

به نام خدا

شخصیتی با سابقه وزارت،

در جمع اعضای اتحادیه مالکان کشتی ایران

انتصاب جناب آقای مهندس حمید بهبهانی وزیر پیشین راه و ترابری به عنوان مدیر عامل شرکت ملی نفتکش که ماه گذشته اتفاق افتاد، بدون شک می تواند اتفاق مهمی در تاریخ تاسیس این شرکت و حضور ایران در جمع حمل کنندگان به نام محصولات نفتی به شمار آید، ضمن آن که این حضور برای مجموعه اتحادیه مالکان کشتی ایران نیز فرصت مغتنمی است که از تجارب مقامی که سال ها کموت وزارت راه و ترابری و سیاستگذاری کل حمل و نقل داخلی و بین المللی کشور را بر عهده داشته است برخوردار شود. به همین مناسبت ضمن عرض تبریک به ایشان به مناسبت تصدی این مسئولیت پراهمیت، امیدواریم ایشان نیز به توسعه حضور ایران در بازارهای جهانی محصولات نفتی کمک برسانند و بخصوص با مدیریت مناسب، بحرانی را که به دلیل برقراری تحریم ها در سر راه اقتصاد کشور قرار گرفته است از میان بردارند.

یادآور می شود که بر اساس رده بندی موسسه لویترز انگلیس شرکت ملی نفتکش ایران در رتبه چهارم بزرگترین شرکت های متصدی حمل و نقل نفت خام در جهان قرار دارد. این شرکت سال گذشته مسئول انتقال ۵۳ میلیون تن نفت خام بوده است. در حال حاضر، در لیست موجود در پایگاه اینترنتی شرکت ملی نفتکش ایران، نام یک ناوگان متشکل از ۳۹ نفتکش به چشم می خورد که برای ترانزیت نفت ایران و سایر کشورها مورد استفاده قرار می گیرند. شرکت ملی نفتکش ایران، نه به عنوان یک حمل کننده صرف نفت، بلکه به عنوان کانال دسترسی ایران به موقعیت های مختلف تجاری به شمار می رود. هدف اصلی فعالیت های چارترینگ این شرکت، ایجاد روابط نزدیک با شرکت های قابل اطمینان اجاره دهنده کشتی و واسطه گر و همچنین فراخواندن مجموعه متنوعی از بنادر و ترمینال های جهانی به همکاری است. بر اساس اطلاعات موجود در پایگاه اینترنتی شرکت ملی نفتکش ایران، این شرکت در حال حاضر بیش از ۳ هزار کارمند، در اختیار دارد که ۲۵۰۰ از آنان دریانورد هستند.

با این مقدمات است که انتصاب دکتر حمید بهبهانی به سکانداری شرکت ملی نفتکش از نظر موقعیت بین المللی صنعت کشتیرانی و نفتکش نیز حائز اهمیت فراوانی است. در حال حاضر برقراری برخی تحریم ها علیه دریانوردی ایرانیان مسایل و مشکلاتی را به وجود آورده است که رفع آن ها مستلزم مدیریت قوی و بهره گیری مناسب از فرصت هایی است که تاکنون از آن غفلت کرده بوده ایم. لازم به توضیح نیست که هدف گرفتن صنعت نفت ایران، اعم از ایجاد محدودیت برای سرمایه گذاری و پرداختن به امور اکتشاف و بهره برداری و یا ترغیب شرکت های بین المللی برای کاستن از حضور خودشان در بازار نفت ایران، در کنار وارد آوردن فشارهای سنگین به برخی از کشورهای دوست ایران برای انتخاب جایگزین هایی برای نفت ایران، همه و همه می تواند شروع دوره دشواری در مدیریت تولید و بهره برداری و بخصوص حمل نفت خام به بازارهای مصرف باشد.

شاید اغراق نباشد که نقشی شرکت ملی نفتکش در کارزار نابرابری که دیگران به راه انداخته اند کمتر از نقش آن در جریان ۸ سال دفاع مقدس نیست که شرکت های بین المللی به بهانه های مختلف از خدمات خود در بازار ایران کاسته بودند یا برای رساندن محمولات ایرانی به بازارهای هدف حق الزحمه های کلان می طلبیدند. دیدیم که هم حضور یک شرکت نفتکش تراز اول و هم وجود شرکت های بیمه گس توانمند تا چه اندازه در آن دوران دشوار موثر افتاد و جز روسیاهی برای غربیان چیزی باقی نماند. این بار هم بحرانی دیگر در آستانه دریانوردی و بازرگانی خارجی کشورمان قرار گرفته و چه بسا که انتخاب فردی که سابقه وزارت دارد و به رمز و راز همه نهادهای درگیر در تولید و صادرات نفت خام و نهادهای مرتبط با دریانوردی و تجارت بین المللی واقف دارد، اقدام مناسبی به شمار آید که بتواند راه مناسب تری را برای عبور از بحران موجود در پیش پای

کشورمان بگذارد. نکته لازم به یادآوری این است که تاکنون اقدام محدودکننده ای برای کاستن از فعالیت های شرکت ملی نفتکش در عرصه های بین المللی به عمل نیامده است. در این زمینه مجله اقتصادی فوربس با اشاره به تلاش قانونگذاران آمریکا برای توسعه دامنه تحریم ها نوشته است که شرکت ملی نفتکش ایران چهارمین شرکت بزرگ حمل و نقل نفت خام در جهان است و از نقش مهمی در بازار نفت برخوردار می باشد. فرانس با اشاره به این موضوع افزود: علیرغم تحریم های متعددی که تا کنون علیه ایران تصویب شده خطوط دریایی ایران که نفت ایران را به بازارهای جهانی صادر می کنند، تا کنون از این تحریم ها معاف بوده اند. نفتکشهایی که وظیفه ترانزیت نفت ایران را بر عهده دارند.

شرکت لویترز نیز معتقد است که احتمالا تغییر مدیریتی مرتبط با تحریم های اخیر آمریکا علیه این شرکت باشد. بر اساس مصوبه کمیته امور بانکی سنای آمریکا که باید به تصویب مجلسین برسد دولت آمریکا اجازه دارد شرکت های را که از این شرکت نفت بخرند و یا محموله ای به آن بیاورند مجازات کند. البته این اقدام برای رئیس جمهور آمریکا الزام آور نیست. مقامات این شرکت با اعتراض به این اقدام، تحریم این شرکت توسط آمریکا را بی معنی توصیف کرده اند. آنها می گویند شرکت ملی نفتکش ایران، ۱۲ سال پیش به بخش خصوصی واگذار شده و در حال حاضر یک شرکت دولتی محسوب نمی شود. حبیب الله سیدان، مسئول بخش بازرگانی این شرکت هفته گذشته به رویترز گفت، شرکت ملی نفتکش ایران هیچ ارتباطی با سپاه پاسداران ایران ندارد.

مقامات شرکت ملی نفتکش ایران، رکورد بالای این شرکت در زمینه امنیت انتقال انرژی، سرمایه گذاری چند میلیارد دلاری و روابط گسترده با شرکت های فعال در زمینه انتقال نفت را به عنوان کارنامه عملکرد مثبت خود جهت جلوگیری از تصویب تحریم ها ارائه کرده اند. محمد سوری، رئیس سابق این شرکت در طی سانهایی تصدی این سمت، جوایز بین المللی مختلفی را دریافت کرده است. در دسامبر سال گذشته، طی مراسمی در دوی، موسسه لویترز سوری را متصدی برتر نفتکشهای نفتی سال در خاور میانه و شبه قاره هند معرفی کرد. در سال ۲۰۱۰، شرکت سی ترید، که مقر آن در لندن قرار دارد، سوری را به عنوان شخصیت سال برگزید. پس از دریافت این جایزه، سوری طی مصاحبه ای اظهار داشت: «ما یک شرکت حمل و نقل هستیم که انرژی مورد نیاز مردم در سراسر جهان را انتقال می دهیم. ما باید مورد قدردانی قرار بگیریم، نه اینکه مورد تحریم قرار بگیریم.»

به هرحال برای مدیرعامل جدید شرکت ملی نفتکش آروزی توفیق و کامیابی داریم و از کارکنان این شرکت نیز انتظار داریم همچون گذشته خود را برای رویارویی با دوره ای دشوار تحت مدیریت جناب آقای دکتر بهبهانی آماده کنند. شرکت ملی نفتکش اکنون برای کشور ما فقط یک بنگاه خدمت رسان برای حمل محمولات نفتی نیست، بلکه نهادی است که در صف جدالی قرار دارد که به صورت غیرمستفانه ای از سوی ابرقدرت ها به کشور ما تحمیل شده و شرط عقل ایجاب می کند که با قدرت و دقت از توانمندی های آن مراقبت کنیم.



زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان کریم خان زند، ابتدای ایرانشهر، شماره ۲۳۷، طبقه سوم

تلفن: ۸۸۸۳۲۸۷۹۱ - ۸۸۳۲۸۷۴۹ - ۸۸۸۳۷۷۲۶

دورنگار: ۸۸۸۴۱۰۶۸

Official Bulletin :

IRANIAN SHIPOWNS' ASSOCIATION

Tel: 88328791 - 88328749 - 88837726 Fax: 88841068

E-mail: info@irsou.com

www.iranemka.com

جناب آقای مهندس صدر

معاون محترم وزیر راه و شهر سازی و مدیر عامل سازمان بندر و دریا نوردی

موضوع: تعرفه های بندری
پیرو نامه شماره ۹۰۳۳۶۰۳۷ - ۹۰/۵۱۲۰

با سلام و احترام

با سیاست از حضور جنابعالی و معاونین محترمتان در میهمانی افطاری این اتحادیه و تشکر مجدد از نشست خوبی که در روز شنبه مورخه ۹۰/۵/۱۵ در دفتر حضرتعالی برگزار شد یکی از موضوعات مهمی که در این نشست مطرح گردید وضعیت کنونی شرکتیهای کشتیرانی و مالکان کشتی است که با بحران اقتصادی دست و پنجه نرم کرده و با تحریمهای غیر منطقی روبرو هستند و برای جلوگیری از مشکلات فراوان مالی و توقف فعالیت به

پشتیبانی دولت و اعطای یارانه های غیر محسوس همچون تخفیف در حقوق عوارض بندری برای مالکان شناور پرچم خودی در بنادر شمال و جنوب در کشور نیاز دارند. چنانچه به استحضار رسید این اتحادیه درخواست می نماید تا در تعیین عوارض بندری در آیین نامه جدید با عنایت به اینکه کشور سالها تحت تحریم کشورهای غربی است حداقل ۵۰ درصد به نسبت تعرفه حقوق و عوارض بندری که در حال حاضر دریافت می گردد کمتر منظور شود. خاطر نشان می سازد که این مسئله در بسته پیشنهادی ارگانهای دریایی کشور دربرنامه پنج ساله دوم دریایی نیز دیده شده بود. از سوی دیگر همانطوری که جناب آقای مهندس سوری در این نشست فرمودند تعرفه های هزینه های بندری (عوارض و خدمات) در مقایسه با دیگر کشورهای حاشیه خلیج فارس برای کشتیهای نفتکش بسیار بالاست برای شناخت

کشتی تک سفر مشابه ایران آبادان که یکبار در آبهای ایران برای بارگیری وارد می شود این هزینه یکبار یعنی ۴۴۸۵۴ دلار پرداخت می گردد در حالیکه برای کشتی ایران آبادان که حدوداً در ماه ۴ سفر بارگیری و ۴ سفر تخلیه دارد این یک عنصر هزینه به ۳۵۸۸۳۲ دلار بالغ می گردد و این صرفاً یک عنصر از ۶ عنصر دیگر عوارض و هزینه های بندری برای هر بار باز و بستن کشتی است که پرداخت می گردد. شایان ذکر و تکرار است که ۴ فروند کشتی نفتکش در داخل آبهای ایران برای تأمین خوراک پالایشگاه دایما در حال ترددند که در هر بارگیری ۱ تخلیه در بنادر مختلف ایران، شرکت ملی نفتکش ایران می بایستی ۲۲ سنت بابت عوارض تخلیه و بارگیری برای هر تن باز پرداخت نمایند که این رقم با توجه به دفعات بارگیری /تخلیه. به مبلغ قابل توجه ای بالغ می گردد. با برابری مثال کشتی ها مخزن ۲۲ سنت در کنار اسکله برای بارگیری و ۱۱ سنت در لنگرگاه برای تخلیه به کشتی ورودی (STS) و ۱۱ سنت دیگر از کشتی ورودی برای بارگیری و مجدداً ۲۲ سنت برای کشتی ورودی در کنار اسکله برای تخلیه که جمعاً ۶۶ سنت برای هر تن بار می گردد بابت عوارض تخلیه و بارگیری دریافت می شود.

بدیهی است که این پرداختهای غیر متعارف، افزایش و کاهش غیر واقعی سود عملیاتی را برای سازمان بندر و دریا نوردی و پالایشگاه بندر عباس را به همراه خواهد داشت. لذا برابر جدول مقایسه تهیه شده پیوست تعرفه ها. عوارض، هزینه ها و حقوق بندری ۳ تا ۶ برابر بیشتر از نرخهای مشابه در سایر بنادر کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان می باشد.

در خاتمه به استحضار می رساند که برابر نتایج تعرفه جدید در صفحه ۷ "حقوق" را چنین تعریف نموده که "بخشی از تعرفه است که بدون ارائه خدمات و به عنوان حق حاکمیتی بندر از کشتی و کالایی که به منطقه تحت حاکمیت دولت ایران وارد می شود اخذ می گردد" در حالیکه در جدول ۱ کتابچه در بند ۸ دریافت اضافه کاری بابت حق تخلیه و بارگیری ۱٪ تا ۲۰٪ برای اضافه کاری برای روزهای پنج شنبه و جمعه و تعطیلات به عنوان حقوق بندری برای کشتیها دریافت می دارد که حضرتعالی مقرر فرمودید که ابلغ می فرمایید تا این مطلب از جدول مربوطه حذف گردد.

استدعا دارد مقرر فرمایند تا به هنگام انجام تصحیحات در تعرفه و حقوق، عوارض بندری نکات یاد شده مورد نظر قرار گرفته و تا تصویب نهایی آیین نامه جدید نسبت به رفع مشکلات گفته شده اقدامات عاجل به عمل آورده و از نظرات این اتحادیه برای تدوین آیین نامه جدید بهره برده و از نتایج حاصله این اتحادیه را مطلع فرمایند.

باز خوانی داستان اتوبوس دریایی که غرق شد

ملکرضا ملکپور

حادثه غرق اتوبوس دریایی در آبهای هرمزگان و کشته شدن ۱۷ نفر در این سانحه هنوز در پرده ای از ابهام باقی مانده و هرکس به ظن خود سخنی درباره آن می گوید اما ملک رضا ملک پور از جمله کارشناسانی است که به دلیل سابقه طولانی در کار بازرسی کالا و کشتی می تواند نظرات مقرون به واقعیتی را بیان کند توجه شما را به خلاصه ای از نوشته ایشان در روزنامه جهان صنعت جلب می کنیم. یک گروه گردشگر که از مشهد به قصد دیدن جزایر و سواحل ایران به استان هرمزگان عزیمت می کنند با اتوبوس از مشهد حرکت کرده و وارد بندرعباس می شوند. این گروه تصمیم می گیرند به وسیله قایق (اتوبوس دریایی) به سمت جزیره هرمز حرکت کنند. در حالی که هوا آفتابی بوده و اسکله شهر مملو از مسافر به طرف اتوبوس دریایی که از قبل با ناخدای آن قرار گذاشته بودند، می روند تا آنها را به جزیره هرمز برساند. آنان یک ساعت بعد در جزیره هرمز از اتوبوس دریایی پیاده شده و با ناخدا قرار می گذارند ساعت ۱۶ در اسکله هرمز حاضر شوند تا به طرف بندرعباس حرکت کرده و به شهر خود بازگردند. ساعت ۱۶:۳۰ گروه گردشگر در اسکله هرمز حاضر بودند. وضعیت هم عادی بود و هیچ مستولی مانع سوار شدن آنها به اتوبوس دریایی نمی شود. یعنی خراب بودن دریا و توقالی بودن هوا مطرح نشده و عملیات حرکت قایق ها به صورت عادی در جریان بوده است.

پس از نیم ساعت دریا نوردی، یعنی حدود ساعت ۱۷ اول یهمن، اتوبوس دریایی با امواج دریا مواجه می شود. مسافران عضو گروه گردشگری مشهدی به ناخدا می گویند: اگر دریا خطرناک است، برگردیم جزیره هرمز آنجا کمپ زده و شب را آنجا بمانیم؛ ناخدا جواب می دهد، دریا از این خراب تر بوده و من مسافران را به مقصد رسانده ام، این موج چیزی نیست اما چند دقیقه بعد اتوبوس دریایی با نقص فنی مواجه می شود. ناخدا می گوید: بزین تمام کرده ام، گروه گردشگر به ناخدا می گوید: به گارد ساحلی خبر بدهید کمک بفرستد. ظاهراً ناخدا نمی دانسته به کجا باید تلفن بزند، در ضمن می گوید بیسیم اتوبوس دریایی کار نمی کند. در این لحظه ناخدا تلاش می کند با تلفن همراه به ساحل بندرعباس زنگ بزند ولی تماس برقرار نمی شود. البته بعداً ناخدا موفق می شود با مسوول مربوطه در ساحل بندرعباس تماس بگیرد ولی به مسافران اعلام می کند: گفتند، نمی توانیم کمک بفرستیم!!!

اتوبوس دریایی دیگری ساعت ۱۷:۳۰ از حوالی محل حادثه در حال عبور بوده که با سروصدای مسافران به طرف آنها می آید و متوجه می شود بزین اتوبوس دریایی تمام شده است. از ناخدای اتوبوس دریایی عبوری تقاضا می شود مسافران را با خود به بندرعباس ببرد، وی قبول نمی کند و می گوید: ما بندرعباس نمی رویم و محل حادثه را ترک می کند. بالاخره بعد از ۴۵ دقیقه شناور ویژه نجات (ناجی) به محل حادثه می رسد. ناجی برای پهلو گرفتن به اتوبوس دریایی به آن نزدیک می شود. متأسفانه اختلاف ارتفاع اتوبوس دریایی با ناجی و امواج سهمگین آب باعث می شود شناورها دو بار با هم برخورد کنند بنابراین ناجی از پهلو گرفتن منصرف می شود. متأسفانه امواج دریا باعث می شود اتوبوس دریایی به طرف پاشنه شیب پیدا کند و از آن قسمت در آب فرو رود. تارک شدن هوا مانع آن بوده که خدمه ناجی موقعیت اتوبوس دریایی را خوب رویت کنند.

تعدادی از مسافران با حلقه نجات پرتاب شده از سوی ناجی خود را به آب انداخته و طناب ناجی را می گیرند تا نجات یابند، در این لحظه ناخدای اتوبوس دریایی از مسافران می خواهد جلیقه نجات بپوشند. اما تعداد جلیقه های نجات به تعداد ۲۰ نفر سرنشین شناور نبوده ضمن اینکه جلیقه های موجود نیز قفسودگی زیاد داشتند. در هر حال باقی مسافران خود را به داخل اتاقک اتوبوس دریایی می رسانند تا کمتر در معرض غرق شدن باشند ولی متأسفانه وارونه شدن اتوبوس دریایی به علت امواج آب، آنها را در محفظه محبوس کرده و همین موجب می شود که همگی جان بیازند. ناخدای اتوبوس دریایی که از نجات یافتگان بود، از خدمه ناجی می خواهد که سریع مسافران محبوس در اتاقک اتوبوس دریایی بروند و آنها را نجات دهند ولی در پاسخ اظهارات زیر شنیده می شود:

* با وجود آنکه دو ماه است حقوق نگرفته ایم هنوز داریم کار می کنیم.

* شناور ناجی چهار میلیارد تومان ارزش دارد، نمی توانیم آن را بیشتر از این به خطر بیندازیم. روز بعد واحدهای نجات اجساد ۱۷ نفر را از آب بیرون می آورند

طی نامه ای

به سازمان بنادر و دریانوردی

تشریح

دیدگاه های اتحادیه

در زمینه اخذ مالیات

بر اساس تناژ شناور

با ارسال نامه ای به مدیرکل تعرفه و ترانزیت سازمان بنادر و دریانوردی، دیدگاه های اتحادیه در این زمینه به تفصیل به این نهاد سیاستگذاری فعالیت های دریایی منعکس شد. با این امید که مذاکرات در این زمینه به تصمیم مناسبی در جهت حفظ منافع اعضای محترم منجر شود توجه آنان را به مفاد این نامه جلب می کنیم.

حضور محترم جناب آقای عبدالمهدی مدیرکل تعرفه و ترانزیت سازمان بنادر و دریانوردی

موضوع: اخذ مالیات شناور بر اساس تناژ تاکیس

بازگشت به شماره ۲۶۹۴۷/ص/۹۰-۹۰/۹/۱۲

در پاسخ به سؤالاتی که از سوی آن سازمان محترم در رابطه با پیشنهاد اخذ مالیات بر اساس تناژ شناور طی بازگشتی فوق نموده بودید مراتب به شرح زیر به استحضار می رساند ضمناً در نشستهای گذشته مقرر گردیده بود که در این رابطه نشستهایی با حضور مسئولین آن سازمان و کارشناسان این اتحادیه برگزار تا موضوع کاملاً پخته شود و سپس بنا به دعوت آن سازمان نماینده محترم و صاحب نفوذ از وزارت دارائی در این کارگروه حضور یافته و موضوع را با ایشان در میان و نهایتاً به راهکاری جهت پشتیبانی از این فعالیت دریایی که هم اکنون علاوه بر بحران و تحریم با مشکلات فراوان دست و پنجه نرم می کنند دست یابیم.

۱. آمار و اطلاعات ذکرشده در گزارش پیشنهادی آن اتحادیه محترم قدیمی بوده و مسلماً اتکاء و استناد به آمارهای مذکور در نتیجه و تحلیل گزارش ابرادات اساسی ایجاد می نماید.

۲. آمار و نمودار BDI کشتیهای فله و شاخص های کانتنتری مربوط به دوسال قبل (تاریخ ارائه گزارش) بوده و از آنجا که نحوه محاسبه مالیات بر تناژ در کشورهای مختلف و براساس روشهای ذکر شده در این گزارش در حال انجام می باشد، تغییری در اصل و ماهیت

موضوع ایجاد نمی نماید علی ایحال در صورت درخواست، اطلاعات و آمار و نمودارها به تاریخ روز قابل ارائه می باشد.

۳. در گزارش مذکور چگونگی و نحوه محاسبه و تعیین مالیات یک شناور یا کشتی ارائه نگردیده است.

۴. توجه جنابعالی را به ردیف "۸-۷" پیشنهاد نحوه محاسبه مالیات بر تناژ در ایران" همچنین نحوه محاسبه در اسپانیا، پاکستان- انگلستان- هندوستان- یونان- آلمان- ژاپن جلب می نماید.

۵. مکانیزم تعیین فعالیتهای مشمول و غیر مشمول مالیات، مشخص نمی باشد.

۶. با رجوع به سرفصل های "۲-۷" فعالیتها و درآمدهایی که مشمول این طرح می شوند" و "۳-۷" فعالیتها و درآمدهایی که مشمول این طرح نمی شوند" در صورت موافقت با کلیات طرح "مالیات بر تناژ" مکانیزمهای اجرایی مختص هرکشوری بر اساس مقتضیات و صرفه و صلاح آن کشور تنظیم می گردد.

۷. در روش پیشنهادی، اخذ مالیات به تفکیک فعالیت مورد بررسی قرار نگرفته است.

۸. همانگونه که در روش محاسبه



"مالیات به درآمد" کلیه فعالیتهای شرکت در صورتهای مالی منعکس و به درصدی از سود حاصله مالیات تعلق می گیرد در روش محاسبه "مالیات بر تناژ" نیز سود مالیات بر تناژ بر اساس کلیه فعالیتهای یک کشتی در طول یکسال محاسبه و میزان مالیات مشخص می گردد.

۹. چگونگی و مکانیزم تخصیص منابع حاصل از فعالیتهای مالیاتی به تربیت و آموزش پرسنل دریایی مشخص نگردیده است.

۱۰. نحوه مدیریت و نگهداری حساب ذخیره مشخص نگردیده است.

۱۱. مشابه مورد ۳ در صورت موافقت با کلیات طرح مالیات بر تناژ مکانیزمهای اجرایی مختص هر کشوری پس از ملاحظات کارشناسانه و با نظارت

سازمانهای ذیربط و مستقل قابل کنترل می باشد.

۱۲. ابهام در عدم وجود اجماع بین کلیه مالکان کشتی در پذیرش روش پیشنهادی متصور می باشد.

۱۳. همانگونه که در سرفصل های مزایا و معایب روش محاسبه مالیات بر تناژ اشاره گردید مالکان کشتی حق انتخاب روش تعیین مالیات بر اساس "مالیات بر تناژ" و یا "مالیات بردرآمد" را دارا بوده و اجماع مالکان کشتی در روش تعیین مالیات ضروری نمی باشد.

۱۴. عدم مقایسه میزان مالیات برآوردی برای کشتی نمونه و پیشنهادی با ظرفیت خالص ۱۴۲۵۳ تن بر اساس دو روش مورد بررسی.

۱۵. در روش "مالیات بردرآمد" نحوه محاسبه مالیات بر اساس سود حاصل از کلیه فعالیتها شرکت در طول سال مالی و بستگی به میزان سود متغیر می باشد (در ایران ۲۵٪ سود حاصله پس از کسورات قانونی) در حالیکه در روش محاسبه "مالیات بر تناژ" میزان مالیات با توجه به ثابت بودن ظرفیت خالص/ناخالصی یک کشتی در هر سال ثابت می باشد.

۱۶. در محاسبه مالیات بر تناژ شناور کشورهای بررسی شده مندرج در

اشاره و علاوه بر مزایای مطرح شده خودکفایی ملی و عدم وابستگی به ناوگان خارجی و افزایش توان رقابتی کشتی داران ایرانی از تأثیرات این روش محاسباتی بوده و چگونگی اجرای آن پس از موافقت با کلیات طرح قابل برنامه ریزی می باشد.

با سپاس- محمد سمیعی دبیرکل

جناب آقای عبدالمهدی

مدیر کل محترم ترانزیت و تعرفه سازمان بنادر و دریانوردی

موضوع: تعرفه های بندری و اخذ مالیات بر اساس تناژ (تناژ تاکیس)

بازگشت به نامه ۹۰/۱۸۰۲۳/ص/۹۰ مورخ ۹۰/۱۶/۲۸ و پیرو نامه شماره ۹۰/۱۴/۶۰۷۹ مورخ ۹۰/۵/۲۹

با سلام

احتراماً، ضمن تشکر از برگزاری جلسات هماهنگی با اتحادیه مالکان کشتی ایران جهت بررسی مشکلات مالکان شناورها و ارائه راهکارها یک نسخه اطلاعات مورد نیاز از قبیل روش اخذ مالیات در کشورهای متفاوت به انضمام پیشنهاد نحوه محاسبه مالیات بر تناژ در ایران در صفحات ۱۷ و ۱۸ جهت استحضار و بهره برداری تقدیم حضور می گردد. خواهشمند است همانگونه که در نشست مورخ ۸۹/۱۲/۲۳ با حضور جنابغالی و مسئولین محترم مربوطه، توسط اعضاء هیات مدیره اتحادیه مالکان شناور مطرح گردید و با توجه به نامه پیروی فوق و بسته پیشنهادی ارگانهای دریایی کشور در سال ۸۹ به منظور حمایت از ناوگان تجاری ایران و در نتیجه اقتدار ملی دریایی جمهوری اسلامی ایران موارد زیر مورد تأکید و پیشنهاد اتحادیه می باشد.

۱. کاهش ۵۰ درصدی تعرفه حقوق و عوارض بندری برای شناورهای ایرانی

۲. با مالکیت و پرچم ایران.

۳. پیگیری معافیت مالیاتی مالکان شناورهای تحت پرچم ایران در شرایط تحریم کنونی و اخذ مالیات بر مبنای مالیات بر تناژ طبق پیشنهاد پیوست پس از رفع بحران.

۴. ایجاد رقابت بین پیمانکاران خدمات بندری به منظور کاهش تعرفه های بندری.

ضمناً به استحضار می رساند که قبلاً مدارک مورد نیاز ذکر شده در نشست مورخه ۸۹/۱۲/۲۳ از سوی کشتیرانی ج.ا.ی ارائه گردیده بود و نامه ذکر شده در بند ۲ بازگشتی فوق نیز جهت اطلاع اعضای این اتحادیه به این دبیر خانه ارسال فرمایند.

با سپاس- محمد سمیعی دبیر کل

برای نخستین بار اتفاق افتاد

نشست هیات مدیره اتحادیه

در دفتر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

برای نخستین بار در تاریخ تاسیس اتحادیه مالکان کشتی ایران، اعضای هیات مدیره اتحادیه یکی از نشست های معمول خود را در دفتر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی برگزار کردند. این کار هم نشان دهنده تفاهم کاملی است که میان اتحادیه و مهم ترین نهاد سیاستگذاری فعالیت های دریایی وجود دارد و از سوی دیگر نشاندهنده اهمیتی است که مجموعه اتحادیه نزد مدیریت های این سازمان دارد. در زیر توجه اعضای اتحادیه و سایر مخاطبان را به رونویس مذاکراتی که در این نشست (در تاریخ ۲۶ دی ماه ۱۳۹۰) اتفاق افتاد جلب می کنیم

□ در مورد درخواست اتحادیه مبنی بر پرداخت دیباند و اضافه کاری توسط صاحب کالا با همکاری کارشناسان اتحادیه نشست هائی برگزار می کنیم تا به یک راه کار اساسی برسیم .

۳. با عنایت به سیاست دولت مبنی بر اعطای کارهای اجرایی به بخش خصوصی و پشتیبانی و تقویت NGO ها، اتحادیه طی نامه ای درخواست اعطای امور اجرایی ثبت شناورها در مرکز و بنادر را همانند پلیس ۱۰۴ از سازمان بنادر و دریانوردی نموده است لیکن تاکنون پاسخی دریافت نشده است.

آقای فروغی فرمودند که از بخش حقوقی استعلام کرده ایم که پاسخ دهد . البته بایستی یادآوری کنیم که ثبت کشتی مثل ثبت خودرو است (لذا نیاز به مرجعی ندارد) . ولی بهر حال معتقدم که اگر چنانچه در کار کارشناسی هم این مهم مصوب گردد فکر نمی کنیم باجرا درآید .

جنابعالی فرمودید که بررسی شود که اعطای این مهم به NGO چه مبلغی از بار مالی سازمان کم خواهد نمود . ضمن اینکه اصل ۴۴ قانون اساسی سازمان بنادر و دریانوردی را از اجرای اینگونه مسائل مستثنی کرده است .

آقای ایزدیان فرمودند این موضوع ربط پیدا می کند به بحث حق مالکیت در اسلام . حقوق شهروندی و از سونی امکان دارد اجرای این امور توسط NGO ها باتوجه به روش کاری آنان طولانی تر شود . ضمناً از آقای سمیعی سؤال کردند که آیا اجرای این امر برای اتحادیه درآمد ایجاد می نماید ؟

ایشان به استحضار رسانند همانگونه سازمان بنادر و دریانوردی امور محوله رده بندی را به مؤسسات رده بندی آسیا و سپس به ایرانیان محول کرده و بخش اعظمی از امور سازمان را آن ها اجرا می کنند و یا انجمن حمل و نقل بین المللی مسئولیت آن را دارد که شرکت های حمل و نقل بین المللی به هنگام تأسیس، ثبت و بسیاری از دیگر موارد نظر خود را بایستی به شورایی عالی ترابری ارائه نماید . لذا انتظار اتحادیه نیز این است که سازمان بنادر و دریانوردی هم این اتحادیه را که نقش ملی در کشور بعهده دارد پشتیبانی نموده و تقویت نماید تا همانند مشکلاتی که سازمان بنادر و دریانوردی در رابطه با دریافت کنندگان وجوه اداره شده مواجه شده است با داشتن بازوی قوی اجرایی همانند اتحادیه با اینگونه مسائل مواجه نشود و از سونی مشغله مسئولین محترم سازمان بنادر و دریانوردی کم شده و در نقش حاکمیت قوی تر از هر زمان دیگر عمل می نماید.

فقط توسط یک بخش به نظر منطقی نمی رسد .

در پی این بحثها آقای گلپور مطرح کردند که براساس بررسی های انجام شده سالهای ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ فعالان دریائی در بخش کشتی داری و کشتیرانی با خوشبینانه ترین تفکر رو به افول خواهند بود لذا کل خانواده دریائی ۲ سال سختی در پی خواهند داشت شاخصها به شدت سقوط کرده و تحریم هم آن را تشدید نموده است در این فرصتها دولت بایستی خانواده دریائی را دریابد موضوع دیگری که بایستی طرح نمایم موضوع اضافه کاری و دیباند است که با توجه به درخواست صاحب کالا بایستی دیباند و اضافه کاری را از صاحب کالا دریافت دارید نه از مالکان کشتی و این موضوع درخواست اتحادیه است .

آقای روشنائی در پی مطالب آقای سوری تأیید کردند که یک بخش دولتی نبایستی فارق از بقیه بخشهای فعال کشور جزیره ای فکر نماید و بایستی در این موارد فکری کرد .

جنابعالی فرمودید که بهترین زمان رونق و توسعه زمان رکود است مانسبت به دیگر بنادر عقب تر هستیم ولی نبایستی در این شرایط سخت تسلیم شویم البته البته برای عوارض فوق هم بایستی راه کاری اجرایی پیدا کنیم .

آقای صادقی فر فرمودند که ما نمی توانیم به صاحب کالا دست یابیم از سونی صاحب کالا انبارداری می دهد تا کالا را از گمرک بیرون ببرد لذا چون کشتی درخواست این موضوع را از سوی صاحب کالا کرده است بایستی پرداخت نماید این در زمره حقوق سازمان است .

در نهایت مقرر فرمودید که :

□ در بحث نفتکش و تعرفه ها جلسه ای برگزار می کنیم که در طول سال منابع دریائی از شرکت ملی نفتکش چه مبلغی است سپس نشست با شرکت ملی نفتکش و اتحادیه برگزار خواهیم کرد تا به یک راه کار منطقی برسیم .

در این مورد آقای صادقی فر فرمودند که بیش از ۲۰ سال است که به تعرفه ها دست نزده ایم . در حالیکه درآمد نفتی کاملاً تغییر کرده . لذا جانی وجود ندارد که تغییراتی بدهیم . در تعرفه های غیر نفتی تغییراتی دادیم از سونی مبالغی که دریافت می شود بابت اجرای تعهداتی است در مقابل دولت که یک نوع سرمایه گذاری در بنادر است هزینه می گردد . البته نمی توان تعرفه های کشتی های نفتی و اصولاً بطور کل تعرفه های کشور ما را با دیگر کشورهای حاشیه خلیج فارس مقایسه کنید چه آنکه آنها این درآمدهای به دست آمده را هزینه های سرمایه گذاری برای بنادر ویا تعهداتی در تعامل دولت خود انجام نمی دهند . البته ما ۵۰٪ هم از تعرفه ها کم کردیم که شورایی عالی نپذیرفت . از سونی حتی شرکت نفت هیچ کمکی به بحث بانکرینگ نمی کنند . به هر حال این مبالغ دریائی حقوقی است که به سازمان تعلق دارد و دریافت می گردد . در مقابل آقای سوری مطرح کردند که شرکت ملی نفتکش ایران ۱۱ سال است که از شرکت نفت جدا شده و هیچ ارتباطی به شرکت نفت ندارد از سونی ما بار خود را به صورت CIF دریافت و برای شرکتهای خارجی حمل کرده و مبالغ حمل هم براساس نرخ بین المللی روز دریافت می کنیم که بیش از دیگر شرکتهای نفتکش نیست از سونی نبایستی رفتارها یک بام و دو هوایی اجرا شود چه اینکه تعرفه های نفتی بیشتر از کشتی های حمل کالای خشک نبایستی باشد در حالیکه کشتی های حمل کالای خشک هم مدت زمان بیشتر اسکله را اشغال می کنند و محوطه راهم کثیف می کنند لذا نیاز است دولت در این زمینه ها با فعالان دریائی که با بحران مواجه و نرخ حمل هم به شدت پایین آمده و تحریمها هم مزید بر علت شده است کمک نماید و چنانچه همکاری نشود نمی دانم این شرکتهای بزرگ به کدام نقطه خواهند رسید و جای سنوال خواهد بود ضمن اینکه در شهری که همه در یک سطح زندگی می کنند بحث توسعه و آنها

با درود و سلام بی پایان و با سیاستگزاری از حضرتعالی که با سعه صدر به مسائل و مشکلات مالکان شناور گوش فرا داده و جنابعالی و همکاران گرامیتان در اکثر موارد قول مساعد در جهت رفع و یا همیاری دادید . این نشست که با حضور جنابعالی ، آقای ایزدیان معاون امور دریایی ، آقای صادقی فر معاون بندری ، آقای فروغی مدیرکل امور دریایی ، آقای میرزایی مدیرکل امور آموزش و آقای رحانی مدیر حقوقی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی و آقای داجمر ریاست هیات مدیره و مدیرعامل کشتیرانی ج.ا.ا ، آقای سوری نائب رئیس هیات مدیره و مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران ، آقای طاهری عضو محترم هیات مدیره و مدیرعامل شرکت تأسیسات دریایی ایران ، آقای گلپور عضو هیات مدیره و نماینده تام الاختیار شرکت کشتیرانی ایران و هند ، آقای امیران عضو محترم هیات مدیره و مدیرعامل شرکت کشتیرانی بحرگان ، آقای روشنائی عضو هیات مدیره و مدیرعامل شرکت ماروس ترابر و اینجانب محمد سمیعی دبیرکل اتحادیه برگزار گردید . در این نشست مسائل و مشکلات بشرح زیر به استحضار رسید و تصمیماتی اتخاذ گردید که خواهشمند است مقرر فرمایند اقدامات مقتضی بعمل آمده و از نتیجه آن ، این اتحادیه را مطلع فرمایند .

۱- ابلاغ هزینه ثبت کشتی ها به محاضر رسمی مورد قبول سازمان بنادر و دریانوردی و اطلاع به اتحادیه آقای رجائی پاسخ دادند که به همه محاضر از طریق اداره کل ثبت و اسناد ابلاغ گردیده و ما نیز اقدام و به اتحادیه نیز ابلاغ خواهیم نمود .
۲- تجدید نظر در تعرفه های بندری که مقرر بود در کمیته ای که در سازمان بنادر تشکیل گردیده ، کارشناسان اتحادیه نیز حضور پیدا نمایند. ضمناً توافق شده بود که جدول شماره ۱ کتابچه تعرفه های بندری تصحیح گردد که هیچگونه اقدامی نشده است.



هم تهیه و مطابقت داده ایم در جلسات امتحان هم مدرسین حضور مستمر دارند. از سوتی نیز انتقادی از بخش خصوصی دارم که همکاری بیشتری با سازمان بنادر ندارند. البته در جلسات مربوط به کارگروه آموزش همواره نماینده اتحادیه حضور داشته و اظهار نظرهای مفیدی هم نموده است.

آقای صادقی فر فرمودند ما با انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته همکاری داشته و مجوزهای داده ایم که شرکت ها برودت دوره های مورد نیاز را ببینند. آقای سوری فرمودند که بنظر می رسد بایستی مرکزی وجود داشته باشد تا این تخلفات پرسنلی در آنجا به ثبت برسد.

مقرر فرمودید: با ارجاع موضوع به جناب آقای میرزائی، که بایستی بر روی این امر مروری نموده و راهکاری پیشه کنیم و از بخش خصوصی نیز کمک خواهیم خواست.

8. به منظور حمایت از بخش خصوصی و NGO ها پیش نویس "آیین نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکتهای کشتیرانی" طی نامه شماره ۲۲۴۰۹/ص مورخ ۸۹/۰۸/۰۸ به امضاء مدیرکل محترم امور بندری به مورد اجرا گذارده شود و اخذ تأییدیه از اتحادیه قبل از صدور مجوز برای فعالیت شرکتهای کشتیرانی و ثبت شناورها عملی گردد و در این مورد دستورات لازم به اداره ثبت شناورها و اداره امور شرکتهای موسسات کارگزاری دریایی صادر فرمایند که در جلسه قبل مقرر شد که مصوبه به اتحادیه ابلاغ شود که نشد.

آقای صادقی فر فرمودند که آیین نامه مصوب شد و ابلاغ خواهیم کرد.

9. تأکید بر استفاده از دفاتر ثبت گزارشات روزانه کشتی روی شناورها تهیه شده به اتحادیه با توجه به تأییدیه های موسسات رده بندی ایرانیان و آسیا و مصوبه سازمان بنادر و ریانوردی به منظور حمایت از تولیدات داخلی، ضمن آنکه این دفاتر با دارا بودن دستورالعملهای فارسی و انگلیسی راهنمای بسیار خوبی برای دریانوردان در اجرای دقیق آیین نامه های صادره می باشد که مقرر فرمودید اداره کل امور دریایی این موضوع را برای اجرا به اداره کل حفاظت و ایمنی ابلاغ شود تا مورد بازرسی قرار گیرد.

آقای امیران فرمودند خوشحالم از اینکه این بحث مطرح شد. یکی از مسائل ایمنی شناورها خود وضعیت اطلاعات و علم نیروی انسانی است. تقاضای ما همواره این بود که پورت استیت فقط از شناور بازدید نمایند و کشتی را توقیف نمایند. بلکه از ناخدا و پرسنل هم سؤال علمی کرده و از دفاتر بازدید کند و همچنین مطلع شود که پرسنل نحوه استفاده از دستگاه ها را بلد هستند؟ درحالیکه بسیاری از پرسنل که دارای گواهینامه های صادره از سازمان بنادر و ریانوردی دارند و در استخدام مالکان هستند حادثه می آفرینند و آنهم بعلم عدم آشنائی با شغل خود و یا خلأکاری هائی می کنند و در هنگامی که از کشتی خارج می شوند بسیار راحت به استخدام دیگر مالک کشتی درمی آیند. باید بنوعی با اینگونه پرسنل رفتار شود که دیگران مطلع و متنبه گردند. همانند رانندگان اتومبیل که گواهینامه برخی به علت خلأ باطل می گردد. ما مالکان علاوه بر اینکه نمی توانیم اقدامی نماییم حتی در صورت اخراج دست به گریبان وزارت کار هستیم و شخص خلأکار مبلغ هنگفتی از مالک هم دریافت می دارد. بایستی جایی به این امور رسیدگی کند. آئین نامه انضباطی بایستی تعیین شود. نمی شود فرمانده یا یک زیرپوش و شورت بر روی عرشه حاضر شده با مراجعین صحبت کند. اینگونه رفتار آبروی کشور را هم می برد. بایستی با لباس و یونیفرم حاضر شوند و لباس منظمی بپوشند.

آقای ایزدیان فرمودند که آئین نامه ای را تجدید نظر کرده ایم. ضمناً فصل ششم قانون دریایی که شامل اختیارات و وظائف پرسنل شناورها است از تصویب دولت محترم گذشت.

حضرتعالی فرمودید که می توان اقداماتی هم از نظر انضباطی انجام داد از جمله اظهارها و یا ضبط کارت صادره. جناب آقای میرزائی فرمودند که اولین دستورالعمل مربوط به بحث انضباطی تهیه و مصوب شد که ابلاغ هم خواهد شد. چه اینکه از ابتدای ژانویه سال جاری قابل اجرا است. در ارتباط با سطح دانش پرسنل بایستی بگوییم که پرسنل عرشه در امتحانات بیش از ۶۰٪ ریزش دارند. بسیاری از مفاد درسی را برای پرسنل فعال در زیر GT500 را

ارسال گردیده و درخواست شده است تا نظارت دقیق تری مسئولین محترم بنادر بر روی فعالیتهای لنجها و دویه ها بخصوص در رابطه با حمل خودرو داشته باشند.

آقای فروغی مطرح فرمودند که در زمان بازگویی رده بندی ها آن را تأیید و مجوز صادر می کنند.

حضرتعالی فرمودید: ابلاغ شود به همان نحو اجرا گردد و دقت بیشتری در اجرای این امر بعمل آید و پورت استیت هم بر این امر نظارت داشته باشد. ضمناً یادآور شدید که اتحادیه می تواند نسبت به بازسازی این شناورها و ساماندهی آنان اقدام کند. پیشنهاد می شود که این موضوع هم در اتحادیه مورد بررسی قرار گیرد.

6. پیشنهاد اتحادیه بر اینست که شناوران بایستی علاوه بر بیمه بدنه و موتور پوشش اجباری بیمه P&I داشته باشند. آقای سوری هم فرمودند که معتقدم حتماً شناورها دارای P&I باشند. چون این خود یک نوع بیمه شخصی ثالث است لذا به هنگام تصادف و یا ریزش روغن در دریا این شناورها قادر به پرداخت خسارت ها نخواهند بود لذا بنظر می رسد که بایستی شناورها بیمه شخصی ثالث P&I نیز داشته باشند.

آقای رجائی فرمودند که در چند ماه پیش با بیمه البرز در همین رابطه جلساتی داشتیم ولی به نتیجه ای نرسید. اینجانب موضوع بیمه شخصی ثالث و جگوتگی همکاری بیمه البرز با سازمان بنادر و ریانوردی و اعضای اتحادیه را بطور مشروح تشریح نمودم. آقای داجمر فرمودند که شناورها را بانک ها قبول ندارند می تواند بیمه های معتبر این همکاری را بمانند.

مقرر فرمودید: که موضوع اجباری کردن داشتن شناورها به بیمه شخصی ثالث (P&I) را مورد بررسی قرار خواهیم داد و نتیجه را اعلام می کنیم.

7. از آنجائیکه سطح آموزش و انضباطی پرسنل بر روی شناورهای فعال مناطق جنوب و شمال مورد کنترل یازرسین بنادر قرار نمی گیرند و هیچگونه روشی نیز در جهت ارتقاء سطح علمی و انضباطی اینگونه پرسنل وجود ندارد لذا نیاز به آیین نامه اجرایی و نظارت وجود دارد تا مالکان شناور با خاطری آسوده بتوانند از اندسته از پرسنلی که مدارک مربوطه را از سازمان دریافت نموده اند استفاده نموده و به کار مشغول گردند. جنابعالی فرمودید که بحث آموزش و انضباط پرسنل بر روی شناور بسیار مهم است و درغیر اینصورت، آنها با احتمال خطر بسیار بالایی مواجه خواهند بود. از سوتی بنظر می رسد که بایستی همانند رفتار اداره راهنمایی و رانندگی گواهینامه پرسنل ابطال گردد

ضمن اینکه صدور گل شناور به عهده سازمان بنادر و ریانوردی است ما متقاضیان را راهنمایی کرده مدارک مورد لزوم آن سازمان را جمع آوری و برای صدور گل تقدیم سازمان می نمایم دقیقاً نقش پلیس + ۱۰ را عمل می نمایم و مطمئناً با مدت زمان کمتری که درحال حاضر وجود دارد عمل خواهیم نمود و از سوی دیگر بهیچ وجه به حقوق شهروندی صدمه نزده چه اینکه دریافت پاسپورت، گواهینامه رانندگی و... از حقوق شهروندی است که درحال حاضر پلیس + ۱۰ اعمال می نماید.

مقرر فرمودید که: آقای رجائی مدیر حقوقی آن را مورد بررسی قرار داده و با اتحادیه نیز در مورد این تقاضا تماس دائم داشته باشد و نهایتاً پاسخ خواهیم داد.

4. در مذاکرات گذشته با مدیرعامل محترم سازمان بنادر و ریانوردی معتقد بودید که به منظور رفع مشکلات فعالان دریایی اصلاح است که مالکان کشتی در یکی از NGO های موجود عضویت داشته باشند لذا پیشنهاد می شود این مهم محقق گردد چه اینکه بدین شیوه مراجعه کنندگان به بخش دولتی کمتر شده و وقت آنان تلف نمی گردد و شاید بسیاری از مسائل مالکان توسط NGO ها برطرف گردد.

در این مورد آقای فروغی فرمودند که در این مورد با مالکان صحبت کردم، گفتند مبلغ هنگفتی را NGO ها دریافت می دارند و لذا استقبال نکردند. آقای روشنائی فرمودند که اصولاً در کارهای دسته جمعی مشکل اساسی عدم داشتن این فرهنگ کار دسته جمعی است.

حضرتعالی فرمودید اتفاقاً برای شناسائی مالکان حضور آنان در NGO ها خیلی بهتر است از سوتی نیز شکل ها شکل اصلی خود را پیدا می کنند. چه اینکه آنان مسائل را دریافت، راهکارها را بررسی و موضوع را پخته نموده و در نهایت به دولت مطرح می کنند. لذا چه خوبست که برای این موضوع مکانیزمی پیدا کنیم و آقای داجمر فرمودند یکی از راهکارها ارائه معرفی نامه از سوی NGO ها است.

نهایتاً مقرر فرمودید: که برای ثبت شناورها و همچنین دریافت وام از وجوه اداره شده موضوع مورد بررسی قرار گرفته و درنهایت طی فرمی که برای متقاضیان تهیه تا NGO ها آن را امضاء می کنند. مجامع نقشی در این بخش ها داشته باشند بهرحال راهکاری تهیه خواهیم کرد.

5. مشکلاتی که لنج ها بعلم بازگویی خودرو هم اکنون برای لندنینگ کرافتها بوجود آمده و موجب حذف بخشی از فعالیت اینگونه مالکان می گردد به صورت روشن نامه ای برای سازمان

جناب آقای سعید دهقان سفیدسنگی مدیر عامل محترم شرکت کشتیرانی باگسان خزر

بانهایت تأثر و تأسف درگذشت ابوی گرامیتان را تسلیت عرض نموده و از ایزد منان برای آن عزیز از دست رفته رحمت واسعه و برای شما و سایر بازماندگان و همکاران صبر و شکیبایی از درگاه ایزد منان مسئلت دارم.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

طی نامه ای به شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی

اتحادیه خواستار رفع شبهات

در زمینه نحوه تحویل سوخت یارانه ای شد

با وجودی که اتحادیه مالکان کشتی همزمان با اجرای طرح هدفمندکردن یارانه ها مدارک و مستندات مربوط به ضرورت تحویل سوخت یارانه ای به شناورهای متعلق به اعضای اتحادیه را با نهادها و مقام های مختلف مملکتی پیگیری کرده اما متأسفانه این کار هنوز به جایی نرسیده است. به همین جهت اعضای اتحادیه گاهی با مسائل و مشکلاتی رویه رو می شوند که هم وقت آنان را می گیرد و هم موجب می شود که از ظرفیت های موجود بهره مناسی گرفته نشود. در ادامه همین مشکل، اخیراً اتحادیه مجدداً نامه ای به شرکت ملی پخش ارسال کرده است که توجه اعضای محترم را به مفاد آن جلب می کنیم.

جناب آقای عرب

مدیر محترم بازرگانی در فروش شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران
موضوع: سوخت یارانه ای

باسلام و عرض احترام به مناسبت ایام سوگواری هفته جاری، به استحضار حضرت تعالی می رساند که متأسفانه با وجود اینکه در نشست گذشته هیأت مدیره با مسئولان محترم بلند پایه آن شرکت بحث یدک کش مطرح و حضرت تعالی فرمودید که موضوع حل گردیده است متأسفانه هنوز مالکان اینگونه شناورها با مشکلات مختلف و آن هم بعلت تفسیر های مسئولان محترم مناطق دست به گریبانند و در حالیکه شناور از بندر ایرانی به بندر ایرانی و در آبهای ایران دریانوردی می کند مسئولان محترم تقاضای پرداخت سوخت نیمه یارانه ای یعنی لیتری ۳۵۰۰ ریال می نمایند. از سویی در آخرین مذاکرات با جناب آقای مهندس رجب پور که در ماه گذشته انجام پذیرفت ایشان فرمودند بزودی قرار است در مورد شناورها بررسی جدیدی انجام پذیرد که مطمئناً از مشاورت اتحادیه نیز بهره خواهیم گرفت که تاکنون اطلاعی در این مورد در دست نیست.

بمنظور رفع این مشکلات با مسئولان محترم بلند پایه سازمان بنادر و دریانوردی مذاکره شد و از آنان تقاضا گردید تا با حضور بزرگوارانی همچون جنابعالی و یا معاون محترم و نمایندگان اتحادیه نشستی در سازمان مذکور برگزار تا شاید این تفسیرها و این مشکلات بنوعی برطرف شود که توافق نمودند. لیکن این نشست تاکنون برگزار نگردیده است.

با وجود اینکه مدیرعامل محترم آن شرکت در نشست مذکور تأیید نمودند که بخشنامه هایی که در جهت اجرای تحویل سوخت شناورها به مناطق اعلام می نمایند اتحادیه را نیز در زمره گیرندگان منظور نمایند که متأسفانه آن هم با دریافت نامه ای از جناب آقای رجب پور منتهی گردید. چه اینکه اعلام کردند این بخشنامه ها مربوط به داخل سازمان است در حالیکه جنابعالی کاملاً مستحضرید که تا قبل از حذف یارانه ها اتحادیه بعنوان یکی از گیرندگان از اینگونه بخشنامه ها مطلع می گردید و لذا عدم اطلاع اعضای اتحادیه از بخشنامه، مسئولان محترم مناطق می توانند تفسیر متفاوتی بنمایند. چه اینکه عطف به بخشنامه هایی می کنند که ما مشتریان نمی توانیم از آنها مطلع باشیم.

علیهذا استدعا دارد با عنایت به بحران های موجود که سونامی سنگینی بود که به صنعت کشتی داری و کشتیرانی وارد آمد و از سوی دیگر تحریم های دشمنان که برای ما مشکلات فراوانی آفریده اند، در داخل نیز اینگونه مسائل که نه فقط حل نشده بلکه هر روز شدیدتر هم با مالکان کشتی عمل می کند لذا این مسیر نه فقط مالکان کشتی را سوق می دهد تا از این صنعت در کشور عزیزمان دست بردارند بلکه سرمایه گذارانی که مایل به بسط این فعالیت ها نیز هستند جذب مکانی دیگر شده و در آنجا به سرمایه گذاری خواهند پرداخت چه اینکه آینده کار خود را در آنجا شکوفای می بینند.

جناب آقای عرب، استدعا دارد از آنجائیکه بحث سوخت و مشکلات دریافت سوخت با تفاسیر مختلف مسئولین محترم مناطق بسیار بفرنج گردیده است، مقرر فرمایند با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی و استفاده از مشاورت کارشناسان این اتحادیه اقدام عاجلی بفرمایند و از تصمیمات متخذه این اتحادیه را مطلع فرمایند.

بقیه از صفحه ۵

اینجناب به استحضار رساندم که اتحادیه از این امر بی اطلاع است. حضرت تعالی مقرر فرمودید که: موضوع به اتحادیه ابلاغ گردد و اصولاً بخشنامه ها به اتحادیه نیز جهت اطلاع و اجرا در زمره گیرندگان داده شود.

۱۰- مشکل با مرزبانی در بندرعباس. اخیراً در بندرعباس مشکلی برای مالکان کشتی ایجاد شده بدین قرار که قبلاً گارد از سوی پرسنل مرزبانی به هنگام پاس کشتی، دفاتر مرزبانی را هم مهر می زدند ولی اخیراً مرزبانی درخواست کرده که محلی در بندر به آنان داده شود تا به همراه گروه پاس خود حضور یابند که گارد هم موافقت ننموده لذا مرزبانی به مالکان اعلام کرد پس از انجام گارد به اسکله شهرداری در شهر مراجعه تا دفاترشان را مهر بزنند که این امر با عنایت به اینکه همگی مطلع هستند از فاصله بندر شهید رجایی یا باهنر تا اسکله شهرداری چه مشکلاتی را برای مالکان ایجاد می نماید، تقاضا می شود موضوع فی مابین بندر و مرزبانی حل شده و مالکان را اینگونه سرگردان ننمایند. حضرت تعالی مقرر فرمودید: جناب آقای مهندس فروغی موضوع را به بندر منعکس و تا حصول نتیجه و رفع این مشکل پیگیری نموده و نتیجه را به اطلاع اتحادیه برسانند.

۱۱. به منظور ارتقاء فرهنگ دریایی در کشور می بایستی پیش بینی تهیه فیلم و سریال های دریایی و یختی آن از طریق شبکه های صدا و سیما شده که نیاز است سازمان بنادر و دریانوردی علاوه بر پشتیبانی مالی و تأمین بخشی از بودجه مربوطه امکانات و تجهیزات نیز برای این مهم در اختیار قرار دهد. در این مورد بسیار خلاصه موضوع مورد بحث قرار گرفت. لیکن نتیجه گیری انجام نپذیرفت. متأسفانه بعلت کمبود زمان بندهای زیر مطرح نگردید که استدعا دارد دستورات مقتضی در جهت اجرای هر یک از آنها صادر و از نتیجه این اتحادیه را مطلع فرمایند.

۱۲. نیاز به اجرایی شدن دوره های باز آموزشی آموزشی برای پرسنل شناورهای زیر GT۳۰۰۰ می باشد لذا بایستی روشی برای این امر در نظر گرفته شود.

۱۳. اضافه کردن ضریبی به فرمول فائو با توجه به مستهلک بودن موتورها در کشتی ها برای افزایش سهمیه سوخت شناورها که تاکنون محقق نشده است. (در جلسه قبل نیز موضوع مطرح گردیده است)

۱۴. عدم اجرای دقیق دستورالعملها توسط شرکت پخش فرآورده های نفتی در تعرفه سوخت واگذاری به شناورها بخصوص برای کشتی ها "با پرچم و مالکیت ایرانی و تردد در آبهای داخلی" که براساس لیتری ۱۵۰ تومان می بایستی دریافت نمایند که انجام نمی شود و منجر به دریافت شکایات زیادی از مالکین شناورها شده است که در نشست گذشته هماهنگی شده بود که سازمان بنادر وارد این امر شده و تفاهم نامه ای با شرکت پخش فرآورده های نفتی و اتحادیه انجام پذیرد که اقدامی نشد.

۱۵. در مورد استفاده از شورای حل اختلاف دریایی و حمایت سازمان از شورا هماهنگی شده بود که به کلیه بخشهای دریایی و قسمتهای مختلف سازمان ابلاغ شود که انجام نگردید. در خاتمه از لطف و مرحمت حضرت تعالی سپاسگزار می نمایم.

نامه درباره قانون امور گمرکی

جناب آقای مصدقی

ریاست محترم دبیرخانه

شورای گفتگوی دولت و

بخش خصوصی

موضوع: قانون امور گمرکی

باسلام

احتراماً، باتوجه به اینکه در طول ۲ ماه آینده می بایستی آئین نامه اجرائی قانون امور گمرکی کشور تحریر و به تصویب برسد، علیهذا استدعا دارد مراتب بنحوی که آن مقام محترم صلاح می دانند درخواست های این اتحادیه در آئین نامه مربوطه درج گردد. قابل ذکر است که این اتحادیه آمادگی دارد تا در صورت لزوم کارشناسان آشنا به امور جهت ارائه توضیحات لازم در جلسات مربوطه حضور یابند.

درخواست ها بشرح زیر می باشد: کشتی های خریداری شده و یا اجاره ای توسط مالکان ایرانی برای ثبت از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و سود بازرگانی معاف هستند.

قطعات کشتی خریداری شده از خارج به منظور تعمیرات جهت ورود به بنادر ایران بدون تشریفات و پرداخت حقوق و عوارض و سود بازرگانی و یا حضور و تأیید گمرکی مستقیماً به کشتی مربوطه تحویل می گردد. /
با سپاس - محمد سمیعی

رسیدگی سریع به دعاوی

در شورای حل اختلاف دریایی

خبرگزاری مانا

شورای حل اختلاف دریایی آماده است تا ظرف مدت یک هفته به اختلافات این بخش رسیدگی و از طریق قاضی دادگستری حکم مربوطه را صادر کند. دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران اظهار داشت: هنوز موردی به شورای حل اختلاف دریایی ارجاع نشده است اما امیدواریم با تبلیغات و اطلاع رسانی که در خصوص ظرفیتها و توانایی های این شورا انجام داده ایم بتوانیم فعالیت گسترده ای را در این بخش داشته باشیم. کاپیتان سمعی گفت: در این ارتباط از سازمان بندارو دریانوردی خواسته ایم تا ما را در معرفی این شورا به بخش های دریایی کشور یاری کند. دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران با بیان اینکه احکام و تاییدیه های اعضاء شورای حل اختلاف دریایی توسط مراجع قضایی ذیربط صادر شده است گفت: در حال حاضر شورای حل اختلاف دریایی می تواند به اختلافاتی که قرارداد آنها تا پن میلیون تومان ارزش دارد رسیدگی کند اما از آنجایی که قراردادهای دریایی دارای ارزش بالاتری است، طرفین دعوی در قرارداد باید متمم و یا اصلاحیه ای را تهیه و این شورا را مرجع رسیدگی به دعاوی خود معرفی و اعلام کنند تا امکان رسیدگی به آنها وجود داشته باشد. وی گفت: البته مکاتباتی با دستگاه قضایی به منظور رسیدگی نامحدود شورای حل اختلاف دریایی به شکایات و دعاوی این بخش انجام شده است.

سمعی در خصوص مدت زمان رسیدگی به اختلافات و دعاوی دریایی گفت: درحالی که رسیدگی به دعاوی در دادگاه ها فرایند طولانی را طی می کند اما شورای حل اختلاف دریایی آماده است تا حداقل ظرف مدت یک هفته به دعوی طرفین رسیدگی و از طریق قاضی دادگستری حکم مربوطه را صادر کند. وی تاکید کرد: شورای حل اختلاف دریایی به اختلاف و مورد دعوی رسیدگی می کند و در نهایت قاضی دادگستری که در ترکیب این شورا قرار دارد حکم را صادر خواهد کرد. سمعی تعداد اعضاء شورای حل اختلاف دریایی را پنج نفر اعلام کرد.

هزینه درج آگهی

در بولتن رسمی و سایت رسمی اتحادیه مالکان کشتی ایران

بدینوسیله به اطلاع کلیه اعضای اتحادیه مالکان کشتی ایران و موسسات مرتبط خدمات بندری و دریایی کشور می رساند که با فراهم شدن امکانات مناسب سایت رسمی اتحادیه و بولتن رسمی که در ابتدای هر ماه منتشر می شود، آماده دریافت پیام های اطلاع رسانی و تبلیغاتی شده است. بدینوسیله هزینه انجام این کارها نیز به آگاهی می رسد. امیدواریم همکاری شما ضمن تامین بخشی از هزینه های تهیه بولتن رسمی به نگهداری سایت رسمی اتحادیه در وضعیت مطلوب و مورد نظر کمک برساند. لازم به یادآوری است که برای قراردادهای بلندمدت تحقیق های قابل توجهی در نظر گرفته شده است که در صورت تقاضا توضیحات کافی تریاره آن ها داده خواهد شد.

ب- در نشریه پیام اتحادیه

ردیف	نوع آگهی	هزینه (ریال)	ابعاد
۱	رنگی	۸/۰۰۰/۰۰۰	A4
۲	سیاه و سفید	۵/۰۰۰/۰۰۰	A4

الف- در سایت اتحادیه

ردیف	مدت زمان	هزینه (ریال)	ابعاد	نوع فایل
۱	سه ماهه	۵۰۰/۰۰۰	۲۲۲×۲۲۲	JPEG
۲	شش ماهه	۹۰۰/۰۰۰	۲۲۲×۲۲۲	JPEG
۳	یک ساله	۱/۵۰۰/۰۰۰	۲۲۲×۲۲۲	JPEG

معرفی شرکت های عضو اتحادیه

شرکت خدمات فراساحلی اروند (فرسا)

مدیرعامل: آقای مهندس محمد رزاقی



شماره عضویت: ۱۰۱
معرفی شرکت: ۱- ارائه هر نوع خدمات پیش راه اندازی و راه اندازی سکوها، پالایشگاه ها و صنایع نفت و گاز پتروشیمی و صنایع مرتبط در داخل و خارج کشور ۲- ارائه خدمات تعمیرات و نگهداری تجهیزات واحدهای نفتی گاز و پتروشیمی در داخل و یا خارج از کشور ۳- راهبری عملیات سکوها فراساحلی، واحدهای پالایشی و تأسیسات پتروشیمی ۴- انبارداری، خرید و فروش قطعات یدکی و ماشین آلات و هرگونه تجهیزات دیگر مرتبط با بندهای سه ۵- ارائه خدمات مهندسی تامین کالا و نصب و راه اندازی به صورت مجزا و توأم در کلیه عملیات مرتبط با فوق ۶- اخذ نمایندگی از شرکتها و موسسات داخلی و خارجی در ارتباط با موضوع شرکت در داخل و خارج کشور ۷- سرمایه گذاری و مشارکت سایر شرکتها و موسسات اعم از داخلی و خارجی و خریداری سهام آنها در ارتباط با موضوع شرکت ۸- شرکت در هرگونه مناقصه و مزایده شرکت های دولتی و غیردولتی در داخل و یا خارج از کشور.

شناورها:

الف) یدککشی: تراب، مرید، برومند، شعاع، صقین، حنین، محراب، رستگار، رستگار ۲، مدائن، یحراگان ۴

ب) بارج ها: مظاف کریز، سوگند ۲، سوگند ۳، سجود ۱، دانیال ۱، دانیال ۲، دانیال ۵

ج) شناور مسافربر تندرو: فرساگستر، ASOI

تلفن: ۰۲۱-۹۶۶۶۷۲۰۰۳ شماره: ۹۶۶۶۷۲۱۳

پست الکترونیکی: info@farsaoffshore.com

آدرس: تهران - شهرک غرب - بلوار شهید دادمان - تقاطع خیابان هرمزگان - برج طوبی - طبقه ۵

شرکت پرشین لجستیک کیش

مدیرعامل: آقای مهدی سلیمانی مقام

شماره عضویت: ۱۰۰

معرفی شرکت: تأمین و پشتیبانی شناورهای تدارکاتی سکوها نفتی - حمل و نقل دریایی - نمایندگی کشتیرانی - پشتیبانی و امور لجستیکی شناوران

شناورها: روزان - لاله - درنا - بارج فردیس ۱۲ - بارج فردیس ۴ - بارج بامداد - بهادر

۱۱۰ - بهادر ۱۰۲ - بارج سینا ۸۵۵ - فردیس ۱ - بارج ۲۶۰۶۱ - بارج مظاف - کمند - کمند ۱

تلفن: ۰۷۶۴-۴۴۲۲۳۵۲ و ۰۷۶۴-۴۴۲۲۳۵۲۷

شماره: ۰۷۶۴-۴۴۲۲۳۵۲۸ و ۰۷۶۴-۴۴۲۲۳۵۲۹

پست الکترونیکی: info@kishmarine.com

آدرس: کیش - بلوار ایران - مجتمع اداری بندرگاه (پارس) - ساختمان شماره ۲۷ - طبقه دوم - واحد ۶

شرکت بویه سبز

مدیرعامل: آقای علی اکبری پارگانی

شماره عضویت: ۹۹

معرفی شرکت: خدمات دریایی و نمایندگی کشتیرانی داخلی و خارجی اعم از کشتی های تجاری و تانکر



شناورها: یدک کش مهاجر- یدک کش تالش- یدک کش نگین دریا- بارج خلیج فارس- بارج پارگام-

بارج پونل - بارج ماروس - لندینگ کرافت مرجان کیش - لندینگ کرافت میران قشم

تلفن: ۰۷۶۱-۲۲۴۸۲۰۰ شماره: ۰۷۶۱-۲۲۳۱۱۳۷

پست الکترونیکی: greenbuoy1378@yahoo.com

آدرس: بندرعباس - تقاطع بلوار صیادان و طالقانی - روبروی بازار ماهی فروشان - ساختمان دریایی بندر عباس - طبقه چهارم - واحد ۱۲

دبیرخانه اتحادیه و انجمن علاوه بر رسیدگی به مشکلات اعضاء در جهت حفظ منافع جمعی و فردی و دفاع از حقوق صنفی آنها نزد کلیه مراجع و اشخاص حقیقی و حقوقی، خدمات زیر را ارائه می نماید:

- توزیع دفاتر ثبت گزارشات روزانه کشتی؛ این دفاتر دارای دستورالعملهای فارسی و انگلیسی بوده و مورد تأیید مؤسسات رده بندی ایرانیان و آسیا و دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی می باشد.
- اخذ روادید برای دریانوردان خارجی به خصوص برای مالکان شناورها که در تهران فاقد دفتر مرکزی می باشند.
- ارائه خدمات در شورای حل اختلاف دریایی به منظور تسریع در رفع اختلافات فی مابین مالکان شناور و طرف مقابل برابر بند الف ماده ۸ قانون شورای حل اختلاف.

فهرست اعضاء :

۷۵- توروش طاهی بحش	۵۶- کیش آکوانسی	۲۸- صنایع و بنادر آزاد فرانساجل	۲۰- خدمات دریایی و مهندسی	۱- آریانستر
۷۶- اسعدنیاز حاجی اراده	۵۷- کیش پارس مارین	فشم (اق)	کشتیرانی فشم	۲- آسیای آرام
۷۷- علی حق بنو تاهکتلی	۵۸- کلف اجنسی ایران	۳۹- صند صنعتی صدف	۴۱- خدمات ساحلی ایران	۳- اتمپوس آرام سمر کیش
۷۸- عباس حمیدزوی	۵۹- گوهر دریای جنوب	۴۰- طابروس نیلسی کیش	۳۲- خدمات فرانساجلی اروند	۴- امیدان ساحلی پارسیان
۷۹- نلی خجاری	۶۰- مازوس ترنر	۴۱- عمران خدمات آسو	۳۳- خدمات کتس عاریس	۵- ایران ماریس سرویس
۸۰- علی رضوی	۶۱- مازوس فشم	۴۲- عملیات آکساف نفت	۳۴- خط اتمپوس آراد	۶- ایرسویز (ایران و روسیه)
۸۱- سکی رسی	۶۲- مروارید انواع کتس	۴۳- فتح قمین	۳۵- خط دریاندر	۷- بادین اروند رود
۸۲- ابراهیم سامری	۶۳- مروارید پارسیان	۴۴- فرادریا	۳۶- حصوه کشتیرانی بونه ستر	۸- پاکشان خزر
۸۳- عبدالرسول سمن	۶۴- ملی نفتکس ایران	۴۵- فرانساجل ایران	۳۷- دریا ساحل	۹- بحر کیش
۸۴- خسرو صاهری	۶۵- موج سید اطلس	۴۶- فن آوری آهلی عسوی	۳۸- دریا کوس	۱۰- بحرگان
۸۵- عدالتی غافل راه	۶۶- مازون آنادان	۴۷- کشتیرانی آریا	۳۹- دریا صنعت برسیس	۱۱- ترخان دریا کتس
۸۶- محمدرضا فروغی	۶۷- نلسسات دریایی ایران	۴۸- کشتیرانی ایران وهند	۴۰- دریانور افق	۱۲- سدر و کشتیرانی آفتاب
۸۷- نادر گلپایان	۶۸- نیون صند	۴۹- کشتیرانی سید	۴۱- دریای طلایی پارسیان	۱۳- بونه ستر
۸۸- مهدی مس	۶۹- نعت ساره فشم	۵۰- کشتیرانی ج II	۴۲- دریاندر	۱۴- برسیس اجسنت کتس
۸۹- نظیل مرادی	۷۰- نفت فلات فارسه ایران	۵۱- کشتیرانی جنوب خط ایران	۴۳- دلفش	۱۵- جستان سدر و دریا
۹۰- عادل مرادی	۷۱- محمد سعید آل علی	۵۲- کشتیرانی دریای خزر	۴۴- دوج بحر کتس	۱۶- ناند وایر خاورشانه
۹۱- محسن عربیان راد	۷۲- حسن امیدی	۵۳- کشتیرانی کتس	۴۵- سی لاینک	۱۷- بغاوی سیمین فرمیرگان
۹۲- عبدالامیر غرضوبیان بزاز	۷۳- مصطفی امیری خسروی بوز	۵۴- کشتیرانی موج	۴۶- خیمتکان	۱۸- خدمات دریایی پارس
۹۳- احمد نورالدینی	۷۴- اله کرم بهروزی	۵۵- کشتیرانی والمجر	۴۷- صنایع دریایی فشم (صدف)	۱۹- خدمات دریایی بندپس
				خلع فارس

**آدرس: تهران- میدان ولیعصر-نرسیده به
زرتشت-خیابان رحمتی-پلاک ۶- طبقه پنجم**
تلفن: ۸۸۹۳۹۰۹۵-۸۸۹۳۹۰۹۷
دورنگار: ۸۸۸۰۱۹۴۵
www.iranemka.com
info@irsou.com

