات گازی در بورس انرژی ایران بر اساس شرایط، ضوابط و مفاد عمومی قراردادهای نفت خام، میعانات گازی و فرآورده های نفتی شرکت ملی نفت ایران (EX-GTC) امکان پذیر است. لذا نسخه نهایی (EX-GTC) جهت اطلاع ذی‌نفعان و بهره‌برداری لازم به شرح زیر قابل مشاهده می‌باشد:

مدیریت عملیات بازار فیزیکی

بورس انرژی ایران

بسمه تعالی

Ex-GTC

شرایط عمومی قراردادهای فروش نفت خام و میعانات گازی از طریق ابزار گواهی سپرده کالایی^۱

(اسفند ۱۴۰۱ - مارس ۲۰۲۳)

قسمت ۱- دامنه کاربرد و تعاریف

۱,۱ دامنه کاربرد :

شرایط عمومی (Ex-GTC) شرکت ملی نفت ایران برای تبدیل اوراق گواهی سپرده کالایی به محموله های نفتی^۲ به صورت F.O.B در بورس انرژی ایران می باشد که می تواند در صورت درخواست دارنده گواهی و با مذاکره روی شرایط اختصاصی به صورت F.O.B برای همه محصولات قابل عرضه در بورس انرژی اعم از نفت خام و میعانات گازی نیز به شرح ذیل تفسیر و اجرا گردد:

۱,۲ تعاریف:

الف: کالا یا دارایی پایه: نفت خام و میعانات گازی

ب: اوراق گواهی سپرده کالایی: اوراق بهاداری است که مؤید مالکیت دارنده آن بر مقدار معینی کالا یا دارایی پایه است و پشتوانه آن قبض انبار استاندارد است که توسط انبارهای مورد تأیید بورس اوراق بهادار صادر می گردد.

پ: انبار: عبارت است از مخزن(هایی) که توسط سازمان بورس و اوراق بهادار به عنوان محل نگهداری و ذخیره سازی دارایی پایه (نفت خام و میعانات گازی) پذیرفته شده در بورس تعیین و مورد پذیرش قرار می گیرد.

^۱ Commodity Certificate of Deposit

^۲ Cargo

پذیرش انبارها در بورس طبق دستورالعمل پذیرش انبار و صدور، معامله و تسویه گواهی سپرده کالایی مصوب ۱۳۹۴/۰۳/۰۵ هیئت مدیره سازمان بورس و اوراق بهادار صورت می پذیرد.
ت: فروشنده: شرکت ملی نفت ایران که مالکیت دارایی پایه موضوع این قرارداد را دارد.

ث: خریدار یا دارنده گواهی: شخص حقیقی/حقوقی می باشد که با خرید گواهی سپرده کالایی دارایی پایه در تابلو روز معاملاتی با قیمت مشخص می تواند از طریق مکانیزم های پیش بینی شده جهت خرید دارایی پایه از شرکت ملی نفت ایران اقدام نماید.

ج: محموله: مقدار مشخصی از دارایی پایه که حسب قرارداد می بایست به خریدار تحویل گردد.

قسمت ۲- کمیت و کیفیت

۲,۱ کیفیت دارایی پایه و مشخصات اصلی^۳ در اطلاعیه عرضه تعیین میگردد.

۲,۲ کمیت (مقدار) محموله تحویلی* به کشتی خریدار حسب دستور العمل جاری فروشنده در بندر توسط فروشنده اندازه گیری و مشخص خواهد شد.

۲,۳ همکاری لازم با خریدار در خصوص نمونه گیری از محموله تحویلی به کشتی می بایست از طرف فروشنده صورت پذیرد. نمونه محموله بارگیری شده تحویل کشتی خواهد شد. چنین نمونه ای حداقل ۱۲۰ روز بعد از انجام بارگیری توسط فروشنده حفظ خواهد شد و فروشنده در صورت درخواست کتبی، نمونه مهر و موم شده را به نماینده خریدار در صورت دریافت رسید تحویل می دهد.

۲,۴ یک بازرس مستقل معرفی شده از طرف خریدار (و با هزینه خریدار) و تایید با اطلاع و تایید قبلی فروشنده می تواند شاهد اندازه گیری کیفیت و کمیت محموله تحویلی به کشتی باشد.

قسمت ۳- مکانیزم پرداخت

۳,۱ محاسبه بهای دارایی پایه توسط خریدار به دلار خواهد بود و پرداخت آن به صورت ریالی می باشد، مگر در مواردی که فروشنده قبلاً به نحوه دیگری مشخص کرده باشد. خریدار گواهی به ازای تسلیم آن به فروشنده و با اخذ تاییدات نهایی در لیست خریداران دارایی های پایه با مشخصات مندرج در اطلاعیه عرضه قرار خواهد گرفت.

^۳ Specification

تبصره: در صورت عدم رسیدن حجم خریداری شده به ۶۰۰ هزار بشکه (معادل یک محموله افرامکس) میبایست کنسرسیومی از خریداران گواهی تشکیل و قرارداد کنسرسیوم تحویل و مورد تایید شرکت ملی نفت واقع گردد.

۳.۲ ارزش گواهی سپرده کالایی برابر خواهد بود با ارزش اسمی مندرج در گواهی که برابرست با قیمت پایه روز معاملاتی روی تابلو گواهی های سپرده دارایی پایه در بورس انرژی ایران که در آخرین جلسه کمیته قیمت گذاری مصوب شده و به تایید مدیر عامل شرکت ملی نفت و وزیر نفت رسیده است. خریدار محموله نهایی در قراردادهای تک محموله (SPOT) می تواند با خرید گواهی سپرده کالایی و پرداخت وجه معامله آن امکان استفاده از ظرفیت قانونی در برداشت مازاد ۲ درصد حجمی را به نسبت اوراق خریداری شده برای خود فراهم نماید. همچنین خریداران نفت خام در کلیه قراردادهای شرکت ملی نفت می توانند با خرید و توثیق این گواهی ها به نفع شرکت ملی نفت ایران نزد شرکت سپرده گذاری مرکزی و تسویه وجوه از آن به عنوان ابزار تضمین استفاده نموده و همزمان از پوشش ریسک این اوراق در معاملات خود بهره مند گردند.

تبصره: قیمت پایه کشف شده در عرضه اولیه در هر روز کاری بورس ملاک تسویه حساب نهایی با شرکت ملی نفت خواهد بود. کلیه وجوه حاصل از رقابت و یا فروش بعد از عرضه اولیه به هر قیمت بالاتر از قیمت پایه متعلق به شرکت ملی نفت ایران خواهد بود. این وجوه بابت مدیریت ریسک ناشی از نوسان قیمت های فروش پایین تر از قیمت پایه یا ارائه مشوق های قانونی با اطلاع هیات مدیره قابل مصرف خواهد بود. خریدار موظف است حداقل ۱۰ روز قبل از ورود کشتی تعیین شده بوسیله خریدار به بندر اطمینان حاصل کند که گواهی سپرده به طریقی که مورد قبول فروشنده باشد توسط فروشنده دریافت شده است.

۳.۳ گواهی سپرده دارایی پایه پیرو اطلاعیه عرضه و مقررات پرداخت در این سند روابط خریدار و فروشنده را مشخص خواهد نمود.

A: تخفیفات حجمی تا حداکثر ۲ درصد به شرط تحویل فیزیکی نسبت به مشتریانی که خارج از بورس انرژی اقدام به خرید محموله کرده اند، اعمال می شود.

B: هزینه انبارداری دارایی پایه برای خریداران اوراق لحاظ نمی گردد (برای سقف ۱۸ ماه) در صورتی که بیش از ۱۸ ماه از تاریخ گواهی گذشته باشد، فروشنده می تواند بنابر شرایط، هنگام تحویل، هزینه انبارداری را مطابق اطلاعیه عرضه اقدام نماید.

C: در بندر مبدا اولویت بارگیری در شرایط مشابه با دارندگان گواهی سپرده می باشد.

D: خریدار گواهی متعهد به پرداخت کلیه هزینه های قانونی اعم از کارمزد انجام معاملات در بورس انرژی از محل بودجه خود میباشد.

۳.۴ تمامی وجوه حاصل از فروش به حساب شرکت ملی نفت (به عنوان ناشر) واریز می گردد. تسهیم وجوه حاصل از فروش مطابق عملیات رایج واحد مالی شرکت ملی نفت ایران خواهد بود. پیشنهاد می گردد وجوه حاصل از فروش در سرفصل "پیش دریافت" در حسابها ذخیره و همزمان با تحویل محموله ها مبالغ دریافتی برمبنای اوراق فروش رفته با ذی نفعان تسویه گردد. فرآیند تسویه کامل براساس نیاز و درخواست شرکت ملی نفت ایران قابل اصلاح است. لذا مدارک جهت تحویل محموله عبارتند از:
A: اصل گواهی و دو کپی آن به انضمام گواهی عرضه که شامل کیفیت و کمیت محموله می باشد.

B: اوراق کامل بارنامه ۴ با شرایط ذیل تنظیم می شود:

TO BE MADE OUT TO THE ORDER OF SHIPPER (NIOC), ACCOUNT (BUYER'S COMPLETE REGISTERED NAME) AND BLANK ENDORSED.

اوراق کامل بارنامه (BILL OF LADING) تنظیم شده در سه نسخه به نام فروشنده و به حساب خریدار و نام ثبت شده و اوراق بارنامه باید به امضا کاپیتان کشتی و یا نماینده رسمی مالک کشتی / محموله رسیده باشد. چنین مدارک امضا شده بالا باید دارای عبارت INSURANCE AND FREIGHT PAYABLE AS AGREED باشد.

۳.۵ عرضه کننده اصلی گواهی فقط امور بین الملل شرکت ملی نفت ایران می باشد و ممکن است در صورت عدم اجرای بندهای فوق در مورد گواهی هایی که مورد قبول وی نباشد از تحویل محموله خودداری نماید.

۳.۶ تسویه نقدی گواهی سپرده کالایی در خارج از فرآیند تحویل فیزیکی اعلام شده در اطلاعیه گشایش انبار مجاز نیست و در صورت درخواست دارنده گواهی و یا کنسرسیونمی از دارندگان به شرط رسیدن به حد نصاب محموله و امکان تحویل بصورت عملیاتی، فروش و تحویل محمولات به وکالت از دارنده گواهی همراه با اخذ کارمزدهای مرتبط با فروش طبق قرارداد منعقد و مسترد نمودن مبلغ باقیمانده حاصل از فروش دارایی پایه طی زمانبندی تعیین شده توسط فروشنده مجاز است.

۳.۷ تابلو مربوط به عرضه گواهی های سپرده کالایی نفت در روزهای دوشنبه سه شنبه و چهارشنبه فعال بوده و با قیمت مصوب آخرین جلسه کمیته قیمت گذاری امور بین الملل در روز دوشنبه بازگشایی می شود. کلیه تراکنشها همزمان با خرید نماد مربوطه بصورت خودکار در کارگزاری مربوطه انجام می پذیرد.

۳.۸ گواهی سپرده کالایی استاندارد فروشنده به عنوان الحاقیه و جزء لاینفک قرارداد فروش نفت خام و میعانات گازی در نظر گرفته می شود.

۴ Bill Of Lading

۳.۹ واگذاری گواهی سپرده کالایی و یا در صورت امکان قبض انبار به سرمایه گذاران طرح ها و پروژه ها جهت تضمین بازگشت سرمایه آنها با معرفی مدیریت سرمایه گذاری و کسب و کار مشروط به آن که اجازه تبدیل قبض انبار به گواهی سپرده قابل معامله در بورس انرژی با اجازه فروشنده یا تحویل فیزیکی محمولات از طریق قرارداد های فروش صورت گیرد، مجاز می باشد.

۳.۱۰ خریدار گواهی متعهد میگردد که با تفویض اختیار قبلی در صورت درخواست فروشنده برای تصحیح و یا صدور مجدد بارنامه دستور لازم را به شرکت نمایندگی کشتی/ مالک محموله در ایران صادر نماید.

۳.۱۱ خریدار گواهی میبایست همکاری های لازم را با توجه به خرید ۱۰۰٪ نقدی و قطعی و نیز تضمین گواهی توسط شرکت ملی نفت ایران، با مدیریت امور مالی جهت تسویه معاملات و تهاثر بدهی و مطالبات خود به قیمت روز تابلوی بورس انرژی انجام دهد.

قسمت ۴- تحویل محموله

۴.۱ فروش دارایی پایه از طریق انتشار گواهی سپرده کالایی به منزله فروش قطعی بوده و تحویل نفت و میعانات گازی طبق مشخصات اطلاعیه گشایش انبار و در احجام قابل تحویل به خریداران گواهی سپرده کالایی بصورت قطعی، غیرقابل برگشت و غیر مشروط مورد تضمین شرکت ملی نفت ایران می باشد، لذا فروشنده متعهد به تحویل محموله و خریدار یا دارنده گواهی متعهد به دریافت محموله به وسیله کشتی قابل قبول ۵ به مقدار قید شده در قرارداد و طبق گواهی خواهد بود.

۴.۲ دارنده گواهی در صورت تسلیم درخواست تحویل، محموله را بصورت فله در بنادر بارگیری تعیین شده در خلیج فارس دریافت خواهد کرد. در صورتی که امکان تحویل در محل انبار اعلام شده به هر دلیل امکان پذیر نباشد، تحویل محمولات از سایر مبادی قابل تحویل داخلی یا خارجی حسب مورد پس از تایید فروشنده و با قبول تمامی هزینه های مرتبط با انتقال توسط دارندگان گواهی به صورت قطعی، غیرقابل برگشت و غیر مشروط تضمین می گردد.

تبصره: در صورت موجود بودن محمولات در بندر و یا نواحی جغرافیایی غیر از انبار در صورت درخواست دارنده گواهی پس از تایید فروشنده و انعقاد قرارداد مربوطه با لحاظ کلیه هزینه های جانبی موجود من جمله حمل و نقل و بیمه و سایر هزینه های متعلقه تحویل محمولات از سایر مبادی قابل تحویل حسب مورد با قبول تمامی هزینه های مرتبط با انتقال توسط دارندهگان گواهی بصورت قطعی غیر قابل برگشت و غیر مشروط تضمین میگردد.

۴.۳ تحویل محموله و انتقال مالکیت آن زمانی تمام شده تلقی خواهد شد که جریان محموله از فلنج متصل کننده خطوط لوله فروشنده / هوز تحویلی به خط لوله کشتی عبور کند، در این زمان کلیه مسئولیت فروشنده

محموله پایان می پذیرد و خریدار از آن پس مسئول هر گونه خسارت، تغییر کیفیت و کسری حجم محموله تحویلی میباید.

۴,۴ هر گونه کسری و خسارت به محموله، و یا به اموال فروشنده و هر شخص دیگر و همچنین هر گونه خسارت که بوسیله هر نوع آلودگی نفتی بوسیله کشتی ها هنگام بستن، بارگیری و یا باز شدن به وجود آید، به عهده خریدار می باشد.

۴,۵ کشتی در هر بندر و اسکله یا ناحیه جغرافیایی ایمن و امنی در دسترسی که توسط فروشنده به بارگیری اختصاص یافته است، می بایست بارگیری نماید مشروط بر آن که کشتی به هنگام ورود و بارگیری و خروج در ایمنی کامل همیشه در آب شناور باشد. کشتی مادامی که در بندر باشد از کلیه قوانین و مقررات دولت فروشنده و دولت که در آن زمان حاکم می باشد پیروی خواهد نمود.

۴,۶ کلیه مراحل بارگیری و پهلوگیری کشتی منوط به پیروی از قوانین بندری ترمینال بارگیری می باشد(شامل شرایط استفاده از بندر بارگیری محموله و تقاضای یدک کش و نه محدود به آن).

۴,۷ در صورتی که توافق دیگری نشده باشد، توزیع مقدار محموله قابل تحویل بطور پراکنده و تا آنجائیکه امکان دارد مساوی در تناوب دوره مجاز تحویلی قراردادی و با رعایت شرایط و محدودیت های قراردادی و عملیاتی انجام خواهد شد. شروع دوره مجاز تحویلی قراردادی با نافذ شدن قرارداد(۱). تسلیم کلیه مدارک مثبت به فروشنده. ۲. امضای قرارداد توسط طرفین. ۳. ارسال قرارداد به خریدار (خواهد بود.

تبصره ۱: در صورت عدم اعلام دوره ۱۰ روزه جهت برداشت محموله و یا عدم معرفی کشتی یا عدم تایید کشتی های معرفی شده در مهلت مقرر، فروشنده می تواند این موضوع را به منزله عدم تمایل و یا عدم توانایی خریدار برای برداشت محموله تلقی نماید و با اعلام رسمی و کتبی فروشنده به خریدار، قرارداد فسخ/ معلق خواهد شد و معادل ۵ درصد از ارزش کل محموله تخصیصی برداشت نشده در دوره اعلام شده از خریدار دریافت خواهد شد. و خریدار حق هیچگونه اعتراض وادعائی نخواهد داشت. تحویل های بعدی همان قرارداد بسته به میل و نظر فروشنده خواهد بود.

تبصره ۲: در صورت عدم توانایی خریدار در برداشت، امور بین الملل شرکت ملی نفت ایران بعنوان کارگزار فروش طبق قراردادهای جاری با اخذ هزینه های مربوطه نسبت به بازاریابی و فروش محمولات اقدام خواهد شد.

۴,۸ خریدار موظف به ارائه برنامه برداشت و معرفی کشتی برای حمل محموله مورد نظر به فروشنده می باشد. خریدار موظف است دوره درخواستی ۱۰ روزه برای برداشت محموله را حداقل ۴۵ روز قبل از شروع دوره مذکور بصورت کتبی به فروشنده اطلاع دهد. در صورتیکه خریدار بصورت کتبی درخواست نماید تا محموله را قبل از بازه زمانی ۴۵ روزه اعلامی فوق برداشت نماید، فروشنده نسبت به بررسی درخواست اقدام و در صورت امکان، همکاری لازم را با خریدار بعمل می آورد. بدیهی است همکاری مذکور برای فروشنده تعهدآور و الزامی نمی باشد.

۴,۹ برنامه درخواستی برداشت موضوع بند ۴,۸ شامل نام کشتی (بجز در مورد TBN) و مقدار و نوع محموله درخواستی طبق اسناد مربوط به گواهی سپرده کالایی خریدار در یک دوره ده (۱۰) روزه خواهد بود که با اعلام فروشنده، دوره سه روزه قطعی جهت بارگیری به خریدار به گونه ای اعلام می شود که این دوره سه روزه در دوره ۱۰ روزه درخواستی خریدار باشد. بدیهی است در صورت عدم امکان تحویل در دوره ۱۰ روزه درخواستی خریدار، فروشنده و خریدار می توانند برای دوره دیگری در بازه زمانی مجاز قراردادی توافق نمایند.

۴,۱۰ حداکثر ده روز قبل از ورود کشتی به بندر بارگیری، خریدار موظف است فروشنده را از تاریخ ورود قطعی کشتی مطلع سازد. این مطلب بصورت کتبی در مورد کشتی و نحوه ارائه و تهیه بارنامه^۱ و بنادر بارگیری و تخلیه انجام خواهد شد.

۴,۱۱ خریدار می تواند کشتی هم ظرفیت دیگری را به جای کشتی نامبرده تعویض کند به شرط اینکه ۵ روز قبل از ورود کشتی فروشنده مطلع گردد. مگر در مواردیکه قبلاً ترتیبات دیگری توافق شده باشد. برنامه ورود و مقدار و نوع محموله کشتی معاوضه شده با برنامه ورود و مقدار و نوع محموله کشتی اولیه نباید مغایر باشد مگر با تایید فروشنده.

۴,۱۲ خریدار ترتیبی خواهد داد تا کشتی مذکور بوسیله رادیو، ۷ روز قبل از ورود، ۷۲ ساعت و ۴۸ ساعت و ۲۴ ساعت قبل از آن با بندر تماس برقرار کرده و ساعت تقریبی ورود را اطلاع بدهد. اگر فاصله بین آخرین بندر قبلی کشتی و بندر تعیین شده برای تحویل محموله از ۷ روز کمتر باشد، کشتی فوق بلافاصله بعد از ترک آخرین بندر تماس را برقرار خواهد نمود.

۴,۱۳ بارگیری:

A: بارگیری محموله منوط به وارد شدن کشتی در مدت زمان توافق شده می باشد و بر اساس شرایط بندری و ترمینال با در نظر گرفتن اولویت محموله های خریداری شده با گواهی سپرده و بعد از آن بر اساس قاعده نفتکشی که زودتر وارد بندر شود^۲، خواهد بود. اگر کشتی در زمان توافق شده به تقصیر خریدار وارد بندر نشود فروشنده تعهدی در مورد پهلودهی کشتی نخواهد داشت.

B: اگر کشتی قبل از تاریخ توافق شده وارد بندر شود اعلام آمادگی نفتکش^۳ مورد پذیرش ساعت ۰۱:۰۰ تاریخ اولین روز توافق (منوط به در نظر گرفتن محدودیت ها و شرایط بندری) خواهد بود بنابر این زمان انتظار شش ساعت بعد از اولین روز توافق شده و یا زمان بسته شدن کامل به اسکله شروع خواهد شد هر کدام زودتر واقع گردد.

^۱ Bill Of Lading

^۲ First Come First Serve

^۳ Notice Of Readiness Tender (NOR)

در صورت موافقت فروشنده به بسته شدن کشتی قبل از تاریخ مورد توافق، مدت زمان مجاز بارگیری^۹ بعد از شروع بارگیری آغاز خواهد شد. زمان صرفه جویی شده در این مورد باید موقع محاسبات دموراژ^{۱۰} مورد ادعای خریدار در پایان دوره قرارداد و یا قراردادهای آتی خریدار لحاظ شود.

C: برای کشتی‌هایی که به محض ورود قرار است به اسکله بسته شوند تاریخ پذیرش آمادگی نفتکش^{۱۱} باید همزمان با ورود راهنما^{۱۲} به کشتی اعلام شود در غیر اینصورت اعلام آمادگی نفتکش در زمان لنگر کردن باید اعلام شود.

۴,۱۴

A: اگر کشتی بعد از آخرین روز توافق شده وارد بندر شود و اعلام آمادگی نماید باید منتظر نوبت بماند و مدت زمان مجاز بارگیری از شروع بارگیری آغاز خواهد شد.

B: اگر کشتی تعیین شده توسط خریدار و تایید شده توسط فروشنده در دوره توافقی^{۱۳} وارد لنگرگاه نشود خریدار بایستی نسبت به جبران مبلغ دموراژ به فروشنده طبق بند ۴/۲۰ قسمت‌های A، B و C هر کدام که بیشتر است اقدام نماید.

تبصره: موارد بند (B) ۴,۱۴ در صورت تشخیص فروشنده فقط موقعی که فروشنده مجبور به جبران خسارات به خریداران دیگری باشد، کاربرد خواهد داشت.

۴,۱۵ تاخیرات مجاز:

A: زمان مجاز تعیین شده برای بارگیری کامل یک کشتی در خصوص موارد زیر افزایش می یابد:
اگر خرابی تجهیزات بارگیری ترمینال و یا هر دلیل عملیاتی دیگری که منجر به عدم امکان بارگیری کشتی شود.

B: تاخیرات بسته شدن کشتی به اسکله به سبب شرایطی در کنترل فروشنده نباشد.

C: بارگیری زمان تعطیلات رسمی و جمعه در ایران و یا هرگونه مقررات و دستوراتی که از طرف فروشنده یا سازمان بنادر و دریانوردی ایران مقرر شده باشد.

D: تاخیرات به سبب شرایط جوی و یا فورس ماژور که به بسته شدن بندر بیانجامد. در چنین شرایطی زمان بسته شدن بندر و یا به اندازه بسته بودن بندر بعد از باز شدن بندر تا زمان شروع بارگیری هر کدام که اول قرار گیرد به زمان مجاز بارگیری اضافه خواهد شد.

E: زمانی که کشتی منتظر جزر و مد مناسب آب دریا بماند.

F: زمان انتظار برای انجام تشریفات بندری و گمرکی توسط نماینده کشتی.

G: حداکثر ۴ ساعت برای آماده ساختن و تسلیم مدارک به کشتی.

^۹ Laytime

^{۱۰} Demurrage

^{۱۱} Notice Of Readiness Acceptance

^{۱۲} Pilot On Board (POB)

^{۱۳} Laycan

H: زمان انتظار برای اخذ تاییدیه مالی امور مالی شرکت ملی نفت ایران برای حجم مازاد بر میزان گواهی های سپرده ارائه شده.

۱۶,۴-

A: آب موازنه باید کاملاً تمیز باشد معذالک اگر اثری از نفت دیده شود ناخدای کشتی متعهد است که بوسیله سوابق ثبت شده / آزمایش ثابت کند که در آب موازنه مقدار نفت از ۱۵ PPM تجاوز نمی کند.

B: در صورت عدم وجود دستگاههای کنترل کننده آب موازنه در کشتی، آب موازنه موجود در کشتی به جز محموله موجود در مخازن مجزا^{۱۴} بعنوان آب موازنه کثیف محسوب گردیده و طبق مقرارت مربوطه عمل می شود. راهنمای ۱۵ فروشنده موارد A و B را بازرسی نموده و اگر آب موازنه کثیف تشخیص داده شود نباید تخلیه گردد و باید در مخازن جداگانه در کشتی نگه داشته شوند و مسئولیت آن با مالک کشتی و دریافت کنندگان محموله خواهد بود.

۴,۱۷

A: فروشنده میبایست با اعمال تسهیم به نسبت^{۱۶} برای محمولات بخشی^{۱۷}، زمان مجاز بارگیری را با توجه به سایز کشتی به شرح زیر تعیین نماید.

| DWT | ساعت |
|--------------------|------|
| بیشتر از ۳۲۰,۰۰۰ | ۷۲ |
| ۲۵۰,۰۰۰ تا ۳۱۹,۹۹۹ | ۶۴ |
| ۲۰۰,۰۰۰ تا ۲۴۹,۹۹۹ | ۵۶ |
| کمتر از ۱۹۹,۹۹۹ | ۴۸ |

B: مقدار ۲ ساعت به زمان های فوق برای بارگیری محموله بیش از یک نوع^{۱۸} و به ازای هر نوع اضافه خواهد شد.

C: مدت زمان مجاز اشغال اسکله توسط خریدار (به صورت تسهیم به نسبت برای محمولات بخشی) حسب جدول زیر می باشد:

| DWT | ساعت |
|--------------------|------|
| بیشتر از ۳۲۰,۰۰۰ | ۶۲ |
| ۲۵۰,۰۰۰ تا ۳۱۹,۹۹۹ | ۵۶ |

^{۱۴} Segregated Tanks

^{۱۵} Pilot

^{۱۶} Pro Rata

^{۱۷} Part Cargo

^{۱۸} Grade

| | |
|--------------------|----|
| ۲۴۹,۹۹۹ تا ۲۰۰,۰۰۰ | ۵۰ |
| کمتر از ۱۹۹,۹۹۹ | ۴۴ |

اشغال اسکله از زمان اولین طناب گیری، آغاز و با جدا کردن آخرین طناب خاتمه می یابد.

۴,۱۸ بارگیری محموله زمانی تمام شده تلقی خواهد شد که بازوهای (یا هوزهای) بارگیری جدا شوند. ۴,۱۹ کشتیهایی که شامل بند (C) ۴,۱۷ می شوند می بایست به محض اتمام بارگیری، اسکله را ترک نمایند. خسارت وارده به فرسنده بر اثر عدم ترک بموقع کشتی از اسکله، شامل خسارات و مخارجی که بر اثر تاخیر در بسته شدن دیگر کشتی ها بوجود آمده است، بوسیله خریدار به فروشنده پرداخت خواهد شد و به عنوان حق معطلی یا دموراژ محسوب می شود. هر گونه دموراژ از این نوع مطابق بند ۴,۲۰ محاسبه خواهد شد. تبصره: هرگونه پرداخت هزینه های اضافی و جانبی فرآیند تحویل و تحول محمولات میبایست از طریق خرید گواهی سپرده صورت پذیرد مادامی که فروشنده پرداخت به روش (های) دیگر را در مذاکرات فی مابین تایید نماید.

۴,۲۰ اگر مدت زمان بارگیری صرف شده در بندر بارگیری از زمان مجاز بیشتر شود، فروشنده به خریدار دموراژ پرداخت خواهد کرد. این پرداخت با توجه به بندهای ذیل:

۴,۶

۴,۱۳ : A,B,C

۴,۱۷ : A,B,C

برابر با زمانی است که از سوی مقامات بندر بارگیری اعلام می شود این زمان مطابق با معیارهای آورده شده و در قسمت A,B,C در ذیل و هرکدام که کمتر باشد محاسبه خواهد شد:

A: طبق تعرفه AFRA بر اساس نوع کشتی برای حمل بار مشابه در شرایط مشابه که شروع آن در تاریخی است که فروشنده بوسیله خریدار طبق بند ۴,۸ مطلع می گردد.

B: در جائیکه کشتی تحت کرایه^{۱۹} می باشد مقدار دموراژ برابر با کرایه ای است که طبق قرارداد اجاره موافقت شده است.

C: مخارج واقعی دموراژ که خریدار متحمل گردیده است.

D: در صورتیکه خریدار مالک کشتی و یا از آن بصورت اجاره بلند مدت استفاده می نماید هزینه دموراژ طبق بند A ۴/۲۰ محاسبه خواهد شد.

۴,۲۱ خریدار در تمام موارد مربوط به کشتی تحت اجاره یا تملیک خود که فوقاً در موارد مختلف به آن اشاره شده است دارای مسئولیت ناشی از قرارداد خواهد بود.

^{۱۹}Under Charter

۴,۲۲ خریدار ترجیحاً می بایست نسبت به حمل محموله از طریق شرکت ملی نفتکش ایران (در شرایط یکسان) و همچنین بیمه محموله توسط بیمه ایران مبادرت ورزد، بطوریکه برای انجام این امور خود مستقیماً با شرکت های مذکور وارد مذاکره و عقد قرارداد و یا تفاهمنامه همکاری خواهد شد.

۴,۲۳ هر نوع ادعای خسارت مستند اگر در فاصله سه ماهه بعد از تاریخ بارنامه بوسیله فروشنده دریافت نشود به هیچ وجه قابل بررسی نخواهد بود و خریدار هیچ گونه حقی برای اقامه دعوی برای دریافت چنین خساراتی بعداً نخواهد داشت.

قسمت ۵- مدارک و اسناد

۵,۱ فروشنده گواهی کمیت و کیفیت را برای خریدار در بندر بارگیری ارائه خواهد نمود و مقدار بارگیری شده و تاریخ شروع سفر کشتی را با اطلاع خریدار خواهد رساند. مقدار کمیت و کیفیت مندرج در مدارک مذکور همان رسید و اسناد تحویل (بارنامه) خواهد بود چنین گواهی یا کپی برای طرفین مورد قبول واقع شده و قطعی و نهایی خواهند بود.

۵,۲ بجز مواردی که خریدار تقاضا کرده باشد و مورد توافق مشترک خریدار و فروشنده قرار گرفته باشد، مدارک برای هر نوع بار طبق ضمیمه B تهیه و ارائه خواهد شد. چنانچه خریدار مایل به تغییر در تهیه مدارک و یا صدور کپی هایی که در ضمیمه B آمده است باشد این امر حداقل ۱۰ روز قبل از ورود کشتی به بندر باید با اطلاع فروشنده برسد.

قسمت ۶- مخارج و هزینه ها

محموله فروخته شده صادراتی بوده و شامل هیچگونه مالیات، هزینه مجوز و مخارج در جمهوری اسلامی ایران نخواهد بود معذالک خریدار و یا نماینده کشتی متعهد به پرداخت عوارض و هزینه های بندی، پهلوذهی و غیره وضع شده برای کشتی در بنادر ایران خواهد بود. فروشنده به هیچ وجه مسئول پرداخت هرگونه مالیات، عوارض، هزینه و غیره که ممکن است در خارج از جمهوری اسلامی باشد نخواهد بود.

قسمت ۷- فورس ماژور

۷,۱ هرگونه قصور در انجام مفاد تعهدات که دلیل آن فورس ماژور باشد نباید بعنوان قصور از انجام تعهدات قلمداد گردد. فورس ماژور به شرایطی اطلاق می شود که از کنترل طرفین خارج باشد و این امر ممکن است شامل موارد ذیل باشد ولی محدود به این موارد نمی تواند باشد. (جنگ، آشوبهای داخلی، اعتصاب، طوفان، امواج، جز و مد، سیل، بیماریهای همه گیر، انفجار، آتش سوزی، رعد و برق و یا زلزله)

۷,۲ فروشنده اگر به هر دلیلی که خارج از کنترل وی باشد مقدار محموله را در بندر بارگیری با مقداری کمتر از میزان توافق شده تحویل دهد یا اینکه تحویل را بحالت تعلیق درآورد خریدار حق هیچگونه ادعایی در این باره نخواهد داشت.

قسمت ۸- واگذاری و انتقال به دوره بعد^{۲۰}

۸,۱- **واگذاری:** دارنده گواهی سپرده کلایی می تواند قبل از عقد قرارداد تحویل فیزیکی محموله، در بازار ثانویه آنرا مورد معامله قرار دهد اما پس از انعقاد این قرارداد، بدون رضایت نامه کتبی (با امضای طرفین) قابل واگذاری نخواهد بود.

۸,۲- **انتقال به دوره بعد:** گواهی سپرده کلایی می تواند در صورت عدم اقدام دارندگان آن به تحویل فیزیکی در طول عمر خود به دوره ها در نماد انبار جدید با اخذ هزینه های مربوط به "انتقال به دوره بعد" بصورت گواهی سپرده در صورت تایید فروشنده منتقل گردد.

قسمت ۹- ضوابط، قانون حاکم و داوری

شرایط و استانداردهای تحویل محمولات مربوط به گواهی سپرده درج شده در اطلاعیه گشایش انبار براساس شرایط و مفاد عمومی قرارداد (Ex-GTC) شرکت ملی نفت ایران می باشد و خرید گواهی به منزله پذیرش شرایط و ضوابط مربوطه می باشد. این قرارداد تحت قوانین جمهوری اسلامی ایران اجرا و اعمال خواهد شد و طرفین برای داوری به دادگاههای جمهوری اسلامی ایران مراجعه خواهند نمود.

قسمت ۱۰- اعلانات

هرگونه اعلان و ارتباطات که در رابطه با این قرارداد باشد باید کتبی بوده و اعتبار آن تا پایان قرارداد کاربرد خواهد داشت. این مکاتبات باید با پست سفارشی یا تلگراف، ایمیل تلکس و رادیویی بوده و به آدرسی که در قرارداد جهت این امر اختصاص داده شده است بایستی ارسال گردد.

قسمت ۱۱- فروش مجدد

خریدار متعهد می گردد که مبادرت به فروش تمام و یا بخش از محموله در سرزمین های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران ننماید.

قسمت ۱۲- مقصد

۱۲,۱ مقصد(های) محموله فروخته شده برای صادرات مندرج در قرارداد و یا هر مقصد دیگری است که مورد تایید فروشنده باشد.

^{۲۰} Roll Overring

۱۲,۲ برای تحقق این امر خریدار محموله ملزم است در مدت قابل قبول (حداکثر ۶ ماه) اصل گواهی تخلیه محموله صادر شده توسط مقامات بندر تخلیه مقصد/ مستندات مکفی مورد تایید فروشنده را حسب درخواست ارائه نماید.

۱۲,۳ خریدار متعهد می‌گردد که از حمل و نقل و انتقال محموله فروخته شده به مناطقی که ممکن است در برخی بازه های زمانی توسط فروشنده ممنوع اعلام شود خودداری نماید.

(شایان ذکر میباشد در موقع امضاء این قرارداد این ممنوعیت برای سرزمین های تحت حاکمیت رژیم اشغالگر صهیونیستی (اسرائیل) بطور قطعی اعمال می گردد.)

۱۲,۴ قصور خریدار در انجام تعهدات بندهای ۱۲,۲ و ۱۲,۳ به منزله نقض قرارداد بوده و در چنین حالتی فروشنده حق دارد که انجام قرارداد را به حالت تعلیق درآورده و یا فسخ نماید و خریدار حق هیچگونه ادعای در این مورد نخواهد داشت.

قسمت ۱۳- انتقال و یا برداشت محموله به دفعات ۲۱ (کل محموله و یا بخشی از آن)

تخلیه کشتی به کشتی^{۲۲} کل محموله و یا قسمتی از آن طبق این قرارداد ممنوع می باشد مگر در مواردیکه فروشنده قبلاً موافقت کرده باشد.

قسمت ۱۴- سوخت کشتی

خریدار در صورت موجود بودن سوخت ترمینال بارگیری تعهد می نماید که سوخت کشتی را در بنداری که تاسیسات سوخت گیری توسط فروشنده فراهم شده است دریافت نماید. قسمت قابل اعمال سوخت مزبور مطابق با قیمت رسمی سوخت فروشنده در ترمینال یا ناحیه جغرافیایی مربوطه خواهد بود.

قسمت ۱۵- محرمانه

طرفین قرارداد تعهد می نمایند که مفاد این قرارداد را کاملاً محرمانه تلقی نمایند.

قسمت ۱۶ - نقض قرارداد

قصور خریدار از انجام کل یا بخشی از مفاد این قرارداد به منزله نقض کلی قرارداد توسط خریدار تلقی خواهد شد. در اینصورت فروشنده این اختیار را دارد که قرارداد را به میل خود تعلیق و یا فسخ نموده و یا هر اقدام مناسب دیگری که در جهت احقاق حقوق خود لازم می داند را انجام دهد.

^{۲۱} Transshipment And Partial Shipment

^{۲۲} STS: Ship To Ship

