



مرکز پژوهشی مطالعات دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی



بسمه تعالی

نویسنده : حبیب اله سیدان
عضو هیئت مدیره کانون دریانوردان خبره
(مدیر بازرگانی شرکت ملی نفتکش)
تلفکس : 22819859
عنوان مقاله : مسئولیت مدنی

قابل ارائه در موضوعات:

الف - همگن سازی قوانین فرانکر حاکمیتی با نیازهای توسعه ارگانهای دریایی در سازمانهایی مانند بانکها؛
گمرک؛ بازرگانی؛ وزارت کار.
ب - متمرکز و هماهنگ نمودن امور سیاست گذاری و نظارت بر فعالیت های دریایی کشور

کشتریانی یک فعالیت خدماتی است که از همان ابتداء که انسان شروع به شناخت دنیای اطراف خود نمود برای بهبود وضعیت اقتصادی از این خدمات بعنوان یکی از مهمترین و سریعترین وسایل حمل کالا به میزان کلان اقتصادی استفاده می نماید. این وسیله مهم کلان خدماتی با مرور زمان وبا استفاده از آخرین تکنولوژیهای روز در یک رقابت سالم انهم به شکل خصوصی؛ همیشه مورد توجه دولت کشورهای مختلف بوده است وبا بکار گیری سیاستهای رقابتی از سوی دولتمردان جهان جهت بهبود اقتصاد یک کشور مورد بهره برداری قرار گرفته که در تعاملات اقتصادی بین المللی نیز نقش بسزایی تاکنون ایفا نموده است.

لذا با توضیحات فوق که خود گویای امر است کشتی نوعی کالا محسوب نمی گردد و صرفاً جنبه و نقش خدماتی برای حمل و نقل کالا دارد. در کشور عزیزمان اهرمهایی که بتواند رقابتی نمودن این خدمات نسبت به مشابه آن در کشورهای پیشرفته جهان را موجب گردد وجود ندارد. بلکه با محسوب نمودن آن به عنوان کالا، موجب ناهموارتر کردن این بازار رقابتی برای سرمایه گذاران داخلی گردیده است.

برای نمونه می توان به تشریفات گمرکی مربوط به ترخیص کالا؛ پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی در اولین گرک ورودی اشاره نمود که مالکان می بایستی 5% ارزش (سیف) کشتی را بعنوان حقوق گمرکی پرداخت نمایند که با نرخ امروز برای یک نفتکش خریداری شده به ارزش 100 میلیون دلار بر اساس نرخ واریز نامه ای هر دلار 9200 ریال باید 64 میلیارد ریال سود بازرگانی و عوارض و غیره پرداخت گردد. از دیگر مشکلات مالکان در بازار برای رقابتی نمودن این خدمات می توان:

1- پرداخت 5% مالیات تکلیفی جهت انعقاد هر قرار داد اجاره کشتی که در کشورهای دیگر این مالیات به عهده اجاره کنندگان می باشد اشاره نمود.

2- 25% مالیات بر در آمد سالانه به دولت می بایستی توسط مالکان داخلی پرداخت گردد.

در حالیکه مالکان بزرگ اروپایی از قبیل شرکت FRONT LINA, STENA MAERSK LINE, BP, AP MULLEA, MAERSK, BERGSSON

و شرکت SIELL که از مالکین معتبر کشتیرانیهای نفتی دنیا به شمار می روند و از اعتبار ویژههای برخوردار می باشند بطور مستمر در حال نوسازی ناوگان خود می باشند و سالانه دهها فروند نفتکش به کشتی سازیهای ژاپنی؛ کره ای؛ و چینی سفارش می دهند و اکثر کشتیهای خریداری شده در بنادر مهم کشور متبوعشان ثبت و ترخیص می شوند و جهت اخذ ترخیص و ثبت کشتی مبلغی حدوداً صرفاً معادل 60 دلار پرداخت می نمایند.

مضافاً کشورهای مشروحه ذیل هم در اجرای سیاستهای این خدمات مهم علاوه بر حذف پرداخت حقوق گمرکی و هر نوع عوارض دیگر سیاستهای ویژه بشرح ذیل اتخاذ نموده اند.

نروژ

طبق مدارک واصله از شرکت کشتیرانی FRONT LINE و اداره گمرک کشور نروژ هیچگونه حق گمرکی و سود بازرگانی به نفتکشهای ثبت شده در کشور نروژ تعلق نمی گیرد و تنها حق ثبت به میزان 800 دلار آمریکا وصول می شود.

آلمان

- پرداخت یارانه تا مرز 100 میلیون مارک.
- یکصد و بیست هزار مارک حمایت اهدایی به یک شناور معمولی با پرچم آلمان.
- اعطای تخفیفهای مالیاتی .
- اخذ 50% نرخ استاندارد مالیات برسود حاصله از عملیات کشتیها .
- اعطای تسهیلات مالیاتی تا میزان 81%.

آمریکا

- تصویب لایحه کمک سالیانه 20 میلیون دلار به هر کشتی با پرچم آمریکا.
- اعطای مبالغ قابل توجهی وام به مالکان کشتیهایکه کشتی خود را در آمریکا ثبت نمایند و در زمان جنگ از هر نقطه اسلحه و مواد نفتی حمل نمایند.

انگلستان

- حمایت از صنایع کشتیرانی با پرچم ملی معادل 100% سرمایه طی سال اول

ژاپن

- اعطای وام با شرایط خاص برای ناوگان با پرچم ملی (شامل 100% کل یک کشتی و باز پرداخت طی 10 سال)

هند

- اعطای اولویت حمل کالاهای دولتی ؛ مواد نفتی با ناوگان پرچم ملی .
- اعمال تخفیفهای مالیاتی به مالکان کشتی های هندی.

برزیل

- اعطای اولویت حمل کالاهای دولتی و مواد نفتی با پرچم ملی.
- همانطور که بطور مختصر به اهم موارد در خصوص مشکلات رقابتی نمودن کشتیرانی در کشورمان پرداخت شده در کلیه کشورهای فوق الذکر و کشورهای اسکانديناوی و خاور دور که

از ناوگان دریایی مقتدر سود می برند ؛ مالکان از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هر نوع عوارض تدیگر معاف می باشند. اصولاً در این کشورها کشتی بعنوان کالا محسوب نمی شود و سیاستهای کلی در جهت تقویت ناوگان ملی و اشتغالزایی می باشند.



Civil liability

By: Habibollah Seyedan

Iranian National Oil Tanker Company

Shipping is a service in nature which has been used by human being from the very beginning for contribution to economic situation and rapid movement of cargo. With the passage of time, this important tool was used by the governments for boosting the national economy. In the other hand, shipping activities always embrace new and modern technologies as well and has played a great role in international transactions.

It is obvious that the ship itself is not a commodity but it is a tool for movement of cargo which is a great and important service. In Iran there is not any mechanism making shipping activities competitive like those of advanced countries. Unfortunately, in Iran, ship is considered as a commodity itself. As an instance, custom formalities related to cargo clearance require that the ship owners must pay 5% of the total value as the custom dues. This rule applies to all kinds of ships. This is indicative of that fact that in Iran the ship is treated as a commodity like the other goods. This issue is not the same as it is in Iran.

Keywords: ship, custom, maritime transportation, tankers, economy

ICOPMAS