



**مجموعه قوانین و مقررات
بندری - دریایی ایران**

**جلد اول
مقررات داخلی**

ایران، قوانین و احکام.

مجموعه قوانین و مقررات بندری - دریایی ایران / تهیه و تنظیم مدیریت حقوقی سازمان بنادر و کشتیرانی. - [ویرایش ۲] - تهران: سازمان بنادر و کشتیرانی، روابط عمومی و بین الملل، ۱۳۸۲.
ج ۲: جدول.

ISBN:964-06-3785-8 (دوره ۲ جلدی) .-

ISBN:964-06-3783-1 (ج. ۱): ۵۰۰۰۰ ریال

ISBN:964-06-3784-X (ج. ۲): ۵۰۰۰۰ ریال

فهرست نویسی بر اساس اطلاعات فیبا.

مدرجات: ج. ۱. مقررات داخلی، - ج. ۲. مقررات بین الملل. -

۱. قانون دریایی - ایران، ۲. بندرها - قوانین و مقررات - ایران، الف. سازمان بنادر و

کشتیرانی، مدیریت حقوقی، ب. سازمان بنادر و کشتیرانی، روابط عمومی و بین الملل، ج. عنوان.

۳۴۳/۵۵۰۹۶۷۰۲۶۳

KMH ۹۷۰ / ۱۲۸

۱۳۸۲

۴-۲۷۲-۸۴ م

کتابخانه ملی ایران



مجموعه قوانین و مقررات بندری - دریایی ایران

جلد اول: مقررات داخلی

تهیه و تنظیم: مدیریت حقوقی سازمان بنادر و کشتیرانی

ناشر: اداره روابط عمومی و بین الملل سازمان بنادر و کشتیرانی

لیتوگرافی: طیف نگار

چاپ و صحافی: دید آور

چاپ اول: پاییز ۱۳۷۴

چاپ دوم: زمستان ۱۳۸۲

تیراژ: ۲۰۰۰ نسخه

ISBN:964-06-3783-1

شابک: ۱-۳۷۸۳-۰۶-۹۶۴

ISBN:964-06-3785-8

شابک دوره ۲ جلدی: ۸-۳۷۸۵-۰۶-۹۶۴

به نام خدا

اطلاع از قوانین و مقررات متعدد و پراکنده‌ای که در هر صدهای مختلف و راجع به مسائل گوناگون، به تصویب مراجع ذیصلاح رسیده و می‌رسد، امری است که روز به روز اهمیت و ضرورت آن بیشتر نمایان می‌گردد و طبعا در این مورد تدوین مجموعه قوانینی که مقررات پراکنده را به شیوه علمی و با رعایت مقررات ناسخ و منسوخ در یکجا جمع‌آوری نماید، از ارزش قابل توجهی برخوردار است.

چاپ اول مجموعه قوانین و مقررات بندری - دریایی ایران در سالهای ۷۴ و ۷۶ با استقبال دست اندرکاران امور بندری - دریایی کشور مواجه شد و حال که تمامی نسخ چاپ اول کتاب به اتمام رسیده، خداوند را شاکریم که توفیق ارائه چاپ دوم کتاب مجموعه قوانین و مقررات بندری - دریایی ایران را با اعمال اصلاحات و الحاقات تا پایان سال ۱۳۸۱ عنایت فرمود. هرچند سرعت تحولات تدوین قوانین و مقررات در کشور به حدی است که بعید نیست در فاصله بین انجام مراحل چاپ کتاب و عرضه آن، بخشی از مقررات مندرج در مجموعه تغییر نموده باشد، اما به هر تقدیر تلاش دست اندرکاران تهیه مجموعه حاضر بر آن بوده تا قوانین و مقررات معتبر و غیر منسوخ را تا پایان سال ۱۳۸۱ تنظیم و ارائه نموده باشند. امید آن که عرضه چاپ دوم کتاب موجب بذل عنایت بیش از پیش مسئولین به جایگاه و اهمیت مسایل بندری - دریایی کشور شده و مورد استفاده همگان قرار گیرد. در خاتمه لازم می‌دانم از زحمات همکاران عزیز دست اندرکار تهیه مجموعه حاضر نهایت تشکر و قدردانی را به عمل آورم.

احمد دنیا مالی

معاون وزیر راه و ترابری

و مدیر عامل

سازمان بنادر و کشتیرانی

بهار ۱۳۸۲

فهرست مندرجات

<u>صفحه</u>	<u>عنوان</u>
س	مقدمه چاپ اول.....
ط	مقدمه چاپ دوم.....
ظ	مقدمه.....
بخش اول - مقررات موجد سازمان بنادر و کشتیرانی و تعیین کننده حدود وظایف و اختیارات سازمان	
۱-۵۶
- قانون راجع به اجازه تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب خرداد ماه ۱۳۳۹ با اصلاحات بعدی.....	
۳
- قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان بنادر و کشتیرانی و تشکیل گارد بنادر و گمرکات مصوب ۱۳۴۸/۴/۱۹ با اصلاحات بعدی.....	
۹
- آیین نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب بهمن ماه ۱۳۴۸ کمیسیونهای خاص دو مجلس.....	
۱۲
- از «قانون امور گمرکی» مصوب ۱۳۵۰/۳/۲۳.....	
۲۳
- آیین نامه تفکیک وظایف و مسؤلیتهای اداره کل گمرک و سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب اسفندماه ۱۳۵۱ وزیر دارایی.....	
۲۴
- ضمیمه الف - متن آن دسته از مواد آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی مذکور در آیین نامه تفکیک وظایف و مسؤلیتهای اداره کل گمرک و سازمان بنادر و کشتیرانی که وظایف و اختیاراتی برای «سازمان بنادر و کشتیرانی» تعیین نموده اند.....	
۲۶
- ضمیمه ب - متن آن دسته از مواد آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی مذکور در آیین نامه تفکیک وظایف و مسؤلیتهای اداره کل گمرک و سازمان بنادر و کشتیرانی که وظایف و اختیاراتی برای «اداره کل گمرک» تعیین نموده اند.....	
۳۵
- از «آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی» مصوب ۱۳۵۱/۱/۲۰.....	
۴۵

بخش دوم - مقررات راجع به تخلیه و بارگیری کالا در بنادر ۵۷-۷۸

- تصویب نامه راجع به رفع مشکل تراکم کالا در بنادر کشور و ایجاد نظم و سرعت در حمل و نقل کالاها مصوب ۱۳۵۵/۶/۱ ۵۹
- لایحه قانونی راجع به تشکیل کمیسیون به منظور رسیدگی و اتخاذ تصمیم در مورد خسارت دیرکرد (سورشارژ) یا جایزه تسریع در تخلیه کالاها مصوب ۱۳۵۸/۱۲/۲۲
- شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران ۶۲
- قانون راجع به تخلیه کالاها از کشتیها به طریق دویه کاری مصوب ۱۳۶۰/۸/۱۰ ۶۳
- آیین نامه مالی (قانون راجع به تخلیه کالاها از کشتیها به طریق دویه کاری) از مصوبات جلسه شماره ۴۶ شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی مورخ ۱۳۶۱/۹/۷ ۶۴
- قانون پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری یا صاحبان کشتی مصوب ۱۳۶۷/۸/۲۶ ۶۵
- ضوابط پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری با صاحبان کشتی مصوب جلسات ۸۵ و ۸۷ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور (ماههای خرداد و مرداد سال ۱۳۶۸) ۶۶
- چگونگی برخورد با ورود کالاهای بدون مجوز حمل مصوب جلسه ۱۲۵ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۷۱/۵/۲۰ با اصلاح بعدی ۷۶
- ترکیب اعضاء و نحوه انجام وظایف کمیته دموکرات مصوب جلسه ۱۲۶ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۷۱/۶/۳ ۷۷

بخش سوم - مقررات راجع به بنادر ایران ۷۹-۱۰۰

- آیین نامه بندرهای ایران مصوب ۱۳۱۷/۱۰/۲۴ ۸۱
- تصویب نامه تشخیص حدود منطقه نظارت و حوزه عملیات بندر مصوب شهریورماه ۱۳۴۰ ۹۷
- تصویب نامه راجع به تعیین حدود منطقه نظارت و حوزه عملیات بندر چاه بهار مصوب ۱۳۶۸/۱۰/۱۷ ۱۰۰

بخش چهارم - مقررات راجع به ثبت، انتقالات و معاملات کشتیها ۱۲۸ - ۱۰۱

- آیین نامه ثبت و بهره برداری شناورها مصوب خردادماه ۱۳۳۱ هیأت وزیران ۱۰۳

- آیین نامه ثبت انتقالات و معاملات کشتیها مصوب ۱۳۴۴/۶/۱۳ با اصلاحات

بعدی، ۱۰۸

- آیین نامه ثبت کشتیها و شناورها مصوب ۱۳۴۴/۹/۱۰ ۱۱۱

- از «قانون حفاظت و بهره برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران» مصوب ۱۳۷۴/۴/۱۶

بخش پنجم - مقررات راجع به صدور گواهینامه و اسناد مربوط به

کشتی ۱۹۲ - ۱۲۹

- آیین نامه راجع به گواهینامه رانندگی قایقها مصوب ۱۳۴۸/۴/۹ با اصلاحات بعدی ۱۳۱

- قانون راجع به تمدید قانون اخذ هزینه صدور کارت ملوانی و پروانه دریانوردی

مصوب ۱۳۶۲/۴/۲۰ ۱۳۳

- ضمیمه: مصوبه شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی در مورد افزایش مبالغ دریافتی

بابت صدور کارت و شناسنامه های دریانوردی ۱۳۳

- آیین نامه اجرایی صدور گواهینامه عمومی مخابرات رادیویی دریایی (راديو اپراتوری

دریایی) مصوب ۱۳۶۴/۶/۳۱ با اصلاحات و الحاقات بعدی ۱۳۴

- آیین نامه اجرایی صدور و اعطای گواهینامه های خدمات دریایی افسران نیروی دریایی

جمهوری اسلامی ایران از جهت اشتغال بر روی کشتیهای ناوگان بازرگانی مصوب

سال ۱۳۶۸ شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی ۱۴۷

- آیین نامه اجرایی صدور و اعطای گواهینامه های شایستگی دریانوردی افسران ناوبر و

فرماندهان کشتیهای بازرگانی در مسافت نامحدود مصوب سال ۱۳۶۸ شورای عالی

سازمان بنادر و کشتیرانی ۱۵۴

- آیین نامه اجرایی صدور و اعطای گواهی نامه های شایستگی دریانوردی افسران مهندس

مکانیک دریایی کشتیهای بازرگانی در مسافت نامحدود مصوب سال ۱۳۶۸ شورای

عالی سازمان بنادر و کشتیرانی ۱۷۸

بخش ششم - قانون دریایی ایران ۲۴۶ - ۱۹۳

- قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳/۶/۲۹ کمیسیون مشترک مجلسین) با اصلاحات بعدی..... ۱۹۵

بخش هفتم - مقررات مرتبط با حمل و نقل دریایی ۲۳۲ - ۲۳۷

- از «قانون مدنی» مصوب ۱۳۰۷/۲/۱۸ ۲۴۹

- از «قانون تجارت» مصوب ۱۳۱۱/۲/۱۳ ۲۴۹

- از «قانون امور گمرکی» مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰ ۲۵۲

- از «آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی» مصوب ۱۳۵۱/۱/۲۰ ۲۵۴

- قانون اجازه تضمین وامهای دریافتی شرکتهای کشتیرانی ایرانی مصوب ۱۳۵۳/۵/۷ ۲۵۶
- تصویب نامه راجع به استفاده وزارتخانه‌ها و سازمانهای دولتی از وسایل شرکتهای دولتی حمل و نقل اعم از دریایی - هوایی - زمینی و راه آهن مصوب ۱۳۵۸/۳/۷ دولت موقت جمهوری اسلامی ایران ۲۵۷

- از «قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران» مصوب ۱۳۵۸/۸/۲۴ مجلس بررسی نهایی

قانون اساسی ۲۵۷

- لایحه قانونی راجع به اداره شرکت کشتیرانی ملی آریا بصورت یکی از شرکتهای وابسته به وزارت بازرگانی مصوب ۱۳۵۸/۱۰/۱۵ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران ۲۵۸

- قانون مجازات عاملین متخلف در امر حمل و نقل کالا مصوب ۱۳۶۷/۱/۲۳ ۲۵۹

- قانون مجازات متخلفین از تعرفه نرخ حمل کالا و مسافر مصوب ۱۳۶۷/۱/۲۳ ۲۶۰

- از «قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی» مصوب ۱۳۷۳/۴/۱۲ ۲۶۲

- از «آیین نامه اجرایی قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی» مصوب ۱۳۷۳/۸/۱۱

با اصلاحات بعدی..... ۲۶۲

- قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران مصوب

۱۳۷۲/۱۲/۲۲ ۲۶۵

- آیین نامه اجرایی قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری

اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۷/۵/۱۸ ۲۷۰

مصوبات شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در خصوص حمل و نقل دریایی	
- دستورالعمل نحوه حمل کالاهای وارداتی مصوب جلسه ۴۳ شورای عالی هماهنگی	
ترابری کشور مورخ ۱۳۶۵/۵/۶ با اصلاحات بعدی.....	۲۸۷
- «طرح فوب» مصوب جلسه ۱۰۱ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ	
۱۳۶۹/۵/۳۰.....	۲۸۹
- آیین نامه اجرایی طرح خرید کالاهای دولتی بصورت فوب و حمل آن توسط کشتیرانی	
جمهوری اسلامی ایران مصوب جلسه ۱۲۱ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ	
۱۳۷۰/۱۰/۲۲.....	۲۹۴
- آیین نامه تأسیس شرکتها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی مصوب جلسات ۴۷ تا	
۵۱ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور (ماههای مهر تا بهمن سال ۱۳۶۵)	
با اصلاحات و الحاقات بعدی	۳۰۰
- تعرفه حداقل خدمات انجام شده توسط شرکتهای کارگزاری ترابری دریایی مصوب	
جلسه ۵۱ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۶۵/۷/۱۸	۳۱۰
- ضوابط مربوط به استفاده از کانتینرهای وارده به کشور مصوب جلسه ۱۰۸ شورای	
عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۷۰/۲/۱۰ با اصلاحات بعدی	۳۱۰
- ضوابط مربوط به استفاده از کانتینرهای وارده به کشور و ترانزیت مصوب جلسات	
۱۴۶ و ۱۲۷ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۷۳/۷/۲۶ با اصلاحات	
بعدی.....	۳۱۲
- آیین نامه تأسیس و فعالیت شرکتهای حمل و نقل بین المللی کالا مصوب جلسه ۱۶۱	
شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ آبان ماه ۱۳۷۷	۳۱۶
- مصوبه ای دیگر در مورد شرکتهای کارگزاری ترابری دریایی	۳۳۱
- متفرقه	۳۳۱
بخش هشتم - مقررات راجع به تعیین حدود آبهای ساحلی، منطقه نظارت و	
منطقه انحصاری اقتصادی و قلات قاره	
۳۳۵-۳۹۰	
- قانون تعیین حدود آبهای ساحلی و منطقه نظارت دولت در دریاها مصوب تیرماه	
۱۳۱۳	۳۳۷
- قانون اصلاح قانون تعیین حدود آبهای ساحلی و منطقه نظارت ایران مصوب تیرماه	
۱۳۱۳ مصوب فروردین ماه ۱۳۳۸	۳۳۹

- ۳۴۱ ۱۳۷۲/۱/۳۱ - قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب
 - آیین‌نامه احداث و استفاده از تأسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران
 ۳۴۶ ۱۳۷۵/۹/۲۸ در خلیج فارس و دریای عمان مصوب
 - آیین‌نامه نحوه انجام پژوهشها و تحقیقات علمی در مناطق دریایی جمهوری اسلامی
 ۳۵۱ ۱۳۷۷/۲/۲ ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب
 - قانون راجع به اکتشاف و بهره‌برداری از منابع طبیعی (فلات قاره ایران) مصوب
 ۳۵۵ ۱۳۳۴/۳/۲۸ - تصویب‌نامه راجع به اعلامیه ضمیمه درباره حد خارجی منطقه انحصاری ماهیگیری
 ۳۵۶ ۱۳۵۲/۴/۹ ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب
 - تصویب‌نامه راجع به اصلاح قانون تعیین حدود آبهای ساحلی و منطقه نظارت ایران
 ۳۵۸ ۱۳۵۲/۴/۳۰ مصوب
 - قانون موافقتنامه حاکمیت بر جزایر فارسی و العربی و تحدید حدود فلات قاره بین
 ۳۶۱ ۱۳۴۷/۸/۱۹ ایران و عربستان سعودی مصوب
 - قانون موافقت‌نامه راجع به خط مرزی حد فاصل فلات قاره بین ایران و قطر مصوب
 ۳۷۴ ۱۳۴۸/۱۲/۲۱
 ۳۷۷ ۱۳۵۰/۱۲/۳ - قانون موافقتنامه تحدید حدود فلات قاره بین ایران و بحرین مصوب
 قانون تحدید حدود بخشی از فلات قاره بین دولت ایران و دولت امارات عربی متحده
 ۳۸۰ ۱۳۵۲/۱۲/۲۵ مصوب
 - قانون موافقت‌نامه تحدید حدود فلات قاره بین دولت ایران و دولت سلطنتی عمان
 ۳۸۵ ۱۳۵۳/۱۰/۱۶ ایران و
 - قانون موافقتنامه تحدید حدود مرز دریایی بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری
 ۳۸۹ ۱۳۷۷/۲/۲۷ اسلامی پاکستان مصوب
 بخش نهم - مقررات متفرقه ۳۹۳ -
 ۳۹۵ ۱۲۹۴/۵/۵ - از «قانون پستی» مصوب
 ۳۹۵ ۱۳۰۷/۲/۱۸ - از «قانون مدنی» مصوب
 - قانون راجع به جلوگیری از عمل قاچاق توسط وسایل نقلیه موتوری دریایی بوسیله
 ۳۹۶ ۱۳۳۶/۸/۹ اداره مرزبانی مصوب

- ۳۹۶ از «آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی» مصوب ۱۳۵۱/۱/۲۰
- ۳۹۷ ماده واحده مربوط به تغییر و اصلاح مجازاتهای خلافی مصوب ۱۳۵۲
- از «قانون تغییر نام «وزارت راه» به «وزارت راه و ترابری» و تجدید تشکیلات و تعیین وظایف آن» مصوب ۱۳۵۳/۴/۲۴ با اصلاحات بعدی.....
- ۳۹۹ - آیین نامه ترکیب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و وظایف و اختیارات شورا
- مصوب ۱۳۵۳/۱۰/۱۲ ۲۰۵
- ۴۰۷ - قانون اراضی مستحدث و ساحلی مصوب ۱۳۵۴/۴/۲۹
- ۴۱۴ - ضمیمه: تصویب نامه شماره ۴۱۷۲۰ مورخ ۱۳۴۲/۷/۱۳ هیأت وزیران
- - تصویب نامه در خصوص استفاده از حریم دریا برای احداث تأسیسات ساحلی مصوب
- ۴۱۷ ۱۳۸۰/۳/۲۷
- - قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی مصوب
- ۴۱۷ ۱۳۵۴/۱۱/۱۴
- ۴۲۵ - از «قانون اساسنامه شرکت ملی نفت ایران» مصوب ۱۳۵۶/۳/۱۷
- ۴۲۶ - از «قانون توزیع عادلانه آب» مصوب ۱۳۶۱/۱۲/۱۶
- ۴۲۹ - از «قانون دریافت عوارض خروج از کشور» مصوب ۱۳۶۴/۴/۳۰ با الحاقات بعدی.....
- - از «قانون اصلاح تبصره ۲ ماده ۱ و ماده ۹ و الحاق یک ماده به قانون خدمت وظیفه عمومی مصوب مهر ماه ۱۳۶۳ مجلس شورای اسلامی» مصوب ۱۳۶۶/۸/۳
- ۴۳۱ - از «قانون مالیاتهای مستقیم» مصوب ۱۳۶۶/۱۲/۳
- ۴۳۱ - از «قانون اساسنامه جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران» مصوب ۱۳۶۷/۲/۸
- ۴۳۲ - از «قانون کار» مصوب ۱۳۶۹/۸/۲۹ مجمع تشخیص مصلحت نظام
- ۴۳۳ - تصویب نامه راجع به ورود و خروج پرسنل کشتیهای تجاری از مرز آبی نوشهر مصوب
- ۴۳۳ ۱۳۷۰/۵/۹
- ۴۳۴ - قانون تشکیل شورای عالی اقیانوس شناسی کشور مصوب ۱۳۷۰/۵/۲۰
- - آیین نامه مربوط به وظایف و طرز کار شورای عالی اقیانوس شناسی کشور و کمیته های هفتگانه آن مصوب ۱۳۷۳/۱۰/۱۸
- ۴۳۶ - از «قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران مصوب
- ۴۴۰ ۱۳۷۲/۶/۷ با اصلاحات بعدی.....
- - از «آیین نامه اجرایی اخذ عوارض در مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران» مصوب ۱۳۷۲/۱۰/۲۷
- ۴۴۱ - مقررات سرمایه گذاری در مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران مصوب

- ۴۴۲ ۱۳۷۳/۲/۱۹
- تصویب‌نامه راجع به ورود به کشور و خروج از آن از طریق مرز آبی بندر گناوه مصوب
- ۴۴۷ ۱۳۷۳/۲/۱۸
- از «مقررات صادرات، واردات و امور گمرکی مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران» مصوب ۱۳۷۳/۲/۱۹
- ۴۴۷ ۱۳۷۳/۲/۱۹
- از «آیین‌نامه اجرایی ماده ۳۱ قانون تأسیس سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی و اساسنامه آن - مصوب ۱۳۷۰ - و تبصره (۱) ماده واحده قانون اصلاح ماده (۱۹) قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۱۳۱۲ و اصلاحیه‌های بعدی آن - مصوب ۱۳۶۳ -
- ۴۵۱ ۱۳۷۳/۴/۲۲
- تصویب‌نامه راجع به ورود به کشور و خروج از آن از طریق فرودگاه و بندر بهمن در منطقه آزاد قشم مصوب ۱۳۷۳/۱۲/۱۴
- ۴۵۲ ۱۳۷۴/۱/۲۹
- از «قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز» مصوب
- ۴۵۲ ۱۳۷۴/۲/۱۲
- از «آیین‌نامه اجرایی قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز» مصوب خرداد ماه ۱۳۷۹
- ۴۵۵ ۱۳۷۴/۶/۱۴
- قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران مصوب
- ۴۶۱ ۱۳۷۴/۶/۱۴
- از «آیین‌نامه اجرایی قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران» مصوب ۱۳۷۸/۲/۲۵
- ۴۶۷ ۱۳۷۵/۲/۹
- از «تصویب‌نامه راجع به ورود به کشور و خروج از آن از طریق مرزهای بین‌المللی» مصوب ۱۳۷۵/۲/۹
- ۴۸۰ ۱۳۷۵/۳/۲
- از «کتاب پنجم قانون مجازات اسلامی - تعزیرات و مجازاتهای بازدارنده» مصوب
- ۴۸۱ ۱۳۷۵/۳/۲
- تصویب‌نامه در خصوص تعیین منطقه ویژه اقتصادی بندر انزلی در دو محدوده جغرافیایی مصوب ۱۳۷۵/۳/۲۸ شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران
- ۴۸۴ ۱۳۷۵/۷/۱۵
- تصویب‌نامه در مورد دریافت عوارض خروج از کشور مصوب

- تصویب‌نامه راجع به تعیین منطقه ویژه اقتصادی خرمشهر مصوب ۱۳۷۶/۳/۲۷
- ۴۸۷ شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران
- تصویب‌نامه در خصوص ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی مصوب
- ۴۸۹ ۱۳۷۶/۱۱/۶ شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران
- تصویب‌نامه راجع به ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بهشهر مصوب
- ۴۹۰ ۱۳۷۶/۱۰/۲۴ شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران
- از «قانون اصلاح قانون مبارزه با مواد مخدر و الحاق موادی به آن مصوب ۱۳۶۷/۸/۳
- ۴۹۱ .. مجمع تشخیص مصلحت نظام» مصوب ۱۳۷۶/۸/۱۷ مجمع تشخیص مصلحت نظام
- از «آیین‌نامه اجرایی قانون اصلاح قانون مبارزه با مواد مخدر و الحاق موادی به آن
- مصوب ۱۳۷۶/۸/۱۷» مصوب ۱۳۷۷/۱۰/۲۲ ستاد مبارزه با مواد مخدر
- ۴۹۳ مصوب
- تصویب‌نامه در خصوص ورود به کشور و خروج از آن از طریق بندر آبادان مصوب
- ۴۹۶ ۱۳۷۶/۱۲/۲۷
- تصویب‌نامه راجع به اعزام زوار به سفر حج عمره و تمتع از بنادر خرمشهر و آبادان
- مصوب ۱۳۷۷/۹/۲۱
- ۴۹۶ از «قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت» مصوب ۱۳۸۰/۱۱/۲۷
- ۴۹۷ - تصویب‌نامه راجع به ورود به کشور و خروج از آن از بندر امیرآباد مصوب
- ۴۹۸ ۱۳۸۰/۲/۲
- «آیین‌نامه اجرایی صدور پروانه گذر کارکنان و سائط نقلیه آبی موضوع بند (۲) ماده
- (۲۹) قانون گذرنامه - مصوب ۱۳۵۱» مصوب ۱۳۸۱/۴/۳۰
- ۴۹۸ از «قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی
- جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض و سایر وجوه از
- تولیدکنندگان کالا، ارائه‌دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی» مصوب ۱۳۸۱/۱/۲۲
- ۵۰۰ - از «آیین‌نامه اجرایی قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی،
- اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض و
- سایر وجوه از تولیدکنندگان کالا، ارائه‌دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی» مصوب
- ۵۰۲ ۱۳۸۱/۱۲/۲۸

مقدمه چاپ اول

لزوم گردآوری و تدوین مجموعه‌ای که دربر دارنده مقررات مرتبط با وظایف سازمان بنادر و کشتیرانی و مسایل دریایی کشور باشد از مدت‌ها پیش احساس می‌شد. مکاتبات متعدد با دفتر حقوقی سازمان بنادر و کشتیرانی از سوی مراجع و نهادهای دریایی داخلی و خارجی و افرادی که به نحوی با مسایل دریا و بندر سر و کار دارند، همگی حاکی از خلاء چنین مجموعه‌ای در بازار نشر کتاب بود.

از سوی دیگر مجموعه قوانینی که در خصوص مقررات بنادر و کشتیرانی و دریایی تا به حال تنظیم شده، علی‌رغم کوشش مشکور و ستوده‌ای که از سوی گردآورندگان مجموعه‌های مزبور به عمل آمده بود صرفنظر از اشکالهای ظاهری و شکلی و... چند ایراد عمده داشت: کهنگی مقررات ذکر شده و عدم رعایت موارد ناسخ و منسوخ و «جامع و مانع نبودن» مقررات مندرج در کتابها. این امر ضرورت تدوین مجموعه مقرراتی کامل و قابل اجرا با لحاظ نمودن آخرین اصلاحات و الحاقات را مضاعف می‌نمود.

افزون بر همه این موارد وجود مجموعه‌ای در خصوص مقررات بندری، دریایی با رعایت موارد منسوخ و احصای آخرین مقررات لازم‌الاجرای موجود، به منظور انجام هرگونه اصلاح در مقررات یاد شده نیز ضروری می‌نمود.

با عنایت بدین مسایل دفتر حقوقی سازمان بنادر و کشتیرانی بر آن شد تا مجموعه قوانینی را که اکنون در پیش رو دارید تهیه و عرضه کند. سعی تهیه‌کنندگان این مجموعه آن بوده است تا تمامی مقررات قابل اجرایی را که مرتبط با مسایل بندری و دریایی و کشتیرانی هستند، گردآوری کنند. در اینجا به نکاتی ضروری که مبین خصوصیات مهم مجموعه حاضر است، باید اشاره نمود:

الف - در مجموعه حاضر تلاش بر جمع‌آوری مقررات قابل اجرا بوده است. بر همین اساس مقررات منسوخ و مقرراتی که برای مدت مشخصی معتبر بوده و در حال حاضر مدت اعتبارشان منقضی گشته و امثال آنها، در این مجموعه ذکر نشده‌اند؛ چراکه ذکر چنین مقرراتی که امروز قابل اجرا نیستند فایده‌هایی چندانی دربر نداشته بر تشویش خاطر و ملال خاطر خواننده خواهد افزود.

ب - منابعی که برای استخراج مقررات حاضر از آنها استفاده شده است عبارتند از:

۱ - قوانین مصوب مجلس قانونگذاری کشور (از سال ۱۲۸۵ تا پایان سال ۱۳۷۳).

۲ - آیین‌نامه‌ها و سایر مصوبات کمیسیونهای خاص مجلسین سابق تا پیروزی انقلاب اسلامی.

۳ - آیین‌نامه‌ها و تصویب‌نامه‌های هیأت وزیران، مصوبات کمیسیون مرکب از چند وزیر و آیین‌نامه‌هایی که به تصویب یک وزیر رسیده است (تا پایان سال ۱۳۷۳).

۴ - مصوبات شورای عالی هماهنگی ترابری کشور از بدو تأسیس (سال ۱۳۵۳) تا پایان سال ۱۳۷۳.

۵ - مصوبات شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی از آغاز تشکیل (سال ۱۳۴۸) تا پایان سال ۱۳۷۳.

ج - مقرراتی که صرفاً ناظر به کارکنان سازمان بنادر و کشتیرانی بوده مانند مصوبات شورای عالی سازمان بنادر در خصوص صندوق بازنشستگی کارکنان، صندوق تعارفی مسکن سازمان و ... از آنجا که اولاً شامل عده کاملاً محدودی شده ثانیاً طبع بسیار متغیری داشته، اکراً چهار تغییرات و دگرگونیهای مختلف گشته و می‌گردند، در این مجموعه درج نشده‌اند.

لذا مجموعه حاضر حاوی آخرین مقرراتی است که به اعتقاد تهیه‌کنندگانش اطلاع از آنها برای دست‌اندرکاران مسایل دریایی و بنادر و کشتیرانی مفید است.

د - به منظور افزودن بر صحت و دقت کار و تسهیل در مراجعه و استفاده خوانندگان، موارد

زیر

- حتی‌المقدور - در مجموعه رعایت شده‌اند:

۱ - مقررات برحسب موضوعات مختلف، به بخشهای متعدد و هر بخش نیز - در صورت نیاز - به قسمتهای جزئی تر تقسیم شده‌اند.

۲ - مقررات هر بخش، اصولاً به ترتیب تاریخ تصویب، تنظیم گشته‌اند؛ اما در مواردی که راجع به قانون خاصی، آیین‌نامه‌ای تنظیم شده باشد، به منظور حفظ تسلسل منطقی مطالب، آیین‌نامه بلافاصله بعد از قانون ذکر شده است؛ هر چند از نظر تاریخ تصویب، ترتیب، رعایت نشده باشد.

۳ - جهت حفظ امانت و اصالت مطالب، مشخصات مقرراتی که در روزنامه رسمی و مجموعه قوانین سالانه، به چاپ رسیده‌اند، در زیرنویس صفحات مربوط، درج شده‌اند.

۴ - اگر در متن مقررات، به ماده قانونی خاصی اشاره شده باشد، در صورت ضرورت تلاش بر آن بوده است که ماده مزبور در زیرنویس همان صفحه، منعکس گردد.

۵ - در موارد لازم، جهت روشن شدن مطالب متن، توضیحاتی در پاورقی ذکر شده است.

۶ - مجموعه حاضر در ۳ جلد تقدیم خوانندگان می‌گردد.

جلد اول مشتمل بر ۹ بخش است:

- ۱ - مقررات موجد سازمان بنادر و کشتیرانی و تعیین کننده حدود وظایف و اختیارات سازمان.
 - ۲ - مقررات راجع به تخلیه و بارگیری کالا در بنادر.
 - ۳ - مقررات راجع به بنادر ایران.
 - ۴ - مقررات راجع به ثبت، انتقالات و معاملات کشتیها.
 - ۵ - مقررات راجع به صدور گواهینامه و اسناد مربوط به کشتی.
 - ۶ - قانون دریایی ایران.
 - ۷ - مقررات مرتبط با حمل و نقل دریایی.
 - ۸ - مقررات راجع به تعیین حدود آبهای ساحلی، منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره.
 - ۹ - مقررات متفرقه
- چنانکه ملاحظه می شود بخشهای فوق عمدتاً ناظر به مقررات داخلی در زمینه مسایل بندری و دریایی است. یکی از خصوصیات این جلد وجود بخش ۹ (مقررات متفرقه) است که در این بخش سعی شده است مقرراتی که در هیچیک از تقسیم بندیهای هشتگانه قبلی نمی گنجد اما به نحوی مرتبط با مسایل بندری - دریایی بود، ذکر گردند.
- جلد دوم مشتمل بر ۳ بخش (در ادامه بخشهای جلد اول) است:
- ۱۰ - مقررات راجع به عضویت ایران در سازمانها و مجامع بین المللی دریایی.
 - ۱۱ - معاهدات دو یا سه جانبه بین ایران و سایر دول.
 - ۱۲ - موارد الحاق ایران به معاهدات بین المللی.
- جلد اخیر مشخصاً در بردارنده مقررات لازم الاجرای است که به نحوی جنبه برون مرزی و بین المللی دارند.
- جلد سوم که از نظر حجم، کمتر از $\frac{1}{3}$ هر یک از ۲ جلد فوق می باشد، در بردارنده بخش سیزدهم این مجموعه است؛ یعنی: «تعرفه ها و مسایل مربوط به حقوق، عوارض و هزینه های بندری».
- بخش سیزدهم به لحاظ طبع بسیار متغیر مقررات آن مناسب به نظر رسید که در مجلد مستقل تنظیم و عرضه گردد.
- در اینجا لازم است از مدیرعامل محترم سازمان بنادر و کشتیرانی که زمینه انجام این کار را فراهم کرده و از هیچ گونه حمایتی در این خصوص دریغ نکردند و سایر واحدهای سازمان بنادر و کشتیرانی بالخصوص دفتر مدیریت عامل محترم و نیز اداره روابط عمومی و بین الملل سازمان که همکاری صمیمانه ای در تهیه مجموعه حاضر با این دفتر داشتند سپاس و تقدیر به عمل آوریم.

ض / مجموعه قوانین و مقررات بندری - دریایی ایران

همچنین از برادر گرانقدر آقای سید سعید رضوی که تهیه این مجموعه در درجه نخست مرهون زحمات بی‌شائبه، کار مستمر و طولانی، پشتکار و همت بلند ایشان است به نیکی یاد و از خداوند متعال برای نامبرده سلامتی و توفیق روزافزون مسئلت نماییم.

در خاتمه ضمن اذعان به کاستیهای احتمالی مجموعه، از خوانندگان محترم انتظار داریم با ارائه نظریات و پیشنهادهای سازنده خود این دفتر را در انجام وظایف آتی یاری دهند.

و من ... التوفیق

دفتر حقوقی سازمان بنادر و کشتیرانی

تیر ماه ۱۳۷۴

مقدمه چاپ دوم

چاپ اول مجموعه قوانین و مقررات بندری - دریایی ایران با استقبال دست اندرکاران مسایل بندری - دریایی کشور مواجه شد و حال که کلیه نسخ چاپ اول کتاب به اتمام رسیده خرسندیم که چاپ دوم کتاب را با اعمال اصلاحات و الحاقات تا پایان سال ۱۳۸۱، تقدیم خوانندگان محترم نماییم.

لازم به ذکر است جلد سوم مجموعه که قرار بود حاوی بخش سیزدهم این مجموعه یعنی: «تعرفه‌ها و مسایل مربوط به حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری» باشد به علت طبع بسیار متغیر مقررات این بخش، عملاً چاپ نشده و نخواهد شد. به همین لحاظ مجموعه حاضر در دو جلد تنظیم و عرضه می‌گردد.

در خاتمه ضمن سپاس از کلیه عزیزانی که پس از انتشار چاپ اول کتاب نظریات و انتقادهای خود را ارائه نمودند، مجدداً از خوانندگان محترم انتظار داریم از ارائه دیدگاهها و پیشنهادهای خود این مدیریت را محروم ننمایند.

و من ... التوفیق

مدیریت حقوقی سازمان بنادر و کشتیرانی

فروردین ۱۳۸۲

بخش اول

**مقررات موجد سازمان بنادر و کشتیرانی و
تعیین کننده حدود وظایف و اختیارات سازمان**

قانون راجع به اجازه تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی^۱ مصوب خردادماه ۱۳۳۹ با اصلاحات بعدی

ماده واحده - از تاریخ تصویب این قانون سازمانی به نام سازمان بنادر و کشتیرانی در وزارت گمرکات و انحصارات^۲ تشکیل می‌شود و مادام که برای اداره امور آن سازمان دیگری به موجب قانون ایجاد نگردیده وظایف آن به شرح زیر تحت نظر وزارت گمرکات و

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۴۴۶۹ مورخ ۱۳۳۹/۳/۲۹ - صفحه ۷۷ مجموعه قوانین سال ۱۳۳۹.

۲ - وزارت گمرکات و انحصارات در سال ۱۳۴۰ منحل شد و سازمان بنادر و کشتیرانی در تاریخ ۱۳۴۰/۳/۱۰ به وزارت بازرگانی منتقل شد. پس از مدتی، در تاریخ ۱۳۴۱/۱۲/۲۰ سازمان بنادر و کشتیرانی از وزارت بازرگانی نیز جدا و تابع وزارت اقتصاد گردید. سازمان در تاریخ ۱۳۴۵/۴/۱۲ از وزارت اقتصاد منتزع و به وزارت دارایی منتقل شد. در تاریخ ۱۳۵۳/۴/۲۴ به موجب ماده ۲ «قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری و تجدید تشکیلات و تعیین وظایف آن» سازمان بنادر و کشتیرانی تابع «وزارت راه و ترابری» شد. به لحاظ اهمیت این ماده، ذیلاً متن آن درج می‌گردد:

«ماده ۲ - سازمان بنادر و کشتیرانی با کلیه کارکنان، تشکیلات، بودجه و اعتبار و دارایی و تعهد و وظایف آن از وزارت دارایی منتزع و به صورت سازمان وابسته به وزارت راه و ترابری منتقل می‌گردد.

تبصره ۱ - مدیر عامل سازمان بنادر و کشتیرانی سمت معاونت وزارت راه و ترابری را خواهد داشت.

تبصره ۲ - کلیه اختیارات و وظایف وزیر دارایی در سازمان بنادر و کشتیرانی و شورای عالی آن به وزیر راه و ترابری واگذار می‌گردد. وزیر دارایی یا معاون او عضویت شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی را خواهد داشت.»

(روزنامه رسمی شماره ۸۶۱۵ مورخ ۱۳۵۳/۵/۱۵ - صفحه ۱۰۶ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۳).

بنابراین در حال حاضر «وزارت راه و ترابری» مأمور اجرای قانون است.

انحصارات انجام خواهد شد.

اداره نمودن امور بندری بنادر کشور، تکمیل و توسعه ساختمان و نگاهداری تعمیر تأسیسات بندری و تأمین وسایل مخابراتی و امور انتظامی و همچنین تنظیم و اجرای مقررات بندری و کشتیرانی ساحلی و مراقبت در توسعه کشتیرانی بازرگانی و ثبت شناورهای تابع کشور و تعیین شرایط تابعیت ایرانی برای کشتی‌ها و سلب آن و وصول حقوق و عوارض بندری مطابق فهرست ضمیمه این قانون.

تبصره ۱ - سازمان بنادر و کشتیرانی مکلف است کلیه اموال منقول و غیرمنقول خود را به قیمت روز ارزیابی و به عنوان سرمایه در دفاتر ثبت نماید. مقررات استخدامی سازمان تابع قانون استخدام کشوری و سایر مقررات اداری و مالی آن و همچنین تعیین نرخ بهره‌برداری از تأسیسات و تجهیزات بندری به موجب آیین‌نامه‌ای خواهد بود که به تصویب هیأت وزیران رسیده باشد.

بودجه سازمان جمعاً و خرجاً در بودجه کل کشور منظور و بودجه تفصیلی پس از موافقت وزارت دارایی و تصویب هیأت وزیران قابل اجرا خواهد بود.
مازاد درآمدها و اندوخته‌های سازمان به حساب ذخیره مخصوص ریخته خواهد شد تا به مصارف معینه در آیین‌نامه برسد.^۱

تبصره ۲ - سازمان بنادر و کشتیرانی مجاز است حداکثر چهار نفر کارشناس فنی خارجی برای مدتی که لازم بداند با رعایت تشریفات قانونی استخدام نماید.

تبصره ۳ - تغییرات ضروری در نرخ حقوق و عوارض بندری مندرج در فهرستهای ضمیمه قانون تا سی درصد با تصویب هیأت وزیران و تغییرات بیش از سی درصد و همچنین تغییر عناوین و اعطای معافیت از پرداخت حقوق و عوارض بندری مذکور در بنادری که مقتضی باشد با تصویب کمیسیون‌های دارایی مجلسین مجاز خواهد بود.^۲

۱ - قسمتهایی از تبصره ۱ به موجب قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان بنادر و کشتیرانی و تشکیل گارد بنادر و گمرکات مصوب ۱۳۴۸/۲/۱۹ (مذکور در صفحات ۹ تا ۱۴ این مجموعه) منسوخ گردیده است.

۲ - تبصره ۳ فوق‌الذکر طبق ماده واحد قانون اصلاح قانون تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی و تعرفه حقوق و عوارض بندری مصوب ۱۳۴۷ (منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۷۰۰۵ مورخ ۱۳۴۷/۱۲/۱۰ - صفحه ۴۹۳ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۷) اصلاح گردیده است. البته این تبصره به موجب قانون ←

مقررات موجد سازمان بنادر و کشتیرانی و ... / ۵

تبصره ۴ - مقررات این قانون شامل کلیه بنادر و لنگرگاهها و ترعه‌ها و دریاچه‌ها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی و آبهای ساحلی کشور خواهد بود و حدود هر بندر به موجب تصویب‌نامه هیأت وزیران تعیین خواهد شد.^۱

تبصره ۵ - ساختمان بنداری که سازمان برنامه مشغول ساختمان آن است یا ساختمانهایی که بعداً با تصویب هیأت دولت به سازمان برنامه محول شود کماکان به وسیله آن سازمان انجام خواهد شد.

تبصره ۶ - آیین‌نامه‌های اجرایی این قانون از طرف وزارت گمرکات و انحصارات تنظیم و پس از تصویب هیأت وزیران به مورد اجرا گذارده می‌شود.

تبصره ۷ - وزارت گمرکات و انحصارات مأمور اجرای این قانون است.

تعرفه حقوق و عوارض بندری^۲

بند	نوع حقوق و عوارض	میزان واحد به ریال
۱	الف - حقوق و عوارض بندری بر کشتی حق ورود کشتی به دهانه بندر	۱
۲	هر تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده حق ورود کشتی به بندر	۱/۵
۳	هر تن ظرفیت غیر خالص ثبت شده حق راهنمایی	

→ مندرج در پاورقی شماره ۳ صفحه ۹ منسوخ گردیده است.

۱ - برای آشنایی با حدود بنادر کشور به بخش سوم این مجموعه مراجعه شود.

۲ - جدول فوق و ۵ بند ذیل آن، منضم به قانون راجع به تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی است. هر چند ارقام مذکور در جدول در حال حاضر کلاً دگرگون شده است اما جهت اطلاع خوانندگان از ردیفها و میزان تعرفه سال ۱۳۳۹ عیناً درج می‌گردد. همچنین ذکر این نکته ضروری است که به موجب «قانون الحاق ۳ تبصره به ماده ۲ قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان بنادر و کشتیرانی و تشکیل گارد بنادر و گمرکات» مصوب ۱۳۵۲/۲/۱۳ موارد مندرج در جدول تعرفه به ۳ دسته «حقوق»، «عوارض» و «هزینه‌ها» تقسیم گشته و نتایج عملی خاصی بر این تقسیم‌بندی مترتب شده است. قانون اخیر در صفحات ۹ تا ۱۱ این مجموعه درج گردیده است.

بند	نوع حقوق و عوارض	میزان واحد به ریال
۴	برحسب ظرفیت غیرخالص ثبت شده و آب نشین حق لایروبی	طبق جداول پیوست ^۱
۵	بر حسب ظرفیت غیر خالص ثبت شده و آب نشین (در مورد هر بندری که لایروبی می شود در حدود هزینه واقعی لایروبی و هزینه عمومی متعلقه به آن تعیین و پس از تصویب هیأت وزیران اخذ می شود).	۷
۶	حق بارگیری و تخلیه در آبهای بندر هر تن ظرفیت خیر خالص ثبت شده (آبهای هر بندر عبارت از تمام آبهای قابل کشتیرانی بین دهانه بندر و ساحل می باشد).	۱۰۰۰
۷	حق بستن به اسکله یا باز کردن آن از اسکله برای هر یک از دو عمل (در بندرهای واقع در دریای خزر، ریح این مبلغ اخذ می شود)	۲۵۰
۸	حق لنگرگذاری و یا لنگر برداری برای هر یک از دو عمل (در بندرهای واقع در دریای خزر، ریح این مبلغ اخذ می شود).	۲۰
۹	حق توقف کشتی کنار اسکله هر صد تن ظرفیت خالص و یا کسر آن در روز (حداقل در هر روز ۵۰۰ ریال. یک روز از نیمه شب شروع و به نیمه شب ختم می شود).	۰/۵۰
۱۰	عوارض قانونسهای دریایی هر تن ظرفیت غیر خالص در هر سفر (این عوارض فقط در بنادر جنوب اخذ می شود).	۴۰
۱۱	ب - عوارض و حقوق بندری بر کالا حق تخلیه به روی اسکله هر تن تخلیه شده حق بارگیری از اسکله هر تن بارگیری شده	۲۰

۱ - از آنجا که جداول مفصل مزبور در حال حاضر کاربردی ندارند، در این کتاب درج نگردیده اند.

میزان واحد به ریال	نوع حقوق و عوارض	بند
۳۰	عوارض بندری کالای وارده هر تن وارده	۱۲
۱۰	عوارض بندری کالای صادره هر تن صادره	۱۳
	عوارض بهداشت بندری هر تن کالای صادره و وارده (این عوارض برای هزینه‌های بهداشت و قرنطینه بنادر در اختیار وزارت بهداشت می‌شود.)	۱۴
	ج - حقوق و عوارض اضافه کاری و شبکاری راهنمایی در خارج از ساعت اداری	۱۵
۲۰۰	در روز هر کشتی (روز ساعات بین طلوع و غروب آفتاب محسوب می‌شود.)	
۴۰۰	در شب هر کشتی (شب ساعات بین غروب و طلوع آفتاب محسوب می‌شود.)	
۵۰۰	در ایام تعطیل هر کشتی (ایام تعطیل طبق سالنامه رسمی دولتی و یا دستور عمومی دولت تعیین می‌شود.)	
	برای بستن کشتی به اسکله یا جدا کردن آن	۱۶
۱۰۰	در روز هر عمل برای کشتی	
۲۰۰	در شب هر عمل برای کشتی	
۵۰۰	در ایام تعطیل هر عمل برای کشتی (به شرح بند ۱۵)	
	برای لنگراندازی یا لنگربرداری	۱۷
۵۰	در روز هر صمل برای کشتی	
۱۰۰	در شب هر عمل برای کشتی	
۲۰۰	در ایام تعطیل هر عمل برای کشتی (به شرح بند ۱۵)	

بند	نوع حقوق و عوارض	میزان واحد به ریال
۱۸	برای تخلیه بار در روی اسکله	
	در روز هر ساعت	۵۰
	در شب هر ساعت	۷۵
	در ایام تعطیل هر ساعت (به شرح بند ۱۵)	۱۰۰

توضیح:

- ۱) به موجب تبصره ۳۶ قانون بودجه سال ۱۳۴۶ حذف گردیده است.^۱
- ۲) کسر یک تن و یک ساعت در محاسبه حقوق و عوارض بندری یک تن و یک ساعت تمام محسوب می شود.
- ۳) ساعت کار اداری ۸ ساعت خواهد بود که بتابر مقتضیات محل و فصل توسط اداره بندر مربوطه اعلام می شود.
- ۴) به موجب ماده واحده قانون مربوط به شناورهای موتوری مصوب ۱۳۴۳ نسخ شده است.^۲
- ۵) شناورهای متعلق به نیروی دریایی و سازمان بنادر و کشتیرانی از حقوق و عوارض بندری معاف می باشند.

۱ - تبصره ۳۶ قانون بودجه سال ۱۳۴۶ کل کشور مصوب ۱۳۴۵/۱۲/۲۸: عبارت «حقوق و عوارض بندری بر کشتیها در بنداری وصول می شود که دارای تأسیسات و تجهیزات بندری باشد و در مقابل دریافت هر یک از حقوق و عوارض عمل مربوط به آن انجام داده شود» از فهرست ضمیمه قانون راجع به اجازه تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب ۱۳۳۹ حذف می شود. (روزنامه رسمی شماره ۶۴۴۴ مورخ ۱۳۴۶/۱/۱۷ - صفحه ۵۲۰ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۵).

۲ - الف) بند ۴ منسوخ: شناورهای موتوری دارای ظرفیت کمتر از ۱۰ تن و کشتیهای بادی ساحلی تابع ایران از حقوق و عوارض بندری به استثنای تنی ۷ ریال موضوع بند ۵ معاف خواهند بود.
ب) قانون مربوط به شناورهای موتوری مصوب ۱۳۴۳/۴/۲:

ماده واحده - شناورهای موتوری محلی که ظرفیت آنها کمتر از ۶۰ تن باشد و کشتیهای باری ساحلی تابع دولت ایران که فقط با بادبان حرکت می کنند از کلیه حقوق و عوارض بندری معاف می باشند و این معافیت شامل بندهای شناورها و کشتیهای بادبانی فوق بابت حقوق و عوارض بندری تا تاریخ تصویب این قانون نیز خواهد بود. (منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۵۷۱۹ مورخ ۱۳۴۳/۷/۱۲ - صفحه ۱۷۸ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۳).

قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان بنادر و کشتیرانی و تشکیل گارد بنادر و گمرکات^۱ مصوب ۱۳۴۸/۴/۱۹ با اصلاحات بعدی

ماده ۱ - از تاریخ تصویب این قانون سازمان بنادر و کشتیرانی مشمول مقررات قانون محاسبات عمومی و قانون استخدام کشوری و آیین نامه معاملات دولتی نمی باشد.

ماده ۲ - امور مالی و استخدامی و معاملات و وظایف و اختیارات سازمان تابع آیین نامه ای^۲ خواهد بود که به تصویب کمیسیون های داری و استخدام مجلسین رسیده باشد و تا زمانی که آیین نامه مزبور به تصویب نرسیده مقررات فعلی سازمان قابل اجرا است.^۳

تبصره ۱ - حقوق و عوارض بندری مندرج در تعرفه منضم به قانون تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب سال ۱۳۳۹ منحصر و محدود به موارد زیر خواهد بود:

۱ - حق ورود کشتی به دهانه بندر (ردیف ۱ تعرفه)

۲ - حق ورود کشتی به بندر (ردیف ۲ تعرفه)

۳ - حق بارگیری و تخلیه در آبهای بندر (ردیف ۵ تعرفه)

۴ - عوارض فانوسهای دریایی (ردیف ۹ تعرفه)

۵ - عوارض بندری کالای وارده (ردیف ۱۲ تعرفه)

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۷۱۳۶ مورخ ۱۳۴۸/۵/۱۹ - صفحه ۲۶۰ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۸.

۲ - آیین نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب بهمن ۱۳۴۸ در صفحات ۱۴ تا ۲۲ این مجموعه درج گردیده است.

۳ - تبصره ماده ۲ در تاریخ ۱۳۵۲/۲/۱۳ به موجب ماده واحده «قانون الحاق ۳ تبصره به ماده ۲ قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان بنادر و کشتیرانی و تشکیل گارد بنادر و گمرکات» به این قانون الحاق گردیده است. (روزنامه رسمی شماره ۸۲۸۹ مورخ ۱۳۵۲/۲/۱۴ - صفحه ۱۰۹ مجموعه قوانین ۱۳۵۲).

۶- عوارض بندری کالای صادره^۱ (ردیف ۱۳ تعرفه)

۷- عوارض بهداشت بندری (ردیف ۱۴ تعرفه)

افزایش نرخ حقوق و عوارض بندری تاسی درصد ارقام مذکور در تعرفه فوق‌الذکر و همچنین معافیت یا کاهش نرخها با تصویب شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی خواهد بود. افزایش بیش از سی درصد و همچنین حذف یا افزایش یا تغییر عناوین حقوق و عوارض بندری با پیشنهاد وزارت دارایی^۲ و تصویب کمیسیون دارایی مجلسین می‌باشد. سایر موارد مندرج در تعرفه مذکور و همچنین هزینه‌های تخلیه و بارگیری و باربری و انبارداری و خدمات فوق‌العاده که سازمان بنادر و کشتیرانی در اثر اجرای ماده ۵۸ قانون امور گمرکی مصوب خرداد ماه ۱۳۵۰^۳ یا به موجب قوانین و مقررات دیگر مسئولیت اجرای آنها را به عهده می‌گیرد یا قبلاً به عهده گرفته است هزینه‌های بندری تلقی می‌شود و تعیین میزان و شرایط دریافت و اعطای معافیت و تغییر عناوین آنها با تصویب شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی خواهد بود.^۴

۱- این بند به موجب «قانون معافیت صادرات کالا و خدمات از پرداخت عوارض» مصوب ۱۳۷۹/۱۲/۱۰ منسوخ شده است. متن قانون مزبور به شرح زیر است:

قانون معافیت صادرات کالا و خدمات از پرداخت عوارض

ماده واحده- از تاریخ تصویب این قانون، صادرات کالا و خدمات از پرداخت هرگونه عوارض معاف است و هیچ یک از وزارتخانه‌ها، سازمانها، نهادها، دستگاههای اجرایی، شهرداریها و شوراهای محلی، استانی و کشوری که بر طبق قوانین و مقررات حق وضع و اخذ عوارض را دارند، مجاز نیستند از کالاها و خدماتی که صادر می‌شوند عوارض اخذ نمایند یا مجوز اخذ آن را صادر کنند.

تبصره ۱- آیین‌نامه اجرایی این قانون به پیشنهاد وزارت بازرگانی ظرف مدت دو ماه پس از تاریخ ابلاغ این قانون به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

تبصره ۲- مرجع تأیید کالاها و خدمات یاد شده، گمرک جمهوری اسلامی ایران است.

تبصره ۳- از تاریخ تصویب این قانون، کلیه قوانین و مقررات مغایر لغو می‌گردد.

(روزنامه رسمی شماره ۱۶۳۴۲ - ۱۳۸۰/۱/۲۱ - صفحه ۱۹۷۹ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۹).

۲- عبارت «وزارت راه و ترابری» جانشین «وزارت دارایی» شده است. ر.ک پاورقی شماره ۲ صفحه ۳.

۳- ر.ک صفحه ۲۳ این مجموعه.

۴- به موجب یکی از مصوبات جلسه ۳۵ شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی مورخ ۱۳۵۷/۸/۲۴: «با توجه به گزارش سازمان بنادر و کشتیرانی به هیأت عامل سازمان اجازه داده می‌شود با در نظر گرفتن افزایش قیمتها که از طرف بانک مرکزی ایران تأیید می‌شود بررسبهای لازم را در تغییر تعرفه هزینه‌های ←

تبصره ۲ - سازمان بنادر و کشتیرانی برای اجرای وظایف خود می‌تواند با موافقت شورای عالی سازمان و با رعایت شرایطی که شورای عالی تعیین خواهد کرد شرکت تشکیل دهد یا با مؤسسات بخش خصوصی اعم از داخلی یا خارجی و همچنین وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی ایرانی مشارکت نماید. اساسنامه شرکت‌هایی که به موجب این قانون تأسیس خواهد شد به تصویب شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی خواهد رسید. ولی مشارکت با شرکت‌های خارجی در هر مورد منوط به پیشنهاد وزارت دارایی^۱ و تصویب کمیسیون‌های دارایی و استخدام مجلسین می‌باشد.

تبصره ۳ - سازمان بنادر و کشتیرانی می‌تواند ظرف مدت سه سال از تاریخ تصویب این قانون آن عده از مستخدمین رسمی مشمول قانون استخدام کشوری سازمان را که دارای حداقل بیست سال سابقه خدمت بوده و مورد نیاز سازمان نباشند پس از تعیین گروه قطعی آنها که بر اساس ماده ۳۰ قانون استخدام کشوری و رعایت مقررات مربوط به وسیله هیأت سه نفری مرکب از یکی از معاونان سازمان بنادر و کشتیرانی و مسئول کارگزینی آن سازمان و نماینده سازمان امور اداری و استخدامی کشور انجام می‌شود با همان حقوق بازنشسته نماید.

ماده ۳ - برای حفاظت انبارها، کالاهای ساختمانیها و همچنین انجام اجراییات و امور انتظامی و حفاظتی در اسکله‌ها و باراندازها و تأسیسات مختلف سازمان بنادر و اداره کل گمرک سازمانی به نام گارد بنادر و گمرکات در وزارت دارایی^۲ تشکیل می‌شود.^۳

→ بندری مورد عمل فعلی سازمان به عمل آورده و در افزایش تعرفه‌های سورد بحث هماهنگ و متناسب با افزایش قیمت‌ها حقوق و دستمزد کارکنان اقدام نماید.»

همچنین به موجب یکی از مصوبات جلسه شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی مورخ ۱۳۷۹/۱۲/۳ «شورای عالی سازمان اختیارات خویش به شرح مذکور در تبصره یک ماده ۲ قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان بنادر و کشتیرانی و تشکیل گارد بنادر و گمرکات (مصوب سال ۱۳۴۸)، در زمینه کاهش و افزایش نرخهای حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری و همچنین معافیت از حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری و همچنین معافیت از حقوق، عوارض و هزینه‌های مذکور را به هیأت عامل سازمان تفویض نمود.» ۱ و ۲ - عبارت «وزارت راه و ترابری» جانشین «وزارت دارایی» شده است. رک پاورقی شماره ۲ صفحه ۳. ۳ - گارد بنادر و گمرکات به موجب مصوبه سال ۱۳۵۸ شورای انقلاب جمهوری اسلامی، منحل شد و وظایف آن به «سازمان بنادر» و «گمرک ایران» منتقل شد. مصوبه شورای انقلاب چنین است: ←

ماده ۴ - سازمان، وظایف، صلاحیت و اختیارات گارد بنادر و گمرکات و امور استخدامی، مالی و انضباطی و هرگونه ساز و برگ و سلاح و آموزش مأمورین و روابط

→ لایحه قانونی انحلال گارد بنادر و گمرکات

(مصوب ۱۳۵۸/۹/۱۴ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران)

ماده ۱ - از تاریخ تصویب این قانون گارد بنادر و گمرکات وابسته به وزارت امور اقتصادی و دارایی که به موجب آیین‌نامه اجرایی ماده ۴ قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان بنادر و کشتیرانی تشکیل شده است منحل و کلیه وظایف، اختیارات، مسئولین، صلاحیت، کارکنان، همچنین بودجه و اعتبارات، دارایی و تعهدات گارد مزبور به سازمانهای گمرک ایران و بنادر و کشتیرانی به تفکیک منتقل می‌گردد.

ماده ۲ - در مورد کارکنان شاغل در گارد بنادر و گمرکات اقداماتی به شرح زیر در مدت ۳ ماه باید به عمل آید:

الف. کلیه افراد و افسران مأمور به سازمانهای اصلی خود بازگردانده شوند و به خدمت کلیه افسران بازنشسته که مجدداً در سازمان مزبور شاغل بوده‌اند خاتمه داده شود.

ب. کارمندان اداری و دفتری با محاسبه و در نظر گرفتن سوابق استخدامی و خدمتی به سازمان گمرک منتقل و سپس وضع استخدامی آنان با قانون استخدام کشوری تطبیق و تبدیل گردد.

ج. آن صده از نگهبانان گارد بنادر و گمرکات که صرفاً جهت خدمت در بنادر کشور مورد نیاز سازمان بنادر و کشتیرانی باشند به انتخاب سازمان مذکور به سازمان بنادر و کشتیرانی منتقل و با آیین‌نامه استخدامی سازمان مزبور تطبیق وضع می‌یابند و بقیه نگهبانان و افراد آتش‌نشانی به گمرک ایران منتقل و با قانون استخدام کشوری تطبیق وضع می‌یابند.

ماده ۳ - مأمورین مزبور که در پستهای انتظامی و حفاظتی از لحاظ اجراییات در سازمانهای فوق انجام وظیفه می‌نمایند کماکان در حکم ضابطین دادگستری محسوب و دارای همان اختیارات و صلاحیتی خواهند بود که مأمورین شهربانی و ژاندارمری دارا می‌باشند.

تبصوه - وزارت امور اقتصادی و دارایی و وزارت راه و ترابری حسب مورد بر حسن اجرای این قانون نظارت خواهند نمود.

(روزنامه رسمی شماره ۱۰۵۰ مورخ ۱۳۵۸/۱۰/۵ - صفحه ۲۸۷ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۸).

ضمناً تذکر این نکته نیز ضروری است که تاریخ انحلال گارد بنادر و گمرکات، به موجب تبصره ۲۱ «قانون اصلاح بعضی از مقررات قانون بودجه سال ۱۳۵۹» مصوب ۱۳۵۹/۱۱/۱۸ به ۱۳۵۹/۱/۱ اصلاح و به سازمان برنامه و بودجه اجازه داده می‌شود که اعتبارات حقوق و مزایای سال ۱۳۵۹ پرسنل منتقله از گارد منحل بنادر و گمرکات به سازمان بنادر و کشتیرانی و سایر هزینه‌های مربوط را از اعتبار جاری ردیف ۳۰۱۵۰۰ قسمت چهارم قانون بودجه سال ۱۳۵۹ (گمرک ایران) کسر و به اعتبار جاری ردیف ۳۰۱۵۰۰ قسمت چهارم قانون مزبور (سازمان بنادر و کشتیرانی) تحت عنوان «برنامه حفاظت بنادر» شماره (۱۰۶۰۴۰۰) منتقل نماید. اعتبارات فوق‌الذکر به صورت کمک در اختیار سازمان مذکور قرار خواهد گرفت.

(روزنامه رسمی شماره ۱۰۴۹۵ مورخ ۱۳۵۹/۱۲/۱۶ - صفحه ۵۲۹ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۹).

گارد مزبور با دستگاه‌های انتظامی کشور و همچنین تعیین و ترتیب انتقال وظایف سازمان فعلی پلیس گمرکات و بنادر بر اساس آیین‌نامه‌ای خواهد بود که به تصویب کمیسیون‌های دارایی و استخدام و جنگ مجلسین برسد.^۱

ماده ۵ - مأمورین گارد بنادر و گمرکات از لحاظ اجراییات سازمان بنادر و اداره کل گمرک در حکم ضابطین دادگستری محسوب و دارای همان اختیارات و صلاحیتی خواهند بود که مأمورین شهربانی و ژاندارمری دارا می‌باشند.

ماده ۶ - جرائم مأمورین گارد بنادر و گمرکات که به سبب خدمت یا در حین انجام

۱ - آیین‌نامه اجرایی ماده ۴ در خرداد ۱۳۵۰ به تصویب کمیسیون‌های خاص دو مجلس رسید (منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۷۷۲۴ مورخ ۱۳۵۰/۵/۱۶ - صفحه ۷۵ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۰). این آیین‌نامه در ۸ فصل مشتمل بر ۵۴ ماده تنظیم شده بود. با توجه به انحلال گارد بنادر و گمرکات نیازی به ذکر تمام آیین‌نامه مزبور، احساس نمی‌شود. تنها مواد ۵ - ۴ - ۳ - ۲ این آیین‌نامه که مبین وظایف و اختیارات گارد بنادر و گمرکات بوده و امروز بر عهده «سازمان بنادر و کشتیرانی» و «گمرک ایران» است، ذکر می‌شود:

ماده ۲ - وظایف گارد بنادر و گمرکات به شرح زیر می‌باشند:

الف. حفاظت کالا، انبارها، اسکله‌ها، باراندازها و سایر تأسیسات و اموال متعلق به اداره کل گمرک و سازمان بنادر و کشتیرانی.

ب. حفظ نظم و برقراری انتظامات تأسیسات بنادر و گمرکات.

ج. انجام اجراییات گمرکی و بندری در حدود وظایف محوله قانونی.

د. جلوگیری از آتش‌سوزی از طریق پیش‌بینی و مراقبت و پیشگیری و اطفاء آن در صورت بروز آتش‌سوزی. تبصره - (الحاقی ۱۳۵۲/۸/۱۴) در بندری که تحت نظارت سازمان بنادر و کشتیرانی است وظایف مذکور در بند فوق در محوطه‌هایی که در اختیار سازمان می‌باشند، به عهده آن سازمان خواهد بود.

ماده ۳ - مأموران گارد بنادر و گمرکات از نظر انجام وظایف حفاظتی و انتظامی و اجراییات مربوط به امور بنادر و گمرکات در حین انجام وظیفه جزء و ضابطین دادگستری محسوب و دارای همان اختیارات و صلاحیتی خواهند بود که مأموران شهربانی و ژاندارمری دارا می‌باشند.

ماده ۴ - مأموران گارد بنادر و گمرکات از نظر انجام وظایف مربوط به اجراییات از هر لحاظ مجری دستورات سازمان بنادر و کشتیرانی و اداره کل گمرک در امور مربوط به هر یک از آنها بوده و وظایف محوله را در حدود مقررات با رعایت سلسله مراتب تحت نظر رؤسای بنادر و گمرکات به مورد اجراء می‌گذارند.

ماده ۵ - در مورد وظایفی که طبق قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۱۳۱۲ و اصلاحات بعدی آن با مأموران گمرک یا سازمان بنادر و کشتیرانی ارتباط پیدا می‌کند مأموران گارد بنادر و گمرکات به دستور مقامات صلاحیتدار گمرکی یا بندری و یا مقامات قضایی عمل خواهند کرد.

خدمت مرتکب شوند تابع قانون دادرسی و کیفر ارتش بوده و رسیدگی به آن در صلاحیت دادگاههای نظامی خواهد بود.

ماده ۷ - تغییر و یا اصلاح آیین‌نامه‌های مندرج در این قانون به پیشنهاد دولت و به وسیله کمیسیون‌های تصویب‌کننده مجلسین انجام خواهد گرفت.

آیین‌نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب بهمن ماه ۱۳۴۸ کمیسیونهای خاص دو مجلس^۱

فصل اول - کلیات

ماده اول - سازمان بنادر و کشتیرانی که در این آیین‌نامه اختصاراً سازمان نامیده می‌شود دارای شخصیت حقوقی است و بر طبق مقررات این آیین‌نامه اداره می‌شود.
ماده دوم - سازمان وابسته به وزارت دارایی^۲ بوده و مرکز آن در تهران است و سازمان می‌تواند با تصویب شورای عالی خود در هر یک از بنا داری که بعداً به وجود خواهد آمد دارای اداره یا شعبه باشد.

فصل دوم - وظایف و اختیارات

ماده سوم - وظایف سازمان به شرح زیر است:

۱ - اداره امور بندری و امور دریایی بازرگانی کشور.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۷۳۱۷ مورخ ۱۳۴۸/۱۲/۲۸ - صفحه ۶۳۴ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۸.

۲ - عبارت «وزارت راه و توابعی» حاشیه «وزارت دارایی» شده است. ردک پاورقی شماره ۲ صفحه ۳.

- ۲- ایجاد و تکمیل و توسعه ساختمانها و تأسیسات و تعمیرگاههای بندری و دریایی بازرگانی و وسایل و تجهیزات مربوط و بهره‌برداری از آنها.
- ۳- تهیه و تنظیم و اجرای مقررات بندری و دریایی و کشتیرانی بازرگانی طبق قوانین مربوط.
- ۴- تنظیم امور مربوط به راهنمایی کشتیها با تصویب شورای عالی سازمان.
- ۵- اداره امور تخلیه و بارگیری و حمل و نقل کالا در محوطه بنادر و انبارداری در بنادر کشور (بنادری که سازمان دارای اداره یا شعبه است).
- ۶- اداره شبکه‌های مخابراتی (رادیویی - تلگرافی - تلفنی - تله تایپ و غیره) در دریا و خشکی برای تماس با کشتیها و بنادر تابعه و تهیه و تأمین وسایل مربوط با همکاری وزارت پست و تلگراف و تلفن.
- ۷- نظارت کامل در امور کشتیرانی ساحلی و بازرگانی و مجاهدت در توسعه آنها و تأمین ایمنی عبور و مرور و انجام هر نوع اقدامی که در پیشرفت و توسعه فعالیت کشتیرانی‌های بازرگانی و ساحلی لازم باشد.
- ۸- اداره و برقرار نمودن علائم و وسایل روشنایی و دریایی و رودخانه‌ای برای تأمین ایمنی عبور و مرور کشتیها و شناورها.
- ۹- ثبت کشتیها و شناورهای بازرگانی و تفریحی و خیریه دارای تابعیت کشور و اجرای مقررات مربوط.
- ۱۰- اعطای گواهینامه‌های صلاحیت فنی، دریایی و غیره به افراد و واحدهای دریایی طبق مقررات مربوط.
- ۱۱- وصول حقوق و عوارض بندری، روخانه‌ای و حق تخلیه و بارگیری و باربری و انبارداری و سایر درآمدهایی که بر طبق مقررات مربوط به وسیله سازمان یا سایر سازمانهای دولتی برای سازمان وصول می‌شود.
- ۱۲- اجرای قانون دریایی ایران و انجام وظایف مقرر در قانون راجع به اجازه تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی و سایر قوانین و مقررات مربوط.
- ۱۳- تعیین نحوه استفاده و نرخ بهره‌برداری از تأسیسات و تجهیزات بندری و اموال منقول و غیر منقول سازمان و اجرای آن پس از تصویب شورای عالی.

- ۱۴ - تحقیق و مطالعه در امور بندری و دریایی و کشتیرانی بازرگانی.
- ۱۵ - تهیه و تنظیم برنامه سال بعد و همچنین برنامه‌های دراز مدت و اجرای آنها پس از تصویب شورای عالی سازمان.
- ۱۶ - بررسی طرح موافقت‌نامه‌ها و قراردادهای بین‌المللی مربوط به امور بنادر و کشتیرانی و دریانوردی بازرگانی جهت تقدیم به مراجع مربوط.
- ۱۷ - عضویت در سازمانهای بین‌المللی مربوط به بنادر و کشتیرانی با موافقت شورای عالی سازمان و تصویب مجلسین.
- ۱۸ - شرکت در کنفرانسها و مجامع بین‌المللی مربوط به بنادر و کشتیرانی.
- ۱۹ - تعیین منطقه آزاد در صورت لزوم و تهیه مقررات و شرایط استفاده از آن با موافقت شورای عالی سازمان و تصویب مجلسین.
- ۲۰ - در اختیار گرفتن و اداره خطوط راه‌آهن از سوزن ورودی تا سوزن خروجی به محوطه بندر و همچنین دارا بودن واگنها و لکودیزلها و وسایل مربوط به آنها و وسایل ضروری دیگر جهت تأمین تخلیه و بارگیری کالا برای حمل به انبارهای سرباز و سرپوشیده.
- ۲۱ - تأسیس آموزشگاه تعلیم راهنمایان و کارکنان دریانوردی بازرگانی و اعزام دانشجویان برای تحصیل در رشته‌های تخصصی به خارج از کشور با توجه به احتیاجات سازمان.
- ۲۲ - صدور اجازه تأسیس اسکله و سایر تأسیسات و تجهیزات ضمن تصویب طرح مربوطه با داشتن حق نظارت در اجرا و بهره‌برداری.
- ۲۳ - صدور اجازه تأسیس دفتر، خانه ملوانان، رستوران و انبار و سایر تأسیسات لازم به درخواست متقاضیان صلاحیتدار. سازمان می‌تواند با توجه به امکانات خود در بنادر زمین برای تأسیسات مزبور از طریق اجازه واگذار نماید.
- ۲۴ - واگذاری آن قسمت از خدمت سازمان که انجام آن از طرف بخش خصوصی به صرفه و صلاح می‌باشد به مؤسسات خصوصی واجد صلاحیت.
- ۲۵ - اهتمام در پایین آوردن نرخ کرایه حمل کالا به بنادر ایران با تجهیزات بنادر و تسریع در امر تخلیه و بارگیری و از بین بردن مدت انتظار نوبت کشتیها به منظور کمک به اقتصاد کشور.

فصل سوم - ارکان

ماده چهارم - ارکان سازمان به قرار زیر است:

الف - شورای عالی.

ب - هیأت عامل.

پ - مدیر عامل.

شورای عالی

ماده پنجم - شورای عالی از وزیر دارایی، وزیر راه، وزیر اقتصاد، فرمانده نیروی

دریایی و مدیر عامل سازمان برنامه یا معاونان آنها تشکیل می شود.

ریاست شورای عالی با وزیر دارایی است و در جلساتی که وزیر دارایی حضور

نداشته باشد رئیس جلسه را اعضای حاضر انتخاب خواهند نمود.^۱

۱ - عناوین مقامهای مذکور در ماده پنجم به شرح زیر تغییر یافته است:

الف - «وزیر دارایی» به «وزیر امور اقتصادی و دارایی» به استناد ماده ۲ قانون تشکیل وزارت امور اقتصادی و دارایی مصوب تیر ماه ۱۳۵۳ و قسمت آخر تبصره ۲ ماده ۲ قانون تغییر نام «وزارت راه» به «وزارت راه و ترابری» مصوب تیر ماه ۱۳۵۳.

ب - «وزیر راه» به «وزیر راه و ترابری» به استناد ماده ۱ قانون تغییر نام «وزارت راه» به «وزارت راه و ترابری»
ج - «مدیر عامل سازمان برنامه» به «معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور» به موجب اصل ۱۲۶ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و مصوبه شماره ۱۳/۲۸۹ ط مورخ ۱۳۷۹/۷/۳۰ شورای عالی اداری.

د - «وزیر دارایی» مندرج در سطر سوم ماده مذکور به «وزیر راه و ترابری» به استناد قسمت اول تبصره ۲ ماده ۲ قانون تغییر نام «وزارت راه» به «وزارت راه و ترابری» مصوب ۱۳۵۳/۴/۲۴.

توضیح لازم آن که تکالیف «وزیر اقتصاد» به عنوان عضو شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی باید در اجرای مواد ۳ و ۴ قانون تشکیل وزارت امور اقتصادی و دارایی مصوب تیر ماه ۱۳۵۳ به علت تقسیم وظایف و اختیارات وزیر و وزارت اقتصاد بین ۳ وزارتخانه امور اقتصادی و دارایی و وزارت صنایع و معادن و وزارت بازرگانی صراحتاً مشخص می گردیده است.

همچنین لازم به ذکر است که بر اساس «قانون عضویت وزیر سپاه پاسداران در مجامع و شوراها» -

ماده ششم - وظایف و اختیارات شورای عالی عبارت است از:

- ۱ - تعیین خط مشی کلی سازمان.
- ۲ - تأیید تعرفه‌های حقوق و عوارض بندری جهت پیشنهاد برای تصویب مراجع مربوط.
- ۳ - تصویب بودجه سازمان.
- ۴ - تصویب گزارش سالانه سازمان.
- ۵ - اتخاذ تصمیم در مورد تحصیل وام و یا اعتبار داخلی از بانکها و مؤسسات دولتی.
- ۶ - انتخاب اعضای هیأت عامل.
- ۷ - اتخاذ تصمیم درباره ارجاع دعاوی به داوری و تعیین داور و ختم دعوی به صلح^۱.
- ۸ - تصویب طرح تشکیلات و شرح وظایف واحدهای تابع سازمان و آیین‌نامه استخدام، بازنشستگی، بیمه، پس‌انداز و وام مسکن کارکنان با رعایت تبصره ماده ۱۱۲ قانون استخدام کشوری.^۲

→ مصوب ۶۷/۱/۲۸ مقرر گردید که ایشان عضو شورای عالی سازمان بنادر می‌گردند (روزنامه رسمی شماره ۱۲۶۰۲ - مورخ ۱۳۶۷/۳/۱۴ - صفحه ۲۱۱ مجموعه قوانین سال ۱۳۶۷). اما با حذف وزارت سپاه پاسداران در سال ۱۳۶۷، بر اساس «قانون تشکیل وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح» مصوب ۱۳۶۸/۵/۲۸ وزیر دفاع به جای وزیر سپاه به عضویت شورای عالی سازمان بنادر منصوب گردید. در حال حاضر، عملاً اعضای شورای عالی عبارتند از: ۱ - وزیر راه و ترابری (رئیس شورا) ۲ - وزیر امور اقتصادی و دارایی ۳ - وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح ۴ - معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور ۵ - فرمانده نیروی دریایی.

۱ - اعمال بند ۷ با رعایت اصل ۱۳۹ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران صورت می‌گیرد. اصل ۱۳۹ چنین است: «صلح دعاوی راجع به اموال عمومی و دولتی با ارجاع آن به داوری در هر مورد، موکول به تصویب هیأت وزیران است و باید به اطلاع مجلس برسد. در مواردی که طرف دعوی خارجی باشد و در موارد مهم داخلی باید به تصویب مجلس نیز برسد. موارد مهم را قانون تعیین می‌کند.»

۲ - متن تبصره ماده ۱۱۲ قانون استخدام کشوری که به موجب بند ۳۲ «قانون اصلاح پاره‌ای از مواد قانون استخدام کشوری» مصوب ۱۳۵۳/۱۲/۲۸ اصلاح شده است، چنین است:

«وزارتخانه‌ها و شهرداریها و کلیه مؤسسات دولتی اعم از آنکه مشمول مقررات این قانون باشند یا نباشند مکلفند نسبت به کلیه لوایح استخدامی و هر نوع وضع و اصلاح و تغییر تشکیلات و مقررات استخدامی قبلاً موافقت سازمان امور اداری و استخدامی کشور را جلب نمایند.

تشکیلات شرکتهای دولتی با رعایت ضوابطی که از طرف سازمان امور اداری و استخدامی کشور ←

- ۹- تصویب آیین‌نامه‌های مالی و معاملات و سایر آیین‌نامه‌های اجرایی سازمان.
 - ۱۰- تعیین حقوق و مزایای مدیر عامل و سایر اعضای هیأت عامل سازمان.
 - ۱۱- رسیدگی و اتخاذ تصمیم نسبت به موضوعات دیگری که در حدود مقررات این آیین‌نامه در دستور شورای عالی گذاشته می‌شود.
- تیمصره - شورای عالی می‌تواند در مواقع لزوم امور مالی سازمان را به وسیله کارشناس رسمی و یا حسابداران قسم خورده مورد رسیدگی قرار دهد.
- ماده هفتم - شورای عالی بطور عادی یا فوق‌العاده تشکیل می‌شود.
- جلسه عادی شورای عالی یکبار قبل از پایان تیر ماه هر سال برای رسیدگی به گزارش سالانه و سایر موضوعات مندرج در دستور جلسه و بار دیگر قبل از پایان آذر ماه برای بررسی بودجه و برنامه و تعیین خط مشی کلی سال بعد و سایر موضوعات مندرج در دستور جلسه تشکیل خواهد شد.
- جلسه فوق‌العاده شورای عالی با تقاضای هر یک از اعضای شورای عالی و یا مدیر عامل تشکیل می‌گردد.
- ماده هشتم - دعوت اعضای شورای عالی با رئیس شورا است، دستور جلسه در دعوت نامه ذکر می‌گردد و جلسات شورای عالی با حضور لااقل سه نفر از اعضاء رسمیت خواهد یافت و در هر حال تصمیمات شورای عالی با رأی سه نفر معتبر خواهد بود.

هیأت عامل

ماده نهم - هیأت عامل سازمان مرکب است از مدیر عامل و چهار عضو که سمت معاون سازمان را هم خواهند داشت که از بین افراد واجد صلاحیت سازمان برای مدت سه سال انتخاب می‌شوند و تجدید انتخاب آنان برای دوره‌های بعد بلامانع است. مدیر

عامل به پیشنهاد وزیر دریایی^۱ و تصویب شورای عالی منصوب می‌شود و سمت معاونت وزارت دریایی^۲ را خواهد داشت و سایر اعضاء به پیشنهاد مدیر عامل و تصویب شورای عالی و با حکم وزیر دریایی^۳ منصوب می‌شوند.

اعضای هیأت عامل موظفاً انجام خدمت نموده و جز انجام این وظیفه حق ندارند هیچ نوع شغل دولتی یا غیر دولتی دیگر داشته باشند (به استثنای مؤسسات خیریه) اعضای هیأت عامل حق ندارند در هیچ یک از شرکتهای کشتیرانی و یا شرکتهای و سازمانهایی که به نحوی از اتحاء فعالیت آنها انجام خدمات بندری و یا دریایی باشد سهام و شریک باشند.

ماده دهم - وظایف و اختیارات هیأت عامل به قرار زیر است:

۱- تهیه طرح تشیکلات و شرح وظایف واحدهای تابع سازمان و همچنین آیین‌نامه‌های استخدام، بازنشستگی، بیمه، پس‌انداز و وام مسکن کارکنان و پیشنهاد آنها به شورای عالی.

۲- تهیه طرح آیین‌نامه‌های مالی و معاملات سازمان و سایر آیین‌نامه‌های اجرایی و پیشنهاد آنها به شورای عالی.

۳- تهیه بودجه و برنامه‌های سازمان و پیشنهاد آنها به شورای عالی.

۴- تهیه گزارش سالانه سازمان برای طرح در شورای عالی.

۵- پیشنهاد ارجاع دعوی به داوری و تعیین داور یا ختم دعوی به صلح به شورای عالی.^۴

۶- پیشنهاد تحصیل اعتبار یا وام داخلی از بانکها و مؤسسات دولتی به شورای عالی.

۷- تهیه تعرفه حقوق و عوارض بندری و همچنین تغییراتی که در تعرفه‌های مذکور ضرورت پیدا می‌کند برای پیشنهاد به شورای عالی.

۸- اظهار نظر در مورد کلیه مسائل مربوط به وظایف سازمان که از طرف مدیر عامل یا

هر یک از اعضاء هیأت عامل باید به شورای عالی پیشنهاد شود.

ماده یازدهم - رای هیأت عامل به اکثریت معتبر است.

۱ ، ۲ و ۳ - عبارات «وزیر دریایی» به «وزیر راه و ترابری» و «وزارت دریایی» به «وزارت راه و ترابری» تغییر یافته است. ر.ک پاورقی شماره ۲ صفحه ۳.

۴ - ر.ک پاورقی شماره ۱ صفحه ۱۸.

مدیر عامل

- ماده ۱۲ - مدیر عامل بالاترین مقام اجرایی و مسئول اداره و حسن جریان امور و حفظ حقوق سازمان می باشد و وظایف و اختیارات او به شرح زیر است:
- ۱- اجرای مصوبات شورای عالی و هیأت عامل و انجام کلیه امور اداری و فنی و مالی سازمان طبق مقررات این آیین نامه و سایر قوانین و آیین نامه های مربوط.
 - ۲- استخدام و تعلیق و یا اخراج کارمندان و مستخدمین و تعیین شغل و حقوق ترفیع آنان در حدود بودجه مصوب و مقررات مربوط.
 - ۳- امضاء اسناد و افتتاح حساب در بانکها و معرفی امضاءهای مجاز و صدور اجازه پرداخت هزینه در حدود بودجه مصوب و مقررات مربوط.
 - ۴- نمایندگی سازمان در مقابل اشخاص و کلیه مراجع قضایی و غیر قضایی داخلی و خارجی با حق انتخاب وکیل و اعطای حق وکالت در توکیل تا یک درجه.
 - ۵- تنظیم گزارشهای وضع مالی و امور جاری و عملیات انجام شده برای تسلیم به شورای عالی.
 - ۶- اجرای مصوبات شورای عالی در مورد تحصیل اعتبار یا وام داخلی از بانکها و مؤسسات دولتی.
 - ۷- تعیین و تغییر ساعات کار واحدهای تابعه سازمان.
 - ۸- مدیر عامل می تواند به مسئولیت خود قسمتی از اختیارات خود را به هر یک از اعضاء هیأت عامل و یا سایر کارکنان سازمان تفویض نماید^۱

۱- علاوه بر موارد فوق الذکر مدیر عامل سازمان بنادر و کشتیرانی، دارای وظایف و اختیارات دیگری نیز هست. این موارد عبارتند از:

۱- عضویت در شورای سازمان هواشناسی کشور (به موجب بند ۷ ماده ۶ «قانون تغییر نام «وزارت راه» به «وزارت راه و ترابری» و تجدید تشکیلات و تعیین وظایف آن» مصوب ۱۳۵۳/۴/۲۴ مذکور در صفحه ۳۹۷ این مجموعه).

۲- عضویت در شورای عالی هماهنگی ترابری کشور (به موجب ماده ۱ «آیین نامه ترکیب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و وظایف و اختیارات شورا» مصوب دی ماه ۱۳۵۳ مذکور در صفحه ۴۰۳ این مجموعه). ←

فصل چهارم - امور مالی و استخدامی

ماده سیزدهم - سال مالی سازمان از اول فروردین ماه هر سال شمسی شروع و به آخر اسفند ماه همان سال ختم می شود به استثنای سال اول که ابتدای آن تاریخ شروع به اجرای این آیین نامه است.

ماده چهاردهم - مدیر امور مالی سازمان به پیشنهاد مدیر عامل و تصویب وزیر دارایی^۱ تعیین می شود و بر طبق مقررات مربوط وظایف محوله را انجام خواهد داد. تبصره - اسناد مربوط به تعهدات مالی سازمان باید به امضای مدیر عامل یا نماینده او و مدیر امور مالی یا نماینده او برسد.

ماده پانزدهم - درآمدهای سازمان مندرج در بند ۱۱ ماده ۳ این آیین نامه که بر طبق مقررات مربوط وصول خواهد شد درآمد اختصاصی سازمان شناخته می شود و به همین عنوان در بودجه کل کشور منظور و هزینه های سازمان از محل درآمدهای مذکور پرداخت خواهد شد.

ماده شانزدهم - مازاد درآمد سالیانه سازمان به پیشنهاد هیأت عامل و تصویب شورای عالی برای توسعه و تکمیل بنادر و سایر تأسیسات سازمان قابل مصرف خواهد بود.^۲

→ ۳ - عضویت در شورای عالی اقیانوس شناسی کشور (به موجب بند ۳ ماده واحده «قانون تشکیلات شورای عالی اقیانوس شناسی کشور» مصوب ۱۳۷۲/۵/۲۰ مذکور در صفحه ۲۴۲ این مجموعه).

۱ - عبارت «وزیر راه و ترابری» جانشین «وزیر دارایی» شده است. رک پاورقی شماره ۲ صفحه ۳.

۲ - به موجب یکی از مصوبات جلسه شماره ۳۰ شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی مورخ ۱۳۵۵/۹/۲۵ در اجرای ماده ۱۶ آیین نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب کمیسیونهای دارایی و استخدام مجلسین شورای ملی و ستاب به هیأت عامل سازمان بنادر و کشتیرانی اختیار داده می شود که اعتبار مربوط به اجرای طرح و برنامه های فوری در جهت توسعه و تکمیل و رفع تنگناهای بنادر و محوطه سازی و سایر تأسیسات و همچنین در صورت امکان اعتبار احداث چند واحد مسکونی را از محل مازاد درآمد سالیانه و وجوه ذخیره شده سازمان تأمین نماید. اختیار شورای عالی در مورد معامله نیز از طریق ترک مناقصه (در مورد معاملاتی که از این محل انجام می شود) به هیأت عامل سازمان تفویض می گردد و تصویب هیأت عامل در هر دو مورد به منزله تصویب شورای عالی خواهد بود مشروط بر اینکه هزینه های انجام شده و اعتبار مربوط در عملکرد بودجه سازمان منعکس گردد.

ماده هفدهم - سازمان می تواند مدت خدمت آن دسته از کارکنان خود را که مشمول مقررات تبدیل مستخدمین غیر رسمی به رسمی موضوع قانون استخدام کشوری و قانون بیمه های اجتماعی نبوده و به علت کهولت یا معلول بودن قادر به انجام وظیفه نباشند بر طبق آیین نامه ای که از طرف هیأت عامل تهیه و به موافقت شورای عالی و تصویب کمیسیون های دارایی و استخدام مجلسین خواهد رسید باز خرید نماید.

از «قانون امور گمرکی» مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰

ماده ۴۹ - اداره کل گمرک و سازمان بنادر و کشتیرانی می تواند اماکن و انبارهای ملکی خود را برای ایجاد انبارهای عمومی یا سردخانه یا انبار اختصاصی به موجب آیین نامه گمرکی به اجاره واگذار کنند.

ماده ۵۸ - در نقاطی که امور تخلیه و بارگیری و انبارداری به دستور وزارت دارایی^۲ به سازمان بنادر و کشتیرانی یا هر سازمان دیگری اعم از دولتی یا خصوصی محول گردد وظایف و مسؤولیتهای گمرک از جهات مذکور به عهده آن سازمان خواهد بود. تفکیک و تشخیص وظایف و مسؤولیتهای گمرک و سازمان مذکور از یکدیگر و اتخاذ روشهای اجرایی به موجب آیین نامه هایی خواهد بود که به تصویب وزیر دارایی می رسد.

(توضیح: به منظور اجرای دستور ماده ۵۸ قانون امور گمرکی، در اسفند ماه سال ۱۳۵۱ آیین نامه ذیل، از سوی وزیر دارایی وقت به سازمان بنادر و کشتیرانی ابلاغ شد.)

۱ - قانون امور گمرکی مشتمل بر ۶۰ ماده و ۴۴ تبصره و جدول ضمیمه در تاریخ ۱۳۵۰/۳/۳۰ به تصویب رسیده و در روزنامه رسمی شماره ۷۷۴۰ مورخ ۱۳۵۰/۶/۳ و صفحه ۴۵۲ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۰ منتشر گردیده است.

۲ - عبارت «وزارت دارایی» به «وزارت راه و ترابری» تغییر یافته است. رک پاورقی شماره ۲ صفحه ۳.

آیین نامه تفکیک وظایف و مسؤولیت های اداره کل گمرک و سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب اسفندماه ۱۳۵۱ وزیرداری

- ۱- اجرای ماده ۲۹ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به عهده سازمان بنادر و کشتیرانی می باشد.
- ۲- اجرای مواد ۳۰ و ۳۱ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به عهده گمرک می باشد.
- ۳- اجرای مواد ۳۲ و ۳۳ و ۳۴ و ۳۵ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به عهده سازمان بنادر و کشتیرانی است و به منظور نظارت در امر تخلیه در اجرای ماده ۳۶ آیین نامه مزبور اداره بندر مکلف به اعلام مراتب به گمرک جهت اعزام نماینده خواهد بود.
- ۴- اجرای ماده ۳۶ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به عهده سازمان بنادر و کشتیرانی است و در هر حال طبق قسمت اول این ماده باید حضور نماینده گمرک جهت نظارت درخواست شود.
- ۵- اجرای مواد ۳۷ و ۳۸ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به عهده سازمان بنادر و کشتیرانی است ولی یک نسخه از صورت مجلس تنظیمی بر اساس مفاد ماده ۳۷ را به گمرک محل ارسال خواهند داشت.
- ۶- اجرای ماده ۳۹ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به عهده سازمان بنادر و کشتیرانی است ولی باید بلافاصله پس از تنظیم صورت مجلس کسر یا اضافه تخلیه یک نسخه از آن را جهت اجرای مقررات ماده ۲۸ قانون امور گمرکی به گمرک محل ارسال دارند.
- ۷- اجرای ماده ۴۰ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به عهده سازمان بنادر و کشتیرانی است و یک نسخه از صورت مجلس تنظیمی را به گمرک محل ارسال خواهند داشت.
- ۸- انجام تشریفات موضوع ماده ۵۹ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی بر عهده سازمان بنادر و کشتیرانی است و برای اجرای تبصره ۱ ذیل ماده مزبور پس از آنکه گمرک محل اظهارنامه از صاحب کالا قبول نمود طبق یادداشت جداگانه ای اجازه قبول

کالا را در انبار برای سازمان بنادر و کشتیرانی ارسال خواهد نمود و نیز به منظور اجرای تبصره ۲ ماده مزبور مقرر می گردد که کالا در انبارهای کالای ضبطی ادارات گمرک محل نگهداری شود.

۹- اجرای ماده ۶۰ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی و تبصره ذیل آن جز در مورد کالای ضبطی و قاچاق به عهده سازمان بنادر و کشتیرانی است.

۱۰- اجرای ماده ۶۱ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی مبنی بر تنظیم دفتر انبار و دفتر کل انبار توسط گمرک و سازمان بنادر و کشتیرانی متفقاً انجام خواهد شد.

۱۱- اجرای ماده ۶۳ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی بر اساس تبصره ۲ ذیل ماده ۲۲ قانون امور گمرکی به عهده گمرک می باشد.

۱۲- اجرای ماده ۶۴ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به عهده سازمان بنادر و کشتیرانی است ولی باید بلافاصله موضوع از طرف سازمان بنادر و کشتیرانی به گمرک محل اعلام شود.

۱۳- اجرای مواد ۶۶، ۶۷، ۶۸، ۶۹، ۷۰، ۷۱، ۷۲، ۷۳ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به عهده گمرک است.

۱۴- اجرای ماده ۷۴ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به عهده سازمان بنادر و کشتیرانی است.

۱۵- اجرای ماده ۷۵ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به عهده گمرک است.

۱۶- اجرای ماده ۷۶ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به عهده سازمان بنادر و کشتیرانی است ولی بدون اطلاع قسمت متروکه گمرک محل اقدام به اعلام موجودی کالا نخواهد نمود.

۱۷- اجرای مواد ۷۷، ۷۸، ۷۹، ۸۰، ۸۱، ۸۲، ۸۳، ۸۴، ۸۵، ۸۶، ۸۷ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی بر عهده گمرک می باشد.

۱۸- اجرای ماده ۸۹ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به عهده سازمان بنادر و کشتیرانی است.

۱۹- اجرای ماده ۴۵ قانون تعرفه گمرکی دائر به تکلیف بر بیمه نمودن کالا در نقاطی که انبارها در اختیار سازمان بنادر و کشتیرانی است به عهده سازمان بنادر و کشتیرانی و

در سایر نقاط به عهده گمرک می‌باشد ولی در هر حال باید قرارداد بیمه گمرک با شرکت بیمه و قرارداد بیمه سازمان بنادر و کشتیرانی با بیمه از لحاظ شرایط دستمزد به نرخ بیمه یکسان و یکنواخت باشد.

۲۰- اداره گمرک در هر بندر طی نامه‌ای از بانک ملی ایران خواهد خواست که در موقع دریافت وجه مربوط به هر اظهارنامه گمرکی آنچه را که مربوط به هزینه تخلیه و بارگیری، انبارداری، عوارض بندری است رأساً به حساب درآمد سازمان که در هر بندر مفتوح است منظور و برای آن قبض رسید جداگانه صادر و بقیه را با صدور قبض رسید دیگری به حساب گمرک واریز نماید.

۲۱- وجوهی که بابت ما به التفاوت هزینه‌های بند ۲۰ با صدور قبض از طرف صندوق ادارات گمرک دریافت خواهد شد در آخر هر ماه به حساب درآمد فوری در هر بندر انتقال داده خواهد شد.

۲۲- در صورت اضافه دریافتی بابت هزینه‌های انبارداری و باربری سازمان بنادر و کشتیرانی با ملاحظه حکم صادره از طرف اداره کل گمرک دائر به استرداد اضافه دریافتی مزبور نسبت به پرداخت آن به ذینفع اقدام می‌نماید.

۲۳- وجوه مذکور در بندهای ۲۰ و ۲۱ بدون کسر ۱۲ در هزار به حسابهای درآمد ادارات بندر منظور می‌شود.

۲۴- هیچگونه وجهی بابت دیمانند و دیمانند درب خروج در مناطقی که عمل تخلیه و بارگیری و انبارداری با سازمان بنادر است توسط گمرک از صاحبان کالا اخذ نخواهد شد.

ضمیمه الف - متن آن دسته از مواد آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی مذکور در «آیین‌نامه تفکیک وظایف و مسؤولیتهای اداره کل گمرک و سازمان بنادر و کشتیرانی» که وظایف و اختیاراتی برای سازمان بنادر و کشتیرانی تعیین نموده‌اند.

ماده ۲۹ - بلافاصله پس از اینکه اجازه ارتباط کشتی با خارج از طرف مأموران بهداری صادر شد نماینده اداره گمرک داخل کشتی شده و دفتر مخصوصی را که برای

این کار نگاهداری می شود به فرمانده کشتی یا نماینده مؤسسه حمل و نقل مربوط می دهد تا اطلاعات مشروح در زیر را که کشتیها هموماً در موقع ورود خود به گمرک می دهند در آن نوشته و پس از امضاء فرمانده کشتی یا نماینده او تسلیم مأمور مزبور نماید:

۱- شماره ردیف (گمرک تعیین می کند).

۲- تاریخ ورود کشتی و شماره سفر آن.

۳- نوع کشتی.

۴- نام کشتی.

۵- نام فرمانده کشتی.

۶- پرچم کشتی.

۷- میزان ظرفیت یا بارگیری طبق اسناد کشتی.

۸- تعداد عدلها و وزن کالایی که باید تخلیه شود (به حساب تن متریک).

۹- بندر مبدا و مقصد.

۱۰- تعداد کارکنان.

۱۱- تعداد مسافران.

۱۲- مقدار آذوقه موجود در کشتی.

۱۳- اسلحه یا مواد منفجره و محترقه یا مخدره و سایر کالاهای ممنوع ورود قانونی

که از طرف گمرک در هر مورد به حامل اعلام می شود، در صورتی که در کشتی موجود باشد.

۱۴- تعداد بسته‌هایی که مقصد آنها بنادر دیگر ایران است.

۱۵- تعداد بسته‌هایی که برای مقصد خارجی در کشتی موجود است.

ماده ۳۲- فرمانده کشتی یا نماینده مؤسسه حمل و نقل مربوط مکلف است پس از

تکمیل و اعاده دفتر موضوع ماده ۲۹ این آیین‌نامه اظهارنامه اجمالی محمولات کشتی

خود را که باید در آن بندر پیاده شود در دو نسخه تنظیم و به هر یک از آنها نسخه‌ای از

فهرست کامل بار (مانیفست) آن محمولات و همچنین یک نسخه از هر یک از بارنامه هر

ردیف فهرست کل بار (مانیفست) را ضمیمه و به مأمور گمرک تسلیم نماید و اگر خالی

باشد نیز باید اظهارنامه اجمالی با تصریح خالی بودن تسلیم نماید (یک نسخه از

اظهارنامه اجمالی و فهرست کل بار (مانیفست) از طرف گمرک به اداره بندر محل تسلیم می شود) اظهارنامه اجمالی باید به زبان فارسی تنظیم شده و حاوی اطلاعات زیر باشد:

۱ - نام کشور مبدا و مقصد کالا.

۲ - تعداد و نوع بسته ها و علامت و شماره و وزن با ظرف آنها.

۳ - نوع کالای محتوی بسته ها و در صورت امکان وزن خالص و ارزش کالا.

۴ - نام گیرنده کالا (نام شخصی که کالا باید به او تحویل شود).

۵ - نام و نام خانوادگی و محل اقامت تنظیم کننده اظهارنامه و امضاء او.

۶ - نام و پرچم و مبدا حرکت کشتی و نام صاحب یا فرمانده آن.

در مواردی که محموله کشتی اقلام زیادی باشد فرمانده کشتی می تواند جمع اقلام را بطور خلاصه در اظهارنامه اجمالی ذکر کرده و برای تفصیل به فهرست کل بار (مانیفست) که ذیل یکایک صفحات آن باید امضاء شده باشد اشاره نماید.

تبصره ۱ - اظهارنامه اجمالی و فهرست کل بار (مانیفست) ضمیمه آن باید بدون حک و اصلاح و قلم خوردگی بوده و فرمانده کشتی در بالای امضای خود این معنی را صریحاً بنویسد.

در صورتی که فهرست کل بار (مانیفست) به جهات موجهی اصلاح شده یا قلم خوردگی داشته باشد نیز فرمانده مزبور موظف است علاوه بر اینکه هر یک از قسمتهای اصلاح شده را امضاء کرده باشد مراتب را با شرح اینکه چه قسمتهایی مورد اصلاح قرار گرفته است در بالای امضای خود در اظهارنامه اجمالی صریحاً قید نماید.

تبصره ۲ - هر اظهارنامه یا فهرست کل بار (مانیفست) که مدلول این ماده در تنظیم آن رعایت نشده باشد باید از طرف مأمور گمرک که اظهارنامه و فهرست کل بار (مانیفست) به او تسلیم شده است برای اصلاح و رفع نقص به فرمانده کشتی مسترد شود و مادام که مدلول این ماده انجام نگردد نباید به کشتی اجازه تخلیه داده شود.

تبصره ۳ - اداره کل گمرک می تواند از مؤسسات کشتیرانی و حمل و نقل بخواهد که فهرست کل بار (مانیفست) را طبق نمونه ای که از طرف اداره کل گمرک تعیین می شود تنظیم و تسلیم نماید.

تبصره ۴ - در موقع ورود کالا از طریق دریا هرگاه محقق گردد که به علل حوادث قهری (فرس مازور) فرمانده یا صاحب کشتی اسناد لازم را همراه ندارد که بتواند اظهارنامه اجمالی بنحوی که در ماده ۳۲ این آیین نامه مقرر است تسلیم کند می تواند از رئیس گمرک محل اجازه تخلیه تمام بار کشتی یا مقداری از آن را تحصیل نماید و در تحت نظارت مأموران گمرک بسته های خود را رسیدگی نموده و تفصیل آنرا به دست آورد. مهلتی که برای تسلیم اظهارنامه اجمالی لازم تشخیص داده شود در اجازه نامه معین خواهد شد و تا وقتی که اظهارنامه اجمالی داده نشده است صاحب وسیله حمل یا فرمانده آن باید تمام تدابیر احتیاطی را که رئیس گمرک محل دستور آنرا می دهد مرعی بدارد. هرگاه در این گونه وسایط بارکشتی آبی بسته هایی باشند که باید به بندر دیگر حمل شود حمل آن به مقصد به موجب یک نسخه از اوراق اظهارنامه اجمالی خواهد بود که به امضای رئیس اولین واحد گمرک ورودی رسیده باشد.

ماده ۳۴ - تخلیه محمولات کشتی همیشه موکول به صدور اجازه کتبی از طرف گمرک محل خواهد بود که با حضور و نظارت مأموران مربوط انجام می شود.

ماده ۳۵ - هرگاه فرمانده کشتی بعد از تسلیم اظهارنامه اجمالی و فهرست کل بار (مانیفست) ضمیمه آن اظهارنامه و فهرست کل بار دیگری در تغییر و اصلاح آن یا تکمیل اظهارنامه قبلی به گمرک بدهد در صورتی که قبل از شروع به عملیات تخلیه تسلیم شده باشد اداره گمرک آن اظهارنامه اصلاحی یا تکمیلی را می پذیرد.

اظهارنامه و فهرست کل بار (مانیفست) اصلاحی یا تکمیلی مذکور در این ماده در صورتی که فرمانده کشتی ثابت نماید که به او دستور رسیده است بسته هایی را که ابتداء تصور می شد که باید در کشتی بماند پیاده کند یا بر عکس بسته هایی را که در بارنامه کشتی مربوط به یک بندر ثبت و تخلیه در آنجا شروع شده است در کشتی نگاهدارد اداره گمرک می تواند حتی بعد از شروع عملیات تخلیه نیز مراتب را بپذیرد.

ماده ۳۶ - اداره بندر مکلف است در موقع تخلیه محمولات کشتی به روی اسکله یا وسایط نقلیه مراتب را به اداره گمرک به منظور اعزام نماینده جهت نظارت اعلام نماید. صورت برداری از تعداد و مشخصات ظاهری یکایک بسته هایی که از کشتی خارج

می شود باید هم از طرف بار شماران مؤسسه کشتیرانی و هم از طرف مأموران بندر و یا گمرک جداگانه روی برگهای بار شماری (تالی) به عمل آید. در پایان هر نوبت کار برگهای بار شماری مؤسسه کشتیرانی و بندر و یا گمرک با یکدیگر مقابله و به امضای آنان می رسد در آخر هر نوبت کار تعداد بسته های تخلیه شده از کشتی روی فهرست خلاصه کار مخصوص چاپی به استناد برگهای بار شماری در سه نسخه ثبت می شود.

مأموران بار شماری بندر یا گمرک و مؤسسه کشتیرانی تسخ فهرست را با مندرجات برگهای بار شماری (تالی) تطبیق نموده و در صورت لزوم تعداد و مشخصات بسته های تخلیه شده در همان نوبت کار یا همان روز رسیدگی و تجدید بازرسی نموده پس از اطمینان به صحت مندرجات آن فهرست مزبور را امضاء و مبادله می نمایند و یک نسخه از فهرست به منظور اطلاع و تهیه آمار به اداره گمرک تسلیم می گردد.

این فهرست پس از امضای طرفین به منزله گواهی تخلیه کالا تلقی و مسؤلیت گمرک یا بندر نسبت به مقدار تخلیه شده به موجب فهرست از همین موقع شروع می شود و این اوراق در آتیه برای واریز حساب فهرست کل بار (مانیفست) مأخذ و ملاک قرار خواهد گرفت. تبصره - در صورتی که فرمانده کشتی به علل موجهی نتواند قسمتی از کالا را به شرحی که در فهرست کل بار (مانیفست) قید شده با تفکیک علایم و مشخصات مورد هر آرتیکل جداگانه تحویل بدهد می تواند با موافقت قبلی بندر یا گمرک کار را در دو به (بارکش آبی) یا محلی که قبلاً برای این منظور تعیین شده تخلیه نموده و تحت نظارت نمایندگان مؤسسه کشتیرانی قرار داده بعداً تفکیک و تحویل انباردار بندر یا گمرک بدهد. در این قبیل موارد نمایندگان مؤسسه کشتیرانی می توانند برای نظارت و مراقبت کالا از طرف خود یک یا چند نفر نگیهان تا خاتمه عمل تفکیک و تحویل بگمارند و مسؤلیت بندر یا گمرک فقط از تاریخی شروع می شود که عمل تفکیک انجام یافته و کالا به شرح مذکور در این ماده در مقابل رسید به بندر یا گمرک تحویل شده باشد.

ماده ۴۷ - هرگاه در جریان پیاده کردن کالا از کشتی یک یا چند بسته به آب بیفتد اعم از اینکه از آب بیرون کشیده شود یا بیرون آوردن آن مقدور نباشد مأموران بار شماری گمرک و یا بندر باید بلافاصله و به اتفاق فرمانده و یا افسر اول کشتی صورت مجلس وقوع

امر را با مشخصات بسته‌هایی که به آب افتاده در سه نسخه تنظیم نمایند که یک نسخه آنرا فرمانده کشتی ضبط می‌کند و دو نسخه دیگر به اظهارنامه اجمالی و فهرست کل بار (مانیفست) ضمیمه آن الصاق می‌گردد.

ماده ۳۸ - هرگاه مأموران گمرک یا بندر در حین علامت‌گذاری تدریجی بازهایی که از کشتی تخلیه می‌شود مشاهده نمایند که بسته‌هایی شکسته و یا دست‌خورده به نظر می‌رسد و یا اینکه علامت و شماره اصلی آنها خوانا و روشن نیست نباید اجازه پیاده کردن آنها را بدهند. این قبیل بسته‌ها باید در کشتی بماند تا پس از پایان یافتن عملیات بسته‌های سالم درباره آنها به نحو زیر عمل شود.

۱ - بسته‌هایی که دارای علامت و شماره خوانا نباشد باید به دقت معاینه شود. در صورتی که نماینده مؤسسه کشتیرانی یا فرمانده کشتی بتواند شماره و علامت آنرا تشخیص دهد باید آنرا روی بسته به خط خوانا قید کند و در صورت مجلس نیز این نکته تصریح شود و اگر تشخیص نشد ناخوانا بودن و یا بی‌علامت و بی‌شماره بودن آن با تعیین وزن در صورت مجلس ذکر شود.

۲ - بسته‌هایی که در بسته‌بندی آنها شکستگی یا آثار دست‌خوردگی دیده می‌شود باید یک به یک با کمال دقت توزین و در صورت اقتضاء به تجدید لفاف آنها و یا به باز کردن و صورت برداری از محتویات آنها اقدام و صورت مجلس‌های لازم که حاکی از نتیجه رسیدگی و توزین و صورت برداری و تجدید لفاف و غیره باشد تنظیم و به امضای مأموران مربوط و نماینده معرفی شده از طرف فرمانده کشتی یا مؤسسه کشتیرانی برسد. در این مورد و به ویژه در مورد تجدید لفاف و صورت برداری از محتویات بسته‌ها مؤسسه کشتیرانی مربوط در صورتی که مایل باشد می‌تواند بسته‌ها را مهر نماید و مراتب در صورت مجلس قید می‌گردد.

تبصره - بسته‌های مشمول این ماده وقتی به انبارها و محوطه‌های گمرکی و بندری قبول می‌شود که دستورهای موضوع قسمتهای ۱ و ۲ ماده ۳۸ این آیین‌نامه کاملاً انجام شده باشد.

ماده ۳۹ - هرگاه موقع تحویل قطعی محمولات کشتی به گمرک یا بندر و تطبیق آن با مندرجات اظهارنامه اجمالی و فهرست کل بار (مانیفست) ضمیمه آن اختلافاتی از حیث تعداد بسته‌های تحویلی مشاهده شود اعم از اینکه تعداد بسته‌های تخلیه شده زیاده‌تر یا

کمتر از تعدادی باشد که در اظهارنامه و فهرست کل بار (مانیفست) ضمیمه آن مذکور است مراتب بلافاصله در صورت مجلس که به اتفاق فرمانده کشتی یا نماینده مؤسسه کشتیرانی و مأموران مربوط گمرک یا بندر باید تنظیم و امضاء شود منعکس می‌گردد و در مورد چنین اختلافاتی نسبت به فرمانده کشتی یا مؤسسه کشتیرانی طبق ماده ۲۸ قانون امور گمرکی و مقررات قسمت ششم این آیین‌نامه رفتار می‌شود.

تبصره - گمرک یا بندر تحویل گیرنده کالا مکلف است حساب کالای وارده با کشتیها را در هر سفر حداکثر تا پانزده روز پس از خاتمه عملیات تخلیه محمولات کشتی تصفیه و رسید قطعی کالا را به مؤسسه کشتیرانی بدهد.

ماده ۴۰ - اصل ترتیب نظارت در انتقال بسته‌ها از کشتی به خارج و مراقبت آنها در جریان حمل از نقطه تخلیه تا انبارهای بندر و گمرک وظیفه بار شماران مؤسسه کشتیرانی و گمرک و یا بندر و ترتیب صفافی کالا در انبارها و ثبت دفاتر انبار و طرز تحویل قطعی محمولات به گمرک و نمونه صورتسجس‌هایی که باید در موارد معین تنظیم گردد و تعداد نسخه‌های آنها و تشریفات لازمه دیگر مربوط به امر تخلیه و تحویل طبق دستورهایی که مشترکاً از طرف اداره کل گمرک و سازمان بنادر و کشتیرانی صادر خواهد شد تعیین می‌گردد.

ماده ۵۹ - کالا به انبارها و اماکن گمرکی وقتی قبول می‌شود که برای تحویل آن به گمرک اظهارنامه اجمالی یا اظهارنامه یا پروانه صادراتی یا پروانه ترانزیت یا پروانه ورود موقت یا پروانه کابوتاژ یا پروانه ترانزیت داخلی تسلیم شده باشد.

در مواردی که به موجب مقررات این آیین‌نامه تسلیم اظهارنامه اجمالی ضروری تشخیص داده نشده است اظهارنامه تفصیلی یا هر سند ترخیص دیگری که برای کالا تنظیم می‌گردد جایگزین اظهارنامه اجمالی خواهد بود.

تبصره ۱ - در مواردی که مقدار کالای صادراتی زیاد بوده و حمل تمامی آن به گمرک در یک مرتبه میسر نشود ممکن است با اجازه کتبی رئیس گمرک محل به تدریج هر قسمتی از آن را که وارد گمرک می‌شود به موجب درخواست کتبی جداگانه که تسلیم گمرک شده و حاکی از مشخصات قسمت محموله به گمرک باشد پذیرفت.

تبصره ۲ - کالایی که به عنوان قاچاق ضبط یا توقیف می شود وقتی در انبارها و اماکن گمرکی قبول می شود که همراه نامه اداره گمرک مربوط که حاکی از مشخصات کالا باشد به انبار گمرک تسلیم شده باشد. اگر کالای ضبطی را واحد گمرکی توقیف کننده و یا سایر ادارات صالحه توقیف کننده در شهرستانها برای فروش و یا به منظور رسیدگی به واحد دیگر واحد گمرکی دیگر و یا به مرکز ارسال نمایند بارنامه و نامه مخصوص صادره از اداره یا واحد گمرکی مزبور که حاکی از مشخصات کالا باشد با بار پذیرفته می شود.

ماده ۶۰ - هر کالایی که به اماکن و انبارهای گمرکی تحویل می شود باید بلافاصله در دفاتر مربوط انبار ثبت و برای هر ردیف (آرتیکل) فهرست کل بار (مانیفست) یا اظهارنامه یا پروانه یا صورت مجلس ضبط یا نامه یا بارنامه قبض انبار جداگانه صادر و به تحویل دهنده کالا تسلیم شود.

تبصره - در گمرکخانه هایی که انبارهای متعدد وجود داشته باشد باید علاوه بر ثبت کالا در دفتر انبار مربوط در دفتر کل انبارها نیز ثبت شود.

ماده ۶۱ - نمونه های دفتر انبار و دفتر کل انبار و طرز نگاهداری آنها و ترتیب ثبت اجناسی که به انبارها و اماکن وارد یا از آن خارج می گردد و همچنین طرز صفافی اجناس در انبارها و اصول شمارش و رسیدگی به موجودی انبار و سایر جزئیات امر تحویل و نگاهداری اجناس از طرف اداره کل گمرک و سازمان بنادر و کشتیرانی مشترکاً تعیین و به موجب دستور به ادارات گمرک و بنادر ابلاغ می شود.

ماده ۶۴ - کالای فاسد شدنی که پس از تخلیه در مجاورت هوایی آزاد و شرایط عادی ضایع یا فاسد شده یا حرفاً شروع به فساد و یا تغییر شکل می کند از قبیل کالای موضوع فصول دوم تا هشتم و پانزدهم و شانزدهم و بیستم و بیست و یکم جدول تعرفه و کالایی که نگاهداریش ایجاد خطر می کند مانند کالای موضوع فصل سی و ششم و نود و سوم جدول تعرفه و همچنین کالایی که نگاهداریش ایجاب هزینه اضافی می کند مانند حیوانات زنده فصل یک و سوم جدول تعرفه باید بلافاصله پس از تخلیه و تحویل از گمرک ترخیص شود وگرنه گمرک یا بندر هیچگونه مسؤلیتی در قبال ضایع یا فاسد شدن یا نگهداری آنها نداشته و به علاوه گمرک مکلف است بدون رعایت مواد ۲۲ و ۲۴

قانون امور گمرکی کالا را متروکه تلقی و سریعاً مقررات ماده ۲۵ قانون امور گمرکی را اجراء نماید.

تبصره - گمرک می تواند از پذیرفتن کالایی که طبعاً باید در سردخانه نگاهداری شود و بلافاصله ترخیص نشود در اماکن گمرکی خودداری نماید. در این صورت مؤسسه حمل و نقل مربوط مکلف است کالا را اعاده و یا به مسؤولیت خود و رعایت سایر مقررات تحت مراقبت گمرک به سردخانه انتقال دهد.

ماده ۷۴ - سرویس انبار هر یک از ادارات گمرک و بندر مکلف است در پایان هر هفته رئیس اداره مربوط را با تسلیم گزارشی در دو نسخه از مقدار و نوع کالایی که مدت توقف مجاز آنها سپری گردیده مطلع نماید.

این گزارش باید حاکی از مشخصات زیر باشد:

۱ - شماره ثبت دفتر انبار.

۲ - تعداد و نوع بسته ها و علامت و شماره آنها.

۳ - شماره اظهارنامه اجمالی و تاریخ تسلیم آن به گمرک.

۴ - نام وسیله نقلیه.

۵ - نام و نشانی شخصی (اعم از حقیقی یا حقوقی) که کالا به نام او تحویل شده است.

۶ - نام و نشانی محلی که کالا در آنجا قرار دارد (اماکن گمرکی یا انبار اختصاصی یا

انبار عمومی رسمی و سردخانه).

۷ - توضیح راجع به وضع کالا در حین ورود به انبار.

هرگاه در اسناد حمل نام و نشانی صاحب کالا تعیین نشده باشد و یا کالا بنام دارنده حواله نامه و متصدی حمل تحویل شده باشد باید به صراحت در گزارش مزبور قید شود. رئیس اداره هر چه زودتر باید گزارش واصله را برای اقدام به متصدی نگاهداری حساب کالای متروکه گمرک ارجاع نماید.

تبصره - هرگاه در مدت یک هفته مذکور توقف هیچ کالایی از مدت مجاز تجاوز نکرده باشد گزارش منفی باید داده شود.

ماده ۷۶ - سرویس انبار هر یک از ادارات گمرک و بندر پس از ارسال گزارش موضوع ماده ۷۴ این آیین نامه برای رئیس اداره مربوط دیگر نباید بدون اطلاع متصدی نگاهداری حساب کالای متروکه اظهارنامه های ارائه شده را از حیث موجودی کالا گواهی نماید.

ماده ۸۹ - اداره کل گمرک و سازمان بنادر و کشتیرانی همه ساله در بودجه خود اعتبار کافی برای پرداخت احتمالی غرامت موضوع ماده ۴۶ قانون امور گمرکی به صاحبان کالای مفقود شده یا آسیب دیده پیش بینی و منظور خواهند نمود.

ضمیمه ب - متن آن دسته از مواد آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی مذکور در «آیین نامه تفکیک وظایف و مسؤولیتهای اداره کل گمرک و سازمان بنادر و کشتیرانی» که وظایف و اختیاراتی برای اداره کل گمرک^۱ تعیین نموده اند.

ماده ۳۰ - در صورتی که مأمور گمرک مقدار آذوقه موجود در کشتی را بیشتر از میزان احتیاجات واقعی کشتی تشخیص دهد می تواند مخزن آذوقه را مهر کند ولی باید مقدار آذوقه که برای مصرف کارکنان و مسافران آن در مدت توقف کشتی لازم می داند به اختیار کشتی بگذارد.

در موقع ضرورت ممکن است انبار تحت نظارت گمرک باز و بسته شود.

ماده ۳۱ - اسلحه یا مواد منفجره و محترقه یا مخدره و یا سایر کالای ممنوع ورود قانونی موجود در کشتی موضوع بند ۱۳ ماده ۲۹ این آیین نامه را گمرک باید در داخل کشتی در محل محفوظ و مطمئن با اطلاع فرمانده کشتی جا دهد و برای تمام مدت توقف کشتی آن را مهر و مراقبت نماید و یا این که آنها را با تنظیم صورت مجلس در انبار گمرک حفظ و موقع حرکت کشتی مسترد کند.

ماده ۶۳ - اگر تقاضای تمدید مدت از طرف صاحب کالا قبل از خاتمه چهار ماه

۱ - تذکر این نکته ضروری است که در حال حاضر، مواردی از مسؤولیتهای اداره کل گمرک در خصوص کالای متروکه بر عهده «سازمان جمع آوری و فروش اموال تملیکی» قرار گرفته است.

مهلت قانونی یا بعد از انقضای آن ولی قبل از فروش کالا تسلیم شود اداره گمرک می‌تواند با رعایت تبصره ۲ ماده ۲۲ قانون امور گمرکی حداکثر تا چهار ماه با درخواست تمدید موافقت نماید.

ماده ۶۶ - اداره گمرک در صورتی می‌تواند با انتقال کالا به انبارهای اختصاصی یا عمومی رسمی یا سردخانه موافقت کند که حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض متعلق به آن کالا به ریز تعیین و برای تمام مدت توقف کالا در آن امکنه تضمین شده باشد و کالا از انواع کالای مجاز و غیرمجاز و غیر مشروط بوده و در صورت مشروط بودن شرط آن انجام شده باشد. ضمناً کلیه هزینه‌های گمرکی باید نقداً وصول گردد.

ماده ۶۷ - انبار اختصاصی به استثنای انبارهای عمومی رسمی و سردخانه‌ها باید با دو قفل بسته شود که کلید یکی از آنها نزد اداره گمرک نگاهداری می‌شود و بدون حضور مأموران گمرک هیچ کس حق ندارد قفل‌ها را باز و به انبار وارد شود به علاوه اداره گمرک باید در هر مورد در انبار را لاک و مهر نماید.

تبصره ۱ - شکستن یا باز کردن قفل و لاک و مهر گمرک یا ورود غیرمجاز به انبار مشمول کیفرهای مندرج در قانون مجازات عمومی است.

رئیس گمرک موظف است به محض وصول اطلاع از چنین امری بلافاصله دستور شمارش و رسیدگی کالای موجود در انبار اختصاصی و تطبیق آنرا با مندرجات دفاتر انبار بدهد. هرگاه در اثر این رسیدگی کم و کسری در موجودی انبار مشاهده شود عمل مشمول ماده ۲۹ یا ماده ۴۸ قانون امور گمرکی (حسب مورد) خواهد بود.

تبصره ۲ - انبارهای عمومی رسمی و سردخانه‌ها که کالای گمرک نشده را نگاهداری می‌نمایند حق ندارند کالای گمرک نشده را به صاحبان آن بدون رؤیت پروانه گمرکی مربوط و حضور نماینده گمرک تحویل نمایند و در صورت تخلف مشمول قسمت اخیر تبصره ۱ این ماده خواهند بود.

ماده ۶۸ - مسئولیت حفاظت و نگاهداری کالا در انبار اختصاصی به عهده استفاده کننده از آن و در مورد انبارهای عمومی رسمی و سردخانه به عهده سازمان‌های مزبور است. رئیس گمرک محلی نیز در صورت تشخیص ضرورت می‌تواند به هزینه استفاده

کننده و یا دارنده انبار اقدام لازم برای محافظت و مراقبت کالا در انبار اختصاصی یا انبارهای عمومی رسمی و سردخانه به عمل آورد.

تبصره - مسئولیت پرداخت کلیه حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض مربوط با توجه به ماده ۴۸ قانون امور گمرکی در هر حال به عهده صاحب کالا است.

ماده ۶۹ - انتقال کالا به انبار اختصاصی و انبارهای عمومی رسمی و سردخانه یا صدور پروانه ترانزیت داخلی و تحت مراقبت مستمر مأموران گمرک انجام می شود.

ماده ۷۰ - استفاده کننده از انبار اختصاصی و همچنین دارنده انبارهای عمومی رسمی و سردخانه ها باید دفتری طبق نمونه تعیین شده از طرف گمرک برای ثبت کالایی که به انبار وارد و یا از آن خارج می شوند نگاهداری کنند. این دفاتر از طرف گمرک قبلاً نخکشی و پلمپ می شود و هر یک از صفحات آن باید از طرف رئیس گمرک یا نماینده او شماره گذاری و تعداد صفحات دفتر در پشت اولین و آخرین صفحه آن قید و امضاء شود.

ماده ۷۱ - اداره گمرک با انتقال کالای فاسد شدنی یا خطرناک و همچنین کالایی که مجاورت آنها موجب خرابی سایر کالا می شود به شرطی می تواند به انبار اختصاصی یا انبارهای عمومی رسمی یا سردخانه موافقت نماید که متقاضی برای نگاهداری آنها انبار واجد شرایط ارائه و تعهد نماید که کالا را در آن انبار نگاهداری نماید.

ماده ۷۲ - مأموران گمرک در هر موقع حق دارند کالای موجود در انبار اختصاصی و کالای گمرک نشده منتقل به انبارهای عمومی رسمی یا سردخانه را مورد رسیدگی و شمارش قرار داده مشخصات آنها را با مندرجات دفتر و اسناد و مدارک ورود و خروج تطبیق نمایند.

اگر در انبار اختصاصی کالایی دیده شود که وجود آن در انبار مشکلی به پروانه ترانزیت داخلی نباشد مأموران گمرک پس از رسیدگی و اقدام آنها کالای وارده به انبار تلقی نموده و در قسمت ورودی دفتر انبار ثبت خواهند کرد.

ماده ۷۳ - هرگاه تا پایان مدت چهار ماه موضوع ماده ۲۲ قانون امور گمرکی یا تا پایان مهلت تمدیدی آن صاحب کالای منتقل شده به انبارهای اختصاصی یا عمومی رسمی یا سردخانه اقدام به ترخیص قطعی کالای خود نکنند اداره گمرک مکلف است حقوق

گمرکی و سود بازرگانی و هوارض متعلق به کالا را از محل تضمین آن تأمین و وصول و پروانه مربوط را صادر و برای صاحب کالا ارسال دارد.

ماده ۷۵ - متصدی نگاهداری حساب کالای متروکه موظف است بلافاصله ورقه اختاریه برای ابلاغ به شخصی که کالا به نام و نشانی او تحویل انبار گمرک شده یا به متصدی حمل در صورتی که صاحب کالا یا نماینده او به نام و نشانی معلوم نباشد در دو نسخه تهیه و با امضاء رئیس گمرک یا قائم مقام او برای شخص مزبور ارسال و پس از ابلاغ یک نسخه آنرا دریافت دارد و اگر شخص مزبور یا متصدی حمل مقیم محل نباشد اختاریه را با پست سفارشی ارسال و رسید اختاریه یا رونوشت قبض نامه سفارشی را به پیش نویس اختاریه ضمیمه نماید.

در ورقه اختاریه علاوه بر ذکر تمام مشخصات مذکور در گزارش سرویس انبار و اینکه مدت توقف قانونی کالا در انبار منقضی شده باشد باید به شخص مزبور یا متصدی حمل اعلام شود که چنانچه در مدت ۲۰ روز از تاریخ ابلاغ اختاریه کالای خود را اظهار و از گمرک خارج نکند کالای مزبور فوری به فروش خواهد رسید.

در مورد کالایی که نام و نشانی متصدی حمل هم معلوم نباشد متصدی نگاهداری حساب کالای متروکه موظف است مشخصات کالا را در یکی از روزنامه‌های کثیرالانتشار آگهی و در آن قید کند که کالا پس از ۲۰ روز از تاریخ انتشار آگهی به فروش خواهد رسید و یک نسخه از آگهی منتشره باید ضمیمه پرونده شود.

تبصره - کالایی که به علت اختلاف ارزش مقررات ماده ۱۳ قانون امور گمرکی نسبت به آن اعمال خواهد شد ابلاغ اختاریه موضوع این ماده ضرورت نخواهد داشت.

ماده ۷۷ - به مجرد اینکه بیست روز از تاریخ ابلاغ اختاریه به صاحب کالا یا متصدی حمل یا نشر آگهی سپری شد متصدی نگاهداری حساب کالای متروکه مکلف است اقلام کالای متروکه موجود را در فهرست مخصوص کالای متروکه ثبت و آنرا نزد رئیس گمرک ارسال دارد تا رئیس مزبور دستور و ترتیب فروش کالای متروکه را بدهد و رئیس گمرک موظف است مقدمات و ترتیب کار را طوری فراهم نماید که عمل حراج یا مزاید کتبی یا ارسال کالا به فروشگاه‌های دولتی یا تعاونی وابسته به دولت حداکثر چهار ماه

بعد از انقضای مهلت ۲۰ روز صورت گرفته و حساب کالای متروکه واریز و دفاتر مربوط تفریغ گردد.

تبصره - در ادارات گمرکی که برای کالای متروکه انبار مخصوص موجود باشد کالای متروکه با صدور پروانه ترانزیت داخلی به انبار مزبور نقل و در دفتر انبار مزبور ثبت می شود.

ماده ۷۸ - قبل از اینکه کالا در حراج یا مزایده کتبی به معرض فروش گذارده شود یا برای فروش به فروشگاهها ارسال گردد باید برای هر قسمت (پارتنی) کالا اظهارنامه گمرکی ورودی از طرف قسمت مربوط گمرک تنظیم و کالا به وسیله ارزیابان و با حضور انباردار و بازرس اداره رسیدگی و مقدار و نوع و ارزش و سایر مشخصات آن تعیین شود و در اظهارنامه قید و حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هزینه های گمرکی و هوارض مربوط نیز احتساب شود.

تبصره ۱ - محاسبه حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هوارض کالای متروکه بر اساس مقررات عمومی صادرات و واردات سال ورود کالا به عمل خواهد آمد مگر اینکه در سال فروش وجوه کمتری به واردات آن تعلق بگیرد که در این صورت محاسبه بر اساس سال فروش خواهد بود.

تبصره ۲ - در موقع ارسال کالا به فروشگاهها باید برای آن قبض تحویل کالا که حاکی از تمام خصوصیات آن باشد و به امضای تحویل دهنده و مسئول فروشگاه برسد صادر گردد.
ماده ۷۹ - عمل حراج باید با حضور رئیس اداره یا نماینده او و یک نفر بازرس اداره یا مأموری که از طرف اداره کل گمرک برای این منظور تعیین می شود و یک نفر قاضی به نمایندگی دادستان محل صورت بگیرد.

شرح هر قسمت از کالای متروکه که مستقلاً حراج می شود باید در صورت مجلس جداگانه که در سه نسخه تنظیم و حاکی از تمام مشخصات کالای فروش رفته خواهد بود منعکس و به امضای نمایندگان مذکور در این ماده و همچنین به امضای خریدار و متصدی حراج برسد پس از فروش باید برای کالای فروش رفته سند فروش صادر و کالا باستناد سند مزبور از گمرک خارج شود.

یک نسخه از صورت مجلس برای سرویس انبار به منظور تفریغ دفتر انبار و نسخه دیگر برای همان منظور به متصدی نگاهداری حساب کالای متروکه تسلیم و یک نسخه در پرونده واریز ما حاصل فروش بایگانی می شود.

تبصره ۱ - گمرک مجاز است کالای متروکه و ضبطی را به هر مبلغ که باشد به هر یک از سه طریق حراج، خرده فروشی، در فروشگاههای دولتی و تعاونی و یا مزایده کتبی که مقتضی بدانند به فروش برسانند.

فروش به طریق مزایده تابع مقررات عمومی مربوط به مزایده اموال دولتی می باشد. هرگاه کالای متروکه در جلسه اول حراج به فروش نرسید اعضای کمیسیون حراج مذکور در این ماده می توانند فی المجلس و یا در جلسات بعد در قیمت عرضه شده در حراج تجدید نظر نموده و با رعایت صلاح دولت به هر قیمت در حراج به فروش برسانند کالایی که در فروشگاههای دولتی و تعاونی فروخته می شود قبلاً توسط هیأتی مرکب از نماینده اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و نماینده وزارت اقتصاد و نماینده گمرک باید قیمت گذاری گردد.

تبصره ۲ - برای فروش کالا در حراج یا مزایده اداره گمرک یا هر اداره ای که تصدی فروش با اوست باید مشخصات و خصوصیات کامل کالای عمده تجاری را حداقل ۱۰ روز قبل از حراج یا مزایده به وسیله نشر آگهی در یک روزنامه کثیرالانتشار به اطلاع عامه برساند.

تبصره ۳ - کارمزد حراج به مأخذ دو درصد به عهده خریداران است که از آن محل کارمزد مناسبی به تشخیص رئیس اداره به حراجچی پرداخت می شود و سایر مخارج فروش حداکثر به مأخذ پنج درصد از حاصل فروش برداشت و در حساب مخصوص نگاهداری می شود و اداره گمرک مجاز است از این محل هزینه های نشر آگهی و دستمزد فروشندگان فروشگاه و سایر هزینه های مربوط را پرداخت کند.

تبصره ۴ - کالای ممنوع و غیرمجاز به استثنای آنچه به علت مستعمل بودن غیرمجاز شناخته شده منحصراً باید در فروشگاههای دولتی و تعاونی و به طور خرده فروشی فروخته شود ولی سایر کالا را در فروشگاههای دولتی و تعاونی می توان به طور عمده نیز به فروش رسانید.

ماده ۸۰ - رئیس گمرک یا نماینده مخصوص او باید مراقبت نماید که کالای موضوع هر یک از آرتیکل‌های دفتر انبار جداگانه و بدون اختلاط به یکدیگر در معرض حراج یا مزایده گذاشته شده یا به فروشگاه ارسال گردد و صورت مجلس جداگانه برای هر یک تنظیم گردد ولی در هر حال مختار است که کالای موضوع آرتیکل واحد را بنا به مصلحت به دفعات متعدد به معرض فروش بگذارد.

ماده ۸۱ - هرگاه کالای متروکه از نوع کالای ممنوع یا غیرمجاز و یا مشروط باشد ارزیابان مکلفند بلافاصله برای آن صورت‌مجلس ضبط تنظیم و اداره ذیربط باید مراتب را به صاحب کالا و یا آورنده آن (در صورت مشخص نبودن نام و نشانی صاحب کالا) و همچنین در صورت معلوم نبودن آورنده وسیله درج آگهی در یک روزنامه کثیرالانتشار ابلاغ نمایند. ابلاغ صورت‌مجلس ضبط مانع فروش کالای متروکه مزبور در صورتی که آن کالا طبق سایر مقررات و رعایت ماده ۳۴ قانون امور گمرکی قابل فروش باشد نخواهد بود. پس از فروش چنانچه حاصل فروش بیش از جمع حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هزینه‌های گمرکی و عوارض متعلق باشد وجوه اخیر از حاصل فروش برداشت و به درآمدهای مربوط منظور و مازاد تا پایان قطعی شدن عمل ضبط در سپرده باقی خواهد ماند و پس از قطعی شدن عمل ضبط وجه مزبور به درآمد متفرقه گمرکی منظور خواهد شد و در صورتی که حاصل فروش تکافوی پرداخت تمامی حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هزینه‌های گمرکی و عوارض را ننماید باید حاصل فروش یکجا به درآمد متفرقه گمرکی منظور و مراتب به صاحب کالا اعلام شود.

تبصره ۱ - کالایی که طبق مقررات قابل فروش نبوده و باید معدوم یا به مؤسسات عام‌المنفعه خیریه به طور رایگان تحویل شود تا پایان قطعی شدن عمل ضبط باید نگاهداری و پس از آن معدوم یا به مؤسسات مزبور تحویل گردد.

تبصره ۲ - در مواردی که کالای متروکه ممنوع یا غیرمجاز و یا مشروط به فروش می‌رسد در صورتی که قابل نمونه‌برداری باشد باید قبل از فروش نمونه کافی از کالا برداشته و لاک و مهر شده و تا هنگامی که عمل ضبط قطعی شود در محل مخصوصی نگاهداری گردد.

ماده ۸۲ - کالای موجود در گمرک که دستور توقیف آن از طرف مقامات صالح داده می شود با استثنای مواردی که مقامات قضایی با استناد ماده ۵ قانون مجازات عمومی^۱ دستور توقیف داده اند همین که مشمول مقررات کالای متروکه شد پس از انجام تشریفات مقرر و ارسال یک نسخه از آگهی موضوع ماده ۷۵ این آیین نامه و همچنین اعلام روز و محل فروش به مقامات توقیف کننده به فروش خواهد رسید و پس از فروش نسبت به واریز حاصل فروش طبق ماده ۸۱ و ۸۶ این آیین نامه (حسب مورد) اقدام و مراتب به مقامات توقیف کننده اعلام و در صورتی که مازادی داشته باشد که متعلق حق صاحب کالا باشد به مقامات توقیف کننده تحویل خواهد شد.

۱ - در حال حاضر، ماده ۱۰ قانون مجازات اسلامی مصوب سال ۱۳۷۰، جایگزین ماده ۵ قانون مجازات عمومی است. متن ماده ۱۰ چنین است:

ماده ۱۰ - بازپرس یا دادستان در صورت صدور قرار منع تعقیب یا موقوف شدن تعقیب باید تکلیف اشیاء و اموال کشف شده را که دلیل یا وسیله جرم بوده و یا از جرم تحصیل شده یا حین ارتکاب استعمال و یا برای استعمال اختصاص داده شده است تعیین کند تا مسترد یا ضبط یا معدوم شود در مورد ضبط دادگاه تکلیف اموال و اشیاء را تعیین خواهد کرد همچنین بازپرس و یا دادستان سکلف است مادام که پرونده نزد او جریان دارد به تقاضای ذینفع یا رعایت شرایط زیر دستور رد اموال و اشیاء مذکور در فوق را صادر نماید:

۱ - وجود تمام یا قسمتی از آن اشیاء و اموال در بازپرسی یا دادرسی لازم نباشد.

۲ - اشیاء و اموال بلامعارض باشد.

۳ - در شمار اشیاء و اموالی نباشد که باید ضبط یا معدوم گردد.

در کلیه امور جزایی دادگاه نیز باید ضمن صدور حکم یا فرار یا پس از آن، اعم از اینکه مبنی بر محکومیت یا برائت یا موقوف شدن تعقیب متهم باشد، نسبت به اشیاء و اموالی که وسیله جرم بوده یا در اثر جرم تحصیل شده یا حین ارتکاب استعمال و یا برای استعمال اختصاص داده شده حکم مخصوص صادر و تعیین نماید که آنها باید مسترد یا ضبط یا معدوم شود.

تبصره ۱ - متضرر از قرار بازپرس یا دادستان یا قرار یا حکم دادگاه می تواند از تصمیم آنان راجع به اشیاء و اموال مذکور در این ماده شکایت خود را طبق مقررات در دادگاههای جزایی تعقیب و درخواست تجدیدنظر نماید هر چند قرار یا حکم دادگاه نسبت به امر جزایی قابل شکایت نباشد.

تبصره ۲ - مالی که نگهداری آن مستلزم هزینه نامتناسب برای دولت بوده یا موجب خرابی یا کسر فاحش قیمت آن گردد و حفظ مال عم برای دادرسی لازم نباشد و همچنین اموال ضایع شدنی و سریع التسلط حسب مورد به دستور دادستان یا دادگاه به قیمت روز فروخته شده و وجه حاصل تا تعیین تکلیف نهایی در صندوق دادگستری به عنوان اسانت نگهداری خواهد شد.

(روزنامه رسمی شماره ۱۳۶۴۰ مورخ ۱۳۷۰/۱۰/۱۱ - صفحه ۵۹۳ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۰.)

ماده ۸۳- پس از انجام حراج یا تشریفات مزایده معامله آن کالا قطعی محسوب است و طرفین معامله (گمرک و خریدار) حق استفاده از هیچگونه اختیار فسخی را ندارند و حذف کلیه اختیارات باید طبق مفاد این ماده در جلسه حراج یا مزایده به اطلاع مشتریان برسد و در صورت مجلس فروش تصریح گردد.

ماده ۸۴- بهای کالای متروکه در جلسه حراج تقدماً وصول می شود ولی در مورد معاملات بیش از پنجاه هزار ریال رئیس گمرک یا مأمور مخصوص حراج می تواند در صورتی که خریدار کالا یک ربع بهای آن را فی المجلس پرداخته باشد برای پرداخت سه ربع دیگر آن مهلتی که از پانزده روز تجاوز نکند قائل شود. این مهلت به شرطی داده می شود که خریدار مزبور آن را کتباً تقاضا کرده و ضمن تقاضانامه خود تعهد و تقبل کرده باشد که هرگاه تا انقضاء مهلت مزبور بقیه بهای کالا را تقدماً نپردازد حق استرداد ۲۵ درصد پیش پرداختی خود را نخواهد داشت و معامله منفسخ می شود. در هر حال تحویل کالا موکول به پرداخت کلیه بهای آن خواهد بود.

تبصره - شخصی که در جلسه حراج گمرک با پیشنهاد بالاترین بها برای کالای موضوع حراج برنده شده و معامله را به نام خود تمام می کند هرگاه فی المجلس تمام بهای کالا را نپردازد و یا با رعایت مقررات این ماده ۲۵ درصد بها را تقدماً تأدیه ننماید معامله او منفسخ و کان لم یکن محسوب است و گمرک کالای مزبور را دوباره به معرض فروش خواهد گذاشت ولی شخص مزبور دیگر حق شرکت در حراج و دادن پیشنهاد قیمت برای آن کالای بخصوص را نخواهد داشت مگر اینکه قبل از شروع به عمل حراج بعدی ۲۵ درصد بهای پیشنهادی خود در حراج قبل را تقدماً به عنوان سپرده به گمرک پرداخته باشد.

ماده ۸۵- هرگاه خریدار پس از پرداخت تمام بهای کالای خریداری خود به تحویل گرفتن آن از گمرک اقدام ننماید هزینه انبارداری آن کالا از تاریخ روز ششم جلسه حراج یا اختطاریه اصابت مزایده طبق مقررات مربوط به انبارداری کالای ورودی از خریدار دریافت می شود.

ماده ۸۶- بلافاصله بعد از فروش کالا باید اظهارنامه موضوع ماده ۷۸ این آیین نامه از

لحاظ محاسبه حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هزینه‌های گمرکی و عوارض مقرر تکمیل و برای آن کالا پروانه گمرکی صادر و شماره و تاریخ و سایر مشخصات آن در دفاتر مربوط ثبت گردد.

مآزاد حاصل فروش در مواردی که کالا به ضبط دولت در نیامده باشد تا مدت دو سال از تاریخ صدور پروانه و در صورت مراجعه صاحب کالا و ارائه کلیه اسنادی که برای ترخیص کالا ضرورت دارد قابل استرداد می‌باشد و بعد از مدت مزبور در اختیار دادستان شهرستانی که کالا در آنجا بفروش رفته گذارده می‌شود. گمرک مکلف است در موقع مطالبه مآزاد از طرف صاحبان کالا از روی اسناد حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هزینه‌های گمرکی و عوارض متعلق را مجدداً بر اساس تبصره ۱ ماده ۷۸ این آیین‌نامه محاسبه و در صورت لزوم اظهارنامه مکمل تنظیم و مآزاد واقعی را به صاحب آن مسترد دارد.

تبصره ۱ - هزینه انبارداری کالا که از حاصل فروش آن برداشته می‌شود از تاریخ تعلق تا تاریخ روز فروش آن در حراج یا مزایده کبی یا ارسال کالا به فروشگاه احتساب می‌شود مشروط بر اینکه تا چهار ماه بعد از اخطار ۲۰ روزه موضوع ماده ۷۷ این آیین‌نامه به فروش برسد در غیر این صورت هزینه انبارداری از تاریخ تعلق تا چهار ماه و بیست روز پس از تاریخ اخطار محسوب و موضوع می‌گردد.

تبصره ۲ - در مواردی که حقوق گمرکی یا سود بازرگانی یا هزینه‌های گمرکی و یا عوارض کالای متروکه از روی ارزش باید احتساب شود و دسترسی به اسناد خرید کالا نباشد ارزش کالا برای محاسبه موقت وجوه مزبور مبلغ فروش کالا در حراج منهای ۲۵ درصد می‌باشد.

ماده ۸۷ - از حاصل فروش کالای متروکه بدو به ترتیب هزینه حمل ترانزیت داخلی اداری و حق بیمه و هزینه فروش برداشت و چنانچه باقیمانده تمامی حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هزینه‌های گمرکی و عوارض متعلق را تکافو نکند با صدور پروانه و توضیح چگونگی عدم تکافو در آن یکجا به درآمد متفرقه گمرکی منظور می‌گردد.

از «آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی»^۱

مصوب ۱۳۵۱/۱/۲۰

ماده ۴ - از کالای وارده به کشور و کابوتاژی و صادره از کشور که در اماکن گمرکی گذارده شود هزینه انبارداری به میزان تعیین شده در تصویب نامه هیأت وزیران دریافت می شود. این هزینه از تاریخ روز شانزدهم تسلیم اظهارنامه اجمالی و فهرست کل بار (مانیفست) یا بارنامه حمل و یا تاریخ صدور قبض انبار احتساب و دریافت می گردد و در هر حال قبل از روز دهم تخلیه کالا در اماکن گمرکی دریافت نخواهد شد.

اداره کل گمرک یا سازمان بنادر و کشتیرانی در هر موقع که لازم تشخیص دهند می توانند نرخ انبارداری اماکن و انبارداری تحت نظر خود را در هر گمرک مقتضی بدانند با موافقت وزیر دارایی و با نشر آگهی حداکثر تا ۵۰ درصد تقلیل یا افزایش دهند.

تبصره ۱ - کالای وارده به اماکن گمرکی در مواردی که مشمول مفاد مقررات ماده ۲۱ قانون امور گمرکی باشد از پرداخت انبارداری معاف خواهد بود.

تبصره ۲ - در احتساب هزینه انبارداری ارقام کمتر از ده کیلوگرم، ده کیلوگرم تمام محسوب می شود.

تبصره ۳ - منظور از روز اظهار، روزی است که صاحب کالا با توجه به منظورهای مندرج در ماده ۱۹ قانون امور گمرکی طبق اظهار خود و جوهی را که به ترخیص کالا تعلق می گیرد به صندوق پرداخته باشد. روز اظهار نیز جزء ایام توقف کالا در اماکن گمرکی منظور و محسوب می شود.

برای روزهایی که کالا بعد از روز اظهار به منظور رسیدگی و انجام تشریفات ارزیابی در اماکن گمرکی می ماند انبارداری تعلق نمی گیرد مگر اینکه توقف در اثر بروز اختلاف و

۱ - آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی مشتمل بر ۳۹۷ ماده و ۱۷۲ تبصره باستناد ماده ۵۹ قانون امور گمرکی در تاریخ ۱۳۵۱/۱/۲۰ به تصویب کمیسیون دارایی مجلس رسیده و در صفحه ۱ (قسمت آیین نامه ها) مجموعه قوانین سال ۱۳۵۱ منتشر گردیده است.

عدم مراجعه صاحب کالا برای پرداخت تفاوت و جریمه و انجام کار مربوط از قبیل تفکیک اظهارنامه و غیره باشد که در این صورت انبارداری از روز تعلق تا روز خروج کالا از گمرک محاسبه و دریافت خواهد شد.

برای روزهای فاصله بین روز اظهار و روزی که عمل ارزیابی اظهارنامه خاتمه یافته و به امضای رئیس سرویس ارزیابی مربوط رسیده باشد، انبارداری دریافت نخواهد شد. هرگاه بعد از خاتمه تشریفات گمرکی و صدور پروانه، وقت و وسایل بیرون بردن کالا کافی نبوده و تمام یا مقداری از آن در اماکن گمرکی باقی بماند به شرط اینکه صاحب کالا، کالا را فردای آن روز (و اگر تعطیل باشد روز بعد از تعطیل) کلاً از اماکن گمرکی خارج کند هزینه انبارداری برای مدت مزبور مطالبه نمی شود.

در تقاضای که بواسطه تراکم کار و یا فراهم نبودن وسیله و جهات موجه دیگر خارج کردن کالا در مهلت مقرر بالا مقدور نباشد این مهلت با تشخیص رئیس اداره گمرک یا بندر محل تا پانزده روز قابل تمدید خواهد بود و اگر کالا در انقضای مهلت تعیین شده از اماکن گمرکی خارج نشود انبارداری کالا برای تمام مدت محاسبه و وصول می شود.

تبصره ۴ - انتقال کالا به ترتیب ترانزیت داخلی از یک گمرک به گمرک دیگر تغییری در طرز احتساب هزینه انبارداری و تاریخ تعلق آن نخواهد داد. به عبارت دیگر گمرکی که کالا از آنجا ترخیص قطعی می شود انبارداری از روز تعلق تا روز اظهار را احتساب دریافت خواهد کرد و اگر قبلاً در گمرک ورودی در موقع صدور پروانه ترانزیت داخلی وجهی به عنوان انبارداری دریافت شده باشد از آن کاسته و مانده دریافت می شود.

برای مدتی که کالای ترانزیت داخلی در بین راه خواهد بود انبارداری دریافت نمی شود. **تبصره ۵ -** به اداره کل گمرک اجازه داده می شود از محل درآمد انبارداری که وصول و در حساب مخصوص در خزانه متمرکز می شود بر اساس بودجه تنظیمی که به تصویب وزیر دارایی رسیده باشد وسایل آتش نشانی و سایر وسایل ایمنی و حفاظت و نگاهداری کالا و هزینه احداث و نگهداری انبارهای مورد نیاز را تأمین و پرداخت نماید.

تبصره ۶ - منظور از انبارها و اماکن گمرکی مندرج در این آیین نامه انبارها و باراندازهای محصور یا غیر محصور و اسکله ها و محوطه ها و به طور کلی هر محل و

مکانی است که در تصرف گمرک یا بندر بوده و برای انباشتن و جا دادن کالا از آنها استفاده می‌کنند.

ماده ۵- هزینه تخلیه و بارگیری وسایط نقلیه و نقل و تحویل کالا و باز کردن و بستن و باربری بسته‌ها در اماکن گمرکی یا بندر و هزینه سایر عملیاتی که برای انجام تشریفات گمرکی و تحویل کالا پیش بیاید به عهده صاحبان کالا می‌باشد لیکن اداره کل گمرک یا سازمان بنادر و کشتیرانی می‌توانند در هر یک از ادارات گمرکی و بنادر که مقتضی بدانند با تأسیس سرویس باربری تمام یا قسمتی از عملیات مذکور را بر عهده بگیرند و در این صورت هزینه باربری طبق نرخهایی که با رهایت نوع عملیات و میزان هزینه آنها از طرف هیأت وزیران تعیین می‌شود از صاحبان کالا دریافت می‌گردد.

تبصره ۱- کالای صادراتی از پرداخت هفتاد و پنج درصد هزینه باربری معاف است. کالای کابوتازی در گمرک مبداء هزینه باربری را به مأخذ معین برای کالای صادراتی و در گمرک مقصد به مأخذ باربری کالای وارداتی خواهد پرداخت.

از کالایی که با موافقت گمرک در اماکن غیر گمرکی یا غیر بندری تخلیه یا تحویل شود هزینه باربری دریافت نمی‌گردد ولی در صورتی که قسمتی از عملیات باربری در این اماکن توسط گمرک یا بندر انجام شود بیست درصد هزینه باربری ورودی یا صدوری اخذ می‌گردد.

تبصره ۲- اداره گمرک یا بندر در جایی که سرویس باربری یا تجهیزات لازم برای تخلیه و باربری و بارگیری در اختیار دارند نمی‌توانند به تقاضای اشخاص یا بنگاههایی که می‌خواهند عمل تخلیه و باربری و بارگیری کالا در اماکن گمرکی و یا بندری را با وسایل اختصاصی خودشان انجام دهند (به استثنای راه‌آهن دولتی ایران) ترتیب اثر دهند مگر اینکه هزینه تخلیه و باربری و بارگیری را طبق تعرفه پردازند و مسئولیت هرگونه ضرر و زیانی را که از ناحیه باربران شخصی آنان متوجه اداره گمرک یا بندر گردد به عهده بگیرند و در مورد حمل یکسره به داخل کشور در صورتی که عملیات باربری در اماکن گمرکی و به وسیله سرویس باربری گمرک یا بندر انجام گیرد هزینه باربری کلاً و اگر قسمتی از عملیات باربری به وسیله گمرک یا بندر انجام گیرد بیست درصد و اگر هیچ‌گونه عملیات باربری انجام نگیرد ده درصد هزینه باربری دریافت می‌شود.

تبصره ۳ - به اداره کل گمرک یا سازمان بنادر و کشتیرانی (حسب مورد) اجازه داده می شود که در مورد لزوم تغییر نرخ هزینه عملیات تخلیه و باربری و بارگیری را در هر یک از ادارات گمرکی یا بنادر به هیأت وزیران پیشنهاد نماید.

تبصره ۴ - به اداره کل گمرک اجازه داده می شود از محل درآمد باربری که وصول می کند و در حساب مخصوص در خزانه متمرکز خواهد شد بر اساس بودجه تنظیمی که به تصویب وزیر دارایی می رسد نسبت به خرید و تعمیر و کرایه کلیه ماشین آلات و وسایل تسهیل باربری از قبیل جرثقیل، لیفتراک، کامیون و وسایل نقلیه رفت و آمد باربران و بارشماران و ماشین آلات مشابه و لوازم آنها و همچنین کرایه واگن و هزینه ایجاد خطوط مواصلاتی بین انبارها و اسکله ها اقدام و بهای آنرا از این محل تأمین و پرداخت نماید.

ماده ۶ - هرگاه کسی بخواهد تشریفات گمرکی کالایی کلاً یا جزئاً در خارج از اماکن گمرکی و یا در داخل اماکن گمرکی ولی در ایام یا ساعات تعطیل انجام یابد در صورتی که درخواست او مورد موافقت گمرک یا بندر (حسب مورد) قرار گیرد باید هزینه خدمات فوق العاده را به شرحی که در تصویب نامه هیأت وزیران تعیین می شود قبل از شروع به کار پرداخت کند.

تبصره - کسور یک ساعت، یک ساعت محسوب می شود.

ماده ۷ - درخواست انجام خدمات فوق العاده باید روی اوراق چاپی مخصوص تنظیم و به گمرک یا بندر محل (حسب مورد) تسلیم گردد و مطالب زیر در آن نوشته شده باشد:

۱ - نوع خدمات.

۲ - تعداد بسته.

۳ - ابتداء و انتهای مدت اضافه کار.

۴ - محلی که خدمت فوق العاده در آنجا باید انجام شود.

به درخواست های فاقد شرایط بالا ترتیب اثر داده نخواهد شد.

هر یک از درجه های انبار کشتی و هر یک از واگنهای راه آهن و همچنین هر یک از کامیونها و هر یک از درهای متعدد هر انبار مستقلاً یک محل خدمت محسوب است که باید در درخواست متقاضی تصریح شود. در مورد کالای صادراتی فله و یکتواخت که

کنترل بارگیری آنها مستلزم مراقبت دقیق نیست بارگیری یک کشتی را ولو اینکه از درجه‌های مختلف نیز انجام شود می‌توان یک محل خدمت محسوب داشت.

ماده ۸ - برای انجام عملیات یا نظارت در عملیاتی که باید در هر یک از محلهای خدمت انجام گردد گمرک یا بندر (حسب مورد) یک گروه مستقل سه نفری یا کمتر تعیین خواهد نمود.

تبصره - اداره گمرک یا بندر (حسب مورد) اگر پیش‌بینی کند ساعت تقاضا شده برای انجام خدمات فوق‌العاده کافی نخواهد بود می‌تواند ضمن صدور اجازه خدمت فوق‌العاده به رئیس گروه اختیار بدهد که از صاحب کالا تقاضای متمم با اخذ هزینه بپذیرد و رئیس گروه موظف است پولی را که از این بابت وصول می‌کند در اول وقت اداری روز بعد به صندوق تحویل و سوش قبض صادره را به امضای صندوقدار برساند.

ماده ۹ - هرگاه تقاضاکننده پس از پرداخت هزینه خدمت فوق‌العاده به عللی از انجام آن صرفنظر نماید و تصمیم خود را قبل از اعزام مأموران به محل خدمت کتباً اعلام کند وجهی که به عنوان خدمت فوق‌العاده تأدیه نموده مسترد خواهد شد در غیر این صورت وجوه دریافتی به درآمد قطعی دولت منظور و مسترد نخواهد شد.

ماده ۱۰ - تقاضای انجام خدمت فوق‌العاده برای هر شخص و بنگاه یا در هر یک از محلهای مختلف باید جداگانه تسلیم شود لیکن در مورد درجه‌های متعدد انبارهای یک کشتی یا درهای متعدد یک انبار و یا واگنهای متعدد یک قطار می‌توان یک درخواست تسلیم نمود مشروط بر اینکه در این درخواست تعداد تمام محلهای خدمت ذکر و در ضمن آن صریحاً قید گردد که خدمت فوق‌العاده باید در تمام آن محلهای با هم یا به تدریج و به نوبت انجام شود تا گمرک یا بندر بتواند تعداد گروه‌های لازم برای انجام خدمت را تعیین نماید.

ماده ۱۱ - خدماتی را که می‌توان انجام آنرا در ایام تعطیل یا در خارج از ساعات رسمی کار به عنوان خدمات فوق‌العاده اجازه داد، به شرح زیر است:

- ۱ - تخلیه محصولات و ساینده‌های زمینی و هوایی و آبی.
- ۲ - بارگیری و خارج کردن کالا از گمرک که تشریفات گمرکی آنها قبلاً انجام شده ولی به علت ضیق وقت یا زیادی کالا یا کمی وسایل بارگیری خارج کردن آنها از گمرک در

ساعات اداری میسر نشده باشد.

۳- ارزیابی کالا در خارج از ساعات اداری کار مشروط بر اینکه اظهارنامه آن مرتباً تنظیم و یا طی تشریفات مقرر قبل از تعطیل اداره به دایره ارزیابی تسلیم ولی عملیات ارزیابی به علت نرسیدن نوبت یا به سبب تصادف با آخر وقت اداری صورت نگرفته باشد.

۴- سایر موارد به تشخیص رئیس اداره گمرک محل خواهد بود.

ماده ۱۲- کارهای مشروح در زیر بدون اینکه محتاج به درخواست قبلی و تحصیل اجازه و پرداخت هزینه خدمت فوق‌العاده باشد در تمام اوقات اعم از ساعات اداری کار یا ایام و ساعات تعطیل انجام می‌گیرد:

پیاده کردن مسافرین و پیک و معاینه توشه و اشیاء شخصی آنها و همچنین پیاده کردن کیسه‌های پستی و سوار کردن مسافرین و پیک و بارگیری کیسه‌های پستی به وسایط نقلیه مشروط بر اینکه نمایندگان مؤسسات کشتیرانی یا بنگاههای حمل و نقل دیگر رئیس گمرک یا بندر محل را (حسب مورد) برای اینکه بتواند کارمندان مورد نیاز را حاضر نماید به موقع خود مطلع سازند و اظهارنامه اجمالی و روتوشت بارتامه و سایر اسناد را قبل از شروع کار به گمرک یا بندر تسلیم نمایند.

تبصره ۱- هرگاه وسایل حمل مذکور در این ماده عبارت از کشتی یا قطار راه آهن یا هواپیما یا هر وسیله نقلیه دیگری باشد که ساعات ورود و حرکات آنها مطابق برنامه‌های منظمی که دارند همیشه معین و معلوم است احتیاجی به اعلام قبلی به گمرک یا بندر (حسب مورد) نخواهد بود.

اداره گمرک یا بندر (حسب مورد) مأموران کشیک به عده لازم برای مراقبت و نظارت در پیاده کردن یا سوار کردن پیک و مسافرین و کیسه‌های پستی برای ساعتهای مقرر در برنامه‌های ورود و حرکت آن وسایط آماده خواهد داشت.

تبصره ۲- بارکشاها و واگنهای راه آهن ممکن است در خارج از ساعات اداری کار به اماکن گمرکی بدون هیچ تشریفات وارد شوند و این در صورتی است که درخواست معاینه یا تحویل گرفتن کالا یا شمارش محمولات نشده و منظور فقط امانت گذاشتن موقتی به انتظار رسیدن ساعات کار اداری، که متضمن مسؤولیتی برای گمرک نگردد بوده باشد.

ماده ۱۳ - وجوه دریافتی از بابت خدمات فوق العاده به شرح زیر واریز می گردد:

الف - وجوه دریافتی از بابت خدمات فوق العاده که در ساعات اداری در خارج از اماکن گمرکی انجام می شود (حسب مورد) به درآمد متفرقه گمرکی یا به درآمد بندر منظور می گردد.

ب - از محل درآمد خدمات فوق العاده در ساعات غیر اداری و ایام تعطیل، آخر هر ماه فوق العاده اضافه کاری به کارمندان ذی ربط برای هر ساعتی که کار اضافی انجام داده اند مشروط بر اینکه از بودجه دولت برای آن مدت وجهی دریافت ننموده باشند پرداخت و مازاد احتمالی به ذخیره احتیاطی منظور می گردد.

برای هر ساعت اضافه کار در روز برابر مبلغی که طبق مقررات استخدامی یا قانون کار به هر کارمند یا مأمور قابل پرداخت می باشد و برای هر ساعت اضافه کار در شب دو برابر مبلغ مزبور پرداخت می شود.

تبصره - ذخیره احتیاطی به ترتیب برای مصارف زیر در اختیار گمرک محل گذارده می شود.

۱ - پرداخت فوق العاده اضافه کار و پول ناهار کارکنانی که در امر خدمات فوق العاده شرکت مستقیم ندارند ولی حضور آنان در محل خدمت یا اداره برای پیشرفت و سرعت کار ضروری است.

۲ - در صورتی که باز هم وجهی بماند برای تهیه وسایل عمومی کار و زندگی کارمندان به نام اشیاء و اموال دولتی باید به مصرف برسد.

ماده ۹۱ - به مجرد وصول درخواست مبنی بر مطالبه غرامت منحصراً رئیس گمرک یا بندر باید موضوع را مورد رسیدگی قرار دهد و پس از اینکه معلوم و محرز گردید که مورد مشمول ماده ۴۶ قانون امور گمرکی^۱ و خارج از موارد ماده ۹۰ این آیین نامه^۲

۱ و ۲ - مواد ۲۵ و ۴۶ قانون امور گمرکی و ماده ۹۰ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به شرح زیر می باشد:

ماده ۲۵ - اداره کل گمرک مکلف است کالای موجود در گمرک و بین راهی ترانزیت داخلی اداری را از هنگام تحویل گرفتن تا زمان تحویل دادن به صاحب آن یا نماینده او در مقابل خطرات ناشی از آتش سوزی، ←

می باشد در مدتی که حداکثر از یک ماه تجاوز نکند پرونده کامل آنرا که باید حاوی اصل درخواست و اسناد و مدارک مربوط و توضیحات مأموران مسؤل و مستندات تحقیق و رسیدگی های محلی و تشخیص میزان غرامت و کیفیت تشخیص مزبور باشد با گزارش جامعی به اداره کل گمرک یا سازمان بنادر و کشتیرانی ارسال و پیشنهاد صدور اجازه پرداخت غرامت را بکند.

اداره کل گمرک یا سازمان بنادر و کشتیرانی پس از رسیدگی های لازم در صورت تأیید در مدتی که در هر حال نباید بیش از دو ماه از تاریخ وصول گزارش مزبور باشد اجازه پرداخت غرامت را به گمرک یا بندر محل خواهد داد.

ماده ۹۲ - جبران خسارت صاحب کالا از طرف گمرک یا بندر رفع مسؤلیت از

انفجار، اشتعال بیمه کرده و حق بیمه متعلق را در موقع ترخیص از صاحبان کالا وصول کند. در صورتیکه کالای تحویل به گمرک در مقابل خطرات یاد شده به موجب بیمه نامه معتبر بیمه بوده و در موقع ورود کالا و تحویل به گمرک یک نسخه معتبر از بیمه نامه به گمرک مربوط تسلیم شده باشد تا زمانی که بیمه نامه مزبور دارای اعتبار بوده و مدت آن منقضی نشده باشد حق بیمه دریافت نخواهد شد.

تبصره - ارزش کالا برای دریافت حق بیمه در مورد کالای تجاری بهایی است که در اسناد خرید تعیین گردیده است. در مواردی که اسناد ارائه نشود همچنین در سایر موارد ارزش کالا طبق آیین نامه گمرکی تعیین می شود.

ماده ۴۶ - در غیر از موارد مذکور در ماده ۲۵ و موارد قوه قهریه (فورس ماژور) و خسارت ناشی از کیفیت خود کالای پابندی بسته بندی آن در صورتیکه کالا در مدت توقف در اماکن گمرکی یا بندری یا ترانزیت داخلی اداری از بین برود یا خسارتی بدان وارد آید معادل میزاد آنچه از بین رفته یا آسیب دیده از محل درآمد انبارداری و در صورت عدم تکافو از سایر درآمدهای گمرکی بر اساس تبصره ماده ۴۵ پرداخت خواهد شد.

تبصره - پرداخت غرامت از طرف شرکت بیمه یا گمرک رافع مسؤلیت انباردار و سایر مأموران مربوط نمی باشد.

۲ - ماده ۹۰ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی: با توجه به مواد ۴۵ و ۴۶ امور گمرکی در موارد مذکور زیر نیز اداره گمرک غرامتی نخواهد پرداخت:

۱ - در مواردی که فقدان و خسارت دیدگی کالا بر اثر سوانح غیر مترقبه طبیعی بوده است.

۲ - هرگاه هنگام ارزیابی یا توزین و صورت برداری و نمونه برداری با حضور و مباشرت صاحب کالا با نماینده او خسارتی به کالا وارد شود.

۳ - هرگاه خسارت یا فقدان در اثنای حمل کالا از وسایل نقلیه به اماکن گمرکی قبل از تحویل شدن کالا از طرف متصدیان حمل به گمرک یا بندر اتفاق افتاده باشد...

انباردار و مأموران مربوط و یا سایر مسئولین نمی‌کند و بنابراین وجه خسارتی که از طرف گمرک یا بندر به ذیحقی داده می‌شود به انضمام حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هزینه‌های گمرکی و عوارض که به کالای مفقود تعلق می‌گیرد یا تفاوت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هزینه‌های گمرکی و عوارض که از خسارت دیدگی کالا به زیان دولت تمام می‌شود بر عهده مسئولین خواهد بود و غرامتی که از این لحاظ به عهده آنان ثابت شود از محل تضمین یا حقوق و مزایای اداری یا سایر اموال آنان برداشت و وصول خواهد شد.

تبصره ۱ - چنانچه ثابت گردد که عمل فقدان یا کسر و نقصان کالا در اثر عوامل خارج از اختیار مسئولین بوده است غرامتی از آنان دریافت نخواهد شد.

تبصره ۲ - مسئولیت مأموران مربوط مذکور در این ماده منحصر به مواردی که اداره گمرک یا بندر غرامتی به صاحب کالا می‌پردازد نیست بلکه مأموران مزبور مسئول هر کسر و نقصان و آسیب دیدگی و فقدان کالای سپرده به آنها می‌باشند ولو اینکه صاحب کالا درخواست پرداخت غرامت نکرده باشد و یا اینکه کالای مزبور ضبط یا به عنوان دیگری به ملکیت دولت درآمده باشد.

ماده ۱۲۲ - ترانزیت داخلی عبارت از آنست که کالای گمرک نشده از گمرک خانه مجاز به گمرک خانه دیگری حمل و تحویل شود. در این آیین‌نامه گمرک خانه‌های مزبور برای رعایت اختصار به ترتیب گمرک مبدأ و گمرک مقصد نامیده می‌شود.

تبصره - در نقاطی که ادارات سازمان بنادر و کشتیرانی وجود دارد حمل کالا تحت عنوان ترانزیت داخلی اداری موضوع تبصره ۲ ماده ۱۸ قانون امور گمرکی^۱ در هر مورد با موافقت قبلی اداره بندر محل انجام خواهد گرفت.

تبصره ۲ ماده ۱۲۶ - هزینه انبارداری که از محموله ترانزیت داخلی برای مدت توقف آن در گمرک مبدأ یا بندر اخذ می‌شود صورت علی‌الحساب خواهد داشت باین توضیح که در موقع ترخیص قطعی آن محموله در گمرک مقصد هزینه مزبور برای تمام مدت تعلق (با توجه به تبصره ۴ ماده ۴ این آیین‌نامه^۲) در بنادر یا ادارات گمرک مبدأ و مقصد احتساب و

۱ - تبصره ۲ ماده ۱۸ قانون امور گمرکی: اداره کل گمرک می‌تواند دستور حمل کالای وارده را از یک گمرک به گمرک دیگر (ترانزیت داخلی اداری) صادر کند.

۲ - ر.ک صفحه ۴۶ این مجموعه.

مبلغی که در مبداء دریافت شده و صورت علی الحساب دارد کسر و مابقی آن دریافت می‌گردد.
ماده ۳۹۵ - در صورتیکه اداره کل گمرک و سازمان بنادر و کشتیرانی طبق ماده ۴۹ قانون امور گمرکی^۱ بخواهند اماکن و انبارهای ملکی خود را به اشخاص یا شرکتهای یا مؤسسات خصوصی جهت ایجاد انبارهای عمومی یا سردخانه یا انبار اختصاصی به اجازه واگذار کنند مراتب زیر باید رعایت شود:

الف - کالای گمرک نشده‌ای که به انبارهای مزبور منتقل می‌شود باید حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هوارض مربوط تأمین و تضمین شود.

ب - کالایی که در مدت توقف در انبارهای مزبور مفقود یا خسارتی به آن وارد آید اداره کل گمرک و سازمان بنادر و کشتیرانی هیچگونه مسؤولیتی در پرداخت غرامت فقدان یا خسارت به صاحبان کالا نخواهند داشت.

ج - حد نصاب مدت توقف کالا در این قبیل انبارهای استیجاری تابع مقررات ماده ۲۲ قانون امور گمرکی^۲ خواهد بود.

۱ - ر.ک صفحه ۲۳ این مجموعه.

۲ - ماده ۲۲ قانون امور گمرکی و مواد مرتبط با آن، ذیلاً درج می‌شود:

ماده ۲۲ - حداکثر توقف هر کالا از تاریخ تسلیم مانیفست یا اظهارنامه اجمالی برای یکی از منظوره‌های مندرج در بندرهای ۱ تا ۴ ماده ۱۹ چهار ماه خواهد بود و در صورتیکه ظرف مدت مزبور برای انجام تشریفات قطعی گمرکی و وظایفی که به عهده اظهارکننده است اقدام نشود کالا متروکه محسوب می‌گردد. تبصره ۱ - کالای فاسد شدنی که ضوابط و طبقه‌بندی آنها در آیین‌نامه گمرکی تعیین خواهد شد و همچنین کالایی که نگهداری آن ایجاد خطر یا هزینه (غیر از انبارداری متعارف) می‌کند از شمول مقررات این ماده خارج و مشمول مقرراتی است که در آیین‌نامه گمرکی تعیین خواهد شد.

تبصره ۲ - در موارد استثنائی که به تشخیص گمرک ایران عدم اقدام به تحویل گرفتن کالا از گمرک ظرف مدت چهار ماه مذکور در این ماده معلول علل موجهی باشد گمرک می‌تواند مهلت مقرر در این ماده را به تقاضای کتبی صاحب مال حداکثر تا ۴ ماه دیگر به شرط پرداخت حق انبارداری تمدید کند.

در این قبیل موارد بعد از انقضای مهلت گمرک می‌تواند کالا را طبق مقررات کالای متروکه به فروش برساند. (تبصره ۲ به موجب قانون اصلاح تبصره ۲ ماده ۲۲ و ماده ۲۴ قانون امور گمرکی و تبصره‌های آن) مصوب ۱۳۵۷/۸/۲ به صورت مذکور. اصلاح شده است. روزنامه رسمی شماره ۹۹۸۲ مورخ ۱۳۵۸/۳/۱۲ - صفحه ۱۳۱ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۷.)

تبصره ۳ - مهلت توقف کالای موردنیاز مؤسسات تولیدی که به انبارهای اختصاصی انبارهای عمومی رسمی انتقال داده شده محدود به مدت چهار ماه مقرر در این ماده نبوده و گمرک مجاز است با ←

→ موافقت وزارت دارایی برای مدت متناسب که مقتضی بداند آنرا تمدید کند.

تبصره ۴ - تا زمانی که کالا در گمرک موجود است صاحب کالا حتی دارد اظهارنامه خود را که برای یکی از منظوره‌های پنجگانه مندرج در ماده ۱۸۹ این قانون تسلیم کرده به اظهارنامه دیگر تبدیل کند مشروط بر اینکه اظهار اول با رعایت مفاد ماده ۳۱ مستلزم ضبط کالا نباشد و در صورتیکه اظهار اول مستلزم پرداخت جریمه باشد اجازه تبدیل عنوان وقتی داده می‌شود که اظهار کننده قبلاً جریمه مقرر را بپردازد. در صورتیکه حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض از بابت اظهار قبلی پرداخت شده باشد مسترد خواهد شد.

تبصره ۵ - حداکثر مدت توقف کالا در انبارها و اماکن گمرکی در فرودگاه‌های کشور (۳۰) روز است و پس از آن کالا متروکه تلقی می‌شود.

هزینه انبارداری در فرودگاهها از روز سوم تخلیه محاسبه و دریافت خواهد شد.

هرگاه پس از انقضای مدت هفت (۷) روز از تاریخ ابلاغ اخطار گمرک دائر به متروکه شدن کالا نسبت به ترخیص و خروج آن از گمرک اقدام نشود کالای مزبور از طریق حراج به فروش خواهد رسید و در مورد وجوه حاصل از فروش طبق مقررات قانونی عمل خواهد شد.

تبصره ۶ - به گمرک ایران اجازه داده می‌شود کلیه مواد شیمیایی مذکور در قسمتهای ششم و هفتم جدول تعرفه گمرکی و مواد آتش‌زا که پس از انقضای مدت بیست (۲۰) روز از تاریخ اولین اخطار بعد از ورود کالا به صاحبان آن ترخیص نشود طبق آیین‌نامه‌ای که از طرف وزارت امور اقتصادی و دارایی تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید اقدام به فروش نماید و در صورتیکه امکان فروش نباشد معدوم خواهد شد.

در صورتیکه نام بانک ذینفع در اسناد ذکر شده باشد رونوشت اخطاری که برای صاحب کالا فرستاده می‌شود به بانک ذینفع نیز ابلاغ می‌گردد.

تا زمانی که عدم ترخیص کالا ناشی از قصور صاحب کالا نبوده و مورد تأیید گمرک ایران باشد اقدام در فروش متوقف خواهد ماند.

(تبصره‌های ۵ و ۶ به موجب «قانون الحاق سه تبصره به قانون امور گمرکی» مصوب ۱۳۵۶/۳/۸، به ماده ۲۲ الحاق گشته‌اند. ر.ک روزنامه رسمی شماره ۹۴۸۵ مورخ ۱۳۵۶/۶/۲۳ - صفحه ۱۳ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۶.)
ماده ۱۹ - کالای وارده به کشور را می‌توان برای یکی از منظوره‌های زیر اظهار کرد:

۱ - ورود قطعی.

۲ - ورود موقت.

۳ - اعاده به خارج از کشور (مرجوعی).

۴ - ترانزیت خارجی.

۵ - ترانزیت داخلی.

تبصره ۱ - عملیاتی که از طرف گمرک نسبت به اظهارنامه و کالای مربوط به آن انجام و منتهی به صدور پروانه گمرکی در موارد بندهای ۱ تا ۴ این ماده می‌گردد تشریفات قطعی گمرکی و در مورد بند ۵ تشریفات غیر قطعی گمرکی نامیده می‌شود.

تبصره ۲ - مقررات مربوط به بسته‌های بیک سیاسی و محصولات و مرسولات پست بین‌المللی در ←

→ آیین‌نامه گمرکی تعیین خواهد شد.

تبصره ۳ - طرز عمل نسبت به ورود کالایی که منحصراً در فروشگاه آزد فرو دگاهها به مسافرین خروجی فروخته می‌شود در آیین‌نامه گمرکی تعیین می‌گردد.

ماده ۳۱ - کالایی که ورود آن قانوناً ممنوع یا طبق مقررات صادرات و واردات سالانه غیرمجاز باشد هرگاه برای ورود قطعی یا ترانزیت داخلی با نام و مشخصات کامل و صحیح اظهار شود گمرک باید از ترخیص آن خودداری و به صاحب کالا یا نماینده وی کتباً اخطار کند که حداکثر ظرف سه ماه با انجام کلیه تشریفات آن کالا را از کشور خارج کند. در صورتیکه کالا را ظرف مدت مزبور از کشور خارج نکند گمرک کالا را ضبط و مراتب را به صاحب آن یا نماینده او ابلاغ خواهد کرد.

صاحب کالا حق دارد از تاریخ ابلاغ ضبط تا دو ماه به دادگاه شهرستان مراجعه کند در غیر اینصورت کالا به ملکیت قطعی دولت درخواهد آمد.

تبصره ۱ - کالایی که ورود آن قانوناً جرم شناخته شده از شمول این ماده مستثنی و طبق قوانین و مقررات مربوط نسبت به آن عمل خواهد شد.

تبصره ۲ - کالایی که طبق مقررات عمومی صادرات و واردات ورود آن غیرمجاز و برای ترانزیت خارجی یا ورود موقت در اظهارنامه ترانزیت داخلی و اسناد ضمیمه آن فید شده باشد مشمول این ماده نخواهد بود.

بیضی دوم

مقررات راجع به تخلیه و بارگیری کالا

در بنادر

تصویب نامه راجع به رفع مشکل تراکم کالا در بنادر کشور و ایجاد نظم و سرعت در حمل و نقل کالاها^۱ مصوب ۱/۶/۱۳۵۵

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱/۶/۱۳۵۵ بنا به پیشنهاد شماره م / ۵۶۸۷ مورخ ۱۳۵۵/۳/۳۰ وزارت راه و ترابری و وزارت بازرگانی و موافقت وزارت امور اقتصادی و دارایی به منظور رفع مشکل تراکم کالا در بنادر کشور و ایجاد نظم و سرعت در حمل و نقل

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۹۲۴۲ مورخه ۱۳۵۵/۶/۲۸ - صفحه ۱۴ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۵. (قسمت تصویب نامه‌ها)

همچنین گفتنی است به موجب یکی از مصوبات جلسه شماره ۲ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مصوب ۱۳۵۴/۲/۷: «در مورد رعایت حق اولویت ورود کشتیها مقرر شد سازمان بنادر و کشتیرانی طبق مصوبات هیأت وزیران نسبت به اولویت کالاهای وارده اقدام نماید. ضمناً در آینده پس از بستن کشتی به اسکله تا هنگام تخلیه کالا از باز کردن کشتی ممانعت به عمل آرد.»

در جلسه ۱۴۵ این شورا به تاریخ ۱۳۷۳/۶/۲۹ نیز: «پیشنهاد کمیته عالی دموارژ در جهت کاهش هر چه بیشتر دموارژ مبنی بر این که کلیه کشتیهای متعلق به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بلافاصله پس از رسیدن به بنادر ایران و خالی بودن اسکله نسبت به اعلام آمادگی جهت پهلو گیری و تخلیه کالاهای خود اقدام و در مواردی که تحویل کالا به صاحبان آن به علت عدم پرداخت کرایه حمل و یا هر علت دیگری مقدر نباشد سازمان بنادر و کشتیرانی نسبت به نگهداری کالا در انبارهای خود تا تهیه مدارک مورد نیاز از طرف صاحب کالا اقدام نماید مطرح و با توجه به نظرات اعضای شورا ضمن حمایت از اعمال این روش مقرر داشت سازمان بنادر و کشتیرانی و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در هر مورد با توجه به نوع کالا و امکانات سازمان بنادر یا یکدیگر هماهنگی های لازم را به عمل آورده و حتی المقدور کوشش نمایند که به علت عدم صدور ترخیصیه یا مجوز حمل و یا علل مشابه دیگر، کشتی در لنگرگاه معطل نماند.»

کالاها مراتب زیر را تصویب نمودند:

۱- به منظور برقراری نظم کامل وارداتی درباره کالاهای سازمان‌های دولتی و وابسته به دولت دفتر برنامه‌ریزی ورود و حمل کالاهای دولتی در وزارت بازرگانی تشکیل شود و کلیه وزارتخانه‌ها، مؤسسات و شرکتهای دولتی و وابسته به دولت (به استثنای وزارت جنگ و نیروهای مسلح که از مقررات مربوط به خود تبعیت خواهند کرد) مکلفند ترتیب حمل کالاهای خود را در دریا و زمین از طریق وزارت بازرگانی انجام دهند.

۲- وزارت بازرگانی موظف است توسط شرکتهای کشتیرانی ایرانی ترتیب حمل دریایی کالاها را بدهد و حمل و نقل زمینی را از طریق سرویسهای حمل و نقل داخلی با اولویت راه آهن انجام دهد.

حمل و نقل دریایی کالاهای سازمانهایی که به موجب قراردادهای منعقد شده انتخاب کشتیرانی را به عهده بیمانکاران و یا فروشندگان محول کرده‌اند تا زمان انقضای قراردادهای مذکور مستثنی است.

۳- در مواردی که مقتضی شناخته شود با موافقت وزارت بازرگانی و وزارت راه و ترابری طبق مقررات ترانزیت داخلی، کالاهای وارده و یا کالاهای موجود در بنادر به سایر انبارهای گمرکی و همچنین انبارهای شرکت سهامی انبارهای عمومی که جزء اماکن گمرکی شناخته شده است انتقال یابد و بابت کالاهایی که با استفاده از حمل مستقیم از کشتی به این قبیل اماکن حمل می‌شود و از کل هزینه‌های متعلقه تخلیه و بارگیری که به سازمان بنادر و کشتیرانی پرداخت می‌شود ۱۰ درصد کسر و بقیه در وجه انبارهای عمومی پرداخت شود. درباره حمل کالاهای موجود در محوطه بنادر از ۷۲۰ ریال دریافتی از صاحبان کالا ۳۰۰ ریال در وجه شرکت انبارهای عمومی پرداخت شود و به تشخیص مرکز بررسی قیمت‌ها چنانچه این مبلغ تکافوی هزینه‌های انجام شده را نکند مابه‌التفاوت آن را از صاحبان کالاها دریافت و به انبارهای عمومی پرداخت گردد.

۴- هزینه‌های عملیات باربری (تخلیه، نقل و انتقال، بارگیری، صفافی و انبارداری کالا برای ارزیابی و صورت موجودی) در انبارهای عمومی به مأخذ نرخهای مصوب سازمان بنادر و کشتیرانی محاسبه و توسط گمرک ایران از صاحبان کالا دریافت و پس از کسر دوازده در هزار متداول به شرکت انبارهای عمومی پرداخت گردد.

۵- گمرک ایران موظف است هنگام ترخیص کالا کلیه هزینه‌های حمل و نقل و تخلیه و بارگیری و انبارداری را از صاحبان کالا دریافت و در وجه سازمان بنادر و کشتیرانی، راه آهن دولتی ایران و وزارت بازرگانی و انبارهای عمومی طبق ترخه‌های جاری و مصوبات این تصویب‌نامه و قوانین و مقررات مربوط پرداخت نماید.

۶- به وزارت بازرگانی اجازه داده می‌شود مبلغ پنجاه میلیون ریال به عنوان تنخواه گردان از محل اعتبارات جاری شرکت معاملات خارجی به شرکت انبارهای عمومی برای تأمین هزینه‌های شروع عملیات پرداخت نماید. شرکت انبارهای عمومی ظرف مدت یک سال با شروع دریافت هزینه‌های مربوط از صاحبان کالا نسبت به بازپرداخت آن اقدام خواهد کرد.

۷- به منظور تسریع در ترخیص و حمل کالاهای دولتی، به گمرک ایران اجازه داده می‌شود در مواردی که اسناد ترخیص این نوع کالاها تکمیل نشده با دریافت تعهد کالاهای سازمانهای دولتی را بطور موقت ترخیص نماید و هزینه‌های گمرکی را پس از تکمیل اسناد هنگام ترخیص قطعی دریافت دارد. حداکثر مهلت تسویه حساب مذکور شش ماه خواهد بود و در صورت لزوم وزارت بازرگانی ترتیب حمل بارهای سازمانهای دولتی و وابسته به دولت را خواهد داد و صورت حساب هزینه‌های مربوطه را به وزارت امور اقتصادی و دارایی ارسال خواهد داشت که از اعتبارات سازمانهای مربوط کسر و در وجه وزارت بازرگانی پرداخت گردد.

۸- سازمانهای دولتی که برای حمل کالاهای خود از بنادر وسایل و یا پیمانکاران اختصاصی دارند و یا به موجب قراردادهای خود تعهداتی در این خصوص دارند با رعایت سایر موارد کالاهای خود را حمل خواهند کرد. کلیه سازمانهای دولتی و وابسته به دولت مکلفند هنگام انقضای قراردادهای موجود حمل برای حمل کالاهای وارداتی با نظر دفتر برنامه‌ریزی (موضوع ماده ۱) اقدام نمایند.

۹- با توجه به اهمیت و اولویت محصولات مواد غذایی و دامی و همچنین نهادهای مؤثر در تولید کشاورزی در این گونه موارد با موافقت وزارت کشاورزی و منابع طبیعی و وزارت بازرگانی اقدام خواهد شد.

۱۰- وزارت بازرگانی مکلف است با توجه به نیازهای روزافزون به احداث انبارهای فنی

و مجهز به وسایل ایمنی برای نگاهداری کالاهای صنعتی و کشاورزی اجازه‌های لازم را صادر کند. تعیین ضوابط این انبارها بر عهده هیأت نظارت بر انبارهای عمومی با همکاری شهرداریها با رعایت ضوابط ایمنی سازمان دفاع غیر نظامی محول می‌شود که پس از تأیید وزارت بازرگانی قابل اجرا خواهد بود.

۱۱- گمرک ایران مکلف است نسبت به تعیین تکلیف کالاهای متروکه بر طبق قوانین و مقررات موجود اقدام نماید. همچنین وزارت بازرگانی موظف است از قبول هزینه‌های انبارداری کالاها بیش از ۳ ماه در تعیین قیمت کالاها خودداری کند.

۱۲- مازاد ابواب جمعی کشنده‌ها و بارگیرهای شرکت ترابری زمینی اعم از نو و مستعمل، که در تاریخ تصویب و اجرای این تصویب‌نامه موجود است، با تنظیم صورت مجلس و بر طبق مشخصات موجود روز به وزارت بازرگانی تحویل و بهای آن بر اساس قیمت خرید مستقیماً از طرف وزارت بازرگانی بابت بدهی‌های شرکت ترابری زمینی به ترتیبی که طرفین توافق خواهند کرد به بانک مرکزی ایران پرداخت گردد.

۱۳- محمولات پستی و همچنین محمولات زیر پنجاه تن در ماه برای وزارتخانه‌ها و سازمانهای دولتی از شمول این تصویب‌نامه مستثنی است.

لایحه قانونی راجع به تشکیل کمیسیون به منظور رسیدگی و اتخاذ تصمیم در مورد خسارت دیرکرد (سورشارژ) یا جایزه تسریع در تخلیه کالاها مصوب ۱۳۵۸/۱۲/۲۲ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران

ماده واحده - از تاریخ تصویب این لایحه قانونی به منظور رسیدگی به میزان خسارات

ناشی از تعویق در تخلیه کالاهای خریداری شده و تعیین رقم قطعی سورشارژ قابل تأدیه و همچنین تعیین میزان جایزه مربوط به تسریع در تخلیه این کالاها (زودتر از زمان توافق شده) در بنادر کشور کمیسیونی با شرکت نمایندگان تام‌الاختیار گمرک ایران، شرکت بازرگانی دولتی، سازمان بنادر و کشتیرانی و همچنین نماینده سازمان صاحب کالا به عنوان ناظر حسب ضرورت در شرکت بازرگانی دولتی تشکیل می‌گردد.

تصمیمات اتخاذ شده در این کمیسیون در مورد میزان خسارت دیرکرد (سورشارژ) یا جایزه مربوط به تسریع در تخلیه قطعی و لازم‌الاجرا است.

قانون راجع به تخلیه کالاها از کشتیها به طریق دوبه کاری^۱

مصوب ۱۳۶۰/۸/۱۰

ماده واحده - سازمان بنادر و کشتیرانی می‌تواند به منظور رفع تراکم کشتیها در بنادر و احتراز از پرداخت خسارت ناشی از انتظار نوبت و یا حداقل کاهش آن اجازه دهد در مواردی که مصلحت ایجاب می‌نماید تخلیه کالاها از کشتیها به طریق دوبه کاری انجام گیرد و از محل هزینه‌های باربری بخش تخلیه و بارگیری موضوع مصوبه شماره ۲۸ مورخ ۱۳۵۴/۱۲/۱۹ شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی تا حداکثر ۶۰ درصد پس از واريز توسط صاحبان کالا در وجه اشخاص حقیقی یا حقوقی که واجد صلاحیت تشخیص می‌دهد بدون مراعات مقررات آیین‌نامه مالی سازمان بر اساس آیین‌نامه‌ای که به تصویب شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی خواهد رسید پرداخت نماید. این اجازه می‌تواند برای یک کشتی یا چند کشتی داده شود.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۰۷۱۳ مورخ ۱۳۶۰/۹/۱۵ - صفحه ۱۲۱ مجموعه قوانین سال

آیین نامه مالی (قانون راجع به تخلیه کالاها از کشتیها به طریق دوبه کاری) از مصوبات جلسه شماره ۴۶ شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی مورخ ۱۳۶۱/۹/۷

با توجه به گزارش شماره ۱/۲۸۳۵ مورخ ۱۹/۵/۶۱ سازمان، ضمن موافقت با آیین نامه مالی (قانون راجع به تخلیه کالاها از کشتیها به طریق دوبه کاری که به امضاء رسیده است) مقرر گردید که جهت این گونه پرداختها رأساً به وسیله سازمان بنادر و کشتیرانی اقدام گردد:

آیین نامه مالی (قانون راجع به تخلیه کالاها از کشتیها به طریق دوبه کاری)

به منظور اجرای دقیق قانون تخلیه کالاها از کشتیها به طریق دوبه کاری که در جلسه مورخه دهم آبانماه ۱۳۶۰ مجلس شورای اسلامی به تصویب رسیده رعایت موارد زیر جهت پرداخت ضروری است:

۱- کلیه عملیات تخلیه و بارگیری که در جهت طرح رفع تراکم کشتیها در بنادر به عمل می آید چون به وسیله شرکت یا اشخاص دوبه کاری کننده انجام خواهد شد، باید دارای قرارداد مصوب هیأت عامل باشد.

۲- در پایان هر ماه پیمانکاران موظفند صورت وضعیت از عملکرد آن ماه را برابر پروانه سبز گمرکی تهیه و پس از تأیید نمایندگان مجاز شرکت به ضمیمه فتوکپی پروانه های مورد اشاره جهت وصول مطالبات به اداره بندر و کشتیرانی مربوطه تحویل فرمایند.

۳- واحد عملیات بندر موظف است با توجه به مفاد قرارداد تنظیمی، حداکثر ظرف مدت ده روز بررسی و کنترل لازم معمول و پس از تأیید (ناظران مربوطه، رئیس اداره ترابری و معاون عملیات) و رفع اختلافات مربوطه با حضور پیمانکاران مدارک مثبت را به واحد اداری

و مالی ارسال نماید.

۴- امور مالی بندر موظف است با توجه به مفاد قرارداد تنظیمی حداکثر ظرف مدت ۱۰ روز صورت وضعیت مربوطه را بررسی و کنترل نموده و در صورت صحت و لزوم وجوه آن را تا حداکثر ۶۰٪ هزینه‌های باربری تعرفه‌های قدیم به نرخ ۷۲۰ ریال در وجه شرکت یا شخص دویه کار از محل اعتبارات سازمان پرداخت نماید. ضمناً در صورتی که اختلافی در مدارک ارسالی از واحد عملیات مشاهده شود باید فوراً به آن واحد عودت و پس از رفع اشکال، اقدامات بعدی را معمول نمایند.

۵- بندر به هیچ وجه مجاز نخواهد بود قبل از بررسی کامل صورت وضعیت و قطعیت یافتن آن هیچ‌گونه وجهی به طور علی‌الحساب به شرکت پرداخت نماید.

۶- هیچ‌گونه وجهی غیر از آنچه که در بند ۴ ذکر گردید به شرکت یا شخص دویه کار قابل پرداخت نخواهد بود.

۷- اداره امور مالی موظف است در پایان هر ماه یک نسخه از صورت وضعیت پیمانکار را با فتوکپی پروانه‌های سبز جهت بررسی به اداره کل امور مالی ارسال نماید.

۸- بدیهی است صورت وضعیت عملیات در صورتی که شرکت مذکور قابل پرداخت خواهد بود که شرکت بابت این خدمت هیچ‌گونه وجهی از صاحبان کالا دریافت ننموده باشد.

قانون پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و

بارگیری با صاحبان کشتی امصوب ۱۳۶۷/۸/۲۶

ماده واحده - از تاریخ تصویب این قانون به کشتیرانی جمهوری اسلامی اجازه داده می‌شود برابر ضوابطی که از طریق شورای عالی هماهنگی ترابری کشور ابلاغ می‌گردد رأساً

نسبت به تسویه حساب خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری با صاحبان کشتی اقدام نماید.

کمیسیونی که اعضای آن از طرف شورای عالی هماهنگی ترابری کشور تعیین می‌گردد بر حسن اجرای ضوابط تعیین شده از طرف شورای عالی هماهنگی ترابری کشور نظارت و نتیجه کار را به شورا گزارش خواهد داد.

ضوابط پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری با صاحبان کشتی مصوب جلسات ۸۵ و ۸۷ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور (ماههای خرداد و مرداد سال ۱۳۶۸) ۲۱

در اجرای قانون پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری با صاحبان کشتی مصوب ۱۳۶۷/۸/۲۶ مجلس شورای اسلامی ضوابط اجرایی قانون فوق‌الذکر به منظور تعیین چگونگی پرداخت خسارت تأخیر و یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری به شرح زیر تصویب می‌گردد:

۱ - مواد ۱ تا ۳۶ در جلسه ۸۵ و مواد ۳۷ تا ۴۴ در جلسه ۸۷ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به تصویب رسیده است.

۲ - به موجب ردیف «ب» بند ۲ مصوبه جلسه ۱۶۳ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور: «از آنجایی که قانون پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری با صاحبان کشتی مصوب ۱۳۶۷/۸/۲۶ مجلس شورای اسلامی اولاً دارای ابهاماتی بوده که در هشتاد و هفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور نیز بدان اشاره شده و ثانیاً مشکل تراکم کشتی‌ها در بنادر و لزوم نظارت ارزی بر دموآژهای پرداختی که علت تصویب این قانون بوده سرزفع گردیده، مقرر شد دبیرخانه شورا جهت رفع این قانون تمهیدات لازم را از طریق هیأت دولت و اداره قوانین مجلس شورای اسلامی به عمل آورد.»

همچنین به موجب ردیف «ج» بند ۲ مصوبه جلسه مزبور: «مواد ۳۹، ۴۰، ۴۱، ۴۲، ۴۳، ۴۴ مصوبه هشتاد و هفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به استثناء موارد مربوط به ماده ۳۸ تا قبل از لغو قانون فوق‌الذکر به قوت خود باقی خواهد ماند.»

فصل اول - تعاریف

ماده ۱ - مالک کشتی (SHIP OWNER) منظور هر شخص اعم از حقیقی یا حقوقی است که کشتی به نام وی ثبت گردیده یا قرارداد اجاره کشتی یا وی به عنوان جانشین مالک منعقد گردیده است.

ماده ۲ - کشتیرانی (I. R. I. S. L) منظور شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و یا شرکت‌های تابعه آن می‌باشد.

ماده ۳ - صاحب کالا (CONSIGNEE / CARGOINTEREST) منظور هر شخص حقیقی یا حقوقی است که بارنامه حمل به نام وی صادر و یا به نام وی ظهرنویسی شده یا در آینده بشود.

ماده ۴ - فروشنده کالا (SELLER) منظور هر شخص اعم از حقیقی یا حقوقی است که قرارداد خرید کالا با او و یا نماینده قانونی وی منعقد می‌گردد.

ماده ۵ - فرستنده کالا (SHIPPER) منظور هر شخص اعم از حقیقی یا حقوقی است که محمولات را بر اساس قرارداد حمل به کشتی تحویل می‌دهد.

ماده ۶ - خسارت تأخیر یا جریمه دیرکرد روزانه (DEMURRAGE) عبارت است از مبلغی معین و توافق شده که به سبب معطلی کشتی مازاد بر زمان مجاز تخلیه یا بارگیری بر اساس قرارداد اجاره و الحاقیه‌های مربوط محاسبه و به مالک کشتی و یا نمایندگی قانون وی پرداخت می‌گردد.

ماده ۷ - جایزه تسریع یا پاداش زودکرد روزانه (DESPATCH) عبارت است از مبلغی معین و توافق شده که در صورت بارگیری یا تخلیه کشتی زودتر از موعد مقرر، طبق قرارداد اجاره و الحاقیه‌های مربوط محاسبه و از طرف مالک کشتی به ذینفع قرارداد پرداخت می‌شود.

ماده ۸ - زمان مجاز تخلیه یا بارگیری (LAYTIME) مدت زمان مشخصی است که کلیه محمولات بر اساس قرارداد اجاره و الحاقیه‌های مربوطه بایستی طی آن مدت تخلیه و یا بارگیری شود.

فصل دوم - تعاریف صاحب کالا (بار)

ماده ۹ - صاحب کالا یا نماینده قانونی موظف است موارد زیر را به تناسب محموله قرارداد خرید (FOB) بگنجاند:

نوع کالا، مقدار کالا و درصد افزایش یا کاهش مقدار کالا و اختیاردار آن، تحویل دهنده بار، محدودیت بندر بارگیری مشخصات کشتی قابل پذیرش، میزان بارگیری روزانه، استثنائات بندر بارگیری، پاداش زودکرد بندر بارگیری شامل تعطیلات است یا خیر: نرخ دموراژ / دیسیج بندر بارگیری / هزینه انبارداری و شرایط آن، تعیین نماینده تسویه دموراژ دیسیج بندر بارگیری.

ماده ۱۰ - جریمه دیرکرد یا پاداش زودکرد بارگیری کشتی در بنادر بارگیری مستقیماً بین فروشنده و کشتیرانی و در صورت نیاز و طبق درخواست کشتیرانی از طریق خریدار با فروشنده تسویه می‌گردد.

تبصره ۱ - در صورت عدم توافق کشتیرانی با فروشنده در مورد جریمه دیرکرد و یا پاداش زودکرد، کشتیرانی موظف است حداکثر ظرف مدت ۷۵ روز از تاریخ صدور بارنامه مراتب را همراه با کلیه مدارک جهت خریدار کالا ارسال نماید.

تبصره ۲ - خریدار کالا موظف است حداکثر مدت ۳۰ روز پس از دریافت مدارک و مشخص نمودن میزان مسؤلیت فروشنده در مورد دموراژ / دیسیج مراتب را به فروشنده و کشتیرانی اعلام نماید.

اعلام قبولی فروشنده به کشتیرانی به منزله حل اختلاف بار فروشنده می‌باشد.

تبصره ۳ - در صورت وجود اختلاف بین کشتیرانی و خریدار در مورد باقی مانده مبلغ مورد ادعای کشتیرانی در مورد دموراژ / دیسیج و عدم حل اختلاف بین طرفین موضوع بر اساس مفاد ماده ۱۴ و تبصره‌های آن مورد رسیدگی قرار خواهد گرفت و نظر کمیسیون موضوع بند ب تبصره ۲ ماده ۱۴ برای طرفین لازم‌الاجراء است.

ماده ۱۱ - صاحب کالا موظف است دستور امضاء مدارک مربوط به گواهی اعلامیه آمادگی (N.O.R) و گواهی کارکرد (S.O.F) را به نمایندگی خود در بنادر تخلیه صادر

نماید، نماینده مربوطه چنانچه نظر خاصی داشته باشد می‌بایست صراحتاً در اسناد مزبور ذکر نموده و پس از امضاء به نمایندگی کشتیرانی عودت دهد.

ماده ۱۲ - صاحب کالا موظف است پس از دریافت تقویم زمان مجاز (TIMESHEET) و صورت حساب مربوطه، حداکثر ظرف مدت ۱۵ روز مراتب قبولی یا عدم قبولی خود را کتباً به کشتیرانی اعلام و عدم ارائه پاسخ ظرف مدت مزبور به منزله قبولی خواهد بود.

ماده ۱۳ - صاحب کالا موظف است ظرف مدت دو هفته پس از قبولی و تأیید نسبت به پرداخت صورت حساب ارائه شده اقدام کند.

ماده ۱۴ - در صورت عدم تأیید تقویم زمانی مجاز و صورت حساب (موضوع ماده ۱۲) صاحب کالا موظف است نقطه نظرات خود را با ارائه مدارک و ذکر دلایل مستند ظرف مدت پانزده روز کتباً به کشتیرانی اعلام نماید.

تبصره ۱ - چنانچه نظرات صاحب کالا مورد قبول کشتیرانی و مالک کشتی قرار گرفت کشتیرانی موظف است نسبت به اصلاح صورت حساب مربوطه اقدام نماید.

تبصره ۲ - چنانچه نظرات صاحب کالا مورد تأیید کشتیرانی یا مالک کشتی واقع نشد: الف - کارشناسان ذریبط با صاحب کالا و کشتیرانی و در صورت امکان نماینده مالک کشتی طی جلسه‌ای موارد اختلاف را مورد بحث و بررسی قرار داده تا نتیجه مشترک و نظر مورد توافق حاصل گردد.

ب - در صورت عدم حصول نتیجه از جلسه موضوع بند «الف» حداکثر ظرف مدت پانزده روز موارد اختلاف نظر در جلسه‌ای مرکب از: نمایندگان کشتیرانی و صاحب کالا و نمایندگان وزارتخانه‌های متبوعه که به مسؤلیت و بنا به دعوت کشتیرانی تشکیل می‌شود مطرح و مورد رسیدگی قرار می‌گیرد.

ماده ۱۵ - کشتیرانی در صورت عدم توافق با صاحب کالا و با رعایت ماده ۱۴ و تبصره‌های مربوطه و تشخیص احتمال بروز خسارت به علت عدم پرداخت مبلغ دمو راژ به مسؤلیت خود می‌تواند نسبت به پرداخت دمو راژ به مالک کشتی اقدام و صورت حساب را جهت صاحب کالا صادر نماید.

ماده ۱۶ - صاحب کالا موظف است ظرف مدت یک هفته پس از دریافت صورت

حساب و اسناد مربوطه با رعایت مواد ۱۹ و ۱۵ نسبت به پرداخت آن به کشتیرانی اقدام نماید.
ماده ۱۷ - چنانچه صاحب کالا نسبت به اجرای نظرات خود و اقامه دهوری بر علیه مالکان کشتی اصرار داشت کشتیرانی در این خصوص اقدام، ولی کلیه هزینه‌های حقوقی و پرداخت‌های تبعی به عهده صاحب کالا می‌باشد.

فصل سوم - وظایف کشتیرانی

ماده ۱۸ - کشتیرانی موظف است در صورت اجاره کشتی، قرارداد اجاره را مطابق شرایط مندرج در سفارش حمل منعقد نماید.

ماده ۱۹ - کشتیرانی در صورت درخواست صاحبان کالا موظف است اسناد و مدارک زیر را در رابطه با خسارت تأخیر و پاداش تسریع برای صاحبان کالا ارسال نماید:
- یک نسخه صورت حساب خسارت تأخیر یا پاداش تسریع.

- کپی قرارداد اجاره کشتی و تلفکس توافق شده (فیکسچر) و اصلاحات ضمیمه (در مورد کشتی‌های استیجاری سفری).

- تقویم زمان مجاز TIME SHEET تهیه شده توسط کشتیرانی.

- اعلامیه آمادگی کشتی (N. O. R)

- اعلامیه کارکرد (S. O. F)

ماده ۲۰ - کشتیرانی موظف است به محض ورود کشتی به بندر بارگیری یا تخلیه اعلامیه آمادگی کشتی را کتبا به ذینفع (فروشنده یا صاحب کالا) ارائه دهد.

ماده ۲۱ - کشتیرانی بر اساس گواهی و اعلامیه کارکرد (S. O. F) بنادر بارگیری و تخلیه طبق قرارداد سفارش حمل نسبت به تهیه تقویم زمان مجاز و محاسبه دمو راژ / دیسپچ اقدام و صورت حساب منضم به مدارک مربوطه را برای صاحبان کالا ارسال خواهد کرد.

ماده ۲۲ - تسویه خسارت تأخیر و پاداش تسریع در بنادر بارگیری و تخلیه مستقیماً بین کشتیرانی و مالکان کشتی بر اساس چارتر پارتی مربوطه و اصلاحات و منضمات آن در چارچوب این آیین‌نامه و در مدت مقرر انجام خواهد شد.

فصل چهارم - نحوه محاسبه و تسویه خسارت تأخیر و پاداش زودکرد بندر بارگیری

ماده ۲۳ - میزان بارگیری روزانه بر اساس مقدار مندرج و پیش‌بینی شده در قرارداد اجاره و الحاقیه‌های مربوطه یا سفارش حمل خواهد بود.

ماده ۲۴ - نحوه ارائه اعلامیه آمادگی و شروع زمان مجاز:

بعد از ورود کشتی به محدوده بازرگانی اولین بندر بارگیری، کشتیرانی طی اعلامیه آمادگی زمان ورود کشتی را به فرستنده کالا (یا نماینده وی) اطلاع خواهد داد. اعلامیه آمادگی در ساعات کار رسمی بندر بارگیری معتبر و قابل ارائه خواهد بود.

تبصره ۱ - چنانچه اعلامیه آمادگی قبل از ساعت ۱۲۰۰ ارائه گردد زمان مجاز بارگیری از ساعت ۱۵۰۰ همان روز شروع خواهد شد، لیکن چنانچه اعلامیه آمادگی بعد از ساعت ۱۲۰۰ ارائه گردد زمان مجاز بارگیری از ساعت شروع روز کاری بعد محاسبه خواهد شد.

تبصره ۲ - صاحبان کالا و کشتیرانی در صورت لزوم می‌توانند شرایط دیگری غیر از موارد اشاره شده در ماده فوق را با یکدیگر توافق نمایند.

ماده ۲۵ - چنانچه عملیات بارگیری قبل از زمان‌های مجاز مندرج در ماده بیست و چهار شروع شود، زمان مجاز از ساعت و روز شروع عملیات بارگیری محاسبه خواهد شد.

ماده ۲۶ - اعلامیه آمادگی کشتی‌های حامل روغن و مایعات در تمام مدت شبانه‌روز کاری، به استثنای تعطیلات معتبر بوده و زمان مجاز تخلیه ۶ ساعت پس از ورود و ارائه اعلامیه آمادگی شروع خواهد شد، مگر آنکه بارگیری زودتر از ۶ ساعت آغاز شده باشد.

ماده ۲۷ - زمان صرف شده جهت باز کردن اولیه درب انبارها (یک نوبت) جزو زمان مجاز بارگیری محسوب نخواهد شد.

فصل پنجم - نحوه محاسبه و تسویه پاداش تسریع و خسارت تأخیر در بندر تخلیه

ماده ۲۸ - جهت محاسبه زمان مجاز و نهایتاً محاسبه پاداش تسریع و خسارت تأخیر

موارد زیر بایستی رعایت شود:

الف - تخلیه روزانه بر اساس میزان پیش‌بینی شده در قرارداد اجاره و الحاقیه‌های مربوطه یا سفارش حمل.

ب - تعطیلات آخر هفته و رسمی جزو زمان مجاز محسوب نمی‌گردد حتی اگر تخلیه انجام شود.

ماده ۲۹ - نحوه ارائه اعلامیه آمادگی و شروع زمان مجاز:

بعد از ورود کشتی به محدوده بازرگانی اولین بندر تخلیه، کشتیرانی طی اعلامیه آمادگی، زمان ورود کشتی را به صاحب کالا اطلاع خواهد داد. اطلاعیه آمادگی در روزهای کاری بین ساعات اداری بندر مربوطه قابل ارائه و معتبر خواهد بود.

ماده ۳۰ - زمان مجاز با آغاز ساعت اداری در روز بعد از ارائه اعلامیه آمادگی شروع خواهد شد حتی اگر تخلیه زودتر شروع شود.

کلیه زمانها از شروع زمان مجاز تا پایان تخلیه به حساب صاحب کالا خواهد بود. (شروع زمان مجاز برای کشتی‌های حامل روغن و مایعات ۶ ساعت پس از ورود و ارائه اعلامیه آمادگی در روزهای کاری معتبر خواهد بود.)

تبصره - اعلامیه آمادگی کشتی‌های حامل روغن و مایعات در هر زمان از شب و روز کاری (به جز تعطیلات) معتبر بوده و زمان مجاز تخلیه ۶ ساعت پس از ارائه اعلامیه آمادگی شروع خواهد شد حتی اگر تخلیه زودتر شروع شود.

ماده ۳۱ - چنانچه کشتی جهت تخلیه تمام یا بخشی از محموله به بندری غیر از بندر ورودی اولیه اعزام شود، زمان دریاوردی بین بنادر به حساب زمان مجاز محسوب نخواهد شد.

ماده ۳۲ - زمان صرف شده جهت باز کردن اولیه درب انبارها (بک نوبت در هر بندر) جزو زمان مجاز محسوب نخواهد شد.

ماده ۳۳ - زمانهای معطلی عملیات به خاطر نقص تجهیزات کشتی به عهده مالک کشتی خواهد بود و در مورد خرابی جرثقیل‌ها مدت زمان توقف تخلیه به دلیل مذکور به نسبت تعداد انبارها جزو زمان مجاز محسوب نخواهد شد ولی چنانچه عوامل بیمانکار تخلیه بر حسب تشخیص کارشناس مرضی الطرفین باعث خرابی تجهیزات گردند، کلیه زمانهای

مربوطه جزو زمان مجاز محسوب می‌گردد.

ماده ۳۴- صاحب کالا موظف است بلافاصله پس از اطلاع از ورود کشتی به بندر تخلیه و اعلام آمادگی کشتی برای تخلیه که توسط کشتیرانی اعلام می‌گردد ضمن درخواست از سازمان بنادر و هماهنگی با کشتیرانی در اولین زمان ممکن نسبت به تعیین اسکله امن و مناسب جهت پهلو دهی کشتی و شروع تخلیه اقدام نماید.

ماده ۳۵- صاحب کالا مجاز به استفاده از یک اسکله در هر بندر تخلیه می‌باشد و چنانچه جابجایی بیشتری صورت پذیرد زمانهای مربوطه جزو زمانهای مجاز محسوب خواهد شد و هزینه‌های متعلقه طبق صورت حساب سازمان بنادر و کشتیرانی به عهده صاحب کالا خواهد بود.

ماده ۳۶- هرگاه در نتیجه بارندگی یا به سبب بروز حوادث قهری و خارج از کنترل انسان (مانند جنگ، اعتصابات، آتش سوزی و غیره) عملیات تخلیه متوقف گردد چنانچه به کشتی دموراژ تعلق نگرفته باشد جزو زمان مجاز محاسبه نخواهد شد، لکن مدت زمان مذکور در دموراژ جزو زمان استفاده شده محسوب می‌گردد.

ماده ۳۷- صاحبان کالا و یا نماینده قانونی آنها که کالای آنها به صورت C. F وارد کشور می‌شود موظفند ضوابط مربوطه تعیین شده فوق را در تنظیم قراردادهای خرید دقیقاً رعایت نمایند.

ماده ۳۸- در مواردی که کالا به صورت C. F وارد کشور می‌شود کمیته‌ای متشکل از نمایندگان معرفی شده از طرف کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و صاحب کالا و سازمان

۱- به موجب ردیف «الف» بند ۲ مصوب جلسه ۱۶۳ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۸۰/۲/۳۰: ماده ۳۸ مصوبه هشتاد و هفتمین جلسه، بند «ج» مصوبه یکصد و بیست و ششمین شورای بنادر مصوبه یکصد و پنجاهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و بند ۵ مصوبه پنجمین جلسه کمیته عالی دموراژ از تاریخ ابلاغ این مصوبه لغو گردیده و کمیسیون دموراژ مستقر در سازمان بنادر صرفاً به پرونده‌هایی که تا قبل از این مصوبه در دست بررسی داشته رسیدگی خواهد نمود. بدیهی است رسیدگی به اختلافات مربوطه به تأخیر یا تسریع در تخلیه و بارگیری کشتی‌ها و تعیین دموراژ و دبسپاچ آنها در بندر تخلیه حسب ضوابط تعیین شده در مصوبه هشتاد و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور [منظور مواد ۱ تا ۳۶ مصوبه شورای عالی هماهنگی ترابری به شرح مذکور در صفحات ۶۶ تا ۷۳ کتاب حاضر است.] رأساً توسط صاحبان کالا و کشتیرانی‌های مربوطه انجام خواهد پذیرفت.

بنادر و کشتیرانی در سازمان بنادر و کشتیرانی تشکیل و نسبت به تعیین خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در بندر تخلیه بر اساس ضوابط مصوبه فوق اقدام و رأی کمیته از طرف سازمان بنادر و کشتیرانی جهت اجرا به ارگانهای ذیربط ابلاغ می‌گردد.

تبصره ۱ - آرای کمیته با اکثریت دو رأی از سه رأی لازم‌الاجراست.

تبصره ۲ - دبیرخانه کمیته در سازمان بنادر و کشتیرانی تشکیل و ارسال دعوت‌نامه‌ها، تشکیل جلسات و ابلاغ مصوبات بر عهده سازمان بنادر و کشتیرانی می‌باشد.^۱

ماده ۳۹ - به منظور نظارت بر حسن اجرای ضوابط فوق و گزارش نحوه عملکرد به شورای عالی هماهنگی ترابری کشور کمیسیون مرکب از نمایندگان معرفی شده سازمانهای ذیل به نام کمیسیون نظارت بر حسن اجرای ضوابط اجرایی قانون پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری با صاحبان کشتی در دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور تشکیل می‌گردد.

- نماینده وزارت بازرگانی.

- نماینده بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران.

- نماینده سازمان بنادر و کشتیرانی.

ماده ۴۰ - وظایف کمیسیون نظارت بر حسن اجرای ضوابط مصوبه فوق به شرح زیر می‌باشد:

نظارت بر اجرای دقیق ضوابط تعیین شده در مورد نحوه اجرای ضوابط و آرای صادره از طرف شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کمیته موضوع ماده ۳۸.

- کمیسیون می‌تواند بر حسب مورد از افراد متخصص ارگانهای ذیصلاح دعوت به عمل آورد.

- کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و صاحبان کالا و کمیته موضوع ماده ۳۸ موظفند

۱ - به موجب یکی از مصوبات جلسه ۱۳۷ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۷۲/۱۰/۱۹: «... کلیه صاحبان کالا موظف گردیدند اطلاعات مربوط به پرداخت دموارژ را به کمیته موضوع ماده ۳۸ ضوابط پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری با صاحبان کشتی ارسال نموده و دستگاههایی که مایلند برای پرداخت دموارژ از ارزش حواته‌ای با نرخ شناور استفاده نمایند هر گونه پرداختی در این مورد بایستی به تصویب کمیته مذکور برسند.»

اطلاعات و پرونده‌های مورد نیاز کمیسیون را در اسرع وقت به کمیسیون ارائه نمایند.
- کمیسیون در صورت برخورد با هر گونه مغایرت و یا وجود هر نوع اختلاف موظف است موضوع را بررسی و نتیجه را همراه با گزارش لازم جهت اخذ تصمیم نهایی به شورای عالی هماهنگی ترابری کشور ارائه نماید.

- در صورت عدم وجود مغایرت کمیسیون موظف است حداقل هر ۶ ماه یک بار گزارش لازم جهت شورای عالی هماهنگی ترابری کشور تهیه و ارائه نماید.

ماده ۴۱- از تاریخ ابلاغ این ضوابط کمیسیون دمو راژ سابق موظف است حداکثر ظرف مدت پانزده روز کلیه پرونده‌هایی که منجر به صدور رأی نگردیده است را طی لیستی تنظیم و بر حسب مورد به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و یا کمیته موضوع ماده ۳۸ مستقر در سازمان بنادر و کشتیرانی تحویل نماید.

تبصره ۱- کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کمیته موضوع ماده ۳۸ بر اساس قراردادهای مربوطه نسبت به تسویه حساب و تعیین خسارت تأخیر یا جایزه تسریع با صاحبان کشتی و کالا اقدام و موارد اختلاف بین کشتیرانی و صاحب کالا در این گونه موارد و یا مواردی که منجر به صدور رأی گردیده ولی رأی صادره به مرحله اجرا در نیامده اعم از کشتی‌های C.F و F.O.B را به کمیسیون نظارت بر حسن اجرای ضوابط مصوبه مستقر در دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور ارسال می نماید.

تبصره ۲- کمیسیون نظارت بر حسن اجرای ضوابط مصوبه پس از بررسی، گزارش لازم جهت طرح موضوع در شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و اتخاذ تصمیم نهایی تهیه خواهد نمود.

ماده ۴۲- از تاریخ تصویب این ضوابط کلیه مقررات مغایر، لغو و تغییرات مورد نیاز در ضوابط تصویب شده بر اساس پیشنهاد دستگاههای ذیربط و تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور انجام می گردد.

ماده ۴۳- دبیرخانه کمیسیون موضوع ماده ۳۹ در دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور تشکیل و مدیر کل دبیرخانه شورا سمت دبیری کمیسیون بدون حق رأی را خواهد داشت.

ماده ۴۴- ارسال دعوت نامه‌ها، تشکیل جلسات و تهیه گزارشهای لازم جهت طرح در

شورای عالی هماهنگی ترابری کشور بر عهده دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور می باشد.

چگونگی برخورد با ورود کالاهای بدون مجوز حمل مصوب جلسه ۱۲۵ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۷۱/۵/۲۰ با اصلاح بعدی

گزارش شماره ۱۵۲۹۹/۳-۵ مورخ ۱۳۷۰/۱۲/۲۱ سازمان بنادر و کشتیرانی در رابطه با مشکلاتی که ورود کشتیهای سی انداف بدون مجوز در بنادر کشور به وجود آورده و پیشنهاد بستن کشتیهای مذکور و اخذ معادل دو برابر هزینه عملیات تخلیه و باربری و عوارض بندری و پرداخت تنی یکصد ریال عنوان جریمه به واحد صدور مجوز مطرح و پس از بحث و بررسی و با توجه به نظر اعضا شورا مبنی بر این که اخذ جریمه علاوه بر این که مشکل کشتی های بدون مجوز را حل نمی کند بلکه ممکن است تعداد آنها را در آینده افزایش دهد نظر کمیسیون فرعی شورا در این مورد به شرح زیر تصویب نمود:

الف - وزارت راه و ترابری ضمن مکاتبه با بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران ترتیبی اتخاذ نماید تا بدون ارائه مجوز حمل، اعتبارات خرید کالا گشایش نگردد.

ب - در صورت ورود کشتی بدون مجوز حمل، کشتی مذکور به ترتیب نوبت پهلو دهی و تخلیه گردیده و ترخیص کالای این قبیل کشتی ها منحصرأ با تعهد جنابان آقایان وزراء برای سازمانها و شرکتهای وابسته به وزارتخانه ها و نیز تعهد عالیترین مقام برای نهادها انجام می گردد، در غیر این صورت سازمان بنادر و کشتیرانی از تحویل قبض انبار به منظور ترخیص محمولات مورد نظر خودداری می نماید.^۱

۱ - بند «ب» در یکصد و بیست و نهمین اجلاس شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۷۱/۹/۳، به صورت فوق اصلاح شده است.

ترکیب اعضاء و نحوه انجام وظایف کمیته دمووراژ مصوب جلسه ۱۲۶ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۷۱/۶/۳

بند «ب» و «ج» مصوبه شماره ۳۴/۷۱۰ مورخ ۱۳۷۱/۵/۵ شورای محترم اقتصاد به شرح زیر مطرح گردید:

ب - شورای عالی هماهنگی ترابری کشور با حضور نماینده بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران مسئول نظارت و هماهنگی در امر زمان خرید کالاهای اساسی، مبادی تخلیه، زمان گشایش اعتبار و... تعیین می گردد و مکلف است برنامه های خرید را متناسب با امکانات تخلیه در جهت کاهش دمووراژ تهیه نماید.

ج - شورای عالی هماهنگی ترابری کشور نسبت به بررسی میزان دمووراژهای پرداختی (مستقیم و غیر مستقیم) اقدام و نتیجه را به شورای اقتصاد منعکس نماید.

پس از توضیحات برادران سعیدی کیا و صدر در زمینه علل تصمیمات متخذه فوق توسط شورای محترم اقتصاد و استماع نظرات اعضاء شورا مقرر گردید:

«به منظور انجام تکالیف محول شده به شورای عالی هماهنگی ترابری کشور از طرف شورای محترم اقتصاد و در اجرای بندهای «ب» و «ج» مصوبه شماره ۳۴/۷۱۰ مورخ ۱۳۷۱/۵/۵ شورای مذکور کمیته ای به ریاست وزیر راه و ترابری و با عضویت اعضای مشروحه زیر در وزارت راه و ترابری تشکیل گردد:

۱ - معاون ارزی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران.

۲ - مدیر عامل سازمان بنادر و کشتیرانی.

۳ - معاون خدمات وزارت بازرگانی.

۴ - معاون برنامه ریزی و هماهنگی و دبیر شورای عالی هماهنگی ترابری کشور.

۵ - مدیر عامل بازرگانی دولتی ایران.

۶ - مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.

- کمیته مذکور برحسب مورد و حداقل هر ماه یکبار تشکیل می‌گردد.
- تصمیمات و مصوبات کمیته فوق‌الذکر برای کلیه ارگانهای ذیربط لازم‌الاجرا می‌باشد.
- صورت جلسات کمیته یاد شده علاوه بر اعضاء برای شورای محترم اقتصاد ارسال می‌گردد.

- کمیته فوق هر سه ماه یکبار گزارش فعالیتها و نتایج اقدامات و مشکلات را به اطلاع شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و شورای محترم اقتصاد می‌رساند.

نخستین سیوم

مقررات راجع به بنادر ایران

آیین نامه بندرهای ایران مصوب ۱۳۱۷/۱۰/۲۴

هیأت وزیران در جلسه ۲۴ دیماه ۱۳۱۷ طبق پیشنهاد شماره ۸۷۸۵ مورخ ۱۳۱۷/۹/۱۴ وزارت راه تصویب نمودند: آیین نامه بندرهای ایران که متضمن ۱۲ فصل و ۶۴ ماده می باشد و به ضمیمه این تصویب نامه ابلاغ می شود از طرف وزارت راه در تمام بنادر کشور ایران به موقع اجرا گذارده شود.

ضمناً مقرر می گردد در بندری که وزارت راه نماینده مستقیم ندارد اداره کل گمرک به نمایندگی از طرف وزارت راه مجری این آیین نامه خواهد بود و در هر یک از بنادر مزبور اوراق و دفاتر مخصوصی مربوط به امور بندری نگاهداری نموده تعلیمات وزارت راه را در این موضوع به وسیله مأمورین محلی خود انجام دهد.

فصل یکم - اختیارات اداره بنادر و وظایف کارکنان بندرها

ماده ۱ - وظایف و اختیارات اداری کارکنان بندرها به شرح زیر است:

۱ - امتحان نمودن دریانوردان و درجه بندی آنها و صدور گواهی نامه.

۲ - نگاهداری دفتر ثبت و آمار دریانوردان

۳ - معاینه کشتیها و اوراق گواهی بارگیری آنها.

- ۴ - معاینه ورقه مالکیت و تابعیت کشتیها.
- ۵ - معاینه کشتیها و وسایط بارکشی آبی و صدور پروانه به کار انداختن آنها.
- ۶ - نمره گذاری کلیه وسایط بارکشی آبی.
- ۷ - نگاهداری دفاتر مربوط به ثبت و نمره گذاری وسایط بارکشی آبی و ثبت کردن اسناد مربوط به وسایل بارکشی مزبور «اوراق تغییر مالکیت و اظهارنامه های مالکیت و پروانه و آگهی های مربوط به ساختمانهای کشتیها».
- ۸ - تهیه مقررات مربوط به خدمات راهنمایان محلی.
- ۹ - نگاهداری دفتر ثبت و آمار راهنمایان و دادن ورقه شهادتنامه قابلیت.
- ۱۰ - مراقبت در اجرای آیین نامه ها و مقررات بندری.
- ۱۱ - تهیه مقررات مربوطه برای خدمت کشتیهای یدک کش.
- ۱۲ - نگاهداری دفتر آمار کشتی های ورودی و خروجی و تعداد مسافرین.
- ۱۳ - تشخیص میزان حقوق و عوارضی که از وسایط بارکشی آبی بر طبق تعرفه های مصوبه باید دریافت شود.
- ۱۴ - تهیه صورت اسامی اشخاصی که در دریانوردی سابقه داشته و مشمول خدمت نظام وظیفه واقع می گردند و فرستادن صورت مزبور به حوزه مربوطه نظام وظیفه.
- ۱۵ - تنظیم صورت مجلس راجع به ما ترک جاشوانی که در موقع دریانوردی فوت شده اند و احاله ماترک با صورت مجلس به اداره گمرک پس از انجام آیین گمرکی و ضبط کالای ممنوعه طبق قوانین موضوع بلافاصله به اداره دادبانی یا نماینده آن ارسال گردد. (رونوشت صورت مجلس جهت اطلاع مستقیماً از طرف اداره بندر به اداره دادبانی یا نماینده آن فرستاده می شود.)
- ۱۶ - امداد در موقع بروز حوادث در محوطه بندر.
- ۱۷ - صدور گواهی نامه راجع به حوادث دریایی که منجر به غرق شدن اشخاص، اموال یا وسایط بارکشی دریایی می گردد و همچنین وقایع مربوط به نجات ارسال یک نسخه به اداره گمرک برای انجام وظایف مقرر.
- ۱۸ - اقدام در حفظ و تأمین انتظامات و نگاهداری بنادر و کناره ها و تشخیص نقاط

مخصوصه دریا و کناره برای ساختمان گرمابه دریایی و غیره (حفظ انتظامات داخلی مؤسسات گمرکی با خود اداره گمرک بوده و در صورتی که گمرک به کمکی احتیاج پیدا کند از پاسبانان بندری و در جایی که پاسبان بندری نباشد از سایر مأمورین انتظامی می تواند درخواست کمک نماید).

۱۹- مراقبت در امور نورافکن ها - فانوسها و علائم دریایی در مناطق بندری.

۲۰- دریافت حقوق و عوارضی که طبق مقررات وصول آنها به عهده مأمورین بنادر واگذار شده یا بشود.

۲۱- مراقبت در اجرای مقررات بهداشتی و قرنطینه نسبت به وسایط بارکشی آبی وارده یا خارج شده از هر بندر.

۲۲- حفظ انتظامات مناطق خالصه دریایی به عهده اداره بندر می باشد و خالصه دریایی عبارت است از رودهای بزرگ قابل کشتی و کرجی رانی، جزیره نماها، بندرها، موج شکن ها، کانالها، پیش بندرها، مردابها و برآمدگی های میان مردابها و شطها و خشکی هایی که در اثر فرونشستن آب در منطقه بندر پیدا و به کناره ملحق می شود.

تبصره ۱- جزیره نما عبارت است از منطقه خاکی که هنگام بلندترین مد از آب پوشیده شده و به خطوطی که بلندترین مد و نیز پست ترین جزر «در مواقعی که جنبش موجها منظم است» به آنها می رسند و قسمت هایی از خاک که در مواقع طوفانهای سخت و غیر عادی موج دریا به آنها می رسد مادام که معارض با حقوق افراد نیست جزو منطقه جزیره نما محسوب می شود.

تبصره ۲- مداخله اشخاص و استفاده آنان از مناطق مربوطه به خالصه دریایی به طور موقت یا دائم برای تأسیسات صنعتی مانند کارخانه کشتی سفری حوض تعمیر. هرگاه تأسیسات مذکور با وظایف یک یا چند وزارت دیگر ارتباط داشته باشد وزارت راه موافقت وزارت مربوطه را قبلاً جلب خواهد نمود و تعیین میزان حقوقی هم که برای واگذاری خالصه دریایی باید دریافت شود با وزارت دارایی خواهد بود.

ماده ۲- وظایف و اختیارات انتظامی کارکنان بنادر:

۱- تعیین و دریافت مبلغ خسارت وارده هنگام لنگراندازی، پهلو گرفتن کشتی همچنین خسارات دیگر که در نتیجه گردش «مانور» کشتی ها در داخله محوطه بندر به پلها و ترعه

سایر مؤسسات بندری وارد می‌گردد (میزان خسارت وارده به مؤسسات اداره گمرک با حضور نماینده گمرک معین خواهد گردید).

۲- دریافت بهای اجناس و دستمزد عمله جات و لوازمی که جهت کمک به کشتی در موقع خطر یا غرق شدن آن به مصرف رسیده است.

تبصره - در صورتی که پرداخت کننده خسارت نسبت به مبلغ خسارت معترض باشد می‌تواند پس از پرداخت مبلغ معینه به مقامات صالحه مراجعه نماید.

ماده ۳ - وظایف اختصاصی مأمورین بنادر:

۱- مراقبت در اجرای آیین‌نامه و مقررات بندری از طرف فرماندهان و یا صاحبان کشتیها راجع به ورود و خروج کشتی‌ها، پهلوگیری و لنگراندازی و گردش و سایط بارکشی آبی.

۲- حفظ انتظامات در موقع سوار و پیاده شدن مسافری و همچنین بازگیری و باراندازی کشتی.

تبصره - شهربانی‌های بنادر راجع به مسافری کشتی‌ها در موقع پیاده و سوار شدن وظایف خود را در خارج از کشتی طبق مقررات انجام خواهند داد. (برای اجرای قسمت (د) از ماده ۱۴ فصل چهارم آیین‌نامه گذرنامه باید مسافری در موقع خروج قبلاً گذرنامه خود را به ثبت شهربانی‌های بنادر برسانند و در موقع ورود به کشور ایران هم گذرنامه‌های خود را به محض پیاده شدن از کشتی در محوطه گمرکی به ثبت نماینده شهربانی برسانند.)

۳- مراقبت در حفظ آلات و ادواتی که جهت آتش‌نشانی در محوطه بندر تهیه گردیده است.

۴- حفظ انتظامات بندر به عهده پاسبان بندر است که اختصاصاً برای این کار از طرف اداره بندر تعیین می‌گردند.

تبصره - وظایف مخصوص پاسبان بندر به موجب آیین‌نامه جداگانه تعیین خواهد شد.

فصل دوم - دریاییان

ماده ۴ - اشخاص ذیل دریایی نامیده می‌شوند:

طبقه یک - اشخاصی که در دریانوردی شرکت می‌نمایند از قبیل فرماندهان و افسران

کشتی‌ها، جاشوان، ماشین چیان و کلیه کارکنانی که مهده دار خدمت در قسمت کشتی بوده و در دریانوردی کار می‌کنند و نیز ماهیگیرانی که در دریا کار کرده و برای ماهیگیری به خارجه می‌روند.

طبقه دو - اشخاصی که حرفه آنها مربوط به صنعت کشتی سازی است و نیز کسانی که تا مختصر مسافتی به دریا می‌روند از قبیل کشتی سازان، درودگران، درزگیران، راهنمایان بومی، آب بازان و صیادان (کسانی که آب بازان را بالا می‌کشند)، ماهیگیران کناره و نیز کارکنان و جاشوان کرجیها که در داخله بندر و آبهای کناره کار می‌کنند.

ماده ۵ - نام دریایی که در ماده مذکور در فوق ذکر است در دفتر مخصوصی که در هر بندری موجود خواهد بود ثبت شده و می‌شوند باید حضور به هم رسانیده، خود را معرفی کنند.

ماده ۶ - در موقعی که دریاییان از طرف اداره بندر احضار می‌شوند باید حضور به هم رسانیده خود را معرفی کنند.

فصل سوم - کشتی سازی

و ترتیب به کار انداختن و سایط نقلیه بارکشی آبی

ماده ۷ - ساختمان هر نوع کشتی یا کرجی و کرومنوط به تحصیل پروانه قبلی از اداره بندر خواهد بود.

ماده ۸ - کسانی که قصد ساختن کشتی کرجی یا کروی نوی را داشته باشند باید درخواستی حاوی نکات ذیل تنظیم و به اداره بندر مربوطه تسلیم دارند:

الف - اسم و نام خانوادگی و نمره ورقه، نام و نشان و شغل تقاضا کننده.

ب - نوع کشتی و ابعاد و ظرفیت آن.

ج - کارخانه‌ای که ساختمان کشتی را انجام خواهد داد.

د - تاریخی که جهت شروع به ساختمان کشتی پیش‌بینی و در نظر گرفته شده است.

ماده ۹ - قبل از آن که کشتی به آب انداخته شود بارگیری خالص و غیرخالص آن باید

تعیین گردد.

- ماده ۱۰ - اندازه بارگیری خالص در هر کشتی از روی فضایی که برای بارگیری و جای مسافر دارد تعیین می‌گردد.
- ماده ۱۱ - تعیین بارگیری خالص و غیرخالص کشتیها به عهده متخصصینی است که از طرف اداره بندر تعیین می‌گردند.
- ماده ۱۲ - به آب انداختن کشتی کرجی و یا کرو و موکول به صدور پروانه اداره بندر و داشتن گواهی نامه بارگیری خواهد بود.
- ماده ۱۳ - کلیه دارندگان و سائط بارکشتی آبی بندری اعم از سواری یا باری مکلفند پروانه بارکشتی خود را همراه داشته و در موقع مطالبه به مأمورین مربوطه بندر، ارائه دهند.
- ماده ۱۴ - کلیه یدک‌کشهای متوقف در منطقه بندر در مواقع لازمه در تحت اختیار اداره بندر خواهند بود و در مواقع خطر و در صورت احضار مکلفند بلافاصله حاضر و مطابق دستور اداره بندر عمل نمایند.
- ماده ۱۵ - هر وقتی ماشین آلات کشتی برای تعمیر پیاده و اوراق می‌شود یا بدنه و سایر قسمت‌ها تحت تعمیر واقع گردد صاحبان کشتی بایستی ورقه ملیت و دفتر ثبت اجزاء و دفتر روزنامه دریایمایی آن را به اداره بندر تسلیم نمایند که بایگانی گردد و اداره بندر در دفتر سجلات و ثبت اسامی دریاییان و نیز گذرنامه اشخاص مزبور یادداشت‌های مربوطه به این پیاده شدن را ذکر خواهد نمود.

فصل چهارم - راهنمایی

- ماده ۱۶ - اداره بندر باید همیشه عده لازم راهنمای اختصاصی جت وارد و خارج نمودن کشتی‌ها از منطقه بندری حاضر داشته باشد.
- ماده ۱۷ - راهنمایان مزبور تحت سرپرستی یک سر راهنما قرار خواهند گرفت.
- ماده ۱۸ - انتخاب راهنمایان به وسیله مسابقه خواهد بود که از طرف اداره بندر انجام می‌گیرد.
- ماده ۱۹ - راهنمایان باید پروانه مخصوصی که از طرف اداره بندر صادر می‌گردد دارا باشند.
- ماده ۲۰ - به استثنای بنادری که استفاده از راهنما در آنها اجباری است در سایر بنادر

اختیاری خواهد بود (بنادری که گرفتن راهنما در آنها اجباری است در آیین نامه مخصوص آن بندر معین خواهد شد).

ماده ۲۱ - حقوق راهنمایی مطابق تعرفه‌ای که جهت هر بندری تعیین خواهد گردید دریافت می‌شود و راهنمایان یا اداره بندر نمی‌توانند اضافه بر نرخ تعرفه مربوطه حقوقی مطالبه نمایند.

ماده ۲۲ - راهنمایان که رهبر و مشاور فرماندهان کشتی می‌باشند حق دارند به محض سوار شدن کشتی را معاینه نموده و اگر رعایت احتیاطات لازم را برای سلامت ماندن کشتی تا رسیدن به بندر و یا منطقه بی‌خطری و یا لنگر انداختن آن را لازم بدانند به فرماندهان کشتی یا جانشین آنها اطلاع دهند. در صورتی که فرمانده کشتی تذکرات راهنما را نپذیرد و یا مقررات مربوطه به عبور و مرور و انتظامات بندری را ملحوظ ندارد راهنما مکلف است در حضور کارکنان و جانشین کشتی مجدداً تذکرات لازم را به فرمانده داده و گزارش واقعه را نیز به اداره بندر تسلیم نماید.

در این صورت فرماندهان مسئول هرگونه خسارت و پیش‌آمدی خواهند بود که از عمل آنها ناشی بشود و ممکن است به مجازاتهای مصرحه در ماده ۶۴ نیز محکوم گردند.

ماده ۲۳ - راهنمایان در صورت درخواست فرماندهان کشتی‌ها باید راندن و هدایت کشتی‌ها را عهده‌دار شوند و در این صورت باید فرمانده یا جانشین او نزد راهنما حاضر باشد. در صورتی که خساراتی در اثر فرمانهای راهنما به کشتی وارد یا از طرف کشتی به مؤسسات بندری و غیره حادث شود اداره بندر به هیچ وجه مسئولیتی نخواهد داشت ولی راهنمایان از حیث هفالت یا بی احتیاطی و یا عدم رعایت نظامات مسئول اداره بندر بوده و به مجازاتهای اداری محکوم خواهند شد.

فصل پنجم - تشریفات بهداری

و قرنطینه در موقع ورود و خروج کشتیها

ماده ۲۴ - فرمانده هر کشتی قبل از ورود به بندر مکلف به رعایت مقررات ذیل می‌باشد:

۱- پرچم زرد برافراشته و تا زمانی که از طرف مأمورین تشریفات بهداری قرنطینه انجام نگردیده و به او اجازه داده نشده است غیر از راهنما و مأمور بهداری کسی را به کشتی نپذیرفته و به هیچ کس اجازه خروج از کشتی ندهد.

۲- در جایی که از طرف مأمورین بندری تعیین شده لنگر بیندازد و یا پهلو بگیرد.

۳- کلیه اسناد و مدارک بهداری که از او خواسته می شود ارائه داده و جواب کافی به سؤالات مأمور بهداری بدهد.

تبصره ۱- در مورد ناوها اظهارات فرمانده ناو، نماینده او کافی خواهد بود.

تبصره ۲- پس از آن که مقررات بهداری انجام و اطمینان لازم حاصل گردید که از نقطه نظر بهداشت عمومی خطری متوجه نخواهد بود پروانه مرادده و ارتباط با کشتی داده می شود و فرمانده کشتی موظف است در این موقع پرچم زرد را فوراً پایین بیاورد.

ماده ۲۵- در صورتی که قبل از انجام مقررات قطعی قرنطینه احتیاجی به ارتباط کشتی یا بندر حاصل گردد وسیله ارتباط باید دارای پرچم زرد باشد.

ماده ۲۶- چنانچه از لحاظ بهداری وضعیت کشتی رضایت بخش نباشد یا در میان مسافرین بیمارانی وجود داشته باشد که اقدام مأمور بهداری را ایجاب نماید اعم از اینکه نسبت به بیمار فقط مراقبت بهداری به عمل آید و یا مورد قرنطینه کامل قرار گیرد فرمانده کشتی مکلف است مطابق دستور مأمور بهداری و مقررات مربوطه به قرنطینه رفتار نماید. هزینه مربوط به ضد عفونی کردن کشتی و معالجه بیماران و بهای ادویه به عهده فرمانده کشتی می باشد.

ماده ۲۷- هر کشتی که از بندر به قصد مسافرت عزیمت می نماید باید گواهی نامه بهداری تحصیل نموده باشد گواهی نامه بهداری برای تعیین وضعیت محلی که کشتی از آنجا عزیمت می نماید و شرایط بهداری خود کشتی و بارهای آن و اجزاء و مسافرین کشتی داده می شود.

داشتن گواهی نامه بهداری برای کلیه کشتی ها اجباری و مدت آن فقط از برای یک مسافرت خواهد بود.

فصل ششم - ورود کشتی‌ها و کلیه وسایط بارکشی آبی

ماده ۲۸ - فرمانده هر کشتی مجبور است در موقع ورود به بندر کلیه آیین‌نامه و مقررات مندرجه زیرا را کاملاً رعایت نماید:

۱ - کشتی‌های بیگانه در موقع ورود به آبهای ایران و در تمام مدت توقف باید پرچم ایران را روی دکل جلوی خود بیاورازند.

۲ - فرماندهان کشتی‌های بیگانه باید ۲۴ ساعت قبل ورود خود را به دفتر بندر اطلاع داده و پس از ورود هم لیدی الاقتضاء نقشه‌ها و دفتر روزنامه دریایمایی را ارائه دهند که صفحه به صفحه بازدید و روی قسمت‌های سفید آن خط کشیده شده و امضاء شود.

۳ - فرمانده هر کشتی متعلق به اتباع ایران باید در ظرف ۲۴ ساعت پس از ورود شخصاً خود را به دفتر بندر معرفی نموده و نقشه و دفتر روزنامه دریایمایی را ارائه دهد تا دفتر مزبور از طرف اداره بندر امضاء شود و هرگاه کشتی متعلق به تبعه ایران وارد بندر بیگانه گردد باید فرمانده آن کشتی خود را به کنسولگری دولت ایران معرفی نماید تا ترتیبات مذکوره در فوق توسط مأمورین کنسولگری انجام گیرد. چنانچه در بندری کنسولگری ایران نباشد عمل فوق به وسیله رئیس بندر محل انجام خواهد گرفت.

۴ - فرماندهان کلیه کشتی‌ها اعم از کشتیهای متعلق به اتباع ایران و یا اتباع بیگانه مجبورند علاوه بر اجرای مقررات گمرکی که عهده‌دار می‌باشند در ظرف ۲۴ ساعت از تاریخ ورود خود صورتی که حاوی اسم کشتی و ظرفیت و خط شناوری آن و اسم صاحب کشتی فهرست اسامی اجزاء و مسافریین و غیره باشد با نسخه دوم بارنامه «مانیفست» نوع و مقدار محمولاتی که جهت این بندر همراه دارند تسلیم دفتر بندر بنمایند.

۵ - فرماندهان کشتی‌هایی که در محوطه بندر می‌باشند باید در کشتی‌های خود عده کافی از کارگران صلاحیندار داشته باشند تا در موقع لزوم بر حسب دستورات بندر کشتی‌ها را از مهار خارج کنند.

۶ - جای لنگر انداختن کشتی‌ها و یا جای توقف آنها در هر بندر از طرف رئیس همان بندر با رعایت نظریه اداره گمرک محل (تا حدی که مانعی از نقطه نظر فنی نداشته باشد) تعیین می‌شود.

ماده ۲۹ - هیچ کشتی حامل هر نوع کالا که باشد حق ندارد به ساحلی که در آن دفتر گمرکی وجود ندارد نزدیک شده یا به وسیله‌ای با ساحل ارتباط پیدا کند.

ماده ۳۰ - مأمورین ادارات گمرک و بندر حق دارند تفتیشات لازمه در حدود مأموریت و صلاحیت خود را در داخله کشتی ها به عمل آورند و فرماندهان کشتی ها مکلفند تسهیلات لازمه را در پیشرفت مأموریت نامبرده بالا فراهم نمایند.

ماده ۳۱ - به استثنای کرجیها و کشتی های راهنمایان و کرجی های گمرکی (با رعایت قسمت یک از ماده ۲۴) هیچ کرجی یا وسیله بارکش آبی دیگری حق ندارد قبل از اینکه مقررات مربوطه به قرنطینه اجرا شده باشد به کشتی هایی که وارد می شوند نزدیک شده یا به وسیله ای به آن مرتبط گردند.

ماده ۳۲ - ترتیب لنگر انداختن و بهلو گرفتن و توقف کشتیها در بنادر تابع نظامات مخصوص همان بندری است که کشتی به آنجا وارد شده است.

ماده ۳۳ - مأمور بندر دفتر اجزاء کشتی را معاینه و امضاء نموده مقصد و عده آنها و تعداد مسافری را (در صورتی که داشته باشد) در دفتر مزبور ذکر می نماید.

ماده ۳۴ - کارکنان و اعضاء و مسافری کشتی ها می توانند با رعایت مقررات و آیین نامه راجع به ورود و خروج مسافری و اعضاء و عملیات کشتی ها که بر طبق ماده ۱۹ قانون ورود و اقامت اتباع خارجه^۱ تنظیم گردیده و در بنادر ایران موقتاً برای تفریح یا رفع حوائج خود با اطلاع اداره گمرک و اجازه شهربانی پیاده شوند.

۱ - ماده ۱۹ قانون ورود اقامت اتباع خارجه مصوب ۱۳۱۰/۲/۱۹، در سال ۱۳۵۰ به موجب قانون ذیل اصلاح شد:
قانون اصلاح بعضی از مواد و الحاق دو تبصره به قانون ورود و اقامت اتباع خارجه در ایران مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۱

ماده واحده - قانون راجع به ورود و اقامت اتباع خارجه در ایران مصوب ۱۳۱۰ به شرح زیر اصلاح می شود:
۱ - ...
۲ - ...

۵ - ماده ۱۹ قانون به شرح زیر اصلاح می شود:
ماده ۱۹ - در مورد کارکنان و سائط نقلیه هوایی و قطارهای ترانزیتی و کشتی ها و مسافرینی که قصد ورود و اقامت در ایران را نداشته و اسناد لازم را که به موجب این قانون باید دارا باشند ندارند و در موقع توقف موقت کشتی ها و هواپیماها و قطارها در ایران پیاده می شوند وزارت کشور با موافقت وزارت امور خارجه و وزارت دارایی آیین نامه مخصوصی تدوین و برای اجرا به شهربانی کل کشور و سازمانهای مربوط ابلاغ خواهد نمود. (منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۷۷۱۸ مورخ ۱۳۵۰/۵/۷ - صفحه ۲۲۶ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۰.)

فصل هفتم - حرکت کشتی ها

ماده ۳۵- هیچ یک از کشتی ها که در یکی از بنادر و یا مقابل کناره لنگر انداخته نمی تواند از آن جا عزیمت نماید مگر آن که قبلاً پروانه خروج تحصیل نماید و این پروانه وقتی داده می شود که کشتی کلیه تشریفات معموله را انجام داده حقوق گمرکی و عوارض بندری و سایر عوارض مربوطه را پرداخته و ورقه مرخصی از گمرک در دست داشته باشد. مدت اعتبار پروانه مزبور پنج روز و در صورت انقضاء قابل تجدید خواهد بود. (ورقه مرخصی همان اجازه حرکت است که از گمرک داده می شود و نمره آن هم در پروانه خروج قید خواهد.)

ماده ۳۶- فرمانده هر کشتی قبل از حرکت مکلف است راجع به کالایی که بار کرده و یا در کشتی مانده است یا بدون داشتن بار حرکت می کند اظهار نامه مطابق مقررات گمرکی تنظیم و به ضمیمه اسناد مربوطه به دفتر گمرک تسلیم نماید.

ماده ۳۷- کلیه کشتی ها پس از پیاده کردن و بارگیری محمولات و مسافرین خود مکلفند در ساعت مقرر که از طرف خود کشتی اعلام شده حرکت نمایند.

توقف بعد از ساعت مقرر در موارد اضطرار موقوف به اجازه کتبی اداره بندر خواهد بود و مراتب هم به اطلاع اداره گمرک رسانیده خواهد شد.

ماده ۳۸- تاریخ حرکت هر کشتی در موقع عزیمت از بندر در دفتر ثبت مخصوصی که از طرف اداره بندر نگاهداری می شود ثبت می گردد.

ماده ۳۹- نمایندگان شرکت های کشتیرانی دفتر مخصوصی جهت ثبت اسامی مسافرین کشتی های مربوطه به شرکت خود نگاهداری نموده و صورت مسافرین کشتی را به محض تقاضای اداره بندر تسلیم می نمایند.

دفتر مزبور حاوی مشخصات مسافرین و مقصد و تاریخ حرکت آنها خواهد بود.

ماده ۴۰- فرماندهان یا سایر کارکنان کشتی ها حق ندارند اشخاصی را که از یک بندر داخلی به بندر داخلی دیگر قصد مسافرت دارند بدون داشتن پروانه مخصوص مسافرین به بنادر داخلی که از طرف شهربانی یا گمرک داده می شود در کشتی خود بپذیرند.

ماده ۴۱- هیچ کشتی و کرجی حق ندارد که بیش از اندازه ظرفیت خود، بارگیری نموده و

آب‌نشین آن را از حد خط شاهین (خط بارگیری) تجاوز دهد.
اداره بندر مکلف است در این خصوص مراقبت و بازرسی‌های لازم را به عمل آورده و چنانچه خلاف آن را ملاحظه نماید پروانه حرکت کشتی را از بندر ندهد تا این‌که مقدار اضافی بار از کشتی خارج شود.

فصل هشتم - مراوده مأمورین دولت و اشخاص به کشتی‌های وارد به هر بندری

ماده ۴۲ - از موقعی که کشتی وارد هر یک از بنادر ایران می‌شود تا موقعی که خارج بشود مراوده مأمورین دولتی، نمایندگان کشتی، تجار و غیره با کشتی‌ها به ترتیب زیرین خواهد بود:

۱ - در بندری که کشتی به وسیله راهنما وارد می‌شود بدو شخص راهنما تا حدی که کشتی حق پیش آمدن را دارد جلورفته و سوار می‌شود و کشتی را تا نقطه‌ای که محل بازرسی قرنطینه است پیش می‌آورد.

۲ - به مجرد ورود کشتی به یکی از بنادر، پزشک مأمور قرنطینه برای بازرسی‌های زیر به کشتی می‌رود: معاینه طبی، مراقبت طبی، شرایط قرنطینه.

تبصره - هیچ‌کس قبل از آن‌که پزشک مأمور قرنطینه وظایف خود را بر طبق مقررات مخصوص انجام و اجازه معاشرت آزاد بدهد حق ورود به کشتی ندارد.

۳ - مأمورین اداره گمرک در هر بندر برای انجام وظایف زیر طبق مقررات به کشتی آمد و رفت می‌نمایند:

الف - بازرسی گذرنامه اتباع داخله و خارجه.

ب - گرفتن بارنامه (مانیفست) و نظارت در کالای رسیده و فرستاده به وسیله کشتی‌ها برای اخذ حقوق گمرکی و عوارض راهداری و حقوق انحصاری و سایر عوارض.

ج - نظارت بر عملیات تخلیه و بارگیری بارشماری کشتی‌ها.

د - مراقبت و جلوگیری از قاچاق کالا و ارز به وسیله کشتی‌ها.

هـ - مراقبت و جلوگیری از قاچاق اجناس ممنوع‌الورود و ممنوع‌الصدور به وسیله کشتی‌ها.

تبصره - برای مراقبت در بازرسی مسافریین کشتی‌ها اداره گمرک در هر بندر موظف است صورت اسامی مسافریین را بلافاصله به شهربانی محل تسلیم نماید.

۴ - مأمورین اداره بندر برای اجرای مقررات بندری به کشتی‌ها رفت و آمد خواهند داشت.

۵ - مأمورین وزارت پست و تلگراف مجازند برای تحویل گرفتن و تحویل دادن کیسه کاغذهای پستی و محمولات پستی طبق مقررات به کشتی‌ها بروند.

۶ - کسولها به کشتی‌ها مربوط به خود طبق مقررات و رسوم بین‌المللی حق ورود دارند.

۷ - اشخاص زیر با معرفی اداره شهربانی محل و اخذ پروانه از اداره بندر می‌توانند به کشتی‌ها رفت و آمد نمایند:

الف - نمایندگان کشتی‌ها در تمام مدت توقف کشتی مربوط به خود.

ب - بارنویسان ادارات کشتیرانی.

ج - باربران، مقاطعه‌کاران تخلیه و بارگیری کشتی‌ها با رعایت مقررات شهربانی.

د - دست‌فروش‌ها برای فروش کالای خود.

تبصره ۱ - پروانه‌های موضوع فقرات الف، ب، د که در شش ماه یک مرتبه تمدید یا تجدید می‌شوند دارای عکس صاحب پروانه بوده و به ثبت اداره گمرک خواهد رسید.

تبصره ۲ - برای باربران موضوع فقره ج همان پلاک شماره که از طرف اداره شهربانی داده می‌شود به منزله پروانه و عکس آنها خواهد بود.

فصل نهم - مواد محترقه و مشتعله و آتش‌گیری (حریق)

ماده ۴۳ - فرماندهان کشتی‌های حامل مواد محترقه و مشتعله مکلفند قبل از ورود به منطقه بندری ورود خود را قبلاً به اداره بندر اطلاع دهند.

ماده ۴۴ - کشتی‌ها نمی‌توانند وارد بندر شده و به اسکله‌ها بچسبند مگر این‌که قبلاً مواد محترقه را که همراه دارند با اطلاع اداره گمرک پیاده نموده باشند.

ماده ۴۵ - رؤسای بنادر باید با رعایت موقعیت بندری نقاط مخصوصی جهت پیاده کردن و سوار کردن مواد محترقه و مشتعله تعیین نموده و با اطلاع اداره گمرک مراقبت در اجرای مقررات پیاده کردن بنمایند.

ماده ۴۶ - استعمال مواد محترقه یا مشتعله یا هر چیزی که ممکن است ایجاد حریق نماید از قبیل کبریت و شمع و غیره در انبار کشتی ها و باراندازها اکیداً ممنوع است و اداره بندر می تواند هرگونه عملی را که ممکن است ایجاد حریق نماید منع کند. اجرای این مقررات در انبارها و محوطه های خصوصی گمرک با اداره گمرک است.

ماده ۴۷ - در موقع حدوث حریق در محوطه بندر یا نقاطی که متصل به محوطه بندری باشد فرماندهان کشتی های متوقف در بندر مکلفند به محض اخطار رئیس بندر یا قائم مقام او عده لازم اجزاء حاضر خود را بلافاصله به اختیار رئیس بندر قرار دهند.

ماده ۴۸ - در موقع حدوث حریق در یکی از کشتیهای متوقف در بندر رئیس بندر مکلف است به محض مشاهده آتش یا وصول اطلاع از فرمانده کشتی راجع به بروز آتش عده لازم از مأمورین بندری را جهت استمداد در نشانیدن آتش مأمور نماید و فرمانده کشتی متوقف در بندر در موقع بروز آتش در داخل کشتی خود مکلف است بلافاصله وقوع آتش را به اداره بندر اطلاع دهد.

فصل دهم - مقررات متفرقه

ماده ۴۹ - در موقع وقوع خسارت از طرف کشتیها مأمورین بندری به فوریت با حضور نماینده کشتی راجع به خسارت وارده صورتمجلسی که به امضای طرفین خواهد رسید تنظیم می نمایند.

ماده ۵۰ - عوارض لنگرگاهها حقوق راهنمایی و سایر حقوق دریایی طبق تعرفه جداگانه بوده و به وسیله مأمورین گمرک یا بندر وصول خواهد گردید.

ماده ۵۱ - اداره بندر می تواند از لحاظ مقتضیات و مصالح بندری کشتیها و سایر وسایط بارکشی آبی یا محمولات آنها را که در محوطه بندر و یا در سر راه سیر آنها به گل نشسته و یا غرق شده و یا به هر نحو دیگری مانع سیر کشتیها و سایر وسایط بارکشی آبی واقع گردیده اند

چنانچه تا انقضای مدت اخطار کتبی به صاحبان یا نمایندگان آنها (مدت اخطار کتبی نسبت به کمیت و کیفیت روابط بارکشی آبی یا محمولات آنها از طرف اداره بندر تعیین خواهد شد) رفع مانع عمل نیامده باشد با اطلاع و نظارت اداره گمرک و دادبان نخست یا قائم مقام قانونی او و با رعایت مقررات و نظامات گمرکی اقدام به رفع مانع بنماید.

در صورتی که مصالح بندر عملیات رفع موانع را از مسیر کشتیرانی و محوطه بندر به فوریت ایجاب نماید اداره بندر می تواند بدون رعایت مدت اخطار به صاحبان وسایط بارکشی آبی ولی با نظارت اداره گمرک و دادبان نخست یا نماینده او اقدام فوری برای رفع موانع به عمل آورد. هزینه رفع موانع را صاحبان وسایط بارکشی آبی باید بپردازند.

ماده ۵۲- هیچ کس در آبهای کشور ایران حق استخراج اشیاء مفروق را ندارد مگر با اجازه اداره بندر و در مورد اشیاء مفروق هم طبق مواد پیش بینی شده در آیین نامه گمرکی اقدام خواهد شد.

ماده ۵۳- بدون تحصیل اجازه از اداره بندر ماهیگیری در منطقه بندر ممنوع است و مقررات گمرکی نیز در این موضوع بایستی ملحوظ گردد.

ماده ۵۴- الصاق هرگونه آگهی از طرف اشخاص متفرقه در محوطه بندر ممنوع است مگر با پروانه کتبی از اداره بندر.

ماده ۵۵- مقررات مربوط به چراغ کشتیها و کرجیها و کلیه وسایط بارکشی آبی و علائم و اشارات دریایی و بندر مطابق معمول بین المللی خواهد بود.

ماده ۵۶- گرفتن وزنه های تعادل جهت توازن کشتی و خالی کردن آنها از طرف کشتیها در محوطه بندرهای ایران طبق آیین نامه داخلی هر بندری انجام خواهد گرفت.

فصل یازدهم - مقررات حرکت و سیر کشتیها در رودخانه ها و کانالها و خورها (خلیج کوچک)

ماده ۵۷- کلیه کشتیها مکلفند مقررات زیر را رعایت نمایند:

الف- در کانالها و خورها مطابق گونه یا علامت راهنمایی و نشانه های دیگری که گذاشته

شده حرکت نمایند.

ب- در موقع حرکت به سمت بالا یا پایین رودخانه نباید از پهلوئی کشتی که در رودخانه به زمین فرونشسته عبور نماید مگر این که قبلاً یقین حاصل کند که راه و عمق کافی که بتواند به سلامت از پهلوئی آن عبور نماید موجود است.

ج- راجع به امور کشتیرانی هرگونه اطلاعاتی که مفید باشد و همچنین مشاهدات خود را طی مسافرت به رئیس بندر اعلام دارند.

ماده ۵۸- کشتی‌هایی که رودخانه‌ها، کانالها و خورهای تنگ در حرکت هستند موقع عبور از پهلوئی کشتی یا کرجی‌هایی که به عملیات بندری اشتغال دارند و پرچم سرخ برافراشته‌اند باید فاصله لازم را رعایت نموده و سرعت خود را به اندازه کافی کم نمایند تا مزاحم آنها نشوند.

ماده ۵۹- کلیه کشتی‌ها، کرجی‌ها، وسایط بارکشی آبی که در رودخانه‌ها، کانالها و خورهای تنگ در حرکت هستند برای احتراز از وقوع تصادم و یا هرگونه پیش‌آمدی بایستی همیشه مقررات مربوطه همان محل را رعایت نمایند.

ماده ۶۰- کلیه کشتیها و وسایل بارکشی آبی باید آب‌نشین خود را به میزانی که برای فصول مختلف سال تعیین می‌شود مطابقت دهند.

ماده ۶۱- برای نجات کلیه کشتی‌هایی که در گل فرونشسته‌اند از طرف اداره بنادر تصمیمات لازم اتخاذ و دستورهای بندر را کلیه کشتیها و کشتی‌ای که به گل نشسته مراعات خواهند نمود.

ماده ۶۲- فرمانده یا صاحب کشتی مکلف است در موارد زیرین اعلامیه حاکی از جریان واقعه به اداره بندر یا مأمور صلاحیتدار بندری ارسال دارد.

الف- در صورتی که کشتی شکسته یا متروک یا معیوب شده باشد.

ب- چنانچه در اثر سانحه که به کشتی متوجه شده یا وقوع حادثه در داخله کشتی صدمه جانی به کسی وارد شده باشد.

ج- اگر یکی از کشتیها باعث اضرار مادی کشتی دیگری شده باشد.

تبصره- در موارد سه‌گانه فوق رونوشتی از اعلامیه واصل به اداره بنادر از طرف اداره مزبور باید جهت نیروی دریایی ارسال شود.

فصل دوازدهم - مجازاتها

ماده ۶۳ - متخلفین از ماده ۱۲ و فقرات ۱ الی ۵ از ماده ۲۸ و مواد ۲۹، ۳۵، ۴۰، ۴۰، ۶۰ از ده الی پنجاه ریال جزای نقدی یا از سه روز الی ۷ روز حبس تکدیوری و یا هر دو محکوم خواهند شد.

ماده ۶۴ - متخلفین از مواد ۶، ۱۳، ۱۴، ۲۲، ۲۵، ۲۶، ۳۱، ۳۶، ۳۷، ۴۳، ۴۴، ۴۶، ۴۷، ۵۲، ۵۳، ۵۴، ۵۷، ۵۸ و ۵۹ از سه ریال الی سی ریال جزای نقدی یا یک روز الی سه روز حبس تکدیوری یا هر دو محکوم خواهند شد.^۱

تصویب نامه تشخیص حدود منطقه نظارت و حوزه عملیات

بنادر مصوب شهریور ماه ۱۳۴۰

ماده ۱ - حدود منطقه نظارت و حوزه عملیات بندری هر یک از ادارات بنادر شمال و جنوب کشور به قرار زیر مشخص می‌گردد:

الف - بندر انزلی

۱ - حدود منطقه بندر از آستارا تا رامسر به انضمام مرداب انزلی می‌باشد.

۲ - حدود حوزه بندر شامل آبهای به شعاع سه میل از رأس موج شکنها و مدخل کانال و حوضچه بندر و محوطه تأسیسات بندری است.

۱ - مجازاتهای مذکور در مواد ۶۳ و ۶۴ به موجب «ماده واحده» مربوط به تغییر و اصلاح مجازاتهای خلافی مصوب سال ۱۳۵۷ تغییر یافته است. رک صفحه ۳۹۶ این مجموعه.

۲ - این تصویب نامه به شماره ۱۶۵۲۸/ت مورخ ۱۳۴۰/۶/۶ ابلاغ گردیده است. ضمناً پس از پیروزی انقلاب اسلامی نام بعضی اماکن مذکور در مصوبه بدین صورت تغییر کرده است: پهلوی به انزلی - بندر شاه به بندر ترکمن - رضائیه به ارومیه - بندر شاهپور به بندر امام خمینی (ره). این تغییر اسامی در متن فوق‌الذکر ملحوظ شده است.

ب - بندر نوشهر

۱ - حدود منطقه بندر از رامسر تا فرح آباد است.

۲ - حدود حوزه بندر شامل آبهای به شعاع سه میل از رأس موج شکن ها و مدخل کانال و حوضچه بندر و محوطه بندری است.

ج - بندر ترکمن

۱ - حدود منطقه بندر از فرح آباد تا گمیشان است.

۲ - حدود حوزه بندر شامل آبهای به شعاع سه میل از مدخل کانالها و حوضچه بندر و محوطه تأسیسات بندر است.

د - اداره بنادر دریاچه ارومیه

۱ - حدود منطقه شامل تمام دریاچه ارومیه.

۲ - حدود حوزه بنادر محوطه عملیات امور بندری و تأسیسات بندری هر بندر است به شعاع یک میل.

ه - بندر خرمشهر

۱ - حدود منطقه بندر نهرخین تا پوزه جنوبی صلبوخ و مصب رودخانه کارون تا اهواز و از تقاطع کارون و بهمن شیر تا پل ثابت بهمن شیر است.

۲ - حدود حوزه بندر از پوزه جنوبی جزیره صلبوخ تا نهرخین و محوطه تأسیسات بندر است.

و - بندر آبادان

۱ - حدود منطقه بندر از دریای آزاد تا پوزه جنوبی صلبوخ و پل ثابت بهمنشیر تا دریای آزاد است.

۲ - حدود حوزه بندر از پوزه جنوبی صلبوخ تا جزیره معاویه و محوطه تأسیسات بندری آبادان و خسروآباد است.

ز - بندر امام خمینی

۱ - حدود منطقه بندر در خلیج فارس کلیه آبهای سواحل واقع از دهانه رودخانه بهمنشیر تا بندر گناوه است.

۲- حدود حوزه بندر آب‌های حوضچه بندر تا منتهی الیه خور که بندر معشور داخل آن قرار می‌گیرد می‌باشد.

ح - بندر بوشهر

۱- حدود منطقه بندر در خلیج فارس کلیه بنادر واقع بین گناوه تا نابند و جزایر متعلق به دولت ایران در این حدود (خارک - خارکو - فارسی) است.

۲- حدود حوزه بندر لنگرگاه داخلی و کانال ورودی و خور سلطانی و محوطه تأسیسات بندری است.

ط - بندر عباس

۱- حدود منطقه بندر در خلیج فارس و بحر عمان شامل کلیه آب‌های ساحلی بنادر و جزایر متعلق به دولت ایران بین رأس نابند و هرمز و کوانتراست.

۲- حدود حوزه بندر از قسمت جنوب غربی جزیره قشم و جزیره هرمز و تأسیسات بندری بندر است.

تبصره - حدود منطقه و حوزه بندری که بعداً تأسیس و یا مستقل شوند. طبق تصویب‌نامه^۱ دیگری مشخص خواهد شد.

ماده ۲- آبهای خارج از حدود مذکور در این تصویب‌نامه مشمول مقررات قراردادهای منعقد و قوانین بین‌المللی عمومی (یا خصوصی) مربوط به دریاهای باز یا بسته که دولت ایران آن را قبول نموده باشد خواهد بود.

ماده ۳- سازمان بنادر و کشتیرانی مسؤول نظارت و عملیات امور بندری در منطقه و حوزه ادارات مذکور می‌باشد.

تبصره - مقررات این تصویب‌نامه با حقوق حاکمیت دولت ایران و تعهدات بین‌المللی تعارض نخواهد داشت.

وزارت بازرگانی^۱ مأمور اجرای این تصویب‌نامه است.

۱- در حال حاضر، وزارت راه و ترابری مأمور اجرای تصویب‌نامه است. برای اطلاع بیشتر ر.ک پاورقی شماره ۲ صفحه ۳.

تصویب نامه راجع به تعیین حدود منطقه نظارت

و حوزه عملیات بندر چاه بهار مصوب ۱۳۶۸/۱۰/۱۷

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۶۸/۱۰/۱۷ بنا به پیشنهاد شماره ۱۴۹۸۵/۱۱ مورخ ۶۷/۱۰/۲۶ وزارت راه و ترابری با توجه به تبصره ذیل ماده یک تصویب نامه تشخیص حدود منطقه نظارت و حوزه عملیات بندر مصوب ۱۳۴۰ تصویب نمود.

- ۱- حدود منطقه بندر، شامل آبهای سواحل و جزایر از مرز گواتر تا رأس میدانی است.
 - ۲- حدود حوزه بندر، سواحل واقع در خلیج فارس شامل سواحل بندر شهید بهشتی و آبهای به شعاع سه میل از زئوس شرقی و غربی خلیج چاه بهار است.
- آن قسمت از محدوده فوق که قبلاً در حدود منطقه بندر عباس بوده است از بندر اخیر الذکر مجزا می گردد و باقیمانده کماکان در محدوده نظارت بندر عباس خواهد بود.

بخش چهارم

مقررات راجع به ثبت، انتقالات و معاملات کشتیها

آیین نامه ثبت و بهره برداری شناورها مصوب خرداد ماه ۱۳۳۱ هیأت وزیران

ماده ۱ - شناورها در صورتی می توانند در آبهای داخلی و آبهای ساحلی ایران مورد استفاده قرار گیرند که در یکی از بنادر ایران به ثبت رسیده و گواهی نامه ثبت و بهره برداری اخذ نموده باشند.

تبصره - شناورهایی که منحصرأ برای تفریح یا امور خیریه و بدون قصد انتفاع مورد استفاده قرار می گیرند تابع مقررات این آیین نامه بوده و به جای پروانه بهره برداری برای آنها پروانه استفاده شخصی صادر خواهد شد.

ماده ۲ - تقاضای ثبت شناور باید از طرف مالک یا نماینده او کتباً تنظیم و به اداره بندری که مایل است شناور در آن به ثبت برسد تقدیم شود. اداره مزبور پس از بازرسی شناور را در دفتر ثبت شناورها ثبت و گواهی نامه ثبت صادر کرده و میزان ظرفیت شناور و همچنین شماره مخصوص آن را تعیین می نماید.

ماده ۳ - در گواهی نامه ثبت شناور نکات زیر باید قید شود:

الف - نام شناور یا علائم مشخصه آن

ب - نوع شناور.

ج - وسایل محرکه شناور.

د - ابعاد شناور.

ه - تاریخ ساختمان شناور و نام کارخانه سازنده آن.

و - جنس بدنه شناور.

ز - حداکثر آب نشین شناور برای بارگیری.

ح - ظرفیت شناور.

ط - شناور برای چه منظور مورد استفاده قرار می گیرد.

ی - نام مالک و محل اقامت او.

ک - شماره ثبت شناور.

ل - بندری که در آنجا شناور به ثبت رسیده است.

ماده ۴ - پروانه بهره برداری و پروانه استفاده شخصی در صورتی برای شناور صادر می شود که شناور به ثبت رسیده و مأمورین فنی بندر آن را سالم و برای کاری که تخصیص داده شده قابل استفاده شناخته باشند.

ماده ۵ - پروانه بهره برداری و پروانه استفاده شخصی از تاریخ صدور تا آخر اسفند ماه همان سال معتبر خواهد بود و دارنده هر یک از پروانه های مزبور که مایل به ادامه بهره برداری یا استفاده شخصی از شناور باشد مکلف است هر سال از تاریخ اول فروردین و منتها تا آخر اردیبهشت ماه برای تجدید پروانه به اداره بندری که شناور در آنجا به ثبت رسیده مراجعه نماید. اداره بندر در صورتی که شناور را واجد شرایط لازم برای صدور آن پروانه تشخیص دهد پروانه مزبور را برای مدت یک سال از تاریخ اول فروردین تا آخر اسفند ماه همان سال تجدید خواهد نمود.

ماده ۶ - در صورتی که مالک شناور پس از انقضای مدت اعتبار پروانه بهره برداری یا پروانه استفاده شخصی مایل به ادامه بهره برداری یا استفاده شخصی از شناور باشد باید مراتب را کتباً به اداره بندری که پروانه را صادر نموده اطلاع دهد. در این صورت تجدید پروانه الزامی نخواهد بود و چنانچه مالک بخواهد شناور را مجدداً مورد استفاده قرار دهد باید طبق مقررات آیین نامه برای صدور پروانه بهره برداری یا استفاده شخصی اقدام کند.

ماده ۷ - ظرفیت شناورها برای ثبت به طریق زیر تعیین می شود:

الف - برای شناورهایی که صرفاً جهت حمل بار به کار می رود ظرفیت غیرخالص ثبت

شده شناور طبق معادله زیر تعیین می شود:

مقررات راجع به ثبت، انتقالات و معاملات کشتیها / ۱۰۵

$$\frac{\text{طول} \times \text{عرض} \times \text{عمق خارجی}}{40}$$

طول شناور در این مورد عبارت است از طول کلیه انبارهای شناور که برای حمل کالا تخصیص داده شده.

عرض شناور در این مورد عبارت است از متوسط عرض انبارهای شناور که برای حمل کالا تخصیص داده شده.

عمق خارجی شناور در این مورد عبارت است از مابه‌التفاوت آب نشین در موقع خالی بودن شناور و بعد از بارگیری با حداکثر آب نشین شناور بعد از بارگیری با حداکثر ظرفیت.

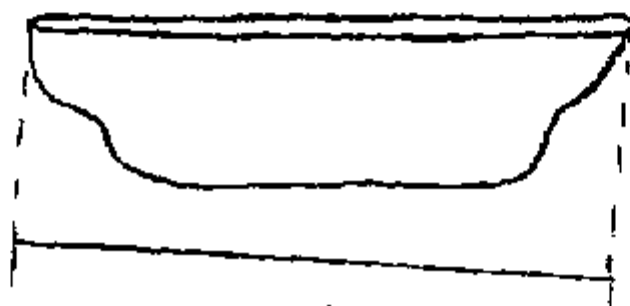


(شکل ۱)

ب- برای سایر شناورها ظرفیت غیر خالص ثبت شده طبق معادله زیر تعیین می‌شود:

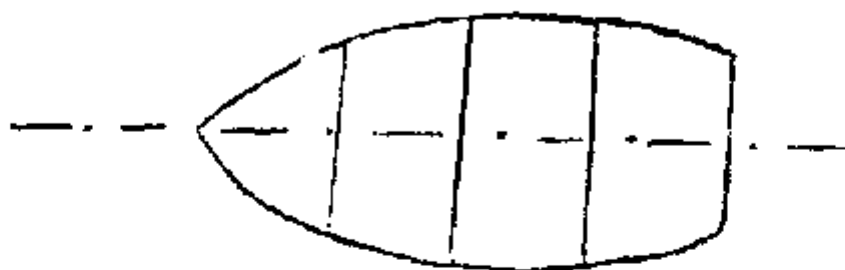
$$\frac{\text{طول} \times \text{عرض} \times \text{عمق داخلی} \times 0.8}{100}$$

طول شناور در این مورد عبارت است از فاصله افقی بین دو عمودی که از منتهای سینه و پاشنه عبور کرده و به سطح آب وارد آید.



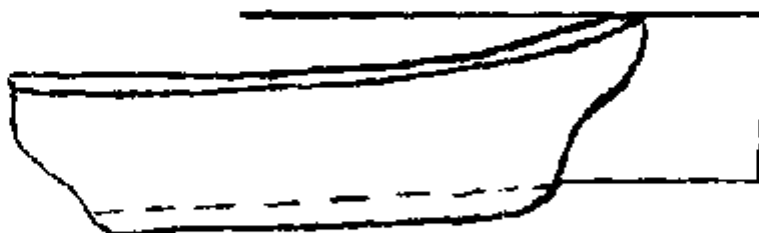
(شکل ۲)

عرض شناور در این مورد عبارت است از حد متوسط سه عرض در صحنه شناور که یکی در نصف طول و دو عرض دیگر طرفین آن در چهار و شناور واقع می باشد.



(شکل ۳)

عمق داخلی شناور در این مورد عبارت است از فاصله عمودی بین دو خط افقی که از بالاترین نقطه بدنه شناور و پایین ترین نقطه داخلی بدنه عبور نماید.



(شکل ۴)

تبصره - بنگاه کل بنادر و کشتیرانی^۱ با رعایت ماده فوق ظرفیت هر شناور را احتساب و تعیین خواهد نمود.

ماده ۸ - در هر مورد که در اندازه و ابعاد و یا ظرفیت شناور تغییری داده شود به نحوی که با مشخصات مندرج در گواهی نامه ثبت مطابقت ننماید ثبت آن شناور باید تجدید شود.
ماده ۹ - در صورتی که گواهی نامه ثبت شناور یا پروانه بهره برداری و یا پروانه استفاده شخصی آن مفقود گردیده و یا از بین برود به تقاضای مالک المثنی آن صادر خواهد شد.

۱ - در حال حاضر، منظور سازمان بنادر و کشتیرانی می باشد.

مقررات راجع به ثبت، انتقالات و معاملات کشتیها / ۱۰۷

ماده ۱۰ - در صورتی که مالک شناور تغییر کند مالک اول و در صورت فوت مالک ورثه قانونی او یا قائم مقام قانونی آنها مکلف است منتها در ظرف یک ماه از تاریخ تغییر مالکیت یا فوت مالک مراتب را کتباً به اداره بندری که شناور در آن به ثبت رسیده اعلام نماید. اداره مزبور بعد از بررسی موضوع شناور را به نام مالک جدید ثبت خواهد نمود.

ماده ۱۱ - پس از وقوع هر سانحه که در نتیجه آن به شناور صدمه وارد گردد مالک آن مکلف است مراتب را به نزدیکترین اداره بندر گزارش داده و شناور حادثه دیده را برای بازدید فنی در اختیار آن اداره قرار دهد و اداره بندر در صورتی که تشخیص دهد شناور سالم نبوده و یا برای کاری که تخصیص داده شده قابل استفاده نیست پروانه آن را تا انجام تعمیر و بازدید فنی مجدد موقتاً توقیف خواهد نمود.

ماده ۱۲ - در هر موقعی که اداره بندر شناوری را بازدید کند و تشخیص دهد که سالم نبوده و یا برای کاری که تخصیص داده شده قابل استفاده نیست می تواند پروانه آن را تا انجام تعمیر و بازدید فنی مجدد توقیف نماید.

ماده ۱۳ - در صورتی که شناور در اثر حادثه و یا کثرت استعمال یا به علل دیگر به طور دائم از کار بیفتد یا در کشور دیگری به ثبت برسد مالک آن باید منتها در ظرف دو ماه از تاریخ از کار افتادن شناور یا ثبت آن در کشور دیگر مراتب را کتباً به اداره بندری که شناور در آنجا به ثبت رسیده گزارش داده و گواهی نامه شناور را تسلیم نماید.

ماده ۱۴ - به کار انداختن شناورهای مذکور در ماده یک این آیین نامه مشروط به رعایت نکات زیر می باشد:

الف - شماره ثبت و نام یا علامت مشخصه بندری که شناور در آنجا به ثبت رسیده و همچنین نام یا علائم مشخصه شناور باید با ارقام و حروفی که از بیست سانتیمتر کوتاه تر نباشد در دو طرف سینه شناور نقش شود.

ب - شناور باید دارای راننده ای باشد که گواهی نامه رانندگی معتبر داشته باشد.

ج - شناورهایی که برای حمل مسافر یا بار در مقابل کرایه تخصیص داده شده باید دارای تلمبه خانه باشد.

د - خط شاهین (خط حداکثر بازگیری) که از طرف اداره بندر معین شده بایستی همیشه

بطور وضوح در بدنه خارجی شناور نمایان باشد.

ه - شناور زائد بر میزان ظرفیت مندرج در گواهی نامه ثبت بارگیری ننموده باشد.

و - شناور باید دارای وسایل نجات سرنشینان باشد.

ز - راننده شناور باید قوانین و مقررات بندر را مراعات نماید.

ماده ۱۵ - هر کس شناور مذکور در ماده یک این آیین نامه را که فاقد گواهی نامه ثبت بوده براند و یا از مواد ۵ و ۶ و ۸ و ۱۰ و ۱۱ و ۱۳ و ۱۴ این آیین نامه تخلف کند به حبس تکدیبری از هفت روز تا ده روز محکوم خواهد شد.^۱

ماده ۱۶ - بنگاه کل بنادر و کشتیرانی^۲ می تواند در موارد تخلف از مقررات این آیین نامه صرف نظر از تعقیبات جزایی پروانه بهره برداری یا پروانه استفاده شخصی آن را تا انجام تعهداتی که طبق این آیین نامه عهده دار بوده است توقیف نماید.

ماده ۱۷ - مقررات این آیین نامه در مورد شناورهای متعلق به نیروی دریایی مجری نخواهد گردید.

ماده ۱۸ - کلیه مقررات مربوط به ثبت و بهره برداری شناورها که مخالف این آیین نامه می باشد لغو می گردد.

آیین نامه ثبت انتقال و معاملات کشتیها^۳

مصوب ۱۳/۶/۱۳۴۴ با اصلاحات بعدی

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳/۶/۱۳۴۴ بنا به پیشنهاد وزارت دادگستری و اقتصاد با

۱ - مجازاتهای مذکور در ماده ۱۵، به موجب ماده واحد مربوط به تغییر و اصلاح مجازاتهای خلافی مصوب سال ۱۳۵۲ تغییر یافته است. رک صفحه ۳۹۶ این مجموعه.

۲ - در حال حاضر، منظور سازمان بنادر و کشتیرانی است.

۳ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۶۰۰۵ مورخ ۱۳۴۴/۷/۱۰ - صفحه ۱۵ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۴. (قسمت آیین نامهها)

مقررات راجع به ثبت، انتقالات و معاملات کشتیها / ۱۰۹

توجه به ماده ۲۴ قانون دریایی ایران^۱ آیین نامه مربوط به ثبت انتقالات و معاملات کشتیها را در نه ماده شرح ذیل تصویب نمودند.

ماده ۱ - ثبت کلیه انتقالات و معاملات و اقاله راجع به کشتیها اعم از عین یا منفعت اجباری است و منحصرأ به وسیله دفاتر اسناد رسمی که طبق مقررات این آیین نامه از طرف اداره کل ثبت اسناد و املاک اجازه مخصوص خواهند داشت انجام می شود.

ماده ۲ - سازمان بنادر و کشتیرانی تعداد دفترخانه هایی را که در کلیه نقاط کشور برای ثبت معاملات کشتیها لازم بدانند به اطلاع اداره کل ثبت اسناد و املاک می رساند و اداره مزبور مکلف است اجازه مخصوص ثبت معاملات کشتی را به سر دفتر دفترخانه های درجه اول که لااقل سه سال سابقه سردفتری درجه اول داشته و برای تنظیم و ثبت این گونه معاملات صلاحیت لازم را واجد باشند تفویض نماید.

ماده ۳ - ثبت اسناد مربوط به معاملات کشتی عیناً تابع مقررات مربوط به ثبت اسناد رسمی است.

دفاتر اسناد رسمی مذکور در ماده ۲ مکلفند علاوه بر رعایت مقررات مربوط به ثبت اسناد مربوط به معاملات کشتی و همچنین رعایت مفاد ماده ۲۵ قانون دریایی ایران^۲ در مورد نشر آگهی فروش - تاریخ و ساعت ثبت اسناد معامله کشتی - شماره تابعیت کشتی و مشخصات اصلی کشتی را در دفاتر و اسناد درج نمایند. مشخصات مزبور عبارت است از: نام کشتی - توان قوه محرکه - جنس بدنه کشتی - تاریخ و محل ساختمان - ابعاد و ظرفیت ها - تعداد پلها و دکل ها و دودکشها - نوع قوه محرکه (بخار، دیزل، اتم و غیره) - علایم مشخصه نام و ملیت و محل اقامت مالک یا مالکین و سهم هر یک از آنها - نام محل ثبت کشتی و بندر وابسته.

ماده ۴ - دفاتر اسناد رسمی مخصوص ثبت معاملات کشتیها مکلفند قبل از اقدام به ثبت هر گونه معامله وضع کشتی را از سازمان بنادر و کشتیرانی استعلام نمایند.^۳

۱ - ر.ک صفحات ۲۰۱ و ۲۰۲ این مجموعه.

۲ - ر.ک صفحه ۲۰۲ این مجموعه.

۳ - ماده ۴، به موجب تصویب نامه پاییز سال ۱۳۴۴ هیأت وزیران به صورت بالا، اصلاح شده است. (روزنامه رسمی شماره ۶۰۹۰ مورخ ۱۰/۲۷/۱۳۴۴ - صفحه ۶۹ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۴ - <

مندرجات پاسخ استعلامیه مزبور باید حاوی کلیه اطلاعات و مشخصات اصلی کشتی به شرح مذکور در ماده ۳ باشد. پس از انجام معامله دفترخانه موظف است ظرف ۵ روز از تاریخ معامله برگ خلاصه مربوط به کشتی را به سازمان بنادر و کشتیرانی ایران ارسال دارد.

ماده ۵- سازمان بنادر و کشتیرانی مکلف است پس از وصول برگ خلاصه معامله مربوط به کشتی ارسالی از دفاتر اسناد رسمی مخصوص ثبت معاملات کشتیها مندرجات آن را بر طبق مقررات قانون دریایی در دفتر رسمی ثبت کشتیها قید کند.

ماده ۶- سازمان بنادر و کشتیرانی مکلف است پس از انجام تشریفات قانونی به درخواست هر یک از طرفین معامله خلاصه معامله مربوط به کشتی را در ظهر اسناد ثبت و تابعیت کشتی قید نماید.

ماده ۷- در صورتی که معاملات مربوط به کشتی در خارج از کشور صورت گیرد معاملات مزبور باید در دفتر کنسولگری ایران در محل وقوع معامله و یا نزدیکترین کنسولگری ایران منعکس گردد و برای این منظور متعاملین باید مراتب را به اطلاع کنسولگری ایران برسانند که خلاصه معامله را به سازمان بنادر و کشتیرانی ارسال دارند و کنسولگری ایران موظف است مراتب را در ظهر اسناد تابعیت و ثبت کشتی قید نموده و برگ خلاصه معامله را ظرف پنج روز به سازمان بنادر و کشتیرانی ارسال دارد.

ماده ۸- فک کلیه معاملات رهنی مربوط به کشتی باید در دفاتر اسناد رسمی مخصوص ثبت معاملات کشتی و طبق تشریفات این آیین نامه انجام می گیرد. سازمان بنادر و کشتیرانی مکلف است فک معاملات رهنی را در ظهر اسناد ثبت و تابعیت قید نماید. چنانچه فک معامله رهنی در خارج از کشور صورت گیرد باید موضوع به وسیله کنسولگری ایران ظهر اسناد ثبت و تابعیت قید و ظرف پنج روز نسبت به اعلام مراتب به سازمان بنادر و کشتیرانی اقدام شود.

ماده ۹- اداره کل ثبت اسناد مکلف است در اجرای دستور ماده ۲۴ قانون دریایی^۱ یک نفر نماینده صلاحیتدار از بین کارمندان رسمی خود که سوابق کافی در امور ثبت داشته باشد

→ نسبت تصویب نامه ها.

۱- ر.ک صفحات ۲۰۱ و ۲۰۲ این مجموعه.

مقررات راجع به ثبت، انتقالات و معاملات کشتیها / ۱۱۱

به سازمان بنادر کشتیرانی معرفی نماید تا ثبت انتقالات و معاملات مربوط به کشتی را در دفاتر متعکس نماید.

آیین نامه ثبت کشتیها و شناورها

مصوب ۱۳۴۴/۹/۱۰

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۴۴/۹/۱۰ بنا به پیشنهاد شماره ۲۰۰۸۸ مورخ ۴۴/۵/۲۳ وزارت اقتصاد با توجه به مفاد قسمت دوم از فصل اول و ماده ۱۹۳ قانون دریایی ایران مصوب مرداد ماه ۱۳۴۳ آیین نامه ثبت کشتیها و شناورها را که مشتمل بر پنج فصل و سی ماده می باشد به شرح پیوست تصویب نمودند.

فصل اول - دفتر ثبت کشتیها

ماده ۱ - به منظور ثبت کشتیهای دریایماکه ظرفیت غیرخالص ثبت شده آنها حداقل ۲۵ تن و واجد شرایط مذکور در قانون دریایی ایران^۱ مصوب مرداد ماه ۱۳۴۳ باشد دفتری به نام «دفتر ثبت کشتیها» در اداره مرکزی ثبت کشتیهای سازمان بنادر و کشتیرانی که در تهران تشکیل می شود نگاهداری خواهد گردید.

ماده ۲ - کشتیهای متعلق به نیروهای مسلح از مقررات این آیین نامه مستثنی می باشند.

ماده ۳ - الف - دفتر ثبت کشتیها محتوی ۲۰۰ برگ طبق نمونه شماره^۲ ۱ است که در آن صد فروند کشتی به ثبت می رسد.

ب - کلیه صفحات دفتر به ترتیب شماره گذاری می شود. این شماره در هین حال شماره رسمی کشتی بوده و فقط اختصاص به ثبت یک کشتی دارد. هر دو صفحه دفتر

۱ - رک بخش ششم این مجموعه.

۲ - نمونه شماره ۱ حذف شده و نمونه های شماره ۳، ۴، ۵، ۶، ۷ نیز موجود نمی باشد.

دارای یک شماره خواهد بود.

ماده ۴- الف - تغییر مالک و نام کشتی و تجدید ثبت و تغییر در ظرفیت یا خصوصیات آن اثری در شماره رسمی ندارد و شماره رسمی به هیچ وجه تغییر نخواهد کرد.

ب - در صورتی که کشتی از تابعیت ایران خارج و به علل مذکور در ماده ۲۱ قانون دریایی^۱ ثبت آن در ایران باطل شود شماره آن به هیچ کشتی دیگر اختصاص نخواهد یافت.

ماده ۵- الف - شماره رسمی کشتیهایی که قبل از لازم الاجرا شدن این آیین نامه به عنوان کشتی ایران به ثبت رسیده اند محفوظ خواهد ماند مشروط بر آنکه مالک یا مالکین در ظرف مدت دو ماه پس از وصول اخطار به مذکور در بند (ب) این ماده نسبت به تسلیم مدارک و انجام تشریفات لازم بر طبق مقررات این آیین نامه و قانون دریایی اقدام نماید.

ب - اداره مرکزی ثبت کشتیها مکلف است ظرف یک ماه پس از تصویب این آیین نامه مقررات بند (الف) این ماده را کتباً به اطلاع مالک و یا نماینده مالکین کشتیهای مذکور در فوق رسانیده و درخواست نماید که نسبت به تجدید ثبت کشتیهای خود بر طبق مقررات جدید اقدام نماید.

فصل دوم - تعیین نام کشتی

ثبت کشتی در دفتر ثبت کشتیها

ماده ۶- الف - قبل از تسلیم درخواست ثبت مالک باید درخواستی در دو نسخه بر طبق نمونه ۲ تنظیم و در آن نامی که می خواهد برای کشتی خود انتخاب نماید به اطلاع اداره مرکزی ثبت کشتیها برساند.

نام کشتی باید از اسامی ایرانی انتخاب شود مگر این که کشتی قبلاً دارای نام خارجی باشد که در این صورت ثبت نام خارجی کشتی منوط به تصویب هیأت وزیران خواهد بود.^۲

۱ - رک صفحات ۲۰۰ و ۲۰۱ این مجموعه.

۲ - هیأت وزیران در جلسه مورخ ۴۸/۸/۲۴ بنا به پیشنهاد شماره ۱۴۵۲۸ مورخ ۴۸/۷/۷ وزارت دریایی با توجه به مفاد قسمت دوم از فصل اول و ماده ۱۹۳ قانون دریایی مصوب مردادماه ۱۳۲۳ و پیرو تصویب نامه شماره ۶۱۲۰ مورخ ۴۴/۹/۱۰ اصلاح بند (الف) ماده ۶ آیین نامه ثبت کشتیها و شناورها را به شکل بالا تصویب نمودند.

ب- انتخاب اسامی ذیل برای کشتیهایی که تابعیت ایرانی را تحصیل می نمایند ممنوع است.

۱- نام کشتیهایی که قبلاً در سازمان بنادر و کشتیرانی به ثبت رسیده است.

۲- اسامی که قبلاً برای کشتیهای دیگر انتخاب و بر اثر تشابه اسمی ممکن است موجب

اشتباه و گمراهی گردد.

۳- اسامی کشتیهای متعلق به نیروهای مسلح.

ج- پس از وصول نمونه ۲ اداره مرکزی ثبت کشتیها نسبت به درخواست تعیین نام

رسیدگی در صورت موافقت مراتب را کتباً به متقاضی اعلام می دارد.

ماده ۷- برای ثبت کشتی مالک و یا نماینده او باید درخواست ثبت را در دو نسخه بر طبق

نمونه ۳ تنظیم نموده و به ضمیمه اظهارنامه و مدارک دیگر مذکور در ماده ۱۰ قانون دریایی

تسلیم اداره مرکزی ثبت کشتیها بنماید.

ماده ۸- اظهارنامه باید در دو نسخه بر طبق نمونه ۴ تنظیم و به ضمیمه درخواست ثبت

کشتی تسلیم گردد.

ماده ۹- الف- در مورد کشتیهای نو باید اصل و یک رونوشت از گواهی ساخت و مدارک

مالکیت کشتی که بر حسب مورد از طرف سازمان بنادر و کشتیرانی و یا نمایندگان کنسولی

ایران تصدیق شده باشد ضمیمه اظهارنامه تسلیم گردد.

ب- در مورد کشتیهایی که قبلاً تابعیت دیگری را تحصیل نموده اند اسناد ذیل باید به

ضمیمه اظهارنامه تسلیم شود.

۱- رونوشت مصدق گواهی ثبت و تابعیت سابق کشتی.

۲- رونوشت اسناد مالکیت و یا هرگونه مدرکی که مثبت مالکیت کشتی باشد.

ماده ۱۰- درخواست ثبت کشتی باید به مجرد وصول در دفتر مخصوص ثبت و رسیدگی

به متقاضی تسلیم گردد.

ماده ۱۱- در صورتی که اسناد کامل و ثبت کشتی و اعطاء تابعیت ایران بلا اشکال باشد

اداره مرکزی ثبت کشتیها ترتیب معاینه فنی کشتی را خواهد داد.

ماده ۱۲- الف- اداره بازرسی فنی و اندازه گیری کشتیهای سازمان بنادر و کشتیرانی

مکلف است ظرفیت و مشخصات کامل کشتی را به نحوی که در اظهارنامه ذکر گردیده

رسیدگی نموده و پس از تطبیق در صورت صحت آن را تأیید و گواهی نماید. ضمناً اعلام

مخابراتی به کشتی اختصاص دهد.

ب- نازمانی که اداره بازرسی فنی و اندازه گیری کشتیها تأسیس نشده است گواهی نامه ها و بازرسیهای فنی مؤسسات ذیل معتبر خواهد بود.

۱- لویدزر جستراف شیپینگ - لندن

۲- بورووریتاس - پاریس

۳- گرمایشه لوید - هامبورگ

۴- آمریکن بورواف شیپینگ - نیویورک

۵- جاپانیز مارین گوریوریشن - توکیو

ماده ۱۳- پس از رسیدگی به کلیه مدارک اداره مرکزی ثبت کشتیها کشتی را در دفتر ثبت کشتیها ثبت نموده و مندرجات آن را به امضاء مالک و یا نماینده او می رساند. مراتب قبولی ثبت نیز با ذکر شماره رسمی کشتی، تاریخ و علایم مخابراتی بر طبق نمونه ۵ به اطلاع درخواست کننده می رسد.

ماده ۱۴- مالک کشتی مکلف است به مجرد دریافت نمونه ۵ نام کشتی، نام بندر ثبت، شماره رسمی کشتی و همچنین ظرفیت خالص آن را در روی لوحه فلزی در محل مناسبی که به سهولت قابل مشاهده باشد نصب نماید.

اداره مرکزی ثبت کشتیها از کشتی بازرسی نموده و در صورتی که نقش و یا نصب لوحه و یا سایر مشخصات صحیحاً انجام گرفته باشد مراتب را بر طبق نمونه ۶ گواهی می نماید. پس از گواهی فوق اداره مرکزی ثبت کشتیها بر طبق مقررات فصل سوم مبادرت به صدور سند ثبت خواهد نمود.

ماده ۱۵- اداره مرکزی ثبت کشتیها مستخرجه ای از دفتر ثبت را در مورد هر یک از کشتیها به ضمیمه رونوشتی از مدارک مورد احتیاج برای بندر پایگاه کشتی ارسال می دارد.

ماده ۱۶- در صورتی که مالک بخواهد نام کشتی را تغییر دهد مراتب باید بر طبق نمونه ۷ یادکر علت به اطلاع اداره مرکزی ثبت کشتیها برسد. اداره مذکور نسبت به تغییر نام اقدام و به هزینه مالک مراتب را در ۳ نوبت به فواصل یک ماه در روزنامه رسمی کشور و یکی از روزنامه کثیرالتنشار مرکز آگهی می نماید.

فصل سوم - سند ثبت

ماده ۱۷ - سند ثبت کشتی مطابق با نمونه فرم پیوست این تصویب نامه از طرف سازمان بنادر و کشتیرانی تنظیم و صادر می گردد و ظرف مدت شش ماه جایگزین فرمهای قبل خواهد گردید. بدیهی است پس از انقضاء مدت مذکور کلیه فرمهای ثبت قبلی از درجه اعتبار ساقط خواهد شد.

تبصره ۱ - با توجه به تغییرات به عمل آمده در گواهی نامه ثبت کشتیها این تغییرات در دفتر ثبت کشتیها و اظهارنامه تنظیمی از طرف مالک کشتی نیز به عمل خواهد آمد.

تبصره ۲ - به منظور تسریع و سهولت در اعمال تصحیحات بعدی که با توجه به قدمت تصویب نامه شماره ۶۱۲۱ مورخ ۱۳۴۴/۹/۱۰ ضروری به نظر می رسد بدین وسیله به شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی اجازه داده می شود تغییرات و اصلاحات مورد لزوم در آیین نامه مورد اشاره در فوق را منبسطاً به عمل آورد. ۳۰۲، ۱

ماده ۱۸ - سند ثبت کشتی را فقط به حکم دادگاه می توان توقیف نمود.

ماده ۱۹ - الف - گواهی نامه ثبت فقط در یک نسخه به نام «نسخه اصلی» صادر و به مالک

۱ - هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۶۷/۴/۱۹ بنا به پیشنهاد شماره ۱۳۵۵/۱۱ مورخ ۱۳۶۷/۲/۵ وزارت راه و ترابری به استناد ماده ۱۹۳ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، ماده ۱۷ آیین نامه ثبت کشتیها و شناورها مصوب ۱۳۴۴/۹/۱۰ هیأت وزیران را به شکل بالا اصلاح و تصویب نمودند.

۲ - مصوبه شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی:
به استناد گزارش شماره ۱/۶۲۸۸ مورخ ۶۷/۹/۶ سازمان بنادر و کشتیرانی جایگزینی فرم جدید تهیه شده تحت عنوان گواهی نامه ثبت موقت (موضوع ماده ۱۶ قانون دریایی ایران) که توسط نمایندگان کنسولی جمهوری اسلامی ایران به منظور ثبت موقت کشتیهای خریداری شده از کشورهای خارجی مورد استفاده قرار می گیرد و نمونه آن پیوست این صورت جلسه می باشد به جای فرم مورد استفاده قبلی مورد موافقت قرار گرفت. (تصویر پشت و روی فرم مزبور در صفحات ۱۲۷ و ۱۲۸ مجموعه حاضر آمده است).

۳ - مصوبه شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی:

پیشنهاد شماره ۱/۲۸۹۴۰ مورخ ۱۳۸۰/۵/۲۳ سازمان بنادر و کشتیرانی منضم به گواهی نامه های «ثبت شناورهای کوچک سباز به تردد در آبهای داخلی و سرزمینی» و «ثبت کشتی»، مطرح و در اجرای تبصره ۲ ماده ۱۷ آیین نامه ثبت کشتیها و شناورها، گواهی نامه های فوق الذکر مورد تأیید و تصویب قرار گرفت. (تصویر پشت و روی گواهی نامه های مزبور در صفحات ۱۲۵ تا ۱۲۸ مجموعه حاضر آمده است).

تسلیم می‌گردد تهیه نسخ اضافی فقط به عنوان رونوشت گواهی شده ممکن خواهد بود.
ب - اداره مرکزی ثبت کشتیها دو برگ رونوشت از سند ثبت تهیه خواهد نمود که یک برگ را نگهداری و برگ دیگر را که به گواهی اداره مرکزی ثبت کشتیها رسیده است به اداره بندر پایگاه کشتی ارسال می‌دارد.

ج - مالک کشتی می‌تواند رونوشت گواهی شده سند ثبت را از اداره مرکزی ثبت کشتیها تحصیل نماید.

ماده ۲۰ - شماره سند ثبت همان شماره‌ای است که کشتی تحت آن وارد دفتر ثبت کشتیها گردیده است.

ماده ۲۱ - در سند ثبت نکات زیر قید می‌گردد:

الف - نام و نوع کشتی (بادی - بخاری - موتوری - اتمی و غیره).

ب - نام و محل اقامت مالک و میزان سهم.

ج - شماره رسمی کشتی و محل ثبت.

د - تاریخ ثبت.

ه - نام بندر پایگاه کشتی.

و - علایم مخابراتی.

ز - نوع و مشخصات نیروی محرکه کشتی (مشخصات و قدرت موتورها یا دیگرها و نام کارخانه سازنده آن).

ح - تاریخ و محل ساخت و نام و نشان سازنده کشتی.

ط - تعداد عرشه‌ها، دکل‌ها، دودکشها و بادبانها، وسایل بالابر و غیره، نوع دماغه و پاشنه و ساختمان کشتی و غیره و تعداد انبارها و دیوارها.

ی - اندازه‌ها برحسب سیستم متریک.

ک - ظرفیت خالص برحسب تن متریک ظرفیت غیرخالص ثبت شده برحسب تن صد فوت مکعبی.

ماده ۲۲ - کشتیهای نو یا کشتیهایی که قبلاً در کشور دیگری ثبت شده و در اسناد و اظهارنامه‌های آنها ابعاد ظرفیت و یا سایر مشخصات آن به واحدهای غیر متریک ذکر گردیده در صورتی که تابعیت ایران را احراز نمایند در گواهینامه ثبت آنها معادل این ابعاد و ظرفیتها

برحسب واحدهای سلسله متریک نیز ذکر خواهد شد.

ماده ۲۳ - در صورتی که سند ثبت کشتی به نحوی از آنجا از بین برود مالک یا نماینده او باید بلافاصله گزارش مشروحي در این مورد تسلیم اداره مرکزی ثبت کشتیها نموده و تقاضای صدور المثنی نماید.

در صورتی که اداره مرکزی ثبت کشتیها دلایل اظهار شده از طرف مالک یا نماینده او را در مورد از بین رفتن سند ثبت کشتی موجه تشخیص داد المثنای سند ثبت را صادر می نماید. صدور المثنی در دفتر ثبت کشتیها درج خواهد گردید. در صورتی که کشتی بیش از یک مالک داشته باشد به تقاضای هر یک از مالکین یا نماینده آنان با رعایت تشریفات مذکور در فوق المثنی صادر می شود.

ماده ۲۴ - نمایندگی های کنسولی ایران می توانند با استعلام از سازمان بنادر و کشتیرانی به استناد اسناد مالکیت و گواهینامه های فنی صادر از طرف یکی از مؤسسات مندرج در ماده ۱۲ این آیین نامه برای کشتی هایی که در ایران می خواهند به ثبت برسند سند ثبت موقت بر طبق نمونه ۹ صادر نمایند.

نمایندگان کنسولی ایران موظفند رونوشتی از اسناد ثبت موقت تهیه و آن را بلافاصله به اداره مرکزی ثبت کشتیها ارسال دارند. مفاد این رونوشت در اداره مرکزی ثبت کشتیها در دفتر مخصوصی با ذکر تاریخ انقضاء مدت اعتبار درج می گردد.

سند ثبت موقت باید قبل از انقضاء مدت اعتبار جهت صدور ثبت دائم به اداره مرکزی ثبت کشتیها داده شود تا نسبت به ابطال آن اقدام گردد.

ماده ۲۵ - برای کشتیهایی که در ایران در دست ساختمان می باشند سازمان بنادر و کشتیرانی می تواند از تاریخ نصب تیر اصلی کشتی (KEEL) سند ثبت موقت صادر نماید. سازندگان کشتی موظفند به منظور دریافت سند ثبت موقت اظهارنامه ای مشتمل بر شماره ردیف ساخت و مشخصات تفصیلی کشتی در دست ساختمان تهیه و به اداره مرکزی ثبت کشتیها تسلیم نمایند.

سند ثبت موقت پس از تکمیل ساختمان کشتی و آزمایش و تحویل آن به مالک از درجه اعتبار ساقط بوده و باید برای ابطال به اداره مرکزی ثبت کشتیها مسترد گردد.

فصل چهارم - تغییر در مالکیت، ساختمان و سایر مشخصات کشتی

ماده ۲۶ - اداره مرکزی ثبت کشتیها هرگونه تغییر در مالکیت و ساختمان و یا سایر مشخصات کشتی را پس از رسیدگی به مدارک و مفاد اظهارنامه مربوطه و با رعایت ماده ۱۹ قانون دریایی اقدام به اصلاح اسناد و دفاتر ثبت خواهد نمود.

این گونه تغییرات نیز در اسناد و رونوشت اسنادی که در اداره ثبت کشتیها نگاهداری شده و یا جهت مالک صادر گردیده است ذکر می گردد. اداره مرکزی ثبت کشتیها بندر پایگاه را نیز از این گونه تغییرات مطلع خواهد نمود تا تغییرات مزبور در اسناد موجود در آن بندر منعکس شود.

فصل پنجم - ثبت معاملات و انتقالات کشتی

ماده ۲۷ - الف - هرگاه کشتی ایرانی کلاً یا بعضاً فروخته شود و یا مورد معاملات و یا انتقالاتی به شرح مذکور در قانون دریایی واقع گردد کلیه این معاملات و انتقالات باید به اطلاع اداره مرکزی ثبت کشتیها برسد. اداره مذکور مکلف است ظرف مدت یک ماه از تاریخ وقوع این معاملات و انتقالات و در مورد فروش ۱۰ روز پس از صدور آخرین آگهی مذکور در ماده ۲۶ و ۲۷ قانون دریایی مراتب را در دفتر ثبت کشتیها و اسناد ثبت و سایر مدارک درج نماید. در صورتی که درج کلیه مراتب در سند ثبت کشتی ممکن نباشد اسناد ثبت جدیدی با در نظر گرفتن تغییرات مذکور برای کشتی صادر خواهد شد.

ب - در صورتی که این معاملات و انتقالات منجر به تغییر تابعیت کشتی شده باشد اداره مرکزی ثبت کشتیها مراتب را در دفتر ثبت کشتیها درج نموده و اقدام به ابطال سند ثبت کشتی می نماید. مالک یا نماینده او موظف است اسناد ثبت کشتی را به اداره مرکزی ثبت کشتیها مسترد دارد.

ماده ۲۸ - سازمان بنادر و کشتیرانی مکلف است مراقبت کافی احوال نماید تا قبل از

مقررات راجع به ثبت، انتقالات و معاملات کشتیها / ۱۱۹

تحقق موجبات ابطال ثبت کشتی مراتب به مالک یا نماینده او اعلام و توجه آنان برای اقدام در رفع این موجبات جلب شود.

ماده ۲۹- سازمان بنادر و کشتیرانی مکلف است در صورت ابطال ثبت کشتی مراتب را به مالک یا نماینده او و بندر ثبت و بندر پایگاه کشتی اعلام و مالک نیز مکلف است منتهی ظرف ۳۰ روز اسناد ثبت کشتی را در صورت موجود بودن در ایران به اداره مرکزی ثبت کشتیها و در خارج به نماینده کنسولی ایران برای ابطال ارسال دارد.

ماده ۳۰- سازمان بنادر و کشتیرانی مجاز است بنا به تقاضای مالک یا نماینده او یا سازمانهای ثبت کشتی در کشورهای دیگر موضوع مالکیت و ابطال ثبت کشتی در ایران را تأیید و در صورت تقاضا مفاد آن را به هزینه مالک مخابره نماید.

(فرمهای نمونه مربوط به آیین نامه

ثبت کشتیها و شناورها)

توجه: ۱ - خواهشمند است این فرم را

خوش خط و خوانا و بدون ثبت

قلم خوردگی تکمیل فرمائید.

۲ - نام پیشنهادی باید از نامهای

اصیل ایرانی که سفایر با شئونات

اسلامی نباشد انتخاب گردد.



وزارت راه و ترابری
سازمان بندر و کشتیرانی

درخواست تعیین نام کشتی

۱ - مشخصات مشخصات کشتی را از روی مدارک تأیید شده در جدول زیر بنویسید.									
نام کشتی					ظرفیت غیرخالص				
نیروی محرکه			قدرت موتور			ظرفیت خالص			
۲ - نام و مشخصات مالک:									
۳ - نامهای پیشنهادی: نامهای پیشنهادی را با توجه به اطلاعات و تحقیقات شخصی تا حد امکان از نامهایی که به شناورهای ایرانی داده نشده انتخاب کنید. و در جدول به فارسی و انگلیسی بنویسید.									
الف:									
ب:									
ج:									
ارائه یک نسخه از قرارداد ساخت و یا خرید کشتی به همراه این فرم ضروری می باشد.									
تاریخ درخواست: نام و امضاء متقاضی									
با نام پیشنهادی ردیف موافقت می گردد.									
اداره ثبت و بازرسی کشتیها									

توضیح: این نمونه ها بر مبنای آخرین تغییرات است. (نمونه شماره ۲)



دولت جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و ترابری
سازمان بنادر و کشتیرانی

ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN
MINISTRY OF ROADS & TRANSPORTATION
PORTS & SHIPPING ORGANIZATION

گواهی نامه ثبت شناورهای کوچک
(مجاز به تردد در آبهای داخلی و سرزمینی)

CERTIFICATE OF REGISTRY
FOR SMALL VESSELS

(PERMITTED TO SAIL IN INTERNAL & TERRITORIAL WATERS)



سازمان بنادر و کشتیرانی

No

Call Sign	علامت خطاب	No. & Date of Registry	شماره و تاریخ ثبت	Port of Registry	بندر ثبت	Name of Vessel	نام شناور
Classed by	تحت کلاس	Place of Built	محل ساخت	Year of Built	سال ساخت	Type of Vessel	نوع شناور
Previous No., Date & Port of Registry				Name & Address of Manufacturer			
Registered Dimensions, Tonnage & Hull Particulars							
مشخصات بدنه و ظرفیت ثبت شده							
GT	ظرفیت ناخالص	NT	ظرفیت خالص	Length Overall (m)	طول سراسری (متر)	Moulded Breadth (m)	عرض میانی (متر)
Particulars of Main Engines							
مشخصات موتورهای اصلی							
Max. Speed	حد اکثر سرعت	BHP	قدرت موتورها	No. of Eng & Cyl	تعداد موتورها و سیلندرها	Type of Main Engines	نوع موتورهای اصلی
Name & Address of Manufacturer	نام و نشانی سازنده	Place of Built	محل ساخت	Year of Built	سال ساخت	No. of Propeller(s)	تعداد پروانه
Particulars of owner(s)							
مشخصات مالک (مالکین)							
Nationality	تابعیت	Name of Owner(s)			نام مالک (مالکین)		
Rate of Shares	تعداد سهام	Address			نشانی		
Place of Issue							محل صدور
Date of Issue							تاریخ صدور
Name & position of Authority							نام و سمت مقام مسئول

خلاصه معاملات، رهن و تغییرات در پشت صفحه می باشد

Summary of Transactions, Mortgages & Modifications on overleaf.



دولت جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و ترابری
سازمان بنادر و کشتیرانی

ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN
MINISTRY OF ROADS & TRANSPORTATION
PORTS & SHIPPING ORGANIZATION



سازمان بنادر و کشتیرانی

№

کواهی نامه ثبت

CERTIFICATE OF REGISTRY

علامت خطابی Call Sign	شماره ایمو IMO No.	شماره و تاریخ ثبت No. & Date of Registry		بندر ثبت Port of Registry	نام کشتی Name of Vessel
نوع کشتی Type of Vessel	سال ساخت Year of Built	محل ساخت Place of Built	تحت کلاس Classed by		
شماره و تاریخ و بندر ثبت قبلی (در صورت وجود) Previous No., Date & Port of Registry			نام و نشانی سازنده Name & Address of Manufacturer		
مشخصات بدنه و ظرفیت ثبت شده Registered Dimensions, Tonnage & Hull Particulars					
تعداد دیوارهای غیر قابل نفوذ No. of Watertight Bulkheads	جنس بدنه Hull Material	نوع بدنه Type of Stem	نوع سینه Type of Bow	تعداد عرشه No. of Decks	تعداد دکل و جرثقیل No. of Mast(s) & Cranes
عمق (متر) Moulded Depth (m)	عرض میانی (متر) Moulded Breadth (m)	طول سراسری (متر) Length Overall (m)		ظرفیت خالص NT	ظرفیت ناخالص GT
مشخصات موتورهای اصلی Particulars of Main Engines					
نوع موتورهای اصلی Type of Main Engines	تعداد موتورها و سیلندرها No. of Eng & Cyl	قدرت موتورها BHP	جد اکثر سرعت Max. Speed		
تعداد پروانه No. of Propeller(s)	سال ساخت Year of Built	محل ساخت Place of Built	نام و نشانی سازنده Name & Address of Manufacturer		
مشخصات مالک (مالکین) Particulars of owner(s)					
نام مالک (مالکین) Name of Owner(s)	تابعیت Nationality	نشانی و اقامتگاه Address & Domicile		میزان سهام Rate of Shares	
محل صدور Date of issue			نام و سمت مقام مسئول Name & position of Authority		

خلاصه معاملات، رهن و تغییرات در پشت صفحه می باشد.

Summary of Transactions, Mortgages & Modifications on overleaf.

مقررات راجع به ثبت، انتقالات و معاملات کشتیها / ۱۲۵

توجه: خواهشمند است این
فرم را خوش خط و خوانا و
بدون قلم خوردگی به فارسی و
انگلیسی تکمیل فرمایید.

اظهارنامه ثبت کشتی

۱ - مشخصات مشخصات کشتی را از روی مدارک تأیید شده در جدول زیر بنویسید.		
شماره رسمی ثبت:	نام کشتی:	بندر ثبت در ایران:
مؤسسه طبقه بندی:	علامت خطاب:	جنس بدنه:
محل و سال ساخت:	ظرفیت غیرخالص:	ظرفیت خالص:
نام و بندر ثبت قبلی:	شماره و محل ثبت قبلی:	مالک قبلی:
نام و نشانی سازندگان کشتی:		
۲ - خصوصیات و ابعاد کشتی (ابعاد به متر ذکر شود)		
تعداد دیواره های غیرقابل نفوذ:	جنس بدنه:	تعداد عرشه:
نوع پاشنه:	نوع سینه:	تعداد دکل:
تعداد جرتقیل:	نوع ساخت:	نوع کشتی:
طول سرتاسری:	طول بین خطوط قائم سینه و پاشنه:	عرض:
عمق:	حداکثر آبخورد:	آبخورد خالی:
۳ - شرح و خصوصیات موتورهای اصلی:		
تعداد موتورها:	شماره موتورها:	حداکثر سرعت و دور در دقیقه:
تعداد سیلندرها:	تعداد پروانه:	تعداد محور:
قدرت موتورها:	تاریخ ساخت:	محل ساخت:
نام و نشانی سازندگان:		
۴ - شرح و مشخصات موتورهای فرعی (ژنراتورها)		
تعداد موتورها:	قدرت موتورها:	شماره موتورها:
نوع موتورها:	تاریخ ساخت:	محل ساخت:
نام و نشانی سازندگان:		
۵ - شرح مربوط به سایر موتورهای اضطراری:		
۱ -	۲ -	۳ -
۶ - خصوصیات دیگرهای بخار		
تعداد دیگرها:	فشار کار:	محل و تاریخ ساخت:
نام و نشانی سازندگان:		
۷ - تعداد کارکنان کشتی:	۸ - تعداد حلقه های نجات:	۹ - تعداد کپسول قابل حمل:
۱۰ - تعداد قایق نجات:	۱۱ - تعداد قایق پارویی:	۱۲ - تعداد جلیقه نجات:
۱۳ - حجم مخازن سوخت:	۱۴ - حجم مخازن آب:	۱۵ - حجم مخازن با تعادل:

۱۶ - آیا کشتی مجهز به سیستم اطفاء حریق میباشد یا خیر:
۱۷ - نوم و مشخصات دستگاههای مغایراتی:
۱۸ - تجهیزات کمک ناوبری:
۱۹ - موسسه طبقه بندی در صورت تغییر کلاس:
۲۰ - تاریخ و محل خرید و شرح مربوط به رهن کشتی:
۲۱ - ملاحظات

با علم صحت مطالبی که در این فرم نوشته ام و ضمن احتراز از کتمان حقایق که مسکنست بر اساس قوانین جاری مملکت موجب ایرادی در احراز تابعیت و ثبت کشتی تحت پرچم ایران گردیده در خواست ثبت کشتی مزبور را تحت مالکیت خود دارم.

نام نام خانوادگی

امضاء

مدارک مورد نیاز:

۱- گواهی ساخت ۲- گواهی خرید ۳- گواهی تحویل شناور ۴- گواهی ابطال ثبت ۵- مجوز ورود شناور از مراجع ذیربط ۶- گواهی ترخیص از گمرک (برگ سبز) ۷- فیش بانکی مبنی بر واریز حق الثبت ۸- سایر گواهینامه های فنی مورد لزوم از یکی از موسسات طبقه بندی تأیید شده ۹- نسخه ای از اساسنامه و آخرین آگهی روزنامه رسمی (چنانچه مالکیت شناور در اختیار شرکت باشد)

توجه

۱- ردیفهای یک الی چهار می بایستی به تأیید نمایندگان کنسولی ایران در کشور محل معامله رسیده باشد.

۲- شرکتهای موظفند هرگونه تغییر در مفاد / اساسنامه و همچنین آخرین آگهی روزنامه شرکت را در اسرع وقت به سازمان ارائه نمایند.



گواهی نامه ثبت موقت

صادر بر اساس ماده ۱۶ قانون دریائی ایران ۱۳۴۳

PROVISIONAL CERTIFICATE OF REGISTRY

ISSUED UNDER THE ARTICLE 16 OF IRANIAN MARITIME CODE 1964

نام کشتی Name of Vessel		شماره ثبت موقت Provisional Registration No.		تاریخ و محل ثبت موقت Date & Place of Provisional Registration		نام و پرچم قبلی کشتی (در صورت وجود) Previous Name & Flag of Vessel	
نوع کشتی Type of Vessel		سال ساخت Year of Build		محل ساخت Place of Build		ثبت کلاس Classed by	
فرع موتور Type of Prop.		سال ساخت موتور Year of Eng. Built		نام سازنده Name of Builder			
نام و نشانی سازندگان Name & Address of Builders							
طول Length		عرض Breadth		عمق Depth		ظرفیت خوراک Gross Tonnage	
مکان Place		نام و آدرس مالک یا مالکین Name & Address of Owner/s					
خلاصه معاملات رسمی کشتی (در صورت وجود) Summary of Mortgage Transactions of Vessel (if Any)							
این گواهی با توجه به معارک قاره شده در وقت صدور آن کپی آن به پورت میباشد صادر گردیده است							
تاریخ صدور Date of Issue							
محل صدور Place of Issue							
نام و سمت مقام صادر کننده Name & Position of Issuing Authority							

ماده ۱۶ قانون دریایی

نمایندگان کنسولی دولت جمهوری اسلامی ایران می‌توانند با کسب اجازه از سازمان بنادر و کشتیرانی، به استناد گواهینامه‌های فنی صادره از طرف یکی از مؤسسات صلاحیتدار بین‌المللی در ماده فوق‌گواهینامه ثبت موقت جهت کشتیهایی که در ایران به ثبت خواهند رسید صادر نمایند. اعتبار اینگونه گواهینامه‌های ثبت موقت متناسب با مدت مسافرت کشتی به یکی از بنادر ایران جهت انجام تشریفات ثبت دائم خواهد بود و نباید از شش ماه تجاوز کند.

Article 16 Maritime Code

The Representatives of The Consulate of Islamic Republic of Iran May With The Permission of P.S.O. And In Compliance With The Technical Certificates Issued By One of The Authorized International Classification Societies In The Article 15, Issue Provisional Ares Certificate For The Vessels Which Are To Be Registered In Iran. The Validity of Such Provisional Certificate Shall Be Appropriate For The Voyage of Vessel To One of The Ports of Iran For Registration Formalities, And Should Not Exceed Six Months In Duration.

مدارک مورد لزوم جهت انجام ثبت موقت:

- ۱ - گواهی ساخت در صورتی که شناور نوساز باشد.
 - ۲ - فتوکپی گواهینامه ثبت قبلی در خصوص شناورهای مستعمل.
 - ۳ - مدارک مربوط به انجام معامله کشتی که به تأیید مقامات کنسولی دولت جمهوری اسلامی ایران رسیده باشد.
 - ۴ - گواهینامه‌های فنی و قانونی معتبر
- الف - گواهینامه تعیین ظرفیت.
ب - گواهینامه خط شاهین.
ج - گواهینامه ایمنی ساختمان.
د - گواهینامه ایمنی تجهیزات.
ه - گواهینامه رادیو تلگرافی و یا تلفنی.
و گواهینامه جلوگیری از آلودگی آب در دریا.

از «قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی

جمهوری اسلامی ایران»^۱

ماده ۵ - ثبت شناور ماهیگیری توسط سازمان بنادر و کشتیرانی منوط به موافقت

کتابی شرکت سهامی شیلات ایران می‌باشد.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۷۳۷ مورخ ۱۳۷۴/۷/۱۶ - صفحه ۴۶۶ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۴. لازم به ذکر است متن کامل قانون در صفحات ۴۵۹ تا ۴۶۵ مجموعه حاضر درج گردیده است.

بخش پنجم

مقررات راجع به صدور گواهینامه و اسناد

مربوط به کشتی

آیین نامه راجع به گواهینامه رانندگی قایقها^۱ مصوب ۱۳۴۸/۴/۹ با اصلاحات بعدی

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۴۸/۴/۹ بنا به پیشنهاد شماره ۱۰۱/۹ مورخ ۴۸/۳/۳۰ وزارت دارایی و موافقت وزارتخانه های کشور و دادگستری به استناد ماده واحده قانون راجع به اجازه تاسیس سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب ۱۳۳۹ و در اجرای بند «ب» ماده ۱۴ آیین نامه ثبت و بهره برداری شناورها مصوب ۱۳۳۱ آیین نامه راجع به گواهینامه رانندگی قایقها را به شرح ضمیمه تصویب نمودند.

ماده ۱ - رانندن قایقهای موتوری در نقاط و بنادری که سازمان بنادر و کشتیرانی اعلام می نماید منوط به اخذ گواهینامه رانندگی از سازمان مذکور است کسانی که بخواهند رانندن قایقهای بادبانی و پارویی را در نقاط و بنادر مذکور حرفه خود قرار دهند باید کارت ملوانی از سازمان بنادر و کشتیرانی دریافت دارند.

ماده ۲ - شرایط و مدارک لازم برای صدور گواهینامه رانندگی قایق و کارت ملوانی به

شرح زیر است:

الف - داشتن ۱۸ سال تمام سن.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۷۱۲۱ سوره ۱۳۴۸/۴/۳۱ - صفحه ۱۳۲ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۸. (قسمت آیین نامه ها)

ب - دو برگ رونوشت شناسنامه و چهار قطعه عکس.

ج - گذراندن آزمایشهای مربوط به رانندگی قایقها.

د - تأیید صلاحیت از طرف مقامات انتظامی شهربانی و ژاندارمری در مواردی که سازمان بنادر و کشتیرانی لازم بداند.^۱

ماده ۳ - سازمان بنادر و کشتیرانی پس از وصول درخواست و مدارک و احراز شرایط و صلاحیت گواهینامه یا کارت مربوط به رانندگی آن نوع قایقی را که در مورد تقاضا بوده صادر و به متقاضی تسلیم می نماید و در گواهینامه یا کارت مشخصات کامل صاحب آن قید می گردد.

ماده ۴ - مدت اعتبار گواهینامه و کارت ملوانی چهار سال است و در خاتمه هر چهار سال متقاضی برای تمدید آن باید به سازمان بنادر و کشتیرانی مراجعه نماید.

ماده ۵ - دارنده گواهینامه یا کارت یا هنگام رانندگی همیشه آن را همراه داشته باشد و در صورت مفقود شدن گواهینامه یا کارت المثنی آن را از سازمان بنادر و کشتیرانی دریافت دارد.

ماده ۶ - در صورتی که دارنده گواهینامه رانندگی یا کارت ملوانی فاقد صلاحیت مذکور در ماده ۲ این آیین نامه شود سازمان بنادر و کشتیرانی باید گواهینامه رانندگی یا کارت ملوانی را ابطال و مراتب را به دارنده گواهینامه یا کارت و مراجع مربوط اعلام نماید.

ماده ۷ - گواهینامه رانندگی یا کارت ملوانی قایقهای موضوع این آیین نامه که از کشورهای خارجی صادر شده باشد به شرط معامله متقابل و با رعایت مقررات مربوطه معتبر است.

ماده ۸ - تخلف از ماده ۵ موجب محکومیت متخلف به پرداخت دویست ریال غرامت یا از ۲۳ تا ۷ روز حبس تکدیبری یا هر دو مجازات می باشد.

۱ - بند «د» در تاریخ ۱۳۵۸/۲/۲۴ به شکل فوق، اصلاح شده است. (روزنامه رسمی شماره ۹۹۸۶ مورخ ۱۳۵۸/۲/۱۷ - صفحه ۳۷ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۸ - قسمت آیین نامه ها)

مقررات راجع به صدور گواهینامه و ... / ۱۳۳

ماده ۹ - متخلفین از مواد ۱ و ۴ به حبس تکدیبری از ۷ تا ۱۰ روز و پرداخت دویست ریال غرامت محکوم می‌شوند.^۱

قانون راجع به تمدید قانون اخذ هزینه صدور کارت

ملوانی و پروانه دریانوردی^۲ مصوب ۱۳۶۲/۴/۲۰

ماده واحده - با توجه به الحاق دولت ایران به مقاوله‌نامه ۱۰۸ و لزوم تجدیدنظر در کارت ملوانی و پروانه دریانوردی به سازمان بنادر و کشتیرانی اجازه داده می‌شود تا به موجب آیین‌نامه‌ای که به تصویب شورای عالی سازمان مذکور می‌رسد مبلغی متناسب با هزینه‌های مربوط به تجدیدنظر و صدور کارت ملوانی و پروانه دریانوردی از هر متقاضی دریافت نماید.

ضمیمه - مصوبه شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی در مورد افزایش مبالغ دریافتی بابت صدور کارت و شناسنامه‌های دریانوردی

به استناد گزارش شماره ۱/۸۷۹۴ مورخ ۶۶/۱۱/۲۶ با افزایش مبالغ دریافتی بابت صدور کارت و شناسنامه‌های دریانوردی از ۶۵۰ و ۴۵۰ ریال به ۳۱۰۰ و ۱۵۰۰ ریال موافقت می‌گردد.

۱ - مجازاتهای مذکور در مواد ۸ و ۹ به موجب «ماده واحده» مربوط به تغییر و اصلاح مجازاتهای خلافی مصوب سال ۱۳۵۲ تغییر یافته است. رک صفحه ۲۹۶ این مجموعه.

۲ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۱۲۰۰ مورخ ۱۳۶۲/۵/۱۸ - صفحه ۱۶۶ مجموعه قوانین سال ۱۳۶۲.

آیین نامه اجرایی صدور گواهینامه عمومی مخابرات رادیویی دریایی (رادپو اپراتوری دریایی) امصوب ۱۳۶۴/۶/۳۱ هیأت وزیران با اصلاحات و الحاقات بعدی^۱

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۶۴/۶/۳۱ بنا به پیشنهاد شماره ۹۰/ح/۴۴۳/ک مورخ ۱۳۶۴/۱/۱۹ وزارت پست و تلگراف و تلفن و با توجه به ماده ۲ قانون استفاده از بیسیمهای اختصاصی و غیر حرفه‌ای و با عنایت به قانون کنوانسیون بین‌المللی ارتباط دور

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۱۸۶۵ مورخ ۱۳۶۴/۹/۲ - صفحه ۸۳۳ مجموعه قوانین سال ۱۳۶۴.

۲ - در آیین نامه فوق، تمام موارد تصویب نامه ذیل، اعمال شده است:

تصویب نامه راجع به اصلاح آیین نامه اجرایی صدور گواهینامه افسری مخابرات کشتی
هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۶۸/۱۱/۲۹ بنا به پیشنهاد شماره ۵۹۶۰/ح/۲۰۰۴۶/ک مورخ ۱۳۶۷/۱۱/۱۰ وزارت پست و تلگراف و تلفن تصویب نمود:
آیین نامه اجرایی صدور گواهینامه افسری مخابرات کشتی (رادپو اپراتوری) موضوع تصویب نامه شماره ۶۳۵۱۸ مورخ ۱۳۶۴/۸/۲ در موارد زیر اصلاح می‌گردد:

۱ - عنوان آیین نامه به آیین نامه اجرائی صدور گواهینامه عمومی مخابرات رادیویی دریایی (رادپو اپراتوری دریایی) تغییر می‌یابد.

۲ - عبارات «رادپو اپراتوری» و «رادپو اپراتوری کشتی» مذکور در مواد ۱، ۲، ۴، ۸ الی ۲۴ و عنوان فصلی دوم آیین نامه، به عبارت «رادپو اپراتوری دریایی» تغییر می‌یابد.

۳ - عبارت «ایستگاه رادیویی» مذکور در مواد ۱، ۲، ۳، ۴، ۵، ۶ و ۱۸ آیین نامه به عبارت «ایستگاه رادیویی دریایی» تغییر می‌یابد.

۴ - عبارت «پروانه تأسیس ایستگاه رادیویی» مذکور در مواد ۳ و ۵ به عبارت «پروانه بهره‌برداری ایستگاه رادیویی» تغییر می‌یابد.

۵ - بند ۱ ماده ۱۳ به شرح زیر اصلاح می‌گردد:

۱ - ارائه گواهی پزشکی معتبر بر طبق بند (ز) ماده ۹ به شرح ضمیمه شماره ۳ در سه برگ که مدت اعتبار آن در هر دوره شش سال می‌باشد.

۶ - تبصره‌ای به شرح زیر به ماده ۸ آیین نامه الحاق می‌گردد:

تبصره - رادیو اپراتورهای دریایی که علاوه بر حدود پیش‌بینی شده در مقررات رادیویی، مهارت‌های مخابراتی بیشتری کسب کرده و وظایفی علاوه بر اپراتوری دستگاهها بر عهده می‌گیرند می‌توانند برابر مقررات سازمان بنادر و کشتیرانی از عناوین دیگری استفاده نمایند. (روزنامه رسمی شماره ۱۳۱۶۳ مورخ

۱۳۶۹/۱۲/۲۳ - صفحه ۹۷۷ مجموعه قوانین سال ۱۳۶۸).

مصوب سال ۱۳۵۵، آیین‌نامه اجرایی صدور گواهینامه افسری مخابرات کشتی (راديو ايراتورى) را به شرح زير تصويب نمودند:

فصل اول - تعاريف

ماده ۱ - راديو ايراتورى دريائى - راديو ايراتورى دريائى عبارت است از كليۀ عملياتى كه به منظور برقرارى ارتباط با ايستگاههاى راديويى دريائى مجاز بين راديو ايراتورهاى مجاز انجام مى‌گيرد.

ماده ۲ - راديو ايراتور كسى است كه با دريافت پروانۀ راديو ايراتورى دريائى از وزارت پست و تلگراف و تلفن عمليات راديو ايراتورى دريائى را به منظور ايجاد ارتباط بين ايستگاههاى راديويى دريائى مجاز انجام مى‌دهد.

ماده ۳ - ايستگاه راديويى دريائى عبارت است از يك يا چند دستگاہ فرستنده و گيرنده و يا دستگاہهاى كنترل از راه دور و ترمينالهاى مربوطه (ريموت، كنترل هد و ...) كه به صورت ثابت و يا متحرك با صدور پروانۀ بهره‌بردارى ايستگاه راديويى توسط وزارت پست و تلگراف و تلفن مجاز به بهره‌بردارى مى‌گردند.

ماده ۴ - گواهينامه راديو ايراتورى دريائى اجازه‌نامه‌اى است كه توسط وزارت پست و تلگراف و تلفن جهت اشخاص حقيقيى براى اشتغال به عمليات راديو ايراتورى دريائى صادر مى‌گردد.

ماده ۵ - پروانۀ بهره‌بردارى ايستگاه راديويى اجازه‌نامه‌اى است كه توسط وزارت پست و تلگراف و تلفن جهت اشخاص حقيقيى يا (حقوقى) صادر مى‌گردد و به موجب آن دارنده پروانۀ با دريافت علامت خطاب يا (CALL SIGN) مجاز به تأسيس ايستگاه راديويى دريائى به منظور ارسال و دريافت پيامهاى راديويى مى‌گردد.

ماده ۶ - پيام عبارت است از كليۀ علايم الكتريكيى شامل تلگراف و تلفن و غيره كه بين ايستگاههاى راديويى دريائى مبادله مى‌گردند.

ماده ۷ - علامت خطاب يا معرف (CALL SIGN) عبارت از علامت مشخصه‌اى است متشكل از حروف و اعداد و يا اسامى خاص كه قبل از برقرارى هر ارتباط و در ضمن ارسال پيام به منظور معرفى ايستگاههاى فرستنده و گيرنده توسط ايراتور اعلام مى‌گردد.

فصل دوم - انواع گواهینامه رادیو اپراتوری دریایی و شرایط صدور آن

ماده ۸ - گواهینامه رادیو اپراتوری دریایی کشتی فقط یک نوع است که «گواهینامه عمومی رادیو اپراتوری دریایی» نامیده می شود و دارنده آن می تواند کلیه خدمات مخابراتی اهم از رادیو تلگرافی و رادیو تلفنی و غیره هر نوع کشتی را انجام دهد.
توضیح: رادیو اپراتورهای دریایی که علاوه بر حدود پیش بینی شده در مقررات رادیویی، مهارتهای مخابراتی بیشتری کسب کرده و وظایفی علاوه بر اپراتوری دستگاهها بر عهده می گیرند می توانند برابر مقررات سازمان بنادر و کشتیرانی از عناوین دیگری استفاده نمایند.

ماده ۹ - گواهینامه عمومی رادیو اپراتوری دریایی به کسانی داده می شود که دارای شرایط زیر باشند:

- الف - داشتن حداقل سن ۱۸ سال تمام.
 - ب - تابعیت کشور جمهوری اسلامی ایران.
 - ج - مسلمان یا متدین به یکی از ادیان زرتشتی، کلیمی و مسیحی.
 - د - دارا بودن کارت پایان خدمت یا معافیت دائم.
 - ه - صلاحیت اخلاقی و سیاسی به تأیید مقامات ذیصلاح کشور (ماده ۱۱ - ب)
 - و - داشتن حداقل پایان نامه تحصیلات متوسطه.
 - ز - داشتن شرایط کار در دریا به طوری که از عهده معاینات پزشکی مربوطه خصوصاً از نظر قوای بینایی، شنوایی و تکلم برآید.
- ماده ۱۰ - داوطلبان علاوه بر دارا بودن شرایط مذکور در ماده ۹ مدارک مشروحه زیر را نیز باید تهیه و به مدیریت فرکانس و روابط بین المللی وزارت پست و تلگراف و تلفن تسلیم نمایند.
- الف - ارائه مدارک تحصیلی و گواهینامه قبولی در دوره آموزشی رادیو اپراتوری دریایی صادره از یکی از مؤسسات معتبر آموزش مخابرات دریایی داخلی و یا خارجی که اعتبار آنها به وسیله وزارت فرهنگ و آموزش عالی و وزارت پست و تلگراف و تلفن تأیید شده باشد.
- ب - مدارک معتبر دال بر گذراندن دوره اطفاء حریق در دریا.
 - ج - مدارک معتبر دال بر گذراندن دوره ایمنی و نجات در دریا.
 - د - مدارک معتبر دال بر گذراندن دوره کمکهای اولیه در دریا.

ه- ارائه گواهینامه خدمات دریایی به صورت کارآموز مخابرات به مدت حداقل ۶ ماه تحت نظر اپراتور معتبر مخابرات کشتی.

و- گواهینامه قبولی در آزمایشات کتبی و شفاهی و عملی مطابق مندرجات فرم شماره ۴ این آیین نامه.

ز- تعهد کتبی مبنی بر اینکه بر اساس آگاهی از مفاد قانون بیسیمهای اختصاصی و رادیو آماتوری و آیین نامه اجرایی آن (موضوع تصویب نامه شماره ۵۹۰۵۸ مورخ ۱۰/۱۲/۶۱ هیأت دولت) مکالماتی را که در هنگام کار با دستگاههای ارتباطی می شود را محرمانه تلقی نموده و از افشای آن خودداری نماید.

تبصره ۱- صحت مدارک مندرج در بندهای ب، ج، د، ه بایستی توسط سازمان بنادر و کشتیرانی تأیید و برای داوطلب معرفی نامه مطابق فرم شماره ۳ صادر گردد.

تبصره ۲- داوطلبینی که در مؤسسات آموزشی اپراتوری دریایی که مطابق ماده ۲۴ همین آیین نامه تأسیس شده اند تحصیل نموده و گواهینامه قبولی ارائه نمایند، از گذراندن آزمایشات مندرج در بند و ماده ۱۰ معاف می باشند.

ماده ۱۱- برای دریافت گواهینامه رادیو اپراتوری دریایی مدارک زیر بایستی از طرف متقاضی تکمیل و به مدیریت فرکانس و روابط بین الملل وزارت پست و تلگراف و تلفن تسلیم گردد:

الف- درخواست گواهینامه رادیو اپراتوری دریایی طبق فرم شماره ۱ در دو نسخه.

ب- مشخصات فردی متقاضی طبق فرم شماره ۲ در دو نسخه.

ج- معرفی نامه عکسدار از سازمان بنادر و کشتیرانی طبق فرم ۳ در یک نسخه (تأیید موارد مندرج در ماده ۱۰ در مورد داوطلب).

د- عکس ۴ × ۳ چهار قطعه.

ه- تصویر (فتوکپی) گواهینامه رادیو اپراتوری دریایی از مؤسسه آموزشی مربوطه (داخلی و خارجی)

و- فیش پرداخت مبلغ ۵۰۰ ریال به حساب خزانه دولت.

ز- تصویر شناسنامه یک برگ.

تبصره- ریز مواد امتحانی مندرج در بند و ماده ۱۰ (فرم شماره ۴) بطور جداگانه تهیه شده و به صورت ضمیمه شماره ۱ این آیین نامه منتشر شده است.

ماده ۱۲ - امتحانات رادیو اپراتوری دریایی غیر از موارد فوق العاده هر سال دو بار برگزار می‌گردد که تاریخ برگزاری و شرایط هیأت برگزار کننده امتحان مطابق مندرجات ضمیمه شماره ۲ این آیین نامه خواهد بود.

فصل سوم - مدت اعتبار و شرایط تجدید اعتبار گواهینامه

ماده ۱۳ - مدت اعتبار گواهینامه رادیو اپراتوری دریایی ۶ سال می‌باشد و تجدید اعتبار منوط به شرایط زیر می‌باشد:

۱ - ارائه گواهی پزشکی معتبر بر طبق بند «ز» ماده ۹ به شرح ضمیمه شماره ۳ در سه برگ که مدت اعتبار آن در هر دوره شش سال می‌باشد.

۲ - نداشتن فاصله خدمتی بر روی واحدهای شناور بیش از ۵ سال متوالی.

تبصره ۱ - در صورت نداشتن شرایط بند ۲ از ماده فوق‌الذکر داوطلب لازم است یکی از شرایط زیر را اجراء نماید:

الف - گذراندن موفقیت آمیز آزمایشات مربوطه طبق مندرجات آیین نامه امتحانات.

ب - گذراندن موفقیت آمیز دوره‌های آموزشی در خشکی یا در دریا بر طبق توصیه‌های کنوانسیون بین‌المللی «آموزش» (S.T.C.W) ماده (2 - IV) بندهای ۳، ۴، ۵.

تبصره ۲ - در هنگام لغو و یا تجدید اصل گواهینامه رادیو اپراتوری دریایی بایستی به وزارت پست و تلگراف و تلفن مسترد گردد.

ماده ۱۴ - صدور گواهینامه رادیو اپراتوری دریایی برای اتباع خارجی علاوه بر احراز شرایط مورد نیاز صدور گواهینامه به شرط وجود شرایط متقابل با متقاضیان ایرانی در کشور متبوع آنان موکول به تأیید مقامات مسؤول امور اتباع بیگانه خواهد بود.

ماده ۱۵ - تبدیل گواهینامه رادیو اپراتوری دریایی کشورهای دیگر در صورت وجود شرایط مشابه و رفتار متقابل با ایرانیان دارنده گواهینامه ایرانی پس از تأیید مقامات مسؤول امور اتباع بیگانه امکان پذیر خواهد بود.

ماده ۱۶ - تبدیل گواهینامه رادیو اپراتوری دریایی کشورهای دیگر که جهت اپراتورهای ایرانی صادر گردیده است پس از تأیید سازمان بنادر و کشتیرانی و با الصاق مهر مخصوص تأییدیه به توسط وزارت پست و تلگراف و تلفن میسر خواهد شد.

ماده ۱۷ - گواهینامه رادیو اپراتوری دریایی و حقوق ناشی از آن جزئاً و یا کلاً غیر قابل انتقال است.

فصل چهارم - مسؤولیتهای اپراتوری کشتی

ماده ۱۸ - رادیو اپراتور کشتی موظف است فرستنده کشتی را قبل از به کار انداختن روی فرکانس مجاز رادیویی ایستگاه کشتی که در پروانه تأسیس ایستگاه رادیویی دریایی کشتی درج گردیده تنظیم و برابر مقررات و دستورالعملهای فنی مراقبت نماید که تغییر فرکانس از حد مجاز تجاوز ننماید.

ماده ۱۹ - رادیو اپراتور کشتی موظف است پیامها را روی فرکانس مجاز و با قدرت بخش و نوع ارسال مندرجه در مشخصات فنی ایستگاه رادیویی دریایی کشتی مخابره نماید.

ماده ۲۰ - رادیو اپراتور کشتی بایستی در ابتدای برقراری ارتباط و پس از هر ده دقیقه و در خاتمه ارتباط علامت خطاب (CALL SIGN) مندرجه در پروانه ایستگاه کشتی را مخابره نماید.

ماده ۲۱ - رادیو اپراتور کشتی بایستی بعد از انجام هر ارتباط دفتر ثبت ارتباطات کشتی (STATION LOG) را تکمیل نموده و در هنگام مطالبه مأمورین وزارت پست و تلگراف و تلفن به آنها ارائه نماید.

ماده ۲۲ - اپراتور کشتی بایستی اقدام به مخابره اطلاعاتی غیر از اطلاعات تجاری و عملیاتی به منظور آگاهی تبلیغات سیاسی و غیره بنماید در غیر این صورت گواهینامه رادیو اپراتوری دریایی او لغو و از انجام خدمات رادیو اپراتوری محروم و برابر قانون با وی رفتار خواهد شد.

ماده ۲۳ - رادیو اپراتورها موظف هستند در صورت مشاهده تخلف از مقررات این آیین نامه موارد آن را ضمن معرفی متخلف به مدیریت فرکانس و روابط بین الملل اطلاع دهند.

فصل پنجم - مقررات تأسیس آموزشگاههای رادیو اپراتوری کشتی

ماده ۲۴ - تأسیس و یا تشکیل هر نوع دوره و یا کلاس آموزش رادیو اپراتوری دریایی با مجوز قبلی وزارت فرهنگ و آموزش عالی و وزارت پست و تلگراف و تلفن می باشد.

ماده ۲۵ - صلاحیت سیاسی و امنیتی اشخاص حقیقی و یا حقوقی مشمول این آیین نامه توسط وزارت اطلاعات تعیین می گردد.

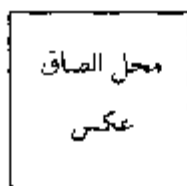
فرم شماره ۱ آیین نامه رادیو اپراتوری کشتی^۱ وزارت پست و تلگراف و تلفن

درخواست گواهینامه رادیو اپراتوری کشتی

نام..... نام خانوادگی..... شماره شناسنامه گذرنامه.....
صادره از شهرستان..... شماره پروانه اقامت..... تابعیت.....
کشور
درجه تحصیلات..... شغل..... گواهینامه رادیو اپراتوری از کشور دارم
رشته تحصیلی.....
سابقه کارهای فنی و الکترونیکی رادیویی:
در مؤسسات زیر کار کرده‌ام:

با اطلاع از مقررات آیین نامه ارتباط رادیویی و تعهد اجرای مفاد آن تقاضا دارم گواهینامه به نام اینجناب
صادر فرمایند.
امضاء

فرم شماره ۲ آیین نامه رادیو اپراتوری کشتی



نام..... نام خانوادگی..... نام پدر.....

نام مادر..... شماره شناسنامه و محل صدور.....

تاریخ و محل تولد..... تابعیت..... مذهب.....

۱ - در صورتی که نام و نام خانوادگی و یا لقب دیگری داشته و دارید ذکر کنید.

۲ - مشخصی که از ده سال تاکنون داشته با ذکر آدرس محل کار به طور مشروح و روشن ذکر کنید. (شهر -
خیابان - کوچه - پلاک)

الف -

ب -

ج -

د -

ه -

۱ - با توجه به تصویب نامه مذکور در پاروقی صفحه ۱۳۴، به نظر می‌رسد عبارت «رادیو اپراتوری کشتی» در ۴ فرم مندرج در متن، باید به «رادیو اپراتوری دریایی» تغییر یابد؛ اما از آنجا که هیأت وزیران در تصویب نامه مزبور، تصریحی بدین امر نکرده است، جهت حفظ امانت، متن اصلی و اولیه فرمها درج گردیده است.

۳- آدرسهای محلّهای سکونت خود را از ده سال قبل تاکنون بطور مشروح و روشن ذکر کنید.

الف- از تاریخ ... تا ... شهر ... بخش ... خیابان ... کوچه و پلاک ...

ب- از تاریخ ... تا ... شهر ... بخش ... خیابان ... کوچه و پلاک ...

ج- از تاریخ ... تا ... شهر ... بخش ... خیابان ... کوچه و پلاک ...

د- از تاریخ ... تا ... شهر ... بخش ... خیابان ... کوچه و پلاک ...

ه- از تاریخ ... تا ... شهر ... بخش ... خیابان ... کوچه و پلاک ...

این نمونه بایستی در دو نسخه با خط شخص متقاضی تنظیم و با ذکر تاریخ و نام و نام خانوادگی و امضاء اصلی امضاء و ارائه شود.

۴- میزان تحصیلات با ذکر نام و آدرس و مدارک و دانشکده‌ها:

الف -

ب -

ج -

د -

ه -

۵- اگر برای تکمیل تحصیلات و مطالعه به کشورهای خارج رفته‌اید رشته تحصیلی - کشور مقصد و مدت

اقامت را ذکر کنید و همچنین اگر برای امور دیگری به خارجه سفارت نموده‌اید.

۶- چنانچه در حزب - جمعیت - اتحادیه - سندیکا - کانون - کلوب - باشگاه - هیأت و غیره اعم از سیاسی و

غیرسیاسی عضویت داشته و دارید موضوع را با ذکر سمت و مسؤولیت بطور وضوح ذکر نمایید.

۷- آیا تاکنون تحت تعقیب سیاسی و جزایی واقع شده و محکومیت دارید بطور وضوح شرح دهید.

۸- آیا تاکنون از طرف مراجع انتظامی و قضایی و کشوری لشگری به هر عنوان احضار و توضیحاتی از شما

اخذ و یا با شما مصاحبه به عمل آمده به طور وضوح ذکر نمایید.

تاریخ..... نام و نام خانوادگی..... امضاء

ضمیمه شماره ۱ آیین نامه رادیو اپراتوری کشتی

ریز مواد امتحانی

۱ - اصول الکتریسیته و مغناطیس (تئوری) شامل:

الف - تعریف ولتاژ و جریان مستقیم و متناوب، هادی‌ها، عایق‌ها، مدار باز، مدار اتصال، کوتاه، قدرت، انرژی، فرکانس، طول موج فرکانس رادیویی، فرکانس صوتی، قوانین اهم در DC و AC قانون کولمب امپدانس، مقاومت، هدایت، خودالقائی، القاء ظرفیت خازنی، تطبیق امپدانس روابط فازوری و فازور دیاگرام ولتاژ جریان برای عناصر مختلف مدار، ثابت زمانی R.C - R.L برای مدارات شامل بیش از یک آلمان (C, L, R)، مدارات تشدید، متحنی پاسخ مدارات تشدید، ضریب کیفیت اثر پیزو الکتریک.

ب - واحدهای الکتریکی شامل: اهم، ولت، آمپر، فاراد، هنری، هرتز، و ضرایب متریک برای واحدهای آنها مانند: مگا، کیلو، سانتی، میلی میکرو ویکو، دسیبل و روابط ریاضی مانند فرمولهای بیان کننده قانون اهم، کریشف، مقسمهای ولتاژ و جریان، محاسبه قدرت الکتریکی، طریقه به هم بستن مقاومتها و خازنها به صورت سری و موازی و مختلط و سلفها، نسبت دور سیم پیچهای ترانسفور مرور روابط آنها با جریان و ولتاژ و قدرت و مقاومت، مقدار مؤثر جریان متناوب سینوسی و مقادیر پیک و متوسط و روابط آنها با یکدیگر، واحد ضرایب تقویت در ترانزیستورها (α و β) و گین یا بهره در طبقات تقویت کننده، رابطه بین فرکانس و طول موج و سرعت موج، ضرایب دی الکتریک و قابلیت نفوذ مغناطیسی تعریفها رمونیک و رابطه آن با موج اصلی، طرز کار دستگاههای اندازه گیری با سیم پیچ متحرک و با قاب متحرک، دقت و حساسیت آنها، ترموکوپل، مگر V.T.V.M، قدرت سنج در فرکانسهای مختلف فرکانس متر، کانتور و سیگنال ژنراتور، گرید دیپ مترو اسیلوسکوپ.

ج - عناصر و اجزاء مدار شامل: فرم ظاهری مورد استفاده و علائم نقشه خوانی در مورد مقاومتها، خازنها، سیم پیچها، کریستال کوارتز، دیودهای رکتیفا بر منابع تغذیه SCR (دایاک - تراپاک - تایریستورها) ترانزیستورها - رله‌های مکانیکی و الکترونیکی، رمز رنگی (مقاومتها - خازنها - دیودها و ترانزیستورها) و اراکتور، J.E.D، آی سی‌ها، لامپ‌های خلاء

و انواع آنها، میکروفون، بلندگو، گوشی.

د - مدارات عملی شامل: بلوک دیاگرام طبقات فرستنده تلگرافی، گیرنده تلگرافی، تشریح فرستنده و گیرنده AM, FM با پخشهای 4-، F₁ - F₂ - F₃ - A₂ - A₃ - A₄ - A₀ - A₁ DSB, SSB، منابع تغذیه (رکتیفایر، فیلتر، محافظت تنظیم کننده ولتاژ) و دیگر اجزاء فرستنده مانند نوسانساز (انواع پیرس - هارتلی - کولپیتس، کریستالی، با فرکانس متغیر، مانند آرسترانگ) صوتی، لامپ راکتانس RC تقویت کننده، میکسر، صافیهای بالاگذر، میانگذر ضرب کننده ها و مقسم های فرکانس.

۲ - انتشار امواج (ثوری) شامل:

الف - تعریف موج و مشخصات امواج رادیویی (تشعشع الکترومغناطیسی شامل انتشار موج، سرعت موج در فضای آزاد با محاسبه و فرمول انعکاس، شکست و تفرق امواج) پلاریزاسیون شامل (میدانهای الکتریکی و مغناطیسی پلاریزاسیون افقی، پلاریزاسیون قائم) انواع انتشار شامل (امواج ایونوسفری، امواج تروپوسفری، امواج زمینی).

ب - انتشار ایونوسفری شامل مشخصات ایونوسفر (یونیزاسیون، جذب ج شکست) تعریف فاصله و منطقه سکوت، MUF و فرکانس مناسب کار، تغییرات غلظت. طبقات مختلف ایونوسفر در لایه های مختلف (D, E & F) و ارتفاع، ضخامت، تغییرات فصلی و آثار آنها بر فرکانسهای مختلف، انتشار چند بخشی (MULTIHOP)، ضریب انعکاس، مسیر کوتاه، و طولانی، زاویه تشعشع مشخصات خورشید شامل: تشعشعات خورشید که در مشخصات ایونوسفر تأثیر می گذارند، دوره خورشیدی، عدد لکه های خورشیدی SUN SPOT NUMBER

ج - انتشار تروپوسفری شامل علل خمشی تروپوسفری و داکتینگ و آثار آن بر امواج

UHF, VHF

د - انتشار زمینی شامل مشخصات، تغییرات فاصله نسبت به فرکانس.

ه - فیدبک شامل انواع و علل بروز آن.

۳ - اصول سیستمهای ارتباطی شامل:

عدت نیاز به مدولاسیون، انواع مدولاسیون (مدولاسیون دامنه، فرکانس فاز) تعریف و طرز تهیه.

SSB - SC - WC - RC

PM, FM, AM

, CW

DSB - USB - LSB

پوش مدولاسیون - انحراف فرکانس - ضریب مدولاسیون - عرض باند - انتقال فرکانس، مخلوط کردن، ضریب کردن اصول گیرنده TRF و هتروداین، مدولاسیون آند، مدولاسیون کلکتور، مدولاسیون شبکه و امپترا، عمق مدولاسیون و علت و نتیجه آور مدولاسیون، رابطه بین موج حامل و باندهای کناری طیف فرکانس موج حامل پس از مدولاسیون دامنه و فرکانس مزایای AM-SSB بر AM-DSB ساختمان فیلترهای مکانیکی به کار رفته در SSB و مشخصات آنها، طریقه حذف فرکانسهای ناخواسته پس از مدولاسیون (SPURIOUS) علت نیاز به تقویت کننده‌های خطی جهت تقویت فرکانس مدوله شده گیرنده سوپر ژانراتیو، گیرنده‌های با انتقال فرکانس دوباره، حساسیت گیرنده‌ها، قابلیت انتخاب گیرنده‌ها، نسبت به نویز نیاز به طبقه تقویت RF پوستر، کنورتور فرکانس، مشخصات گیرنده‌ها و فرستنده‌های تصویری (فاکسیمال و تلویزیون) تعریف و دسته‌بندی تداخل‌های رادیویی و آثار آنها، گیرنده‌ها و فرستنده‌ها و طریقه جلوگیری از بروز آنها، تکرار کننده‌ها و علت نیاز به آنها اطلاعات لازم در مورد آنتنها و کابهای فیدر مونوپل، دی‌پل، گین یا بهره و توجیح، دو سیمه متقارن و هم‌محور، ایدانس مشخصه آن آتن و فضا، ضریب انعکاس، موج ساکن ISWR

تطبیق امیدانس با فیدرافت قدرت و اتلاف.

VSWR

۴ - اصول الکترونیک و مدارات شامل:

ساختمان اتم - ساختمان شبکه مونکولی و کریستالی و هادی و عایق از نظر سطوح انرژی شبکه مولکولی حاملهای جریان، حفره، الکترون، نیمه‌هادی‌های اتصال نوع P و N و نقطه‌ای، انواع دیود (اتصال - نقطه‌ای، زنر، نونل، واراکتو، PIN) ترانزیستورها و انواع آن (نقطه‌ای، اتصال PNP, NPN یونی جانکشن، جرمانیوم، سیلیکون SCR, FET, MOS, CMOS, MOS, (تراپاک، دایاک، تایرنیسور) دیودهای نوری LED لامپهای نئون، ماگنترون و کلاپسترون، TWT، مولدهای لازرومازر، فیلترهای SSB شبکه کریستالی - CRYSTAL (LATIC) منحنی پاسخ ترانزیستورها و دیودهای PIV (ولتاژ ماکزیمم برگشتی) مدارات چهار قطبی و ضرایب (یا رامنزهای) ترانزیستور پاسخ فرکانسی ترانزیستورها، مدارهای

مقررات راجع به صدور گواهینامه و ... / ۱۴۵

معادل ترانزیستورها در وضعیت‌های مختلف CC, CE, CB انواع بایاس و پایداری آنها از نظر حرارتی، تعیین نقطه کار طراحی تقویت کننده‌های لامپی و ترانزیستوری کلاس AB, B, C, A تقویت کننده‌های A.F پوش پول، تقویت کننده R.F طرح فیلترها، ثابت M, DERIVED, K حذف باند و NOTCH طرح اسپلاتورها، مخلوط کننده‌ها، طبقات میانی، آشکارسازها، اصول دیجیتال شامل گیتها، اشمیت، تریگر CLOCK فلیپ فلاپها، رجیسترها و غیره (مدارات پالس).

۵- اصول حفاظت و ایمنی در مقابل جریان برق.

تغییرات مقاومت بدن در مقابل جریان الکتریسیته، عکس‌العمل بدن در مقابل شوک الکتریکی، رعد و برق و الکتریسیته ساکن LIGHTNING و طریقه حفاظت دستگاهها شامل (LIGHTNING ARESTER)

۶- قوانین و مقررات ارتباطی در حدود کتاب مقررات بین‌المللی ارتباطات CONVENTION و کتاب RADIO REGULATIONS کلاً در حدود مندرجات کتاب MANUAL FOR USE BY THE MARITIME MOBILE & M.M SATELITE SERVICES EDITION 1981.

و آخرین مقررات حاکم در زمان حال.

آشنایی با طریقه استفاده از لیست ایستگاههای کشتی و لیست ایستگاههای ساحلی.

فرم شماره ۳ آیین‌نامه رادیو اپراتوری کشتی

وزارت راه و ترابری

سازمان بنادر و کشتیرانی

بدینوسیله آقای جهت شرکت در امتحانات اپراتوری رادیویی کشتی معرفی می‌گردد. خواهشمند است دستور فرمایید با توجه به اینکه نامبرده دوره‌های: ۱- اطفاء حریق در دریا (موضوع بند ب از ماده ۱۰ آیین‌نامه صدور گواهینامه رادیو اپراتوری کشتی).

۲- ایمنی و نجات در دریا (موضوع بند ج از ماده ۱۰ آیین‌نامه صدور گواهینامه رادیو اپراتوری کشتی).

۳- کمکهای اولیه در دریا (موضوع بند د از ماده ۱۰ آیین‌نامه صدور گواهینامه رادیو

ایراتوری کشتی).

۴ - خدمات دریایی بعنوان کمک رادیو ایراتوری کشتی (موضوع بند ۵ از ماده ۱۰ آیین نامه صدور گواهینامه رادیو ایراتوری کشتی) به مدت ۶ ماه تحت نظر آقای افسر مخبرات کشتی را با موفقیت طی کرده و مدارک ارائه شده توسط ایشان که در تعداد برگ که به پیوست ارسال می گردد، مورد تأیید این سازمان می باشد. نسبت به انجام آزمایش رادیو ایراتوری کشتی از نامبرده اقدام و در صورت موفقیت جهت نامبرده گواهینامه عمومی رادیو ایراتوری کشتی صادر نمایند. سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.

فرم شماره ۴ آیین نامه رادیو ایراتوری کشتی

مواد درسی و مهارت های عملی مورد نیاز رادیو ایراتورهای کشتی

الف: مواد درسی تئوری.

۱- اصول الکتریسته و مغناطیس.

۲- انتشار امواج.

۳- اصول سیستم های ارتباطی (فرستنده و گیرنده).

۴- اصول الکترونیک و مدارات.

۵- اصول حفاظت و ایمنی در مقابل جریان برق و انتشار امواج و خطرات شیمیایی.

۶- قوانین و مقررات ارتباطی بین المللی.

ب: مهارت عملی.

۱- ارسال و دریافت مورس با سرعت ۲۰ کلمه در دقیقه.

۲- ارسال و دریافت رمزهای تلگرافی ۲۰ کلمه ۱۶ گرده در دقیقه.

۳- ارسال و دریافت اطلاعات با تله تایپ.

۴- ارسال و پیام های رادیو تلفنی.

۵- مهارت در کار با فرستنده و گیرنده اصلی، فرعی، قابل حمل و خیرکننده اتوماتیک

(AUTO ALARM).

۶- مهارت در کار دستگاه های جهت یاب و عمق یاب و بیکن و غیره.

۷- مهارت در نگهداری و تعمیر دستگاه های ارتباطی دریایی و کمک ناوبری.

آیین نامه اجرایی صدور و اعطای گواهینامه های خدمات دریایی افسران نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران از جهت اشتغال بر روی کشتیهای ناوگان بازرگانی مصوب سال ۱۳۶۸ شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی

به استناد گزارش شماره ۱/۵۸۳۸ مورخ ۱۱/۷/۶۸ و در اجرای بند ۹ از ماده ششم آیین نامه سازمان بنادر و کشتیرانی آیین نامه اجرایی صدور گواهینامه های خدمات دریایی منضم به نامه فوق الذکر که در ۱۵ ماده و ۳ تبصره تهیه گردیده مورد تأیید و تصویب قرار گرفت.

آیین نامه اجرایی صدور و اعطای گواهینامه های خدمات دریایی افسران نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران جهت اشتغال بر روی کشتیهای ناوگان بازرگان

سازمان بنادر و کشتیرانی در اجرای وظایف و اختیارات قانونی ناشی از ماده ۱۹۲ قانون دریایی جمهوری اسلامی ایران مصوب آبان ماه ۱۳۴۳ و سایر اختیارات محوله و به استناد بند ۹ از ماده ۶ آیین نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب بهمن ماه ۱۳۴۸ به منظور صدور و اعطای گواهینامه های خدمات دریایی به افسران نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران جهت اشتغال بر روی کشتیهای ناوگان بازرگانی مقررات زیر را تصویب می نماید:

ماده ۱- گواهینامه های خدمات دریایی که بر اساس این مقررات صادر و به افسران واجد شرایط اعطاء خواهد شد دارای درجات زیر می باشد:

الف - ناخدایی در مسافت نامحدود.

ب - افسر ارشد ناوبری در مسافت نامحدود.

ج - افسر ارشد مهندسی مکانیک دریایی (سر مهندس) در مسافت نامحدود.

د - افسر دوم مهندسی مکانیک دریایی (مهندس) در مسافت نامحدود.

ماده ۲ - شرایط مورد لزوم جهت احراز هر یک از گواهینامه‌های خدمات دریایی موضوع ماده یک این مقررات به قرار زیر می‌باشد:

الف - ناخدایی در مسافات نامحدود (MASTER)

۱- داشتن حداقل درجه ناخدا سومی یا بالاتر در نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران.
۲- داشتن حداقل مدت ۷ سال سابقه مفید خدمات دریایی بر روی شناورهای عملیاتی نیروی دریایی در پل فرماندهی قابل احتساب از زمان تصدی پایین‌ترین درجه افسری (Midshipman)

۳- انجام یکی از مواد زیر:

۱- ۳- ارائه گواهینامه گذراندن یک دوره یک ترمی موارد مشروحه زیر: کار با کالا و بار چینی (CARGO WORK & STOWAGE) - تعادل در کشتیهای بازرگانی (SHIPS STABILITY) - حقوق و قوانین دریایی (BUSINESS & LAW) - کنوانسیونهای بین‌المللی و دریانوردی (INTERNATIONAL - MARITIME - CONVENTIONS) و ارائه گواهی انجام خدمات دریایی بر روی کشتیهای ناوگان بازرگانی به مدت حداقل ۶ ماه در قسمت فرماندهی و با درجه افسری یا کمک افسری این گواهینامه می‌بایست توأم با گزارش رضایتبخش فرمانده کشتی باشد و یا

۲- ۳- ارائه گواهی انجام خدمات دریایی بر روی کشتیهای بازرگانی به مدت حداقل ۱۲ ماه در قسمت فرماندهی و با درجه افسری یا کمک افسری همراه با گزارش رضایتبخش فرمانده کشتی^۱

ب - افسر ارشد ناوبری در مسافات نامحدود (Chief Mate)

۱- داشتن حداقل درجه ناوسروانی یا بالاتر در نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران.
۲- داشتن حداقل مدت ۵/۵ سال سابقه مفید خدمات دریایی بر روی شناورهای عملیاتی نیروی دریایی در پل فرماندهی قابل احتساب از زمان تصدی و پایین‌ترین درجه افسری

۱- بندهای ۱- ۳ و ۲- ۳ به موجب مصوبه شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی (به استناد گزارش شماره ۱/۹۲۶۷ مورخ ۱۷/۱۲/۷۰ سازمان بنادر و کشتیرانی) به منظور رفع مشکلات موجود در جذب هر چه بیشتر افسران نیروی دریایی به منظور خدمت در ناوگان بازرگانی به صورت بالا اصلاح گردیده است.

(Midshipman)

۳- انجام یکی از موارد زیر:

- ۱- ۳- ارائه گواهی لازم مبنی بر گذراندن دوره‌های کار با کالای بارچینی - تعادل در کشتیهای بازرگانی - قوانین دریایی - کنوانسیونهای بین‌المللی دریانوردی.
- ۲- ۳- ارائه گواهی انجام خدمات دریایی بر روی کشتیهای ناوگان بازرگانی به مدت حداقل ۶ ماه در قسمت پل فرماندهی با درجه افسری، این گواهی می‌بایست به گزارش رضایتبخش فرماندهی کشتی مبنی بر آشنایی با موضوع بند (۱ - ۳) فوق توأم باشد.

ج - افسر ارشد مهندس مکانیک دریایی (سر مهندسی) (Chief Engineer Officer)

- ۱- داشتن حداقل درجه ناخدا سومی یا بالاتر در نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران
- ۲- داشتن حداقل ۵/۵ سال سابقه مفید خدمات دریایی بر روی شناورهای عملیاتی نیروی دریایی در قسمت موتورخانه و قابل احتساب از زمان تصدی پایین‌ترین درجه افسری (Midshipman) و یا حداقل مدت ۴ سال سابقه مفید خدمات دریایی بر روی شناورهای عملیاتی و حداقل مدت ۳ سال سابقه کار در کارگاهها و کارخانجات نیروی دریایی و کارهای ستادی در ارتباط با تعمیرات ناوگان و نظارت در ساخت.
- ۳- داشتن خدمات دریایی در موتورخانه کشتیهای ناوگان بازرگانی حداقل به مدت ۶ ماه در سطح افسر مهندس یا ارائه گواهی طی یک دوره یک ترمی دانش مهندسی دریایی کشتیهای بازرگانی.

د - افسر دوم مهندسی مکانیک دریایی (Second Engineer Officer)

- ۱- داشتن حداقل درجه نائوسروانی یا بالاتر در نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران.
- ۲- داشتن حداقل مدت ۴ سال سابقه مفید خدمات دریایی بر روی شناورهای عملیاتی نیروی دریایی در قسمت موتور، قابل احتساب از زمان تصدی پایین‌ترین درجه افسری (Midshipman) و یا حداقل مدت ۳ سال سابقه مفید خدمات دریایی بر روی شناورهای عملیاتی و حداقل مدت ۲ سال سابقه کار در کارگاهها و کارخانجات نیروی دریایی و کارهای ستادی در ارتباط با تعمیرات ناوگان و نظارت در ساخت.
- ۳- داشتن خدمات دریایی در موتورخانه کشتیهای ناوگان بازرگانی حداقل به مدت ۶ ماه در سطح افسر مهندس یا ارائه پایان‌نامه گذراندن دوره یک ترمی دانش مهندسی دریایی

کشتیهای بازرگانی.

تبصره ۱- افسران ناوبر نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران که واجد شرایط دریافت گواهینامه خدمات دریایی ناخدایی و یا افسر ارشد ناوبری می باشند در صورت تأیید مراتب به وسیله سازمان بنادر و کشتیرانی می توانند در آزمایشات مربوط به اخذ «گواهینامه شایستگی دریانوردی» درجات فوق با رعایت مقررات مربوطه شرکت نمایند.

در صورت موفقیت در آزمایشات، تأییدیه قبولی جهت آنان صادر خواهد شد ولی اعطای گواهینامه در درجات یاد شده منوط به ارائه تأییدیه مبنی بر انجام خدمات دریایی بر روی کشتیهای بازرگانی در مسافت نامحدود به شرح زیر خواهد بود:

- ۱- مجموعاً مدت ۱۸ ماه با سمت افسر ناوبر برای احراز گواهینامه ناخدایی.
 - ۲- مجموعاً مدت ۱۲ ماه با سمت افسر ناوبر برای احراز گواهینامه افسر ارشد ناوبری.
- تبصره ۲- افسران مهندس مکانیک دریایی در نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران که واجد شرایط دریافت گواهینامه خدمات دریایی افسر ارشد مهندس مکانیک دریایی و یا افسر دوم مهندسی می باشند در صورت تأیید سازمان بنادر و کشتیرانی می توانند در آزمایشات مربوط به اخذ گواهینامه شایستگی دریانوردی درجات فوق با رعایت مقررات مربوطه شرکت نمایند. در صورت موفقیت در آزمون تأییدیه قبولی جهت آنان صادر خواهد شد ولی اعطای گواهینامه در درجات یاد شده منوط به ارائه تأییدیه مبنی بر انجام خدمات دریایی در موتورخانه کشتیهای ناوگان بازرگانی در مسافت نامحدود به شرح زیر خواهد بود:

- ۱- مجموعاً مدت ۱۸ ماه با سمت افسر مهندس مسئول برای احراز گواهینامه شایستگی افسر ارشد مهندس مکانیک دریایی.
- ۲- مجموعاً مدت ۱۲ ماه با سمت افسر مهندس مسئول برای احراز گواهینامه شایستگی افسر دوم مهندس مکانیک دریایی.

تبصره ۳- افسران نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران، در تاریخ تقاضای گواهینامه، در صورتی که فاقد سوابق خدمات دریایی مورد نیاز بر روی کشتیهای ناوگان بازرگانی بوده و یا دوره های تخصصی ناوگان بازرگانی موضوع این ماده را طی نکرده ولی سایر شرایط احراز را دارا باشند، گواهی موقت خدمات دریایی جهت اشتغال موقت آنان بر روی

کشتیهای بازرگانی صادر خواهد شد. اعتبار مجوز مذکور برای مدت یک سال خواهد بود و در فاصله این مدت لازم است متقاضیان خدمات دریایی مورد نیاز را تکمیل نموده و مجوز موقت را به گواهینامه خدمات دریایی دائم تبدیل نمایند.

ماده ۳- انجام آزمونهای مربوط به گواهینامه های شایستگی دریانوردی افسران ناوبری و مهندس دریایی بر اساس مقررات و دستورالعمل های مربوطه خواهد بود.

ماده ۴- مدت اعتبار گواهینامه های خدمات دریایی ۵ سال خواهد بود. تمدید مدت اعتبار اینگونه گواهینامه ها منوط به انجام حداقل ۱۲ ماه دریانوردی متوالی یا متناوب بر روی کشتیهای بازرگانی در طول پنج سال مدت اعتبار خواهد بود. در غیر این صورت گواهینامه فقط برای یک درجه پایین تر از درجه اصلی اعتبار دائمی خواهد داشت.

ماده ۵- خدمات دریایی افسران نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران بر روی ناوها با توجه به نکات زیر قابل قبول خواهد بود:

الف- بر روی ناوهای نیروی دریایی کشور جمهوری اسلامی ایران صورت گرفته باشد. خدمات دریایی انجام شده بر روی شناورهای کشورهای بیگانه در صورت تأیید فرماندهی نیروی دریایی و یا جانشین او مورد محاسبه قرار خواهد گرفت.

ب- حداقل مدت ۱۲ ماه خدمات دریایی با پست فرماندهی به روی ناوهای با ظرفیت یک هزار تن یا بیشتر برای احراز گواهینامه خدمات دریایی.

ج- حداقل مدت ۱۲ ماه خدمات دریایی با پست فرمانده دومی به روی ناوهای با ظرفیت یک هزار تن یا بیشتر برای احراز گواهینامه خدمات دریایی افسر ارشد ناوبری^۱.

د- حداقل مدت ۲۴ ماه خدمات دریایی با پست مدیر ماشینی بر روی ناوهای با قدرت موتور ۳۰۰۰ کیلووات (حدود ۲۲۴۰ اسب بخار) یا بیشتر برای احراز گواهینامه های خدمات دریایی افسر ارشد مهندس و یا افسر دوم مهندس.

ه- خدمات دریایی افسران ناوبری می بایست در پل فرماندهی و به صورت نگرهبانی دریایی و خدمات افسران مهندس می بایست در موتورخانه ناو و صورت گرفته باشد.

و- جدول خدمات دریایی که شامل ناو و ظرفیت ناو، تاریخ ورود و تاریخ ترک ناو،

۱- بندهای ب و ج ماده ۵ به موجب مصوبه شورای عالی سازمان مذکور در پارو فی این مجموعه به صورت بالا اصلاح گردیده است.

سمت افسر بر روی ناو می باشد می بایست توسط فرماندهی نیروی دریایی و یا جانشین او مورد تأیید قرار بگیرد.

ماده ۶ - خدمات دریایی افسران نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران بر روی کشتیهای تجارتمی با توجه به نکات زیر قابل قبول خواهد بود:

الف - خدمات می بایست بر روی کشتیهای بازرگانی با پرچم ایران و زیر نظر فرمانده گواهینامه دار صورت گرفته باشد. خدمات دریایی انجام شده بر روی کشتیهای کشورهای بیگانه در صورتی که بر اساس عرف و مقررات شناخته شده صادر شده باشد مورد احتساب قرار خواهد گرفت.

ب - خدمات افسران ناویر می بایست بر روی کشتیهای با ظرفیت غیرخالص ۱۶۰۰ تن و یا بیشتر و خدمات افسران مهندس بر روی کشتیهای با قدرت موتور ۳۰۰۰ کیلووات و یا بیشتر صورت گرفته باشد.

ج - خدمات دریایی افسران ناویر می بایست در پل فرماندهی و به صورت نگهداری و خدمات افسران مهندس می بایست در موتورخانه کشتیها صورت گرفته باشد.

د - تأییدیه های خدمات دریایی می بایست به وسیله فرمانده سرمهندس کشتیها (برحسب مورد) صادر شده باشد و در صورت لزوم به تأیید شرکتهای کشتیرانی مربوطه رسیده باشد.

ماده ۷ - افسران نیروی دریایی لازم است قبل از خدمت بر روی کشتیهای دریارو گواهی دوره های زیر را نیز ارائه نمایند:

۱ - آتش نشانی دریایی.

۲ - ایمنی در دریا.

۳ - کمکهای اولیه دریایی.

در صورتی که دوره های فوق الذکر در طول دوره آموزش تحصیلی در دانشکده های دریایی طی شده باشد، تأیید مراتب به وسیله نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران الزامی است.

ماده ۸ - افسران نیروی دریایی متقاضی گواهینامه خدمات دریایی لازم است گواهی صلاحیت اخلاقی و حسن انجام کار در مدت خدمت در نیروی دریایی را که با تأیید فرماندهی نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران رسیده باشد به سازمان بنادر و کشتیرانی

ارائه نمایند.

ماده ۹ - افسران نیروی دریایی در زمان درخواست صدور گواهینامه خدمات دریایی لازم است گواهی پزشکی مورد قبول سازمان بنادر و کشتیرانی مبنی بر تأیید سلامت کامل جسمی و روانی داوطلب جهت انجام مأموریت‌های دریایی ارائه نمایند. گواهی مورد بحث نباید بیش از ۳ سال از اعتبار آن گذشته باشد.

در مواقع بروز حوادث و سوانح جهت افسر مربوطه لازم است مجدد گواهی پزشکی ارائه شود.

ماده ۱۰ - گواهینامه‌های خدمات دریایی به دوزبان انگلیسی و فارسی و با محتوای زیر:

۱ - مشخصات و تصویر دارنده گواهینامه

۲ - تاریخ و محل صدور و مدت اعتبار گواهینامه

۳ - امضاء مقام مسؤول

۴ - درجه گواهینامه

۵ - امضاء داوطلب

تهیه و پس از تأیید افراد ذیربط مسؤول و امضاء بالاترین مقام سازمان بنادر و کشتیرانی صادر و به مهر سازمان ممهور خواهد شد.

ماده ۱۱ - هرگونه جعل یا سوء استفاده از این گواهینامه‌ها طبق قوانین و مقررات مربوطه از طریق مراجع قضایی قابل تعقیب خواهد بود.

ماده ۱۲ - مسؤولیت اجرایی این آیین‌نامه با واحد آموزش مرکزی سازمان بنادر و کشتیرانی خواهد بود.

ماده ۱۳ - گواهینامه خدمات دریایی در یک نسخه تهیه و صادر خواهد شد. صدور المثنی پس از بررسی و در صورت تأیید و اثبات مراتب، شش ماه پس از تاریخ درخواست عملی خواهد بود.

ماده ۱۴ - مدارک مورد نیاز جهت صدور گواهینامه:

- ۱ - اصل و فتوکپی دانشنامه پایان تحصیلات دریایی (برحسب مورد عرشه و یا موتور) با تأیید نیروی دریایی مشعر بر اتمام و تکمیل دوره و فارغ التحصیل شدن از دانشکده دریایی.
- ۲ - گواهی صلاحیت اخلاقی و حسن انجام وظایف افسر متقاضی در زمان انجام خدمت

در نیروی دریایی.

۳- جدول تأییدیه شده خدمات دریایی بر روی ناوهای نیروی دریایی.

۴- تأییدیه خدمات دریایی بر روی کشتیهای بازرگانی (حسب مورد)

۵- گواهی پزشکی معتبر.

۶- گواهینامه‌های گذراندن دوره‌های تخصصی مورد لزوم طبق این مقررات (تأییدیه

نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران کافی خواهد بود).

۷- فیش بانکی مربوط به پرداخت هزینه‌های متعلقه.

۸- دو نسخه فتوکپی شناسنامه از تمام صفحات.

۹- ۳ قطعه عکس ۳×۴ همانند و پشت‌نویسی شده.

ماده ۱۵- از تاریخ تصویب این مقررات، دستورالعمل و آیین‌نامه قبلی موضوع

مصوبات مورخ ۱۳۶۱/۳/۸ و ۱۳۶۱/۱۱/۲۳ شورای عالی سازمان از درجه اعتبار ساقط

خواهد بود.

توضیح: این آیین‌نامه در ماده ۱۵ و ۳ تبصره تهیه و تدوین گردیده است.

آیین‌نامه اجرایی صدور و اعطای گواهینامه‌های شایستگی دریانوردی افسران ناوبر و فرماندهان کشتیهای بازرگانی در مسافات نامحدود مصوب سال ۱۳۶۸ شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی

به استناد گزارش شماره ۱/۵۸۴۰ مورخ ۶۸/۷/۱۱ و در اجرای بند ۹ از ماده ششم آیین‌نامه

سازمان بنادر و کشتیرانی مفاد آیین‌نامه اجرایی صدور گواهینامه‌های شایستگی دریانوردی

افسران ناوبر کشتیهای تجارتهی شامل ۱۸ ماده، ۲ تبصره و دو ضمیمه مورد تأیید و تصویب

قرار گرفت.

آیین‌نامه اجرایی صدور و اعطای گواهینامه‌های شایستگی دریانوردی افسران ناوبر و فرماندهان کشتیهای بازرگانی در مسافت نامحدود

سازمان بنادر و کشتیرانی در اجرای وظایف و اختیارات قانونی ناشی از ماده ۱۹۲ قانون دریایی جمهوری اسلامی ایران مصوب آبان ماه ۱۳۴۳ و سایر اختیارات محوله و به استناد بند ۹ از ماده ۶ آیین‌نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب ۱۳۴۸، به منظور صدور و اعطای گواهینامه‌های شایستگی دریانوردی به افسران ناوبر و فرماندهان کشتیهای بازرگانی در مسافت نامحدود مقررات زیر را تصویب می‌نماید:

ماده یک - کلیات: در رابطه با اهداف این مقررات، اصطلاحات به قرار زیر می‌باشد:
۱- «افسر کشتی» به معنی عضوی از خدمه کشتی به غیر از ناخدا که با توجه به قوانین و مقررات ملی وضع شده و یا در صورت نبودن چنین تخصصهایی، بر طبق عرف و اصول متعارف بین‌المللی به این عنوان مشخص شده باشد.

۲- «ناخدا» به معنی کسی که فرماندهی و مسؤلیت کامل کشتی به عهده او می‌باشد.

۳- «افسر عرشه» به معنی افسری که طبق مقررات و قوانین صلاحیت انجام کار بر روی عرشه و پل فرماندهی را داشته باشد.

۴- «افسر ناوبر ارشد» یا معاون فرمانده به معنی افسر ناوبر با یک درجه پایین‌تر از ناخدا که در موارد وقوع حوادث اضطراری برای ناخدا، جانشین او خواهد بود.

۵- «گواهینامه شایستگی دریانوردی» عبارت از سندی است که به وسیله سازمان بنادر و کشتیرانی و براساس مقررات مندرج در این آیین‌نامه و اصلاحات بعد آن صادر و به واجدین شرایط جهت اشتغال بر روی کشتیهای بازرگانی اعطا خواهد شد.

۶- «سفرهای نامحدود» به معنی سفرهای دریایی در کلیه آبهای بین‌المللی و در مسافتهای غیرمحدود جغرافیایی.

ماده ۲- درجات گواهینامه‌ها: گواهینامه‌های شایستگی دریانوردی ناوبری که براساس این مقررات صادر می‌گردد دارای درجات زیر می‌باشد:

الف - گواهینامه شایستگی دریانوردی «افسر ناوبر مسؤل نگهبانی» در کشتیهای با ظرفیت غیرخالص ۲۰۰ تن یا بیشتر در مسافت نامحدود.

ب- گواهینامه شایستگی دریانوردی «افسر ناوبر ارشد» یا معاون فرمانده در کشتیهای با ظرفیت غیرخالص ۱۶۰۰ تن یا بیشتر در مسافت نامحدود.

ج- گواهینامه شایستگی دریانوردی «ناخدایی» در کشتیهای با ظرفیت غیرخالص ۱۶۰۰ تن یا بیشتر در مسافت نامحدود.

ماده ۳- پستهای مجاز: دارندگان گواهینامه‌های شایستگی ناوبری مذکور در ماده ۲ این مقررات مجاز به انجام وظیفه در پستهای افسری کشتی به شرح زیر می‌باشند:

۱- دارندگان گواهینامه شایستگی دریانوردی افسر ناوبر مسئول نگهداری حداکثر تا پست افسر دوم ناوبری کشتیهای بازرگانی با ظرفیت غیرخالص ۲۰۰ تن یا بیشتر در مسافت نامحدود.

۲- دارندگان گواهینامه شایستگی دریانوردی افسر ناوبر ارشد یا معاون فرمانده حداکثر تا پست افسر اول ناوبری کشتیهای بازرگانی با ظرفیت غیرخالص ۱۶۰۰ تن یا بیشتر در مسافت نامحدود. (استثنائاً پست فرماندهی به استناد بند ۴ ماده یک این مقررات)

۳- دارندگان گواهینامه‌های شایستگی دریانوردی ناخدایی در کلیه پستهای افسری کشتی و نهایتاً فرماندهی کشتیهای با ظرفیت غیرخالص ۱۶۰۰ تن یا بیشتر در مسافت نامحدود.

ماده ۴- شرایط احراز گواهینامه‌ها: صدور و اعطای گواهینامه‌های افسران ناوبر و ناخدایی براساس شرایط مندرج در این ماده و به شرح زیر صورت خواهد گرفت:

الف- «افسر ناوبر مسئول نگهداری»

۱- داشتن حداقل ۱۸ سال سن.

۲- ارائه گواهی پزشکی معتبر مبنی بر سلامتی کامل جسمی و روحی به ویژه سلامتی در بینایی، شنوایی و گویایی از پزشک معتمد و بر اساس ضوابط مربوطه.

۳- گذراندن موفقیت آمیز دوره آموزشی رشته ناوبری و فرماندهی در یکی از مؤسسات آموزشی داخل و یا خارج از کشور به مدت حداقل ۳۰ ماه که منجر به اخذ دانشنامه علوم دریایی گردیده باشد.

۴- داشتن حداقل ۱۸ ماه خدمات دریایی متوالی یا متناوب بر روی عرشه کشتیهای

مقررات راجع به صدور گواهینامه و ... / ۱۵۷

بازرگانی با ظرفیت غیرخالص ۲۰۰ تن یا بیشتر در مسافت نامحدود که حداقل ۶ ماه از این خدمات به صورت نگهداری در پل فرماندهی زیر نظر افسر ناوبر مسئول و گواهینامه دار انجام گرفته باشد.

۵- گذراندن دوره های تخصصی مشروحه زیر و ارائه گواهینامه های مربوطه:

- ۱- ۵- مبارزه با حریق در دریا. (FIRE - FIGHTING COURSE)
- ۲- ۵- بقاء در دریا و قایق نجات. (SEA SURVIVAL + LIFEBOAT)
- ۳- ۵- کمکهای اولیه دریایی. (FIRST AID AT SEA)
- ۴- ۵- کار با دستگاه رادار و آرپا. (RADAR OBSERVER) + (ARPA)
- ۵- ۵- دستگاههای کمک ناوبری الکترونیکی. (E.N.AIDS)
- ۶- ۵- اپراتوری رادیو تلفنی محدود. (R.C.C.R.T)
- ۷- ۵- ملوانی. (E.D.H.)
- ۸- ۵- علایم مخابراتی (مورس). (SIGNAL)

۶- موفقیت در آزمایشات کتبی و شفاهی مربوط (بر اساس موارد مطروحه در ضوابط پیوست این آیین نامه).

تبصره - داوطلبانی که دارای مدارک و شرایط زیر باشند، واجد شرایط احراز گواهینامه نیز خواهند بود:

- ۱- داشتن مدرک دیپلم متوسطه.
- ۲- داشتن حداقل مدت ۴۸ ماه خدمات دریایی متوالی یا متناوب در قسمت عرشه و پل فرماندهی کشتیهای بازرگانی با ظرفیت غیرخالص ۲۰۰ تن یا بیشتر در مسافت نامحدود که حداقل ۱۲ ماه این خدمات به صورت نگهداری در پل فرماندهی و زیر نظر افسر ناوبر مسئول و گواهینامه دار صورت گرفته باشد.
- ۳- گذراندن یک دوره ناوبری کشتیهای تجاری مورد تأیید سازمان به مدت حداقل یک ترم تحصیلی پس از انجام حداقل ۲۴ ماه خدمات دریایی مورد نظر در بند ۲ فوق.
- ۴- داشتن شرایط مندرج در بندهای یک، دو، پنج و شش الف این ماده.

ب - «افسر ارشد ناوبر»

۱ - داشتن گواهینامه شایستگی دریانوردی افسر ناوبر مسئول نگهداری کشتیهای بازرگانی با ظرفیت خیرخالص ۲۰۰ تن یا بیشتر در مسافت نامحدود یا گواهینامه های مشابه صادره بر اساس عرف بین المللی که مورد تأیید واحد آموزش سازمان قرار گیرد.

۲ - ارائه گواهی پزشکی معتبر مبنی بر سلامتی کامل جسمی و روحی به ویژه سلامتی در بینایی و شنوایی و گویایی از پزشک معتمد بر اساس ضوابط مربوطه.

۳ - داشتن تجارب و خدمات دریایی بر روی کشتیهای بازرگانی با ظرفیت غیرخالص ۱۶۰۰ تن یا بیشتر در مسافت نامحدود در یکی از موارد زیر:

۱ - ۳ - مدت ۱۸ ماه با سمت افسر ناوبر مسئول نگهداری.

۲ - ۳ - مدت ۱۲ ماه با سمت افسر ناوبر مسئول نگهداری و گذراندن موفقیت آمیز یک دوره آموزشی ناوبری در سطح افسر ارشد ناوبر مورد تأیید سازمان معادل ۶ ماه خدمات دریایی افسری.

۴ - گذراندن دوره های زیر و ارائه گواهینامه های مربوطه:

۱ - ۴ - آموزش پزشکی فرماندهی کشتی. (SHIP CAPTAINS MED.TRA)

۲ - ۴ - سیمولاتور رادار و آرپا. (RADAR SIMULATOR & ARPA)

۳ - ۴ - مبارزه با حریق دوره پیشرفته. (ADV.FIRE FIGHTING)

۴ - ۴ - علائم مخابراتی (مورس). (SIGNAL)

۵ - موفقیت در آزمایشات کتبی و شفاهی مربوطه بر اساس مواد مطروحه در ضوابط پیوست این آیین نامه.

ج - «ناخدایی» (فرماندهی)

۱ - داشتن گواهینامه شایستگی دریانوردی «افسر ارشد ناوبر» کشتیهای بازرگانی با ظرفیت غیرخالص ۱۶۰۰ تن یا بیشتر در مسافت نامحدود یا گواهینامه های مشابه صادره بر اساس عرف بین المللی.

۲ - ارائه گواهی پزشکی معتبر مبنی بر سلامتی کامل جسمی و روحی به ویژه سلامتی در بینایی و شنوایی و گویایی از پزشک معتمد بر اساس ضوابط مربوطه.

مقررات راجع به صدور گواهینامه و ... / ۱۵۹

۳- داشتن تجارب و خدمات دریایی بر روی کشتیهای بازرگانی با ظرفیت غیرخالص ۱۶۰۰ تن یا بیشتر در مسافت نامحدود دریکی از موارد زیر:

۱- ۳- مجموعاً مدت ۴۲ ماه به عنوان افسر ناوبر که حداقل ۲۴ ماه از این خدمات با داشتن گواهینامه «افسر ارشد ناوبر» صورت گرفته باشد.

۲- ۳- مجموعاً مدت ۳۶ ماه به عنوان افسر ناوبر که حداقل ۱۲ ماه از خدمات با سمت افسر ارشد ناوبری انجام گرفته باشد.

۳- ۳- مجموعاً مدت ۳۶ ماه به عنوان «افسر ناوبر» که حداقل ۲۴ ماه از این خدمات با داشتن گواهینامه «افسر ارشد ناوبری» و گذراندن موفقیت آمیز یک دوره آموزشی ناوبری در سطح ناخدایی و یا افسر ارشد ناوبری مورد تأیید سازمان معادل ۶ ماه خدمات دریایی افسری در رده مربوطه.

۴- ارائه گواهینامه‌های معتبر زیر:

۱- ۴- آموزش پزشکی فرماندهی کشتی. (SHIP CAPTAIN'S MED.TRA.)

۲- ۴- سیمولاتور رادار و آریا. (RADAR SIMULATOR & ARPA)

۳- ۴- مبارزه با حریق دوره پیشرفته. (ADV.FIRE FIGHTING)

۵- موفقیت در آزمایشات کتبی و شفاهی مربوطه بر اساس مواد مطروحه در ضوابط پیوست این آیین نامه.

ماده ۵- دوره‌های تخصصی و تکمیلی: نحوه اجرای دوره‌های تخصصی موضوع این مقررات به شرح زیر است:

۱- دوره مبارزه با حریق در دریا (FIRE FIGHTING)

مدت این دوره حداقل یک هفته است. گواهینامه‌ای که اعطاء خواهد شد به عنوان گواهی شرکت در دوره خواهد بود. مدت اعتبار این گواهی نامحدود است.

۲- بقاء در دریا (SEA SURVIVAL)

مدت این دوره حداقل یک هفته است. گواهینامه‌ای که صادر و اعطاء خواهد شد به عنوان گواهی شرکت در دوره خواهد بود. مدت اعتبار این گواهی نامحدود است.

۳- کمکهای اولیه در دریا (FIRST AID AT SEA)

این دوره می‌بایست در یک مرکز آموزش مورد تأیید سازمان اجراء شده باشد. گواهینامه مربوطه پس از انجام آزمون لازم اعطاء خواهد شد. مدت اعتبار این گواهینامه از تاریخ گذراندن امتحان به مدت ۵ سال خواهد بود.

۴- کار یا دستگاه رادار (RADAR OBSERVER)

این دوره می‌بایست در یک مرکز آموزش مورد تأیید سازمان اجراء شده باشد. گواهینامه مربوطه پس از انجام آزمونهای عملی لازم اعطاء خواهد شد. این گواهی زمانی معتبر است که دارنده آن راپس از انجام مدت ۱۲ ماه خدمات دریایی به دست آورده باشد. مدت اعتبار این گواهی نامحدود است.

۵- دستگاههای کمک ناوبری الکترونیکی (ELEC. NAVIGATIONAL AIDS)

این دوره می‌بایست در یک مرکز آموزش مورد تأیید سازمان اجراء شده باشد. گواهینامه مربوطه پس از انجام آزمونهای عملی لازم اعطاء خواهد شد. این گواهی زمانی معتبر است که دارنده آن راپس از انجام مدت ۱۲ ماه خدمات دریایی به دست آورده باشد. مدت اعتبار این گواهی نامحدود می‌باشد.

۶- اپراتوری رادیو تلفنی محدود (RESTRICTED CERT. OF COMP. IN R.T.)

این گواهی به وسیله وزارت پست و تلگراف و تلفن صادر خواهد شد و دروس و دوره آن به وسیله وزارت مذکور تعیین و اعلام خواهد گردید. اعتبار آن دائمی خواهد بود.

۷- ملوانی (E.D.H)

گواهی قابلیت در مسائل ملوانی به وسیله مراکز آموزشی دریایی مورد تأیید سازمان صادر خواهد شد و اعتبار آن دائمی می‌باشد.

۸- آموزش پزشکی فرماندهی کشتی (SHIP CAPTAIN'S MEDL. TRAINING)

این دوره می‌بایست در یک مرکز آموزش شناخته شده و مورد تأیید سازمان برگزار شده باشد. مدت اعتبار آن ۵ سال بوده و لازمه ورود به این دوره داشتن گواهینامه معتبر کمکهای اولیه در دریا می‌باشد. گواهینامه لازم پس از گذراندن آزمون صادر می‌گردد.

۹- دوره سیمولاتور رادار (RADAR SIMULATOR)

این دوره می‌بایست در یک مرکز آموزش شناخته شده و مورد تأیید سازمان صورت گرفته باشد. مدت این دوره می‌تواند حداقل یک هفته باشد. اعتبار گواهینامه شرکت در دوره نامحدود می‌باشد.

ماده ۶- خدمات دریایی مفید (خالص)

خدمات دریایی انجام شده بر روی واحدهای شناور مورد نظر این آیین‌نامه در صورتی که مطابق با شرایط زیر باشد به عنوان خدمات دریایی مفید (خالص) و قابل احتساب برای ناوبری مورد بررسی قرار خواهد گرفت:

- ۱- خدمات در قسمت عرشه کشتیهای بازرگانی صورت گرفته باشد.
- ۲- در مواردی که نیاز به انجام نگرهبانی دریایی می‌باشد، ارائه تأییدیه انجام عمل نگرهبانی مجموعاً ۸ ساعت در مدت ۲۴ ساعت الزامی است.
- ۳- خدمات مورد نظر این مقررات باید بر روی کشتیهای بازرگانی با ظرفیت غیرخالص ۲۰۰ تن یا بیشتر در مسافت نامحدود صورت گرفته باشد.
- ۴- خدمات افسران ناوبر کشتیهای تجارتمی بر روی واحدهای شناور نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران پس از تأیید هیأت ممتحن سازمان پانزدهم آن و حداکثر تا ۶ ماه برای اولین گواهینامه قابل احتساب خواهد بود.
- ۵- خدمات افسران ناوبر ایرانی بر روی واحدهای شناور بازرگانی کشورهای بیگانه، پس از تأیید نمایندگی جمهوری اسلامی ایران و تأیید هیأت ممتحن سازمان قابل بررسی و احتساب خواهد بود.
- ۶- خدمات انجام شده بر روی واحدهای شناور خدماتی و یا تحقیقاتی در مسیرهای مسافت نامحدود، با تأیید هیأت ممتحن سازمان قابل بررسی و احتساب خواهد بود ولی در هر صورت برای صدور گواهینامه شایستگی دریانوردی «افسر ناوبر مسئول نگرهبانی» انجام ۱۲ ماه خدمات دریایی بر روی کشتیهای بازرگانی که ۶ ماه آن به صورت نگرهبانی در پل فرماندهی باشد الزامی است.
- ۷- خدمات دریایی افسران نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران بر روی ناوهای

نیروی دریایی جهت صدور گواهینامه شایستگی در صورت تأیید به وسیله هیأت ممتحن سازمان $\frac{1}{4}$ آن و حداکثر تا ۶ ماه برای اولین گواهینامه قابل احتساب خواهد بود.
صدور گواهینامه‌های خدمات دریایی به افسران نیروی دریایی طبق ضوابط مربوطه خواهد بود.

ماده ۷ - اتباع بیگانه: گواهینامه‌های شایستگی دریانوردی افسران ناوبر فقط جهت پرسنل تبعه کشور جمهوری اسلامی ایران و بر طبق مفاد این آیین‌نامه صادر و اعطاء خواهد شد. متقاضیان تبعه کشورهای بیگانه در صورتی که از دانشکده‌ها و مؤسسات آموزشی دریایی کشور جمهوری اسلامی ایران فارغ‌التحصیل شده باشند و از طرف مقامات ذیربط کشور در رابطه با اشتغال اتباع بیگانه مورد تأیید قرار بگیرند با رعایت کلیه مفاد این آیین‌نامه، گواهینامه شایستگی صادر و اعطاء خواهد شد.

ماده ۸ - گواهینامه‌های معادل: الف - دارندگان گواهینامه‌های شایستگی ناوبری ناوگان بازرگانی صادره از مراجع کشورهای بیگانه، می‌توانند گواهینامه‌های خود را همراه با مدارک مورد لزوم جهت ارزیابی به سازمان ارائه نمایند.

سازمان پس از بررسی در صورت تأیید گواهینامه معادل آن را صادر و اعطاء خواهد نمود.

ب - کسانی که دوره‌های آموزشی عالی علوم دریانوردی را در خارج از کشور طی نموده و در آزمون مربوطه به گواهینامه‌های شایستگی نیز موفق شده باشند ولی به عللی از طرف آن کشور، گواهینامه شایستگی جهت آنان صادر نشده باشد، می‌توانند مدارک مورد لزوم خود را جهت ارزیابی به سازمان ارائه نمایند. سازمان پس از بررسی در صورت تأیید، گواهینامه معادل آن را صادر و اعطاء خواهد نمود.

ج - کسانی که دوره‌های آموزشی علوم ناوبری را در خارج از کشور گذرانیده ولی به هر علتی در آزمون مربوطه به گواهینامه‌های شایستگی در آن کشور موفق نشده باشند می‌توانند مدارک مورد لزوم را جهت ارزیابی به سازمان ارائه نمایند. سازمان پس از بررسی و در صورت تأیید، مجوز ورود به جلسات آزمون را صادر خواهد نمود. در صورت موفقیت در امتحانات مقرر گواهینامه مربوطه را صادر و اعطاء خواهد نمود.

ماده ۹ - در صورتی که قوانین و مقررات مورد عمل یک کشور بیگانه جهت صدور گواهینامه‌های شایستگی دریانوردی مشابه مقررات مندرج در این آیین‌نامه بوده و یا در حد مقررات موجود در کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزشی و گواهینامه‌های (S.T.C.W) مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) مورخ ۱۹۷۸ باشد، سازمان می‌تواند گواهینامه‌های صادره از آن کشور را مورد بررسی و ارزیابی قرار داده و گواهینامه معادل با درجه مربوط را صادر نماید.

ماده ۱۰ - آزمایشات: نحوه آزمون گواهینامه‌های شایستگی دریانوردی افسران ناوبری به شرح زیر خواهد بود:

۱ - آزمون در محل، تاریخ و شرایطی که سازمان تعیین می‌کند به وسیله هیأت ممتحن خود و بر طبق دستورالعمل اجرایی مربوطه برگزار خواهد شد.

۲ - هیأت ممتحن از افراد متخصص سازمان خواهند بود که به وسیله بالاترین مقام سازمان تعیین خواهند شد. استفاده از تخصصهای افراد آزاد خارج از سازمان جهت همکاری با هیأت ممتحن از اختیارات سازمان خواهد بود.

۳ - در صورت صلاحدید، سازمان می‌تواند متقاضیان آزمون را به سایر مراجع صلاحیتدار و مورد تأیید صدور گواهینامه‌های شایستگی در خارج از کشور معرفی نماید.

ماده ۱۱ - گواهی پزشکی: به منظور صدور، تجدید و یا تمدید گواهینامه‌های شایستگی دریانوردی افسران ناوبری، ارائه گواهی پزشکی معتبر مبنی بر سلامتی کامل جسمی و روحی به ویژه سلامتی در بینایی و شنوایی و گویایی از پزشک معتمد سازمان الزامی می‌باشد. مدت اعتبار این گونه گواهی از تاریخ صدور به مدت ۳ سال خواهد بود. در مواقع بروز حوادث و سوانح ناگهانی به دارندگان این قبیل گواهی، تجدید آن برای اشتغال مجدد از ضروریات خواهد بود.

ماده ۱۲ - مدت اعتبار گواهینامه‌های شایستگی: مدت اعتبار گواهینامه‌های شایستگی دریانوردی ناوبری از تاریخ صدور به مدت ۵ سال خواهد بود. تمدید اعتبار این نوع گواهینامه‌ها، پس از حصول شرایط زیر امکان‌پذیر خواهد بود:

۱ - ارائه گواهی پزشکی معتبر مبنی بر سلامتی کامل.

۲- اثبات تداوم صلاحیت حرفه‌ای به یکی از طرق زیر:

۱- ۲- انجام حداقل ۱۲ ماه خدمات دریایی متوالی یا متناوب و به عنوان افسر ناوبر بر روی کشتیهای بازرگانی در ظرفیت مربوطه در طول پنج سال مدت اعتبار بر طبق مفاد این آیین‌نامه‌ها.

۲- ۲- گذراندن موفقیت‌آمیز آزمون دوره یا دوره‌های آموزشی مرتبط مورد تأیید سازمان هم‌سطح با درجه گواهینامه‌ها.

۳- ۲- گذراندن موفقیت‌آمیز آزمون ویژه برگزاری از سوی سازمان یا

۴- ۲- انجام حداقل ۳ ماه خدمات دریایی متوالی افسری بر روی کشتیهای بازرگانی در ظرفیت مربوطه و با سمت حداقل یک درجه پایین‌تر از درجه گواهینامه متعلقه. تبصره - در صورتی که داوطلب قادر به ارائه یکی از شروط مندرج در بند ۲ ماده فوق نباشد، گواهینامه شایستگی دریانوردی مربوطه برای یک درجه کمتر از درجه مندرج در آن اعتبار همیشگی خواهد داشت.

ماده ۱۳- مشخصات گواهینامه: گواهینامه‌های شایستگی دریانوردی ناوبری درجات مختلف به دوزبان فارسی و انگلیسی و با مشخصات زیر تهیه و پس از تأیید مسئولین ذیربط و با امضاء بالاترین مقام سازمان صادر و به مهر سازمان ممهور خواهد شد:

۱- مشخصات و تصویر دارنده گواهینامه.

۲- تاریخ، محل صدور و تاریخ انقضاء گواهینامه.

۳- درجه گواهینامه.

۴- ظرفیت غیرخالص و نوع سفر دریایی از نظر مسافت.

۵- امضاء مقام مسئول و مهر سازمان.

۶- امضاء داوطلب.

۷- امضاهاى مقامات دیگر در صورت نیاز.

۸- سایر تأییدیه‌های مورد لزوم.

ماده ۱۴- هرگونه جعل یا سوءاستفاده در این گواهینامه‌ها، ضمن ضبط و باطل نمودن

آنها توسط سازمان، از طریق مراجع قضایی نیز قابل تعقیب خواهد بود.

ماده ۱۵ - مسئولیت اجرایی امور مربوط به گواهینامه های شایستگی دریانوردی ناوبری با واحد آموزش سازمان خواهد بود.

ماده ۱۶ - گواهینامه شایستگی دریانوردی در دو نسخه تهیه و صادر خواهد شد اصل گواهینامه به متقاضی اعطاء و نسخه دیگر آن جهت ضبط در پرونده مربوطه محفوظ خواهد ماند. صدور المثنی به علت فقدان، پس از بررسی و استعلام، شش ماه پس از تاریخ درخواست امکان پذیر خواهد بود.

ماده ۱۷ - مدارک مورد نیاز: مدارک مورد نیاز جهت صدور و اعطای گواهینامه های شایستگی دریانوردی افسران ناوبری به شرح زیر خواهد بود:

- ۱- اصل و فتوکپی دانشنامه پایان تحصیلات علوم دریایی (ناوبری)
- ۲- اصل و فتوکپی مواد درسی دوره های تحصیلی رشته ناوبری.
- ۳- اصل و فتوکپی گواهینامه شایستگی دریانوردی قبلی (برحسب مورد)
- ۴- اصل و فتوکپی گواهینامه های تخصصی مورد نیاز مندرج در این مقررات.
- ۵- اصل و فتوکپی جداول ثبت و تأیید شده خدمات دریایی.
- ۶- ارائه اصل و فتوکپی هر نوع گواهینامه تخصصی دیگر.
- ۷- گواهی قبولی در آزمون کتبی، شفاهی و موریس.
- ۸- گواهی معتبر پزشکی.
- ۹- رسید بانکی مبنی بر پرداخت هزینه متعلقه.
- ۱۰- دو سری کامل فتوکپی شناسنامه.
- ۱۱- سه قطعه عکس ۴ × ۶ همانند پشت نویسی و تأیید شده.

ماده ۱۸ - از تاریخ تصویب این آیین نامه، آیین نامه اجرائی مصوب جلسه شماره ۴۶ مورخ ۶۱/۹/۷ شورای عالی سازمان در رابطه با گواهینامه های افسران ناوبری از درجه اعتبار ساقط خواهد بود.

این آیین نامه در ۱۸ ماده، دو تبصره و دو ضمیمه تهیه و تدوین گردیده است.

ضمیمه شماره ۱ - «حداقل دانش و اطلاعات مورد نیاز مربوط به گواهینامه‌های افسران ناوبر مسئول نگهداری در کشتیهای بازرگانی با ظرفیت غیرخالص ۲۰۰ تن یا بیشتر در مسافت نامحدود»

داشتن دانش و اطلاعات کافی و لازم در موارد زیر:

الف - ناوبری نجومی

توانایی استفاده از وضعیتهای اجرام سماوی به منظور به دست آوردن محل و موقعیت کشتی و پیدا کردن اختلافات قطب‌نما.

ب - ناوبری ساحلی

۱ - توانایی به دست آوردن محل و موقعیت کشتی با استفاده و به کارگیری عوامل زیر

است:

۱ - ۱ - علایم ثابت مستقر در خشکی.

۱ - ۲ - علایم کمک ناوبری از قبیل: فانوسهای دریایی، بیکن و بویه‌ها و چراغهای دریایی و کلیه اجسام و علایم مشابه.

۱ - ۳ - دریانوردی تخمینی با در نظر گرفتن جریانهای: باد، جزر و مد، جریانهای کشنده‌ی سرعت به وجود آمده به وسیله دور زدن و چرخشهای پروانه در فاصله‌های یک دقیقه و سرعت سنجهای دستی و غیره.

۲ - توانایی به کارگیری و استفاده از هر نوع نقشه دریایی، کتابها و انتشارات و اعلامیه‌های مربوط به دریانوردی و دریابیان، کتابهای مربوط به اطلاعات در مورد مسیرهای کشتیرانی در دریاها، جداول جزر و مد، اعلامیه‌های دریایی و اخطارهای رادیویی دریایی.

ج - ناوبری به وسیله دستگاه رادار

آگاهی و اطلاع از اصول کار دستگاه رادار، توانایی در استفاده و به کارگیری این دستگاه، تجزیه و تحلیل اطلاعات کسب شده به وسیله آن به ویژه در موارد زیر:

۱ - عوامل مؤثر در عملکرد و دقت عمل.

۲ - تنظیم و نگهداری تصاویر.

۳ - کشف و شناخت اطلاعات نادرست، شناخت اگوهای غیر واقعی، اگوهای برگشتی و غیره.

۴- شعاع عمل و سمت‌گیری و نقطه‌گیری.

۵- شناسایی اکوهای بحرانی.

۶- مسیر و سرعت سایر کشتیها.

۷- زمان و فاصله نزدیکترین کشتی در حال عبور از سینه کشتی یا از روبرو و یا سبقت گیرنده.

۸- شناخت تغییرات مسیر و سرعت سایر کشتیها.

۹- اثرات تغییرات در مسیر یا سرعت یا هر دو مورد برای کشتی خودی.

۱۰- کاربرد مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا.

د- نگرهبانی در دریا

۱- داشتن اطلاعات و دانش کافی در رابطه با محتوی، کاربرد و هدف مقررات بین‌المللی

جلوگیری از تصادم در دریا به ویژه ضوابط مربوط به ایمنی در ناوبری.

۵- استفاده از دستگاههای کمک ناوبری الکترونیکی در رابطه با تعیین مختصات و موقعیت کشتی و عملیات دریانوردی

توانایی در تعیین نقطه و موقعیت کشتی با استفاده از دستگاههای کمک ناوبری

الکترونیکی از قبیل لوران-کنسول-دکا-نقطه یاب رادیویی (دی-اف) و احياناً ماهواره‌ای و

امگا در سطح اطلاعات مورد درخواست دستگاه اجرایی امتحان کننده (سازمان بنادر)

و- عمق یاب الکترونیکی

توانایی در به کارگیری عمق یاب الکترونیکی و استفاده از اطلاعات به دست آمده از آن دستگاه.

ز- هواشناسی

داشتن اطلاعات کافی از وسایل و تجهیزات و دستگاههای مربوط به هواشناسی تعبیه و نصب شده و قابل استفاده بر روی کشتیها و طرز عمل و کاربرد آنها.

آگاهی از خصوصیات سیستمهای مختلف جوی.

روشهای ارائه گزارشات و ثبت پدیده‌های جوی.

توانایی استفاده از اطلاعات هواشناسی کسب شده.

ج - قطب‌نماهای مغناطیسی و الکتریکی (جایرو)

داشتن دانش و اطلاعات لازم در مورد اصول قطب‌نماهای مغناطیسی و الکتریکی از جمله اختلافها و تصحیحها.

درک سیستم تحت کنترل قطب‌نمای الکتریکی مادر و آگاهی کامل از طرز کار و مواظبت و نگهداری از این قطب‌نماها.

ط - ناوبری اتوماتیکی (خودکار)

داشتن اطلاعات کافی از سیستمهای اتوماتیکی ناوبری و طرز عملکرد آنها.

ی - مخابرات و سیگنال

۱ - توانایی در ارسال و دریافت پیامهای مخابراتی به وسیله چراغ.

۲ - توانایی در استفاده از کتاب مربوط به مقررات بین‌المللی علائم مخابراتی.

۳ - آگاهی از مسائل ارتباطات رادیو تلفنی و توانایی استفاده از تلفنهای رادیویی به ویژه

در موارد پیامهای فوری، اضطراری، ایمنی و ناوبری.

ک - مقابله با آتش‌سوزی و وسایل و تجهیزات مبارزه با حریق

۱ - توانایی در سازماندهی تمرینات مربوط به آتش‌سوزی و اطفاء حریق.

۲ - اطلاعات لازم در مورد رده‌بندی و کلاس‌بندی و شیمی انواع آتش.

۳ - اطلاعات و دانش لازم در مورد سیستمهای مختلف موجود در رابطه با اطفاء حریق.

۴ - گذراندن یک دوره تأیید شده مبارزه با آتش‌سوزی.

ل - نجات در دریا

توانایی در سازماندهی تمرینات ترک‌کشتی و اطلاع کامل از طرز کار قایقهای نجات،

قایق بادشو نجات، بویه‌ها و تجهیزات مشابه مربوط به نجات جان افراد در دریا و وسایل

موجود و نصب شده در این تجهیزات از قبیل دستگاه قابل حمل مخابراتی رادیویکتهای

نشان دهنده موقعیت کشتی در مواقع اضطراری (EPIRB)

آشنایی با فنون نجات اشخاص در دریا.

م - دستورالعملهای اضطراری

آگاهی از موارد مندرج در کتاب راهنمای مسائل اضطراری تدوین شده به وسیله سازمان

بین‌المللی دریانوردی (IMO) و سازمان بین‌المللی کار (I.L.O)

ن - انجام مانور و هدایت کشتی

داشتن دانش و آگاهی لازم در موارد زیر:

- ۱- دانستن عوامل مختلفی که بر دایره چرخش و فواصل توقف کشتی اثر می گذارند از قبیل ظرفیتهای مختلف بارگیری، آبخور، تراز، سرعت و فاصله زیر کیل کشتی.
- ۲- اثرات باد و جریان آب در هدایت کشتی.
- ۳- مانورهای مربوط به نجات آدم در دریا.
- ۴- اثرات کم بودن مقدار آب و کمی عمق آب بر کشتی.
- ۵- راه و روش صحیح و مناسب در مسائل لتگر کردن کشتیها و مهار نمودن واحدهای شناور در شرایط مختلف.

س - تعادل کشتی

- ۱- آگاهی عملی و کاربرد تعادل، جداول تراز و فشار، نمودارها و وسایل محاسبه فشار.
- ۲- توجه به اقدامات اساسی که در شرایط از دست رفتن قسمتی از شناورهای کامل بایستی اعمال گردد.

ع - زبان انگلیسی

دانش لازم در زبان انگلیسی در حدود قادر ساختن افسران ناوبر در استفاده از نقشه ها و سایر انتشارات دریایی، فهمیدن اطلاعات هواشناسی و پیامهای مربوط به ایمنی کشتی و عملیات در ارتباط با سایر کشتیها یا ایستگاههای ساحلی.

ف - ساختمان کشتی

آگاهی و اطلاع کلی از اصول ساختمانی قسمتهای یک کشتی و آشنایی و فهمیدن اسامی و اصطلاحات صحیح بخشهای مختلف.

ص - تخلیه و بارگیری و بارچینی

اطلاع و آگاهی از نحوه و سیستمهای تخلیه و بارگیری و بارچینی ایمن کالاهای تجارتي و اثرات این عوامل در ایمنی کشتی.

ق - کمکهای اولیه پزشکی

به کارگیری عمل راهنمایی های پزشکی و ارائه خدمات از طریق رادیویی توانایی به

کارگیری و استفاده مؤثر چنین اطلاعات در صورت بروز حوادث یا بیماری که ممکن است روی کشتی اتفاق بیفتد.

ر - تجسس و نجات در دریا

آگاهی کامل از دستورالعمل تجسس و نجات در دریا مربوط به سازمان بین‌المللی دریانوردی (MERSAR)

ش - جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی

آگاهی در مورد اقدامات پیشگیری و جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی.

ضمیمه شماره ۲ - «حداقل دانش و اطلاعات مورد نیاز مربوط به گواهینامه‌های ناخدایان و افسران ناوبری ارشد کشتیهای بازرگانی با ظرفیت غیرخالص ۱۶۰۰ تن یا بیشتر در مسافت نامحدود»

داشتن دانش و اطلاعات کافی و لازم در موارد زیر:

الف - ناوبری و تعیین موقعیت کشتی

برنامه سفرهای دریایی و ناوبری در کلیه شرایط از قبیل شرایط مندرج در زیر:

۱ - روشهای صحیح ردگیری مسیرهای دریایی و اقیانوسی.

۲ - آبهای محدود.

۳ - دریخ.

۴ - در دید محدود.

۵ - در قسمتهای مربوط به جداسازی ترافیک دریایی

۱-۵ رصدگیری اجرام سماوی منجمله استفاده از خورشید، ستارگان، ماه و منظومه‌های

شمسی.

۲-۵ - به‌کارگیری و استفاده از علائم ثابت مستقر در خشکی که علائم کمک ناوبری

مانند: فانوسهای دریایی، بیکن و گویه‌ها و چراغهای دریایی مرتبط با نقشه‌های دریایی

مناسب، کتابها و انتشارات و اعلامیه‌های مربوط به دریانوردی و دریایان جهت ارزیابی

دقیق نقطه به دست آمده.

۳-۶ - وسایل مدرن الکترونیکی کمک ناوبری ضمن توجه به اصول محدودیتها، مأخذ

خطاها، کشف اطلاعات نادرست یا مبهم و روش تصحیح این دستگاهها به منظور دستیابی به نقطه دقیق.

ب - نگرانی در دریا

۱ - داشتن اطلاعات و دانش کافی در رابطه با محتوی، کاربرد و هدف و مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا به ویژه ضمانت مربوط به ایمنی ناوبری.

۲ - داشتن اطلاعات کافی در رعایت موارد اساسی در گرفتن نگرانی در دریا.

ج - ناوبری به وسیله دستگاه رادار

آگاهی و اطلاعات در ارتباط با استفاده از سیمولاتور رادار و در صورت عدم وجود سیمولاتور استفاده از صفحه مانور.

داشتن آگاهی و اطلاع از اصول کار رادار و توانایی در استفاده و به کارگیری این دستگاه. تجزیه و تحلیل اطلاعات کسب شده به وسیله آن به ویژه در موارد زیر:

۱ - عوامل مؤثر در عملکرد و دقت عمل.

۲ - تنظیم و نگهداری تصاویر.

۳ - کشف و شناخت اطلاعات نادرست، شناخت اکوهای غیر واقعی، اکوهای برگشتی و غیره.

۴ - شعاع عمل و سمت‌گیری و نقطه‌گیری.

۵ - شناخت اکوهای بحرانی.

۶ - مسیر و سرعت سایر کشتیها.

۷ - زمان و فاصله نزدیکترین کشتی در حال عبور از سینه کشتی یا از روبرو و یا سبقت

گیرنده.

۸ - شناخت تغییرات مسیر و سرعت سایر کشتیها.

۹ - اثرات تغییرات در مسیر یا سرعت یا هر دو مورد برای کشتی خودی.

۱۰ - کاربرد مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا.

د - قطب‌نماهای مغناطیسی و الکتریکی (جایرو)

توانایی تعیین و تصحیح خطاهای قطب‌نماهای مغناطیسی و جایرو و اطلاع دقیق و کامل

از وسایل تصحیح‌کننده خطاها.

۵- هواشناسی و اقیانوس‌شناسی

۱- توانایی در فهم و تفسیر نقشه‌های سینوپتیک و پیش‌بینی جو منطقه ضمن توجه به وضعیت جو محل.

۲- آگاهی از خصوصیات و مشخصات سیستمهای مختلف جوی منجمله آگاهی از طوفانهای چرخشی مناطق حاره و نحوه احتراز از مراکز طوفانها و قطاعهای خطرناک.

۳- آگاهی از سیستمهای جریان آب اقیانوسها.

۴- توانایی در به کارگیری و استفاده از کلیه انتشارات مربوط به دریانوردی منجمله کشنده‌ها، جریانها استفاده از انتشارات به زبان انگلیسی در این زمینه.

۵- انجام مانور و هدایت کشتی

و- انجام مانور و هدایت کشتی

داشتن دانش و آگاهی لازم در مورد هدایت و مانور کشتی در کلیه وضعیتها منجمله موارد زیر:

۱- نحوه مانور در هنگام نزدیک شدن به کشتی راهنمایریا ایستگاه راهنمایی ضمن توجه به عوامل: وضع جوی، کشنده‌ها، دایره چرخش قواصل و زمان توقف کشتی.

۲- هدایت کشتی در رودخانه‌ها و خورها، آبراه‌ها و غیره. ضمن توجه به اثرات جریان آنها با دو محدودیت آبهای موجود در ارتباط با مانورهای سکان کشتی.

۳- طرز صحیح مانور در آبهای کم عمق با توجه به کاهش فاصله در زیر کیل کشتی به علت اثرات کاهش آب، خمش و پیچش.

۴- تأثیرات حاصل از عبور دو کشتی در نزدیک هم - ناوبری از نزدیکی سواحل (اثرات ناوبری در کانالها)

۵- پهلو دادن و جدا کردن کشتی از اسکله تحت وضعیتها و شرایط مختلف باد، کشنده‌ها و جریانهای آب، استفاده از یدک‌کش و استفاده نکردن از یدک‌کش.

۶- آگاهی در انتخاب لنگرگاه مناسب، لنگراندازی با یک یا دو لنگر در لنگرگاههای محدود و عوامل مؤثر در تعیین طول زنجیر لنگر مورد استفاده.

۷- نحوه صحیح کشیدن لنگرها، نحوه کشیدن دو لنگر درگیر شده با هم.

۸- نحوه استفاده و ورود به حوضچه های خشک تعمیراتی در حالت های عادی و در مواقع صدمه دیدن کشتی.

۹- هدایت و اداره کشتی در وضعیت بد جوی از جمله کمک به یک کشتی و یا هواپیما در شرایط اضطراری - عملیات یدک کشی - روش های مختلف هدایت کشتی خارج از کنترل مسیر دریایی، نحوه صحیح کم کردن انحراف مسیر کشتی - استفاده صحیح از ماده نفتی، ۱۰- آگاهی و احتیاط های لازم در ارتباط با مانور های به آب اندازی قایق های نجات و وسایل دیگر نجات در وضعیت های عادی و بد جوی.

۱۱- روش های تحویل گرفتن نجات یافتگان از قایق نجات و یا سایر وسایل نجات موجود بر روی کشتی.

۱۲- توانایی در تعیین نحوه مانور و خصوصیات انواع کشتیها و توجه ویژه به فاصله و زمان توقف و دایره چرخش کشتی در آب خورها و سرعت های مختلف.

۱۳- آگاهی از نحوه ناوبری با سرعت های که به منظور جلوگیری از خسارات ناشی از ایجاد امواج سینه و پاشنه کشتی خودی.

۱۴- نحوه انجام اقدامات عملی صحیح در هنگام ناوبری در یخ یا در شرایط انباشته شدن یخ بر روی کشتی خودی.

۱۵- اطلاع صحیح از نحوه استفاده از مناطق جداسازی ترافیک دریایی و نحوه مانور در آنها.

ز- تعادل کشتی، ساختمان و کنترل خسارات و صدمات کشتی

۱- دانستن اصول اساسی ساختمان کشتی، تئوری و عوامل مؤثر در تراز و تعادل و اقدامات لازم جهت نگهداری تراز و تعادل ایمن.

۲- آگاهی از اثراتی که در تراز و تعادل کشتی در هنگام بروز خسارات و در نتیجه آب گرفتگی یک بخش ساختمانی به وجود آمده و اقدامات لازم که در این موقع بایستی در نظر گرفته شود.

۳- دانش و آگاهی از مسائل تعادل، جداول فشار و تراز، نمودارها و وسایل محاسبه فشار

منجمله آگاهی از کلیه کالاهای بارگیری شده روی کشتی و ایجاد توازن به منظور نگهداری فشارهای بدنه در محدوده قابل قبول.

۴- آگاهی کلی از قسمت‌های اصلی ساختمان کشتی و اصطلاحات و اسامی قسمت‌های مختلف آن.

۵- اطلاع و آگاهی از توصیه‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO در ارتباط با تعادل کشتی.

ح - دستگاه محرکه و ماشین‌آلات کشتی

۱- آگاهی از اصول به کارگیری عملی دستگاه‌های محرکه کشتی.

۲- اطلاع از تجهیزات کمکی موتورخانه.

۳- آگاهی کلی از واژه‌های مهندسی دریایی.

ط - تخلیه و بارگیری و بارچینی

۱- دانش صحیح بارچینی و مهار ایمن کالاها بر روی عرشه کشتی - اطلاع از کلیه وسایل تخلیه و بارگیری.

۲- عملیات تخلیه و بارگیری - تخلیه و بارگیری نگله‌های سنگین.

۳- مقررات و توصیه‌های بین‌المللی در ارتباط با حمل کالاها به ویژه مقررات بین‌المللی دریانوردی کالاهای خطرناک.

۴- حمل و نقل کالاهای خطرناک ضمن توجه به کلیه جوانب احتیاط در تمام مدت تخلیه و بارگیری مراقبت و مواظبت از کالاهای خطرناک در طول سفر دریایی.

۵- آگاهی عملی از محتوی و کاربرد دستورالعمل‌های ایمن جاری نفتکش‌ها.

۶- آگاهی عملی از تجهیزات مورد استفاده کالاها از قبیل لوله‌ها و پمپ‌ها.

۷- واژه‌ها و تعاریف مورد استفاده در تشریح خواص کالاهای نفتی مانند نفت خام، نفت نیمه سبک و غیره.

۸- مقررات مربوط به آلودگی‌های آنها - توازن - شستن مخازن و عملیات گاززدایی.

۹- دستورالعمل بارگیری در طبقات فوقانی کشتی.

ع - مقابله با آتش سوزی و وسایل و تجهیزات مبارزه با حریق

- ۱ - توانایی در سازماندهی تمرینهای مربوط به آتش سوزی و اطفاء حریق.
- ۲ - اطلاعات لازم در مورد رده بندی و کلاس بندی شیمی انواع آتش.
- ۳ - اطلاعات و دانش لازم در مورد سیستمهای مختلف موجود در رابطه با اطفاء حریق.
- ۴ - گذراندن یک دوره تأیید شده مبارزه با آتش سوزی.
- ۵ - آگاهی از مقررات مربوط به وسایل و ابزار مبارزه با حریق.

ک - دستورالعمل موقعیتهای اضطراری

- ۱ - احتیاطهای مورد لزوم در موقع به ساحل کشیدن کشتی جهت تعمیرات و هرگونه اقدام دیگر.
- ۲ - اقداماتی که می بایست پس از تصادم در نظر گرفته شود.
- ۳ - طرز شناور کردن یک کشتی به گل خورده با کمک و یا بدون کمک عوامل خارجی.
- ۴ - اقداماتی که می بایست بعد از به گل نشستن کشتی در نظر گرفته شود.
- ۵ - نشست گیری موقت.
- ۶ - اقدامات حفاظتی و ایمنی جهت مسافران و خدمه کشتی در مواقع اضطراری.
- ۷ - اعمالی در محدود کردن خسارت و نجات کشتی پس از وقوع غریق یا انفجار.
- ۸ - ترک کشتی در مواقع اضطراری.
- ۹ - استفاده از سکان در مواقع اضطراری، طرز نصب و به کارگیری سکان کمکی، وسایل مورد لزوم نصب این سکان.

۱۰ - نجات اشخاص از کشتی در وضعیت اضطراری و نجات غریق.

۱۱ - دستورالعمل مربوط به مسأله آدم به دریا و اقدامات پس از آن.

ل - مراقبتهای پزشکی

آگاهی کامل از به کارگیری و استفاده از محتوای انتشارات زیر:

- ۱ - دستورالعمل و راهنمای بین المللی پزشکی برای کشتیها و یا هر نوع نثریه مشابه

داخلی.

- ۲- بخش مربوط به مسائل پزشکی کتاب مقررات بین‌المللی علایم و مخابرات.
- ۳- دستورالعمل کمکهای اولیه پزشکی مربوط به حوادث ناشی از استفاده کالاهای خطرناک.

م - حقوق و قوانین دریانوردی

- ۱- آگاهی و اطلاع از قوانین بین‌المللی دریانوردی منعکس شده در مقاله‌نامه‌ها و کنوانسیونهای بین‌المللی به ویژه مسؤولیتهای فرمانده در رابطه با مسائل ایمنی و حفاظت محیط‌زیست دریایی و آگاهی و توجه خاص نسبت به موارد مشروحه زیر:
 - ۱- ۱- گواهی‌نامه‌ها و سایر اسناد لازم که می‌بایستی بر روی کشتی و در ارتباط با اجرای مفاد کنوانسیونهای بین‌المللی وجود داشته باشد، چگونگی صدور آنها، مهلت اعتبار قانونی آنها.
 - ۱- ۲- مسؤولیتهای تحت الزامات مفاد کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین بارگیری.
 - ۱- ۳- مسؤولیتهای تحت الزامات مفاد کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی آبها به وسیله کشتیها.

- ۱- ۴- مسؤولیتهای تحت الزامات مفاد کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا.
- ۱- ۵- اظهارنامه‌های دریایی در رابطه با بهداشت و سلامتی، الزامات مفاد کنوانسیون بین‌المللی بهداشت.

- ۱- ۶- مسؤولیتهای موجود تحت الزامات سایر کنوانسیونها، مقررات بین‌المللی در رابطه با ایمنی کشتیها، مسافر، خدمه و کالاهای آنها.
- ۲- آگاهی از قوانین و مقررات دریایی و نحوه قانونگذاری دریایی ملی و ارتباط آنها با کاربرد و اجرای مقاله‌نامه‌ها و کنوانسیونهای بین‌المللی.

ن - مدیریت پرسنلی و مسؤولیتهای آموزشی

دانش و آگاهی از نحوه مدیریت پرسنلی، سازماندهی و آموزش بر روی کشتی.

س - مخابرات و ارتباطات

- ۱- توانایی در ارسال و دریافت پیامهای رادیویی و به وسیله موریس چراغ و نحوه استفاده از مقررات بین‌المللی علایم مخابراتی.

۲- آگاهی از نحوه استفاده مخابراتی رادیو تلفنی و توانایی استفاده از دستگاههای رادیو تلفنی به ویژه در مواقع اضطراری، خطر، فوریتها، ایمنی و پیامهای دریانوردی.

۳- آگاهی از روشهای علایم خطر اضطراری رادیو تلگراف بر اساس مقررات رادیویی (R.R)

ع - نجات در دریا

آگاهی کامل از مقررات مربوط به تجهیزات و وسایل نجات (کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا) سازماندهی تمرینهای ترک کشتی در مواقع سوانح، قایقهای نجات و سایر شناورهای نجات.

ف - تجسس و نجات

آگاهی کامل از مقررات و دستورالعمل مربوط به تجسس و نجات در کشتیهای بازرگانی سازمان بین المللی دریانوردی (MERSAR)

ص - روشهای نشان دهنده مهارتهای حرفه‌ای

۱- دریانوردی: توانایی در استفاده از سکستانت، آیینه سمت گیری، دستگاه سمت گیری جانبی، توانایی در تعیین موقعیت و نقطه کشتی، تعیین مسیر و سمت کشتی.

۲- مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا:

۱-۲- استفاده عملی از ماکت کوچک نشان دهنده علایم با چراغهای مناسب، استفاده از

سیمولاتور چراغهای راه.

۲-۲- صفحه مانور یا سیمولاتور رادار.

۳- رادار:

۱- ۳- سیمولاتور رادار یا

۲- ۳- صفحه مانور.

۴- مبارزه با حریق: گذراندن یک دوره تأیید شده مبارزه با آتش سوزی.

۵- مخابرات: آزمایش به طور سمعی و بصری مخابرات.

۶- نجات: به آب انداختن و بالا کشیدن قایق نجات و استفاده از سایر وسایل و تجهیزات

نجات از جمله طرز استفاده از حلقه نجات.

آیین نامه اجرایی صدور و اعطای گواهی نامه های شایستگی دریانوردی افسران مهندس مکانیک دریایی کشتیهای بازرگانی در مسافت نامحدود مصوب سال ۱۳۶۸ شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی

به استناد گزارش شماره ۱/۵۸۳۹ مورخ ۱۱/۷/۶۸ و در اجرای بند ۹ از ماده ششم آیین نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مفاد آیین نامه اجرایی صدور و اعطاء گواهی نامه های شایستگی دریانوردی مهندسی مکانیک دریایی منضم به گزارش فوق و شامل ۱۸ ماده و ۴ تبصره و دو ضمیمه مورد تأیید و تصویب قرار گرفت.

آیین نامه اجرایی صدور و اعطاء گواهی نامه های شایستگی دریانوردی افسران مهندس مکانیک دریایی کشتیهای بازرگانی در مسافت نامحدود

سازمان بنادر و کشتیرانی در اجرای وظایف و اختیارات قانونی ناشی از ماده ۱۹۲ قانونی دریایی جمهوری اسلامی ایران مصوب آبانماه ۱۳۴۳ و سایر اختیارات محوله و به استناد بند ۹ از ماده ۶ آیین نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب بهمن ماه ۱۳۴۸، به منظور صدور و اعطای گواهی نامه های شایستگی دریانوردی به افسران مهندس مکانیک دریایی کشتیهای بازرگانی در مسافت نامحدود مقررات زیر را تصویب می نماید:

ماده یک - کلیات: در رابطه با اهداف این مقررات، اصطلاحات به قرار زیر می باشند:
۱- «افسر مهندس» به معنی افسری که طبق مقررات صلاحیت انجام کار در موتورخانه کشتی را داشته باشد.

۲- «افسر مهندس ارشد» به معنی افسر مهندس با بالاترین درجه مهندسی که مسئولیت کلیه ماشین آلات به عهده او می باشد.

۳- «افسر مهندس دوم» به معنی افسر مهندس با یک درجه پایین‌تر از افسر مهندس ارشد که در موارد وقوع حوادث اضطراری برای افسر مهندس ارشد، جانشین او خواهد بود.

۴- «گواهی نامه‌های شایستگی دریانوردی مهندسی» عبارت است از سندی است که به وسیله سازمان بنادر و کشتیرانی و بر اساس مقررات مندرج در این آیین‌نامه و اصلاحات بعدی آن صادر و به واجدین شرایط اعطاء خواهد شد.

۵- «سفرهای نامحدود» به معنی سفرهای دریایی در کلیه آبهای بین‌المللی و در مسافتهای غیرمحدود جغرافیایی.

ماده ۲- درجات گواهی نامه‌ها: گواهی نامه‌های شایستگی دریانوردی مهندسی که بر اساس این مقررات صادر می‌گردد دارای درجات زیر می‌باشند:

الف- گواهی نامه شایستگی دریانوردی «افسر مهندس مسئول نگرهبانی» در کشتیهای با قدرت موتور ۷۵۰ کیلووات یا بیشتر در مسافت نامحدود.

ب- گواهی نامه شایستگی دریانوردی «افسر مهندس دوم» در کشتیهای با قدرت موتور ۳۰۰۰ کیلووات یا بیشتر در مسافت نامحدود.

ج- گواهی نامه شایستگی دریانوردی «افسر مهندس ارشد» در کشتیهای با قدرت موتور ۳۰۰۰ کیلووات یا بیشتر در مسافت نامحدود.

ماده ۳- پستهای مجاز: دارندگان گواهی نامه‌های شایستگی مهندسی مذکور در ماده ۲ این مقررات مجاز به انجام وظیفه در پستهای مهندسی کشتی به شرح زیر می‌باشند:

۱- دارندگان گواهی نامه شایستگی دریانوردی «افسر مهندس مسئول نگرهبانی» حداکثر تا پست افسر سوم مهندسی کشتیهای بازرگانی با قدرت موتور ۷۵۰ کیلووات یا بیشتر در مسافت نامحدود.

۲- دارندگان گواهی نامه شایستگی دریانوردی «افسر مهندس دوم» حداکثر تا پست افسر دوم مهندسی کشتیهای بازرگانی با قدرت موتور ۳۰۰۰ کیلووات یا بیشتر در مسافت نامحدود.

۳- دارندگان گواهی نامه شایستگی دریانوردی «افسر مهندس ارشد» در کلیه پستهای افسر مهندسی کشتی و نهایتاً پست افسر اول مهندسی کشتیهای بازرگانی با قدرت موتور

۳۰۱۰ کیلووات یا بیشتر در مسافت نامحدود.

ماده ۴ - شرایط احراز گواهی نامه‌ها: صدور و اعطای گواهی نامه‌های افسران مهندسی بر اساس شرایط مندرج در این ماده به شرح زیر صورت خواهد گرفت:

الف - افسر مهندس مسئول نگهداری (ENGINEER OFFICER IN CHARGE OF A WATCH)

۱ - داشتن حداقل ۱۸ سال سن.

۲ - ارائه گواهی پزشکی معتبر مبنی بر سلامتی کامل جسمی و روحی به ویژه سلامتی در بینایی و شنوایی از پزشک معتمد و بر اساس ضوابط مربوطه.

۳ - گذراندن موفقیت آمیز دوره آموزشی رشته مهندسی مکانیک دریایی در یکی از مؤسسات آموزشی داخل یا خارج از کشور به مدت حداقل ۳ سال که منجر به اخذ دانشنامه مهندسی دریایی گردد.

۴ - گذراندن دوره عملی کارگاه بر طبق مقررات پیش بینی شده سازمان بین المللی دریانوردی و ارائه گواهی نامه مربوط.

۵ - داشتن حداقل ۱۲ ماه خدمات دریایی متوالی یا متناوب در موتورخانه کشتیهای بازرگانی با قدرت موتور ۷۵۰ کیلووات یا بیشتر در مسافت نامحدود که حداقل ۶ ماه این خدمات به صورت نگهداری در موتورخانه و زیر نظر افسر مهندس مسئول گواهی نامه دار انجام گرفته باشد.

۶ - تکمیل جزوه مربوط به تجارب دریایی در موتورخانه کشتی (P.E.L)

۷ - گذراندن دوره‌های مشروحه زیر و ارائه گواهی نامه‌های مربوطه:

۱ - ۷ - مبارزه با حریق در دریا.

۲ - ۷ - بقاء در دریا و قایق نجات.

۳ - ۷ - کمکهای اولیه دریایی.

۸ - موفقیت در آزمایشات کتبی و شفاهی مربوطه (بر اساس مواد مطروحه در ضمام پیوست این آیین نامه).

تبصره ۱ - داوطلبانی که دارای مدارک و شرایط زیر باشند، واجد شرایط احراز گواهی نامه افسر مهندس مسئول نگهداری نیز خواهند شد:

۱- داشتن مدرک تحصیلی دیپلم یا فوق دیپلم متوسطه در یکی از رشته‌های مکانیک، و سایر گرایشهای آن، فیزیک، ریاضی.

۲- داشتن حداقل مدت ۴۸ ماه برای دیپلم و ۴۲ ماه برای فوق دیپلم خدمات دریایی متوالی یا متناوب در قسمت موتورخانه کشتی‌های بازرگانی با قدرت موتور ۷۵۰ کیلووات و یا بیشتر در مسافت نامحدود که حداقل ۱۲ ماه این خدمات به صورت نگرهبانی در موتورخانه و زیر نظر افسر مهندس مسؤل و گواهی نامه‌دار صورت گرفته باشد.

۳- گذراندن یک دوره آموزشی مهندسی مکانیک دریایی مورد تأیید سازمان به مدت یک ترم تحصیلی پس از انجام حداقل ۲۴ ماه خدمات دریایی مورد نظر در بند ۲ فوق.

۴- داشتن شرایط مندرج در بندهای یک، دو، چهار، شش، هفت و هشت الف این ماده تبصره ۲- داوطلبانی که دارای مدرک مهندسی مکانیک می‌باشند در صورت داشتن کلیه شرایط مندرج در بندهای یک، دو، چهار، پنج، شش، هفت و هشت الف این ماده و گذراندن یک دوره آموزشی مهندسی مکانیک دریایی مورد تأیید سازمان به مدت یک ترم واجد شرایط احراز گواهی نامه افسر مهندس مسؤل نگرهبانی نیز خواهند بود.

ب- افسر دوم مهندس (SECOND ENGINEER OFFICER)

۱- داشتن گواهی نامه شایستگی دریانوردی «افسر مهندس مسؤل نگرهبانی» در کشتیهای بازرگانی با قدرت موتور ۷۵۰ کیلووات یا بیشتر در مسافت نامحدود یا گواهی نامه مشابه صادره بر اساس عرف بین‌المللی مورد تأیید واحد آموزش سازمان بنادر و کشتیرانی.

۲- ارائه گواهی پزشکی معتبر مبنی بر سلامتی کامل جسمی و روحی به ویژه سلامتی در بینایی و شنوایی از پزشک معتمد بر اساس ضوابط مربوطه.

۳- داشتن تجارب و خدمات دریایی در موتورخانه کشتیهای با قدرت موتور ۳۰۰۰ کیلووات یا بیشتر در مسافت نامحدود در یکی از موارد زیر:

۱- ۳- مدت ۱۲ ماه با سمت افسر یا کمک افسر مهندس در صورتی که قبلاً دوره آموزشی کامل مهندسی دریایی در یک آکادمی داخل و یا خارج از کشور طی نموده باشد (موضوع بند ۳ الف این ماده).

۲- ۳- مدت ۲۴ ماه با سمت افسر یا کمک افسر مهندس در صورتی که قبلاً دوره آموزشی

موصوف در فوق را طی نکرده باشد.

۴- گذراندن دوره‌های زیر و ارائه گواهی‌نامه‌های مربوطه:

۱- ۴- مبارزه با حریق در دریا (بیشرفته)

۲- ۴- کمک‌های اولیه دریایی

۳- ۴- بقاء در دریا و قایق نجات.

۵- موفقیت در آزمایشات کتبی و شفاهی مربوطه بر اساس مواد مطروحه در ضmann

پیوست این آیین‌نامه.

تبصره ۱- داوطلبانی که دارای مدرک و شرایط زیر باشند، واجد شرایط احراز

گواهی‌نامه افسر مهندس دوم نیز خواهند بود:

۱- داشتن مدرک مهندسی مکانیک دریایی از یکی از مؤسسات آموزشی داخلی یا خارج

از کشور.

۲- داشتن مدت ۲۴ ماه خدمات دریایی متوالی یا متناوب بر روی کشتیهای بازرگانی که

حداقل ۱۲ ماه آن به صورت نگهبانی در موتورخانه کشتیهای بازرگانی با قدرت موتور ۳۰۰۰

کیلووات یا بیشتر در مسافت نامحدود با سمت کمک مهندس و زیر نظر مهندس

گواهی‌نامه‌دار صورت گرفته باشد.

۳- گذراندن یک دوره آموزشی عملی کارگاه بر طبق مقررات پیش‌بینی شده سازمان

بین‌المللی دریانوردی.

۴- تکمیل جزوه مربوط به تجارب دریایی در موتورخانه کشتی (P.B.L)

۵- داشتن شرایط مندرج در بندهای ۲، ۴، ۵ ب این ماده.

تبصره ۲- داوطلبانی که دارای مدرک مهندسی مکانیک می‌باشند، در صورت گذراندن

یک دوره آموزشی مهندسی مکانیک دریایی مورد تأیید سازمان به مدت یک ترم تحصیلی و

داشتن شرایط مندرج در بندهای ۲، ۳، ۴، ۵ تبصره یک فوق، واجد شرایط احراز گواهی‌نامه

افسر مهندس دوم نیز خواهند بود.

ج- افسر ارشد مهندس (CHIEF ENGINEER OFFICER)

۱- داشتن گواهی‌نامه شایستگی دریانوردی «افسر دوم مهندس» کشتیهای بازرگانی با

مقررات راجع به صدور گواهینامه و ... / ۱۸۳

قدرت موتور ۳۰۰۰ کیلووات یا بیشتر در مسافت نامحدود و یا گواهی نامه مشابه صادره بر اساس عرف بین‌المللی مورد تأیید واحد آموزش سازمان.

۲- ارائه گواهی پزشکی معتبر مبنی بر سلامتی کامل جسمی و روحی به ویژه سلامتی در بینایی و شنوایی، از پزشک معتمد بر اساس ضوابط مربوطه.

۳- داشتن تجارب و خدمات دریایی در موتورخانه کشتیهای با قدرت موتور ۳۰۰۰ کیلووات یا بیشتر در مسافت نامحدود در یکی از موارد زیر:

۱- ۳- مدت حداقل ۱۸ ماه با سمت افسر مهندس با داشتن گواهی نامه «افسر دوم مهندس».

۲- ۳- مجموعاً مدت حداقل ۳۰ ماه با سمت افسر مهندس یا کمک افسر مهندس که حداقل ۱۸ ماه این خدمات با سمت افسر مهندس یا داشتن گواهی نامه «افسر دوم مهندس» صورت گرفته باشد.

۴- گذراندن دوره‌های زیر و ارائه گواهی نامه مربوطه:

۱- ۴- مبارزه با حریق در دریا (پیشرفته)

۲- ۴- کمکهای اولیه دریایی.

۳- ۴- بقاء در دریا و قایق نجات.

۵- موفقیت در آزمایشات کتبی و شفاهی مربوطه بر اساس مواد مطروحه در ضوابط پیوست این آیین نامه.

ماده ۵- دوره‌های تکمیلی: نحوه اجرای دوره‌های تکمیلی موضوع این مقررات به شرح زیر می‌باشد:

۱- دوره مبارزه با حریق در دریا (FIRE FIGHTING)

مدت این دوره حداقل یک هفته است. گواهی نامه‌ای که اعطاء خواهد شد به عنوان گواهی شرکت در دوره خواهد بود.
مدت اعتبار این گواهی نامحدود است.

۲- بقاء در دریا و قایق نجات (SEA SURVIVAL & LIFEFT)

مدت این دوره حداقل یک هفته است. گواهی نامه‌ای که صادر و اعطاء خواهد شد به

عنوان گواهی شرکت در دوره خواهد بود.

مدت اعتبار این گواهی نامحدود است.

۳- کمکهای اولیه در دریا (FIRST AID AT SEA)

این دوره می‌بایست در یک مرکز آموزش مورد تأیید سازمان اجرا شده باشد. گواهی نامه مربوطه پس از انجام آزمون لازم اعطاء خواهد شد. مدت اعتبار این گواهی نامه از تاریخ گذراندن امتحان به مدت ۵ سال خواهد بود.

ماده ۶- خدمات دریایی مفید (خالص)

خدمات دریایی انجام شده بر روی واحدهای شناور مورد نظر این آیین‌نامه در صورتی که مطابق با شرایط زیر باشد، به عنوان خدمات دریایی مفید (خالص) و قابل احتساب برای درجات مهندسی مورد بررسی قرار خواهد گرفت:

۱- خدمات در قسمت موتورخانه کشتیهای بازرگانی صورت گرفته باشد.

۲- در مواردی که نیاز به انجام نگهداری باشد ارائه تأییدیه انجام عمل نگهداری مجموعاً ۸ ساعت در مدت ۲۴ ساعت الزامی است.

۳- خدمات افسران مهندس کشتیهای بازرگانی در موتورخانه یگانهای نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران پس از تأیید هیأت ممتحن سازمان قابل احتساب خواهد بود.

۴- خدمات مورد نظر این مقررات باید به روی کشتیهای بازرگانی با قدرت موتور ۷۵۰ کیلووات و یا بیشتر در مسافت نامحدود صورت گرفته باشد.

۵- خدمات افسران مهندس ایرانی بر روی واحدهای شناور بازرگانی کشورهای بیگانه پس از تأیید نمایندگی جمهوری اسلامی ایران در خارج از کشور و تأیید هیأت ممتحن سازمان قابل بررسی و احتساب خواهد بود.

۶- خدمات دریایی افسران مهندس نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران بر روی ناوهای نیروی دریایی جهت صدور گواهی نامه شایستگی در صورت تأیید هیأت ممتحن سازمان $\frac{۲}{۳}$ آن قابل احتساب خواهد بود.

ماده ۷- اتباع بیگانه: گواهی نامه‌های شایستگی دریانوردی افسران مهندس فقط جهت پرسنل تبعه کشور جمهوری اسلامی ایران و بر طبق مفاد این آیین‌نامه صادر و اعطاء خواهد

شد. متقاضیان تبعه کشورهای بیگانه در صورتی که از دانشکده‌ها و مؤسسات آموزشی دریایی کشور جمهوری اسلامی ایران فارغ‌التحصیل شده باشند و از طرف مقامات ذیربط کشور در رابطه با اشتغال اتباع بیگانه مورد تأیید قرار بگیرند، با رعایت کلیه مفاد این آیین نامه گواهی نامه شایستگی صادر و اعطاء خواهد شد.

ماده ۸- گواهی نامه‌های معادل: الف- دارندگان گواهی نامه‌های شایستگی دریانوردی مهندسی صادره از مراجع کشورهای بیگانه، می‌توانند گواهی نامه خود را همراه با مدارک مورد لزوم جهت ارزیابی به سازمان بنادر و کشتیرانی ارائه نمایند. سازمان پس از بررسی در صورت تأیید، گواهی نامه معادل آن را صادر و اعطاء خواهد نمود.

ب- کسانی که دوره‌های آموزشی مهندسی دریایی را در خارج از کشور طی نموده در آزمون مربوطه نیز موفق شده باشند ولی به عللی از طرف آن کشور گواهی نامه شایستگی جهت آنان صادر نشده باشد می‌توانند مدارک مورد لزوم خود را جهت ارزیابی به سازمان بنادر و کشتیرانی ارائه نمایند. سازمان پس از بررسی، در صورت تأیید، گواهی نامه معادل آن را صادر و اعطاء خواهد نمود.

ج- کسانی که دوره‌های آموزشی مهندسی دریایی را در خارج از کشور گذرانیده ولی به هر علتی در آزمون مربوطه به گواهی نامه شایستگی در آن کشور موفق نشده باشند، می‌توانند مدارک مورد لزوم خود را جهت ارزیابی به سازمان بنادر و کشتیرانی ارائه نمایند. سازمان پس از بررسی، در صورت تأیید، مجوز ورود به جلسات آزمون را جهت متقاضی صادر خواهد نمود. در صورت موفقیت در امتحانات مقرر، گواهی نامه مربوطه را صادر و اعطاء خواهد نمود.

ماده ۹- در صورتی که قوانین و مقررات مورد عمل یک کشور بیگانه جهت صدور گواهی نامه‌های شایستگی مهندسی مشابه مقررات مندرج در این آیین نامه بوده و یا مطابق مقررات موجود در کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزشی و گواهی نامه‌ها مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO مورخ ۱۹۷۸ باشد سازمان بنادر و کشتیرانی می‌تواند گواهی نامه‌های صادره از آن کشور را مورد بررسی و ارزیابی قرار داده و گواهی نامه معادل با درجه مربوطه را صادر نماید.

ماده ۱۰ - آزمایشات: نحوه آزمون گواهی نامه‌های شایستگی دریانوردی افسران مهندسی به شرح زیر خواهد بود:

- ۱- آزمون در محل و تاریخ و در تحت شرایطی که سازمان تعیین می‌کند به وسیله هیأت ممتحن خود و بر طبق دستورالعمل اجرایی مربوطه برگزار خواهد شد.
- ۲- هیأت ممتحن از افراد متخصص سازمان بنادر و کشتیرانی خواهند بود که به وسیله بالاترین مقام سازمان تعیین خواهند شد. استفاده از تخصصهای افراد آزاد خارج از سازمان جهت همکاری با هیأت ممتحن از اختیارات سازمان بنادر و کشتیرانی خواهد بود.
- ۳- سازمان بنادر و کشتیرانی در صورت صلاحدید می‌تواند متقاضیان امتحانات را به سایر مراجع صلاحیتدار و مورد تأیید صدور گواهی نامه‌های شایستگی در خارج از کشور معرفی نماید.

ماده ۱۱ - گواهی پزشکی: به منظور صدور، تجدید و یا تمدید گواهی نامه‌های شایستگی دریانوردی افسران مهندس ارائه گواهی پزشکی معتبر مبنی بر سلامتی کامل جسمی و روحی به ویژه سلامتی در بینایی و شنوایی از پزشک معتمد سازمان الزامی می‌باشد. مدت اعتبار این گونه گواهی، از تاریخ صدور به مدت ۳ سال خواهد بود. در مواقع بروز حوادث و سوانح ناگهانی به دارندگان این گونه گواهی، تجدید آن برای اشتغال مجدد از ضروریات خواهد بود.

ماده ۱۲ - مدت اعتبار گواهی نامه‌های شایستگی مهندسی: مدت اعتبار گواهی نامه‌های شایستگی دریانوردی افسران مهندس از تاریخ صدور به مدت ۵ سال خواهد بود. تمدید اعتبار این نوع گواهی نامه‌ها، پس از حصول شرایط زیر امکان پذیر خواهد بود:

۱- ارائه گواهی پزشکی معتبر مبنی بر سلامتی کامل جسمی و روحی به ویژه سلامتی در بینایی و شنوایی.

۲- اثبات تداوم صلاحیت حرفه‌ای به یکی از طریق زیر:

- ۱- ۲- انجام حداقل ۱۲ ماه خدمات دریایی متوالی یا متناوب در موتورخانه کشتیهای بازرگانی در ظرفیت مربوطه در طول پنج سال مدت اعتبار بر طبق مفاد این آیین نامه.
- ۲- ۲- گذراندن موفقیت آمیز آزمون ویژه برگزاری توسط سازمان.

۳-۲- گذراندن موفقیت‌آمیز آزمون دوره یا دوره‌های آموزشی مرتبط مورد تأیید سازمان همسطح با درجه گواهی نامه.

۴-۲- انجام حداقل ۳ ماه خدمات دریایی متوالی در موتورخانه‌های کشتیهای بازرگانی با قدرت موتور مربوطه و با سمت حداقل یک درجه پایین‌تر از درجه گواهی نامه متعلقه.

ماده ۱۳- مشخصات گواهی نامه: گواهی نامه‌های شایستگی دریانوردی افسران مهندس درجات مختلف به دوزبان فارسی و انگلیسی و با مشخصات زیر تهیه و پس از تأیید مسئولین ذیربط و با امضاء بالاترین مقام سازمان صادر و به مهر سازمان ممهور خواهد شد:

- ۱- مشخصات و تصویر دارنده گواهی نامه.

- ۲- تاریخ، محل صدور و تاریخ انقضاء گواهی نامه.

- ۳- درجه گواهی نامه.

- ۴- قدرت موتور و نوع سفر دریایی از نظر مسافت.

- ۵- امضاء مقام مسئول و مهر سازمان.

- ۶- امضاء داوطلب

- ۷- امضاهای مقامات دیگر در صورت نیاز.

- ۸- سایر تأییدیه‌های مورد لزوم.

ماده ۱۴- هرگونه جعل و سوءاستفاده در این گواهی نامه‌ها، ضمن ضبط و باطل نمودن آنها توسط سازمان، مرتکب از طریق مراجع قضایی نیز قابل تعقیب خواهد بود.

ماده ۱۵- مسئولیت اجرایی امور مربوط به گواهی نامه‌های شایستگی دریانوردی افسران مهندس با واحد آموزش سازمان بنادر و کشتیرانی خواهد بود.

ماده ۱۶- گواهی نامه‌های شایستگی دریانوردی در یک نسخه تهیه و صادر خواهد شد. اصل گواهی نامه به متقاضی اعطاء و رونوشت آنها جهت ضبط در پرونده مربوطه محفوظ خواهد ماند. صدور المثنی پس از بررسی و استعلام شش ماه پس از تاریخ درخواست امکان‌پذیر خواهد بود.

ماده ۱۷- مدارک مورد نیاز: مدارک مورد نیاز جهت صدور و اعطای گواهی نامه‌های شایستگی دریانوردی افسران مهندس به شرح زیر خواهد بود:

- ۱- اصل و فتوکپی دانشنامه پایان تحصیلات مهندسی دریایی.
 - ۲- اصل و فتوکپی مواد درسی دوره‌های تحصیلی مهندسی دریایی.
 - ۳- اصل و فتوکپی گواهی نامه شایستگی دریانوردی قبلی (بر حسب مورد).
 - ۴- اصل و فتوکپی گواهی نامه‌های تخصصی مورد نیاز مندرج در این مقررات.
 - ۵- اصل و فتوکپی جداول ثبت و تأیید شده خدمات دریایی.
 - ۶- ارائه هر نوع گواهی نامه تخصصی دیگر.
 - ۷- ارائه اصل جزوه مربوط به تجارب روی کشتی (P.E.L).
 - ۸- گواهی معتبر پزشکی.
 - ۹- گواهی قبولی در آزمون کتبی و شفاهی.
 - ۱۰- گواهی کار در کارگاه.
 - ۱۱- رسید بانکی مبنی بر پرداخت هزینه متعلقه.
 - ۱۲- دو سری کامل فتوکپی شناسنامه.
 - ۱۳- سه قطعه عکس ۴ × ۶ همانند پشت‌نویسی و تأیید شده.
- ماده ۱۸- از تاریخ تصویب این آیین‌نامه، آیین‌نامه اجرایی مصوب جلسه شماره ۴۶ مورخ ۶۱/۹/۷ شورای عالی سازمان در رابطه با گواهی نامه‌های افسران مهندس از درجه اعتبار ساقط خواهد بود.
- این آیین‌نامه در ۱۸ ماده، ۴ تبصره و دو ضمیمه تهیه و تدوین گردیده است.
- ضمیمه شماره یک - «حداقل دانش و اطلاعات مورد نیاز مربوط به گواهی نامه‌های شایستگی دریانوردی افسران مهندس مسؤل نگهداری در کشتیهای بازرگانی با قدرت موتور ۷۵۰ کیلووات یا بیشتر در مسافت نامحدوده»
- دانش و اطلاعات مورد لزوم افسر مهندس با درجه فوق شامل معلوماتی در خصوص عملیات و نگهداری موتورهای اصلی و فرعی و اطلاعات کافی در موارد زیر:
- الف - روشهای نگهداری
- ۱- وظایف مربوط به تحویل و تحول نگهداری.
 - ۲- وظایف مستمر در مدت زمان نگهداری در دریا و در موتورخانه.

۳- نگهداری و حفظ دفتر وقایع موتورخانه و ثبت وقایع و مطالب مهم.

۴- وظایف همراه با تحویل و تحویل نگهداری.

ب- موتورهای اصلی و فرعی

۱- کمک در آماده سازی موتور اصلی و موتورهای کمکی جهت کار.

۲- کارها و عملیات مربوط به دیگ بخار متجمعه سیستم احتراق.

۳- روشهای بررسی و کنترل سطح آب در دیگ بخار و اقدامات لازم در مواقع غیر عادی

بودن سطح آب.

۴- اقدامات مورد نیاز جهت جلوگیری از خسارات وارده به نیروی محرکه در موتور و

محفظه های دیگر بخار.

ج- سیستم پمپاژ

۱- عملیات عادی و مستمر تلمبه زدن.

۲- به کارگیری و عملیات تلمبه زدن مربوط به خن (بیلج)، توازن و کالاهای.

د- به کارگیری دستگاههای محرکه کشتی

آماده نمودن، روشن کردن، متصل کردن و تعویض موتورهای یا ژنراتورها.

ه- روشهای اضطراری و ایمنی

۱- توجه به احتیاطهای ایمنی در طول مدت نگهداری و اقدامات فوری که در شرایط

آتش سوزی یا بروز حادثه به ویژه در ارتباط با سیستمهای مواد نفتی و روغنی می بایست

اتخاذ شود.

۲- عایق بندی ایمن انواع محرکه های الکتریکی و وسایل مورد لزوم قبل از آنکه پرسنل

مجاز شوند جهت کار بر روی آن نیروی محرکه اقداماتی انجام دهند.

و- دستورالعمل مقابله با آلودگیهای دریایی

احتیاطهای لازم جهت جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی به وسیله نفت

رسوبات کالا، مواد زائد، دود یا سایر آلوده کننده ها، طرز به کارگیری تجهیزات مرتبط به

جلوگیری از آلودگی متجمعه آب و روغن، سیستم مخزن مواد زائد و وسایل و دفن

مواد زائد.

ز - کمکهای اولیه

- ۱ - کمکهای اولیه در ارتباط با مجروحین احتمالی در موتورخانه.
 - ۲ - کلیه معلومات مورد لزوم تئوری، تجربی و عملی در ارتباط با مقررات و توصیه‌های بین‌المللی در این زمینه.
- ضمیمه شماره ۲ - «حد اقل دانش و اطلاعات مورد نیاز مربوط به گواهی نامه‌های شایستگی دریانوردی افسران مهندس ارشد و افسران مهندس دوم کشتیهای بازرگانی با قدرت موتور ۳۰۰۰ کیلووات یا بیشتر در مسافت نامحدوده»
- داشتن دانش و اطلاعات کافی و لازم در موارد زیر:
- ۱ - دانش تئوری، که شامل:
 - الف - ترمودینامیک و انتقال گرما.
 - ب - مکانیک و هیدرومکانیک.
 - ج - اصول کار دستگاههای قوه محرکه کشتی از قبیل موتورهای دیزلی، توربینی، بخار و گازی، خواص فیزیکی و شیمیایی سوخت و روغن.
 - ه - تکنولوژی مواد.
 - و - خواص شیمیایی و فیزیکی آتش و وسایل اطفاء حریق.
 - ز - تکنولوژی الکتریکی دریایی، تجهیزات و وسایل الکتریکی و الکترونیکی.
 - ح - اصول اتوماسیون، تجهیزات و نحوه و سیستم کنترل.
 - ط - آرشیتکت دریایی و ساختمان کشتی از جمله کنترل خسارات.
 - ۲ - دانش عملی و تجربی که شامل:
 - الف - به کارگیری و نگهداری دستگاههای زیر: ۱ - موتور دیزل دریایی. ۲ - توربینهای بخار دریایی. ۳ - توربینهای گازی دریایی.
 - ب - عملیات و نگهداری موتورهای فرعی، منجمله سیستمهای لوله کشی و پمپها، دیگ بخار فرعی و سیستمهای سکان.
 - ج - طرز عملکرد، تست و امتحان و نگهداری وسایل و تجهیزات برقی و کنترل آنها.

د- طرز عملکرد و نگهداری وسایل تخلیه و بارگیری کالا و دستگاههای مربوطه بر روی هر شنه کشتی.

ه- کشف علت عدم عملکرد خوب موتورها، محل نقائص و اقدام لازم جهت جلوگیری از خسارات.

و- سازماندهی روشهای نگهداری ایمن و تعمیرات.

ز- روشها و کمکها جهت جلوگیری از بروز حریق، کشف و اطفاء حریق.

ح- روشها و کمکها جهت جلوگیری از آلودگی محیطزیست دریایی به وسیله کشتیها.

ی- اثرات آلودگیهای دریایی در محیطزیست.

ک- کمکهای اولیه در مورد افرادی که ممکن است در موتورخانه آسیب بیند استفاده از وسایل کمکهای اولیه.

ل- عملکرد و نحوه استفاده از وسایل نجات.

م- روشهای کنترل خسارات.

ن- تمرینهای مربوط به ایمنی در کار.

۳- آگاهی از قوانین دریایی، قراردادها و مقاوله نامه های بین المللی در رابطه با تعهدات خاص و مسؤولیتهای مربوط به بخشهای موتورخانه، به ویژه آن قسمتی که در ارتباط با ایمنی و حفاظت محیطزیست دریایی می باشد.

آگاهی از قوانین داخلی در رابطه با مسائل فوق الذکر.

۴- اطلاعات لازم در مورد مدیریت پرسنلی، سازماندهی و آموزش بر روی کشتی.

جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
کتابخانه مجلس شورای اسلامی

قانون دریایی ایران

قانون دریایی ایران^۱ (مصوب ۲۹/۶/۱۳۴۳ کمیسیون مشترک مجلسین) با اصلاحات بعدی

فصل اول - تابعیت و ثبت کشتی

قسمت اول - تابعیت

ماده ۱ - (شرایط تابعیت کشتی): ۱ - هر کشتی دریاییما (اعم از اینکه ساختمان آن پایان یافته و یا در دست ساختمان باشد) که ظرفیت غیرخالص ثبت شده آن حداقل ۲۵ تن و واجد شرایط ذیل باشد می تواند بر طبق مقررات این قانون به ثبت رسیده و تابعیت ایرانی و حق برافراشتن پرچم ملی ایران را داشته باشد.

الف - کشتی به اشخاص تابع ایران (اعم از طبیعی و حقوقی) تعلق داشته باشد و در صورتیکه کشتی متعلق به شرکت ایرانی باشد باید سهام آن با نام بوده و حداقل ۵۱ درصد سرمایه واقعی آن متعلق به اتباع ایرانی باشد.

ب - کشتی باید بر طبق مقررات این فصل به ثبت برسد.

۲ - کشتیهای نفتی^۲ متعلق به اشخاص (اعم از طبیعی یا حقوقی) که به امر تولید و یا تصفیه

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۵۸۷۶ مورخ ۱۳۴۴/۲/۶ - صفحه ۲۳۳ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۳.

۲ - به موجب نامه شماره ۵۳۲ مورخ ۱۳۴۴/۱/۳۰ مجلس سنا به نخست وزیر وقت، در بند ۲ ماده ۱ بعد از کلمه «کشتیهای» اشتباهاً به جای کلمه «نفتی» کلمه «نفتکش» ماثبت شده بود که پس از بحث در ←

و یا حمل و نقل نفت خام و یا گاز و یا محصولات نفتی اشتغال دارند می توانند بدون رعایت حد نصاب مقرر در این ماده بنا به درخواست ذینفع و موافقت سازمان بنادر و کشتیرانی به ثبت رسیده و تابعیت ایران را تحصیل کنند.

ماده ۲ - (تابعیت فرماتده و افسران و کارکنان کشتی): فرماتده و افسران و کارکنان کشتی ممکن است در صورت لزوم از اتباع غیرایرانی باشند. مالک کشتی باید به هزینه خود اتباع ایرانی را برای کار در کشتی تربیت کند و بتدریج آنان را بجای کارکنان خارجی در کشتی بکار گمارد.

برنامه کارآموزی توسط مالکین کشتی تنظیم و پس از تصویب سازمان بنادر و کشتیرانی توسط مالکین مذکور به مورد اجرا گذاشته می شود ولی در هر حال می بایست در عرض چهار سال از تاریخ قبول تابعیت ایران لااقل نصف کارکنان کشتی از اتباع ایران باشند. مهندسین و افسران و کارکنان ایرانی کشتیرانی در مدتی که جزو کارکنان کشتی باشند از پرداخت مالیات بر حقوق و مزایای دریافتی معاف خواهند بود.

ماده ۳ - (آموزشگاه دریایی): وزارت اقتصاد مکلف است ظرف مدت یکسال از تاریخ تصویب این قانون آموزشگاه تربیت کارکنان دریانوردی بازرگانی را در یکی از بنادر جنوب تأسیس نمایند.

ماده ۴ - (مرجع صدور گواهی تابعیت): مرجع صدور گواهی تابعیت کشتی سازمان بنادر و کشتیرانی می باشد.

ماده ۵ - (کشتی هایی که در ایران ساخته شده اند): هر کشتی که در ایران ساخته می شود و ظرفیت آن حداقل ۲۵ تن باشد تا وقتی که سازنده کشتی آنرا تحویل نداده است کشتی ایرانی تلقی می شود.

ماده ۶ - (کشتیرانی ساحلی): کشتیرانی بقصد تجارت بین بنادر و جزایر ایران (کاپوتاز) منحصرأ متعلق به کشتی های ایرانی است مگر آنکه در موارد لزوم بنا به پیشنهاد سازمان بنادر و کشتیرانی اجازه مخصوص از طرف هیأت وزیران صادر گردد.

ماده ۷ - (تغییر تابعیت): مالکی که کشتی او در ایران به ثبت رسیده است می تواند تابعیت

کشتی خود را تغییر دهد.

مقررات مربوط به خروج از تابعیت در آیین‌نامه این قانون تعیین خواهد گردید.

قسمت دوم - ثبت کشتی

ماده ۸ - (تأسیس اداره مرکزی ثبت کشتیها): اداره مرکزی ثبت کشتی‌ها در سازمان

بنادر و کشتیرانی تأسیس می‌گردد.

ماده ۹ - (درخواست ثبت): برای ثبت کشتی باید مالک کشتی و یا نماینده او تقاضای

ثبت را به ضمیمه اظهارنامه و گواهی‌نامه‌های فنی در دو نسخه تنظیم و به سازمان بنادر و

کشتیرانی تسلیم نماید.

مالک کشتی یا نماینده او باید قبل از تسلیم تقاضا نام اختیاری کشتی را به اطلاع سازمان

مذکور برساند و در صورت تأیید آنرا در دو سینه و پاشنه کشتی بطور ثابت و نام بندر ثبت را

نیز در پاشنه کشتی بر طبق مقررات مربوطه نقش و یا نصب نماید.

اداره ثبت کشتی‌های سازمان بنادر پس از اجرای مراتب مزبور با رعایت مقررات به ثبت

کشتی اقدام می‌کند.

ماده ۱۰ - (اظهارنامه): مالک کشتی یا نماینده او باید به ضمیمه تقاضا نامه ثبت کشتی

مستندات مالکیت با اظهارنامه‌ای حاوی نکات زیر تسلیم نماید:

نام کشتی - توان قوه محرکه - جنس بدنه کشتی - تاریخ و محل ساختمان - ابعاد و

ظرفیت‌ها - تعداد پل‌ها و دکل‌ها و دودکشها - نوع قوه محرکه (بخار، دیزل، انرژی اتمی و

غیره) - علایم مشخصه، نام و تابعیت و محل اقامت مالک یا مالکین و سهم هریک از مالکین

کشتی.

ماده ۱۱ - (سند ثبت کشتی): سند ثبت کشتی گواهی‌نامه‌ای است که از طرف سازمان

بنادر و کشتیرانی بر طبق نمونه مخصوص در دو نسخه به نام کشتی تنظیم و صادر می‌شود.

در سند ثبت کشتی نکات زیر قید می‌گردد:

نام بندر ثبت کشتی - محل و تاریخ ساخت کشتی - طبقه‌بندی تعداد پلها و دکل‌ها - طول و

عرض و آب‌خور کشتی - ظرفیت و نوع کشتی - مشخصات قوه محرکه و سایر مشخصات

کشتی - نام مالک و شماره کشتی.

ماده ۱۲ - (امضاء سند ثبت کشتی، ترتیب ثبت و نگهداری آن): سند ثبت کشتی باید به امضاء مالک و یا نماینده او و همچنین سازمان بنادر و کشتیرانی برسد. اسناد ثبت کشتی باید به ترتیب ردیف در دفتر رسمی ثبت کشتیها قید گردد و یک نسخه آن در کشتی نگهداری شود.

ماده ۱۳ - (حق الثبت)^۱: حق الثبت و سایر حقوقی که برای ثبت اسناد و مدارک کشتی باید پرداخت شود بشرح زیر است:

الف - حق الثبت

- برای کشتی های کمتر از ۵۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۳۰۰۰۰ ریال
- برای کشتی های ۵۰۱ تا ۱۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۴۰۰۰۰ ریال
- برای کشتی های ۱۰۰۱ تا ۱۵۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۵۰۰۰۰ ریال
- برای کشتی های ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۷۰۰۰۰ ریال
- برای کشتی های ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۹۰۰۰۰ ریال
- برای کشتی های ۲۵۰۱ تا ۳۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۱۱۰۰۰۰ ریال
- برای کشتی های ۳۰۰۱ تا ۴۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۱۳۰۰۰۰ ریال
- برای کشتی های ۴۰۰۱ تا ۵۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۱۵۰۰۰۰ ریال
- برای کشتی های ۵۰۰۱ تا ۶۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۱۷۰۰۰۰ ریال
- برای کشتی های ۶۰۰۱ تا ۷۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۱۹۰۰۰۰ ریال
- برای کشتی های ۷۰۰۱ تا ۸۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۲۱۰۰۰۰ ریال
- برای کشتی های ۸۰۰۱ تا ۹۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۲۳۰۰۰۰ ریال
- برای کشتی های ۹۰۰۱ تا ۱۰۰۰۰ تن ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۲۵۰۰۰۰ ریال
- برای کشتی های ۱۰۰۰۱ تن به بالا ظرفیت غیرخالص ثبت شده ۳۰۰۰۰۰ ریال

۱ - بندهای الف و ج ماده ۱۳ به موجب «آیین نامه اجرایی قانون اصلاح تبصره ۵۶ قانون بودجه اصلاحی سال ۱۳۵۲ و بودجه سال ۱۳۵۳ مصوب ۶۵/۹/۱۸ مجلس شورای اسلامی و مبالغ قابل دریافت به مأخذ ریال بابت پرداخت حقوق دولتی مندرج در قوانین» مصوب ۱۳۶۷/۳/۲۵ به صورت بالا اصلاح شده اند. (روزنامه رسمی شماره ۱۲۶۵۶ مورخ ۱۳۶۷/۵/۱۹ - صفحه ۲۴۹ مجموعه قوانین سال ۱۳۶۷).

ب - حق تجدید ثبت کشتیها بـمـآخذ پنجاه درصد حق‌الثبت مندرج در بند الف فوق خواهد بود.

ج - هزینه ثبت تغییرات در گواهی نامه‌ها مبلغ ۵۰۰۰ ریال برای هر تغییر در مشخصات یا خصوصیات کشتی یا اجزاء آن می‌باشد.

د - هزینه صدور المثنای گواهی نامه ثبت کشتی به مأخذ سی درصد حق‌الثبت همان کشتی است.

ماده ۱۴ - (تغییرات در ظرفیت کشتی‌ها): هرگونه تغییری در ظرفیت مسافری و یا باربری کشتی باید کتباً با اطلاع سازمان بنادر و کشتیرانی برسد، اینگونه تغییرات نیز باید در دفتر رسمی ثبت کشتیها و در سند ثبت کشتی و نسخه دوم آن قید گردد.

ماده ۱۵ - (گواهینامه‌های فنی کشتی): کشتی در صورتی ممکن است در ایران به ثبت برسد که گواهی نامه‌های فنی آن توسط سازمان بنادر و کشتیرانی و یا یکی از مراجع صلاحیت‌دار بین‌المللی که صلاحیت آن مورد قبول سازمان بنادر و کشتیرانی است صادر شده باشد.

ماده ۱۶ - (گواهینامه ثبت موقت): نمایندگان کنسولی ایران می‌توانند با کسب اجازه از سازمان بنادر و کشتیرانی به استناد گواهی نامه‌های فنی صادره از طرف یکی از مؤسسات صلاحیت‌دار بین‌المللی مذکور در ماده فوق گواهی نامه ثبت موقت جهت کشتی‌هایی که در ایران به ثبت خواهند رسید صادر نمایند. اعتبار اینگونه گواهی نامه‌های ثبت موقت متناسب با مدت مسافرت کشتی به یکی از بنادر ایران جهت انجام تشریفات ثبت خواهد بود و نباید از ششماه تجاوز کند.

رونوشت گواهی نامه ثبت موقت باید به اداره ثبت کشتی‌های سازمان بنادر و کشتیرانی ارسال شود و اصل گواهی ثبت موقت باید به سازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم شود.

ماده ۱۷ - (آثار عدم ثبت کشتی): در مورد ماده فوق چنانچه کشتی به موقع به ثبت نرسد و یا اسناد قبلی به موقع تسلیم نگردد کشتی حق برافراشتن پرچم ایران را نخواهد داشت و مالک کشتی بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ این قانون به پرداخت جریمه محکوم و موظف به تسلیم اسناد کشتی می‌باشد.

مفاد این ماده در مورد اسناد مفقود لازم‌الریایه نخواهد بود.

ماده ۱۸- (کشتیهای در دست ساختمان): کشتیهای در دست ساختمان (موضوع ماده ۵ این قانون) باید موقتاً به ثبت برسد و گواهی نامه ثبت موقت جهت آنها صادر گردد. کارخانه سازنده کشتی موظف است اظهارنامه‌ای مشتمل بر شماره ردیف و مشخصات تفصیلی کشتی جهت ساختمان تهیه و به سازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم نماید. پس از اینکه کشتی در دست ساختمان آزمایش و تحویل مالک گردید گواهی نامه ثبت موقت باطل و مسترد خواهد شد.

ماده ۱۹- (تغییر در ساختمان کشتی): در صورت تغییر اساسی در ساختمان کشتی اظهارنامه جدید باید به سازمان بنادر و کشتیرانی یا نمایندگان کنسولی ایران تسلیم و توضیحات کافی فنی راجع به ضرورت تغییرات مذکور در آن داده شود. سازمان مزبور پس از رسیدگی به مدارک اظهارنامه اقدام به اصلاح اسناد مربوطه خواهد نمود. در صورتیکه اظهارنامه مزبور به نمایندگان کنسولی ایران تسلیم شود مقامات مزبور مکلفند اظهارنامه را در اسرع وقت به سازمان بنادر و کشتیرانی ارسال دارند. هرگاه متقاضی اسنادی به تصدیق مقامات صلاحیتدار بین‌المللی که مورد تأیید سازمان بنادر و کشتیرانی باشد ارائه نماید اداره ثبت کشتی به استناد اسناد مربوط اقدام به اصلاح اسناد مربوطه خواهد نمود.

ماده ۲۰- (احکام و قرارهای قضایی): هرگونه قرار یا آراء لازم‌الاجراء صادرة از دادگاهها که در حقوق عینی کشتی تغییری دهد (به استثنای حقوق ممتاز) باید در دفتر ثبت کشتی و اسناد آن قید گردد.

مأمورین مکلف به ثبت و انعکاس دادن مراتب فوق اگر در انجام وظیفه در این مورد تسامح نمایند به کیفر مقرر در ماده ۱۹۰ این قانون محکوم خواهند شد.

هرگاه ثابت شود که مأموری تعمداً از انجام دادن وظیفه مزبور خودداری نموده است مجازات او از ششماه تا سه سال حبس تأدیبی و پرداخت خسارت ناشیه از این عمل خواهد بود.

ماده ۲۱- (ابطال ثبت و سلب تابعیت کشتیهای ایرانی): در موارد ذیل ثبت کشتی باطل

و تابعیت آن سلب می‌گردد:

۱- در صورتیکه شرایط ثبت کشتی و حق برافراشتن پرچم ایران از بین رفته باشد.
۲- در صورتیکه کشتی مفقود و یا توسط دزدان دریایی و یا در نتیجه عملیات خصمانه تصرف شده باشد.

۳- در صورتیکه کشتی متلاشی شده و از حیز انتفاع افتاده باشد.

۴- در صورتیکه مالک کشتی را رها کرده باشد.

تقاضای ابطال ثبت و سلب تابعیت کشتی باید توسط سازمان بنادر و کشتیرانی از دادگاه دریایی به عمل آید. در موارد فوق سند ثبت و تابعیت کشتی باید منتها ظرف سی روزه اداره ثبت کشتیهای سازمان بنادر و کشتیرانی یا نمایندگان کنسولی ایران مسترد گردد.

ماده ۲۲- (فقدان اسناد - صدور المثنی): در صورتی که سند ثبت کشتی مفقود شده باشد مالک باید فوراً مراتب را به سازمان بنادر و کشتیرانی اعلام و اظهارنامه‌ای حاکی از این موضوع تسلیم دارد سازمان بنادر و کشتیرانی پس از رسیدگی المثنی سند ثبت کشتی را صادر خواهد نمود.

ماده ۲۳- (تغییر نام کشتی): نام کشتی ممکن است بنا به تقاضای مالک تغییر یابد و در این مورد سازمان بنادر و کشتیرانی می‌تواند با تعویض نام کشتی موافقت کند و به هزینه متقاضیان تغییر نام را در سه نوبت به فواصل یکماه در روزنامه رسمی کشور و یکی از روزنامه‌های کثیرالتشعار مرکز آگهی نماید.

چنانچه کشتی در رهن باشد موافقت مرتهن در تغییر نام ضروری است و تغییر نام اثری در حقوق او و سایر اشخاص ذینفع نخواهد داشت.

ماده ۲۴- (انتقالات و معاملات کشتی): الف- ثبت انتقالات و معاملات و اقاله راجع به عین کشتیهای مشمول این قانون همچنین منافع آنها در صورتی که مدت آن زائد بر دو سال باشد در داخل کشور اجباری است و منحصرأ وسیله دفاتر اسناد رسمی که برای این کار از طرف سازمان ثبت اسناد و املاک کشور اجازه مخصوص دارند انجام می‌شود در صورتی که معاملات مزبور در خارج از کشور صورت گیرد انجام معامله طبق مقررات کشور محل وقوع آن باید توسط نزدیک‌ترین نماینده کنسولی ایران به محل معامله گواهی و مراتب به

دفتر کنسولگری نیز منعکس و ظرف ۱۵ روز به سازمان بنادر و کشتیرانی ایران اعلام شود.^۱
ب- اداره کل ثبت اسناد و املاک نماینده‌ای در سازمان بنادر و کشتیرانی خواهد داشت که ثبت انتقال و معاملات مزبور را در دفاتر خود منعکس خواهد نمود.
ج- فروش و یا انتقال تمام و یا قسمتی از کشتی که در ایران به ثبت رسیده است اعم از اینکه انتقال ارادی یا قهری باشد تغییری در تابعیت کشتی نمی‌دهد بشرط آنکه حد نصاب مندرج در بند الف ماده یک این قانون و شرایط دیگر رعایت شود.
د- کلیه معاملات مربوط به فروش، انتقال و رهن کشتی باید در اسناد ثبت و تابعیت کشتی هر دو قید گردد.

ه- مالک کشتی ایرانی که کشتی خود را در ایران و یا خارج از کشور به رهن گذاشته است نمی‌تواند قبل از فک رهن و یا بدون اجازه مرتهن یا بدون تأمین حق مرتهن کشتی خود را به فروش رساند.

در صورت تخلف از حکم مزبور معامله انجام شده نافذ نخواهد بود.
و- دفاتر اسناد رسمی و یا مأمورین کنسولی ایران در خارج که از مقررات این ماده تخلف ورزند علاوه بر مجازاتهای مقرره مسئول پرداخت کلیه خسارات وارده نیز خواهند بود
آیین‌نامه اجرایی مربوط به این ماده به وسیله سازمان بنادر و کشتیرانی و وزارت دادگستری تنظیم و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.^۲

ماده ۲۵- (آگهی فروش کشتی): در مورد فروش کشتیهای تابع ایران سازمان بنادر و کشتیرانی مکلف است انجام معامله را در روزنامه رسمی کشور و یکی از روزنامه‌های کثیرالانتشار مرکز در سه نوبت و هر نوبت به فاصله ۱۰ روز آگهی نماید هزینه آگهی‌ها توسط مرجع قانونی که وقوع معامله را ثبت می‌کند در موقع انجام معامله از فروشنده دریافت می‌گردد.

۱- بند الف ماده ۲۴ به موجب «قانون اصلاح بند الف ماده ۲۴ قانون دریایی ایران» مصوب ۱۳۵۲/۸/۷ به صورت بالا اصلاح گردیده است. (روزنامه رسمی شماره ۸۳۹۵ مورخ ۱۳۵۲/۸/۲۰ - صفحه ۲۰۷ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۲).

۲- آیین‌نامه اجرایی ماده ۲۴ در صفحات ۱۰۸ تا ۱۱۱ این مجموعه ذکر گردیده است.

ماده ۲۶ - (حق بازرسی اسناد کشتی): مأمورین مجاز دولت می‌توانند در هر موقع به اسناد کشتی رسیدگی نمایند در صورتیکه فرمانده کشتی از ارائه اسناد خودداری نماید بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ این قانون محکوم به پرداخت جریمه نقدی خواهد شد.

ماده ۲۷ - (اظهارات خلاف واقع): هرگاه مالک یا نماینده او در مورد ثبت کشتی اظهارات غلط و خلاف واقع بنماید دادگاه بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ این قانون با او رفتار خواهد کرد.

ماده ۲۸ - (ثبت کشتی‌ها و شناورها): ثبت کشتی‌ها و شناورهای که مشمول مقررات این قانون نیستند طبق مقرراتی که از طرف هیأت وزیران تصویب و به مورد اجراء گذاشته می‌شود انجام خواهد گرفت.

فصل دوم - حقوق ممتاز

ماده ۲۹ - (حقوق ممتاز): حقوق مشروحه ذیل نسبت به کشتی و نسبت به کرایه حمل در سفری که این حقوق طی آن ایجاد شده و نسبت به ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل (موضوع ماده ۳۵) که از شروع سفر ایجاد شده است ممتاز تلقی می‌شود.

۱ - هزینه‌های دادرسی و مخارجی که برای حفظ منافع مشترک طلبکاران به منظور حفاظت کشتی یا فروش آن و تقسیم حاصل فروش به عمل آمده و همچنین حقوق و عوارض بندری که بر طبق فهرست سازمان بنادر و کشتیرانی قانوناً باید پرداخت گردد و سایر حقوق و عوارض عمومی مشابه و همچنین هزینه حفاظت کشتی پس از ورود به آخرین بندر.

۲ - مطالبات ناشی از قرارداد استخدام فرمانده - ملوانان و سایر کارکنان کشتی.

۳ - اجرت و هرگونه پرداخت مربوط به نجات و کمک در دریا و آن قسمت از خسارات مشترک دریایی که به عهده کشتی است.

۴ - خسارات ناشی از تصادم و سایر سوانح کشتیرانی همچنین خسارات وارده به تأسیسات بندری و کارگاههای تعمیر کشتی و راههای آبی قابل کشتیرانی و خسارات ناشی از

صدمات بدنی وارد شده به مسافرین و کارکنان کشتی و خسارات فقدان یا آسیب دیدن کالای کشتی و اثاث مسافرین.

۵- مطالبات ناشی از قراردادهای عملیاتی که فرمانده در خارج از بندر پایگاه بر طبق اختیارات قانونی خود برای تأمین احتیاجات واقعی از نظر حفظ کشتی یا امکان ادامه سفر انجام می دهد خواه فرمانده مالک کشتی باشد یا نباشد و خواه طلبکار فرمانده و یا تدارک کننده مایحتاج کشتی یا تعمیرکننده کشتی یا وام دهنده و یا پیمانکار دیگری باشد. اشخاصی که احتیاجات مذکور در این بند را فراهم می نمایند هرگاه اطلاع داشته باشند و یا بتوانند با توجه و دقت معمولی اطلاع حاصل کنند که فرمانده مجاز در اقدامات مزبور نبوده مطالبات آنها از حقوق ممتاز محسوب نخواهد شد.

ماده ۳۰- (رجحان حقوق ممتاز): حقوق ممتاز مندرج در ماده قبل نسبت به حقوق ناشی از رهن کشتی و همچنین بر سایر حقوق ممتاز مندرج در قوانین دیگر رجحان دارد. ماده ۳۱- (کیفیت مطالبه حقوق ممتاز): صاحبان حقوق ممتاز می توانند در تقسیم حاصل فروش اموال و اشیاء موضوع حقوق ممتاز تمام مبلغ طلب خود را بدون توجه به مقررات تحدید مسؤلیت مالکین کشتی مذکور در فصل پنجم این قانون و بدون کسر هیچگونه مبلغی مطالبه نمایند ولی در هر حال سهمی که از حاصل فروش به آنها می رسد از آنچه در مقررات فصل مذکور مصرح است بیشتر نخواهد بود.

ماده ۳۲- (آثار عدم پرداخت حقوق ممتاز): در صورت عدم پرداخت حقوق ممتاز ذینفع می تواند به وسیله دادگاه حقوق خود را مطالبه و استیفای حقوق خود را از فروش اموال یا کشتی که نسبت به آن حقوق ممتاز وجود دارد درخواست نماید.

دادگاه درخواست و مدارک آنرا بخواننده ابلاغ و بعلاوه به منظور اطلاع اشخاص ذینفع خلاصه آنرا در ظرف ۱۵ روز از تاریخ ابلاغ (هر ۵ روز یکبار) در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالتشهار مرکز آگهی می نماید.

پس از انقضاء ۱۵ روز از تاریخ آخرین آگهی، دادگاه به دادخواست و اعتراضات واصله رسیدگی و حکم مقتضی صادر می نماید و در صورت احراز صحت دعوی هرگاه استیفای طلب از سایر اموال سهل البیع محکوم علیه میسر نباشد دادگاه دستور به فروش اموالی که

نسبت به آن حقوق ممتاز وجود دارد خواهد داد رأی دادگاه بجز فروش کشتی قطعی است. در صورتیکه دادگاه دستور به فروش کشتی صادر نماید این دستور سه نوبت متوالی در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار مرکز منتشر خواهد شد.

محکوم علیه و هر متضرر دیگری از این دستور ظرف یکماه از تاریخ انتشار آخرین آگهی در صورتیکه معادل محکوم به وجه نقد در صندوق دادگستری یا تضمین بانکی بسپارد می تواند به رأی مزبور اعتراض نماید در این صورت اجرای حکم دادگاه تا پایان رسیدگی به اعتراض متوقف خواهد شد و رأیی که پس از رسیدگی به اعتراض صادر می شود قطعی است.

رسیدگی در هر دو مرحله بطور فوق العاده و خارج از نوبت انجام می شود.

ماده ۳۳ - (کیفیت پرداخت در صورت وجود رهن): در صورتیکه نسبت به کشتی علاوه بر حقوق ممتاز حقوق هینی هم موجود باشد ابلاغ دادخواست به دارندگان حقوق مزبور نیز لازم است.

هرگاه پس از صدور حکم بین اشخاصی که ذیحق شناخته شده اند ظرف یکماه مقرر در ماده ۳۲ نسبت به فروش و تقسیم وجوه حاصل از آن توافق نشود با رعایت مواد ۳۶ و ۳۷ بدو حق دارندگان حقوق ممتاز و بعداً سایرین تأدیه خواهد شد.

در صورت عدم دسترسی به هریک از دارندگان حق، وجوه مربوطه به نام آنها در صندوق ثبت اسناد و املاک تودیع خواهد شد.

ماده ۳۴ - (مطالبات ممتاز مؤسسات دولتی): مطالبات ممتاز مربوط به مؤسسات دولتی آنچه مربوط به اعمال تصدی دولت است طبق مقررات این قانون و آنچه مربوط به اعمال حاکمیت دولت است طبق مقررات مربوط به وصول مالیاتها وصول خواهد شد.

ماده ۳۵ - (ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل): ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل مندرج در ماده ۲۹ عبارت است از:

۱ - غرامت قابل مطالبه مالک بابت خسارات مادی وارده به کشتی که جبران نشده باشد و یا خسارات از دست دادن کرایه حمل که به کشتی تعلق می گرفته است.

۲ - سهم مالک کشتی بابت خسارات مشترک دریایی ناشی از زیانهای مادی وارده به

کشتی که جبران نشده یا خسارات از دست دادن کرایه حمل که به کشتی تعلق می‌گرفته است.
۳- حق الزحمه مالک کشتی بابت کمک یا نجات در دریا تا پایان سفر پس از کسر وجوهی که باید در این مورد به فرمانده و سایر اشخاصی که در خدمت کشتی هستند پرداخت شود. وجوه پرداختی بابت حمل و احياناً وجوهی که بر طبق مقررات مذکور در فصل پنجم این قانون قابل پرداخت باشد نیز در حکم کرایه حمل است و جوه متعلقه به مالک کشتی بابت قراردادهای بیمه و جوایز و کمک‌های دولتی و سایر کمک‌های ملی جزء ملحقیات کشتی یا ملحقیات کرایه حمل محسوب نمی‌شود.

حقوق ممتاز پیش‌بینی شده به نفع اشخاصی که در خدمت کشتی هستند بدون رعایت مفاد بند ۲ از ماده ۲۹ شامل تمام کرایه حمل ناشی از کلیه سفرهایی است که کشتی در مدت اعتبار همان قرارداد استخدام انجام داده است.

ماده ۳۶- (حق تقدم مطالبات): مطالبات مختلف مربوط به یک واقعه همزمان فرض می‌شود.

مطالبات ممتاز ناشی از آخرین سفر مقدم بر مطالبات سفرهای قبلی است ولی مطالبات ناشی از یک قرارداد استخدامی که برای چندین سفر منعقد شده باشد با مطالبات مربوط به آخرین سفر از حیث امتیاز مساوی خواهد بود.

مطالبات مذکور در بندهای ماده ۲۹ که در یک ردیف هستند دارای حقوق ممتاز مساوی می‌باشند و در صورت عدم کفایت برای تأدیه وجوه مطالبات به نسبت طلب بین بستانکاران تقسیم خواهد شد.

مطالبات مربوط به یک سفر به ترتیب مندرج در ماده ۲۹ مشمول حق ممتاز خواهد بود. مطالبات^۱ مندرج در هر یک از بندهای ۳ و ۵ ماده ۲۹ به ترتیب عکس تاریخ ایجاد پرداخت خواهد شد.

ماده ۳۷- (حق ممتاز در مورد هزینه انتقال بقایای کشتی): در مواردی که کشتی یا شناورهای مغروق یا مصدوم و یا بقایای آنها موجب مزاحمت کشتیرانی گردند و مالک از

۱- لازم به توضیح است که در متن قانون چاپ شده در مجموعه قوانین سال ۱۳۴۳ عبارت «مالیات» درج گردیده است که به نظر می‌رسد منظور عبارت «مطالبات» بوده که به اشتباه «مالیات» درج شده است.

انتقال آنها و رفع موانع خودداری نماید سازمان بنادر و کشتیرانی می‌تواند آنها را به هزینه خود به محل مناسبی انتقال داده و در صورت عدم پرداخت هزینه‌های مربوطه از طرف مالک آنها را توقیف و به فروش رسانیده و مطالبات خود را با رعایت مفاد مواد ۲۹ و ۳۶ این قانون و مقدم بر سایر طلبکاران از حاصل فروش تأمین نماید.

ماده ۳۸- (آثار انتقال مالکیت): انتقال مالکیت کشتی تأثیری در حقوق ممتاز نخواهد داشت.

ماده ۳۹- (مدت مرور زمان): الف- دارنده حقوق ممتاز چنانچه ظرف یکسال در مقام استیفای حقوق ممتاز بر نیاید حق امتیاز خود را از دست خواهد داد در مورد مطالبات ناشی از تهیه مایحتاج کشتی مندرج در بند ۵ ماده ۲۹ مدت مزبور شش ماه است.

ب- شروع مدت مذکور به ترتیب ذیل است:

۱- در مورد حق الزحمه مربوط به کمک و نجات در دریا از روزی است که عملیات مربوط به آن خاتمه می‌یابد.

۲- در مورد خسارات ناشی از تصادم و سایر سوانح و آسیب جسمانی از روزی است که خسارت وارد شده است.

۳- در مورد فقدان یا خسارات محمولات و اثاث از روزی است که محمولات یا اثاث تحویل داده شده و یا بایستی تحویل داده شده باشد.

۴- در مورد تعمیر و تهیه مایحتاج کشتی و سایر موارد پیش‌بینی شده در بند ۵ ماده ۲۹ از روزی است که طلب ایجاد شده است.

۵- در سایر موارد از روزی است که دین از لحاظ مدت و جهات دیگر قابل مطالبه باشد.

ج- تقاضای مساعده یا وجوه هلی الحساب از طرف کارکنان کشتی مندرج در بند ۲ ماده ۲۹ تابع حکم این ماده نیست و قابل مطالبه تلقی نمی‌شود.

د- هرگاه توقیف کشتی در دریای ساحلی کشوری که اقامتگاه یا مرکز عملیات مدعی است مقدور نباشد دادگاه می‌تواند مهلت‌های فوق را از روز ایجاد طلب حداکثر برای مدت سه سال تمدید نماید.

ه- حق رجحان نسبت به کرایه حمل کشتی تا زمانی ممکن است که کرایه وصول نشده یا

وجوه آن درید فر مانده یا نمایندگان مالک کشتی باشد نسبت به ملحقات کرایه حمل نیز به همین ترتیب عمل خواهد شد.

ماده ۴۰ - (تعمیم مقررات): مقررات مذکور در این فصل در مورد کشتیهایی که توسط شخصی غیر از مالک اداره و بهره برداری شده و یا وسیله مستأجر اصلی مورد بهره برداری قرار گیرد نیز لازم الاجراء است به استثنای مواردی که از مالک بطور غیرقانونی خلع ید شده و یا طلبکار حسن نیت نداشته باشد.

ماده ۴۱ - (حق رجوع به فروشنده): دارندگان حقوق ممتاز ظرف سه ماه از تاریخ آخرین آگهی فروش کشتی موضوع ماده ۲۵ حق رجوع به فروشنده را خواهند داشت.

فصل سوم - رهن کشتی

ماده ۴۲ - (رهن کشتی): کشتی مال منقول و رهن آن تابع احکام این قانون است. رهن کشتی در حال ساختمان و یا کشتی آماده برای بهره برداری نیز وسیله سند رسمی باید صورت گیرد و قبض شرط صحت رهن نیست.

در صورتی که کشتی در اسناد رهن توصیف نشده باشد منظور از کشتی بدنه، دکلها، دوارها، لنگرها، سکانها، موتورها و کلیه وسایلی خواهد بود که برای تحرک و دریانوردی بکار برده می شود.

ماده ۴۳ - (سند رهن): در سند رهن باید نام راهن و مرتهن و مشخصات کشتی و مبلغ رهن و سررسید آن صراحتاً قید گردد.

ماده ۴۴ - (حق رهن): حق رهن شامل اصل مبلغ و بهره آن خواهد بود.

ماده ۴۵ - (ماهیت حق رهن): حق رهن از حقوق عینی است و با فروش و انتقال کشتی از بین نمی رود مگر در مواردی که به موجب این قانون پیش بینی شده است.

ماده ۴۶ - (حق رجحان پستانکاران مقدم): چنانچه کشتی بیش از یک مورد در رهن باشد پستانکاران مقدم بر پستانکاران موخر حق رجحان خواهند داشت، در موقع تنظیم سند باید کلیه خصوصیات معاملات قبلی در متن سند تصریح گردد و راهن باید وجود هرگونه

رهن قبلی و همچنین تعهد و بدهی مربوط به کشتی مورد رهن را که از آن اطلاع دارد کتباً به مرتبهین اعلام دارد. چنانچه رهن به قصد تقلب از رعایت مقررات این ماده تخلف ورزد بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ محکوم به پرداخت جریمه خواهد شد و بدهی رهن بلافاصله حال و به درخواست مرتبهین از اموال رهن استیفاء می شود.

ماده ۴۷- (مرهونه متعدد): در صورتیکه موضوع رهن شامل بیش از یک کشتی و در سند رهن هم تصریح شده باشد که در مقابل پرداخت قسمت معینی از دین کشتی مرهونه مشخص مربوط به آن دین بطور جداگانه آزاد خواهد شد مبلغ مربوطه به هر کشتی باید در سند آن کشتی قید شود.

ماده ۴۸- (ثبت معاملات رهن کشتی): ثبت معاملات رهن کشتی و فک آن به موجب ماده ۲۴ این قانون صورت خواهد گرفت.

ماده ۴۹- (حق الثبت معاملات کشتی): حق الثبت کلیه معاملات اعم از رهن و سایر معاملات مربوط به کشتی بشرح زیر است:

تا ۵۰۰ تن ظرفیت خالص	۳۰/۰۰۰ ریال
از ۵۰۱ تا ۱۰۰۰ تن	۵۰/۰۰۰ ریال
از ۱۰۰۱ تن تا ۵۰۰۰ تن	۱۰۰/۰۰۰ ریال
از ۵۰۰۱ تن تا ۱۰۰۰۰ تن	۱۵۰/۰۰۰ ریال
از ۱۰۰۰۱ تن به بالا	۲۵۰/۰۰۰ ریال ^۱

ماده ۵۰- (تقاضای فروش کشتی به علت عدم پرداخت دین): چنانچه مدت رهنی که از نظر تاریخ ثبت مقدم بر دیگران است سررسید و دین مربوطه به آن پرداخت نگردد ذینفع می تواند از دادگاه تقاضای فروش کشتی را بنماید. دادگاه دادخواست را به طرف و سایر بستانکاران ابلاغ و خلاصه آن را ظرف ۱۵ روز از تاریخ ابلاغ (هر ۵ روز یکبار) در روزنامه رسمی و یکی از جراید کنیرالاتشار مرکز آگهی می نماید.

چنانچه ظرف ۱۵ روز از تاریخ آخرین آگهی بدهکار حاضر به پرداخت دین خود نشود و

۱- ماده ۴۹ به موجب مصوبه مذکور در پاورقی صفحه ۱۹۸ به صورت بالا اصلاح گردیده است.

سایر طلبکاران نیز با فروش عین مرهونه موافقت نمایند. دادگاه در وقت فوق‌العاده به دادخواست رسیدگی نموده، پس از احراز صحت مدارک خواهان حکم فروش صادر می‌نماید.

ماده ۵۱- (کیفیت فروش کشتی): هرگاه حکم فروش کشتی به توسط دادگاه صادر گردد کیفیت فروش کشتی بدین قرار خواهد بود که میزان مزایده از مبلغ بدهی به اضافه کلیه مطالبات ممتاز مندرج در ماده ۲۹ و حق مرتهنین که به موقع مطالبه شده است شروع می‌گردد. چنانچه کشتی به فروش نرسد مرتهن می‌تواند با پرداخت مطالبات ممتاز و حقوقی که به موقع مطالبه شده است با رعایت مفاد ماده ۳۶ تقاضای انتقال عین مرهونه را بخود بنماید مگر آنکه سایر طلبکاران با پرداخت مطالبات ممتاز و حق مرتهن تقاضای انتقال کشتی را به خود بتمایند.

در صورتیکه عین مرهونه به مبلغ بیشتری به فروش رسد از محل وجوه حاصله اول حقوق ممتاز و سپس حق مرتهن مقدم پرداخت می‌شود و حقوق بستانکاران دیگر با در نظر گرفتن تقدم رهن تأدیه یا بنام آنها به حساب صندوق ثبت در بانک ملی تودیع خواهد شد.

فصل چهارم - باربری دریایی

ماده ۵۲- (تعاریف): اصطلاحاتی که در این فصل بکار رفته دارای معانی زیر است:

- ۱- متصدی باربری - متصدی باربری بطور کلی به مالک یا اجاره‌کننده کشتی که با فرستنده بار قرارداد باربری منعقد کرده است اطلاق می‌شود.
- ۲- قرارداد باربری - قرارداد باربری فقط قراردادی است که بر اساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که برای حمل و نقل کالا از طریق دریا است منعقد شود و نیز هر بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که به استناد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین متصدی باربری و دارنده بارنامه یا سند مذکور را از زمان صدور تعیین نماید قرارداد باربری تلقی می‌گردد.
- ۳- بار - بار شامل هرگونه محموله اعم از اموال و اشیاء و هر کالای دیگری می‌باشد باستثناء حیوانات زنده و بارهایی که بر طبق مفاد قرارداد باربری باید روی عرشه کشتی حمل شود و

عملاً هم بدین ترتیب حمل شده باشد.

۴- کشتی - کشتی به هر وسیله‌ای اطلاق می‌شود که برای حمل بار در دریا بکار رود.

۵- فرستنده بار - فرستنده بار شخصی است که با متصدی باربری قرارداد باربری تنظیم می‌نماید و بار را برای حمل به کشتی تحویل می‌دهد.

۶- تحویل گیرنده - تحویل گیرنده شخصی است که به موجب بارنامه حق دریافت بار را دارد.

۷- بارنامه دریایی - بارنامه دریایی سندی است که مشخصات کامل بار در آن قید و توسط فرمانده کشتی یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده امضاء گردد و به موجب آن تعهد شود بار توسط کشتی به مقصد حمل و به تحویل گیرنده داده شود.

بارنامه دریایی یا اسناد مشابه آن به منزله رسید دریافت بار است.

۸- مدت حمل - از زمانی که باری در کشتی بارگیری شده تا زمانی که از کشتی تخلیه گردد

مدت حمل محسوب می‌شود.

۹- بارگیری و تخلیه - بارگیری بطور معمول از زمانی شروع می‌شود که چنگال جرثقیل

باری را که فرستنده آماده بارگیری کرده است به منظور بارگیری در کشتی از اسکله یا بارانداز یا وسایل باربری که بدین منظور مورد استفاده قرار گیرد گرفته و بلند نماید و تخلیه زمانی خاتمه می‌یابد که چنگال جرثقیل بار را در اسکله یا بارانداز یا وسایل باربری که بدین منظور مورد استفاده قرار گرفته فرود آورد.

ماده ۵۳- (مسئولیت و وظایف متصدی باربری): با توجه به مفاد ماده ۵۷ در هر قرارداد

باربری مسئولیت تعهدات حقوق و معافیت از مسئولیتهای متصدی باربری در مورد بارگیری - جابجا کردن - انبار کردن - باربری - محافظت - مواظبت و تخلیه بار بشرح مواد مندرج در این فصل خواهد بود.

ماده ۵۴- (وظایف متصدی باربری): ۱- متصدی باربری مکلف است قبل از هر سفر و

در شروع آن مراقبتهای لازم را بشرح ذیل به عمل آورد:

الف - کشتی را برای دریانوردی آماده کند.

ب - کارکنان و تجهیزات و تدارکات کشتی را بطور شایسته تهیه و فراهم آورد.

ج - انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی را که برای حمل کالا مورد استفاده

قرار می‌گیرد مرتب و آماده کند.

۲- با توجه به مفاد ماده ۵۵، متصدی باربری موظف است با کمال دقت و بتحریر مطلوب محمولات را بارگیری، جابجا، حمل، محافظت، مواظبت و تخلیه نماید.

۳- پس از وصول و قبول مسئولیت کالا متصدی باربری یا فرمانده کشتی و یا عامل متصدی باربری بر حسب تقاضای فرستنده بار موظف است بارنامه دریایی که در آن مشخصات ذیل درج شده است صادر نماید.

الف - علایم مشخصه‌ای که جهت شناسایی بار ضروری است همان علایمی است که توسط فرستنده بار قبل از شروع بارگیری کتباً تسلیم شده است مشروط بر اینکه در مورد بار بدون روپوش علایم مذکور بر روی بار نقش شده و یا بطور وضوح نشان داده شده باشد اگر بار در صندوق قرار گرفته و یا دارای پوشش باشد علایم باید بطوری نقش شود که تا پایان سفر خوانا بماند.

ب - تعداد بسته‌ها یا قطعات یا مقدار یا وزن بر حسب مورد بتحریری که کتباً از طرف فرستنده بار تعیین و تسلیم شده است.

ج - متصدی باربری یا فرمانده یا عامل متصدی باربری ملزم نیست که در بارنامه دریایی علایم، تعداد، مقدار یا وزنی را قید نماید که صحت آنها به جهات موجه مشکوک باشد و یا وسیله مناسب برای رسیدگی به صحت آنها را در اختیار نداشته باشد.

۴- بارنامه دریایی صادر شده بشرح فوق مدرک دریافت کالا به وسیله متصدی باربری بشرح مندرج در بند ۳ الف - ب - ج این ماده خواهد بود.

۵- فرستنده بار نسبت به صحت علایم، تعداد، مقدار و وزن بار بتحریری که هنگام حمل اظهار داشته است در مقابل متصدی باربری مسئول شناخته می‌شود و موظف است غرامت متصدی باربری را در مقابل هرگونه فقدان، خسارت و هزینه‌های ناشی از عدم صحت اظهارات مذکور بپردازد.

حق متصدی باربری بدریافت چنین غرامتی مسئولیت و تعهدات نامبرده را که ناشی از قرارداد باربری است نسبت به هیچکس غیر از فرستنده بار محدود نخواهد کرد.

۶- در صورتی که همزمان یا قبل از نقل مکان بار و تسلیم آن به تحویل گیرنده اخطار به ای

حاکمی از فقدان یا خسارت وارده به بار با شرح و کیفیت آن کتباً به متصدی باربری یا نماینده او در بندر تخلیه تسلیم نگردد نقل مکان بار و دادن آن به کسی که بر طبق قرارداد حمل باید بار به او تسلیم شود به منزله تحویل بار مندرج در بارنامه دریایی از طرف متصدی باربری خواهد بود مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.

چنانچه فقدان یا خسارت وارده به بار آشکار نباشد اخطار مذکور باید ظرف سه روز پس از تحویل بار تسلیم شود.

در صورتی که در موقع دریافت، وضع و حالت کالا مورد رسیدگی و بازدید طرفین قرار گرفته باشد تسلیم اخطار کتبی ضروری نخواهد بود.

ادعای فقدان یا خسارت نسبت به متصدی باربری و کشتی پس از گذشتن یکسال از تاریخ تحویل و در صورت عدم تحویل از تاریخی که بار بایستی تحویل داده شده باشد مسموع نخواهد بود.

متصدی باربری و تحویل گیرنده بار باید همه گونه تسهیلات معقول جهت رسیدگی و تشخیص فقدان و خسارات واقعی و یا خساراتی را که تصور می رود به بار وارد آمده فراهم کند.

۷- بعد از بارگیری به تقاضای فرستنده مجمله باید روی بارنامه ای که برای او توسط متصدی باربری، فرمانده کشتی و یا حامل متصدی باربری صادر شود جمله «بارگیری شده» قید گردد مشروط بر اینکه اگر فرستنده بار قبلاً سند یا مدرکی دال بر تحویل بار دریافت داشته است آنرا مسترد دارد ولی به اختیار متصدی بار ممکن است در سند مذکور نام بندر بارگیری و نام کشتی یا کشتیهای حامل بار و تاریخ یا تواریخ حمل بار توسط متصدی باربری و عامل او و یا فرمانده کشتی ذکر شود در این صورت سند مزبور که حاوی این مشخصات است و مفاد بند ۳ این ماده در آن رعایت شده است «بارنامه دریایی بار بارگیری شده» محسوب می گردد.

۸- قید هرگونه شرط یا توافق در قرارداد باربری به منظور سلب مسؤلیت متصدی باربری یا کشتی یا محدود کردن مسؤلیت مزبور در مورد فقدان بار یا خسارات وارده به آن ناشی از غفلت و تقصیر و یا تسامح در انجام وظایف و تعهدات مصرحه در این فصل باطل و

بلااثر خواهد بود.

مزایای بیمه یا شروط مشابه آن که به نفع متصدی باربری منظور گردد نیز تابع حکم فوق خواهد بود.

ماده ۵۵ - (عدم مسؤلیت متصدی باربری و کشتی): ۱ - کشتی و متصدی باربری هیچکدام مسؤل فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود مگر آنکه از طرف آنها در آماده نمودن کشتی برای دریانوردی و تأمین احتیاجات آن از نظر کارکنان و تجهیزات و تدارکات کافی و مناسب کردن انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی که کالا در آن حمل می‌شود و همچنین مواظبت حمل طبق بند یک ماده ۵۴ سعی و اهتمام کافی مبذول نشده باشد هرگاه فقدان و یا خسارت وارده در نتیجه عدم قابلیت دریانوردی باشد متصدی باربری و یا اشخاص دیگری که به استناد این ماده ادعای معافیت از مسؤلیت می‌نمایند ملزم‌اند که اعمال سعی و مراقبت را از ناحیه خود ثابت کنند.

۲ - کشتی و متصدی بار مسؤل فقدان یا خسارت ناشی از علل مشروحه زیر نخواهند بود.

الف - ففلت و قصور و یا عمل فرمانده و کارکنان و راهنمایان و یا مأمور مجاز متصدی باربری هنگام دریانوردی و اداره امور کشتی.

ب - آتش‌سوزی که به سبب فعل و یا خطای متصدی باربری نباشد.

ج - خطرات و حوادث خطرناک و یا سوانح دریا و آبهای قابل کشتیرانی.

د - بلیات طبیعی.

ه - جنگ و شایع آن.

و - عملیات دشمنان جامعه.

ز - بازداشت یا متوقف شدن کشتی در نتیجه اقدامات قهریه یا به سبب امر یا عمل حکام یا

مردم یا مقامات قضایی.

ح - محدودیت‌های قرنطینه.

ط - فعل و یا ترک فعل فرستنده بار یا صاحب بار، عامل یا نماینده او.

ی - اعتصاب و یا بستن کارگاهها و یا خودداری و یا جلوگیری از کار بطور کلی و جزئی به

هر هلتی که باشد.

ک - شورش و یا اغتشاش.

ل - نجات و مجاهدت برای نجات جان افراد و یا اموال در دریا.

م - کسر و کمبود وزن و حجم کالا و هر نوع خسارت دیگری که از معایب مخفی، ماهیت و نقایص ذاتی کالا ناشی گردد.

ن - نقایص بسته بندی کالا.

س - نقایص و یا کامل نبودن علایم و مشخصات.

ع - عیوب مخفی که با دقت کافی قابل کشف نباشد.

ف - هر هلت دیگری که از فعل و یا تقصیر متصدی باربری و یا فعل و یا تقصیر عامل یا مأمور مجاز او ناشی شده باشد ولی در این مورد متصدی باربری و عامل و یا مأمور مجاز او باید ثابت کند که تقصیر و فعل آنان تأثیری در فقدان و خسارت و زیان وارده نداشته است.

۳ - فرستنده بار در مورد فقدان یا خسارت وارده به متصدی باربری و یا کشتی به هر سبب و علتی که ناشی از عمل یا تقصیر فرستنده بار و یا عامل و یا مأمور مجاز او نباشد مسئول نخواهد بود.

۴ - هرگونه تغییر مسیر کشتی در دریا برای نجات و مجاهدت در حفظ جان آدمی و اموال و یا هرگونه انحراف معقول کشتی نقض و تخلف از مقررات این فصل و قرارداد باربری نیست و متصدی باربری مسئول فقدان و یا خسارت وارده ناشی از آن نخواهد بود.

۵ - متصدی باربری و یا کشتی هیچکدام در مورد فقدان و یا خسارت وارده به کالا مسئولیتی زائد بر صدلیره استرلینگ برای هر بسته کالا و یا واحد آن نخواهد داشت مگر اینکه نوع و ارزش اینگونه بار قبل از حمل توسط فرستنده بار اظهار گردیده و در بارنامه دریایی نیز قید شده باشد.

چنانچه اظهار مذکور در بارنامه دریایی قید شده باشد حمل بر صحت موضوع می گردد مگر آنکه خلاف آن ثابت شود ولی متصدی باربری را مقید نمی کند و مشارالیه می تواند نسبت به آن اعتراض نماید.

متصدی باربری یا عامل او و یا فرمانده می توانند با فرستنده بار نسبت به تعیین حداکثر

مبلغ دیگری غیر از آنچه در بالا تعیین شده توافق نمایند مشروط بر اینکه از مبلغ فوق کمتر نباشد.

چنانچه فرستنده بار نوع یا ارزش جنس را هالماً و عامداً بر خلاف واقع در بارنامه دریایی قید کند متصدی باربری و کشتی در مورد فقدان و یا خسارات وارد بر بار مسؤول نخواهند بود.

۶- هرگاه متصدی باربری فرمانده و یا عامل متصدی باربری اجناس قابل اشتعال و انفجار و یا خطرناک را بدون علم و اطلاع از کیفیت و نوع آن بارگیری نمایند و بعداً از نوع و کیفیت آنها به عللی آگاه شوند می توانند در هر موقع و قبل از تخلیه در مقصد در هر محلی که صلاح بدانند بدون پرداخت هیچگونه غرامت و یا هزینه‌ای که ممکن است بطور مستقیم و یا غیر مستقیم از حمل چنین موادی ایجاد شود آنها را تخلیه و یا نابود و یا بلااثر کنند.

چنانچه حمل اینگونه بار با علم و اطلاع صورت گیرد و بعداً وجود آن برای کشتی و یا بار آن ایجاد خطر کند متصدی باربری می تواند آنرا بطریق مذکور در بالا در هر محلی که صلاح بدانند تخلیه و یا نابود و یا بلااثر نماید در این صورت مسؤولیتی متوجه متصدی باربری نخواهد بود مگر نسبت به خسارات مشترک دریایی که ممکن است بوجود آید.

ماده ۵۶- (اعراض از حقوق و افزایش مسؤولیت و تعهدات): متصدی باربری مختار است از تمام یا قسمتی از حقوق و عدم مسؤولیت‌های خود صرف نظر کند و یا مسؤولیتی زائد بر آنچه در این فصل پیش بینی شده است قبول کند. قید اینگونه انصراف یا افزایش مسؤولیت در بارنامه دریایی الزامی است.

مقررات این فصل شامل قرارداد اجاره کشتی نمی شود ولی اگر بارنامه‌های دریایی برای کشتی‌ای که در اجاره است صادر شود آن بارنامه تابع مقررات این فصل خواهد بود. این مقررات مانع از آن نیست که در بارنامه درباره خسارات مشترک دریایی شرایطی مجاز قید کنند.

ماده ۵۷- (تنظیم قرارداد با شرایط خاص): با وجود مقررات مذکور در مواد فوق متصدی باربری، فرمانده و یا عامل متصدی باربری و یا فرستنده بار می تواند قراردادی با هر نوع شرط برای حمل بار مشخص و تقبل هرگونه مسؤولیت و تعهد از طرف متصدی باربری

و حقوق و مزایای وی منعقد کنند و حتی ممکن است دربارهٔ مسؤلیت متصدی باربری نسبت به قابلیت دریانوردی کشتی شرایط خاصی که مخالف نظم عمومی نباشد منظور دارند و همچنین نسبت به مراقبت و مواظبت کارکنان یا عاملین متصدی باربری و یا مأمور مجاز او در مورد بارگیری - جابجا کردن - انبار کردن - حمل - محافظت - مواظبت و تخلیهٔ کالا شرایط خاص منظور دارند مشروط بر اینکه با انعقاد قراردادهای مذکور بارنامهٔ دریایی تنظیم نشود و همچنین شرایط قرارداد در قبض رسیدی که غیر قابل انتقال خواهد بود ذکر و جملهٔ «غیر قابل انتقال» در روی رسید مذکور قید شود.

هر قراردادی که بطریق فوق منعقد شده باشد معتبر است مفاد این ماده ناظر به حمل کالاهای بازرگانی معمولی که در جریان عملیات عادی تجاری حمل و نقل می شود نیست و فقط شامل باری است که کیفیات خاص حمل آنها عرفاً انعقاد قراردادی خاص را ایجاب می کند.

ماده ۵۸ - (قرارداد خاص راجع به خسارات وارده به کالا قبل از بارگیری و بعد از تخلیهٔ کشتی): هیچ یک از مقررات این فصل مانع از آن نیست که متصدی باربری و فرستندهٔ بار شرایط خاصی را در قرارداد پیش بینی کنند که بر طبق آن مسؤلیت و تعهدات متصدی باربری و کشتی در مورد فقدان یا خسارات مربوط به محافظت و مواظبت و جابجا کردن بار قبل از بارگیری و بعد از تخلیهٔ کشتی حامل بار تعیین گردد.

ماده ۵۹ - (عدم تعمیم مقررات فصل حاضر): مقررات این فصل در حقوق و تعهدات متصدی بار مندرج در فصل پنجم قسمت دوم مربوط «به تحدید مسؤلیت مالکین کشتی» تغییری نمی دهد.

ماده ۶۰ - (مشخصات بارنامهٔ دریایی): الف - خصوصیات و مشخصات بارنامهٔ دریایی به شرح زیر است که باید در بارنامه قید گردد:

- ۱ - نام کشتی.
- ۲ - نام بندر مبدا و تاریخ بارگیری و نام بندر مقصد.
- ۳ - علامت و مشخصات و نوع بار و تعداد بسته و جمع آن.
- ۴ - وزن خالص و غیرخالص و اندازهٔ بار.

۵- نام و نشانی فرستنده بار - متصدی باربری - تحویل گیرنده.

۶- شرایط بارگیری و حمل بار و واحد نرخ.

۷- تعداد نسخ بارنامه.

ماده ۶۱- (کیفیت حقوقی بارنامه دریایی): بارنامه دریایی ممکن است مانند چک به نام شخص معین یا حامل یا حواله کرد صادر گردد.

در صورتی که صادرکننده بارنامه هنگام تنظیم بارنامه تاریخ آن را مقدم بر تاریخ صدور بگذارد در مقابل تحویل گیرنده کالا مسئول کلیه خسارات وارده به علت این تغییر تاریخ خواهد بود.

ماده ۶۲- (نسخ بارنامه دریایی): بارنامه دریایی لااقل باید در چهار نسخه به شرح زیر صادر شود.

نسخه اول که اصلی است برای فرستنده بار.

نسخه دوم برای شخصی که بارنامه به نام او صادر شده است.

نسخه سوم برای فرمانده کشتی.

نسخه چهارم برای مالک کشتی و یا نماینده قانونی او.

کلیه نسخ بارنامه توسط فرمانده کشتی و یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده امضاء می گردد.

اگر نسخ متعددی برای بارنامه صادر گردد نسخ مزبور نمره گذاری شده و در هر یک تعداد نسخ صادره ذکر خواهد شد.

ماده ۶۳- (مدت لازم برای صدور بارنامه): بارنامه دریایی باید ظرف ۲۴ ساعت پس از بارگیری تنظیم شده و به امضاء برسد.

چنانچه فرمانده کشتی به علت به طول انجامیدن بارگیری در مقابل دریافت هر قسمت از بار قبض رسید و یا رسید موقت صادر نماید صاحب کالا یا فرستنده بار موظف است پس از دریافت بارنامه دریایی (بارعایت مفاد این ماده از حیث مدت) قبض رسید و یا رسید موقت بار را به فرمانده مسترد دارد.

ماده ۶۴- (حقوق دارنده بارنامه تحویل گیرنده): دارنده نسخه اصلی بارنامه دریایی

حق دارد تحویل بار را از فرمانده کشتی خواستار گردد. تحویل بار با احراز هویت کامل و نشانی و سمت تحویل گیرنده صورت خواهد گرفت. اگر در بارنامه وزن و مقدار و جنس کالا غیر قابل تشخیص ذکر گردد اثبات ارقام ادعایی به عهده فرستنده بار خواهد بود.

ماده ۶۵- (تحویل بار قبل از رسیدن به مقصد): پس از صدور بارنامه دریایی نمی توان تحویل بار را قبل از رسیدن به مقصد مطالبه نمود مگر آنکه نسخه اصلی قابل انتقال بارنامه به فرمانده و یا متصدی باربری تسلیم گردد در صورتی که این امر ممکن نباشد تحویل بار در قبال وثیقه کافی جهت جبران خسارات احتمالی صورت خواهد گرفت.

ماده ۶۶- (فساد بار): اگر بار در معرض تضييع و فساد سریع باشد فرمانده می تواند بار مزبور را با اطلاع دادستان محل در داخل کشور و یا کنسولگریهای دولت و یا مراجع رسمی و صلاحیتدار محل در خارج از کشور به فروش برساند و مراتب را فوراً به فرستنده و تحویل گیرنده بار اطلاع دهد.

ماده ۶۷- (بار بدون بسته بندی - تعیین وزن توسط شخص ثالث): هرگاه بر حسب عرف تجاری وزن بار بدون بسته بندی از طرف کسی غیر از متصدی باربری یا فرستنده بار اظهار و مراتب در بارنامه دریایی قید گردد علیرغم آنچه در این فصل گفته شده است بارنامه دریایی مذکور مدرک وصول بار به وزن تعیین شده از طرف اظهارکننده علیه متصدی باربری تلقی نخواهد شد.

ماده ۶۸- (حمل بار بدون اجازه مالک): فرمانده و کارکنان کشتی به هیچوجه حق ندارند بدون اجازه مالک کشتی و به حساب خود باری را حمل کنند. افرادی که بدون اجازه باری را حمل کرده اند مکلفند علاوه بر جبران خسارات دو برابر کرایه معمولی بار را بپردازند.

فصل پنجم - مالکین کشتی حدود مسؤولیت و تعهدات آنها

قسمت اول - مقررات کلی

ماده ۶۹- (مسؤولیت مالک کشتی): مالک کشتی شخصاً مسؤول اعمال و تعهدات و

قصور و خطاهای خود و نیز مسؤول عملیات فرمانده و قراردادهایی است که وی ضمن انجام وظایف خود منعقد می‌کند. مالک کشتی همچنین مسؤول عملیات کارکنان کشتی و مأموران مجازی که از طرف او به خدمت در کشتی گمارده شده‌اند خواهد بود.

ماده ۷۰ - (مدیر عامل - تجهیزکننده): الف - در موردی که کشتی به چند شریک تعلق داشته باشد شرکاء می‌توانند یک نفر را برای اداره امور کشتی به عنوان مدیر عامل تعیین نمایند.

ب - مالک یا شرکاء کشتی می‌توانند یک یا چند نفر را برای تجهیز کردن کشتی (از قبیل تهیه کارکنان و تدارک خواربار، سوخت و کلیه مایحتاج کشتی و غیره) به عنوان تجهیزکننده تعیین نمایند.

ج - مدیر عامل و تجهیزکننده ممکن است مالک کشتی نیز باشد.

د - تجهیزکننده‌ای که خود نیز از جمله مالکین کشتی است و یا از طرف آنها سمت نمایندگی دارد می‌تواند راجع به مسائل مربوط به تجهیزات و حرکت کشتی به عنوان نماینده قانونی آنها در مراجع صلاحیتدار رسمی و دادگاهها حضور به هم رساند.

ماده ۷۱ - (اخذ تصمیمات شرکاء کشتی): در صورتی که کشتی به چند نفر شریک تعلق داشته باشد تصمیمات نسبت به مسائلی که مربوط به منافع مشترک مالکین است و همچنین نسبت به انتخاب مدیر عامل و تجهیزکننده با رأی حداقل نصف بعلاوه یک مجموع سهام اتخاذ می‌گردد.

ماده ۷۲ - (استرداد سهم مالکی که فرمانده کشتی می‌باشد): چنانچه فرمانده کشتی در مالکیت کشتی شریک باشد و به خدمت او خاتمه داده شود حق دارد سهام و حقوق خود را واگذار کند و بهای آن را از سایر مالکین دریافت دارد. در صورت اختلاف بها سهام وی از طرف کارشناسانی که توسط طرفین و یا توسط دادگاه انتخاب شده‌اند معین خواهد گردید.

ماده ۷۳ - (عزل فرمانده): در صورت نبودن قرارداد خاص مالک کشتی می‌تواند در هر موقع به خدمت فرمانده خاتمه دهد.

ماده ۷۴ - (تعهدات مستأجر کشتی): در صورتی که مستأجر کشتی هزینه کارکنان خواربار و اداره امور کشتی و دریانوردی را شخصاً به عهده گرفته باشد از نظر مسؤولیت‌های مربوط به کشتی در حکم مالک کشتی است.

قسمت دوم - تحدید مسؤلیت مالکین کشتی

ماده ۷۵- (حدود مسؤلیت): ۱- مالک کشتی دریاپیما می تواند در مورد مطالبات ناشی از هریک از حوادث مذکور در ذیل مسؤلیت خود را به میزان مقرر در ماده ۷۷ این قانون محدود کند مگر آنکه حوادثی که موجب ایجاد چنین خساراتی شده بر اثر تقصیر مالک کشتی بوجود آمده باشد.

الف- تلفات جانی یا صدمات بدنی به هر شخصی که برای سفر در کشتی سوار شده است و نیز از بین رفته و خسارات وارده به اموالی که در کشتی حمل می شود.

ب- تلفات جانی یا صدمات بدنی وارده به هر شخص دیگر (خواه در خشکی خواه در آب) و همچنین فقدان یا خسارات وارده به هرگونه مال دیگر یا تزیین هرگونه حقی که در نتیجه عمل یا خطا یا غفلت اشخاصی که در کشتی یا خارج آن هستند و مالک کشتی مسؤول عمل یا خطا یا غفلت چنین اشخاصی است بوجود آید مشروط بر آنکه عمل یا خطا یا غفلت اشخاص اخیر مربوط به عملیات ناشی از دریاوردی و یا اداره امور کشتی یا بارگیری یا حمل و یا تخلیه بار و سوار کردن و حمل و پیاده کردن مسافری باشد.

۲- خسارت بدنی عبارت است از خسارت ناشی از تلفات جانی و صدمات بدنی وارده به اشخاص و خسارت مالی عبارت است از هریک از خسارات دیگری که در بند (۱) این ماده ذکر شده است.

۳- در موارد مصرح در بند ۱ این ماده حق تحدید مسؤلیت برای مالک کشتی محفوظ است ولو آنکه مسؤولیت وی ناشی از مالکیت کشتی یا تصرف یا حفاظت یا نظارت بر آن باشد بدون اینکه اثبات خطای او یا اشخاصی که مسؤولیت آنان را هدهده دار است لازم باشد.

۴- مقررات این ماده شامل موارد ذیل نیست:

الف- مطالبات مربوط به نجات کشتی و خسارات مشترک دریایی.

ب- مطالبات فرمانده یا کارکنان کشتی و یا هریک از نمایندگان مالک کشتی که در کشتی باشند و یا مأموران مجاز مالک کشتی که وظایف آنها مربوط به کشتی است و همچنین مطالبات وراثت یا نمایندگان یا اشخاصی که تحت تکفل آنها هستند مشروط به اینکه به موجب قانونی که ناظر به قرارداد استخدای آنها با مالک کشتی است مالک کشتی مجاز نباشد

مسئولیت خود را نسبت به این قبیل دعوای محدود نماید و یا به موجب قانون مذکور فقط بتواند مسئولیت خود را تا میزانی بیش از آنچه در ماده ۷۷ این فصل مقرر شده است محدود سازد.

۵- هرگاه مالک کشتی محق باشد علیه مدعی نسبت به همان حادثه اقامه دعوی نماید دعاوی هر یک از طرفین بطور تهاوتر حل و فصل خواهد شد و مقررات این فصل فقط نسبت به مازاد احتمالی قابل اجراء خواهد بود.

۶- قانون دادگاه مرجع رسیدگی معین خواهد کرد چه کسی باید ثابت کند که علت حادثه موجد ادعا بر اثر فعل یا تقصیر مالک کشتی بوده یا نبوده است.

۷- استناد به تحدید مسئولیت دلیل قبول اصل مسئولیت نیست.

ماده ۷۶- (حساب مخصوص): ۱- تحدید مسئولیت مقرر در ماده ۷۷ این فصل شامل مجموع مطالبات مربوط به خسارات بدنی و مالی ناشی از یک حادثه بدون توجه به مطالبات ناشی از حادثه دیگر خواهد بود اهم از اینکه مطالبات اخیر قبلاً بوجود آمده و یا بعداً ایجاد گردد.

۲- چنانچه مجموع خسارات ناشی از یک حادثه معین از حدود مسئولیت مقرر در ماده ۷۷ تجاوز نماید تمام وجوهی که به علت تحدید مسئولیت باید پرداخت گردد حساب مخصوصی را تشکیل خواهد داد.

۳- وجوهی که بدین ترتیب در حساب مخصوص منظور می شود فقط برای پرداخت مطالباتی است که در برابر آن مطالبات می توان به تحدید مسئولیت استناد کرد.

۴- بعد از تشکیل حساب مخصوص در صورتی که عملاً بتوان از وجوه این حساب استفاده نمود هیچ یک از طلبکارانی که از این حساب حق استفاده دارد نمی تواند نسبت به سایر دارایی های مالک کشتی برای وصول همان طلب اقامه دعوی نماید.

ماده ۷۷- (میزان مسئولیت): ۱- مالک کشتی می تواند میزان مسئولیت خود را به شرح مذکور در ماده ۷۵ به مبالغ زیر محدود نماید:

الف- در صورتی که سانحه فقط منجر به خسارات مالی گردد جمعاً بر حسب هر تن

ظرفیت کشتی ۸۱/۰۰۰ ریال.

ب- در صورتی که سانحه فقط منجر به خسارات بدنی شود جمعاً بر حسب هر تن ظرفیت کشتی ۱۵۰/۰۰۰ ریال.

ج- در صورتی که سانحه منجر به خسارات بدنی و مالی گردد جمعاً بر حسب هر تن ظرفیت کشتی ۲۵۰/۰۰۰ ریال که از این مبلغ ۱۶۹/۰۰۰ ریال بر حسب هر تن ظرفیت کشتی منحصرأً برای پرداخت خسارات بدنی و مبلغ ۸۱/۰۰۰ ریال بقیه بر حسب هر تن ظرفیت کشتی برای پرداخت خسارات مالی تخصیص می یابد. چنانچه مواردی پیش آید که سهم اولین تکافوی پرداخت کلیه خسارات بدنی را ننماید کسری آن از محل قسمت دوم حساب مخصوص یا مطالبات مالی پرداخت خواهد گردید.^۱

۲- در هر قسمت از حساب مخصوص تقسیم وجوه بین طلبکاران باید به نسبت طلب مسلم آنها صورت گیرد.

۳- اگر مالک کشتی قبل از تقسیم وجوه حساب مخصوص تمام یا قسمتی از بدهی های مذکور در بند یک ماده ۷۵ را پرداخت نموده باشد نسبت به حساب مذکور قائم مقام قانونی طلبکار خواهد بود.

ولی حقوق مالک در این مورد محدود به میزانی است که طلبکار می توانسته بر طبق قوانین کشوری که حساب مخصوص در آن ایجاد شده از او مطالبه نماید.

۴- هنگامی که مالک کشتی ملزم به پرداخت تمام یا قسمتی از بدهی های مندرج در بند یک ماده ۷۵ این قانون شود دادگاه می تواند دستور بدهد وجوه کافی بطور موقت کنار گذارده شود تا مالک کشتی بتواند بعداً حقوق خود را از محل حساب مخصوص به نحو مذکور در بند بالا استیفا نماید.

۵- به منظور تعیین حدود مسئولیت مالک کشتی طبق مقررات این ماده هر کشتی که ظرفیت آن کمتر از ۳۰۰ تن باشد در حکم ۳۰۰ تن خواهد بود.

۶- به منظور اجرای مقررات این فصل ظرفیت کشتی به شرح ذیل محاسبه می شود: در مورد کشتی های بخاری یا موتورری ظرفیت خالص به اضافه مقدار حجمی که از

۱- بند ۱ ماده ۷۷، به موجب مصوبه مذکور در پاروقی صفحه ۱۹۸ به صورت بالا اصلاح گردیده است.

ظرفیت غیرخالص برای تعیین ظرفیت خالص بابت ماشین یا موتورخانه کسر می شود.
در مورد سایر کشتی ها ظرفیت خالص.

ماده ۷۸- (تشکیل و تقسیم وجوه حساب مخصوص): مقررات مربوطه به تشکیل و تقسیم وجوه (حساب مخصوص) به موجب آیین نامه ای خواهد بود که بر طبق ماده ۱۹۳ این قانون تنظیم و تصویب خواهد شد.

ماده ۷۹- (اخذ تضمین یا تأمین): ۱- در کلیه مواردی که مالک مجاز است به موجب این قانون مسئولیت خود را محدود کند و هنگامی که کشتی یا هر کشتی و یا هر مال دیگر متعلق به مالک در قلمرو ایران توقیف شده است و یا برای احتراز از توقیف تضمین یا تأمین دیگر داده شده است دادگاه یا هر مرجع صلاحیتدار دیگر می تواند بر رفع توقیف از کشتی یا از مال دیگر و یا به فک تأمین دستور لازم را صادر نماید مشروط بر اینکه مالک تضمین یا تأمین دیگری معادل با میزان کامل مسئولیت خود به نحوی که این قانون مقرر می دارد داده باشد و در این مورد تضمین و تأمین باید طوری باشد که عملاً قابل استفاده بوده و تکافوی حقوق مدعی را بنماید.

۲- در صورتی که مطابق شرایط مذکور در بند یک یک ماده تضمین یا تأمینی کافی در محل های ذیل داده شده باشد دادگاه یا مقام صالح دیگر به فک توقیف از کشتی یا رفع تضمین و یا تأمین رأی می دهد.

الف - در بندری که حادثه مورد طلب به وقوع پیوسته است.

ب - در نخستین بندر توقف پس از حادثه اگر حادثه در بندر روی نداده است.

ج - در بندر مقصد یا تخلیه بر حسب آنکه خسارت بدنی یا مربوط به کالا باشد.

۳- در صورتی که میزان تضمین یا تأمین به حد میزان مسئولیت مقرر در این قانون نباشد احکام بند یک و دو در صورتی جاری خواهد شد که تضمین یا تأمین کافی برای بقیه آن داده شود.

۴- هنگامی که مالک مطابق مقررات این قانون به میزان مبلغی که معادل مسئولیت کامل او است تضمین یا تأمینی دیگر داده است کلیه مطالبات ناشی از یک حادثه که مالک مسئولیت خود را نسبت به آن محدود نموده است از محل این تضمین یا تأمین تأدیه خواهد شد.

ماده ۸۰- (مسئولیت کشتی - مدیر عامل - تجهیزکننده): ۱- مسئولیت مالک کشتی در این فصل شامل مسئولیت کشتی نیز می باشد.

۲- بار عایت مفاد بند ۳ این ماده مقررات این فصل به همان کیفیت که شامل مالک کشتی می گردد شامل مستأجر - مدیر عامل و تجهیزکننده - فرمانده و کارکنان کشتی و همچنین مأموران مجاز آنها در طی خدمت می گردد مشروط بر اینکه حدود مسئولیت مالک کشتی و کلیه اشخاص مذکور در بالا در مورد خسارت مالی و بدنی ناشی از یک حادثه مشخص دریایی از مبلغی که بر طبق ماده ۷۷ تعیین شده است تجاوز ننماید.

۳- چنانچه علیه فرمانده یا کارکنان کشتی اقامه دعوی شود این اشخاص می توانند به محدودیت مسئولیت خود استناد نمایند ولو اینکه حادثه موجب ادعای خسارت ناشی از فعل و یا قصور شخصی آنها باشد یا این وصف اگر فرمانده یا هر یک از کارکنان مالک تمام یا قسمتی از کشتی یا مستأجر یا مدیر عامل و یا تجهیزکننده نیز باشد استناد به مقررات این ماده فقط در صورتی جایز خواهد بود که چنین شخصی به عنوان فرمانده یا یکی از کارکنان مسبب فعل یا قصور موجب مسئولیت بوده است.

فصل ششم - وظایف و مسئولیت فرمانده و کارکنان کشتی

ماده ۸۱- (مسئولیت فرمانده در مورد حمل بار): فرمانده کشتی در مقابل باری که تحویل می گردد ملزم به صدور بارنامه دریایی می باشد. فرمانده نیز مسئول حمل باری است که به عهده گرفته و باید آن را تحویل دهد.

ماده ۸۲- (استخدام افراد): استخدام افراد و افسران بار عایت مقررات مربوطه توسط فرمانده و به نمایندگی از طرف مالک انجام می گیرد فرمانده موظف است در موقع انتخاب نسبت به صلاحیت افراد و افسران دقت لازم به عمل آورد و نظریات مالک کشتی یا نماینده او را در صورتی که در محل حاضر باشد جلب کند.

ماده ۸۳- (دفتر ثبت وقایع کشتی): فرمانده کشتی مکلف است دفتر ثبت وقایع را که راهنمای همه گونه اطلاعات مربوط به کشتی و نمودار فعالیت آن و هر نوع حوادثی است که

پیش آید در کشتی نگاهداری و در آن موضوعات مزبور را ثبت نماید. این دفتر باید قبلاً توسط اداره ثبت بنادر و کشتیرانی ضمن تعیین نام کشتی شماره گذاری و پلمپ شده گواهی گردد.

ماده ۸۴- (نگهداری مدارک و اسناد کشتی): فرمانده موظف است در دفتر فرماندهی کشتی مدارک و اسناد ذیل را همیشه نگاهداری کند.

۱- سند مالکیت کشتی یا رونوشت مصدق آن.

۲- سند ثبت کشتی.

۳- سند تابعیت کشتی.

۴- فهرست کارکنان کشتی.

۵- فهرست مسافران کشتی.

۶- کلیه اسناد مربوط به حمل.

۷- اجازه حرکت کشتی.

۸- گواهی نامه‌های مربوط به قرنطینه.

۹- اجازه دریانوردی و گواهی نامه‌های فنی.

۱۰- فهرست حقوق عینی مربوط به کشتی.

ماده ۸۵- (حرکت و مانور کشتی در بنادر): فرمانده موظف است در موقع ورود به بنادر و ترعه‌ها یا رودخانه‌ها و همچنین در موقع مانور و خروج و حرکت کشتی شخصاً روی پل فرماندهی حاضر باشد و حرکت کشتی را نظارت نماید.

ماده ۸۶- (تخلقات فرمانده کشتی): فرمانده کشتی در صورت تخلف از مواد ۸۲-۸۳-۸۴-۸۵ در مقابل مالک کشتی مسؤول است و مشمول مقررات آیین‌نامه انضباطی خواهد بود.

ماده ۸۷- (تدارکات ضروری): فرمانده کشتی مکلف است برای خرید اشیاء ضروری از مالک یا نماینده او در صورتی که در بندر حاضر باشد کسب اجازه کند.

ماده ۸۸- (عدم پرداخت مخارج کشتی): در صورتی که کشتی با رضایت مالکین به اجاره داده شده باشد و بعضی از آنها از پرداخت سهم خود نسبت به مخارج و لوازم کشتی

خودداری نمایند فر مانده می تواند ۲۴ ساعت پس از ابلاغ رأسأ برای تأمین مخارج کشتی به هر نحوی که مقتضی بداند اقدام کند و حتی می تواند با اطلاع به مقامات صلاحیتدار محلی و یا نماینده شرکاء کشتی سهم متعلق به آنها را به وثیقه گذارد.

ماده ۸۹- (وثیقه گذاشتن بار جهت اخذ وام): اگر ضمن سفر جهت تعمیر و یا تعویض بعضی از تأسیسات ضروری کشتی و یا مخارج فوری و لازم دیگر وجوه مورد احتیاج در دسترس نباشد فر مانده می تواند وجوه مذکور را در وهله اول با وثیقه گذاشتن کشتی و یا کرایه باربری و سپس با وثیقه گذاشتن بار کشتی و با رعایت شرایط ذیل قرض و یا در موارد ضروری و حیاتی با فروش بار کشتی وجوه لازم را تحصیل نماید.

۱- برای اجرای منظور فوق فر مانده باید ابتدا صورتمجلسی با ذکر موجبات قرضه تنظیم و آن را به امضاء افسران ارشد کشتی رسانده و مراتب را فوراً به مالک کشتی اطلاع داده و کسب تکلیف نماید. در صورتی که از طرف مالک کشتی وجوه لازم در اختیار فر مانده گذارده نشود فر مانده می تواند در صورتی که کشتی در بنادر خارجی باشد با ارائه صورتمجلس مذکور کسب اجازه از نماینده کنسولی ایران و در صورت عدم وجود نماینده کنسولی ایران در محل یا اجازه مقامات صلاحیتدار محلی و در صورتی که کشتی در بنادر ایران باشد با اجازه دادستان محل و یا نماینده قانونی او مبادرت به تحصیل وام کند.

۲- مبلغ وام درخواستی نباید از میزان واقعی نیازمندیهای مذکور تجاوز نماید.

ماده ۹۰- (امکان انتقال بار به کشتی دیگر): اگر کشتی قادر به حرکت نباشد فر مانده می تواند با رعایت مقررات ماده ۸۹ بار را به کشتی دیگری انتقال دهد و از طریق وثیقه دادن کشتی کرایه بار و سایر هزینه ها را تا بندر مقصد تأمین و پرداخت نماید.

ماده ۹۱- (تخلیه بار به تقاضای فرستندگان): مستأجر منحصر کشتی یا فرستندگان بار که متفقاً مخالف وثیقه گذاشتن بار خود می باشند می توانند بار خود را تخلیه کنند مشروط بر اینکه کرایه حمل مسافت طی شده را بپردازند.

در صورت عدم توافق فرستندگانی که مایل به خروج بار خود هستند ملزم به پرداخت کلیه کرایه می باشند.

ماده ۹۲- (پرداخت خسارات): در صورتی که بار کشتی بر طبق مفاد ماده ۹۱ تخلیه گردد

و خسارتی وارد شود خسارات وارده باید به نسبت سهم متقاضیان تخلیه پرداخت گردد.
ماده ۹۳ - (فروش بار در موارد فوق العاده): در مواردی که ضرورت حیاتی ایجاب می‌کند و چاره‌ای دیگر نباشد فرمانده کشتی می‌تواند با رعایت کلیه شرایط مذکور در ماده ۸۹ نسبت به فروش بار کشتی جهت تأمین مخارج ضروری و به منظور ادامه سفر کشتی و رسیدن آن به مقصد اقدام کند فرمانده باید حتی الامکان سعی نماید در چنین موارد قبلاً با فرستنده بار و مالک کشتی ارتباط یابد و نظر آنان را جلب نماید.

ماده ۹۴ - (وثیقه و رهن غیر موجه): اگر فرمانده کشتی اموال و یا خود کشتی و یا بار آن را بدون علت موجه به وثیقه و یا رهن گذارد شخصاً مسؤول خسارت وارده خواهد بود.
 اگر فرمانده صورت مخارج کشتی را بر خلاف واقع تهیه و تنظیم کند و یا شرایط مذکور در ماده ۸۹ را رعایت ننماید علاوه بر جبران خسارات وارده محکوم به پرداخت جریمه نقدی بر طبق مقررات ماده ۱۹۰ این قانون خواهد بود.

ماده ۹۵ - (فروش کشتی توسط فرمانده): جز در موردی که عدم قابلیت دریا نوردی کشتی از طریق مراجع قانونی ثابت شود فرمانده کشتی نمی‌تواند بدون اجازه مخصوص مالک یا مالکین کشتی آن را بفروش رسانده و در غیر این صورت معامله باطل است.

ماده ۹۶ - (وظیفه به پایان رسانیدن سفر): فرمانده نمی‌تواند پس از آغاز مسافرت بدون علت موجه از ادامه آن خودداری نماید و الا مسؤول پرداخت خسارات وارده به مالکین یا مستأجرین کشتی است و نیز مشمول مقررات آیین نامه انضباطی خواهد گردید.

ماده ۹۷ - (وظیفه فرمانده هنگام مراجعت به بندر پایگاه): هنگامی که فرمانده از آخرین بندر خارجی به طرف بندر پایگاه رهسپار گردد باید تلگرافی وضعیت کشتی و مقدار و نوع و قیمت بار و قروض کشتی را که بین راه ایجاد شده است و اسامی و محل اقامت اشخاص و امدهنده را به اطلاع مالک و در صورتی که کشتی در اجاره باشد به اطلاع مستأجر برساند و پس از رسیدن کشتی به بندر پایگاه فرمانده موظف است کلیه حسابهای مربوط به مسافرت انجام شده را در اسرع وقت تصفیه نماید.

ماده ۹۸ - (حمل بار به حساب فرمانده): فرمانده‌ای که کشتی را برای منافع مشترک مالکین یا مستأجرین اداره می‌کند نمی‌تواند به هیچوجه باری را به سود شخص خود حمل

نماید مگر قراردادی در این مورد وجود داشته باشد.

ماده ۹۹- (ترک کشتی در طی سفر): در صورتی که فرمانده ناچار شود کشتی را به علت وقوع پیش آمد یا سانحه‌ای ترک نماید این عمل باید با مشورت کلیه افسران کشتی صورت گیرد.

فرمانده مکلف است هنگام ترک کشتی وجوه نقدی و ذیقیمت‌ترین اموال و همچنین اسناد مهم کشتی را با خود نجات دهد و الا شخصاً مسؤول شناخته می‌شود مگر اینکه نجات وجوه و اموال و اسناد مزبور از قدرت وی خارج باشد.

ماده ۱۰۰- (وظیفه فرمانده در نجات کشتی): در موارد وقوع پیش آمده‌های غیر مترقب فرمانده موظف است تا آخرین لحظه‌ای که امید باقی است در نجات کشتی و محموله و کارکنان آن نهایت اهتمام را مبذول دارد. در این نوع حوادث فرمانده باید آخرین نفری باشد که کشتی را ترک می‌کند.

ماده ۱۰۱- (گزارش از بین رفتن کشتی): فرماندهی که از کشتی غرق شده نجات یافته باید گزارش واقعه را که به گواهی نجات یافتگان همراه او رسیده است به نزدیک‌ترین مقام صلاحیتدار ساحلی تسلیم نماید و در صورتی که فرمانده کشتی غرق شود یا نجات یافتگان دیگر اطلاعی از فرمانده کشتی نداشته باشند وظیفه مزبور را ارشد کارکنان نجات یافته انجام خواهد داد.

فصل هفتم - وثیقه دادن بار و اخذ وام

ماده ۱۰۲- (اخذ وام): اخذ وام در مقابل وثیقه دادن تمام یا قسمتی از بار تنها به وسیله فرمانده کشتی مجاز است مشروط بر اینکه وام برای تعمیر یا سایر مخارج فوق العاده کشتی یا بار آن و یا برای تعویض اشیایی باشد که بر اثر یک حادثه دریایی از بین رفته است و نیز منحصرأً برای تعقیب سفر کشتی به بندر مقصد باشد.

باری که به کشتی تحویل نشده نمی‌تواند برای تأمین مخارج مزبور در وثیقه قرار گیرد هزینه‌های جاری کشتی جزو مخارج فوق العاده کشتی نخواهد بود.

ماده ۱۰۳ - (ممنوعیت تحصیل وام به اعتبار منافع احتمالی): تحصیل وام به اعتبار منافع احتمالی از فروش کالا ممنوع است و وام دهنده فقط حق دریافت اصل وام را بدون حق مطالبه سود خواهد داشت.

ماده ۱۰۴ - (حق تقدم): اگر دو یا چند وام به اعتبار وثیقه دادن یک کالا تحصیل شود وامی که در تاریخ مؤخر دریافت شده بر آنکه تاریخش مقدم است برتری دارد. وامهایی که در یک بندر ضمن توقف واحدی اخذ می شوند در ردیف هم قرار خواهند گرفت.

ماده ۱۰۵ - (حق ممتاز وام دهنده): وام دهنده نسبت به کالا و اشیاء مورد وثیقه تا میزان اصل مبلغ و بهره وام دارای حقوق ممتاز است.

ماده ۱۰۶ - (واگذاری سند وام): سند وام اگر به حواله کرد صادر شده باشد به وسیله ظهرنویسی قابل انتقال است.

ظهرنویسی مذکور مشمول مقررات ظهرنویسی بروات و سفته‌هاست.

ماده ۱۰۷ - (از بین رفتن کالا): اگر کالای مورد وثیقه در زمان و محل وقوع حادثه و بر اثر حوادث غیر مترقبه و یا فعل یا تفصیر فرمانده یا کارکنان کشتی کلاً تلف شود وام دهنده حق استیفای طلب نخواهد داشت.

وام گیرنده مکلف است کلیه اقدامات لازم را جهت جلوگیری از وقوع خسارت یا تعدیل آثار آن معمول دارد.

ماده ۱۰۸ - (نجات قسمتی از کالای مورد وثیقه): اگر اشیاء مورد وثیقه در دریا غرق شوند و قسمتی از آن نجات یابد استرداد وام تا حدود مبلغی که از فروش کالای نجات یافته بدست آید پس از وضع مخارج نجات پرداخت خواهد گردید.

ماده ۱۰۹ - (به دریا ریختن کالا): چنانچه هنگام طوفانی بودن دریا به منظور نجات کشتی و کارکنان کشتی و مسافران، اشیاء مورد وثیقه به دریا ریخته شوند وام دهنده فقط نسبت به آن قسمت از اشیاء مورد وثیقه که باقیمانده باشد دارای حقوق ممتاز خواهد بود.

ماده ۱۱۰ - (شرکت در پرداخت خسارات مشترک دریایی): وام دهنده در پرداخت خسارات خاص سهم نخواهد بود ولی در پرداخت خسارات مشترک دریایی که پس از دادن وام بوجود آید سهم است مشروط به اینکه در سند وام شرط دیگری ذکر نشده باشد.

فصل هشتم - حمل مسافر

قسمت اول - حدود مسئولیت متصدی حمل

ماده ۱۱۱ - (تعاریف): اصطلاحاتی که در این فصل بکار رفته دارای معانی ذیل است:

الف - متصدی حمل - متصدی حمل عبارتست از مالک یا مستأجر و یا تجهیز کننده کشتی که طرف قرارداد حمل واقع شود.

ب - قرارداد حمل - به استثناء قرارداد اجاره کشتی قرارداد حمل قراردادی است که از طرف متصدی حمل و یا به حساب او برای حمل مسافر منعقد گردد.

ج - مسافر - مسافر فقط به کسی اطلاق می شود که بر طبق قرارداد حمل با کشتی سفر نماید.

د - کشتی - منظور از کشتی فقط کشتیهای دریایماست.

ه - مدت حمل - مدت حمل مدتی است که مسافر در کشتی است و یا در حال سوار شدن و یا پیاده شدن از آن باشد ولی این مدت شامل زمانی که مسافر در ایستگاه دریایی و یا روی اسکله و یا تأسیسات دیگر بندری توقف نماید نخواهد بود. بعلاوه مدت حمل شامل زمانی است که مسافر از طریق آب یا از خشکی به کشتی و یا بالعکس حمل شود مشروط بر آنکه قیمت این حمل در بهای پلیط منظور شده باشد و یا وسیله بکار برده شده برای این حمل اضافی از طرف متصدی حمل در اختیار مسافر قرار گرفته باشد.

و - حمل و نقل بین المللی - حمل و نقل بین المللی عبارت از هر حمل و نقلی است که به موجب قرارداد حمل مبداء و مقصد در دو کشور مختلف قرار گرفته باشد.

ماده ۱۱۲ - (وظایف متصدی حمل): ۱ - در صورتی که متصدی حمل خود مالک کشتی باشد موظف است سعی و اهتمام کافی معمول دارد و مسئولیت اعمال مأموران مجاز خود را حین انجام وظیفه از ابتداء سفر و در تمام مدت حمل در مورد آماده کردن کشتی برای دریانوردی - تهیه کارکنان و تدارک خواربار و تجهیز کشتی و تأمین جانی مسافری را از هر حیث به همده بگیرد.

۲ - در صورتی که متصدی حمل مالک کشتی نباشد بر حسب مورد مسؤول اعمال مالک

کشتی یا تجهیزکننده و مأموران مجاز آنها حین انجام وظیفه خواهد بود تا نامبر دگان در انجام وظایف محوله مذکور در بند ۱ این ماده سعی و اهتمام کافی معمول دارند.

ماده ۱۱۳ - (فوت یا صدمات بدنی در اثر خطای متصدی حمل): ۱ - متصدی حمل مسؤول خسارات ناشی از فوت یا صدمات بدنی مسافر است مشروط بر آنکه حادثه‌ای که متجر به ایجاد خسارت گردیده در جریان مسافرت و بر اثر غفلت و تقصیر متصدی حمل یا مأموران مجاز وی حین انجام وظیفه پیش آمده باشد.

۲ - در صورتی که فوت یا صدمات بدنی ناشی از تصادم یا به گول نشستن یا انفجار یا حریق و یا غرق شدن کشتی باشد فرض این است که حادثه بر اثر تقصیر و یا غفلت متصدی حمل و یا مأمورین مجاز او اتفاق افتاده است مگر آنکه خلاف آن اثبات گردد.

۳ - به استثناء بند ۲ این ماده اثبات تقصیر و یا غفلت متصدی حمل یا مأموران مجاز او به عهده مدعی است.

ماده ۱۱۴ - (فوت یا صدمات بدنی بر اثر خطای مسافر): در صورتی که متصدی حمل ثابت نماید فوت یا صدمات بدنی بر اثر تقصیر و یا غفلت خود مسافر بوده و یا عمل مسافر در وقوع آن تأثیر داشته دادگاه بر حسب مورد متصدی حمل را کلاً و یا جزئاً از مسؤولیت بری خواهد کرد.

ماده ۱۱۵ - (حدود مسؤولیت متصدی حمل): ۱ - مسؤولیت متصدی حمل در مورد فوت و یا صدمات بدنی وارد به مسافر در هیچ مورد از ۲۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال و یا معادل آن به ارز خارجی تجاوز نخواهد نمود.^۱

۲ - در صورتی که بر طبق قوانین مربوطه پرداخت خسارات به صورت درآمد مرتب و مستمر و یا به صورت اقساط صورت گیرد مبلغ کل پرداختی نباید از میزان تعیین شده در فوق تجاوز نماید.

۳ - متصدی حمل و مسافر می‌توانند بر طبق قرارداد خصوصی مسؤولیتهای بیشتری را تعیین نمایند.

۱ - بند ۱ ماده ۱۱۵، به موجب مصوبه مذکور در پاورقی صفحه ۱۹۸ به صورت بالا اصلاح گردیده است.

۴- هزینه‌های دادرسی که در دعوی خسارات به وسیله دادگاه معین می‌شود جزء مبلغ مذکور در این ماده منظور نخواهد شد.

خواسته کلیه دعاوی در یک حادثه مشخص که از طرف مسافر و یا از طرف نماینده قانونی او (و یا از طرف وراثت و یا اشخاصی که تحت تکفل وی هستند) ممکن است اقامه شود نمی‌تواند زائد بر حداکثر مسئولیت مقرر در این ماده باشد.

ماده ۱۱۶- (محروریت از حق استفاده از تحدید مسئولیت): هرگاه ثابت شود علت خسارت فعل یا ترک فعلی باشد که متصدی حمل عامداً یا با علم بر احتمال وقوع خسارت انجام داده در این صورت از تحدید مسئولیت مقرر در ماده ۱۱۵ نمی‌تواند استفاده نماید.

ماده ۱۱۷- (آثار ناشی از اجرای این فصل): مقررات این فصل به هیچ وجه در حقوق و تعهدات و تحدید مسئولیت متصدی حمل مذکور در فصل پنجم تأثیری نخواهد داشت.

ماده ۱۱۸- (آثار ناشی از شرایط خاص): در صورتی که قبل از وقوع حادثه موجود خسارات در قرارداد شروطی به منظور ببری ساختن متصدی حمل در مقابل مسافر (نماینده او و وراثت و یا اشخاصی که تحت تکفل او هستند) شده باشد و یا در مورد تحدید مسئولیت مبلغی کمتر از آنچه در این فصل ذکر گردید تعیین شود یا در مواردی که اثبات امر به عهده متصدی حمل باشد تغییری داده شود و یا آنکه شرط شود که اختلافات به داوری یا دادگاه مخصوص ارجاع گردد شرایط مذکور باطل است ولی مبطل خود قرارداد که تابع این فصل است نخواهد بود.

ماده ۱۱۹- (طرح دعوی): ۱- اقامه و طرح هرگونه دعاوی مربوط به خسارات ناشی از حمل و نقل به هر نحوی که ایجاد شده باشد تابع شرایط و حدود مسئولیت‌های پیش‌بینی شده در این فصل خواهد بود.

۲- دعاوی خسارات ناشی از صدمات بدنی به مسافر به وسیله شخص مسافر و یا به نمایندگی از طرف او اقامه خواهد گردید.

۳- در مورد فوت مسافر خسارات باید فقط به وسیله نمایندگان قانونی او یا وراثت یا اشخاصی که تحت تکفل او بودند اقامه گردد مشروط بر اینکه اشخاص مذکور مطابق قانون دادگاه رسیدگی کننده حق مطالبه داشته باشند.

ماده ۱۲۰ - (مرور زمان): ۱- در موردی که به مسافر صدمات بدنی وارد شود باید ظرف ۱۵ روز از تاریخ پیاده شدن اخطار کتبی به متصدی حمل دایر به وقوع صدمات بدنی تسلیم نمایند. در غیر این صورت فرض این است که مسافر سالم پیاده شده است مگر اینکه خلاف آن ثابت شود.

۲- دعاوی جبران خسارات ناشیه از فوت و صدمات بدنی به مسافر پس از دو سال مشمول مرور زمان می‌گردد.

۳- مرور زمان در دعاوی مربوط به صدمات بدنی از روز پیاده شدن مسافر از کشتی شروع می‌شود.

۴- در مورد فوتی که ضمن سفر پیش می‌آید مرور زمان از زمانی که مسافر بایستی از کشتی پیاده می‌شد شروع می‌شود.

۵- در صورتی که صدمات بدنی در طی سفر ایجاد شده و پس از پیاده شدن مسافر منجر به فوت او گردد مرور زمان از تاریخ فوت وی محاسبه می‌شود مشروط بر این که از تاریخ پیاده شدن تا فوت مسافر پیش از سه سال نگذشته باشد.

ماده ۱۲۱ - (تحدید مسؤلیت نمایندگان مجاز از طرف متصدی حمل): ۱- چنانچه علیه مأمور مجاز از طرف متصدی حمل اقامه دعوی شود و دعوی مربوط به خسارات مذکور در این فصل باشد و مشارالیه ثابت نماید که عمل وی در نتیجه اجرای وظایف محوله صورت گرفته است در این صورت نامبرده می‌تواند از معافیت‌ها و محدودیت‌های مربوط به مسؤلیت مندرج در این فصل استفاده نماید.

۲- مجموع مبلغی که ممکن است از متصدی حمل و مأموران تجاوز او دریافت دارند از حدود معافیت‌های متصدی حمل و نقل مذکور در این قانون تجاوز نخواهد کرد.

۳- در صورتی که مأمور مجاز متصدی حمل در ایجاد خسارت عامد باشد و یا با علم به احتمال وقوع خسارت مرتکب فعل یا ترک فعلی شود نمی‌تواند به بند یک و دو استناد کند.

ماده ۱۲۲ - (حمل و نقل دریایی توسط دولت): مقررات این فصل شامل حمل و نقل‌های تجاری مذکور در ماده ۱۱۱ که به وسیله دولت و یا مؤسسات عمومی انجام می‌گردد نیز خواهد بود.

قسمت دوم - حقوق مسافری

ماده ۱۲۳ - (غیر قابل انتقال بودن بلیط کشتی): مسافر نمی تواند بدون موافقت فرمانده کشتی و یا عاملین مجاز فروشنده بلیط حقوق اختصاصی مربوط به بلیط خود را به دیگری واگذار نماید.

ماده ۱۲۴ - (هزینه غذا - کرایه): کرایه مسافر شامل هزینه غذا نیز هست و چنانچه قرار دیگری در بین باشد فرمانده موظف است غذای مورد نیاز را به قیمت عادلانه در اختیار مسافر بگذارد.

ماده ۱۲۵ - (توشه): مسافر نسبت به توشه ای که همراه خود در کشتی دارد فرستنده بار تلقی می شود.

چنانچه به توشه ای که مسافر نزد خود نگاهداری می کند خساراتی وارد شود مسئولیت متوجه فرمانده نخواهد بود مگر اینکه خسارت در نتیجه عمل فرمانده یا کارکنان کشتی باشد.

ماده ۱۲۶ - (رعایت مقررات): مسافر باید دستورهای فرمانده را درباره حفظ نظم در کشتی رعایت نماید.

ماده ۱۲۷ - (وثیقه توشه در قبال بدهی): توشه مسافر کشتی وثیقه پرداخت کرایه و سایر هزینه های او است.

ماده ۱۲۸ - (مواظبت از توشه متوفی): فرمانده موظف است توشه مسافری را که در بین راه در گذشته است تا ورود به مقصد حفظ نماید.

ماده ۱۲۹ - (الزام به تعقیب مسیر): فرمانده موظف است مستقیماً مسیر خود را تعقیب و به سوی مقصد مسافرت حرکت کند مگر آنکه قرارداد خاصی موجود و یا انحراف مسیر برای نجات و حفظ اموال و جان اشخاص باشد در صورت تخلف مسافر حق دارد قرارداد را فسخ و خسارات خود را مطالبه نماید.

ماده ۱۳۰ - (تأخیر حرکت کشتی): هرگاه کشتی در روز معین به علت مسامحه یا تقصیر فرمانده کشتی حرکت نکند مسافر حق مطالبه خسارت وارده و فسخ قرارداد را دارد.

ماده ۱۳۱ - (عدم حرکت کشتی): هرگاه کشتی نتواند به علت ممنوع بودن تجارت با بندر مقصد و یا محاصره اقتصادی بندر مقصد و یا به علت قوه قهریه حرکت کند قرارداد

مسافرت کان لم یکن نقلی می‌گردد و هیچ‌یک از طرفین حق مطالبه خسارت از طرف دیگری نخواهد داشت.

ماده ۱۳۲ - (ادامه ندادن سفر): در صورتی که در بین راه مسافری به میل خود از کشتی پیاده شود باید تمام کرایه سفر را بپردازد. اگر مسافر فوت و یا به علت بیماری مجبور به ترک کشتی شود کرایه سفر فقط به نسبت راه پیموده شده برداخت خواهد گردید.

ماده ۱۳۳ - (نرسیدن به مقصد): هرگاه کشتی به علت ضبط یا غرق شدن و یا اعلام عدم قابلیت دریانوردی به مقصد نرسد فرمانده فقط حق مطالبه هزینه غذای مسافر را خواهد داشت.

ماده ۱۳۴ - (حقوق مسافر هنگام تعمیر کشتی): هرگاه فرمانده مجبور شود در ضمن سفر کشتی را تعمیر نماید مدت انتظار مسافر در حدود متعارف خواهد بود و الا حق دارد از فرمانده بخواهد که موجبات ادامه سفر وی را در کشتی هم‌پایه دیگری فراهم نماید. در تمام مدت تعمیر حق مسکن و غذای مسافر مجانی و متناسب با درجه بلیط او خواهد بود. مسافری که در مدت متعارف صبر ننماید حق دریافت وجهی از بابت بلیط خود ندارد.

فصل نهم - اجاره کشتی

ماده ۱۳۵ - (قرارداد اجاره): قرارداد اجاره کشتی سندی است کتبی که بین مالک کشتی (یا نماینده مجاز او) و مستأجر منعقد می‌گردد و اجاره کشتی را برای مدت معین و یا برای یک یا چند سفر بین بنادر مشخص تعیین می‌کند.

ماده ۱۳۶ (کیفیت اجاره): تمام یا قسمتی از کشتی را برای مدت معین و یا برای یک یا چند سفر می‌توان اجاره کرد.

ماده ۱۳۷ - (اجاره کامل کشتی): در صورتی که کشتی تماماً اجاره شده باشد مورد اجاره شامل اطاق فرمانده یا مسکن کارکنان نخواهد بود. فرمانده نمی‌تواند بدون موافقت مستأجر از محلهای مذکور برای حمل بار استفاده کند.

ماده ۱۳۸ - (شروع اجاره): اگر کشتی در مقابل مبلغ و مدت معینی اجاره شده باشد

شروع اجاره از زمان حرکت کشتی از بندر خواهد بود مگر آنکه خلاف آن در قرارداد قید شده باشد.

ماده ۱۳۹ - (تحويل کشتی مورد اجاره): اجاره دهنده کشتی موظف است کشتی را به همان نحو و بر طبق همان شرایطی که در سند اجاره کشتی قید شده است در اختیار مستأجر قرار دهد.

ماده ۱۴۰ - (عدم کفایت بار): اگر تمام ظرفیت کشتی اجاره شده باشد و مستأجر بار کافی برای تمام کشتی نداشته باشد فرمانده نمی تواند بدون موافقت مستأجر کالای دیگری را حمل کند.

ماده ۱۴۱ - (اظهار خلاف واقع در مورد ظرفیت کشتی): اگر مالک کشتی یا نماینده مجاز او و یا فرمانده ظرفیت کشتی را بیش از میزان واقعی به مستأجر اظهار کند مسئول جبران هرگونه خسارت خواهد بود.

ماده ۱۴۲ - (اشتباه در اعلام ظرفیت کشتی): اگر ظرفیت کشتی بر طبق گواهینامه های فنی کشتی اعلام شده باشد و اشتباهی حداکثر تا یک چهارم ظرفیت کشتی رخ دهد اشتباه مزبور مسئولیتی برای فرمانده ایجاد نخواهد کرد.

ماده ۱۴۳ - (تعهدات مستأجر): مستأجر کشتی موظف است:

۱ - کشتی را مطابق قرارداد اجاره بارگیری نماید.

۲ - مال الاجاره را مطابق قرارداد اجاره بپردازد.

ماده ۱۴۴ - (میزان بارگیری): مستأجر موظف است در صورتی که کشتی را کمتر از میزان مندرج در قرارداد بارگیری نماید تمام مال الاجاره را طبق قرارداد بپردازد و در صورتی که کشتی را بیش از میزان مندرج در قرارداد بارگیری نماید موظف است به همان نسبت کرایه را افزایش دهد.

ماده ۱۴۵ - (عدم انجام قرارداد اجاره): مستأجر موظف است در صورتی که قبل از حرکت کشتی و عدم بارگیری بدون دلیل از انجام قرارداد اجاره خودداری نماید نصف مال الاجاره مندرج در قرارداد اجاره را به مالک کشتی بپردازد.

ماده ۱۴۶ - (حق ممتاز): فرمانده تا ۲۵ روز از تاریخ تحويل کالا برای وصول کرایه بار و

خسارات وارده نسبت به بار در برابر سایر طلبکاران دارای حق ممتاز است مشروط بر اینکه کالای مذکور به شخص ثالث تحویل نشده باشد.

ماده ۱۴۷ - (حق تقدم): اگر قبل از انقضای ۲۵ روز از تاریخ تحویل مالک یا فرستنده بار ورشکست شود طلب فر مانده موضوع ماده قبل مقدم بر سایر طلبکاران پرداخت خواهد شد.

ماده ۱۴۸ - (تأخیر): در صورتی که کشتی هنگام حرکت یا در بین راه یا در محل تخلیه کالا به علتی که ناشی از عمل اجاره دهنده کشتی باشد توقیف شود مخارج مدت مزبور به عهده اجاره دهنده است.

اگر قرارداد اجاره کشتی برای رفت و برگشت تنظیم شده باشد و کشتی هنگام بازگشت به تمام ظرفیت بارگیری نشود مستأجر موظف است تمام مال الاجاره را بپردازد.

ماده ۱۴۹ - (قصور فر مانده): چنانچه کشتی هنگام حرکت یا در بین راه یا در محل تخلیه کالا به علتی که ناشی از عمل فر مانده باشد بازداشت شود و یا تأخیر کند فر مانده موظف است خسارات وارده را بر حسب مورد به مالک و یا به مستأجر بپردازد.

ماده ۱۵۰ - (آثار قوه قهریه (فرس مازور)): الف - در صورتی که کشتی نتواند به علت قوه قهریه از بندر خارج شود قرارداد اجاره برای مدت متعارف به قوت خود باقی می ماند و خسارات ناشی از تأخیر در حرکت کشتی قابل مطالبه نخواهد بود.

ب - در صورتی که کشتی برای مدتی معلوم و یا برای سفر معینی به مبلغ مشخص اجاره شده باشد و ضمن مسافرت به علت قوه قهریه متوقف شود هیچگونه مال الاجاره اضافی نسبت به مدتی که کشتی متوقف شده است تعلق نخواهد گرفت.

در زمان توقف غذا و مسکن کارکنان کشتی جزو خسارات وارده محسوب می گردد.
ماده ۱۵۱ - (تخلیه کالا در مدت توقف کشتی): فرستنده بار می تواند در مدت توقف کشتی کالاهای بارگیری شده را به خرج خود تخلیه نماید مشروط بر اینکه یا آنها را مجدداً برای بارگیری به کشتی عودت دهد و یا خسارات وارده را به فر مانده بپردازد.

ماده ۱۵۲ - (تخلیه بار غیر مجاز): فر مانده می تواند باری را که بدون اطلاع و اجازه او به کشتی بار شده است، در بندر بارگیری تخلیه و یا با اخذ کرایه به مأخذ بالاترین نرخ که برای کالای مشابه وجود دارد حمل نماید.

ماده ۱۵۳ - (تخلیه کالا قبل از ورود به مقصد): اگر فرستنده بار تقاضا کند کالای او در بین راه تخلیه گردد موظف است تمام کرایه را به اضافه هزینه جابجا شدن سایر کالاها بپردازد و در صورتی که کالا به علت فعل یا تقصیر فرمانده تخلیه شده باشد فرمانده مسئول مخارج مربوطه خواهد بود.

ماده ۱۵۴ - (منع تجارت): الف - اگر قبل از حرکت کشتی تجارت با کشوری که کالا به مقصد آن بارگیری شده ممنوع شود قراردادهای مربوطه بدون پرداخت خسارات قسح می‌گردد ولی فرستنده محموله مسئول تأدیه هزینه بارگیری و تخلیه کالا خواهد بود.

ب - چنانچه تجارت با کشوری که کالا به سوی آن حمل می‌شود ضمن مسافرت ممنوع گردد و فرمانده مجبور به مراجعت شود فقط حق مطالبه کرایه مسیر طی شده به طرف مقصد را خواهد داشت ولو اینکه کشتی بر طبق قرارداد برای رفت و برگشت اجاره شده باشد. ماد ۱۵۵ - (محاصره دریایی): هرگاه به علت محاصره بندر یا هر قوه قهریه دیگر ورود به بندر مقصد ممکن نباشد فرمانده مکلف است در صورت عدم دریافت دستور یا دریافت دستور غیر قابل اجرا کالا را با توجه به حفظ منافع فرستنده به نحو احسن در نزدیک‌ترین بندر تخلیه نماید و یا به بندر مبداء عودت دهد.

ماده ۱۵۶ - (فروش بار در مواقع ضروری): در صورتی که فرمانده مجبور شود بر طبق ماده ۸۹ بار را برای تأمین آذوقه و مخارج تعمیر کشتی به فروش رساند به کالاهای فروخته شده کرایه تعلق خواهد گرفت و باید وجوه حاصله به حساب فرستنده بار منظور گردد و در چنین موارد قیمت اجناس فروخته شده به قیمت روز همان اجناس یا اجناس مشابه در بندر مقصد احتساب می‌شود.

عمل فرمانده در مورد فروش کالا فقط هنگامی که ضرورت حیاتی ایجاب کند مجاز خواهد بود.

ماده ۱۵۷ - (تأخیر به علت تعمیر کشتی): اگر فرمانده مجبور باشد در ضمن مسافرت کشتی را تعمیر کند مستأجر موظف است به حد متعارف صبر کند و یا بار را در مقابل پرداخت تمام مال الاجاره تخلیه نماید.

فرمانده نیز مکلف است در صورتی که ادامه سفر در مدت متعارف ممکن نباشد کشتی دیگری جهت حمل بار کرایه کند والا مسئول پرداخت خسارات خواهد بود.

ماده ۱۵۸ - (عدم پرداخت مال الاجاره): در صورتی که مستأجر ثابت نماید کشتی هنگام حرکت با وجود دارا بودن گواهی نامه‌های لازم قابلیت دریانوردی نداشته است مال الاجاره کشتی به فرمانده پرداخت نخواهد شد و حتی فرمانده مسؤول خسارات وارده نیز خواهد بود.

ماده ۱۵۹ - (به دریایار یختن یا رکشتی): در صورتی که فرمانده ناگزیر گردد برای سلامت و حفظ جان اشخاص و یا اموالی که در کشتی است تمام یا قسمتی از یار کشتی را به دریایار یزد کرایه بار مزبور بر طبق مقررات فصل مربوط به خسارات مشترک دریایی قابل پرداخت است. ماده ۱۶۰ - (کرایه بار از بین رفته): به باری که در نتیجه غرق شدن و یا به گل نشستن کشتی و یا هارت دزدان دریایی یا بر اثر ضبط از طرف دشمن از بین برود کرایه تعلق نخواهد گرفت در این موارد فرمانده موظف است کرایه بار را اگر قبلاً دریافت نموده مسترد دار دولی چنانچه در این قبیل موارد بین طرفین قرارداد جداگانه‌ای بوده و یا در بارنامه دریایی شرط دیگری شده باشد طرفین باید بر طبق آن قرارداد یا شرط رفتار نمایند. به کالا و اشیایی که به مقصد نرسیده یا به علت غرق شدن یا عدم قابلیت دریانوردی کشتی در مقصد تحویل نگردیده است کرایه تعلق نخواهد گرفت.

چنانچه کرایه بار کشتی ثانی که کالای کشتی غرق شده یا از کار افتاده را حمل می نماید کمتر از کرایه بار کشتی غرق شده یا از کار افتاده باشد تفاوت دو قیمت به فرمانده کشتی غرق شده یا از کار افتاده پرداخت خواهد شد ولی اگر کرایه بار بیشتر باشد تفاوت باید توسط مستأجر پرداخت شود.

ماده ۱۶۱ - (قرارداد اجاره و شرایط استثنایی): مقررات مواد ۱۴۱ تا ۱۶۰ فقط در صورتی قابل اجرا است که مفاد قرارداد اجاره کشتی خلاف آن را پیش‌بینی ننموده باشد.

فصل دهم - تصادم در دریا

ماده ۱۶۲ - (موارد تصادم): الف - در صورت تصادم بین کشتیهای دریایما و کشتیهای مخصوص کشتیرانی در آبهای داخلی جبران خسارات وارد به کشتیها یا اشیاء و اشخاص داخل آنها بدون توجه به محل تصادم طبق مقررات این فصل به عمل خواهد آمد.

ب - مقررات مربوط به تصادم بین کشتیهای مخصوص کشتیرانی در آبهای داخلی و یا دریای ساحلی به موجب آیین نامه جداگانه تعیین خواهد شد.

ماده ۱۶۳ - (تصادم): اگر تصادم ناشی از حوادث غیر مترقب و یا ناشی از قوه قهریه باشد و یا علل تصادم مورد تردید باشد خسارت دیده حق مطالبه زیان وارده را ندارد ولو آنکه کشتی ها یا یکی از آنها حین تصادم در لنگر باشند.

ماده ۱۶۴ - (جبران خسارت): اگر تصادم در نتیجه خطای یکی از کشتیها باشد جبران خسارات به عهده طرفی است که مرتکب خطا شده است.

ماده ۱۶۵ - (تناسب خسارات): الف) اگر دو یا چند کشتی مرتکب خطا شوند مسئولیت هریک از کشتیها متناسب با اهمیت تقصیری است که از آن کشتی سر زده است. معذک اگر تشخیص اهمیت تقصیر با شواهد و قرائن ممکن نباشد و یا تقصیر طرفین به نظر یکسان برسد طرفین به نسبت متساوی مسؤول خواهند بود.

ب - خسارات وارد به کشتی ها، بار آنها، اشیاء و اموال متعلق به کارکنان کشتی و مسافران و اشخاص دیگری که در کشتی باشند به نسبت مذکور در بند الف این ماده به عهده کشتیهای است که تقصیر متوجه آنها است و کشتی نسبت به جبران خسارات اشخاص ثالث بیش از نسبت فوق مسؤول نخواهد بود.

ج - کشتیهای مقصر نسبت به خسارات ناشی از فوت و صدمات بدنی در مقابل اشخاص ثالث منفرداً و متضامناً مسؤول هستند و باید خسارات وارده را جبران نمایند. اگر مبلغ پرداختی هریک از مسئولان بیش از مبلغی باشد که به سهم مسئولیت او تعلق می گیرد نسبت به مبلغ اضافه حق مراجعه به مسؤول یا مسئولان دیگر را خواهد داشت.

ماده ۱۶۶ - (تصادم به علت خطای راهنما): حکم مسئولیت های مقرر در مواد پیش در مواردی نیز جاری است که تصادم به علت خطای راهنما اتفاق افتد ولو آنکه استفاده از راهنما قانوناً الزامی باشد.

ماده ۱۶۷ - (دعاوی مربوط به خسارات): حق مطالبه خسارت ناشی از تصادم منوط به اعتراض قبلی یا انجام تشریفات خاصی نیست.

نفس تصادم بین دو یا چند کشتی به تنهایی مثبت تقصیر نیست مگر اینکه تقصیر مسبب تصادم اثبات گردد.

ماده ۱۶۸ - (طرف دعوی مربوط به خسارات): دعاوی مربوط به جبران خسارات علیه آن کشتی که موجب تصادم شده است به طرفیت فرمانده و یا مالکین کشتی اقامه خواهد شد. فرمانده در صورتی مسؤول است که مرتکب غفلت یا خطایی شده باشد.

ماده ۱۶۹ - (اقدام فرمانده یا مالک به نمایندگی خسارت دیدگان): فرمانده یا مالک کشتی مصدوم می تواند به نفع کارکنان و مسافری و فرستنده بار و سایر اشخاصی که بر اثر تصادم خسارت دیده اند اقدامات قانونی به عمل آورد. اقدام فرمانده یا مالک کشتی در این مورد حقوق سایر اشخاص ذینفع را از بین نخواهد برد.

ماده ۱۷۰ - (مرور زمان): الف - مرور زمان دعاوی مربوط به جبران خسارات مذکور در این فصل دو سال از تاریخ وقوع تصادم می باشد.

ب - کسی که به موجب بند (ج) ماده ۱۶۵ بیش از سهم مسؤولیت خود خساراتی را پرداخته است تا یک سال از تاریخ پرداخت حق مطالبه مبلغ اضافی را از مسؤول متضامن دارد. ماده ۱۷۱ - (وظایف فرمانده): فرماندهان هر یک از کشتی ها که با یکدیگر تصادم نموده اند متقابلاً موظف هستند پس از تصادم بدون آنکه خطر شدیدی متوجه کشتی یا کارکنان و یا مسافران آن بشود در مورد کمک به کشتی دیگر و کارکنان و مسافران آن مجاهدت به عمل آورند.

همچنین هر یک از آنها باید تا حدود امکان نام کشتی و بندر ثبت و نیز نام بندری را که ترک کرده و بندر بعدی را به اطلاع یکدیگر برسانند.

در صورت عدم رعایت مقررات این ماده از طرف فرمانده مالک مسؤول نخواهد بود. ماده ۱۷۲ - (تعمیم مقررات): مقررات این فصل شامل جبران خساراتی نیز خواهد بود که یک کشتی بر اثر انجام یا عدم انجام عملیات (مانور) معین یا عدم رعایت مقررات به کشتی دیگر یا محمولات و اشخاص داخل در هر کشتی وارد می کند ولو اینکه تصادمی بین دو کشتی ایجاد نشده باشد.

فصل یازدهم - کمک و نجات در دریا

ماده ۱۷۳ - (کمک و نجات): کمک به کشتی های دریاپیمایی که در معرض خطر هستند

و نجات آنها و همچنین نجات اشیاء موجود در آنها و کرایه بار و مسافر و نیز خدمات مشابهی که کشتیهای دریایما و کشتیهای مخصوص کشتیرانی در آبهای داخلی نسبت به یکدیگر انجام می دهند بدون توجه به نوع خدمات و محل وقوع آن تابع مقررات این فصل می باشد. ماده ۱۷۴ - (اجرت کمک و نجات): به هر نوع عمل کمک و نجات که دارای نتیجه مفید باشد اجرت عادلانه تعلق خواهد گرفت. اگر عمل کمک یا نجات نتیجه مفید نداشته باشد هیچگونه اجرتی به آن تعلق نخواهد گرفت و در هیچ مورد مبلغ پرداختی بیش از ارزش اشیاء نجات یافته نخواهد بود.

ماده ۱۷۵ - (عدم استحقاق اجرت): در صورتی که مصدوم صریحاً و به طور موجه اشخاصی را از شرکت در عملیات نجات منع نماید اشخاص مزبور حق دریافت هیچگونه اجرت را نخواهند داشت.

ماده ۱۷۶ - (اجرت یدک کشی): یدک کش حق دریافت اجرت برای کمک و یا نجات کشتی و بار آن را که یدک می کشد ندارد مگر در موارد انجام خدمات استثنایی که جزء تعهدات مربوط به قرارداد یدک کشی منظور نشده باشد.

ماده ۱۷۷ - (کمک کشتیهای متعلق به یک مالک): حق اجرت دریافت کمک و نجات نیز به کشتی هایی که متعلق به یک مالک باشد تعلق خواهد گرفت.

ماده ۱۷۸ - (میزان اجرت): میزان اجرت کمک و نجات بر طبق قرارداد می باشد که بین طرفین منعقد شده است پرداخت می گردد و در صورت نبودن قرارداد بوسیله دادگاه تعیین خواهد شد. این حکم نیز شامل طرز تقسیم اجرت مزبور بین نجات دهندگان و همچنین بین مالک و فرمانده و سایر اشخاصی که در خدمت کشتیهای نجات دهنده می باشند خواهد بود.

ماده ۱۷۹ - (امکان تغییر یا فسخ قرارداد کمک و نجات): هر قرارداد کمک و نجات که در حین خطر و تحت تأثیر آن منعقد شده و شرایط آن به تشخیص دادگاه غیر عادلانه باشد ممکن است به تقاضای هر یک از طرفین به وسیله دادگاه باطل و یا تغییر داده شود.

در کلیه موارد چنانچه ثابت شود رضایت یکی از طرفین قرارداد بر اثر حیل یا خدعه یا اغفال جلب شده است و یا اجرت مذکور در قرارداد ذکر شده به نسبت خدمت انجام یافته فوق العاده زیاد و یا کم است دادگاه می تواند به تقاضای یکی از طرفین قرارداد را تغییر داده و یا بطلان آن را اعلام نماید.

ماده ۱۸۰ - (اساس تعیین اجرت): دادگاه با توجه به اوضاع و احوال هر مورد و ملاحظات ذیل میزان اجرت را تعیین خواهد نمود.

اولاً - نتیجه موفقیت حاصله - مساعی و استحقاق کمک کنندگان - اهمیت خطری که متوجه کشتی نجات یافته و مسافران و کارکنان و بار آن و نجات دهندگان و کشتی نجات دهنده گردیده - مدتی که برای عملیات نجات و کمک صرف شده - هزینه و خسارات وارده و عواقب مسؤولیت و سایر مخاطراتی که متوجه نجات دهندگان گردیده - ارزش وسایل و لوازمی که برای نجات بکار رفته و بالاخره تغییراتی که احياناً در کشتی برای نجات افراد و اموال صورت گرفته است.

ثانیاً - میزان ارزش اشیاء نجات یافته

در مورد تقسیم اجرت پیش بینی شده در ماده ۱۷۸ نیز به همین ترتیب عمل خواهد شد. در صورتی که تقصیر یا خطای نجات دهندگان موجب عملیات نجات یا کمک شده باشد و یا نجات دهندگان مرتکب دزدی یا اخفای اموال و یا اعمال مزورانه دیگر گردیده باشد دادگاه می تواند نجات دهندگان یا کمک کنندگان را از اجرت محروم نماید و یا اجرت را تقلیل دهد ولی حکم مربوط به این ماده رافع سایر مسؤولیت های آنان نخواهد بود.

ماده ۱۸۱ - (اجرت نجات اشخاص): اشخاصی که جان آنها نجات یافته است ملزم به پرداخت هیچگونه اجرت نخواهند بود.

نجات دهندگانی که در عملیات کمک یا نجات مربوط به یک حادثه خدماتی برای نجات اشخاص انجام داده اند مستحق دریافت سهم متناسبی از اجرت پرداختی به نجات دهندگان کشتی و بار و سایر متعلقات آن هستند.

ماده ۱۸۲ - (وظیفه فرمانده): فرمانده موظف است حتی الامکان بدون آنکه خطر شدید متوجه کشتی یا کارکنان و مسافران او گردد به هر شخصی که در دریا در معرض هلاکت است ولو آنکه دشمن او باشد کمک نماید.

عدم رهايت مقررات فوق موجب مسؤولیت مالک کشتی نخواهد بود.

ماده ۱۸۳ - (مرور زمان): مدت مرور زمان دعای مربوط به این فصل دو سال است و شروع آن از تاریخ پایان عمل کمک و یا نجات محسوب می شود.

فصل دوازدهم - خسارات دریایی

ماده ۱۸۴ - (انواع خسارات دریایی): خسارات دریایی بر دو نوع است: خسارات مشترک و خسارات خاص.

ماده ۱۸۵ - (خسارات مشترک دریایی): خسارات مشترک دریایی عبارت است از مخارج فوق‌العاده و خساراتی که بطور ارادی برای حفظ و سلامت کشتی و مسافر و بار آن بوجود آمده است.

ماده ۱۸۶ - (خسارات خاص): خسارات دریایی که در ماده ۱۸۵ تصریح نشده خسارات خاص است.

این خسارات به حساب کشتی و آن قسمت از کالا یا سایر اموال روی کشتی که خسارت دیده و یا ایجاد هزینه نموده است منظور می‌گردد.

ماده ۱۸۷ - (نحوه تقسیم خسارات مشترک دریایی): موارد خسارات مشترک دریایی و ترتیب تعیین و تسهیم نسبی خسارات و طرز محاسبه آن به موجب قراردادهای خاص و در صورت نبودن قرارداد طبق آیین‌نامه‌ای خواهد بود که بر اساس مقررات و عرف بین‌المللی تنظیم و تصویب خواهد شد.

فصل سیزدهم - دادگاه دریایی

ماده ۱۸۸ - (دادگاه دریایی): وزارت دادگستری مکلف است ظرف ۳ ماه از تاریخ تصویب این قانون لایحه قانونی مربوطه به تشکیل دادگاههای دریایی و حدود صلاحیت آنها و طرز رسیدگی به تخلفات و اختلافات و کلیه دعاوی ناشی از اجرای این قانون را تنظیم و پس از تصویب کمیسیون مشترک دادگستری مجلسین به موقع اجرا بگذارد.

ماده ۱۸۹ - (کارشناسان امور دریایی): کارشناسان امور دریایی از بین کسانی که دارای مدرک علمی اختصاصی و تجارب کافی باشند و صلاحیت فنی آنها از طرف سازمان بنادر و کشتیرانی گواهی شود انتخاب می‌گردند. سازمان اشخاص واجد شرایط را به اداره فنی وزارت دادگستری معرفی می‌کند و اداره مزبور پس از تشخیص صلاحیت آنها کارت کارشناسی رسمی صادر خواهد نمود.

فصل چهاردهم - مقررات متفرقه

ماده ۱۹۰ - (جرائم) ^۱: در صورت تخلف از مواد ۲، ۷، ۱۴، ۱۷، ۱۹ و قسمت اول از ماده ۲۰-۲۱-۲۴-۲۵-۲۶-۲۷-۴۶-۹۴-۱۴۶ دادگاه بر حسب مورد متخلف را به پرداخت جزای نقدی از ۱۰/۰۰۰ ریال تا ۰۰۰/۰۰۰/۲۵ ریال محکوم خواهد کرد. حداقل و اکثر جزای نقدی مربوط به هریک از جرایم مذکور در بالا به موجب آیین نامه‌ای معین خواهد گردید که وزارتین دادگستری و اقتصاد تنظیم می نمایند و پس از تصویب هیأت وزیران به موقع اجرا گذارده می شود.

ولی اگر عمل متخلف مشمول قانون جزایی دیگر باشد تعقیب او طبق قانون مزبور صورت خواهد گرفت.

ماده ۱۹۱ - (بیمه دریایی): دولت مکلف است طرح قانون بیمه دریایی را تنظیم و به مجلسین تقدیم نماید.

ماده ۱۹۲ - (مرجع صدور گواهی نامه و اسناد مربوط به کشتی): صدور هرگونه سند و گواهی و پروانه مربوط به کشتی و فرماتده و افسران و کارکنان کشتی و همچنین صدور هرگونه سند و گواهی دیگری که به مناسبت اجرای این قانون ضرورت داشته باشد در صلاحیت سازمان بنادر و کشتیرانی خواهد بود.

ماده ۱۹۳ - (آیین نامه‌های اجرایی): کلیه آیین نامه‌های اجرایی این قانون از طرف وزارتخانه‌های مربوطه تهیه و پس از تصویب هیأت وزیران به موقع اجرا گذارده می شود.

ماده ۱۹۴ - (موارد پیش بینی نشده): در مواردی که در این قانون و یا سایر قوانین مملکتی پیش بینی نشده است ملاک اصول و عرف بین المللی خواهد بود.

۱ - مبلغ جزای نقدی ماده ۱۹۰، به موجب مصوبه مذکور در پاورقی ۱۹۸ به صورت بالا اصلاح گردیده است.

بخش هفتم

مقررات مرتبط با حمل و نقل دریایی

از «قانون مدنی» مصوب ۱۳۰۷/۲/۱۸

ماده ۵۱۳ - اقسام عمده اجاره اشخاص از قرار ذیل است:

۱ - اجاره خدمه و کارگران از هر قبیل.

۲ - اجاره متصدیان حمل و نقل اشخاص یا مال التجاره اعم از راه خشکی یا آب یا هوا.

ماده ۵۱۶ - تعهدات متصدیان حمل و نقل اعم از این که از راه خشکی یا آب یا هوا باشد

برای حفاظت و نگاهداری اشیائی که به آنها سپرده شود همان است که برای امانت داران مقرر

است. بنابراین در صورت تفریط یا تعدی مسؤل تلف یا ضایع شدن اشیائی خواهند بود که

برای حمل به آنها داده می شود و این مسؤولیت از تاریخ تحویل اشیاء به آنان خواهد بود.

ماده ۵۱۷ - مفاد ماده ۵۰۹ در مورد متصدیان حمل و نقل نیز مجری خواهد بود.

(ماده ۵۰۹ - در اجاره حیوان ممکن است شرط شود که اگر موجر در وقت معین محمول

را به مقصد نرساند مقدار معینی از مال الاجاره کم شود.)

از «قانون تجارت» مصوب ۱۳۱۱/۲/۱۳

ماده ۲ - معاملات تجارته از قرار ذیل است:

۱ - ...

۲ - تصدی به حمل و نقل از راه خشکی یا آب یا هوا به هر نحوی که باشد.

۳- ...

.....

۱۰- کشتی سازی و خرید و فروش کشتی و کشتیرانی داخلی یا خارجی و معاملات راجعه به آنها.

باب هشتم - قرارداد حمل و نقل

ماده ۳۷۷- متصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل اجرت حمل اشیاء را به عهده می گیرد.

ماده ۳۷۸- قرارداد حمل و نقل تابع مقررات وکالت خواهد بود مگر در مواردی که ذیلاً استثناء شده باشد.

ماده ۳۷۹- ارسال کننده باید نکات ذیل را به اطلاع متصدی حمل و نقل برساند: آدرس صحیح مرسل الیه، محل تسلیم مال، عده عدل یا بسته و طرز عدل بندی، وزن و محتوی عدلها، مدتی که مال باید در آن مدت تسلیم شود، راهی را که حمل باید از آن راه به عمل آید، قیمت اشیائی که گرانها است خسارات ناشیه از عدم تعیین نکات فوق و یا از تعیین آنها به غلط متوجه ارسال کننده خواهد بود.

ماده ۳۸۰- ارسال کننده باید مواظبت نماید که مال التجاره به طرز مناسبی عدل بندی شود. خسارات بحری (آواری) ناشی از عیوب عدل بندی به عهده ارسال کننده است.

ماده ۳۸۱- اگر عدل بندی عیب ظاهر داشته و متصدی حمل و نقل مال را بدون قید عدم مسؤولیت قبول کرده باشد مسؤول آواری خواهد بود.

ماده ۳۸۲- ارسال کننده می تواند مادام که مال التجاره در ید متصدی حمل و نقل است آن را با پرداخت مخارجی که متصدی حمل و نقل کرده و خسارات او پس بگیرد.

ماده ۳۸۳- در موارد ذیل ارسال کننده نمی تواند از حق استرداد مذکوره در ماده ۳۸۲ استفاده کند:

۱- در صورتی که بارنامه ای توسط ارسال کننده تهیه و به وسیله متصدی حمل و نقل به

مرسل الیه تسلیم شده باشد.

۲- در صورتی که متصدی حمل و نقل رسیدگی به ارسال کننده داده و ارسال کننده نتواند آن را پس بدهد.

۳- در صورتی که متصدی حمل و نقل به مرسل الیه اعلام کرده باشد که مال التجاره به مقصد رسیده و باید آن را تحویل گیرد.

۴- در صورتی که پس از وصول مال التجاره به مقصد مرسل الیه تسلیم آن را تقاضا کرده باشد.

در این موارد متصدی حمل و نقل باید مطابق دستور مرسل الیه عمل کند. معذالک اگر متصدی حمل و نقل رسیدگی به ارسال کننده داده مادام که مال التجاره به مقصد نرسیده مکلف به رعایت دستور مرسل الیه نخواهد بود مگر اینکه رسید به مرسل الیه تسلیم شده باشد. ماده ۳۸۴- اگر مرسل الیه مال التجاره را قبول نکند و یا مخارج و سایر مطالبات متصدی حمل و نقل بابت مال التجاره تأدیه نشود و یا به مرسل الیه دسترسی نباشد متصدی حمل و نقل باید مراتب را به اطلاع ارسال کننده رسانیده و مال التجاره را موقتاً نزد خود بطور امانت نگاه داشته یا نزد ثالثی امانت گذارد و در هر دو صورت مخارج و هر نقص و عیب به عهده ارسال کننده خواهد بود. اگر ارسال کننده و یا مرسل الیه در مدت مناسبی تکلیف مال التجاره را معین نکند متصدی حمل و نقل می تواند مطابق ماده ۳۶۲ آن را به فروش رساند.

ماده ۳۸۵- اگر مال التجاره در معرض تضییع سریع باشد و یا قیمتی که می توان برای آن فرض کرد با مخارجی که برای آن شده تکافو ننماید متصدی حمل و نقل باید فوراً مراتب را به اطلاع مدعی العموم بدایت محل یا نماینده او رسانیده و با نظارت او مال را به فروش رساند.

حتی المقدور ارسال کننده و مرسل الیه را باید از اینکه مال التجاره به فروش خواهد رسید مسبوق نمود.

ماده ۳۸۶- اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسؤول قیمت آن خواهد بود مگر اینکه ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده اند و یا مربوط به

حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی توانست از آن جلوگیری نماید. قرارداد طرفین می تواند برای میزان خسارت مبلغی کمتر یا زیادتر از قیمت کامل مال التجاره معین نماید. ماده ۳۸۷ - در مورد خسارت ناشیه از تأخیر تسلیم نقص یا خسارات بحری (آواری) مال التجاره نیز متصدی حمل و نقل در حدود ماده فوق مسؤول خواهد بود. خسارات مزبور نمی تواند از خساراتی که ممکن بود در صورت تلف شدن تمام مال التجاره حکم به آن شود تجاوز نماید مگر اینکه قرارداد طرفین خلاف این ترتیب را مقرر داشته باشد.

ماده ۳۸۸ - متصدی حمل و نقل مسؤول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده اهم از اینکه خود مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد.

بدیهی است که در صورت اخیر حق رجوع او به متصدی حمل و نقلی که از جانب او مأمور شده محفوظ است.

ماده ۳۸۹ - متصدی حمل و نقل باید به محض وصول مال التجاره مرسل الیه را مستحضر نماید.

ماده ۳۹۰ - اگر مرسل الیه میزان مخارج و سایر وجوهی را که متصدی حمل و نقل بابت مال التجاره مطالبه می نماید قبول نکند حق تقاضای تسلیم مال التجاره را نخواهد داشت مگر اینکه مبلغ متنازع فیه را تا ختم اختلاف در صندوق عدلیه امانت گذارد.

ماده ۳۹۱ - اگر مال التجاره بدون هیچ قیدی قبول و کرایه آن تأدیه شود دیگر بر علیه متصدی حمل و نقل دعوی پذیرفته نخواهد شد مگر در مورد تدلیس یا تقصیر عمده به علاوه متصدی حمل و نقل مسؤول آواری غیر ظاهر نیز خواهد بود در صورتیکه مرسل الیه آن آواری را در مدتی که مطابق اوضاع و احوال رسیدگی مال التجاره ممکن بود به عمل آید و یا بایستی به عمل آمده باشد مشاهده کرده و فوراً پس از مشاهده به متصدی حمل و نقل اطلاع دهد. در هر حال این اطلاع باید متنها تا هشت روز بعد از تحویل گرفتن مال التجاره داده شود.

ماده ۳۹۲ - در هر موردی که بین متصدی حمل و نقل و مرسل الیه اختلاف باشد محکمه صلاحیت دار محل می تواند به تقاضای یکی از طرفین امر دهد مال التجاره نزد ثالثی امانت

مقررات مرتبط با حمل و نقل دریایی / ۲۵۳

گذارده شده و یا لدی الاقتضاء فروخته شود. در صورت اخیر فروش باید پس از تنظیم صورتجلسی حاکی از آنکه مال التجاره در چه حال بوده به عمل آید.

به وسیله پرداخت تمام مخارج و وجوهی که بابت مال التجاره ادها می شود و یا سپردن آن به صندوق عدلیه از فروش مال التجاره می توان جلوگیری کرد.

ماده ۳۹۳- نسبت به دعوی خسارت بر علیه متصدی حمل و نقل مدت مرور زمان یک سال است. مبداء این مدت در صورت تلف یا گم شدن مال التجاره و یا تأخیر در تسلیم روزی است که تسلیم بایستی در آن روز به عمل آمده باشد و در صورت خسارات بحری (آواری) روزی که مال به مرسل الیه تسلیم شده.

ماده ۳۹۴- حمل و نقل به وسیله پست تابع مقررات این باب نیست.

از «قانون امور گمرکی» مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰

ماده ۱۷- مؤسسات حمل و نقل زمینی و دریایی و هوایی مکلفند هنگام ورود کالا یک نسخه رونوشت از بارنامه هر قلم از کالای وارداتی را به ضمیمه فهرست کل بار (MANIFESTE) و اظهارنامه اجمالی به گمرک تسلیم کنند.

ماده ۲۶- وسایط نقلیه آبی اعم از خالی یا حامل کالا که از خارج وارد آبهای کشور می شود باید فقط در اسکله های مجاز پهلو بگیرد یا در لنگرگاههای مجاز لنگر بیندازد و قبل از انجام تشریفات گمرکی نباید کالاهایی تخلیه یا بازگیری یا از اسکله ها یا لنگرگاهها خارج شود ...

تبصره ۱- اسکله ها و لنگرگاهها و راههای مجاز گمرکی از طرف اداره کل گمرک اعلام می شود.

تبصره ۲- تخلف از مقررات این ماده جز در مواردی که قبلاً از گمرک کسب اجازه نشده

باشد و یا در موارد قهری یا اضطراری که باید ثابت شود، در مورد وسائط نقلیه خالی مستوجب پرداخت جریمه از یک هزار تا پنج هزار ریال طبق آیین نامه گمرکی خواهد بود. (تعلق این جریمه مانع اجرای سایر مجازاتهای قانونی نخواهد بود.) و در مورد وسائط نقلیه حامل کالا طبق ماده ۲۹ رفتار می شود.

از «آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی»^۱

مصوب ۱۳۵۱/۱/۲۰

ماده ۱۹۹ - کالای انتقالی کالایی است که در لنگرگاهها یا بندرها یا فرودگاههای کشور از یک کشتی به کشتی دیگر یا از یک هواپیما به هواپیمای دیگر انتقال داده شود. این انتقال ممکن است به دو نحو صورت بگیرد مستقیم و غیرمستقیم. انتقال مستقیم آن است که کشتی یا هواپیمای تحویل دهنده و تحویل گیرنده هر دو در لنگرگاه یا در بندر یا در فرودگاه حاضر بوده و بسته های مورد انتقال از یکی خارج و یکسره به دیگری حمل و بارگیری شود. انتقال غیرمستقیم آن است که کشتی یا هواپیمای تحویل دهنده بسته هایی را به عنوان انتقال غیرمستقیم اظهار و آنها را پیاده کرده و تحویل گمرک نماید تا بعداً کشتی دیگری یا هواپیمای دیگری برسد و بسته ها به آن انتقال داده شود یا اینکه همان کشتی یا هواپیمای اولی خود در مراجعت یا در مسافرت دیگری بسته ها را دوباره تحویل گرفته حمل نماید. تبصره - مدت مجاز توقف کالای انتقالی در اماکن گمرکی تابع مقررات فصل دوم از قسمت سوم این آیین نامه است.

ماده ۲۰۰ - برای انتقال کالا فرمانده کشتی یا هواپیما باید اظهارنامه روی اوراق چاپی مخصوص در دو نسخه جهت انتقال مستقیم و در سه نسخه جهت انتقال غیرمستقیم تنظیم و

۱ - منتشر شده در صفحه ۱ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۱. (قسمت آیین نامه ها)

امضاء کرده تسلیم گمرک نماید.

این اظهارنامه باید مبین تعداد و نوع بسته و علامت و شماره و وزن با ظرف و نوع جنس محتوی بسته‌هایی باشد که انتقال آنها مورد تقاضا است و در صورت امکان وزن خالص و ارزش کالا نیز در اظهارنامه قید شود.

ماده ۲۰۲ - در مورد انتقال غیر مستقیم پس از تسلیم اظهارنامه و صدور اجازه تخلیه از طرف گمرک فر مانده کشتی یا هواپیما باید با رعایت همان اصول و ترتیبی که برای تخلیه و تحویل واردات عادی مقرر است بسته‌ها را از کشتی یا هواپیما تخلیه کرده و با رعایت همان اصول تحویل سرویس انبار گمرک محل نموده روی نسخه سوم اظهارنامه رسید بگیرد.

ماده ۲۰۴ - برای اینکه بسته‌های انتقال تحویل شده به گمرک به هواپیما یا کشتی دیگری انتقال و بارگیری شود تحویل دهنده کالا به گمرک باید کتباً درخواست صدور اجازه انتقال کرده و نسخه سوم اظهارنامه و رسید سرویس انبار را به آن ضمیمه نماید در این صورت گمرک اجازه انتقال صادر و بسته‌ها از گمرک به کشتی یا هواپیمای تحویل گیرنده حمل و تحت نظارت مأمورانی که گمرک در ضمن صدور اجازه تعیین می نماید بارگیری می شود پس از اتمام بارگیری متقاضی باید پس گرفتن بسته‌ها را از گمرک در ذیل همان اظهارنامه گواهی و امضاء نماید تا به موجب آن دفتر مخصوص مذکور در ماده ۲۳ این آیین نامه تصفیه و تفریح شود.

ماده ۲۰۶ - وظایفی که به موجب مقررات ماده ۲۰۰ این آیین نامه به عهده فرماندهان کشتیها و هواپیماها می باشد ممکن است با رضایت صریح یا ضمنی آنان از طرف نمایندگیهای مربوط مؤسسات کشتیرانی یا هواپیمایی انجام شود.

ماده ۲۱۱ - کالای صادراتی که به وسیله کشتی یا هواپیما به خارج فرستاده می شود باید در لنگرگاههای مجاز یا در فرودگاههای مجاز بارگیری شود.

بارگیری کشتی در مورد صادرات ممکن است در موارد استثنائی در سایر لنگرگاهها با همان شرایط و با رعایت همان مقرراتی که در ماده ۲۱۰ این آیین نامه^۱ ذکر شده از طرف

۱ - ماده ۲۱۰ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی: کالای صادراتی باید از راههای مجاز و تحت مراقبت مأموران گمرک از کشور خارج گردد لیکن در موارد استثنائی که گمرک مقتضی بداند می تواند اجازه دهد ←

رئیس گمرک اجازه داده شود.

ماده ۲۶۴ - در مورد کسر تخلیه کشتیهای اقیانوس پیما در صورتی که اسناد و مدارک حاکی از تخلیه کالا در بنادر بین راه و یا عدم حمل کالا از مبدأ ارائه نشود گواهی نامه کسری که از طرف مؤسسه کشتیرانی برای صاحب کالا صادر و به موجب آن خسارت قابل پرداخت باشد مدارک قابل قبول به مفهوم ماده ۲۸ قانون امور گمرکی تلقی خواهد شد.

قانون اجازه تضمین وامهای دریافتی شرکتهای

کشتیرانی ایرانی امصوب ۱۳۵۳/۵/۷

ماده واحده - به دولت اجازه داده می شود که به منظور تشویق و حمایت و تجهیز و تقویت ناوگان بازرگانی ملی ایران در سطح جهانی تمام یا قسمتی از وام خارجی مورد نیاز شرکتهای کشتیرانی ایرانی را که سهام آن همواره حداقل ۴۰ درصد متعلق به دولت و یا یکی از سازمانها و یا شرکتهای دولتی باشد پس از تأیید شرایط و مفاد موافقت نامه وام از طرف وزیر امور اقتصادی و دارایی جمعاً تا مبلغ سی میلیارد ریال تضمین نماید.

به منظور نظارت و هماهنگی در تأمین هدفهای دولت در امور حمل و نقل دریایی دو نفر ناظر از طرف وزیر امور اقتصادی و دارایی و وزیر بازرگانی با تصویب هیأت وزیران بعنوان ناظران دولت برای حضور در جلسات هیأت مدیره اینگونه شرکتهای کشتیرانی ایرانی تعیین می شوند.

→ که کالای صادراتی کشور تحت نظر مأموران حتی از سایر راهها نیز خارج شود.
این موافقت مشروط بر این خواهد بود که صاحب کالا قبلاً سحتی را که کالا از آنجا به خارج حمل خواهد شد ضمن درخواست کتبی خود قید کرده باشد.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۸۶۲۷ مورخ ۱۳۵۳/۵/۲۹ - صفحه ۱۴۰ مجموعه قوانین سال

تصویب نامه راجع به استفاده وزارت تخته‌ها و سازمانهای دولتی از وسایل شرکتهای دولتی حمل و نقل اعم از دریایی - هوایی - زمینی و راه آهن مصوب ۱۳۵۸/۳/۷ دولت موقت جمهوری اسلامی ایران

هیأت وزیران دولت موقت جمهوری اسلامی ایران در جلسه ۵۸/۳/۷ بنا به پیشنهاد شماره ۲۹۱۵ مورخ ۱۳۵۸/۲/۱۰ وزارت امور اقتصادی و دارایی تصویب نمودند: در مواردی که استفاده از شرکتهای دولتی حمل و نقل اعم از دریایی - هوایی و راه آهن و وسیله نقلیه زمینی که از خود وسیله حمل داشته باشند، امکان پذیر است کلیه وزارتخانه‌ها و شرکتهای سازمانهای وابسته به دولت و شرکتهای و مؤسساتی که شمول حکم درباره آنها مستلزم ذکر نام است موظفند کالاهای خود را منحصراً توسط این شرکتهای حمل نمایند، وزارت امور اقتصادی و دارایی و وزارت راه و ترابری مکلفند تعرفه حمل و نقل کالاها را برای مؤسسات حمل و نقل که تعرفه مصوب ندارند تهیه و پس از تصویب مراجع مربوط به مرحله اجرا بگذارند.

از «قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران» مصوب ۱۳۵۸/۸/۲۴ مجلس بررسی نهایی قانون اساسی

اصل چهل و چهارم

نظام اقتصادی جمهوری اسلامی ایران بر پایه سه بخش دولتی، تعاونی و خصوصی بنا

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۹۹۸۶ مورخ ۱۳۵۸/۳/۱۷ - صفحه ۳۶ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۸.

۲ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۰۱۷۰ مورخ ۱۳۵۸/۱۱/۱ - صفحه ۳۱۰ مجموعه قوانین سال

برنامه‌ریزی منظم و صحیح استوار است.

بخش دولتی شامل کلیه صنایع بزرگ، صنایع مادر، بازرگانی خارجی، معادن بزرگ، بانکداری، بیمه، تأمین نیرو، سدها و شبکه‌های بزرگ آبرسانی، رادیو و تلویزیون، پست و تلگراف و تلفن، هواپیمایی، کشتیرانی، راه و راه آهن و مانند اینهاست که به صورت مالکیت عمومی و در اختیار دولت است.

بخش تعاونی شامل شرکتها و مؤسسات تعاونی تولید و توزیع است که در شهر و روستا بر طبق ضوابط اسلامی تشکیل می‌شود.

بخش خصوصی شامل آن قسمت از کشاورزی، دامداری، صنعت، تجارت و خدمات می‌شود که مکمل فعالیتهای اقتصادی دولتی و تعاونی است.

مالکیت در این سه بخش تا جایی که با اصول دیگر این فصل مطابق باشد و از محدوده قوانین اسلام خارج نشود و موجب رشد و توسعه اقتصادی کشور گردد و مایه زیان جامعه نشود مورد حمایت قانون جمهوری اسلامی است.

تفصیل ضوابط و قلمرو و شرایط هر سه بخش را قانون معین می‌کند.

لایحه قانونی راجع به اداره شرکت کشتیرانی ملی آریا بصورت یکی از شرکتهای وابسته به وزارت بازرگانی امصوب ۱۵/۱۰/۱۳۵۸ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران

ماده واحده - به وزارت بازرگانی اجازه داده می‌شود شرکت کشتیرانی ملی آریا (سهامی عام) را که بیش از ۵۱ درصد از سهام آن متعلق به بانکهایی است که در اجرای قانون ملی شدن بانکها مصوب ۱۷/۳/۵۸ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران، ملی اعلام گردیده است

بصورت یکی از شرکتهای وابسته به وزارت بازرگانی اداره نماید.

تبصره ۱- وزارت بازرگانی مکلف است ظرف مدت ۲ ماه از تاریخ تصویب این ماده واحده اساسنامه شرکت جدید را تهیه و به تصویب شورای انقلاب برساند و تا زمانی که اساسنامه جدید به تصویب نرسیده اساسنامه موجود شرکت ملی آریا به قوت خود باقی است.

تبصره ۲- تا تصویب اساسنامه جدید مجمع عمومی شرکت متشکل از وزیر بازرگانی، وزیر امور اقتصادی و دارایی، وزیر مشاور و رئیس سازمان برنامه و بودجه خواهد بود.

تبصره ۳- مدیر عامل شرکت تا تصویب اساسنامه جدید به پیشنهاد وزیر بازرگانی و تصویب مجمع عمومی منصوب خواهد شد.

قانون مجازات عاملین متخلف در امر حمل و نقل کالا^۱

مصوب ۱۳۶۷/۱/۲۳

ماده ۱- متصدی شرکتهای، مؤسسات، بنگاههای حمل و نقل و رانندگانی که مسئول حمل کالا به مقصد می باشند. چنانچه عمداً آن را به مقصد نرسانند علاوه بر جبران خسارت وارده به صاحب کالا (در مثلی مثل و در قیمتی قیمت) به حبس از ۲ تا ۵ سال یا جریمه نقدی معادل ۱۰ تا ۲۰ برابر قیمت کالا محکوم می شوند و در صورت تکرار جرم مذکور به حداکثر مجازات فوق محکوم خواهند شد.

ماده ۲- هرکس اموال و کالاهای مذکور در ماده فوق را با علم و اطلاع تحصیل یا مخفی یا قبول نموده و یا مورد معامله و یا مورد استفاده دیگری قرار دهد و یا با آن مؤسسه یا شرکت یا بنگاه و راننده به هر نحو همکاری نماید به حبس از شش ماه تا سه سال و جبران خسارات وارده به صاحب کالا محکوم می شود در صورتیکه متهم معامله اموال مزبور را حرقه خود قرار داده و یا مرتکب تکرار جرم مزبور شده باشد به حداکثر مجازات مقرر در این ماده ضمن

۱- منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۲۶۰۳ مورخ ۱۳۶۷/۳/۱۶ - صفحه ۲۳۰ مجموعه قوانین سال ۱۳۶۷.

جبران خسارات وارده به صاحب مال محکوم می‌شود.

ماده ۳- هرکس تمام یا قسمتی از کالاهای یادشده در ماده یک را در حین حمل و نقل سرقت نماید هرگاه سرقت جامع شرایط حد محارب یا سرقت نباشد به حبس از ۲ یا ۵ سال و جبران خسارات وارده به صاحب کالا محکوم می‌شود.

تبصره - رعایت امکانات و شرایط خاطی و دفعات و مراتب جرم و مراتب تأدیب در موارد فوق الزامی است.

ماده ۴- در صورت وجود عین کالا در مورد فوق، کالای مزبور باید به صاحبش مسترد گردد.
ماده ۵- چنانچه متهم برای اولین بار مرتکب یکی از اعمال مذکور در مواد فوق شده باشد و دادستان در موارد غیر مهم تشخیص دهد با وعظ یا توبیخ یا تهدید یا اخذ تعهد تأدیب خواهد شد با اعمال یکی از موارد تأدیب فوق پرونده را ضمن انعکاس به وزارت راه بایگانی می‌نماید. دادگاه نیز در صورت طرح پرونده در دادگاه حق اعمال مراتب بالا را به تشخیص خود دارد.

قانون مجازات متخلفین از تعرفه نرخ حمل کالا و مسافر^۱

مصوب ۱۳۶۷/۱/۲۳

ماده ۱- مجازات تجاوز از تعرفه نرخ حمل کالا و مسافر که توسط وزارت راه و ترابری اعلام می‌شود از ناحیه شرکت یا مؤسسه و یا پیمانکاری حمل و نقل حتی با رضایت صاحب کالا و یا مسافر با توجه به دفعات و مراتب جرم و شرایط و امکانات خاطی برای بار اول جزای نقدی از ۵ تا ۲۰ برابر وجهی که اضافه دریافت شده و تعطیل موقت به مدت ۱۵ تا ۴۵ روز و برای بار دوم جزای نقدی از ۱۰ تا ۳۰ برابر اضافه دریافتی و تعطیل موقت به مدت شش ماه و برای بار سوم جزای نقدی از ۲۰ تا ۵۰ برابر اضافه وجه دریافتی و تعطیل دائم شرکت یا مؤسسه یا پیمانکاری خواهد بود و صاحب امتیاز بعداً به هیچ عنوان اجازه فعالیت در امور حمل و نقل نخواهد داشت.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۲۶۰۳ مورخ ۱۳۶۷/۳/۱۶ - صفحه ۲۲۸ مجموعه قوانین سال

ماده ۲ - رانندگان و سائط نقلیه عمومی اعم از کامیون، اتوبوس، مینی بوس و غیره که اقدام به حمل بار و مسافر با مبلغی بیش از نرخ مصوب نمایند، با توجه به دفعات و مراتب جرم و شرایط و امکانات خاطی برای بار اول محکوم به پرداخت جزای نقدی از ۲ تا ۱۰ برابر اضافه وجه دریافتی و در صورت تکرار جرم مزبور از ۵ تا ۲۰ برابر اضافه وجه دریافت شده محکوم خواهند شد.

ماده ۳ - پرداخت هرگونه وجه اضافه از تعرفه نرخ حمل کالا و مسافر از ناحیه شرکت‌ها سازمانها و موسسات دولتی تحت هر عنوان از قبیل پاداش نقدی یا جنسی ممنوع بوده و در صورت تخلف، متخلف یا متخلفین در مورد پرداخت اضافه از نرخ مقرر در حکم متصرف غیر قانونی در اموال دولتی محسوب می‌شوند و حسب مورد طبق قوانین و مقررات مربوطه تحت تعقیب قرار خواهند گرفت.

ماده ۴ - در موارد خاص و ضروری در محورهای معین با تشخیص و اعلان وزارت راه و ترابری تعرفه نرخ حمل کالا و مسافر بصورت موقت قابل تغییر است.

ماده ۵ - پرداخت هرگونه وجه علاوه بر نرخ مقرر بابت حمل کالا و مسافر از ناحیه کارخانجات، شرکتها، مؤسسات خصوصی، تجار، واحدهای صنعتی و هر سازمان اقتصادی دیگر اعم از بزرگ و کوچک با توجه به دفعات و مراتب جرم و شرایط و امکانات خاطی برای بار اول موجب محکومیت به جزای نقدی از ۲ تا ۱۰ برابر اضافه پرداختی و برای بار دوم از ۵ تا ۲۰ برابر و بار سوم به بعد از ۲۰ تا ۵۰ برابر اضافه پرداختی خواهد بود.

ماده ۶ - چنانچه متهم برای اولین بار مرتکب یکی از اعمال مذکور در موارد فوق شده باشد و دادستان در موارد غیر مهم تشخیص دهد با وعظ یا توبیخ یا تهدید یا اخذ تعهد تأدیب خواهد شد با اعمال یکی از موارد تأدیب فوق پرونده را ضمن انعکاس به وزارت راه و ترابری بایگانی می‌نماید.

دادگاه نیز در صورت طرح پرونده در دادگاه حق اعمال مراتب بالا را به تشخیص خود دارد.

ماده ۷ - کلیه قوانین و مقرراتی که مغایر با این قانون باشد از تاریخ اجرای این قانون در آن قسمت که مغایر است بلااثر می‌باشد.

از «قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی»^۱

مصوب ۱۳۷۳/۴/۱۲

ماده واحده -

تبصره ۲ - کالاهای ایرانی که در صورت وجود ناوگان ایرانی با ناوگان غیر ایرانی وارد کشور می‌شوند مشمول پرداخت عوارضی به میزان ۱۰٪ کل کرایه حمل کالای مورد حمل از سوی صاحب کالا خواهد بود که در زمان صدور مجوزهای حمل کالا توسط وزارت راه و ترابری اخذ و به حساب خزانه واریز می‌شود.

آیین‌نامه اجرایی این قانون توسط وزارت راه و ترابری تهیه و حداکثر ظرف مدت ۲ ماه به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

از «آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی»^۲

مصوب ۱۳۷۳/۸/۱۱ با اصلاحات بعدی

هیأت وزیران در جلسه مورخه ۱۳۷۳/۸/۱۱ بنا به پیشنهاد شماره ۷۷۵۷/۱۱ مورخ ۱۳۷۳/۶/۱۲ وزارت راه و ترابری و به استناد ماده واحده قانون «مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی» - مصوب ۱۳۷۳ - آیین‌نامه اجرایی قانون یادشده را به شرح زیر تصویب نمود:

فصل اول - تعاریف و کلیات

ماده ۱ - ورود و تردد وسایل نقلیه جاده‌ای خارجی اعم از مسافربری و باری در قلمرو

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۳۸۹ مورخ ۱۳۷۳/۵/۱۱ - صفحه ۳۶۶ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۳.

۲ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۴۸۲ مورخ ۱۳۷۳/۹/۱ - صفحه ۶۵۲ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۳.

مقررات مرتبط با حمل و نقل دریایی / ۲۶۳

جمهوری اسلامی ایران، مستلزم اخذ پروانه تردد از سازمان حمل و نقل و پایانه و پرداخت ما به التفاوت سوخت است.

تبصره ۱ - منظور از قانون در این آیین نامه، قانون «مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی» است.

تبصره ۲ - منظور از وسیله نقلیه خارجی، وسیله نقلیه ای است که در یکی از کشورهای خارجی ثبت و شماره گذاری شده و بر اساس قوانین و مقررات مربوط مجاز به حمل و نقل بار یا مسافر بین المللی باشد.

فصل سوم - مقررات حمل کالاهای وارداتی کشور

ماده ۲۰ - در اجرای تبصره ۲ قانون، کلیه صاحبان کالاهای ایرانی که از ناوگان خارجی (زمینی، دریایی، هوایی) نسبت به حمل و ورود کالاهای خود به داخل کشور استفاده می کنند موظف به اخذ مجوز حمل کالا قبل از مراحل گشایش اعتبار از سازمان حمل و نقل و پایانه هستند.

تبصره - موارد استثنا در رابطه با صدور مجوز کلی برای کالاهایی که دارای شرایط خاص حجمی یا وزنی هستند بنا به پیشنهاد بالاترین مقام اجرایی دستگاه های ذی ربط به تصویب شورای عالی ترابری می رسد ۱ و ۲.

۱ - از مصوبات جلسه ۱۴۹ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۷۳/۱۱/۲:
۱ - گشایش اعتبار و خرید کالا بصورت اف او بی (شامل FAS, EX. W. FOB, FCA) مشروط به حمل کلیه کالا با وسایل نقلیه ایرانی اهم از دریایی، زمینی و هوایی نیازی به اخذ مجوز از وزارت راه و ترابری ندارد.

تبصره: (به موجب یکی از مصوبات جلسه ۱۶۳ مورخ ۱۳۸۰/۴/۳۰: «از تاریخ ابلاغ این مصوبه ... تبصره ذیل بند ۱ مصوبه یکمصد و چهل و نهمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور حذف می گردد. بدیهی است تعیین بندر مقصد حسب مقررات حمل و نقل بین المللی حمل و نقل دریایی کشور توسط صاحبان کالا و کشتیرانیهای مربوطه تعیین گردیده و در بازنامه حمل قید می گردد.»)

۲ - گشایش اعتبار و خرید کالا بصورت سی اند اف مشروط به حمل با وسیله نقلیه ایرانی شامل عوارض موضوع قانون نمی گردد ولی بایستی قبل از گشایش اعتبار مجوز کامپیوتری وزارت راه و ترابری اخذ گردد.

۳ - گشایش اعتبار و خرید کالا در تناژهای زیر نیازی به اخذ مجوز از وزارت راه و ترابری ندارد. ←

ماده ۲۱ - بانک مرکزی و بانک‌های عامل گشایش اعتبار و گمرک ایران باید در انجام وظایف مربوطه، مجوز حمل کالا را به عنوان یکی از اسناد مورد نیاز منظور و مطالبه کنند. در صورت عدم ارائه مجوز حمل توسط صاحب کالا، سازمان‌های مذکور از گشایش اعتبار یا ترخیص کالا، خودداری خواهند کرد.

ماده ۲۲ - در زمان صدور مجوز، سازمان حمل و نقل و پایانه‌ها موظف است در صورت وجود ناوگان ایرانی میزان عوارض ده درصد (۱۰٪) کل کرایه حمل را که باید توسط صاحب کالا به حساب خزانه واریز شود، در مجوز حمل قید نماید و در صورت تشخیص وجود نداشتن ناوگان ایرانی، مراتب باید در مجوز حمل صادر شده قید و تأیید شود.^۳

الف - محمولات دریایی ۵۰۰ تن و کمتر

ب - محمولات جاده‌ای ۱۰۰ تن و کمتر

ج - محمولات هوایی ۵۰۰ کیلو و کمتر

تبصوه: گمرک ایران موظف است هنگام ترخیص محمولات فوق در صورتیکه با ناوگان خارجی حمل شده باشد ۱۰٪ کرایه حمل را بر مبنای اسناد مربوطه به ریال تسعیر و بحساب خزانه که از طرف سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور اعلام می‌شود واریز نماید.

۴ - کالاهایی که مبدا اولیه آنها مبادی خلیج فارس می‌باشد و بوسیله لنج‌های ایرانی به مقصد بنادر ایران حمل می‌گردد نیازی به اخذ مجوز از وزارت راه و ترابری نداشته و شامل پرداخت عوارض موضوع این قانون نمی‌گردد.

۵ - تا زمانی که ناوگان ایرانی امکانات حمل کالاهای خاص مانند مواد شیمیایی را بصورت مایع فله ندارد حمل کالاهای مذکور با ناوگان خارجی یا اخذ مجوز از وزارت راه و ترابری بدون پرداخت عوارض بلامانع است.

شورا هم‌چنین در مورد کالاهای ویژه مربوط به سازمان صنایع دفاع مقرر داشت در مواردی که کالاهای متعلق به سازمان مذکور بر اساس قوانین و مقررات مصوبه از پرداخت سود و عوارض گمرکی معاف است از پرداخت عوارض موضوع این قانون نیز معاف باشد.

۲ - از مصوبات جلسه ۱۵۰ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۷۴/۱/۲۹:

ماده ۳ - در مواردی که صاحبان کالا با شرکتهای حمل و نقل ایرانی برای حمل کالای خود با وسیله نقلیه ایرانی قرارداد منعقد می‌نمایند، در صورتیکه شرکت حمل و نقل ایرانی بهر دلیل از وسیله نقلیه خارجی استفاده نماید عوارض مربوط را شرکت حمل و نقل ایرانی رسماً بایستی پرداخت نموده و دیگر تبعات آنرا بپذیرد. منظور از وسیله نقلیه ایرانی وسیله‌ای است که در ایران ثبت و دارای شماره و پرچم ایرانی باشد.

۳ - به موجب اصلاح آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی، مصوب ۱۳۷۳/۱۲/۲۸ هیأت وزیران:

تبصره - کرایه واقعی حمل کالای تحویلی در مقصد (سی انداف) بر اساس نرخ متعارف حمل کالا و به قیمت «ارز خرید کالا»، توسط سازمان حمل و نقل و پایانه تعیین می شود.

ماده ۲۳ - در موارد مشمول پرداخت عوارض کرایه حمل، بانکهای عامل گشایش اعتبار موظف هستند فیش بانکی پرداخت عوارض ده درصد (۱۰٪) را بر اساس مجوز حمل صادر شده در زمان معامله اسناد از صاحبان کالا دریافت و در مدارک خرید کالا منظور کنند.

ماده ۲۴ - سازمان حمل و نقل و پایانه مکلف است پس از دریافت مدارک، بررسی های لازم را در خصوص تشخیص موضوع مذکور در ماده (۲۳) انجام دهد و حداکثر ظرف هفتاد و دو (۷۲) ساعت نسبت به ارائه مجوز حمل به صاحبان کالا اقدام نماید.

ماده ۲۵ - گمرک ایران موظف است از ترخیص کالاهایی که فاقد مجوز حمل یا فیش پرداخت عوارض حمل کالا (در موارد پیش بینی شده در مجوز حمل) هستند خودداری کند.

ماده ۲۶ - سازمان حمل و نقل و پایانه، نیروی انتظامی و گمرک ایران مجری این آیین نامه خواهند بود و سایر وزارتخانه ها و سازمانها و مؤسسات دولتی ذی ربط موظف به همکاری و مساعدت در جهت اجرای این آیین نامه هستند.

قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی

از قلمرو جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۴/۱۲/۲۲

ماده ۱ - ترانزیت خارجی کالا عبارت از سلسله مراحل است که طی آن کالائی از مبادی

۱ -

۲ - در تبصره ماده (۲۲) عبارت «هر کالا» به عبارت «کالای تحویلی در مقصد (سی انداف)» تغییر می یابد.

۳ - ماده (۲۲) حذف می شود و شماره مواد ۲۵، ۲۶ و ۲۷ به ترتیب به ۲۴، ۲۵ و ۲۶ تغییر می یابد.

(روزنامه رسمی شماره ۱۴۵۸۷ مورخ ۱۳۷۴/۱/۱۶ - صفحه ۹۹۴ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۳).

اصلاحات مزبور، در متن اعمال گردیده است.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۸۸۷ مورخ ۱۳۷۵/۱/۲۵ - صفحه ۱۰۳۰ مجموعه قوانین سال

۱۳۷۴.

خارجی بمقصد کشور ثالث و یا نگهداری آن در مناطق حراست شده و ترتیب حمل تدریجی آن به تقاضای صاحب کالا از قلمرو جمهوری اسلامی ایران از یک نقطه مرزی کشور وارد و مالا از همان نقطه یا از دیگر نقاط مرزی کشور خارج می‌گردد.

تبصره - آن میزان از کالاهایی که وارد مناطق حراست شده می‌شوند در صورتی که تقاضای حمل آن به مقاصد داخل کشور توسط صاحب کالا داده شود تابع مقررات و ضوابط کالاهای وارد به کشور خواهد بود.

ماده ۲ - به منظور انتظام امور ترانزیت کشور و برقراری تسهیلات لازم در توزیع منطقی کالاهای ترانزیتی و تحصیل عایدات حاصل از این انتظام هر یک از پایانه‌های باری، ایستگاههای راه آهن و فرودگاهها که بر حسب تقاضای وزارت راه و ترابری و تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و با رعایت مقررات و ضوابط مربوطه، محوطه‌های گمرکی شناخته شود و گمرک جمهوری اسلامی ایران موظف است نسبت به ایجاد تسهیلات در مناطق فوق اقدام نماید.

ماده ۳ - ترانزیت خارجی کالاهایی که به کشور وارد می‌گردند در حدود قراردادهای و موافقت‌نامه‌های منعقد شده بین دولت‌های طرفین نیاز به کسب هیچگونه مجوزی ندارند مگر اینکه بنا بر علل امنیتی و مذهبی ورود آن به کشور ممنوع باشد.

تبصره ۱ - فهرست کالاهای ممنوعه برای ترانزیت خارجی توسط شورای امنیت کشور تهیه و به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

تبصره ۲ - ترانزیت خارجی محمولات دامی و نباتی و شیمیائی منوط به کسب مجوز از مراجع مربوطه خواهد بود.

ماده ۴ - کالاها و کانتینرهای حامل کالا که تحت عنوان ترانزیت خارجی از کشور عبور می‌کنند، جزء واردات و صادرات قطعی محسوب نمی‌گردند و از پرداخت حقوقی گمرکی، سود بازرگانی و عوارض معاف است لکن مشمول پرداخت هزینه‌های گمرکی و عملیاتی خواهند بود، مگر اینکه در موافقتنامه ترانزیتی بین دولت با کشورهای دیگر یا موافقتنامه‌های گمرکی و حمل و نقل بین‌المللی، مقررات خاصی برای آنها تعیین شده یا بشود که در اینصورت کالای ترانزیتی تابع همان مقرراتی خواهد بود که در موافقتنامه‌های

مربوط تعیین شده است.

ماده ۵ - کلیه کالاهای ترانزیت خارجی که توسط شرکت‌های سهامی حمل و نقل بین‌المللی ایرانی دارای مجوز فعالیت از وزارت راه و ترابری حمل می‌گردند، از نظر سپردن وجه الضمان در حکم کالای مجاز تلقی شده، تضمین بانکی و یا ضمانت‌نامه‌های تضامنی بانکی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و یا بیمه‌نامه‌های معتبر بجای وجه الضمان ترانزیت پذیرفته می‌شود.

ماده ۶ - هرگاه کالای ترانزیت خارجی تا پایان مدت اعتبار پروانه به گمرکات خروجی تحویل و یا از مرزهای کشور خارج شود، ترانزیت خاتمه یافته تلقی گردیده و گمرک مکلف به تسویه تضمین دریافتی خواهد بود.

ماده ۷ - گمرکات و سازمان‌های ذیربط مکلفند انبار و محوطه‌های کافی و مناسب جهت تخلیه و نگهداری کالاهای خارجی با دریافت هزینه‌ها طبق مقررات مربوطه تخصیص دهند. تغییرات بسته‌بندی و یا تکمیل کالاهای ترانزیتی با نظارت مقامات گمرکی امکان‌پذیر خواهد بود.

ماده ۸ - کانتینرهای حامل کالا به عنوان محفظه تلقی و از پرداخت سود و عوارض گمرکی معاف بوده و گمرک صرفاً به ثبت آمار ورود و خروج آنها اقدام می‌نمایند.

ماده ۹ - کانتینرهائی که با پلمپ اولیه وارد می‌گردند بدون نیاز به ارزیابی محتویات توسط سرویس ارزیابی و در خروج از گمرک فقط با مطابقت اسناد و اظهارنامه با الصاق پلمپ اضافی گمرک با صدور پروانه ترانزیت می‌گردند.

تبصره - در موارد استثنائی که ظن قوی برای گمرکات و نیروی انتظامی وجود دارد، فک پلمپ و ارزیابی محتویات و پلمپ مجدد با تنظیم صورت مجلسی حاوی نتیجه بررسی و شماره‌های کانتینر و پلمپ‌های قبلی و جدید بلامانع است. در هر صورت حضور نماینده گمرک الزامی است.

ماده ۱۰ - در مواردی که تعهد حمل کالای ترانزیتی با کانتینر تا مبادی ورودی است، گمرکات و سازمان‌های ذیربط موظفند تسهیلات لازم جهت تخلیه کالا در اماکن گمرکی و یا انتقال کالا از کانتینر به کامیون و یا واگن و یا هواپیما را فراهم نمایند.

ماده ۱۱ - حتی المقدور قبل از تخلیه کالا از وسیله حمل، گمرک با قبول اظهارنامه به ضمیمه اسناد و ترخیصیه در انجام عملیات ترانزیت تسریع و ضمن اخذ تعهد از شرکت حمل تشریفات اداری و حسابداری را به بعد از خروج کالا از گمرکات و بنادر موکول می نماید.

ماده ۱۲ - وضع هرگونه عوارض به کالاهای ترانزیتی به پیشنهاد شورای عالی هماهنگی ترابری و تصویب هیأت وزیران خواهد بود.

ماده ۱۳ - بمنظور استفاده هرچه بیشتر از ناوگان حمل و نقل کشور و در صورت نیاز به استفاده از وسایل نقلیه خارجی جاده‌ای جهت ترانزیت کالا از کشور، آیین نامه مربوطه با پیشنهاد وزارت راه و ترابری به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

ماده ۱۴ - وزارت راه و ترابری موجبات انعقاد قراردادهای دوجانبه و اعمال همکاریهای منطقه‌ای که در تسهیل ترانزیت مؤثر است را فراهم خواهد نمود.

ماده ۱۵ - وزارت راه و ترابری نسبت به ایجاد هماهنگی بین مقررات ترانزیت کشور با ضوابط جاری حمل و نقل بین‌المللی را از طرق پیوستن به موافقتنامه‌های بین‌المللی، ارتباط با سازمانهای جهانی و ترویج حمل و نقل کانتینری و چند وجهی اقدام خواهد نمود.

ماده ۱۶ - تردد کامیونهای تحت پوشش کارنه تیر در کشور نیازی به ارائه کارنه دو پاساژ نداشته و جهت تردد وسایل نقلیه فاقد کارنه، تیر تعهد کتبی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ایرانی دارای مجوز از وزارت راه و ترابری کفایت می نماید.

ماده ۱۷ - به منظور هماهنگی و یکنواختی ضوابط ترانزیت کالاهای نباتی و دامی، وزارتین جهاد سازندگی و کشاورزی می بایست در اسرع وقت تفاهات لازم با کشورهای در طول مسیر را بعمل آورند.

ماده ۱۸ - وزارتین جهاد سازندگی و کشاورزی موظفند پستهای قرنطینه دامی و نباتی در محل گمرکات مبادی ورودی و خروجی دائر نموده و کلیه امور مربوط به قرنطینه در آن پستها انجام می پذیرد.

ماده ۱۹ - گمرک جمهوری اسلامی ایران و اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران می بایست موجبات ترانزیت کالاهای تحت پوشش کارنه تیر در کلیه مبادی ورودی و

خروجی گمرکات داخلی را فراهم نمایند.

ماده ۲۰ - بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران مکلف است حمایت‌های مالی و اعتباری از شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ایرانی که در امر ترانزیت فعال می‌باشند به عمل آورد.

تبصره - وزارت راه و ترابری با همکاری بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران روشهای حمایتی را تعیین و جهت تصویب به هیأت وزیران ارائه خواهد نمود.

ماده ۲۱ - اداره گذرنامه مکلف است گذرنامه و دفترچه خروجی مربوط به رانندگان ایرانی که در خطوط بین‌المللی به جابجائی کالاهای ترانزیتی فعالیت می‌نمایند را ظرف مهلت مقرر با پیشنهاد و تأیید سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور و با رعایت قوانین و مقررات مربوطه صادر نماید.

ماده ۲۲ - نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است ظرف مهلت مقرر با رعایت قوانین و مقررات مربوطه نسبت به صدور گواهینامه بین‌المللی، پلاک ترانزیت و دفترچه مالکیت برای رانندگان و کامیونهبایی که قصد فعالیت در خطوط بین‌المللی دارند، با پیشنهاد سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور صادر نماید.

ماده ۲۳ - سازمان حمل و نقل و پایانه‌ها با توجه به موقعیت زمانی و مکانی، مسیرهای مشخصی را با هماهنگی وزارت کشور جهت ترانزیت جاده‌ای تعیین و نیروی انتظامی موظف است کنترل‌های لازم را بعمل آورد.

ماده ۲۴ - هزینه اجرایی این قانون از محل درآمدهای حاصله موضوع این قانون تأمین می‌گردد.

ماده ۲۵ - از تاریخ ابلاغ این قانون کلیه قوانین و مقررات مغایر با آن لغو می‌گردد.

ماده ۲۶ - شرایط عمومی اظهار و انجام تشریفات گمرکی و اسنادی که باید ارائه گردد و سایر امور مربوطه با رعایت حداکثر تسهیلات در آیین‌نامه اجرایی این قانون که حداکثر ظرف مهلت سه ماه از تصویب این قانون توسط وزارتخانه‌های راه و ترابری، امور اقتصادی و دارایی و کشور تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید تعیین می‌گردد.

آیین نامه اجرایی قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۷/۵/۱۸

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۷/۵/۱۸ بنا به پیشنهاد مشترک شماره ۳۰۲۱/۱۱ مورخ ۱۳۷۷/۳/۵ وزارتخانه های راه و ترابری، امور اقتصادی و دارایی و کشور به استناد ماده (۲۶) قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۷۴ - آیین نامه اجرایی قانون یادشده را به شرح زیر تصویب نمود.

فصل اول - تعاریف و کلیات

ماده ۱ - اصطلاحات به کار برده شده در قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران - که از این پس در این آیین نامه، قانون نامیده می شود - و این آیین نامه به شرح زیر تعریف می گردد:

الف - اظهارنامه عبور خارجی: عبارتست از برگه ای (فرمی) چاپی که توسط گمرک جمهوری اسلامی ایران چاپ شده و جهت اظهار کالاهای عبوری خارجی مورد استفاده قرار می گیرد.

ب - اظهارنامه اجمالی کالای عبوری: عبارتست از برگه ای (فرمی) چاپی جهت اظهار اجمالی کالا که در بدو ورود آن توسط هدایت کننده وسیله حمل یا نماینده شرکت حمل و نقل و یا نماینده راه آهن به گمرک یا بندر یا فرودگاه حسب مورد تسلیم می گردد.

پ - اظهار کالای عبوری: عبارتست از ذکر اوصاف و مشخصات کامل کالا در اظهارنامه تسلیمی که جهت عبور خارجی کالا به گمرک ارائه می گردد.

ت - اظهار اجمالی کالای عبوری: عبارتست از ذکر مشخصات کلی کالا که در

اظهارنامه اجمالی به گمرک یا بندر ارایه می‌گردد.

ث - ترخیصیه کالای عبوری: عبارتست از سند حواله تحویل کالا به صاحب آن یا عبور دهنده که از سوی متصدی حمل و یا نماینده وی به عنوان گمرک، با رعایت ضوابط و مقررات مربوط صادر می‌گردد.

ج - پروانه عبور خارجی: عبارتست از نسخه دوم اظهارنامه عبور خارجی که توسط ادارات گمرک تأیید و صادر می‌گردد.

چ - بارنامه: سندی است مبین مالکیت کالا که حمل کننده یا نماینده وی پس از وصول کالا صادر می‌نماید و حاکی از حمل کالای معینی از یک نقطه (مبدأ حمل) به نقطه دیگر (مقصد حمل) با وسیله حمل مورد توافق (کشتی، کامیون، قطار، هواپیما یا ترکیبی از آنها) در مقابل کرایه حمل معین می‌باشد.

ح - داده‌های الکترونیکی: عبارتست از متن یا پرونجاهی (فایل) اطلاعاتی که از طریق شبکه‌های رایانه‌ای یا دیسک نوری یا فلاپی دیسک به منظور تسریع در امور جاری عبور کالا تحت استاندارد و نمونه (فرمت) شناخته شده بین‌المللی همراه با اعمال سیستم امنیتی بر روی این گونه پرونجاها (فایلها) و امکان احراز هویت فرستنده و گیرنده تبادل می‌گردد.

خ - وجه الضمان: عبارتست از ودیعه نقدی یا ضمانتنامه بانکی به صورت فردی یا جمعی تضامنی یا بیمه‌نامه که به منظور تضمین انجام تعهدات گمرکی کالای عبوری از طرف عبور دهنده به گمرک تودیع می‌شود.

تبصره - تعریف سایر اصطلاحاتی که در این ماده ذکر نشده است، تابع مقررات مربوط می‌باشد.

ماده ۲ - حمل و نقل کالای عبوری از قلمرو گمرکی جمهوری اسلامی ایران منحصر به یک وسیله خاص نبوده و حمل آنها با وسایط نقلیه گوناگون اعم از کشتی، کامیون، قطار، هواپیما و لوله یا ترکیبی از آنها (حمل مرکب) تحت ضوابط این آیین‌نامه مجاز می‌باشد.

ماده ۳ - دستگاههای ذی‌ربط می‌توانند اوراق و اسناد اشاره شده در متن این آیین‌نامه که می‌تواند به طور الکترونیکی مبادله شود را بپذیرند و این گونه اسناد الکترونیکی دارای ارزش و اعتبار اسناد کاغذی مشابه می‌باشد.

ماده ۴ - گمرک موظف است حداکثر ظرف شش ماه از تاریخ اعلام شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در پایانه‌های باربری و ایستگاههای راه آهن و فرودگاههایی که اماکن گمرکی شناخته می‌شوند در صورت آماده شدن امکانات لازم از قبیل ساختمان و تجهیزات اداری، انبار محوطه، امکانات تخلیه و بارگیری و منازل سازمانی در حد نیاز به پیشنهاد گمرک و تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور نسبت به استقرار پرسنل مورد نیاز در این اماکن اقدام نماید.

تبصره ۱ - تأمین امکانات به شرح فوق بر عهده سازمان متقاضی ایجاد محوطه گمرکی خواهد بود.

تبصره ۲ - گمرک می‌تواند به اشخاص حقیقی و حقوقی که دارای امکانات لازم جهت تخلیه و بارگیری و نگهداری کالای عبوری در ادارات گمرک ورودی و خروجی می‌باشند مجوز لازم جهت تخلیه و بارگیری و انبارداری کالای عبوری صادر نماید.

ماده ۵ - عبور کالا از قلمرو کشور جمهوری اسلامی ایران در حدود قراردادهای موافقتنامه‌های منعقد شده بین دولت‌های طرفین، تابع همان مقرراتی خواهد بود که در قراردادهای منعقد شده آمده است، مگر آنکه بنا بر علل امنیتی و مذهبی ورود آن به کشور ممنوع باشد.

تبصره - عبور کالاهای عبوری سایر کشورهایی که که با کشور جمهوری اسلامی ایران قرارداد عبور کالا ندارند و یا مواردی که در توافقنامه‌های طرفین دیده نشده باشد تابع قانون و این آیین‌نامه خواهد بود.

ماده ۶ - فهرست کالاهای ممنوعه حداکثر ظرف مدت پانزده روز پس از تصویب این آیین‌نامه توسط شورای امنیت کشور تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

تبصره ۱ - هرگونه کاهش یا افزایش در ارقام اعلام شده به پیشنهاد شورای امنیت و تصویب هیأت وزیران خواهد بود.

تبصره ۲ - ممنوعیت عبور اقلام افزایشی سه ماه پس از ابلاغ قابل اجرا می‌باشد.

ماده ۷ - عبور دام و نبات و مواد و محصولات خام دامی و نباتی که به موجب قانون نیاز به

اخذ مجوز قرنطینه دامی و نباتی دارد، منوط به اخذ مجوز یاد شده است. فهرست کالاهایی که نیاز به اخذ مجوز قرنطینه دامی و نباتی دارد، توسط سازمانهای ذی ربط، تنظیم و ضمن اعلام به سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، جهت اطلاع عبور دهندگان کالا منتشر می‌گردد.

ماده ۸- برای عبور مواد شیمیایی، منفجره و مخدر زیر، نیاز به اخذ مجوز از دستگاههای نامبرده شده ذیل می‌باشد:

الف - عناصر شیمیایی رادیو اکتیو: پروتیموم، پولونیوم، استات، رادون، فرانسیم، رادیوم، اکتینیوم، پروتاکتی نیوم، نپتونیم، آمرسیوم و سایر عناصر با شماره اتمی بالاتر، همچنین سایر مواد رادیو اکتیو طبق فهرستی که سازمان انرژی اتمی ایران اعلام می‌نماید از سازمان یاد شده.

ب - دینامیت و سایر مواد قابل انفجار مانند فتیله، چاشنی، کپسولهای قابل انفجار و آتش‌زا از وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح.

ج - مواد مخدر و مواد سمی و ساکارین و مواد ساکارین دار و بلودومتیلن که مصرف پزشکی داشته باشد از وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی (اداره کل نظارت بر مواد مخدر).

ماده ۹ - وزارتخانه‌های کشاورزی و جهاد سازندگی موظفند جهت عبور کالاهای خارجی که نیاز به قرنطینه و صدور مجوز دارند با استقرار امکانات مورد لزوم در مرزهای مجاز کشور در کوتاهترین زمان ممکن نسبت به صدور مجوز لازم اقدام نمایند.

ماده ۱۰ - عبور کالای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران منوط به سپردن وجه الضمان به شرح زیر خواهد بود:

الف - در مورد کالاهای مجاز مبلغی معادل حقوق گمرکی، سود بازرگانی و عوارضی که به واردات قطعی آن کالا تعلق می‌گیرد.

ب - در مورد کالای مجاز مشروط و ممنوع ورود مبلغی معادل حقوق گمرکی، مواد بازرگانی، عوارض و سه برابر ارزش کالا.

تبصره ۱ - در صورت عدم خروج کالا و انطباق مورد با موازین قاچاق، صرف نظر از میزان وجه الضمان تودیع شده، شرکتهای حمل و نقل یا اشخاص، مشمول مجازاتهای مندرج در قوانین مربوط خواهند بود.

تبصره ۲ - میزان وجه الضمان تودיעی توسط شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ایرانی دارای مجوز فعالیت از وزارت راه و ترابری، معادل حقوق گمرکی، سود بازرگانی و عوارض کالای عبوری می‌باشد.

تبصره ۳ - در مواردی که کالای عبوری توسط راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تا مرز خروجی با بارنامه بین‌المللی حمل و با تنظیم اظهارنامه و تعهد کتبی توسط راه‌آهن انجام می‌شود، نیاز به سپردن وجه الضمان نمی‌باشد.

تبصره ۴ - وجه الضمان موضوع این ماده به صورت سپرده نقدی، ضمانتنامه بانکی بوده و برای شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی موضوع تبصره (۳) این ماده علاوه بر موارد فوق ضمانتنامه‌های تضامنی بانکی یا بیمه‌نامه‌های معتبر به جای وجه الضمان عبور کالا پذیرفته می‌شود.

تبصره ۵ - اخذ وجه الضمان به میزان فوق مانع از وصول جرایم و بقیه حقوق دولت وفق مقررات مربوط در صورت بروز تخلف و قاچاق نخواهد بود.

ماده ۱۱ - وسایط نقلیه خارجی اعم از کامیون، اتوبوس، مینی‌بوس، لکوموتیو و وسایط نقلیه ریلی بدون بار و مسافر و سواری که به عنوان یک محموله عبوری با نیروی محرکه خود قلمرو کشور را عبور می‌نمایند و فاقد مدارک معتبر بین‌المللی عبور می‌باشند در صورتی که توسط یکی از شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ایرانی مجاز اظهار گردند از لحاظ سپردن وجه الضمان تابع مقررات کالاهای عبوری می‌باشند.

ماده ۱۲ - کلیه سازمانهایی که مسئول انجام عملیات یا تشریفات عبور کالاهای خارجی هستند از قبیل ادارات گمرک، بنادر، پایانه‌ها، ایستگاههای راه‌آهن، فرودگاهها و بانکها موظفند امور مربوط را در یک بخش یا دایره‌ای جدا از سایر بخشها و دواير دیگر متمرکز نموده به طوری که انجام تشریفات عبور خارجی کلاً در همان بخش یا دایره در اسرع وقت و

بدون وقفه امکان پذیر باشد.

ماده ۱۳ - تکمیل یا تغییر بسته بندی در مورد کالاهای عبوری خارجی و همچنین نمونه برداری از آن بنا به درخواست کتبی صاحب کالا یا عبور دهنده بدون آنکه ماهیت کالا تغییر نماید در محوطه های گمرکی با نظارت مستمر گمرک مجاز می باشد. در این قبیل مواقع در صورت مجلسی که به امضای نمایندگان گمرک و عبور دهنده حسب مورد می رسد، وقوع امر به طور تفصیلی قید و ضمیمه اسناد عبور می شود.

تبصره: در صورتی که کالا تحویل سازمان بنادر و کشتیرانی یا شرکت ملی انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران شده باشد صورت مجلس موضوع این ماده باید به امضای نماینده سازمان یا شرکت (حسب مورد) نیز برسد.

ماده ۱۴ - ادارات گمرک و سازمانهای ذی ربط درخواست کتبی صاحب کالا یا عبور دهنده را مبنی بر تخلیه کالا در اماکن و محوطه های گمرکی یا انتقال کالا از کانتینر به کامیون یا واگن یا هوابیما و بالعکس را قبول می نمایند.

ماده ۱۵ - در صورت ضرورت وضع هرگونه عوارض بر کالاهای عبوری خارجی، سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور موضوع را بررسی و با توجه به شرایط زمانی و مکانی و عمل متقابل سایر کشورها نسبت به کالاهای عبوری مربوط به جمهوری اسلامی ایران، پیشنهاد لازم را در خصوص وضع عوارض به شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به منظور تصویب به هیأت وزیران ارائه می نماید.

ماده ۱۶ - کلیه سازمانهایی که در امر عبور کالا وظیفه ای بر عهده آنها مقرر است از جمله پستهای قرنطینه دامی و نباتی، نیروی انتظامی و غیره موظفند ضمن فراهم نمودن امکانات لازم ساعت کاری خود را با ساعت کاری ادارات گمرک مرزی مربوط هماهنگ کنند و در صورت ضرورت به صورت شبانه روزی فعالیت نمایند.

ماده ۱۷ - اداره گذرنامه مکلف است گذرنامه و دفترچه خروجی مربوط به رانندگان ایرانی متقاضی فعالیت در خطوط بین المللی را پس از درخواست شرکت حمل و نقل بین المللی که قبلاً توسط سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور به آن اداره معرفی شده است

حداکثر ظرف هفت روز کاری صادر نمایند.

تبصره - وزارت اطلاعات موظف است پاسخ استعمال اداره گذرنامه پیرامون وضعیت رانندگان را حداکثر ظرف چهل و هشت ساعت به آن اداره اعلام نماید.

ماده ۱۸ - رانندگان کامیونهای حمل کالای عبوری خارجی موظفند در مسیرهای عبور کالا که توسط سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور با هماهنگی وزارت کشور تعیین و اعلام می‌گردد تردد نمایند.

تبصره - نیروی انتظامی موظف است کامیونهای حامل کالای عبوری را در طول مسیر نظارت نموده و در صورت انحراف، آنها را به مسیر تعیین شده هدایت نماید.

ماده ۱۹ - چنانچه برای نیروی انتظامی مستقر در پاسگاههای طول مسیر عبور کالا ظن قوی قاچاق نسبت به محموله عبوری وجود داشته باشد یا با فک مهر و موم (پلمپ) کامیون یا کانتینر یا هرگونه دخل و تصرف در کالای عبوری مواجه گردد، فک مهر و موم (پلمپ) و بازرسی محموله صرفاً با حضور نماینده گمرک و تنظیم صورت‌مجلس امکان‌پذیر می‌باشد.

تبصره ۱ - فک مهر و موم (پلمپ) و بازرسی کالا و تنظیم صورت‌مجلس در نزدیکترین گمرک انجام می‌پذیرد و در صورتی که امکان انتقال وسیله حامل کالا به نزدیکترین گمرک میسر نباشد نیروی انتظامی ضمن حراست از محموله عبوری تقاضای اعزام نماینده از نزدیکترین گمرک را به محل توقف وسیله حمل می‌نماید. پس از بررسی در صورتی که مورد مشکوکی مشاهده نشود کانتینر یا وسیله حمل و در صورت نیاز به تعویض حمل وسیله جدید بر حسب مورد دوباره توسط گمرک مهر و موم (پلمپ) و با درج مشخصات مهر و موم (پلمپ) جدید در صورت‌مجلس، اجازه ادامه مسیر داده می‌شود در غیر این صورت طبق مواد (۴۳) و (۴۴) این آیین‌نامه عمل خواهد شد.

تبصره ۲ - انجام عملیات بازرسی و مهر و موم (پلمپ) مجدد که در نهایت منجر به ادامه مسیر می‌گردد نباید از بیست و چهار ساعت تجاوز نماید.

ماده ۲۰ - چنانچه کالای عبوری خارجی به صورت مستقیم از مرزهای زمینی و بدون

انجام عملیات تخلیه و بارگیری، از گمرک عبور نماید یا توسط وسایل حمل به یکی از بنادر یا ادارات گمرک وارد و به صورت یکسره به وسایط حمل دیگر بارگیری و خارج گردد مشمول پرداخت حق بیمه محلی نمی باشد. در این گونه موارد در صورت ورود خسارت به کالا مسوولیتی بر عهده گمرک نمی باشد.

ماده ۲۱- در صورتی که کالای عبوری خارجی در اماکن و محوطه های گمرکی و بندری تخلیه و برای آن قبض انبار صادر گردد مشمول پرداخت حق بیمه مقرر برای کالاهای وارداتی به گمرک می باشد.

تبصره - چنانچه تصویر بیمه نامه، دارای اعتبار زمانی کالای عبوری خارجی از سوی عبور دهنده کتبا با ذکر تعهد و تأیید اصالت بیمه نامه به گمرک ارایه گردد، آن کالا مشمول پرداخت حق بیمه محلی نمی گردد.

ماده ۲۲- هزینه های تخلیه و بارگیری و انبارداری محمولات عبوری طبق تعرفه ای که بنا به پیشنهاد شورای عالی ترابری کشور و تصویب هیأت وزیران یا شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی حسب مورد با رعایت ماده (۳۰) قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین - مصوب ۱۳۷۳ - وضع خواهد شد، دریافت می گردد.

تبصره - تا تعیین تعرفه مذکور هزینه ها طبق تعرفه کالاهای وارداتی محاسبه و دریافت خواهد شد.

ماده ۲۳- کالاهای عبوری خارجی در صورت تخلیه در ادارات گمرک ورودی به مدت پنج روز از پرداخت هزینه انبارداری معاف می باشند.

تبصره - در صورت تجاوز از پنج روز برای تمام مدت توقف هزینه انبارداری دریافت می شود.

ماده ۲۴- مدت توقف قانونی کالاهای عبوری خارجی در اماکن و محوطه های گمرکی کشور چهار ماه تمام می باشد که ابتدای آن از تاریخ تسلیم اظهارنامه اجمالی کالای عبوری و فهرست کل بار (مانیفست) یا تاریخ صدور قبض انبار مربوط می باشد.

تبصره ۱- در صورت وجود دلایل مورد قبول گمرک و تقاضای صاحب کالا یا عبور

دهنده با پرداخت هزینه‌های مربوط به مدت چهارماه دیگر قابل تمدید می‌باشد.
تبصره ۲ - مدت مذکور در فرودگاهها و ایستگاههای راه آهن کشوری روز بوده و برای
سی روز دیگر قابل تمدید می‌باشد.

تبصره ۳ - پس از گذشت مهلت توقف قانونی یا تمدید شده آن، با اخطار کتبی بیست
روزه توسط گمرک، کالای عبوری متروکه و طبق قانون مربوط عمل خواهد شد.

ماده ۲۵ - کالای فاسد شدنی که پس از تخلیه در مجاورت هوای آزاد و شرایط عادی به
طور معمول ضایع یا فاسد می‌شود یا عرفاً شروع به فساد یا تغییر شکل می‌دهد و کالایی که
نگهدارنش ایجاد خطر می‌کند و همچنین حیوانات زنده باید بلافاصله از گمرک عبور داده
شود در غیر این صورت گمرک یا بندر هیچگونه مسئولیتی در قبال ضایع یا فاسد شدن یا
نگهداری آنها نداشته و حسب مورد با اخطار قبلی کالا متروکه تلقی می‌گردد.

تبصره ۱ - در صورتی که اماکن و محوطه‌های گمرکی برای نگهداری کالاهایی که طبعاً
باید در سردخانه نگهداری شود تجهیز نشده باشند گمرک می‌تواند از پذیرفتن این قبیل
کالاها در اماکن و محوطه‌های گمرکی خودداری نماید که در این صورت عبور دهنده مکلف
است کالا را سریعاً عبور دهد یا با مسئولیت خود و رعایت سایر مقررات تحت مراقبت
گمرک به سردخانه انتقال دهد.

تبصره ۲ - در صورتی که شرایط نگهداری هر یک از کالاهای موضوع این ماده در اماکن
و محوطه‌های گمرکی فراهم باشد کالاهای موصوف از شمول این ماده خارج می‌باشد.

فصل دوم - شرایط عمومی

ماده ۲۶ - کالای عبوری خارجی می‌تواند به طرق زیر از قلمرو کشور عبور داده شود:

الف - عبور مستقیم از قلمرو جمهوری اسلامی ایران به خارج از کشور.

ب - حمل ترکیبی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران به خارج از کشور.

پ - نگهداری در مناطق حراست شده یا اماکن گمرکی و ترتیب حمل تدریجی یا کلی

آنها به خارج از کشور.

تبصره - انجام عملیات مربوط به بندهای (ب) و (پ) این ماده با رعایت مفاد تبصره های (۲) و (۳) ماده (۳۱) این آیین نامه میسر خواهد بود.

ماده ۲۷ - عبور دهنده باید اظهارنامه کالای عبوری را در سه نسخه تنظیم و به همراه اسناد مورد لزوم به گمرک ارایه نماید.

ماده ۲۸ - گمرک پس از اخذ اظهارنامه و انجام تشریفات مربوط همزمان پروانه عبور را امضاء و مهر نموده و به عبور دهنده ارایه می کند.

ماده ۲۹ - مدارک لازم برای الصاق به اظهارنامه عبور کالا عبارتند از:
الف - کالای وارد شده از طریق جاده:

۱ - سی ام آر (در صورت تسلیم تصویر ارایه اصل به گمرک عبور دهنده، جهت تطبیق و تأیید الزامی است).

۲ - تصویر سیاهه خرید (فاکتور)

۳ - تصویر فهرست عدل بندی در صورت یکنواخت نبودن کالا.

ب - کالاهای وارد شده از طریق دریا:

۱ - یک نسخه رونوشت از بارنامه.

۲ - ترخیصیه کالای عبوری.

۳ - تصویر سیاهه خرید (فاکتور).

۴ - تصویر فهرست عدل بندی در صورت یکنواخت نبودن کالا.

پ - کالاهای وارد شده از طریق راه آهن:

۱ - بارنامه یا تصویری از آن که به تأیید شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران رسیده

باشد.

۲ - تصویر سیاهه خرید.

۳ - تصویر فهرست عدل بندی در صورت نیاز.

ت - کالاهای وارد شده از طریق هوا:

- ۱- بارنامه هوایی یا تصویر تأیید شده آن توسط شرکت هواپیمایی مربوط یا کارگزاران آن.
 - ۲- تصویر سیاهه خرید.
 - ۳- تصویر فهرست عدل‌بندی در صورت نیاز.
- تبصره ۱- در مواردی که عبور خارجی کالا منوط به اخذ مجوز می‌باشد ارایه آن به هنگام اظهار جهت عبور خارجی ضروریست.
- ۲- مانیفست محمولات عبوری خارجی که با لنج یا دویه وارد می‌گردد به جای بارنامه پذیرفته می‌شود.
 - ۳- کامیونهای حامل کالاهای عبوری تحت صحابت کارنه تیر با ارایه کارنه تیر و سی ام آر بدون نیاز به تنظیم اظهارنامه و سپردن وجه الضمان عبور داده می‌شوند.
- ماده ۳۰- پذیرش یک اظهارنامه برای عبور محمولات یک بارنامه در صورت گوناگون بودن نوع کالا، همچنین پذیرش یک اظهارنامه برای عبور محمولات یک وسیله حمل موضوع چند بارنامه، بلامانع است.
- ماده ۳۱- انجام تشریفات عبور کالاهای خارجی از قلمرو کشور در اولین گمرک مجاز ورودی صورت می‌گیرد.
- ۱- به منظور دستیابی به مشخصات کالا جهت اظهار، عبور دهنده می‌تواند قبل از تسلیم اظهارنامه از گمرک درخواست نماید اجازه دهد محموله با نظارت گمرک بازدید و مشخصات لازم یادداشت شود. گمرک با این درخواست موافقت خواهد نمود.
 - ۲- کالای عبوری خارجی چنانچه قبل از حمل به خارج از کشور بنا به تقاضای عبور دهنده به یکی از اماکن یا محوطه‌های گمرکی داخل کشور که به این امر اختصاص یافته است حمل و تخلیه شود، پروانه عبور صادر شده طبق مقررات تصفیه می‌گردد و به هنگام ادامه مسیر مجدداً تشریفات عبور از همان گمرک داخلی انجام می‌پذیرد.
 - ۳- در صورتی که در ادارات گمرک مقصد داخلی وسیله حمل کالای عبوری به صورت انتقال مستقیم محموله، تعویض گردد نیازی به تصفیه پروانه نبوده و اعتبار آن تا

خروج کالا از کشور به قوت خود باقی خواهد ماند و یک نسخه از صورت مجلس انجام انتقال مستقیم توسط حامل کالا به گمرک مقصد تسلیم یا ارسال می‌گردد.

تبصره ۴ - فهرست ادارات گمرک مجاز برای انجام تشریفات عبور کالای خارجی از قلمرو کشور توسط گمرک جمهوری اسلامی ایران اعلام می‌گردد.

ماده ۳۲ - در مواردی که محمولات عبوری خارجی در اماکن و محوطه‌های گمرکی تخلیه می‌شود، ارایه قبض انبار و اسناد مندرج در ماده (۲۹) این آیین‌نامه برحسب مورد جهت انجام تشریفات عبور کالای خارجی ضروریست.

ماده ۳۳ - محمولات عبوری خارجی نیاز به اخذ نظر آزمایشگاه و مجوز استاندارد ندارد.

تبصره - در موارد سوءظن قوی بنا به تشخیص گمرک استعمال نظر آزمایشگاه بلامانع است.

ماده ۳۴ - کانتینرهای حامل کالای عبوری خارجی به عنوان ظرف کالا محسوب و نیازی به اظهار جداگانه ندارد ولی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی می‌توانند در بدو ورود به منظور تسهیل گردش این کانتینرها (ورود و خروج مکرر) برای کانتینر درخواست صدور پروانه ورود موقت نمایند و گمرک مکلف به پذیرش آن می‌باشد.

ماده ۳۵ - در خصوص محمولات یکنواختی که تخلیه آنها به علت بالا بودن مقدار و حجم محموله به طول می‌انجامد، قبول اظهارنامه موکول به خاتمه عملیات تخلیه نمی‌باشد و عبوردهنده می‌تواند برای این‌گونه محمولات به محض ورود، اظهارنامه تسلیم و نسبت به انجام تشریفات گمرکی اقدام نماید.

تبصره - محمولات وارد شده توسط لُج و دویه که فاقد بارنامه می‌باشند هر یک از اقلام مندرج در مانیفست آنها مشمول تسهیلات این ماده خواهد بود.

ماده ۳۶ - هرگاه مشاهده شود که کالاهایی که به منظور عبور از قلمرو کشور به گمرک ورودی اظهارگردیده است وجود نداشته یا کسر می‌باشد صورت مجلس تنظیم و اظهارنامه تسلیمی و پروانه عبور بر اساس آن تصحیح و کالا عبور داده می‌شود.

ماده ۳۷- گمرک ورودی با هماهنگی و کسب نظر سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور با توجه به طول مسافت، چگونگی راه، فصول سال و نوع وسیله، مهلتی را برای حمل کالای عبوری از گمرک ورودی تا گمرک خروجی یا گمرک مقصد داخل کشور تعیین و در پروانه عبور قید می‌نماید.

تبصره ۱- مهلت تعیین شده در پروانه عبور خارجی از زمان خروج کالا از درب خروج اماکن یا محوطه‌های گمرکی محاسبه می‌گردد.

تبصره ۲- چنانچه وسیله نقلیه حامل کالای عبوری در طول مسیر به علت نقص فنی یا دلایل موجه دیگر به تشخیص گمرک متوقف و این توقف باعث اتمام مهلت زمان تعیین شده در پروانه گردد، هدایت‌کننده وسیله حمل یا عبوردهنده باید قبل از اتمام مهلت مورد نظر مراتب را به نزدیکترین گمرک محل توقف کامیون یا گمرک مقصد تعیین شده، در قلمرو کشور اعلام نماید.

تبصره ۳- نزدیکترین گمرک محل توقف کامیون در صورت اطلاع موظف است موضوع را بررسی نموده بلافاصله مراتب را به گمرک ورودی و خروجی اعلام کند.

تبصره ۴- عبوردهنده یا هدایت‌کننده وسیله حمل در هر حال موظف است پس از رفع مشکل بلافاصله وسیله حمل را راهی مقصد نماید.

ماده ۳۸- پروانه عبور باید در طول مسیر عبور همراه وسیله نقلیه حامل کالای عبوری خارجی باشد.

تبصره- در مواردی که کالای عبوری خارجی مندرج در یک پروانه، بایش از یک وسیله نقلیه حمل می‌گردد، گمرک عبوردهنده ملزم است مشخصات محموله عبوری و همچنین مشخصات وسیله حمل و شماره مهر و موم (پلمپ) الصاقی را در ظهر تصویر پروانه عبور قید و گواهی نموده و تسلیم عبوردهنده نماید تا در طول مسیر به همراه وسیله حمل باشد. در این گونه موارد اصل پروانه همراه آخرین وسیله نقلیه حمل و به گمرک مقصد یا خروجی تسلیم خواهد شد.

تصویر پروانه مذکور در طول مسیر برای نیروی انتظامی به منزله اصل و برای گمرک

مقصد داخلی و گمرک خروجی جهت انجام عملیات معتبر خواهد بود.

ماده ۳۹- به هنگام ورود کالای عبوری خارجی به گمرک خروجی یا مقصد در داخل کشور، عبوردهنده یا نماینده وی باید پروانه عبور یا تصویری از آن را که به ترتیب مقرر در ماده (۳۸) این آیین نامه گواهی شده است، همراه با وسیله حامل کالا به گمرک مقصد در داخل کشور یا خروجی تسلیم نماید.

ماده ۴۰- گمرک خروجی یا مقصد پس از بررسی اجمالی و اطمینان از صحت مهر و موم (پلمپ) و عنداللزوم تطبیق مشخصات ظاهری کالا با مندرجات پروانه یا تصویر گواهی شده آن، اجازه خروج از مرز یا تخلیه را صادر می نماید.

ماده ۴۱- پس از خروج یا تخلیه کالا در گمرک مقصد در داخل کشور یا خروجی، گمرک مزبور بلافاصله مراتب را در ظهر پروانه عبور یا تصویر گواهی شده آن تأیید، امضاء و مهور نموده و پس از ثبت در دفاتر مربوط و نگهداری آن، مراتب را از طریق دوربین‌نگار یا سایر وسایل مخابراتی، الکترونیکی، ماهواره‌ای و رایانه‌ای به گمرک ورودی اعلام و رونوشت آن را به عبوردهنده یا نماینده وی تسلیم می نماید. در هر حال تصفیه نهایی منوط به ارایه اصل پروانه عبور خارجی می باشد.

ماده ۴۲- گمرک صادرکننده پروانه عبور خارجی باید به محض دریافت تأییدیه نهایی گمرک مقصد در داخل کشور یا گمرک خروجی مبنی بر ورود و تحویل یا خروج کالای عبوری تعهدات عبوردهنده را خاتمه یافته تلقی و وجه الضمان مربوط را مسترد یا تصفیه نماید.

ماده ۴۳- در مواقعی که گمرک مقصد داخلی یا گمرک مرز خروجی با فک مهر و موم (پلمپ) یا احتمال دخل و تصرف مواجه می شود باید با حضور هدایت کننده وسیله حمل (راننده) و نماینده عبوردهنده به بازرسی کالا پرداخته و آن را با پروانه عبور تطبیق دهد و در صورتی که سوء نیت و مغایرتی احراز نشود اجازه خروج کالا یا تخلیه صادر، و در غیر این صورت رسیدگی و وفق مقررات عمل خواهد شد.

ماده ۴۴- هرگاه مهر و موم (پلمپ) گمرکی عمدتاً شکسته شده باشد و دخل و تصرف در

کالای عبوری خارجی شده باشد یا مرتکب یا مرتکبین طبق قانون راجع به مجازات قاچاق رفتار می‌شود. به علاوه چنانچه این عمل مستوجب کیفر دیگری بر طبق مقررات قانونی باشد مرتکب یا مرتکبین به همان کیفر نیز خواهند رسید.

ماده ۴۵ - چنانچه محکومیت اشخاص حقیقی یا حقوقی از طرف دادگاه ذی صلاح قطعیت یابد و به موجب قوانین و مقررات جاری کشور، مرتکب یا مرتکبین مستوجب محدودیت و یا محرومیت‌های دیگری هم باشند با آنان طبق مقررات اخیر نیز رفتار خواهد شد.

تبصره - در مواردی که عبور دهنده با تشخیص مراجع قضایی در امر قاچاق یا تخلف دخالتی نداشته باشد از هرگونه محدودیت یا پرداخت جریمه مبرا می‌باشد.

ماده ۴۶ - رانندگان وسایل نقلیه حامل کالای عبوری خارجی موظفند کالای مورد حمل را عیناً بدون هرگونه دخل و تصرفی در مهلت مقرر در پروانه عبور به گمرک مقصد داخلی یا گمرک خروجی حمل نمایند.

مصوبات شورای عالی هماهنگی ترابری کشور

در خصوص حمل و نقل دریایی

دستورالعمل نحوه حمل کالاهای وارداتی مصوب جلسه ۴۳ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۶۵/۵/۶ با اصلاحات بعدی

۱- الف - خرید و حمل کالاهای وارداتی به وزن ۱۰۰ کیلو و کمتر به صورت C.F و حمل با هر یک از خطوط هوایی بدون کسب مجوز از وزارت راه و ترابری بلامانع است.

ب - خرید و حمل کالاهای وارداتی به هر میزان و به صورت F.O.B به شرط حمل با هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران به مقصد هر یک از گمرکات فرودگاهی کشور بدون مجوز وزارت راه و ترابری بلامانع است.

ج - خرید و حمل کالاهای وارداتی به صورتی غیر از دو مورد مذکور در فوق منوط به کسب مجوز از وزارت راه و ترابری می باشد.

۲- گشایش اعتبار و خرید و حمل کالا جهت محمولاتی که وزن آنها ۶۰ تن و کمتر است به شرح زیر می باشد:

صاحبان این قبیل کالاها می توانند کالای خود را به صورت C.F و F.O.B خریداری و به وسیله کامیون ایرانی یا خارجی به مقصد هر یک از مبادی ورودی حمل نمایند و در این گونه موارد مجوز وزارت راه و ترابری مورد نیاز نمی باشد. حمل این گونه کالاها در صورتی که دارای کارنه تیر باشند به مقصد گمرکات تبریز، البرز و تهران بلامانع است. بدیهی است در مورد کامیونهای خارجی برای حمل این کالاهای به مقصد سایر گمرکات کشور صاحب کالا موظف است قبلاً مجوز وزارت راه و ترابری را اخذ نماید.

۳- گشایش اعتبار و خرید محمولاتی که بصورت F.O.B خریداری و به وسیله کامیونهای ایرانی حمل می شود، تا چهار صد تن نیازی به مجوز حمل ندارند ولی به لحاظ محدودیت پروانه های تردد، بانک های گشایش کننده اعتبار موظفند قبل از گشایش اعتبار تأییدیه وزارت راه و ترابری را مبنی بر امکان تحویل پروانه تردد از صاحبان کالا دریافت نمایند. در غیر این صورت وزارت راه و ترابری بلافاصله نسبت به صدور مجوز C.F اقدام

خواهد نمود.

۴- گشایش اعتبار خرید و حمل محمولات بیش از ۶۰ تن و کمتر از ده هزار تن بصورت فوب و حمل توسط وسایط نقلیه ایرانی فقط با کشتی یا راه آهن به مقصد هر یک از گمرکات کشور بدون اخذ مجوز از وزارت راه و ترابری بلامانع است.

۵- گشایش اعتبار خرید و حمل محمولات بیش از ۶۰ تن و کمتر از ده هزار تن بصورت سی انداف و حمل توسط وسایط نقلیه ایرانی یا خارجی منوط به کسب موافقت وزارت راه و ترابری است.^۱

۶- گشایش اعتبار خرید و حمل محمولات ده هزار تن و بیشتر بصورت فوب یا سی انداف و حمل توسط وسایط نقلیه ایرانی و یا خارجی منوط به کسب مجوز وزارت راه و ترابری می باشد.

۷- گشایش اعتبار بصورت سی انداف از طریق کلیه مرزهای ورودی کشور اعم از زمینی، دریایی و هوایی به استثناء مرز بازرگان که مشمول مفاد این دستورالعمل می باشد فقط به مقاصد مرزهای ورودی مجاز می باشد.

۸- گشایش اعتبار بصورت ترانسشپمنت و از طریق بنادر کشورهای بلغارستان و ترکیه به ایران ممنوع است.

تبصره ۱ - گشایش اعتبار جهت کالاهای اساسی وارداتی به مقصد استانهای آذربایجان شرقی و غربی و مواد اولیه مورد نیاز کارخانجات استانهای فوق به شرط صدور مجوز از طریق وزارت راه و ترابری بلامانع است.

تبصره ۲ - گشایش اعتبار جهت کالاهای خاص با توجیه دلایل کافی از طرف وزارتخانه مربوطه و صدور مجوز وزارت راه و ترابری بلامانع است.

۹- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران میزان وزنی واردات صاحبان کالاهای وارداتی را نگهداری مینماید و در صورتی که از سهمیه تعیین شده توسط وزارت راه و ترابری تجاوز نمود صاحب کالا مشمول بند ۶ این دستورالعمل خواهد بود.

۱- بندهای ۶ تا ۵ به موجب یکی از مصوبات جلسه ۹۰ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۶۸/۸/۹، به صورت بالا اصلاح گردیده است.

تبصره ۱ - بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران برای صاحبان کالاهایی که در سال ده هزار تن و بیشتر کالا وارد نمایند و سهمیه وزنی از طرف وزارت راه و ترابری ندارند گشایش اعتبار نخواهد نمود.

۱۰ - واردکنندگان کالا از طریق بنادر جنوبی کشور که واردات آنان مشمول آیین نامه اجرایی طرح فوب می گردد موظفند علاوه بر رعایت دستورالعمل فوق مفاد آیین نامه اجرایی طرح فوب را نیز دقیقاً رعایت نمایند.

۱۱ - اخذ مجوزهای موضوع این دستورالعمل بایستی قبل از مراجعه به مراکز تهیه و توزیع انجام پذیرد.

وزارتخانه ها و سازمانهای خریدار کالا موظفند اطلاعات مورد نیاز راه و ترابری را به منظور برنامه ریزی حمل کالا به معاونت حمل و نقل جاده ای وزارت راه و ترابری ارسال دارند.

«طرح فوب» مصوب جلسه ۱۰۱ شورای عالی هماهنگی

ترابری کشور مورخ ۱۳۶۹/۵/۳۰

ماده ۱ - کلیه وزارتخانه ها، سازمانها، مؤسسات و شرکتهای دولتی و شرکتهای ملی شده و یا تحت پوشش با مدیریت دولتی، مراکز تهیه و توزیع کالا و کلیه مؤسسات و شرکتهای وابسته به نهادهای انقلاب اسلامی مشمول طرح فوب می باشند.

تبصره ۱ - شرکتهای ملی شده و یا تحت پوشش با مدیریت دولتی و کلیه شرکتهای وابسته به نهادهای انقلاب اسلامی که مجموع واردات سالانه آنها براساس اعلام کتبی بالاترین مقام وزارتخانه و یا سازمان ذیربط کمتر از پنجاه هزار تن باشد از شمول ماده فوق مستثنی می باشند.

تبصره ۲ - کمیسیون نظارت بر حسن اجرای طرح فوب برحسب ضرورت می تواند حداکثر تا سی درصد واردات سالانه سازمانهای مذکور در ماده فوق را براساس اعلام و درخواست

بالاترین مقام اجرایی ذریعاً از شمول طرح فوب مستثنی نماید.^۱

ماده ۲ - جدول حمل محمولات فوب توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.

صاحبان کالای مذکور و ماده ۱۱ این آیین نامه موظف هستند که کلیه کالاهای خود را طبق جدول زیر بصورت فوب F.O.B و حتی الامکان فله را بصورت F.O.B STOWED خریداری و حمل آن را به کشتیرانی واگذار نمایند.

الف - کالاهای فله (محصولات عمده): از کلیه بنادر جهان.

ب - کالاهای ویژه (نیروهای مسلح): از کلیه بنادر جهان.

ج - کالاهای عمومی:

اروپا - بنادر هامبورگ، برمن (آلمان غربی) - آنتورپ (بلژیک) - روتردام (هلند) - بیل باثو، بارسلونا (اسپانیا) لندن، لیورپول (انگلستان) مارسی، دانگرک (فرانسه) راونا، جنوا، تورنتو، لگهون و مارگرا (ایتالیا)

خاور دور - پورت کلانک (مالزی) - پوسان، پوهانگ، (کره جنوبی) - نامپیا (کره شمالی) - کیلونگ، کائوشینگ (تایوان) مجی، ناگویا، یوکاهاما، کوبه (ژاپن) - هنگ کنگ - سنگاپور.

خلیج فارس - بنادر دومی - شارجه جبل علی (امارات متحده عربی)

شبه قاره هند - کلید بنادر کشورهای هندوستان - بنگلادش - سری لانکا

تبصره ۱ - جدول فوق صرفاً ناظر بر حمل دریایی کالاهایی است که به مقصد یکی از بنادر جنوبی ایران خریدار می گردند.

تبصره ۲ - حمل کالاهای وارداتی به وزن پانصد تن و کمتر به مقصد بنادر جنوبی ایران از شمول طرح فوب مستثنی می باشد.

ماده ۳ - کلیه بانکهای کشور موظفند هنگام گشایش اعتبار مفاد مواد ۱ و ۲ این آیین نامه را

۱ - به موجب یکی از مصوبات جلسه ۱۳۷ مورخ ۱۳۷۲/۱۰/۱۹:

«با توجه به اینکه بسیاری از دستگاههای دولتی برای ورود کالاهای خود فقط از سهمیه ۳۰٪ معافیت تصویب شده در کمیسیون نظارت بر حسن اجرای طرح فوب استفاده نموده و به میزان کافی از کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بهره گیری نمی نمایند مقرر گردید دبیرخانه شورا در صدور مجوزهای مربوطه و استفاده از سهمیه معافیت، عملکرد دستگاه را مد نظر قرار داده و به تناسب استفاده از ناوگان ملی کشور نسبت به صدور مجوزهای مربوطه اقدام نماید.»

دقیقاً رعایت نمایند بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران مسئول حسن اجرای این ماده می باشد.

ماده ۴ - متقاضیان حمل موظفند فرم سفارش حمل کشتیرانی را در دو نسخه تکمیل و پس از ارائه به کشتیرانی نسخه دوم را ممهور به مهر دریافت توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی نمایند.

تبصره - چنانچه ظرف مدت یک هفته از تاریخ وصول سفارش حمل، کشتیرانی ج.ا.ا. برای حمل کالا به صاحب کالا اعلام آمادگی ننمایند و یا عدم توانایی خود را برای حمل کالا اعلام نماید، پس از ارائه نسخه ممهور شده مندرج در ماده فوق به واحد صدور مجوز وزارت راه و ترابری توسط متقاضیان، واحد مذکور پس از کنترل های لازم با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران رأساً نسبت به صدور مجوز حمل با سایر خطوط حداکثر طی چهار روز اداری اقدام خواهد نمود.

ماده ۵ - صاحبان کالا موظفند حداقل ۱۵ روز قبل از آمادگی کالا برای حمل، مراتب را همراه با اطلاعات مورد نیاز در فرم سفارش حمل که از طرف کشتیرانی در اختیار صاحبان کالا قرار می گیرد به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اطلاع دهند مدت آمادگی کشتیرانی برای حمل کالا حداکثر ۳۰ روز می باشد و لذا حداکثر زمانی که صاحبان کالا درخواست سفارش حمل را به کشتیرانی ارائه می نمایند تا زمان آمادگی کشتی برای شروع بارگیری از ۴۵ روز تجاوز نمی نماید.

ماده ۶ - ارز مورد نیاز حمل کالاها متعلق به صاحبان کالاها بوده و براساس قراردادهای منعقد شده به شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و سایر شرکتهای حمل و نقل پرداخت می گردد.

تبصره ۱ - چگونگی پرداخت کرایه حمل به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران براساس دستورالعملی که به تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور رسیده و منضم به طرح می باشد انجام می گردد.

تبصره ۲ - بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران موظف به اجرای ماده فوق و دستورالعمل ضمیمه می باشد.

ماده ۷ - برای رسیدگی به مشکلات ناشی از اجرای طرح فوب که در این طرح و آیین نامه اجرایی آن پیش بینی نشده است کمیسیونی به نام « کمیسیون دائمی نظارت بر حسن اجرای طرح فوب » در دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور تشکیل می گردد.

اعضای این کمیسیون عبارتند از:

الف - نماینده ریاست جمهوری.

ب - نماینده وزارت بازرگانی.

ج - نماینده وزارت راه و ترابری.

د - نماینده کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.

ه - نماینده صاحب کالا بر حسب مورد.

تبصره - جلسات کمیسیون با حضور حداقل چهار نفر عضو رسمیت یافته و تصمیمات متخذه با حداقل سه رأی معتبر بوده و برای طرفین ذینفع لازم الاجرا خواهد بود.

ماده ۸ - کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و صاحبان کالا موظفند مشکلات و مسائل خود را در رابطه با اجرای طرح فوب و آیین نامه اجرایی آن به کمیسیون ارجاع نموده و رأی صادره از کمیسیون مذکور را نیز اجرا نمایند.

ماده ۹ - اختیارات کمیسیون موضوع ماده ۷ به شرح زیر می باشد:

الف - صدور مجوز خرید C.&F برای صاحبان کالا در صورت عدم توافق میان صاحبان کالا و کشتیرانی و بالاتر بودن قیمت ارزی پیشنهادی کشتیرانی نسبت به سایر خطوط دریایی.

ب - حکمیت در مورد اختلافات مالی و سایر مسائلی که در حدود مقررات این طرح و آیین نامه اجرایی آن از طرف کشتیرانی و یا صاحبان کالا به کمیسیون ارجاع می گردد.

ماده ۱۰ - ارسال دهن نامه ها، تشکیل جلسات، ابلاغ مصوبات و پیگیری و نظارت بر اجرای صحیح طرح و آیین نامه اجرایی آن بر عهده دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور می باشد.

طرح فوب در ۱۰ ماده و ۷ تبصره در یکصد و یکمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۶۹/۵/۳۰ به تصویب رسید.

چگونگی پرداخت کرایه حمل به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (موضوع تبصره ۱ ماده ۶ طرح فوب)

۱- از تاریخ ابلاغ مصوبه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به صورت رقابتی براساس اصلحیه طرح فوب نسبت به انعقاد قرارداد حمل با صاحبان کالا اقدام می نماید.^۱

۲- کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران کرایه حمل را صرفاً به صورت پروفرمای ارزی که با شرایط یکسان قابل رقابت با خطوط خارجی دیگر باشد ارائه می نماید.

۳- درآمدهای ارزی کشتیرانی بابت حمل و هزینه‌های جانبی به حساب معینی در بانک مرکزی ج.ا.ی یا سایر بانکها منظور و رأساً برابر مقررات بانک مرکزی ج.ا.ی توسط کشتیرانی ج.ا.ی هزینه می گردد.

تبصره - این ارز بعنوان ارز حاصل از صدور خدمات تلقی گردیده و ارز مازاد بر نیاز کشتیرانی ج.ا.ی توسط بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران خریداری خواهد شد.

۴- بانک مرکزی ج.ا.ی از تاریخ ۶۹/۸/۱ پرداخت‌های ارزی هفتگی خود را به کشتیرانی ج.ا.ی قطع خواهد کرد.

تبصره - کرایه حمل و هزینه‌های تبعی ناشی از کالاهای حمل شده تا تاریخ فوق طی صورتجلسه تنظیمی فیما بین کشتیرانی و صاحبان کالا تعیین و مبنای تسویه حساب بانک

۱- به موجب یکی از مصوبات جلسه ۱۲۲ مورخ ۱۳۷۰/۱۲/۲۴:

«در مورد کالاهایی که بایستی بصورت فوب خریداری گردد صاحب کالا می تواند از کشتیرانی بنیاد نیز استعمال نرخ نماید و در صورتی که نرخ پیشنهادی بنیاد کمتر باشد به تشخیص کمیسیون نظارت بر حسن اجرای طرح فوب کالاهای فوب خریداری شده مربوط به آن استعمال می تواند توسط کشتیرانی بنیاد حمل گردد.

در صورت بروز هرگونه اختلاف نیز کمیسیون نظارت بر حسن اجرای طرح فوب نسبت به مسأله رسیدگی و رأی صادره برای طرفین لازم الاجراء خواهد بود.»

با توجه به مصوبه مذکور مقرر گردید واحد صدور مجوز وزارت راه و ترابری با توجه به نظرات کمیسیون نظارت بر حسن اجرای طرح فوب نسبت به صدور مجوز «فوب»، حمل توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و یا «فوب»، حمل توسط کشتیرانی بنیاد اقدام نماید.

مرکزی با دستگاههای ذیربط قرار خواهد گرفت.

۵- از تاریخ ابلاغ مصوبه، کرایه حمل و هزینه‌های جانبی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران پس از تشخیص ارز با ارائه بارنامه و سیاهه حمل پرداخت خواهد شد.

آیین‌نامه اجرایی طرح خرید کالاهای دولتی بصورت فوب و حمل آن توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران مصوب جلسه ۱۲۱ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۷۰/۱۰/۲۴

فصل اول

ماده ۱ - کشتیرانی: منظور از کشتیرانی در این آیین‌نامه شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کلیه شرکتهای وابسته به آن می‌باشد.

ماده ۲ - صاحبان کالا: منظور از صاحبان کالا در این آیین‌نامه عبارتند از کلیه سازمانهای صاحب بار که در اجرای طرح فوب در ارتباط با شرکتهای موضوع ماده ۱ می‌باشند.

فصل دوم - شرایط حمل کالا و وظایف صاحبان کالا و کشتیرانی

الف - شرایط حمل کالا:

ماده ۳ - شرایط حمل کالاهای فله که کشتی در بست برای آن اختصاص داده می‌شود براساس FREE IN - FREE OUT خواهد بود و کلیه هزینه‌های بارگیری - بارچینی - صفافی در مبداء بعهدہ فروشنده و کلیه هزینه‌های تخلیه در مقصد بعهدہ صاحب کالا می‌باشد.

ماده ۴ - شرایط حمل مربوط به کالاهای لاینر بصورت FULL - LINER طبق شرایط و ضوابط کنفرانس مربوطه خواهد بود.

تبصره بند الف - در مواردی که صاحب کالا و کشتیرانی شرایط دیگری برای حمل تعیین نمایند براساس شرایط توافق شده عمل خواهد شد.

ب - وظایف کشتیرانی و صاحبان کالا

ماده ۵ - کشتیرانی با توجه به مفاد این آیین نامه برای حمل کالا، کشتی مناسب انتخاب و نسبت به حمل به موقع آن اقدام خواهد نمود.

تبصره - کشتیرانی موظف است در تعیین کشتی کلیه مقررات مربوط به بارگیری در بنادر و مقررات مربوط به تخلیه کشتیها در بنادر ایران را رعایت نماید.

ماده ۶ - کشتیرانی پس از دریافت اطلاعات از صاحب کالا مبنی بر آماده بودن کالا در تاریخ معین و بندر مشخص نسبت به انتخاب کشتی مناسب برای حمل کالا اقدام خواهد نمود.

تبصره ۱ - کشتیرانی مشخصات کشتی انتخاب شده را جهت اظهار نظر به صاحب کالا و فروشنده کالا اعلام خواهد کرد و در صورتی که کشتی مورد قبول صاحب کالا و فروشنده کالا واقع شود نسبت به اعزام آن برای بارگیری کالا اقدام خواهد نمود.

صاحب کالا و فروشنده کالا باید ظرف ۲ روز کاری نظر خود را نسبت به کشتی انتخابی اعلام نمایند. عدم وصول پاسخ در ظرف موعد مقرر به منزله قبولی کشتی تلقی خواهد شد و در مواقع اضطراری کشتیرانی زمان لازم را برای وصول پاسخ اعلام خواهد نمود.

تبصره ۲ - چنانچه قبل از شروع و بارگیری کشتی از نظر بهداشتی و فنی مورد تأیید سازمانهای بازرسی بین المللی (تعیین شده توسط صاحب کالا) واقع نگردد کشتیرانی موظف به ضد عفونی و سایر اقدامات لازم در جهت تأمین بهداشت و رفع نقص فنی کشتی خواهد بود.

در این حالت زمان از دست رفته (براساس عرف رایج حمل و نقل دریایی) و هزینه های متعلقه بعهده کشتیرانی می باشد.

تبصره ۳ - سن کشتی برای کشتیهای مواد غذایی حداکثر ۱۵ سال و برای کالاهای عمومی (جنرال کارگو) و موادی از قبیل کود و آهن آلات حداکثر تا ۲۰ سال در نظر گرفته خواهد شد.

تبصره ۴ - محدودیت سنی شامل کشتیهای ایرانی نمی‌گردد.

ماده ۷ - در صورتی که کشتیرانی در معرفی و اعزام به موقع کشتی برای حمل کالا در مدت‌های تعیین شده اقدام ننماید پرداخت هزینه‌های انبارداری متعلق به کالا در بندر بارگیری و هزینه‌های بانکی مربوط به تمدید اعتبار اسنادی با ارائه اسناد مثبت به طرف صاحبان کالا بر عهده کشتیرانی خواهد بود.

ماده ۸ - مسئولیت ضایعات وارده بر کالا بر اثر کهنگی و فرسودگی کشتی و یابی توجهی کاپیتان و کارکنان کشتی بر عهده صاحبان کشتی بوده و کشتیرانی بعنوان اجاره کننده کشتی و به نیابت از سوی صاحب کالا مسؤول و موظف است نسبت به دریافت خسارت از صاحبان کشتی و یا بیمه‌های تبعی براساس مقررات بین‌المللی و پرداخت آن به صاحبان کالا پس از کسر هزینه‌های مربوطه اقدام نماید.

ماده ۹ - در صورت وجود کسر تخلیه کالاهای عمومی (غیر فله) با توجه به مواد ۳۶ و ۳۹ آیین‌نامه قانون امور گمرکی نماینده کشتیرانی در بندر مقصد گواهی کسر تخلیه صادر و امضاء و به نماینده کالا تحویل خواهد داد. در مورد کالاهای کیسه‌ای کیسه‌های پاره شده در اثر عملیات تخلیه در حکم کیسه کامل شمارش خواهد شد.

کشتیرانی و صاحب کالا در مورد محمولات فله (خشک و مایعات) در بندر مقصد نسبت به انجام درافت سوروی یا اولیج سوروی مشترک اقدام خواهد نمود و در صورت وجود کسری کالا بیش از افت مجاز، نماینده کشتیرانی نسبت به صدور و ارائه گواهی کسر تخلیه به صاحب کالا اقدام خواهد کرد.

ماده ۱۰ - در مورد کالاهای فله کشتیرانی موظف است حداقل ۵ روز پیش از تاریخ تقریبی ورود کشتی به بندر بارگیری اطلاعیه برای فروشنده و صاحب کالا ارسال نماید.

ماده ۱۱ - در مورد کالاهای فله کشتیرانی بلافاصله پس از شروع بارگیری مراتب را به صاحبان کالا اعلام خواهد نمود و پس از خاتمه بارگیری، تاریخ خاتمه بارگیری، میزان بارگیری شده و آبخور کشتی را به صاحب کالا اعلام می‌نماید.

ماده ۱۲ - کشتیرانی موظف است حداقل ۵ روز پیش از تاریخ تفریبی ورود کشتی به بندر مقصد اطلاعیه برای صاحب کالا ارسال نماید.

ماده ۱۳ - کشتیرانی موظف است هنگام عقد قرارداد با صاحبان کشتی حقوق و منافع صاحب کالا را حفظ نموده و یک نسخه از چارتری را در صورت درخواست به صاحبان کالای فله تسلیم نماید.

ماده ۱۴ - صاحب کالا موظف است پس از دریافت پروفرمای حمل که براساس این آیین نامه صادر گردیده است مطابق مقررات بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران اقدام به گشایش اعتبار اسنادی برای کرایه حمل نماید در غیر این صورت کشتیرانی موظف به حمل کالا نمی باشد.

ماده ۱۵ - کشتیرانی موظف است بلافاصله پس از پهلوگیری کشتی برای تخلیه و در صورتی که صاحب کالا اعتبار اسنادی برای کرایه حمل را گشایش نموده باشد ترخیصیه های لازم را صادر و به صاحب کالا تحویل دهد.

ماده ۱۶ - صاحبان کالا موظفند حداکثر ظرف مدت ۴۵ روز پس از دریافت صورت حساب هزینه های جانبی و دموراژ نسبت به پرداخت آن اقدام نمایند.

تبصره - پرداخت هر گونه دموراژ براساس ضوابط پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری با صاحبان کشتی که براساس ماده واحده مصوب ۱۳۶۷/۸/۲۳ مجلس شورای اسلامی^۱ به تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور رسیده است بعمل خواهد آمد.

ماده ۱۷ - در صورتیکه کشتی معرفی شده به دلایل خاصی که در رابطه با مسائل کشتیرانی نباشد مورد قبول صاحب کالا قرار نگیرد مسئولیت تأخیر در حمل کالا در این مورد بر عهده کشتیرانی نخواهد بود و خسارت وارده توسط صاحب کالا جبران خواهد شد.

ماده ۱۸ - پرداخت هر گونه مالیات و عوارضی که بر محموله کشتی در بندر بارگیری یا

بندر تخلیه تعلق گیرد بر عهده صاحب کالا خواهد بود.

ماده ۱۹ - مسؤلیت بیمه کردن محمولات از هر جهت بر عهده صاحب کالا می باشد.

ماده ۲۰ - جبران خسارت وارده از طرف پیمانکاران تخلیه به کشتی بر عهده صاحب کالا خواهد بود و صاحب کالا موظف است در قراردادهای منعقد شده با پیمانکاران تخلیه، موارد و نکات مورد نظر خود را در قرارداد بگنجانند.

ماده ۲۱ - جریمه دیرکرد و یا پاداش تسریع در بارگیری کشتی در بندر بارگیری مستقیماً بین فروشنده و کشتیرانی تسویه می گردد و در صورت نیاز طبق درخواست کشتیرانی مستقیماً توسط خریدار یا فروشنده تسویه شده و خریدار مسؤول تسویه با کشتیرانی می باشد.

ماده ۲۲ - صاحبان کالا موظفند تعهدات فروشندگان کالا در رابطه با حمل و نیز مسؤولیت های آنان در صورت تخطی و عدول از این تعهدات را به وضوح در قرارداد خرید درج نمایند.

ماده ۲۳ - صاحبان کالا موظفند نسبت به انجام کلیه تشریفات لازم و گشایش اعتبار به نحوی اقدام نمایند که همزمان با ارائه سفارش حمل، مراحل مذکور انجام گرفته باشد.

ماده ۲۴ - کشتیرانی و صاحبان کالا (به خصوص صاحبان عمده کالا) می توانند در حدود قانون دریایی مصوب سال ۱۳۴۳ و سایر قوانین و مقررات بین المللی مربوطه و یا شرایط مورد توافق فی مابین اقدام به عقد قرارداد حمل دریایی نمایند.

فصل سوم - چگونگی تعیین قیمت کرایه حمل

ماده ۲۵ - نرخ حمل کالاهای جنرال کارگو که به صورت لاینر حمل می گردد تابع شرایط و ضوابط کنفرانس مربوطه و تعدیلات کشتیرانی می باشد.

ماده ۲۶ - نرخ حمل کالاهای فله براساس توافق بین کشتیرانی و صاحب کالا تعیین می شود.

ماده ۲۷ - نحوه محاسبه هزینه تأخیر و یا جایزه تسریع در بارگیری یا تخلیه کشتی در

مقررات مرتبط با حمل و نقل دریایی / ۲۹۹

صورتی که شرایط دیگری مورد توافق قرار نگرفته باشد مطابق ضوابط مصوب هشتمین پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و الحاقات و اصلاحیه‌های بعدی آن می‌باشد.

ماده ۲۸ - کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در صورت درخواست صاحبان کالا اسناد و مدارک زیر را در رابطه با کرایه حمل و هزینه معطلی برای آنان ارسال می‌نماید.

الف - اسناد و مدارک مربوط به کرایه حمل

۱ - صورت حساب کرایه حمل.

۲ - بارنامه حمل NON-NEGOTIABLE یا مانیفست.

۳ - برای کالاهای فله که کشتیهای استیجاری سفری حمل می‌گردد کپی چارتر پارتی یا فیکسچر (در صورتی که نرخ توافق شده بر مبنای چارتر پارتی باشد).

ب - اسناد و مدارک مربوط به هزینه معطلی و یا تسریع در تخلیه کشتی

۱ - صورت حساب هزینه معطلی یا جایزه تسریع.

۲ - صورت وضعیت زمان کشتی (TIME-SHEET)

۳ - صورت وضعیت تخلیه کالا STATE OF FACT که به تأیید نماینده صاحب کالا رسیده باشد.

۴ - برگه اعلام آمادگی کشتی NOTICE OF READINESS که به تأیید نماینده صاحب کالا رسیده باشد.

تبصره - نماینده صاحب کالا موظف است در صورت اعتراض نسبت به صورت وضعیت‌ها S.O.F, N.O.R ضمن درج نظرات خود در هر حال صورت وضعیت مربوطه را امضاء نماید.

ماده ۲۹ - کشتیرانی و صاحبان کالا موظفند کلیه مسؤلیت‌هایی را که طبق مقررات مربوط و قرارداد حمل فی مابین و این آیین‌نامه بر عهده طرفین گذاشته شده است رعایت نمایند.

آیین نامه تأسیس شرکتها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی مصوب جلسات ۴۷ تا ۵۱ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور (ماههای مهر تا بهمن سال ۱۳۶۵) با اصلاحات و الحاقات بعدی

فصل اول - کلیات

ماده ۱ - اقدام به تأسیس هر نوع شرکت یا مؤسسه کارگزاری ترابری دریایی اعم از دولتی، تعاونی و خصوصی در جهت ارائه خدمات مندرج در این آیین نامه در بنادر تابعه موکول به اخذ مجوز سازمان بنادر و کشتیرانی می باشد.

ماده ۲ - انواع شرکتها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی مندرج در این آیین نامه عبارتند از:

- ۱ - نمایندگی کشتیرانی.
- ۲ - تخلیه و بارگیری (خن کار).
- ۳ - تخلیه و بارگیری (دوبه کار).
- ۴ - بار شماری.
- ۵ - آبرسانی و سوخت رسانی.
- ۶ - تدارکاتی (آذوقه رسانی، شستشوی البسه، گازرسانی).
- ۷ - عملیات کانتینری.
- ۸ - کمک و نجات.
- ۹ - غواصی.
- ۱۰ - تأمین پرسنل و تجهیزات.
- ۱۱ - بازرسی کشتی و کالای کشتی ها.

۱۲ - باربندی (لشینگ).

ماده ۳ - اعطای مجوز فعالیت به شرکتهای و مؤسسات موضوع این آیین نامه و نظارت لازم در امور مربوط به نحوه فعالیت آنها توسط سازمان و کشتیرانی بعمل می آید.

ماده ۴ - کلیه اشخاص حقیقی یا حقوقی که قصد ایجاد و یا توسعه شرکت و یا اقدام به انجام خدمات و عملیات مذکور در ماده یک این آیین نامه را دارند ابتدا باید درخواستی حاوی مشخصات کامل متقاضی سابقه کار و نوع شرکت و یا مؤسسه و وسایل و تجهیزات و سایر امکانات در اختیار را تنظیم و جهت بررسی به سازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم نمایند.

ماده ۵ - سازمان بنادر و کشتیرانی با رعایت مفاد این آیین نامه نسبت به درخواست متقاضیان اظهار نظر می نمایند.

تبصره - در صورتی که نظر سازمان بنادر و کشتیرانی حاکی از رد درخواست باشد بایستی علل و جهات رد ظرف مدت ۲ ماه پس از وصول درخواست به متقاضی ابلاغ گردد و مشارالیه می تواند پس از رفع نواقص اعلام شده مجدداً درخواست خود را به سازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم نماید.

ماده ۶ - کلیه اشخاص حقیقی یا حقوقی که قبل از تصویب این آیین نامه به فعالیت های مذکور اشتغال داشته اند مکلف هستند پس از تصویب این آیین نامه ظرف مدت شش ماه از تاریخ ابلاغ، ضوابط و شرایط مقرر در آیین نامه را رعایت نموده و پروانه ها و اجازه نامه های مقرر را پس از انطباق وضع خود با آیین نامه تحصیل نمایند در غیر این صورت سازمان بنادر و کشتیرانی در پایان مهلت مذکور از فعالیت آنان در بنادر تابعه جلوگیری بعمل خواهد آورد.

ماده ۷ - پس از وصول درخواست متقاضی و رسیدگی و قبول تأیید آن مراتب از طریق سازمان بنادر و کشتیرانی به اداره ثبت شرکتهای و متقاضی جهت انجام تشریفات ثبت شرکت ابلاغ خواهد شد.

ماده ۸ - به شرکتهای و مؤسسات واجد شرایط در این آیین نامه پس از تحصیل مجوز پروانه فعالیت در زمینه تقاضا تسلیم خواهد شد.

ماده ۹ - مدت اعتبار مجوز فعالیت چهار سال تمام خواهد بود و شرکتهای و مؤسسات موضوع این آیین نامه می توانند در صورت تمایل نسبت به تمدید آن با رعایت مفاد این

آیین نامه اقدام لازم معمول دارند.

تبصره - پروانه فعالیت باید در دفتر مرکزی محل فعالیت شرکت یا مؤسسه به نحو قابل رویت نصب گردد و صرفاً دارنده مجوز فعالیت حق استفاده از آن را دارد.

ماده ۱۰ - در صورتی که شرکتها و مؤسسات موضوع این آیین نامه در مدت چهار سال متوالی هیچگونه فعالیتی نداشته باشند سازمان بنادر و کشتیرانی از تمدید پروانه فعالیت شرکت یا مؤسسه خودداری می نماید.

ماده ۱۱ - به شرکتها و مؤسسات متقاضی، مجوز فعالیت در بیش از یک رشته از فعالیت های مذکور در ماده ۲ این آیین نامه داده نخواهد شد.

تبصره - در صورتی که شرکت یا مؤسسه ای به تشخیص سازمان بنادر قادر به فعالیت در سایر رشته های مندرج در ماده ۲ باشد می تواند حداکثر در سه رشته با احراز شرایط لازم اقدام به دریافت مجوز فعالیت نماید.

ماده ۱۲ - شرکتها و مؤسساتی که به موجب این آیین نامه موفق باخذ مجوز فعالیت می شوند مکلف به رعایت موارد زیر می باشند.

۱- گزارش عملیات فعالیت سالانه خود را در فروردین ماه هر سال - کتباً به سازمان بنادر و کشتیرانی جهت درج در پرونده شرکت تسلیم نمایند.

۲- مفاصحا حساب ارزی و ریالی در ارتباط با سازمان بنادر و کشتیرانی را در فروردین ماه هر سال و مفاصحا حساب مالیاتی یا مدارک مربوط به تسلیم اظهارنامه مالیاتی را در زمان مقرر به سازمان مذکور تسلیم نمایند.

۳- برای جبران خسارات احتمالی ناشی از فعالیت در محوطه ها و اماکن و آبهای بندری شرکتها ملزم به تسلیم سفته معبر قابل قبول سازمان بنادر کشتیرانی به شرح زیر می باشند:

الف - نمایندگی کشتیرانی	دو میلیون ریال
ب - تخلیه و بارگیری	یک میلیون ریال
ج - تخلیه و بارگیری (دوبه کار)	بیست میلیون ریال
د - بار شماری	یک میلیون ریال
ه - آبرسانی و سوخت رسانی	بیست میلیون ریال

- و - تدارکاتی (آذوقه رسانی - شستشوی البسه - گازرسانی) دو میلیون ریال
- ز - عملیات کانتینری ده میلیون ریال
- ح - کمک و نجات پنجاه میلیون ریال
- ط - غواصی یک میلیون ریال
- ی - تأمین پرسنل و تجهیزات یک میلیون ریال
- ک - بازرسی کشتی و کالای آن یک میلیون ریال
- ل - باربندی (لشینگ) یک میلیون ریال
- ۴- هرگونه تغییرات در اساسنامه، شرکت‌نامه و شعب و مرکز - تلفن - تلکس شرکت و یا مؤسسه را بلافاصله کتباً به سازمان بنادر و کشتیرانی اطلاع دهند.
- ۵- دارندگان امضاء مجاز برای مکاتبه را کتباً به سازمان بنادر و کشتیرانی معرفی نمایند.
- ۶- مسئولین و نمایندگان را که نیاز به رفت و آمد در بنادر را دارند - کتباً به بنادر تابعه ذیربط معرفی نمایند.
- ۷- تعرفه‌ها و نرخهای دولت جمهوری اسلامی مرتبط با موضوع عملیاتی که به آن اشتغال دارند را بطور کامل رعایت نمایند.
- ۸- مقررات و دستورالعملها و ضوابط مورد عمل سازمان بنادر و کشتیرانی را بطور کامل رعایت نمایند.

فصل دوم - شرایط

- ماده ۱۳ - مدیران عامل شرکتها و مسئولین مؤسساتی که قصد انجام خدمات و فعالیتهای مقرر در این آیین‌نامه را دارند بایستی واجد شرایط ذیل باشند:
- ۱- ایرانی و مقیم ایران.
 - ۲- متدین به یکی از ادیان رسمی کشور جمهوری اسلامی ایران.
 - ۳- حداقل سن ۲۵ سال تمام.
 - ۴- گواهی پایان خدمت نظام وظیفه یا معافیت دائم.

- ۵- نداشتن سوء پیشینه کیفری و هر نوع پیشینه سوء سیاسی به تشخیص وزارت اطلاعات.
 - ۶- عدم اعتیاد به مواد مخدر^۱.
 - ۷- آشنایی به زبان انگلیسی.
 - ۸- داشتن مدرک تحصیلی حداقل دیپلم یا پنج سال یا لیسانس با سه سال سابقه کار مفید در زمینه فعالیت مورد تقاضا مندرج در ماده ۲.
 - ۹- عدم اشتغال بکار در مؤسسات و سازمانهای دولتی و وابسته به دولت و تحت پوشش و نهادهای انقلاب اسلامی و شهرداریها.
- تبصره ۱ - به منظور احراز سابقه کار مفید، تأیید یکی از مراجع ذیل ضروریست:
- ۱- مؤسسات و سازمانهای دولتی و یا وابسته به دولت و یا تحت پوشش ذیربط.
 - ۲- بخش خصوصی با تأیید سازمان تأمین اجتماعی.
 - ۳- نهادهای انقلاب اسلامی.
- تبصره ۲ - مدیران عامل شرکتهای تعاونی تابع سازمانهای گسترش خدمات تولید و عمرانی موضوع این آیین نامه در صورت درخواست و تأیید استانداری از شمول ماده و تبصره فوق مستثنی می باشند.
- تبصره ۳ - افراد بومی استان سیستان و بلوچستان از داشتن سابقه کار مفید موضوع مفاد ماده فوق جهت اخذ مجوز فعالیت در بنادر تابعه استان معاف می باشند.
- تبصره ۴ - منظور از افراد بومی کسانی هستند که در استان سیستان و بلوچستان متولد و در زمان تقاضا در استان مذکور ساکن می باشند.
- تبصره ۵ - در صورت وصول گزارشات مبنی بر فساد اخلاقی مدیرعامل شرکت از ارگانهای ذیصلاح و تأیید ارگانهای داخلی سازمان، سازمان بنادر و کشتیرانی می تواند رأساً نسبت به تعلیق فعالیتهای شرکت تا تعیین مدیرعامل جدید اقدام نماید^۱.
- ماده ۱۴ - رئیس و اعضای هیأت مدیره شرکتهای و مؤسسات موضوع این آیین نامه بایستی

۱- بندهای ۵ و ۶ ماده ۱۳ به موجب یکی از مصوبات جلسه ۸۱ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۶۷/۱۲/۲۰ به صورت بالا اصلاح شده است.

۲- تبصره ۵ ماده ۱۳ به موجب مصوبه مذکور در پاورقی بند ۱ همین صفحه الحاق شده است.

واجد شرایط ذیل باشند.

- ۱- ایرانی و مقیم ایران.
- ۲- متدین به یکی از ادیان رسمی کشور جمهوری اسلامی ایران.
- ۳- حداقل سن ۲۵ سال تمام.
- ۴- گواهی پایان خدمت نظام وظیفه یا معافیت دائم.
- ۵- نداشتن سوء پیشینه کیفری و هر نوع پیشینه سوء سیاسی به تشخیص وزارت اطلاعات.
- ۶- عدم اعتیاد به مواد مخدر^۱.
- ۷- عدم اشتغال به کار در مؤسسات و سازمانهای دولتی و وابسته به دولت و تحت پوشش نهادهای انقلاب اسلامی و شهرداریها.
- ۸- داشتن تحصیلات حداقل ششم ابتدایی و تجربیات کافی به میزان دو سال سابقه کار معتبر.

تبصره ۱- در صورت وصول گزارشات مبنی بر فساد اخلاقی رئیس و یا اعضای هیأت مدیره شرکت از ارگانهای ذیصلاح و تأیید ارگانهای داخلی سازمان، سازمان بنادر و کشتیرانی می تواند رأساً نسبت به تعلیق فعالیت شرکت تا تعیین رئیس و اعضای جدید اقدام نماید^۲.

ماده ۱۵- سهامداران شرکتهای یا مؤسسات کارگزاری تراپری دریایی موضوع این آیین نامه باید تماماً ایرانی و مقیم ایران باشند.

تبصره- کلیه سهام شرکتهای یا مؤسسات مشمول این آیین نامه بایستی با نام باشند.

ماده ۱۶- شرکتهای دولتی و وابسته به دولت یا تحت پوشش دولت و نهادهای انقلاب اسلامی از شمول مفاد ماده ۱۵ بندهای ۲ و ۳ ماده ۱۲، سابقه کار مندرج در بند ۸ ماده ۱۳ مستثنی می باشند و ضمناً مدیران شرکتهای و مؤسسات دولتی موضوع این آیین نامه نمی توانند در هیچیک از مؤسسات و سازمانهای دولتی و وابسته به دولت تحت پوشش نهادهای انقلاب اسلامی و شهرداریها به هر عنوان به کار دیگری اشتغال داشته باشند.

۱- بندهای ۵ و ۶ ماده ۱۴ به موجب مصوبه مذکور در پاورقی بند ۱ صفحه ۳۰۴ به صورت بالا اصلاح شده اند.

۲- تبصره ۱ ماده ۱۴ به موجب مصوبه مذکور در پاورقی بند ۱ صفحه ۳۰۴ الحاق شده است.

فصل سوم - امکانات

ماده ۱۷ - متقاضیان تأسیس شرکتها یا مؤسسات نمایندگی خطوط کشتیرانی ملزم به داشتن حداقل امکانات زیر می‌باشند:

۱ - دفتر کار و تلفن در مرکز یا مرکز استان و بندری که به فعالیت اشتغال دارند.

۲ - تلکس در مرکز.

ماده ۱۸ - متقاضیان تأسیس شرکتها یا مؤسسات تخلیه و بارگیری (خن‌کار) ملزم به داشتن حداقل امکانات زیر می‌باشند:

۱ - دفتر کار در بندری که به فعالیت اشتغال دارند.

۲ - تلفن.

۳ - وسایل و تجهیزات تخلیه دویه کاری (سیم بکسل، یدک کش، دویه، جرثقیل).

۴ - پرسنل مجرب به تعداد کافی.

۵ - وسایل ایمنی (کفش - کلاه - لباس - دستکش).

ماده ۱۹ - متقاضیان تأسیس شرکتها و مؤسسات تخلیه و بارگیری (دویه کار) ملزم به داشتن حداقل امکانات زیر می‌باشند:

۱ - دفتر کار در بندری که به فعالیت اشتغال دارند.

۲ - تلفن.

۳ - وسایل و تجهیزات تخلیه و بارگیری (طناب - زنجیر - تاب و تور - لیفتراک و لودر)

۴ - پرسنل مجرب به تعداد کافی.

۵ - وسایل ایمنی (کفش - کلاه - لباس - دستکش)

ماده ۲۰ - متقاضیان تأسیس شرکتها و مؤسسات بارشماری ملزم به داشتن امکانات ذیل می‌باشند:

۱ - دفتر کار در بندری که به فعالیت اشتغال دارند.

۲ - تلفن.

۳ - پرسنل بار شمار و سر بار شمار به تعداد کافی یا نظر مسئولین بندر.

۴- وسایل ایمنی (کفش - کلاه)

ماده ۲۱ - متقاضیان تأسیس شرکتها و مؤسسات آبرسانی و سوخت رسانی ملزم به داشتن امکانات ذیل می باشند:

۱- دفتر کار در بندری که به فعالیت اشتغال دارند.

۲- تلفن.

۳- تجهیزات آبرسانی و سوخت رسانی (بارج و یدک کش)

۴- پرسنل مجرب به تعداد کافی.

۵- وسایل ایمنی (کفش - کلاه - لباس - دستکش).

ماده ۲۲ - متقاضیان تأسیس شرکتها و مؤسسات تدارکاتی (آذوقه رسانی، شستشوی

البسه، گازرسانی) ملزم به داشتن امکانات ذیل می باشند:

۱- دفتر کار در بندری که به فعالیت اشتغال دارند.

۲- تلفن.

۳- وسایل نقلیه (وانت بار).

۴- دارا بودن امکانات لازم در رابطه با موضوع شرکت یا مؤسسه.

ماده ۲۳ - متقاضیان تأسیس شرکتها و مؤسسات عملیات کانتینری ملزم به داشتن

امکانات ذیل می باشند:

۱- دفتر کار، محوطه و انبار (خارج از محوطه بندر) در بندر مورد فعالیت.

۲- تلفن و تلکس.

۳- تجهیزات کافی و مناسب جهت حمل و نقل، تخلیه و بارگیری کانتینر.

۴- پرسنل مجرب به تعداد کافی.

۵- وسایل ایمنی (کفش - کلاه - لباس - دستکش).

ماده ۲۴ - متقاضیان تأسیس شرکتهای کمک و نجات (SALVAGE) ملزم بداشتن

حداقل امکانات زیر می باشند:

۱- دفتر کار در بندر مورد فعالیت.

۲- تلفن و تلکس.

۳- وسایل تجهیزات لازم (سیم بکسل، یدک کش مجهز به دستگاههای اطفاء حریق، جرتقیل، دویه).

۴- وسایل ایمنی (کفش- کلاه- لباس- دستکش).

۵- پرسنل مجرب به تعداد کافی.

ماده ۲۵- متقاضیان تأسیس شرکتها و مؤسسات غواصی ملزم به داشتن حداقل امکانات ذیل می‌باشند:

۱- دفترکار در بنادر مورد فعالیت.

۲- تلفن.

۳- وسایل و تجهیزات و لباس غواصی کامل و فایق موتوری.

۴- پرسنل مجرب و غواصی با گواهینامه نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران و یا سایر مراجع ذیصلاح به تعداد کافی.

ماده ۲۶- متقاضیان تأسیس شرکتها و مؤسسات تأمین پرسنل و تجهیزات ملزم به داشتن امکانات ذیل می‌باشند:

۱- دفترکار در بنادر مورد فعالیت.

۲- تلفن.

۳- گواهینامه ناخدایی

ماده ۲۷- متقاضیان تأسیس شرکتها و مؤسسات بازرسی کشتی و کالای آن ملزم به داشتن امکانات ذیل می‌باشند:

۱- دفترکار در مرکز و بنادر مورد فعالیت.

۲- تلفن و تلکس.

۳- گواهی نامه بازرسی کشتی از یکی از مؤسسات بین‌المللی.

۴- پرسنل مجرب و کافی.

۵- داشتن وسایل و امکانات لازم در رابطه با موضوع شرکت.

ماده ۲۸- متقاضیان تأسیس شرکتها و مؤسسات باربندی (لشینگ) ملزم به داشتن

امکانات ذیل می‌باشند:

۱- دفتر کار در بنادر مورد فعالیت.

۲- تلفن.

۳- پرسنل مجرب به تعداد کافی.

۴- داشتن وسایل و امکانات لازم در رابطه با موضوع شرکت.

ماده ۲۹ - مرجع تشخیص کمی و کیفی پرسنل مجرب و مکفی و تجهیزات و وسایل ایمنی و سایر موارد مربوط به امکانات شرکتها و مؤسسات مندرج در این آیین نامه سازمان بنادر و کشتیرانی می‌باشد.

ماده ۳۰ - در صورت عدم رعایت موارد مندرج در این آیین نامه و همچنین ضوابط و مقررات سازمان بنادر از طرف شرکتها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی، سازمان بنادر و کشتیرانی برحسب مورد و به ترتیب به تذکر کتبی، اخطار کتبی و توقف فعالیت شرکت با مؤسسه در محوطه بنادر حداکثر به مدت دو ماه اقدام می‌نماید. در صورتی که در پایان مهلت مذکور شرکتها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی موفق به انطباق خود با آیین نامه نگردند سازمان بنادر و کشتیرانی می‌تواند پروانه شرکت یا مؤسسه را به حالت تعلیق درآورده و از فعالیت آنان جلوگیری نماید.

تبصره - در صورت وصول گزارش و مدارک از ارگانهای ذیصلاح و طرح اتهام در مراجع قضایی نسبت به شرکتها و مؤسسات موضوع این آیین نامه موضوع از طرف سازمان بنادر به کمیسیون متشکل از نمایندگان وزارت کشور اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و سازمان بنادر و کشتیرانی که در سازمان بنادر و کشتیرانی تشکیل می‌گردد ارجاع و سازمان بنادر و کشتیرانی براساس نظر و رأی کمیسیون مذکور نسبت به تعلیق یا عدم تعلیق شرکت یا مؤسسه اقدام خواهد نمود.

کمیسیون مذکور در صورت لزوم از افراد و سازمانهای ذیصلاح جهت مشاوره دعوت به عمل خواهد آورد.

تعرفه حداقل خدمات انجام شده توسط شرکتهای کارگزاری ترابری دریایی مصوب جلسه ۵۱ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۶۵/۷/۱۸

شرکتهای کارگزاری ترابری دریایی علاوه بر واریز ارزی خدماتی که از طرف سازمان بنادر و کشتیرانی به آنها ارائه می شود و با رعایت تعرفه حداقل حق العمل نمایندگی در بنادر ایران مصوب سی و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور^۱ موظفند در لیست هزینه ای ارائه شده به بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران علاوه بر هزینه های متنوعی که انجام می دهند و درج میزبان واقعی هزینه های انجام شده، ارقام زیر را الزماً در صورتحسابهای خود قید نمایند.

الف - هزینه اتومبیل و ایاب و ذهاب حداقل پانصد دلار.

ب - هزینه تلکس، تلفن، پست حداقل پانصد دلار.

ج - هزینه های متفرقه شامل لوازم تحریر و فتوکپی و غیره حداقل پانصد دلار.

ضوابط مربوط به استفاده از کانتینرهای وارده به کشور مصوب جلسه ۱۰۸ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۷۰/۲/۱۰ با اصلاحات بعدی

به منظور توسعه و ترویج استفاده از کانتینر در حمل و نقل کالا و رفع مشکلاتی که در این

۱ - در سال ۱۳۶۸، مصوبه جلسه ۸۲ جایگزین مصوبه جلسه ۳۵ گردید. اما هر دو مصوبه، به موجب مصوبه جلسه ۱۶۲ لغو گردید. مصوبه جلسه ۱۶۲ مورخ ۱۳۷۹/۷/۴ مقرر داشته است: «... از تاریخ تصویب این مصوبه مفاد بند ۲ مصوبه سی و پنجمین جلسه و همچنین مفاد بند یک مصوبه هشاد و دومین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در رابطه با تعیین تعرفه حق العمل نمایندگی شرکتهای کشتیرانی لغو گردیده و بنای حق العمل نمایندگی، توافق صاحبان یا اجاره کنندگان کشتی با شرکتهای نمایندگی کشتیرانی می باشد. بدین لحاظ سایر اصلاحیه های مربوط به مصوبه هشاد و دومین جلسه شورا منتفی گردید.»

رابطه وجود دارد، شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در یکصد و هشتمین جلسه خود مورخ ۷۰/۲/۱۰ دستورالعمل پرداخت حق توقف کانتینر مصوب چهل و ششمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۶۵/۶/۲۹ را به شرح زیر اصلاح و از تاریخ ۱۳۷۰/۲/۱۰ این مصوبه جایگزین مصوبه قبلی و لازم الاجرا خواهد بود.

شرایط و نحوه ورود کانتینر:

ماده ۱ - کانتینرهای موضوع این دستورالعمل بایستی دارای پلاک سلامت کانتینر C.S.C بوده و در اسناد حمل، دو طرفه بودن کانتینر تصریح گردیده و حامل کالای وارداتی باشد.

ماده ۲ - کانتینر پس از ورود به کشور در صورتی که بخواهد از اولین گمرک به داخل کشور انتقال یابد مشمول مقررات ورود موقت خواهد بود. مگر این انتقال به موجب رویه ترانزیت اداری باشد که در این صورت خروج کانتینر از گمرک ترانزیت به اعتبار پروانه ورود موقت می باشد.

ماده ۳ - پروانه ورود موقت با مهلت شش ماهه و یا تعهد کتبی نماینده شرکت حمل و نقل مربوطه به وسیله اولین گمرک ترخیص کالا صادر و شرکت حمل و نقل موظف است در مهلت مقرر نسبت به اعاده کانتینر از طریق یکی از مرزهای خروجی و ابطال پروانه ورود موقت اقدام نماید. بدیهی است در صورت وجود عذر موجه مورد قبول گمرک این مدت قابل تمدید است.

ماده ۴ - کانتینرهای حاوی کالای کروپاژی به گمرک مقصد تخلیه ولی کانتینرهای F.C.L (کلیه محتویات متعلق به یک صاحب کالا است) پس از ترخیص محتویات آن می تواند بدون تخلیه از گمرک یا بندر خارج شود که در این حالت شرکت حمل و نقل نمی تواند به منظور اعاده کانتینر ضمانت لازم را از صاحب کالا اخذ نماید.

ماده ۵ - کانتینر تا هنگامی که محتوی کالا است به عنوان ظرف نقلی ولی به محض تخلیه یا تحویل کانتینر خالی به گمرک، انبارهای عمومی و یا بندر، در صورتی که برای عودت کانتینر به خارج اقدام نشود با صدور قبض انبار مشمول مقررات کالای وارده به گمرک از جمله مقررات متروکه خواهد بود.

ضوابط پرداخت حق توقف

ماده ۶ - به موجب یکی از مصوبات جلسه ۱۳۹ مورخ ۱۳۷۲/۱۱/۱۲ برای تسهیل در امر گردش کانتینری ماده ۶ ضوابط مربوط به استفاده از کانتینرهای وارده به کشور مصوب یکصد و هشتمین جلسه شورای عالی مورخ ۱۳۷۰/۲/۱۰ لغو و مقرر گردید میزان معافیت حق توقف و نرخ حق توقف با توافق صاحب کالا و شرکت‌های حمل و نقل در چهارچوب قراردادهای حمل یا پروفرم‌های صادره مشخص گردد.

ماده ۷ - وصول حق توقف به وسیله شرکت حمل و نقل یا نماینده وی مستلزم ارائه مدارک مبنی بر دو طرفه بودن کانتینر و تسلیم صورت حساب به صاحب کالا خواهد بود.

ماده ۸ - از تاریخ ابلاغ این ضوابط نمایندگان شرکت‌های حمل و نقل طرف قرارداد با صاحبان کانتینر رأساً مسؤول وصول و تسویه حق توقف با صاحبان کانتینرها می‌باشند.

ماده ۹ - کمیسیون مرکب از نمایندگان وزارت راه و ترابری، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، گمرک ایران یا سازمان بنادر و کشتیرانی (برحسب مورد) با حضور طرفین دعوی در دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور تشکیل و اختلافات ناشی از مطالبه حق توقف کانتینر را رسیدگی می‌نمایند.

جلسات کمیسیون با حضور کلیه اعضاء رسمی است و تصمیمات متخذه با اکثریت آراء معتبر خواهد بود.

ضوابط مربوط به استفاده از کانتینرهای وارده به کشور و ترانزیت مصوب جلسات ۱۴۶ و ۱۴۷ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۷۳/۷/۲۶ با اصلاحات بعدی

الف: ورود کالا با کانتینر به مقصد نهایی بارنامه

ماده ۱ - کانتینر FCI (کلیه محتویات متعلق به یک صاحب کالاست

(full container load) که با پلمپ سالم فرستنده وارد می شود به عنوان بسته آکیند در مقصد نهایی بارنامه به گمرکات و بنادر تحویل می شود.

ماده ۲ - کشوردن پلمپ و ارزیابی محتویات کانتینر FCL پس از تسلیم اظهارنامه بوسیله صاحب کالا که مبین مشخصات محتویات کانتینر خواهد بود براساس فصول اظهار و ارزیابی مقررات گمرکی انجام می گردد.

ماده ۳ - کانتینرهای FCL که بدون پلمپ اولیه وارد میگردند با پلمپ شرکت حمل تحویل اماکن گمرکی و بندری می شود، فک پلمپ و ارزیابی محتویات آن با حضور نماینده شرکت حمل انجام و مسؤولیت مغایرت و خسارات وارده بعهده شرکت حمل خواهد بود.

ماده ۴ - پس از انجام تشریفات ترخیص و توافق صاحب کالا با شرکت حمل، کالا با کانتینر محوطه های گمرکی و بندری بداخل کشور انتقال می یابد و در این صورت شرکت حمل برای کانتینر پروانه ورود موقت اخذ خواهد نمود.

ماده ۵ - در موارد استثنائی که محتویات کانتینر در اماکن گمرکی تخلیه می شود کانتینر خالی با صدور قبض انبار بعنوان یک کالای مستقل در تحویل گمرک یا بندر قرار می گیرد.

ماده ۶ - محتویات کانتینرهای LCL (محمولات متعلق به چند صاحب کالا می باشد (Less Container Load) در مقصد نهایی بارنامه با درخواست و به مسؤولیت شرکت حمل شمارش، تخلیه و سپس کالا و کانتینر خالی بطور مجزا تحویل اماکن گمرکی می گردد.

ب: ورود موقت کانتینر

ماده ۷ - انتقال و گردش کانتینر در داخل کشور تابع تبصره ۲ ماده ۱۴۸ آئین نامه امور گمرکی بوده و برای ورود آن یک پروانه و اظهار نامه کفایت می نماید.

ماده ۸ - مهلت ورود موقت کانتینر حداکثر یکسال است.

ماده ۹ - پس از خروج کانتینر از مرزهای خروجی مراتب توسط گمرک در پروانه موضوع ماده ۷ درج و تعهد شرکت حمل ابطال و مراتب به گمرک ورودی صادر کننده پروانه اعلام می گردد.

ج: ترانزیت داخلی و خارجی

ماده ۱۰ - در صورتیکه مقصد نهایی بارنامه گمرکات داخلی باشد نماینده شرکت حمل در گمرک ورودی برای محتویات اظهارنامه ترانزیت داخلی و برای کانتینر پروانه ورود موقت تنظیم می نماید.

ماده ۱۱ - کانتینر هائیکه از کشور عبور مینمایند یکجا با محتویات مشمول مقررات ترانزیت خارجی می باشند. بدیهی است در صورتیکه شرکت حمل بخواهد محتویات کانتینر را در گمرکات ورودی داخلی یا خروجی به وسیله حمل دیگری منتقل و بخارج ارسال نماید لازمست در گمرک ورودی برای محتویات، پروانه ترانزیت خارجی و در مواردی که کانتینر بداخل ارسال می گردد برای کانتینر پروانه ورود موقت اخذ کند.

ماده ۱۲ - گمرک ورودی یا ملاحظه پلمپ سالم کانتینر و الصاق پلمپ خود و با اخذ تصمیمات مقرر نسبت به ترانزیت اقدام می نماید. بدیهی است در موارد استثنائی و وجود ظن قوی گمرک نسبت به فک پلمپ و ارزیابی محتویات اقدام نماید و چون مسزولیت کشف خلاف احتمالی متوجه شرکت حمل می باشد شرکتهای حمل در قراردادهای حمل پیش بینی جبران زیانهای ناشی از اعلام مشخصات اشتباه فرستنده و همچنین جایگزینی پلمپ گمرک بجای پلمپ اولیه را خواهند نمود.

ماده ۱۳ - کانتینرهای محتری کالای صادراتی که در گمرکات داخلی ارزیابی و پلمپ میگردند بجز در صورت ظن قوی در مرزهای خروجی نیاز به فک پلمپ و ارزیابی مجدد ندارند.

ماده ۱۴ - تغییر وسیله حمل کانتینر در مسیر ترانزیت با اطلاع گمرک بلامانع است.

ماده ۱۵ - بمنظور تسریع در انجام تشریفات ترانزیت کانتینرها اقدامات ذیل لازمست بمورد اجرا گذارده شود:

- کانتینرهای ترانزیتی که با برجسب مشخص خواهند شد در محوطه جداگانه نگهداری می شوند.

- در گمرکات و بنادر برای انجام تشریفات ترانزیت بخش ویژه ای مجزا از واحدهای

عمومی ایجاد شود.

- فهرست کالاهائیکه نیاز به اخذ مجوز دارند از طرف گمرک اعلام خواهد گردید.
- امور مربوط به ترانزیت کانتینر در هر مرحله از تخلیه، نگهداری، تشریفات گمرکی و انتقال نسبت به امور جاری از اولویت برخوردار و ارگانهای ذیربط باید در حذف تشریفات غیر ضروری اقدام نمایند بطوریکه کانتینر در هر یک از مبادی بیش از ۲۸ ساعت معطل نماند.
- در صورت ارائه فتوکپی بیمه نامه‌ای مبنی بر پوشش کالاهای محتوی کانتینر ترانزیتی از طرف حمل و نقل به گمرک، نیازی به اخذ حق بیمه آتش سوزی، اشتعال و انفجار در گمرکات مسیر ترانزیت نمی باشد.

د: ضوابط پرداخت حق توقف

ماده ۱۶ - به موجب یکی از مصوبات جلسه ۱۶۲ مورخ ۱۳۷۹/۷/۴ اصلاح جدول موضوع ماده ۱۶ مصوبه یکصد و چهل و هفتمین (۱۴۷) جلسه شورا در زمینه حق توقف کانتینرهای وارده به کشور به دلیل همسو نبودن نظرات به تصویب نرسید. در جمع بندی نهایی شورا مقرر نمود که از تاریخ تصویب این مصوبه، حق توقف کانتینرهای وارده به کشور براساس توافق فی مابین صاحب کالا و خط کشتیرانی تعیین گردد و کمیسیون موضوع ماده ۲۵ مصوبه ۱۲۷ شورا راه کار لازم بر این اساس را تعیین و ابلاغ کند.

ماده ۱۷ - نرخ حق توقف کانتینرهای یخچالی سه برابر تعرفه کانتینرهای معمولی می باشد.

ماده ۱۸ - وصول حق توقف بوسیله شرکت حمل و نقل یا نماینده وی مستلزم ارائه مدارک مبنی بر دو طرفه بودن کانتینر و تسلیم صورتحساب به صاحب کالا خواهد بود.

ماده ۱۹ - از تاریخ ابلاغ این ضوابط نمایندگان شرکتهای حمل و نقل طرف قرارداد با صاحبان کانتینر رأساً مسؤول وصول و تسویه حق توقف با صاحبان کانتینرها می باشند.

ماده ۲۰ - کمیسیونی مرکب از نمایندگان وزارت راه و ترابری، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، گمرک ایران، سازمان بنادر و کشتیرانی (برحسب مورد) با حضور طرفین دھوی

در دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور تشکیل و اختلافات ناشی از مطالبه حق توقف کانتینر و یا سایر موارد پیش بینی نشده در این دستورالعمل را رسیدگی می نمایند. جلسات کمیسیون با حضور کلیه اعضاء رسمی است و تصمیمات متخذه با اکثریت آراء معتبر خواهد بود.

هـ: مقررات عمومی

ماده ۲۱ - در صورت اعلام کتبی شرکت حمل مبنی بر بیمه بودن کانتینر تسری پوشش بیمه آتش سوزی، اشتعال و انفجار گمرک و اخذ حق بیمه، موردی نخواهد داشت.

ماده ۲۲ - اگر صاحب کالا برای ترخیص محتویات کانتینرهای متوقف در اماکن گمرکی ظرف مهلت قانونی توقف اقدام ننماید، به درخواست شرکت حمل بافک پلمب، محتویات آن ارزیابی و تا انجام تشریفات فروش به انبار متروکه منتقل و کانتینر در اختیار شرکت حمل قرار می گیرد.

ماده ۲۳ - ژنراتور هائیکه برای حفظ درجه حرارت کانتینرهای یخچالی در طول مسیر داخلی ضروریست به کانتینر یخچالی متصل گردد توسط شرکتهای حمل و نقل کانتینری بدون نیاز به مجوزهای خاص قابل ترخیص قطعی و یا با تعهد آنها ورود موقت می شوند.

آیین نامه تأسیس و فعالیت شرکتهای حمل و نقل بین المللی کالا مصوب جلسه ۱۶۱ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ آبان ماه ۱۳۷۷

مقدمه

در اجرای بند ۱۳ ماده ۷ قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری و بند (و) ماده ۲ آیین نامه ترکیب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و وظایف و اختیارات شورا و بمنظور بهبود نظام حمل و نقل بین المللی کالا این آیین نامه تصویب می گردد.

فصل اول - تعاریف و کلیات

ماده ۱ - تعاریف:

تعریف اصطلاحات بکار برده شده در این آیین نامه بشرح زیر است:

الف - حمل و نقل بین‌المللی کالا:

حمل و نقل بین‌المللی کالا عبارت است از جابجایی و حمل کالا از نقطه‌ای در داخل یک کشور به نقطه‌ای در داخل کشور دیگر با رعایت قوانین و مقررات حاکم بر آن.

ب - شرکت حمل و نقل بین‌المللی:

شرکت حمل و نقل بین‌المللی که در این آیین نامه اختصاراً شرکت نامیده می‌شود عبارتست از یک شخصیت حقوقی که به منظور تصدی عملیات حمل و نقل بین‌المللی کالا شامل فعالیت‌های فورواردری، کریری و یا توأم تشکیل خواهد شد.

ج - فعالیت فورواردری:

فعالیت فورواردری عبارتست از عمل هماهنگی و ترتیب حمل کالا به یکی از شیوه‌های مختلف زمینی، هوایی، دریایی و یا ترکیبی از آنها و همچنین انجام خدمات مربوط و قبول مسؤلیت به موجب بارنامه صادره و قراردادهای منعقد.

د - فعالیت کریری بین‌المللی:

فعالیت کریری عبارت است از تصدی بلافصل جابجایی کالا از کشوری به کشور دیگر به یکی از شیوه‌های حمل و طبق قرارداد حمل.

ه - فعالیت کارگزاری بین‌المللی:

فعالیت کارگزاری عبارت است از انجام عملیات مربوط به حمل و نقل بین‌المللی کالا بنمایندگی از طرف یک شرکت.

و - مشتری:

عبارت از شخص حقیقی یا حقوقی که با شرکت برای جابجایی کالا قرارداد منعقد می‌نماید.

ز - بارنامه:

سندی است قابل انتقال و مبین مالکیت کالا که حمل کننده یا نماینده وی پس از وصول

کالا صادر می‌نماید و حاکی از حمل کالای معینی از یک نقطه (مبدأ حمل) به نقطه دیگر (مقصد حمل) با وسیله حمل مورد توافق (کشتی - کامیون - راه آهن هواپیما و یا ترکیبی از آنها) در مقابل کرایه حمل معین می‌باشد.

ح - راهنامه:

سندی است غیر قابل انتقال که حمل کننده با صدور آن متعهد می‌گردد در قبال کرایه، محموله یک وسیله نقلیه را از مبدأ تا مقصد، حمل و تحویل گیرنده نماید.

ط - ترخیصیه:

سندی است که بموجب آن با رعایت ضوابط و مقررات مربوط، صاحب کالا جهت ترخیص کالا به گمرک معرفی شود.

ی - ترانزیت خارجی

ترانزیت خارجی کالا عبارت از سلسله مراحل است که طی آن کالائی از مبادی خارجی بمقصد کشور ثالث و یا نگهداری آن در مناطق حراست شده و ترتیب حمل تدریجی آن به تقاضای صاحب کالا از قلمرو جمهوری اسلامی ایران از یک نقطه مرزی کشور وارد و مالا از همان نقطه یا از دیگر نقاط مرزی کشور خارج می‌گردد.

ک - کالای خطرناک:

عبارتست از کالایی که طبق طبقه‌بندی IMDG (دسترجه طبقه‌بندی کالاهای خطرناک) و ADR خطرناک محسوب گردیده باشد.

ل - فورواردر:

شخص حقوقی (شرکت) است که قرارداد حمل سراسری با مشتری منعقد می‌نماید. شرکتهایی که طرف قرارداد مستقیم با مشتری قرار می‌گیرند فورواردر محسوب می‌شوند.

م - کریر (حمل کننده):

شخص حقوقی (شرکت) است که با انعقاد قرارداد حمل با شرکت فورواردر یا صاحب کالا و با قبول انجام عملیات حمل با استفاده از وسایل و تجهیزات در اختیار خود متعهد می‌گردد.

ن - راننده تحت پوشش:

شخص حقیقی واجد شرایط رانندگی در حمل و نقل بین‌المللی است که بمنظور فعالیت

در امر حمل و نقل بین‌المللی کالا و وابستگی به شرکت معینی، با یکی از شرکتهای قرارداد همکاری منعقد می‌نماید.

س - کالای گران قیمت:

اقلام با اجناس گران قیمت عبارتست از: شمش طلا، مسکوکات، اسناد بهادار و قابل معامله، سنگهای قیمتی، اجناس عتیقه، عکس و نقاشی و آثار هنری، و اقلام مشابه.

ماده ۲ - انجام هرگونه عملیات حمل و نقل بین‌المللی کالا بوسیله بخش دولتی، تعاونی و خصوصی مستلزم اخذ مجوز تأسیس شرکت و پروانه فعالیت مطابق مفاد این آیین‌نامه از سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور که در این آیین‌نامه اختصاراً سازمان نامیده می‌شود، می‌باشد.

تبصره ۱ - شرکتهای تعاونی حمل و نقل بین‌المللی کالا پس از تأیید سازمان توسط واحد ذیربط در وزارت تعاون تأسیس و شروع فعالیت این نوع شرکتهای مستلزم اخذ پروانه فعالیت از سازمان می‌باشد.

تبصره ۲ - شرکتهایی که بدون مجوز تأسیس گردیده و تاکنون از سازمان پروانه فعالیت دریافت نکرده‌اند بعنوان متقاضی جدید الزاماً می‌بایست کلیه مراحل مربوط به تأسیس و فعالیت را طی نمایند.

تبصره ۳ - متقاضیان تأسیس که تاکنون پروانه فعالیت دریافت ننموده‌اند موظفند مراحل بعدی را طبق مفاد این آیین‌نامه طی نمایند.

تبصره ۴ - انجام عملیات حمل و نقلی توسط شرکتهای راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و هواپیمائی جمهوری اسلامی ایران بر طبق قوانین تأسیس و فعالیتهای خود عمل خواهد شد و موارد پیش بینی نشده در آنها براساس مفاد این آیین‌نامه خواهد بود.

ماده ۳ - موضوع شرکت صرفاً می‌بایست انجام امور حمل و نقل بین‌المللی کالا و خدمات مرتبط باشد.

تبصره - در صورت درخواست متقاضی بمنظور اضافه نمودن موضوعات فعالیت حمل و نقل بین‌شهری کالا، کارگزاری ترابری دریایی، هوایی و ریلی و همچنین حق‌العمل کاری

گمرکی بموضوع فعالیتهای شرکت، مراتب پس از کسب مجوزهای مربوطه از ارگانهای ذیربط بلامانع می باشد.

ماده ۴ - تأسیس شعبه یا نمایندگی شرکت در داخل کشور با موافقت سازمان و رعایت قوانین و مقررات مربوط بلامانع می باشد.

ماده ۵ - شرکت مکلف است کلیه دستورالعملهای صادره از سوی سازمان در زمینه حمل و نقل بین المللی کالا را رعایت نموده و اطلاعات لازم را در اختیار سازمان قرار دهد.

ماده ۶ - شرکت موظف است در گزینش راننده، کمک راننده، جهت فعالیت در خطوط برون مرزی، نمایندگان مرزی و گمرکی، مسئولین دفاتر نمایندگی و شعب خود نهایت دقت را خصوصاً از نقطه نظرات صلاحیت اجتماعی و کاری بکار برده و بر نحوه عملکرد آنها بطور مستمر نظارت مؤثر بنماید.

ماده ۷ - هرگونه تغییرات در اساسنامه، اعضاء هیأت مدیره و مدیرعامل نباید مغایر با ضوابط این آئین نامه باشد.

تبصره ۱ - هرگونه تغییرات مربوط به فعالیتهای مذکور در تبصره ذیل ماده ۳ این آیین نامه، فقط به اطلاع سازمان رسانده می شود.

تبصره ۲ - هر نوع تغییرات در اساسنامه شرکتهای تعاونی با رعایت این آیین نامه و مطابق با قانون بخش تعاون انجام خواهد شد.

ماده ۸ - مسئولیت نظارت بر حسن اجرای این آیین نامه بر عهده سازمان می باشد.

ماده ۹ - در صورت از بین رفتن هر یک از شرایطی که برای تأسیس و فعالیت شرکتهای موضوع این آیین نامه پیش بینی شده است و یا عدم رعایت مفاد مندرج در فصل مربوط به وظایف و مسئولیتهای شرکت های موصوف، موضوع از طرف واحد ذیربط سازمان مورد رسیدگی قرار گرفته و در صورت تشخیص تعلیق یا لغو پروانه فعالیت، موارد جهت اتخاذ تصمیم نهایی به کمیسیون موضوع ماده ۱۰ ارجاع خواهد شد.

ماده ۱۰ - اتخاذ تصمیم در مورد پیشنهاد تعلیق یا لغو فعالیت شرکتهای حمل و نقل بین المللی و موارد پیش بینی نشده در بند ح ماده ۱۲ با اکثریت آراء کمیسیون پنج نفره که در دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مرکب از نمایندگان شورای عالی هماهنگی

ترابری کشور، سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، وزارت بازرگانی، گمرک ایران، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و باد عوت از نماینده شرکت تشکیل می‌گردد خواهد بود.

تبصره ۱ - ریاست کمیسیون موضوع این ماده بعهده نماینده شورای عالی هماهنگی ترابری کشور خواهد بود.

تبصره ۲ - آرای صادره از طرف کمیسیون به سازمان ابلاغ و سازمان موظف به اجرای آرای صادره و اعلام آن به ارگانهای ذیربط خواهد بود.

تبصره ۳ - در صورت تعلیق یا لغو پروانه فعالیت شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی مراتب از طریق روزنامه رسمی کشور و یک یا چند روزنامه کثیرالانتشار اعلام خواهد شد.

تبصره ۴ - کمیسیون موضوع این ماده میتواند با بررسی شرایط نسبت به ادامه موقت فعالیت شرکت تا انجام تعهدات نیمه تمام گذشته اتخاذ تصمیم نماید.

فصل دوم - شرایط و ضوابط تأسیس

ماده ۱۱ - تقاضای تأسیس شرکت می‌بایست مستقیماً به واحد ذیربط سازمان ارسال و با توجه به مقتضیات اجتماعی، اقتصادی و سایر عوامل منجمله کفایت یا عدم کفایت تعداد شرکتهای موجود به تقاضاهای واصله رسیدگی و در صورت ضرورت از طریق انجام آزمون تخصصی از متقاضیان نسبت به قبول یا رد درخواست تأسیس شرکتهای جدید اقدام نماید.

تبصره - مدارک لازم برای تقاضای تأسیس در مورد شرکتهای تعاونی توسط وزارت تعاون اقدام خواهد شد. در مورد شرکتهای دولتی پس از اخذ مصوبه لازم از مراجع ذیصلاح، توسط سازمان اقدام می‌شود.

ماده ۱۲ - اشخاصی می‌توانند در آزمون تخصصی شرکت نمایند که دارای شرایط ذیل باشند:

الف) تابعیت کشور جمهوری اسلامی ایران.

ب) متدین به یکی از ادیان رسمی کشور.

ج) عدم سوء پیشینه مؤثر کیفری که موجب محرومیت از حقوق اجتماعی گردد.

د) عدم اعتیاد به مواد مخدر.

ه) انجام خدمت سربازی یا معافیت دائم از آن.

و) داشتن حداقل ۲۵ سال سن

ز) داشتن حداقل دیپلم کامل متوسطه

ح) داشتن سابقه کار مفید اجرایی در امر حمل و نقل بین‌المللی به شرح ذیل:

دیپلم ۸ سال - فوق دیپلم ۶ سال - لیسانس ۴ سال - فوق لیسانس ۳ سال - دکترا ۲ سال.

تبصره - در مورد افرادی که دارای مدرک دانشگاهی در زمینه حمل و نقل می‌باشند دو

سال از سابقه تعیین شده در رده مدرک تحصیلی وی کسر می‌شود.

ماده ۱۳ - سابقه کار مفید به یکی از شیوه‌های ذیل احراز می‌گردد:

الف) تأییدیه وزارتخانه یا سازمانی که متقاضی دارای سوابق مفید اجرایی در حمل و نقل

بین‌المللی بوده است. با ارائه اسنادی از قبیل بازخریدی یا بازنشستگی یا مستحفی شدن.

ب) روزنامه رسمی کشور مبنی بر عضویت متقاضی در هیأت مدیره شرکت یا شرکتهای

حمل و نقل بین‌المللی کالا و یا اشتغال به سمت مدیریت عامل.

ج) تأییدیه سازمان تأمین اجتماعی مبنی بر اینکه متقاضی در شرکت یا شرکتهای حمل و

نقل بین‌المللی به لحاظ اشتغال در امر حمل و نقل بین‌المللی کالا حق بیمه پرداخت نموده

است.

تبصره - متقاضیان مشمول بند «ج» می‌بایست اشتغال عملی آنها در زمینه کار مفید

اجرایی حمل و نقل بین‌المللی مورد تأیید انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی

مربوط قرار گیرد.

ماده ۱۴ - اشخاصی که در آزمون تأسیس قبول می‌شوند موظفند ظرف مدت حداکثر سه

ماه از اعلام نتایج قبولی در آزمون، نسبت به ارائه پیش نویس اساسنامه، شرکتنامه و فهرست

اسامی هیأت موسس شرکت در شرف تأسیس و همچنین سند رسمی مالکیت یا اجاره دفتر

کار بنام خود یا یکی از اعضای هیأت موسس را به ضمیمه سایر اطلاعات مورد نیاز به سازمان

ارائه تا پس از بررسی و تطبیق مدارک اجازه ثبت شرکت صادر گردد.

تبصره - دفتر کار شرکت می‌بایست دارای کاربری اداری یا تجاری بوده و مورد تأیید

سازمان برای اشتغال به امور حمل و نقل بین‌المللی قرار گیرد.

ماده ۱۵ - هیأت موسس موظف است حداکثر ظرف مدت شش ماه از تاریخ گرفتن مجوز ثبت نسبت به تأسیس شرکت اقدام و یک نسخه کامل مدارک ثبتی و آگهی تأسیس را که به تأیید اداره ثبت شرکتها رسیده باشد به سازمان ارائه و تحویل دهد.

تبصره ۱ - مدت مذکور در صورت ارائه دلائل منطقی برای یک دوره سه ماهه از تاریخ اتمام قابل تمدید می‌باشد.

تبصره ۲ - چنانچه ظرف مهلت‌های مذکور شرکت به ثبت نرسد مجوز صادره کان‌لم‌یکن تلقی می‌گردد.

ماده ۱۶ - سازمان پس از رویت و ملاحظه اسناد مندرج در ماده ۱۲ و تجهیز شرکت مجوز فعالیت موقت شش ماهه (۶ ماهه) صادر خواهد نمود.

تبصره - صدور مجوز فوق‌الذکر بمنظور انجام امور گمرکی (اخذ پروانه خروج موقت و سائط نقلیه و غیره) و سپردن تضمینات لازم به اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، کانون اتومبیلرانی و جهانگردی جمهوری اسلامی ایران (حسب مورد) و اخذ گذرنامه جهت رانندگان و امثالهم خواهد بود و شرکت مذکور به صرف داشتن مجوز موقت مجاز به فعالیت در زمینه حمل و نقل بین‌المللی کالا نخواهد بود.

ماده ۱۷ - سازمان پس از ملاحظه مدارک مورد نیاز و اخذ تأییدیه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران مبنی بر سپردن تضمینات لازم مربوط به کارنه تیر برای حداقل ده دستگاه کامیون، نسبت به صدور مجوز فعالیت و صدور پروانه فعالیت اقدام خواهد نمود.

تبصره ۱ - مدت اعتبار پروانه فعالیت سه سال می‌باشد.

تبصره ۲ - تمدید پروانه فعالیت علاوه بر احراز شرایط مذکور منوط به احراز شرایط

ذیل می‌باشد:

الف) مدیر عامل شرکت می‌بایست در دوره‌های آموزشی کوتاه مدت و یا همایشهای آموزشی که توسط سازمان برگزار می‌شود شرکت کرده باشد.

ب) عدم اعلام تخلف قاچاق براساس رای مراجع قضایی.

ج) نظریه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و انجمن صنفی مربوط پیرامون عملکرد

شرکت و تأیید وزارت تعاون در خصوص شرکتهای تعاونی.

ماده ۱۸ - مدیر عامل شرکت می‌بایست واجد کلیه شرایط مندرج در ماده ۱۲ این آیین نامه و سایر اعضاء هیأت مدیره ایرانی می‌بایست واجد شرایط مندرج در بندهای الف لغایت و ماده مذکور باشند.

تبصره ۱ - علاوه بر مدیر عامل یکی دیگر از اعضای هیأت مدیره می‌بایست حائز شرایط مندرج در بندهای «ز» و «ج» ماده ۱۲ باشد.

تبصره ۲ - مدیر عامل شرکت نمی‌تواند همزمان در بیش از یک شرکت به این سمت اشتغال داشته باشد و در صورت فوت، شرکت می‌بایست ظرف مدت شش ماه مدیر عامل واجد شرایط را معرفی نماید.

تبصره ۳ - مدیران عاملی که قبلاً در سمت مدیر عاملی مبادرت به تأسیس شرکت نموده‌اند در صورتی می‌توانند تقاضای تأسیس شرکت جدید نمایند که حداقل دو سال از استعفای رسمی آنها (مندرجه در روزنامه رسمی) از سمت مدیریت عامل شرکت قبلی سپری شده باشد.

تبصره ۴ - مدیران عاملی که دارای شرایط بند «ز» و «ج» ماده ۱۲ این آیین نامه نمی‌باشند و قبلاً با مجوز سازمان در این سمت اشتغال داشته‌اند صرفاً می‌توانند در شرکتی که در تاریخ تصویب این آیین نامه به این سمت اشتغال دارند به فعالیت در این سمت ادامه دهند.

تبصره ۵ - اشخاصی که بمدت ۵ سال دارای سابقه کار در سمت مدیر عامل در شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی باشند می‌توانند بدون رعایت شرایط مندرج در ماده ۱۲ این آیین نامه، در شرکتهای دیگری بسمت مدیر عامل اشتغال یابند مشروط بر اینکه آگهی استعفای خود را از شرکت قبلی در روزنامه رسمی ارائه نمایند.

ماده ۱۹ - در صورت فوت یا استعفای مدیر عامل و بطور کلی در فاصله زمانی اعلام شرکت مبنی بر تغییر مدیر عامل تا انتخاب مدیر عامل واجد شرایط جدید، احد از اعضای هیأت مدیره که دارای شرایط مندرج در بندهای الف لغایت ز ماده ۱۲ می‌باشند می‌توانند وظایف مربوط به وی را انجام دهد.

فصل سوم - وظایف، مسؤولیت‌ها و حقوق

ماده ۲۰ - وظایف و مسؤولیتهای فورواردر

- ۱ - کسب اطلاعات، اسناد و دستورات لازم از مشتری به منظور صدور پیش برگ (پروفرما)، بارنامه و سایر اسناد حمل و نقل و انعقاد قرارداد حمل و یا خدمات فورواردری.
- ۲ - اجرای عملیات حمل و ارائه سایر خدمات مورد تعهد به موجب قرارداد منعقد شده و یا طبق دستورات مکتوب دریافتی از مشتری.
- ۳ - نظارت و کسب اطلاعات لازم در طول عملیات حمل، تهیه و ارائه اطلاعات مورد نیاز به مشتری از جمله اعلامیه حمل.
- ۴ - تحویل کالا به گمرک مقصد، امضاء صورت مجالس کسر یا اضافه تخلیه و یا آسیب دیدگی و یا فقدان کالا.
- ۵ - اخذ صورت مجالس مزبور در بند ۴ از حمل کننده و ارائه آنها به مشتری
- ۶ - اخذ وجوه مربوط به هزینه‌های عملیاتی و سایر وجوهی که وصول آن بعهده فورواردر گذاشته شده است و تسویه حساب با مشتری، یا حمل کنندگان وی یا پیمانکاران ذیربط.
- ۷ - اعلام ورود کالا به مشتری و صدور ترخیصیه‌های کلی یا تفکیکی کالا.
- ۸ - انجام تشریفات گمرکی ترخیص کالا در صورت لزوم و حسب قرارداد منعقد شده.
- ۹ - تحویل کالا در مقصد نهایی و ادامه عملیات حمل از گمرک تا انبار مشتری در صورت توافق نسبت به حمل یکسره.
- ۱۰ - اخذ پروانه ورود موقت کانتینرهای وارده به داخل کشور از گمرکات و عودت آنها در مهلت مقرر.
- ۱۱ - شرکت‌های فورواردر در جهت تأمین کامیونهای مورد نیاز مجاز به انعقاد قرارداد یا توافق مستقیم با راننده (باستثنای رانندگان تحت پوشش خود) نبوده و صرفاً بایستی از طریق شرکت‌های کریر اقدام به این امر نمایند.
- ۱۲ - فورواردر بایستی مسؤولیت‌های مدنی خود را بابت خدمات فورواردری که

به عهده می‌گیرد بیمه نماید.

۱۳- وظایف یک فورواردر به سمت کارگزار (R.A) در حد مفاد قرارداد همکاری شامل انجام تشریفات مرزی، تحویل و تحویل گمرکی و نقل و انتقال کالا سایر موارد در حد عرف و یا حسب قرارداد منعقد با فورواردر اصلی می‌باشد.

۱۴- بیمه باربری جزء وظایف فورواردر نیست مگر آنکه در قرارداد منعقد صراحتاً قیدگردیده و پرداخت حق بیمه جدای از هزینه حمل و نقل توسط مشتری تعهد شده باشد.

۱۵- انجام وظایف محوله به عنوان کارگزار از طرف فورواردر اصلی منجمله انجام تشریفات گمرکی در مرز و یا در گمرک مقصد و یا انجام عملیات ترانزیت داخلی یا خارجی با رعایت مقررات و ضوابط حاکم.

۱۶- همکاری در تهیه صورت مجالس و گزارش‌های لازم در مواقع بروز خسارت یا فقدان کالا و مساعدت در پیگیری جبران خسارات در این قبیل موارد.

۱۷- انعقاد قرارداد خدمات فورواردر از قبیل جمع‌آوری کالا، انبارداری، بیمه باربری، بسته‌بندی کالا، تفکیک و توزیع کالا، اظهار کالا به مراجع رسمی، دریافت وجوه و تهیه اسناد مربوط به کالا با مشتری.

۱۸- در مقام کارگزار یا نماینده مشتری (AGENT)

در این سمت مسئولیت و تعهدات فورواردر به دقت و مراقبت در انجام وظایف محوله از طرف مشتری به ویژه انتخاب عوامل و پیمانکاران حمل و امثالهم محدود می‌گردد و جز در این محدوده مسئولیتی در قبال فعل یا ترک فعل اشخاص ثالث ندارد. در صورتیکه در این سمت مسئول شناخته شود مسئولیت او از حدود بند ۱۹ لغایت ۲۷ این ماده تجاوز نخواهد کرد.

۱۹- در مقام متصدی اصلی (Principal)

فورواردر چه عملاً و با وسایل خود مبادرت به حمل کالا نموده و یا عملیات حمل را به پیمان گذارده باشد و چه با صدور سند حمل قبول مسئولیت نموده و قبول مسئولیت او محرز گردیده باشد، مسئول شناخته می‌شود.

۲۰- در صورت آسیب دیدگی، خسارت و یا فقدان کالا، میزان مسئولیت فورواردر مبلغ

۲ SDR در قبال هر کیلوگرم از وزن ناخالص کالا می‌باشد، مگر آنکه مبلغ بیشتری را از شخص یا اشخاص ثالث (که فورواردر مسئولیت آنها را پذیرفته است) بازیافت نموده باشد.

۲۱- فورواردر مسئول فعل یا ترک فعل اشخاصی که برای انجام عملیات مورد تعهد خود بکار گمارده شده‌اند می‌باشد، عیناً مثل اینکه این فعل یا ترک فعل از خود او سر زده باشد.

۲۲- در قبال خسارت حاصل از تاخیر، در صورت اثبات چنین خسارتی، مسئولیت فورواردر از معادل هزینه متعلقه به خدمتی که انجام داده و یا تعهد انجام آنرا نموده تجاوز نمی‌نماید.

۲۳- در سایر موارد ضرر و زیان، مسئولیت فورواردر در قبال هر رویداد از SDR ۶۶۷ تجاوز نمی‌نماید.

۲۴- رعایت قوانین و مقررات گمرکی و سایر مقررات و ضوابط ناظر بر عملیات جابجائی و حمل و نقل بین‌المللی کالا در جهت حفظ و استیفای حقوق دولت.

۲۵- فورواردر مسئولیتی در قبال کالاهای گران قیمت ندارد مگر آنکه صراحتاً در این مورد توافق شده باشد.

۲۶- در مواردیکه شرکت فورواردر ایرانی نسبت به عقد قرارداد حمل با مشتری اقدام ولی بارنامه توسط شرکت فورواردر دیگری صادر شود مسئولیت امر با فورواردر ایرانی طرف قرارداد مشتری خواهد بود و در صورت اخیر حق رجوع به فورواردر صادر کننده بارنامه برای فورواردر ایرانی محفوظ می‌باشد.

۲۷- شرکتهای فورواردر با توجه به ضوابط کنوانسیوننی که قرارداد حمل یا بارنامه را در چارچوب آن تنظیم، صادر و مبادله نموده‌اند در مقابل مشتری مسئولیت دارند. بدیهی است شرایط توافق شده در قرارداد نباید از حداقلی مسئولیتهای مقرر در بارنامه براساس کنوانسیونهای مربوط کمتر باشد.

ماده ۲۱ - حقوق فورواردر

۱- فورواردر در قبال هرگونه ضرر و زیان یا خسارت و حادثه‌ای که در اثر ارائه اطلاعات

غلط و یا قصور مشتری یا نمایندگان او و گیرنده کالا روی داده باشد از مسؤلیت در قبال مشتری مبری است. متقابلاً مشتری بایستی ضرر و زیان فورواردر را در این حالت جبران نماید.

۲- هرگاه اخطار کتبی بر خسارت یا فقدان کالا توسط گیرنده یا شخصی که نسبت به کالا ذیحق است بهنگام دریافت کالا و در صورت عیوب ناآشکار طی ۶ روز متوالی بعد از تحویل گرفتن کالا به فورواردر داده نشود، فورواردر از مسؤلیت مبری است. مگر آنکه مشتری با ارائه ادله مثبت خلاف آنرا اثبات نماید.

۳- مهلت مجاز جهت اقامه دعوی علیه فورواردر در ۹۰ روز بعد از تاریخ تحویل کالا یا تاریخی است که کالا می باید تحویل می گردید (در صورت فقدان آن) و یا تاریخی که عرفاً و یا حسب شرایط قرار داد یا سند حمل گیرنده می توانسته است کالا را مفقود شده تلقی نماید.

۴- فورواردر در حد قوانین جاری و عرف ناظر بر عملیات حمل و نقل بین المللی حق گرو برداشتن کالا را تا وصول مطالبات خود بابت مفاد قرارداد منعقدہ دارد (طبق مقررات فیاتا (FIATA).

۵- هرگاه بعلت موانع، مسائل و یا عوامل غیر قابل اجتناب و یا پیش بینی نشده که از حیثه اختیار فورواردر خارج بوده و نتوان با مساعی لازم از بروز آن جلوگیری و یا احتراز نمود، فورس مازور که موجب توقف عملیات حمل و نقل گردد، فورواردر میتواند کالا را در هر مکانی که به نظر وی مناسب و مساعد باشد تخلیه نموده و مراتب را به صاحب کالا اعلام نماید. در چنین شرائطی تحویل کالا قطعی و عملیات حمل خاتمه یافته محسوب می گردد. فورواردر محق است کرایه حمل یا حق الزحمه و یا هزینه های اضافی انجام شده در ارتباط با خدمات خود را که متضمن منافع و مصالح مشتری نیز می باشد از وی مطالبه نماید.

۶- مشتری موظف است هنگام تحویل کالا به فورواردر صحت مشخصات، ماهیت، وزن و حجم کالا و حسب مورد خصلت و مشخصات کالای خطرناک و گران قیمت را برای فورواردر تعیین نماید.

ماده ۲۲- وظایف و مسؤلیتهای کریر

۱- شرکت در مواردیکه طرف قرارداد یک شرکت فورواردر قرار می گیرد، کریر

محسوب گردیده و موظف به صدور راهنما CMR به نفع فورواردر می باشد.

تبصره - وظایف و مسئولیت‌های کریر دریایی، هوایی و راه آهن تابع قوانین، کنوانسیونها و ضوابط خاص خود خواهد بود.

۲- شرکت کریر مجاز به عقد قرارداد یا توافق با رانندگان غیر تحت پوشش خود نبوده و به هیچ وجه نیابتی تعهدات پذیرفته شده در قبال یک فورواردر را به شرکت یا رانندگان شرکت دیگری منتقل نماید، بلکه صرفاً می بایست از کامیونهای تحت پوشش خود استفاده نماید.

۳- شرکت‌ها در انجام فعالیت کریری می بایست بمنظور تحت پوشش قرار دادن رانندگان، با آنها قرارداد همکاری منعقد نموده و در مورد هر محموله توافق موردی حمل امضاء نمایند.

۴- تهیه اسناد و مدارک لازم برای فراهم نمودن امکان سفر رانندگان از قبیل کارنه تیر، کارنه دو پاساژ، اجازه تردد در خاک کشورهای مسیر و مقصد، روادید، بیمه نامه، گواهی قبولی و امثالهم.

۵- نظارت در بارگیری و حصول اطمینان از تطابق مشخصات ظاهری و تعداد محموله یا اظهارات فرستنده.

۶- مراقبت از کالا و پلمپ محفظه بار از مبدا تا مقصد و اهتمام در صحیح و سالم تحویل نمودن کالا بر اساس مندرجات سند حمل صادره توسط کریر و اخذ رسید تحویل کالا.

۷- آموزش رانندگان تحت پوشش، در جهت اطلاع از مقررات مرتبط بین المللی و طرز صحیح حمل و نقل کالا و رعایت شئون حرفه‌ای و اخلاقی و ضوابط راهنمایی و رانندگی در داخل و خارج از کشور.

۸- ابلاغ دستورالعمل‌های مرتبط با حمل کالا و تردد وسائط نقلیه باری در خطوط بین المللی به رانندگان تحت پوشش.

۹- رعایت مفاد و قبول کلیه مسئولیتها و سایر وظایف پیش بینی شده برای حمل کننده در کنوانسیون CMR.

۱۰- رعایت مفاد و قبول کلیه مسئولیتها و شرایط کنوانسیون TIR در جهت انجام

تشریفات کارانه تیر در کشورهای مسیر و مقصد و حصول اطمینان از تسویه کارانه تیر.

۱۱ - پرداخت کرایه و هزینه‌های متعلقه بابت عملیات حمل به رانندگان ذیربط.

۱۲ - بیمه رانندگان تحت پوشش نزد سازمان تأمین اجتماعی براساس قرارداد منعقد شده با راننده.

۱۳ - تهیه بیمه‌های لازم برای رانندگان در مدت اشتغال به هزینه دارنده وسیله نقلیه.

۱۴ - بیمه مسؤلیت‌های مدنی کریر طبق مفاد کنوانسیون CMR.

۱۵ - کریر مسؤلیتی در قبال کالاهای گران قیمت نداشته مگر اینکه صراحتاً در این مورد توافق شده باشد.

ماده ۲۳ - حقوق کریر

۱ - کریر در حد مفاد مندرج در کنوانسیون CMR تا دریافت مطالبات و وجوه متعلقه بابت حمل حق دارد از تحویل محموله خودداری نماید.

تبصره - حقوق کریر دریایی، هوایی و راه‌آهن تابع قوانین، کنوانسیونها و ضوابط خاص خود خواهد بود.

۲ - در صورتیکه فرستنده کالا با اظهارات خلاف سبب ضرر و زیان برای کریر شود، بایستی ضرر و زیان او را جبران نماید.

۳ - هرگاه بعلت بروز شرایط مستند فورس ماژور ادامه عملیات حمل برای کریر مقدور نباشد، از مسؤلیت مبری و نسبت به دریافت هزینه‌های حمل محقق می‌باشد.

۴ - در صورتیکه به موجب اسناد مشتمله که مسؤلیت تهیه آنها بعهده کریر است حوادث و عواملی خارج از حیطه اختیارات کریر (فورس ماژور) موجب بروز خسارت و عدم انجام به موقع تعهد گردد، کریر مسؤلیتی در قبال آن نخواهد داشت.

۵ - حقوق کریر، مطابق مفاد کنوانسیون CMR خواهد بود.

۶ - در مواردیکه وسیله حمل به انتظار بارگیری یا تخلیه بیش از حد مقرر قانونی یا قرار دادی معطل نگاه داشته شود، فوراً در متعهد به پرداخت حق توقف به کریر خواهد بود.

این آییننامه در یک مقدمه، ۲۳ ماده و ۲۷ تبصره در تاریخ ——— و در یکصد و شصت و یکمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور بتصویب رسید که از زمان ابلاغ آن لازم‌الاجراء می‌باشد.

هرگونه مصوبات قبلی شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و بخشنامه‌های ملهم از آن در رابطه با تأسیس و فعالیت شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی کالا که مغایر با این آیین‌نامه باشد، پس از تصویب و ابلاغ آیین‌نامه حاضر از درجه اعتبار ساقط است.

مصوبه‌ای دیگر در مورد شرکتهای کارگزاری ترابری دریایی

به موجب یکی از مصوبات جلسه ۱۶۳ مورخ ۱۳۸۰/۴/۳۰: از تاریخ ابلاغ این مصوبه انحصار نمایندگی کشتیرانی در دریای خزر لغو گردیده و کلیه نمایندگان کشتیرانی، مجاز به ارائه خدمات به کشتی‌های وارده به بنادر دریای خزر می‌باشند و عبارت ((تا تصویب بعدی شورا، عملیات نمایندگی خطوط خارجی در بنادر دریای مازندران در اختیار کشتیرانی ج.ا.ا. قرار می‌گیرد)) از متن مصوبه یکصد و بیست و هفتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور^۱ حذف و مصوبه یکصد و سی و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور نیز بطور کامل لغو می‌گردد.

متفرقه

۱- از مصوبات جلسه ۳۸ مورخ ۱۳۶۴/۱۰/۲۴:

مقرر گردید با توجه به سرمایه‌گذاریهایی انجام نشده و ضرورت استفاده کامل از بندر شهید بهشتی (چاه‌بهار) معاونت امور حمل و نقل در تنظیم برنامه‌های مربوط به ورود

۱- مصوبه مورد نظر جلسه ۱۲۷ مورخ ۱۳۷۱/۶/۲۱ چنین مقرر داشته است:
تا تصویب بعدی شورا، انجام عملیات نمایندگی خطوط خارجی در بنادر دریایی مازندران (امور کارگزاری) در اختیار کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قرار می‌گیرد.
بدیهی است شرکت‌های مربوط به بخش خصوصی می‌توانند برای انجام عملیات فرودار در ینگ براساس ضوابط مصوبه شورا اقدام به فعالیت نمایند.
ضمناً هر زمان کسب‌های مجاز ایرانی بتوانند در دریای مازندران اقدام به فعالیت کشتیرانی نمایند عملیات خط مربوط به کشتیهای خود را رأساً بر عهده خواهند داشت.

کالا‌های اساسی یا همکاری سازمانهای عمده صاحب بار ترتیبی اتخاذ نماید تا کالا‌های اساسی مورد نیاز استان سیستان و بلوچستان و سایر استانهای همجوار از طریق بندر مذکور به کشور وارد و بدین ترتیب ظرفیت کامل بندر شهید بهشتی (چاه‌بهار) مورد بهره‌برداری و استفاده قرار گیرد.

۲- از مصوبات جلسه ۸۶ مورخ ۱۳۶۸/۴/۳:

با توجه به تصمیمات متخذه درسی و هشتمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و عادی شدن وضعیت بنادر جنوبی، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران موظف است از تاریخ ابلاغ این مصوبه برای پذیرش سفارشات حمل جدید در مورد کشتیهای حامل کالا‌های متفرقه (جنرال کارگو) مشخصاً نام بندر مورد نظر صاحب کالا را در اسناد مربوطه قید نموده و کالاها را در بنادر مورد نظر صاحبان کالا تخلیه و به آنان تحویل نماید. بدیهی است در اینگونه موارد کمیته هماهنگی امور حمل و نقل ستاد بسیج اقتصادی از دخالت در تعیین بندر تخلیه خودداری خواهد نمود.

۳- از مصوبات جلسه ۱۰۱ مورخ ۱۳۶۹/۵/۳۰:

از تاریخ ۱۳۶۹/۶/۱ سازمان بنادر و کشتیرانی و کمیته هماهنگی امور حمل و نقل ستاد بسیج اقتصادی ترتیبی اتخاذ نمایند تا کلیه کشتیهای حامل کالا‌های کیسه‌ای از بنادر عباس، چابهار و بوشهر حمل شهری گردیده و از اعزام کامیون برای کشتیهای مذکور به منظور حمل یکسره اکیداً خودداری نمایند و کامیونها برای حمل این گونه کالا صرفاً به انبارهای مربوطه اعزام گردند.

صاحبان کالا‌های کیسه‌ای موظفند هر چه سریعتر در بندر امام خمینی نسبت به ایجاد انبار و در سایر بنادر در صورت وجود کمیود انبار نسبت به رفع کمبودها اقدام نمایند.

۴- از مصوبات جلسه ۱۳۸ مورخ ۱۳۷۲/۱۰/۲۸:

پیشنهاد شماره ۵/۷۲۱۸۳۱۰ مورخ ۷۲/۵/۲۳ سازمان بنادر و کشتیرانی در مورد اخذ بیمه نامه معتبر از طرف گمرک ایران به منظور ایجاد امکانات در زمینه تودیع ضمانت نامه های ترانزیت از طرف شرکتهای حمل و نقل بین المللی و نظرات و پیشنهادات کمیسیون فرعی در این زمینه مطرح و شورا به گمرک ایران توصیه نمود بیمه نامه معتبر قابل قبول گمرک را که از طرف شرکتهای حمل و نقل ارائه می شود بجای ضمانت نامه های نقدی یا بانکی بپذیرد. نماینده گمرک ایران اعلام نمود هر چند به موجب قانون امور گمرکی، گمرک ایران فقط مجاز به دریافت ضمانت نامه بانکی می باشد ولی برای تسهیل در امور ترانزیت کالا در صورت ارائه بیمه نامه معتبر قابل قبول گمرک، تسهیلات لازم را فراهم خواهد نمود.

۵- از مصوبات جلسه ۱۵۰ مورخ ۱۳۷۴/۱/۲۹:

نامه شماره ۱۴/۲۴/۳۳۸۱۸ مورخ ۱۳۷۳/۱۱/۳ شرکت سهامی تهیه و توزیع علوفه در رابطه با مشکلات مربوط به تخلیه کشتی های حامل پودر ماهی مورد بررسی قرار گرفت و با توجه به توضیحات ارائه شده از طرف دبیرخانه شورا مصوبه یکصد و یکمین جلسه شورا در مورد ممنوعیت حمل یکسره کالاهای کیسه ای استثنائاً در مورد کشتیهای حامل پودر ماهی لغو و مقرر گردید منحصراً صاحبان کشتی های حامل پودر ماهی بتوانند نسبت به حمل یکسره کالای خود با اقداماتی که از قبل در مورد تدارک کامیون ترتیب می دهند بنحویکه از پرداخت دموراز برای معطلی کشتی جهت تخلیه خودداری گردد اقدام نمایند.

۶- از مصوبات جلسه ۱۴۰ مورخ ۱۳۷۲/۱۲/۱۰:

مقرر گردید سازمان بنادر و کشتیرانی نسبت به تجهیز بنادر بوشهر و شهید باهنر برای امر صادرات اقدامات لازم را انجام دهد.

۷- از مصوبات جلسه ۱۴۱ مورخ ۱۳۷۳/۳/۱۰:

«پیشنهاد شماره ۶ مورخ ۱۳۷۲/۵/۱۳ مدیر پروژه مطالعاتی و نامه شماره ۱۱۵۹۹ مورخ ۱۳۷۲/۹/۲۸ گمرک ایران در خصوص قبول اظهارنامه اجمالی از نمایندگان مؤسسه اولیه حمل و نقل دریایی بجای فیدر و یا نماینده آن در جلسه مطرح و ... متن زیر به تصویب رسید:

«پس از آنکه متصدی فیدر فهرست کانتینرها و بسته‌های مربوط به هر یک از کارگزاران رسمی که در اسناد حمل بعنوان گیرنده مشخص گردیده‌اند را تسلیم نمود، کارگزاران حمل و نقل اصلی در اجرای مواد ۳۲ تا ۴۱ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی تشریفات تحویل و تحویل را انجام خواهند داد.»

بخش هشتم

مقررات راجع به تعیین حدود
آبهای ساحلی، منطقه نظارت و
منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره

(توضیح: قسمتهایی که در داخل علامت «۳» قرار گرفته‌اند، توسط «قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱» عملاً منسوخ گشته‌اند. با این حال به دلیل اهمیت تاریخی آنها و نیز با عنایت به این مطلب که قراردادهای تحدید حدود فلات قاره بین ایران و کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس بر مبنای قوانین سالهای ۱۳۱۳ و ۱۳۳۸ تنظیم گشته‌اند، مناسب به نظر رسید جهت تکمیل اطلاعات خوانندگان، قوانین سالهای ۱۳۱۳ و ۱۳۳۸ در مورد تعیین حدود آبهای ساحلی و منطقه نظارت دولت در دریاها، عیناً درج گردد.)

قانون تعیین حدود آبهای ساحلی و منطقه نظارت

دولت در دریاها مصوب تیرماه ۱۳۱۳

فصل اول - حد آبهای ساحلی و منطقه نظارت

ماده ۱ - قسمتی از دریا که به فاصله ۶ میل بحری از سواحل ایران از حد پست‌ترین جزر و موازی با آن در طول سواحل ممتد می‌باشد آب ساحلی ایران محسوب و در این منطقه قسمتهای واقع در زیر کف دریا و سطح و بالای آن متعلق به مملکت ایران می‌باشد، به علاوه

از لحاظ اجرای بعضی قوانین و قراردادهای مربوطه به امنیت و دفاع و منافع مملکت و یا تأمین عبور و مرور بحری منطقه دیگری که منطقه نظارت بحری نامیده می‌شود و نسبت به آن دولت ایران دارای حق نظارت است تا مسافت دوازده میل بحری از حد پست‌ترین جزرو موازی با ساحل امتداد می‌یابد.

تبصره - میل بحری مساوی با ۱۸۵۲ متر است. ۱

ماده ۲ - راجع به خورها (خلیج‌های کوچک) حد آب ساحلی از خط مستقیمی شروع می‌شود که از منتها نقطه یک طرف دهانه آن به منتها نقطه طرف دیگر دهانه خلیج منتهی می‌شود و چنانچه عرض دهانه خلیج از ده میل بحری متجاوز باشد خط آبهای ساحلی در نزدیکترین قسمت اتصال خلیج به دریا که عرض آن از ده میل بحری تجاوز نماید واقع خواهد بود. در مورد بنادر حد آبهای ساحلی از خطی شروع می‌شود که بین جلوت‌ترین ساختمان‌های ثابت بندر در دریا واقع شده باشد.

ماده ۳ - هر جزیره متعلق به ایران دارای آبهای ساحلی مخصوص به خود خواهد بود که حدود آن مطابق ترتیب مذکور در ماده ۱ (قسمت اول) تعیین می‌شود در مورد مجمع‌الجزایر از جزایری که آن را تشکیل می‌دهد در حکم جزیره واحد محسوب می‌شود و مساحت آبهای ساحلی مجمع‌الجزایر از جزایری محسوب می‌گردد که از همه دورتر از مراکز مجمع‌الجزایر واقع باشند. ۱

فصل دوم: شرایط دخول و توقف کشتیهای جنگی خارجی در آبهای ایران و ترتیبی که بر آنها مقرر است

ماده ۴ - کشتیهای جنگی خارجی و تحت‌البحری‌ها به شرط آن که در سطح دریا سیر کنند حق عبور بی‌ضرر از آبهای ساحلی ایران را دارند مگر این که کشتیهای مزبور متعلق به دول متحارب باشند. در این صورت مقررات مملکتی و بین‌المللی که برای ایام جنگ و احترام بی‌طرفی منظور است به موقع اجرا گذارده می‌شود. شرایط عبور کشتیهای جنگی که منظور

مقررات راجع به تعیین حدود آبهای ساحلی، ... / ۳۳۹

قسمت اول این ماده است مخصوصاً از لحاظ تعیین عده آنها به وسیله نظامنامه مخصوص معین خواهد شد.

ماده ۵ - شرایط توقف کشتیهای جنگی خارجی در آبهای ساحلی ایران نیز به وسیله نظامنامه مخصوصی معین خواهد شد کشتیهای مزبوره باید در آبهایی که منظور این قانون است قوانین و نظامات ایران را رعایت نمایند.

ماده ۶ - دولت می تواند عبور و یا توقف کشتیهای جنگی خارجی را بنا به مصالح دفاع مملکت و یا علل مهمه دیگر در بعضی از بنادر و یا قسمتهایی از آبهای ساحلی ممنوع بدارد. بنادر و قسمت های مزبوره به اسم مناطق ممنوعه نامیده می شود. ^۱

ماده ۷ - کشتیهای جنگی خارجی به شرط معامله متقابل از معاینه گمرکی معاف بوده و فقط برای مال التجاره هایی که از کشتیهای مزبوره برای مصرف به ساحل وارد می شود حقوق گمرکی دریافت خواهد شد. کشتیهای مزبوره به شرط معامله متقابل از عوارض بندری و عوارض نظیر آن معافیت دارند.

ماده ۸ - رسیدگی و تعقیب جنحه و جنایاتی که در کشتی های جنگی خارجی واقع می شود از صلاحیت مقامات ایرانی خارج است. حکم اعدام اشخاصی که به وسیله مقامات خارجی صادر شده باشد نمی تواند در آبهای ساحلی و منطقه نظارت بحری ایران به موقع اجرا گذاشته شود.

«قانون اصلاح قانون تعیین حدود آبهای ساحلی

و منطقه نظارت ایران مصوب تیر ماه ۱۳۱۳»^۱

مصوب فروردین ماه ۱۳۳۸

^۱ ماده ۱ - حق حاکمیت ایران در خارج قلمرو خشکی ایران و آبهای داخلی شامل

منطقه‌ای از دریاها متصل به سواحل ایران که دریای ساحلی نامیده می‌شود، می‌باشد.
ماده ۲ - حق حاکمیت مزبور شامل فضای هوایی فوق دریای ساحلی و کف و زیرکف دریای ساحلی نیز می‌باشد.

ماده ۳ - عرض دریای ساحلی ایران از خط مبدا آبهای مزبور ۱۲ (دوازده) میل دریایی است و خط مبدا را دولت با رعایت قواعد مسلم حقوق بین‌المللی عمومی تعیین خواهد کرد.

تبصره - میل دریایی مساوی با ۱۸۵۲ متر است.

ماده ۴ - در مواردی که سواحل ایران مجاور یا مقابل سواحل کشور دیگری باشد اگر به ترتیب دیگری بین طرفین توافق نشده باشد حد فاصل بین آبهای ساحلی ایران و آن کشور خط منصفی است که کلیه نقاط آن از نزدیک‌ترین نقاط خطوط مبدا طرف به یک فاصله باشد. ^۱

ماده ۵ - هر جزیره متعلقه به ایران اهم از این که داخل دریای ساحلی ایران یا خارج از آن باشد دارای دریای ساحلی مخصوص به خود طبق این قانون می‌باشد. ^۲ جزایری که به فاصله کمتر از ۱۲ میل دریایی از هم واقعند مجموعاً در حکم جزیره واحدی بوده و حد دریای ساحلی آن از جزایری محسوب می‌گردد که نسبت به مرکز مجمع‌الجزایر از همه دورترند.

ماده ۶ - آبهای واقع بین ساحل کشور و خط مبدا و همچنین آبهای واقع بین جزایر متعلق به ایران که فاصله آنها از یکدیگر از ۱۲ میل دریایی تجاوز نکند آبهای داخلی کشور محسوب می‌گردد.

ماده ۷ - حق صید و سایر حقوقی که ایران در ماوراء دریای ساحلی خود دارد به اعتبار خود باقی است. ^۳

ماده ۸ - موادی از قانون مصوب ۲۴ تیرماه ۱۳۱۳ و سایر قوانینی که با این قوانین مغایرت دارد در قسمتی که مغایر است ملغی‌الایر می‌باشد.

قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱

فصل اول - دریای سرزمینی

ماده ۱ - حاکمیت جمهوری اسلامی ایران خارج از قلمرو خشکی و آبهای داخلی و جزایر خود در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان بر منطقه‌ای از آبهای متصل به خط مبدا که دریای سرزمینی نامیده می‌شود نیز حاکمیت دارد.

این حاکمیت همچنین شامل فضای فوقانی، بستر و زیربستر دریای سرزمینی می‌باشد.
ماده ۲ - حد خارجی عرض دریای سرزمینی از خط مبدا ۱۲ (دوازده) مایل دریایی می‌باشد. مایل دریایی برابر ۱۸۵۲ متر است.

جزایر متعلق به ایران اهم از این که داخل و یا خارج دریای سرزمینی باشند، طبق این قانون دارای دریای سرزمینی مخصوص به خود هستند.

ماده ۳ - خط مبدا، محاسبه خط مبدا دریای سرزمینی در خلیج فارس و دریای عمان همان است که در تصویب نامه هیأت وزیران به شماره ۶۷-۲/۲۵۰ مورخ ۱۳۵۲/۴/۳۱ تعیین گردیده است.^۲ (مصوبه مذکور ضمیمه این قانون می‌باشد) در سایر مناطق و جزایر ملاک حد پست‌ترین جزر آب در امتداد ساحل خواهد بود.

آبهای واقع بین خط مبدا دریای سرزمینی و قلمرو خشکی و همچنین آبهای واقع بین جزایر متعلقه به ایران که فاصله آنها از یکدیگر از دو برابر عرض دریای سرزمینی تجاوز نکند، جزو آبهای داخلی محسوب و تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

ماده ۴ - تحدید حدود در مواردی که دریای سرزمینی ایران با دریای سرزمینی دول مجاور یا مقابل تداخل پیدا کند مادامی که ترتیب دیگری بین طرفین توافق نشده باشد، حد

۱- منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۰۴۲ مورخ ۱۳۷۲/۳/۶ - صفحه ۹۸ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۲.

۲- رک صفحه صفحات ۳۵۸ تا ۳۶۱ این مجموعه.

فاصل بین دریای سرزمینی ایران و آن کشور خط منصفی است که کلیه نقاط آن از نزدیکترین نقاط خطوط مبدا طرفین به یک فاصله باشد.

ماده ۵- عبور بی ضرر، عبور شناورهای خارجی با استثناء موارد مندرج در ماده (۹)، از دریای سرزمینی ایران مادامی که مخل نظم، آرامش و امنیت کشور نباشد تابع اصل عبور بی ضرر است.

عبور به جز در موارد اضطراری باید با سرهت متعارف و پیوسته انجام گیرد.

ماده ۶- شرایط عبور بی ضرر، عبور شناورهای خارجی در صورت مبادرت به هر یک از اقدامات زیر بی ضرر تلقی نشده و بر حسب مورد مشمول مقررات جزایی و مدنی خواهد بود.

الف - هر گونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی و استقلال جمهوری اسلامی ایران یا اقدام به هر نحو دیگری که ناقض اصول حقوق بین الملل باشد.

ب - اقدام به تمرین یا مانور با هر نوع سلاح.

ج - جمع آوری هر گونه اطلاعاتی که به زیان امنیت ملی، امور دفاعی یا منافع اقتصادی کشور باشد.

د - هر گونه تبلیغاتی که منظور از آن لطمه زدن به امنیت ملی، امور دفاعی و یا منافع اقتصادی کشور باشد.

ه - پرواز و فرود و انتقال هر نوع هواپیما و هلیکوپتر و ادوات نظامی و نیرو به واحدهای شناور دیگر و ساحل.

و - نقل و انتقال افراد، بارگیری یا تخلیه هر نوع کالا و پول بر خلاف قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران.

ز - ایجاد هر گونه آلودگی محیط زیست دریایی برخلاف مقررات جمهوری اسلامی ایران.

ح - هر گونه فعالیت صیادی و بهره برداری از منابع دریایی.

ط - انجام هر نوع پژوهش علمی، نقشه برداری، لرزه نگاری و نمونه برداری.

ی - ایجاد اختلال در سیستم های ارتباطی یا سایر تأسیسات کشور.

ک - انجام هر نوع فعالیت دیگری که لازمه عبور کشتی نباشد.

ماده ۷ - مقررات تکمیلی، به منظور حفظ مصالح کشور و حسن اجرای عبور بی ضرر، دولت جمهوری اسلامی ایران برحسب مورد مقررات ضروری دیگر را وضع خواهد کرد.
ماده ۸ - تعلیق عبور بی ضرر، به منظور دفاع از امنیت و بنا به مصالح حالیه کشور دولت جمهوری اسلامی ایران می تواند عبور و توقیف کلیه شناورهای خارجی را در قسمتهایی از دریای سرزمینی به حالت تعلیق درآورد.

ماده ۹ - مستثنیات عبور بی ضرر، عبور شناورهای جنگی، زیردریاییها، شناورهای با سوخت هسته ای و هر نوع وسیله غوطه ور دیگر و همچنین شناورها و زیردریاییهای حامل مواد اتمی یا خطرناک و یا زیان آور برای حفظ محیط زیست و شناورهای تحقیقاتی خارجی از دریای سرزمینی منوط به موافقت قبلی مقامات صالحه جمهوری اسلامی ایران خواهد بود. زیردریاییها باید در سطح آب و با پرچم برافراشته عبور نمایند.

ماده ۱۰ - صلاحیت کیفری، تعقیب، رسیدگی و مجازات جرائم ارتكابی در کشتیهای در حال عبور از دریای سرزمینی در موارد زیر در صلاحیت مراجع قضایی جمهوری اسلامی ایران می باشد.

الف - چنانچه اثرات و عواقب جرم متوجه جمهوری اسلامی ایران گردد.

ب - چنانچه جرم ارتكابی مخل صلح و نظم و آرامش داخلی و یا نظم عمومی دریای سرزمینی باشد.

ج - چنانچه فرمانده کشتی یا نماینده دیپلماتیک یا کنسولی دولت صاحب پرچم کشتی تقاضای کمک و رسیدگی نماید.

د - چنانچه رسیدگی و تعقیب برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و روان گردان ضروری باشد.
ماده ۱۱ - صلاحیت مدنی، مقامات ذیصلاح دولت جمهوری اسلامی ایران می توانند در موارد زیر به منظور اجرای قرار تأمین و یا احکام محکومیت، نسبت به متوقف کردن تغییر مسیر و یا توقیف کشتی و بازداشت سرنشینان آن اقدام نمایند.

الف - کشتی از آبهای داخلی ایران خارج و در دریای سرزمینی در حرکت باشد.

ب - کشتی در دریای سرزمینی ایران متوقف باشد.

ج - کشتی در حال عبور از دریای سرزمینی باشد مشروط بر این که منشاء قرار تأمین و یا حکم محکومیت، تعهدات و یا الزامات ناشی از مسؤولیت مدنی همان کشتی باشد.

فصل دوم - منطقه نظارت

ماده ۱۲ - تعریف. منطقه نظارت منطقه‌ای است در مجاورت دریای سرزمینی که حد خارجی آن از خط مبدا ۲۴ مایل دریایی می‌باشد.

ماده ۱۳ - صلاحیت مدنی و کیفری. به منظور پیشگیری از نقض قوانین و مقررات کشور از جمله مقررات امنیتی، گمرکی، دریایی، مالی، مهاجرتی، بهداشتی، زیست‌محیطی و تعقیب و مجازات متخلفین، دولت جمهوری اسلامی ایران در منطقه نظارت اقدامات لازم را معمول خواهد داشت.

فصل سوم - منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره

ماده ۱۴ - حقوق حاکمه و صلاحیت در منطقه انحصاری اقتصادی. حقوق حاکمه و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران در ماورای دریای سرزمینی که منطقه انحصاری اقتصادی نامیده می‌شود به شرح زیر اعمال می‌گردد:

الف - اکتشاف و بهره‌برداری و حفاظت و اداره منابع طبیعی جاندار و بی جان بستر و زیر بستر دریا و آبهای روی آن و انجام سایر فعالیتهای اقتصادی مرتبط با بهره‌برداری از آب، باد و جریانهای دریایی جهت تولید انرژی.

حقوق مذکور در این منطقه انحصار است.

ب - وضع و اجرای قوانین و مقررات مناسب به ویژه در زمینه فعالیتهای زیر:

- ۱ - احداث و استفاده از جزایر مصنوعی و سایر تأسیسات و بناها و تعبیه کابل و لوله‌های زیردریایی و تعیین حریم‌های امنیتی و ایمنی مربوط.
- ۲ - انجام هر گونه پژوهش.

۳ - حفاظت و حمایت از محیط‌زیست دریایی.

ج - اعمال حقوق حاکمه که به موجب معاهدات بین‌المللی و منطقه‌ای تفویض شده است.

ماده ۱۵ - حقوق حاکمه و صلاحیت در فلات قاره. حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران نسبت به فلات قاره که دنباله طبیعی قلمرو خشکی و شامل بستر و زیر بستر مناطق دریایی مجاور و ماورای دریای سرزمینی ایران می‌باشد نیز طبق مفاد ماده (۱۴) بر حسب مورد اعمال می‌گردد.

ماده ۱۶ - فعالیتها و اقدامات ممنوعه. انجام فعالیتها و تمرینات نظامی بیگانه جمع‌آوری اطلاعات و هرگونه عملی که با منافع و حقوق جمهوری اسلامی ایران در منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره منافات داشته باشد ممنوع است.

ماده ۱۷ - فعالیت، کاوش و تحقیقات علمی. انجام هرگونه فعالیت جهت دستیابی به اشیاء مفروق، کاوش و تحقیقات علمی در منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره منوط به اجازه مقامات ذیربط جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

ماده ۱۸ - حفظ محیط‌زیست و منابع طبیعی. دولت جمهوری اسلامی ایران جهت حفاظت و حمایت از محیط‌زیست دریایی و استفاده مطلوب از منابع جاندار و سایر ذخائر منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره اقدامات لازم را معمول خواهد داشت.

ماده ۱۹ - تحدید حدود. حدود منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره جمهوری اسلامی ایران مادامی که به موجب موافقت‌نامه‌های دو جانبه تعیین نشده باشد منطبق بر خطی خواهد بود که کلیه نقاط آن از نزدیک‌ترین نقاط خطوط مبدا طرفین به یک فاصله باشد.

ماده ۲۰ - صلاحیتهای کیفری و مدنی. جمهوری اسلامی ایران صلاحیتهای کیفری و مدنی خود را درباره متخلفین از مقررات منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره اعمال و بر حسب مورد نسبت به بازرسی و یا توقیف آنها اقدام خواهد کرد.

ماده ۲۱ - حق تعقیب فوری. دولت جمهوری اسلامی ایران حق تعقیب فوری متخلفین از مقررات مربوط به آبهای داخلی، دریای سرزمینی، منطقه نظارت منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره را در مناطق مزبور و دریای آزاد، برای خود محفوظ می‌دارد.

فصل چهارم - مواد نهایی

ماده ۲۲ - آیین‌نامه‌های اجرایی، هیأت وزیران حدود اختیارات و مسؤلیتهای وزارتخانه‌ها و سازمانهای مجری این قانون را تعیین خواهد نمود.

وزارتخانه‌ها و سازمانهای مزبور مکلفند ظرف یک سال از تاریخ تصویب این قانون آیین‌نامه‌های اجرایی لازم را تهیه و به تصویب هیأت وزیران برسانند.

مادامی که آیین‌نامه‌های اجرایی جدید به تصویب نرسیده‌اند، آیین‌نامه‌ها و نظامنامه‌های موجود معتبر خواهند بود.

ماده ۲۳ - از تاریخ تصویب این قانون کلیه قوانین و مقررات مغایر با آن لغو می‌گردد.

آیین‌نامه احداث و استفاده از تأسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۵/۹/۲۸

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۵/۹/۲۸ بنا به پیشنهاد شماره ۲۴۹۴-۱۷/۸ مورخ ۱۳۷۴/۲/۲۷ وزارت نفت و به استناد ماده (۲۲) قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان - مصوب ۱۳۷۲ - آیین‌نامه احداث و استفاده از تأسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران در خلیج فارس و دریای عمان را به شرح زیر تصویب نمود:

ماده ۱ - در این آیین‌نامه عبارات زیر دارای تعاریف مربوط می‌باشند:

الف - فلات قاره: عبارت است از بستر، زیربستر، کف و زیرکف مناطق دریایی ماورای

دریای سرزمینی ایران و در امتداد و دنباله طبیعی قلمرو سرزمینی کشور تالبه بیرونی حاشیه فلات قاره حداکثر تا مسافت دویست (۲۰۰) مایل دریایی از خط مبدئی که برای تعیین عرض دریای سرزمینی در قوانین ایران پیش‌بینی شده است.

ب- منطقه انحصاری اقتصادی: عبارت است از ناحیه‌ای خارج و مجاور دریای سرزمینی حداکثر به عرض دویست (۲۰۰) مایل دریایی از خط مبدا دریای سرزمینی که در آن، کشور ساحلی دارای حقوق و صلاحیت‌های انحصاری در مورد منابع طبیعی و سایر صلاحیت‌های مربوط است.

ماده ۲- ایجاد تأسیسات و انجام هر گونه عملیات مربوط از جمله:

الف- کاوش، اکتشاف، توسعه، استخراج، تولید، انتقال و بهره‌برداری از نفت و گاز و سایر مواد هیدروکربورها و هریک از انواع دیگر ذخایر و مواد معدنی موجود در بستر دریا، حفظ، حراست، تعمیر و تکمیل تأسیسات مربوط،

ب- ساخت، احداث و استفاده از سکوهای حفاری نفتی، جزایر مصنوعی، لنگرگاهها و باراندازهای ثابت و سیار، نصب چراغهای دریایی، دکلهها و کابلها و تجهیزات مخابراتی و سنجش از راه دور و هر گونه تجهیزات و وسایل دیگر مربوط به امور یاد شده،

پ- حفاظت، بهره‌برداری و اداره تمامی منابع طبیعی جاندار بستر و زیر بستر دریاها و آبهای روی آن،

ت- بهره‌برداری از آب، باد و جریانهای دریایی به منظور تولید نیرو،

ث- انجام پژوهشها و تحقیقات علمی از طریق استفاده از تأسیسات ثابت و سیار دریایی،

ج- حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی

در ناحیه فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی به صورت انحصاری از حقوق

حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

تبصره- دولت جمهوری اسلامی ایران می‌تواند احداث تأسیسات موضوع بند (الف)

این ماده را به خارجیان همچنین تردد آنها را در ناحیه فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی با رعایت تمامی قوانین و مقررات گمرکی، بهداشتی، ایمنی و دیگر مقررات همچنین رعایت جوانب و مصالح کشور برابر مقررات این آیین‌نامه اجازه دهد.

ماده ۳- کشورهای متقاضی با رعایت شرایط زیر می توانند نسبت به احداث خطوط لوله و تعبیه کابل دریایی در ناحیه فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی اقدام کنند:

الف- به حقوق دولت جمهوری اسلامی ایران خسارتی وارد نسازند و به هیچ وجه در عملیات اجرایی (موضوع این آیین نامه) سازمانهای دولتی ایران و شرکتهای تابعه، اختلال ایجاد نکنند.

ب- حداقل چهار ماه قبل از شروع عملیات مربوط به احداث و استفاده از کابلها و خطوط لوله های زیر دریایی، مراتب را با ارسال نقشه های دقیق که موقعیت جغرافیایی مسیر عبور خط لوله و کابل دریایی را مشخص سازد برای اعلام نظر به مراجع مربوط ایرانی که توسط وزارت امور خارجه اعلام می شود ارسال دارند.

سازمان صلاحیتدار مربوط مکلف است درخواست و ضمائم آن را به طور دقیق مورد بررسی قرار دهد و چنانچه محل های پیشنهادی لطمه ای به تأسیسات و مستحکمات دریایی و یا طرح های آبی جمهوری اسلامی ایران یا سایر اشخاص حقیقی و حقوقی که با اجازه دولت جمهوری اسلامی ایران در دریا به فعالیت اشتغال دارند وارد نیارد و عملیات دریایی اشخاص یاد شده را مختل نکند و مغایر یا منافع کشور نباشد حداکثر پس از گذشت پنج ماه از تاریخ وصول تقاضا و مدارک خواسته شده مراتب موافقت دولت جمهوری اسلامی ایران را توسط وزارت امور خارجه به سازمان مربوط دولت درخواست کننده اعلام نماید.

پ- در ایمنی کشتیرانی و همچنین حفظ و حمایت از محیط زیست و حیات آبریان اخلاقی ایجاد نکنند و به ویژه با هماهنگی های لازم با مراجع ایرانی ترتیبی داده شود تا عبور خط لوله و کابل دریایی از این مناطق مانع یا مخل کشتیرانی بین المللی، فعالیت و تردد شناورهای که بین سواحل ایران و تأسیسات بالا در فعالیت یا تردد هستند، نباشند.

ماده ۴- به منظور اطمینان از ایمن بودن مستمر خطوط لوله و کابل های دریایی:

الف- دولت ذی نفع باید به طرق مقتضی به مقام های مربوط ایرانی در این خصوص تأمین لازم را ارایه نماید.

ب- مقامات ایرانی می توانند از تأسیسات یاد شده بازرسی فنی به عمل آورند و چنانچه عیب و نقصی مشاهده کنند، مراتب را به منظور رفع عیب و نقص به مالک خطوط لوله و

کابلهای دریایی و همچنین به دولت مربوط و وزارت امور خارجه دولت جمهوری اسلامی ایران اطلاع دهند.

ماده ۵- وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر و کشتیرانی) نسخه‌ای از گزارشهای فنی یاد شده در ماده (۴) این آیین‌نامه را به اطلاع سازمان بین‌المللی دریانوردی خواهد رساند.

ماده ۶- دولت جمهوری اسلامی ایران جهت حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی و استفاده مطلوب از منابع جاندار و سایر ذخایر اعم از معدنی و غیر آن و نیز اطمینان از ایمن بودن خطوط لوله و کابلهای دریایی می‌تواند مقررات خاصی را برای این مناطق وضع و به موقع اجرا گذارد.

ماده ۷- دستگاههای دولتی مربوط، رعایت قوانین و مقررات حاکم را از طریق وزارت امور خارجه، از کشورهای دیگر و کشتی‌های آنها که مجاز به تردد یا فعالیت در این حوزه می‌باشند، خواهند خواست و می‌توانند هر اقدامی را برابر ماده (۲۰) قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان- مصوب ۱۳۷۲- جهت جلوگیری از اعمال خلاف به عمل آورند.

ماده ۸- حریم ایمنی تأسیسات موضوع ماده (۲) این آیین‌نامه که در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایجاد شده و یا می‌شود، پانصد (۵۰۰) متر از هر نقطه از قسمت خارجی مستحذات یاد شده و یا میزان بیشتری بر اساس استانداردهای بین‌المللی و یا توصیه مراجع صلاحیتدار بین‌المللی اعلام و ابلاغ گردد، می‌باشد.

تبصره- هرگونه فعالیت و تردد دستگاههای اجرایی دولتی در حریم موکول به کسب اجازه از دستگاه صاحب یا متولی تأسیسات یاد شده بالا خواهد بود.

ماده ۹- تردد تمامی شناورها و کشتی‌ها به جز شناورها و کشتی‌های متعلق به دستگاههای اجرایی دولتی داخلی یا متعلق به طرفهای قرارداد یا دستگاههای اجرایی داخلی که در حال احداث تأسیسات و بهره‌برداری از آن می‌باشند، در حریم ایمنی تأسیسات موضوع ماده (۲) آیین‌نامه مستلزم دریافت مجوز تردد از مراجع صلاحیتدار متولی یا صاحب تأسیسات می‌باشد.

ماده ۱۰- مرجع صلاحیتدار جهت صدور مجوز برای تردد در حریم ایمنی سکوها و

مستحدمات و تأسیس نفتی دریایی، وزارت نفت (شرکت ملی نفت ایران) و در مورد سایر تأسیسات و مستحدمات دریایی، دستگاه دولتی بهره‌بردار است که با هماهنگی وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر و کشتیرانی) نسبت به صدور آن اقدام خواهد کرد.

ماده ۱۱ - در صورت نقض مقررات ایمنی، امنیتی از طرف شناورها و کشتی‌ها و اشخاص در مناطق یاد شده بالا علاوه بر تعقیب جزایی و مدنی و اقدامات تأمینی و پیشگیرانه، مراجع ایرانی فوراً مراتب را از طریق وزارت امور خارجه به اطلاع کشور صاحب پرچم خواهند رسانند. در صورت عدم دسترسی به متخلف، وزارت امور خارجه مکلف است از دولت یاد شده بخواهد تا نسبت به پیگرد قانونی وی اقدام و نتیجه را به اطلاع دولت جمهوری اسلامی ایران برساند.

ماده ۱۲ - به منظور تأمین ایمنی دریانوردی، مالکین و اداره‌کنندگان تأسیسات و سکوهای نفتی و دیگر تأسیسات و مستحدمات موضوع ماده (۲) این آیین‌نامه مکلف می‌باشند موقعیت جغرافیایی و طول و عرض و عمق دقیق این تأسیسات و چگونگی احداث آنها را با اعلام مشخص‌کننده و برابر ضوابطی که توسط وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر و کشتیرانی) و سایر مراجع مربوط تعیین می‌گردد روشن سازند تا این اطلاعات به سازمان بین‌المللی دریانوردی اعلام گردد.

ماده ۱۳ - به منظور تأمین ایمنی مسیرهای کشتیرانی و حفظ سلامت محیط زیست، مالکین تأسیسات و مستحدمات موضوع ماده (۲) این آیین‌نامه مکلف می‌باشند چنانچه این تأسیسات مورد نیاز نباشند و یا غیرقابل استفاده شوند، تمامی این تأسیسات را از مناطق دریایی موضوع این آیین‌نامه منتقل کنند و مراتب را پیش از شروع عملیات انتقال به اطلاع وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر و کشتیرانی) برسانند تا موضوع به سازمان بین‌المللی دریانوردی اعلام گردد.

ماده ۱۴ - ضوابط و شرایط انتقال تأسیسات و سکوهای نفتی که مورد نیاز و یا مورد استفاده نباشند، توسط وزارت نفت (شرکت ملی نفت ایران) با توجه به قطعنامه‌های مجمع عمومی سازمان بین‌المللی دریانوردی تهیه خواهد شد و پس از موافقت وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر و کشتیرانی) به اجرا در خواهد آمد.

مقررات راجع به تعیین حدود آبهای ساحلی، ... / ۳۵۱

ماده ۱۵ - به منظور تأمین ایمنی دریانوردی، احداث و بکارگیری ایستگاههای ارتباط رادیویی و سنجش از راه دور در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی، بدون اخذ مجوز قبلی از وزارت پست و تلگراف و تلفن که پس از هماهنگی وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر و کشتیرانی) صادر می‌گردد، ممنوع است.

ماده ۱۶ - ایجاد شبکه‌های مخابراتی اختصاصی در مناطقی که تأسیسات و مستحذات ثابت دریایی و سکوه‌های نفتی در آن واقع است تابع مقررات و ضوابط وزارت پست و تلگراف و تلفن خواهد بود که پس از هماهنگی با وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر و کشتیرانی) مجوز لازم را صادر خواهد کرد.

آیین نامه نحوه انجام پژوهش‌ها و تحقیقات علمی در مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۷/۲/۲ با اصلاحات بعدی

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۷/۲/۲ بنا به پیشنهاد شماره ۲۱۴۱۱/ و مورخ ۱۳۷۴/۱۰/۱۱ وزارت فرهنگ و آموزش عالی و به استناد ماده (۲۲) قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان - مصوب ۱۳۷۲ - آیین نامه نحوه انجام پژوهش‌ها و تحقیقات علمی در مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان را به شرح زیر تصویب نمود:

ماده ۱ - در این آیین نامه عبارات زیر در معانی مشروح مربوط به کار می‌روند:

دولت ایران: دولت جمهوری اسلامی ایران.

فعالیت: کلیه اقدام‌های عملی مستقیم و غیرمستقیم که با هدف کاوش و انجام پژوهش‌ها

و تحقیقات علمی در مناطق دریایی موضوع این آیین نامه انجام شود.

تحقیقات علمی: تحقیقاتی که تنها برای افزایش دانش انسان از محیط دریایی با اهداف صلح آمیز انجام می شود. این تحقیقات شامل شناسایی خصوصیات فیزیکی، شیمیایی، منابع زیستی، زمین شناسی و منابع غیرزیستی آب و نظایر آن در بستر و زیر بستر مناطق دریایی کشور جمهوری اسلامی ایران است.

پژوهش: اعم از پژوهش های نظری و کاربردی است.

مناطق دریایی: مناطق مشمول قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲ است.

ماده ۲- کلیه فعالیتها و پژوهش ها و تحقیقات موضوع این آیین نامه با هدف صلح آمیز در مناطق دریایی انجام می شود.

ماده ۳- ایجاد و استفاده از هر نوع تأسیسات و جزایر مصنوعی، تأسیسات یا تجهیزات شناور به منظور انجام تحقیقات علمی در مناطق دریایی باید با کسب موافقت قبلی و تحت شرایط اعلام شده توسط دولت ایران صورت گیرد. این گونه تأسیسات پس از احداث، تحت صلاحیت دولت ایران قرار می گیرند. پس از خاتمه تحقیقات در صورت اعلام دولت ایران این گونه تأسیسات یا تجهیزات باید توسط تحقیق کننده و با هزینه او برچیده شوند و در غیر این صورت دولت ایران حق خواهد داشت نسبت به برچیدن آنها رأساً اقدام و هزینه های مربوط را از مجری طرح تحقیقاتی علمی مطالبه نماید.

ماده ۴- انجام فعالیت و ایجاد و استفاده از تأسیسات و تجهیزات موضوع ماده (۳) این آیین نامه نباید وقفه ای در امر کشتیرانی، ماهیگیری، نصب کابلها و لوله های نفتی، حفظ منابع جاندار و بیجان ایجاد نماید. همچنین مانع استفاده از فضای ماوراء دریای آزاد و نیز سیستم های ارتباطی کشور گردد. تعیین حریم ایمنی به شعاع حداکثر ۵۰۰ متر اطراف این گونه تأسیسات یا تجهیزات مجاز است و مراتب توسط دولت ایران (سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران) به کلیه شناورها اعلام خواهد شد.

ماده ۵- تأسیسات و تجهیزات موضوع ماده (۳) این آیین نامه باید دارای علائم مشخصی که نمایانگر دولت یا سازمان بین المللی محل ثبت است، باشند. این علائم باید طبق

استانداردهای بین‌المللی بوده ایمنی دریانوردی و پرواز را نیز تأمین نماید.

ماده ۶ - دولت یا سازمان‌های بین‌المللی تحقیق‌کننده و متقاضیان داخلی غیردولتی، مسؤول جبران کلیه خساراتی هستند که در اثر فعالیت و انجام تحقیقات یا اقدامات آنها و اشخاص تحت امر آنها به دولت ایران یا سایر اشخاص وارد می‌شود. به منظور اطمینان از پرداخت خسارت‌های احتمالی فوق‌الذکر و پذیرش مسؤولیت ناشی از انجام فعالیت‌های تحقیقاتی موضوع این آیین‌نامه، باید فعالیت‌های تحقیقاتی یاد شده و نیز تجهیزات و تأسیسات مربوط به آنها از قبل بیمه شده باشند.

ماده ۷ - انجام فعالیت، پژوهش و تحقیقات علمی موجب ایجاد هیچ حقی در مورد قسمتی از محیط زیست دریایی یا منابع آن نخواهد شد.

ماده ۸ - انجام فعالیت، پژوهش و تحقیقات علمی نباید مزاحم اقدامات دولت ایران شود و نیز نباید باعث آلودگی و تخریب محیط زیست گردد.

ماده ۹ - نتایج فعالیت، پژوهش و تحقیقات علمی باید به اطلاع وزارتخانه یا سازمان تخصصی ذی‌ربط و نیز مرکز ملی اقیانوس‌شناسی برسد و در صورت اعلام سازمانهای یاد شده برای کمک به تجزیه و تحلیل نتایج اطلاعات و تحقیقات بدست آمده، کمک لازم از طرف دولت یا سازمان بین‌المللی مجری تحقیقات، انجام گیرد.

ماده ۱۰ - نتایج فعالیت، پژوهش و تحقیقات علمی با توافق دولت ایران توسط رسانه‌های عمومی داخلی و بین‌المللی قابل انتشار است.

ماده ۱۱ - انجام هرگونه تحقیقات به منظور اکتشاف منابع زیستی و غیرزیستی در مناطق دریایی، منوط به طی تشریفات مذکور در ماده (۱۴) این آیین‌نامه است، مگر این که مراتب به طور خاص در موافقتنامه دولت ایران با دیگر دولتها تعیین تکلیف شده باشد.

ماده ۱۲ - اتباع خارجی برای انجام فعالیت، پژوهش و تحقیقات علمی باید از طریق دولت متبوع یا سازمان بین‌المللی مربوط اقدام نماید.

ماده ۱۳ - متقاضی فعالیت، پژوهش و تحقیقات علمی (دولت یا سازمان بین‌المللی صلاحیتدار) مکلف است اطلاعات معین رابه شرح فرم ضمیمه شماره (۱)، حداقل شش ماه قبل از زمان اجرای طرح تحقیقاتی، از طریق نمایندگان دولت ایران در خارج و یا نمایندگی

دولت متبوع خود در ایران به وزارت امور خارجه تسلیم نماید. «وزارت امور خارجه پس از دریافت تقاضا و مدارک مربوط به نسخه‌ای از آن را برای وزارتخانه‌های دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و اطلاعات ارسال می‌کند تا ظرف ۱۵ روز در مورد آن اعلام نظر کنند، پس از پایان مدت مذکور مدارک مربوط به همراه نظریه وزارتخانه‌های یاد شده (در صورت وصول) و اظهار نظر وزارت امور خارجه به وزارت علوم، تحقیقات و فناوری (مرکز ملی اقیانوس‌شناسی) منعکس می‌گردد.»^۱ وزارت فرهنگ و آموزش عالی درخواست رسیده را همراه با اظهار نظر برای شورای عالی اقیانوس‌شناسی کشور ارسال می‌کند. در صورت تأیید کمیته تخصصی ذی ربط در شورای عالی اقیانوس‌شناسی کشور، مجوز لازم مطابق فرم ضمیمه شماره (۲) توسط مرکز ملی اقیانوس‌شناسی صادر می‌شود و برای اطلاع واحدهای مستقر در مناطق دریایی محل تحقیقات، مراتب به ستاد کل نیروهای مسلح و سازمان بنادر و کشتیرانی و برای اطلاع و نظارت بر کلیه مراحل انجام پژوهش و تحقیقات به وزارتخانه یا سازمان تخصصی ذی ربط اعلام می‌شود.

تبصره ۱ - در صورتی که پس از شش ماه از تاریخ دریافت تقاضا هیچگونه پاسخی به متقاضی داده نشود، مخالفت ضمنی تلقی می‌شود. در صورت عدم تطبیق اطلاعات مندرج در تقاضا با واقعیت‌ها و شواهد آشکار مانند درج اطلاعات نادرست در خصوص ماهیت و موضوع پروژه، اطلاعات بیشتری از متقاضی مطالبه می‌شود. عدم ایفای تعهدات سابق متقاضی که از تحقیقات قبلی ناشی شده است، مانع اعطای مجوز خواهد بود.

تبصره ۲ - اگر درخواست از طرف سازمان بین‌المللی باشد که دولت ایران عضو آن است و در هنگام اتخاذ تصمیم در خصوص انجام تحقیقات در مناطق دریایی ایران، نماینده دولت ایران در جلسه حضور داشته و به انجام تحقیقات رأی مثبت داده است، نماینده ایران موظف است مراتب را به وزارت فرهنگ و آموزش عالی (مرکز ملی اقیانوس‌شناسی) اعلام نماید تا

۱ - عبارت مندرج در «... به موجب اصلاحیه آیین‌نامه نحوه انجام پژوهشها و تحقیقات علمی در مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۹/۶/۱۶ هیأت وزیران، جایگزین عبارت قبلی یعنی «وزارت امور خارجه پس از دریافت و ارایه اظهار نظر، آن را به وزارت فرهنگ و آموزش عالی (مرکز ملی اقیانوس‌شناسی) منعکس می‌نماید» گردیده است. (ریزنامه رسمی شماره ۱۶۱۸۸ مورخ ۱۳۷۹/۶/۳۰ - صفحه ۹۴۴ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۹).

خارج از نوبت رسیدگی و تصمیم‌گیری شود.

تبصره ۳- متقاضیان داخلی غیردولتی برای اخذ مجوز، درخواستهای خود را به وزارت فرهنگ و آموزش عالی (مرکز ملی اقیانوس‌شناسی) منعکس می‌نمایند.
تبصره ۴- سازمانهای دولتی برای فعالیتهای مختص به خود که رأساً انجام می‌دهند، نیاز به اخذ مجوز نخواهند داشت.

ماده ۱۴- در صورت عدم رعایت هر یک از موارد فوق و یا عدم تطابق پژوهش‌ها و تحقیقات با اطلاعات اولیه‌ای که به دولت ایران ارائه شده است، دولت ایران می‌تواند انجام پژوهش‌ها و تحقیقات را به حالت تعلیق درآورد. اگر در مدت معقولی دولت یا سازمان بین‌المللی مجری تحقیق، خود را با مقررات این آیین‌نامه وفق ندهد دولت ایران مجوز صادره را باطل و ملغی‌الاثر خواهد نمود.

تبصره - ایجاد هر گونه تغییر در طرحهای تحقیقاتی بدون اخذ مجوز قبلی از دولت ایران، مشمول مفاد قسمت اخیر این ماده خواهد بود.

ماده ۱۵- به تخلفاتی که از مقررات این آیین‌نامه انجام گیرد، مطابق قوانین جمهوری اسلامی ایران رسیدگی خواهد شد.

قانون راجع به اکتشاف و بهره‌برداری از منابع طبیعی

(فلات قاره ایران) مصوب ۱۳۳۴/۳/۲۸

ماده اول- کلمه فلات قاره مستعمل در این قانون همان معنی را داراست که از کلمات مصطلح Continental - Shelf کتینانتال شلف (به زبان انگلیسی) یا پلاتوکتینانتال Plateau - Continental (به زبان فرانسه) مستفاد می‌گردد:

ماده دوم- مناطق و همچنین منابع طبیعی کف دریا و زیرکف دریا تا حدود فلات قاره سواحل ایران و سواحل جزایر ایران در خلیج فارس و بحر عمان متعلق به دولت ایران تحت

حاکمیت دولت ایران بوده و می باشد.

تبصره - در مورد^۱ بحر خزر مبنای عمل طبق اصول حقوق بین المللی مربوط به دریاهای بسته بوده و می باشد.

ماده سوم - در صورتی که فلات قاره مندرج در ماده قبل تا سواحل کشور دیگری بسط داشته یا با کشور همجوار دیگری مشترک باشد در صورت بروز اختلاف نسبت به حدود فلات قاره ایران اختلاف مزبور بر اساس انصاف حل خواهد شد و دولت برای حل این قبیل اختلافات احتمالی از طریق سیاسی اقدامات لازمه را خواهد نمود.

ماده چهارم - این قانون در مقررات مندرج در قانون ۲۴ تیرماه ۱۳۱۳ مربوط به تعیین حدود آب های ساحلی و منطقه نظارت دولت در دریاها^۲ تغییری نداده و قانون مزبور به قوت خود باقی است.

ماده پنجم - این قانون در وضع آب های روی فلات قاره از لحاظ حق کشتیرانی آزاد و کابل زیر دریا تغییری نخواهد داد و دولت می تواند مؤسسات لازم را به منظور اکتشاف و بهره برداری از منابع طبیعی روی فلات قاره ایجاد نموده و هرگونه اقدامی را که برای تأمین امنیت مؤسسات مزبور لازم باشد به عمل آورد.

تصویب نامه راجع به اعلامیه ضمیمه درباره حد خارجی

منطقه انحصاری ماهیگیری ایران در خلیج فارس

و دریای عمان^۳ مصوب ۱۳۵۲/۴/۹

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۵۲/۴/۹ بنا به پیشنهاد شماره ۹۶۵۰ مورخ ۱۳۵۲/۴/۶

۱ - در متن مجموعه قوانین کلمه «مرعد» درج شده است اما به نظر می رسد «مورد» صحیح باشد.

۲ - در کی صفحات ۳۳۷ تا ۳۳۹ این مجموعه.

۳ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۹۲۲۸ مورخ ۱۳۵۶/۲/۱۹ - صفحه ۵۶ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۵ (قسمت تصویب نامه ها).

وزارت امور خارجه اعلامیه ضمیمه درباره حد خارجی منطقه انحصاری ماهیگیری ایران در خلیج فارس و دریای عمان را تصویب نمود.

اعلامیه

از آنجا که اهالی ساحلی ایران در طول تاریخ به ماهیگیری در دریای متصل به سواحل ایران اشتغال داشته و نظر به این که به موجب ماده ۷ قانون مصوب ۲۲ فروردین ۱۳۳۸ راجع به دریای سرزمینی (Territorial Sea) ایران - حق صید و سایر حقوقی که ایران در ماوراء دریای سرزمینی خود دارد تأیید گردیده است - و

نظر به این که منابع طبیعی دریای متصل به سواحل ایران در پیشرفت و توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور دارای اهمیت خاص می باشد - بنابراین - به منظور حفظ حق صید و منافع ایران در دریای متصل به سواحل و جزایر ایران - بدین وسیله اعلام می گردد:

۱ - حد خارجی منطقه انحصاری ماهیگیری ایران در خلیج فارس حد خارجی آبهای روی فلات قاره ایران می باشد.

الف - در مناطقی که فلات قاره ایران در خلیج فارس به موجب موافقت نامه هایی با دول دیگر تعیین و تحدید گردیده است حد خارجی آبهای روی فلات قاره ایران طبق حدودی است که در آن موافقت نامه تعیین شده است.

ب - در قسمتهایی که حدود خارجی فلات قاره هنوز با دول دیگر تحدید و تعیین نگردیده - مادام که به ترتیب دیگری بین طرفین توافق نشده باشد - حد خارجی آبهای روی فلات قاره به منظور تعیین منطقه انحصاری ماهیگیری ایران خط منصفی است که کلیه نقاط آن از نزدیک ترین نقاط خطوط مبدا دریای سرزمینی طرفین به یک فاصله باشد.

۲ - حد خارجی منطقه انحصاری ماهیگیری ایران در دریای عمان پنجاه میل دریایی از خط مبدا دریای سرزمینی ایران می باشد.

در نقاطی که منطقه انحصاری ماهیگیری ایران با منطقه انحصاری ماهیگیری دول ساحلی دیگر در دریای عمان تداخل کند - اگر به ترتیب دیگری بین طرفین توافق نشده

باشد - حد فاصل بین مناطق انحصاری ماهیگیری ایران و آن دول خط منصفی است که کلیه نقاط آن از نزدیکترین نقاط خطوط مبدا طرفین به یک فاصله باشد.

۳ - ماهیگیری و کلیه فعالیت‌های مربوطه در منطقه انحصاری ماهیگیری ایران توسط خارجیان ممنوع است مگر این که قبلاً از دولت ایران اجازه تحصیل شده باشد.

۴ - حدود خارجی مناطق انحصاری ماهیگیری ایران در خلیج فارس و دریای عمان روی نقشه‌های دریایی ترسیم خواهد گردید.

۵ - مقررات این اعلامیه به حق کشتیرانی بین‌المللی که طبق موازین و مقررات حقوق بین‌الملل اعمال گردد لطمه‌ای وارد نخواهد ساخت.

تهران ۸ آبان ۱۳۵۲ برابر ۳۰ اکتبر ۱۹۷۳

تصویب نامه راجع به اصلاح قانون تعیین حدود آبهای ساحلی و منطقه نظارت ایران مصوب ۱۳۵۲/۴/۳۰

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۵۲/۴/۳۰ بنا به پیشنهاد شماره ۹۶۵۲ مورخ ۱۳۵۲/۴/۶ وزارت امور خارجه تصویب نمودند:

۱ - خط مبدا مقرر در قانون مصوب ۲۲ فروردین ۱۳۳۸ راجع به اصلاح قانون تعیین حدود آبهای ساحلی و منطقه نظارت ایران مصوب ۲۴ تیر ماه ۱۳۱۳ به شرح زیر تعیین می‌گردد:

الف - خطوط مستقیمی که نقاط زیر را به ترتیب به یکدیگر وصل می‌کند:

۱ - نقطه (۱) در محل تلاقی خط القمر (تالوگ) شط العرب با خط مستقیمی که دو طرف دهانه شط را در حد پست‌ترین جزر به یکدیگر متصل می‌کند.

- ۲- نقطه (۲) در دهانه بهرگان به طول جغرافیایی ۴۹ درجه و ۳۳ دقیقه و ۵۵ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۹ درجه و ۵۹ دقیقه و ۵۰ ثانیه.
- ۳- نقطه (۳) در جنوب جزیره خارک به طول جغرافیایی ۵۰ درجه و ۱۸ دقیقه و ۴۰ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۹ درجه و ۱۲ دقیقه و ۲۹ ثانیه.
- ۴- نقطه (۴) در جنوب جزیره نخیلو به طول جغرافیایی ۵۱ درجه و ۲۷ دقیقه و ۱۵ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۷ درجه و ۵۰ دقیقه و ۴۰ ثانیه.
- ۵- نقطه (۵) در جزیره لاوان به طول جغرافیایی ۵۳ درجه و ۱۳ دقیقه و صفر ثانیه شرقی و عرض جغرافیایی ۲۶ درجه و ۴۷ دقیقه و ۲۵ ثانیه.
- ۶- نقطه (۶) در جنوب غربی در جزیره کیش به طول جغرافیایی ۵۳ درجه و ۵۵ دقیقه و ۱۰ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۶ درجه و ۳۰ دقیقه و ۵۵ ثانیه.
- ۷- نقطه (۷) در جنوب شرقی جزیره کیش به طول جغرافیایی ۵۳ درجه و ۵۹ دقیقه و ۲۰ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۶ درجه و ۳۰ دقیقه و ۱۰ ثانیه.
- ۸- نقطه (۸) در رأس الشنتاس به طول جغرافیایی ۵۴ درجه و ۴۷ دقیقه و ۲۰ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۶ درجه و ۲۹ دقیقه و ۳۵ ثانیه.
- ۹- نقطه (۹) در جنوب غربی جزیره قشم به طول جغرافیایی ۵۵ درجه و ۱۶ دقیقه و ۵۵ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۶ درجه و ۳۲ دقیقه و ۲۵ ثانیه.
- ۱۰- نقطه (۱۰) در جنوب جزیره هنگام به طول جغرافیایی ۵۵ درجه و ۵۱ دقیقه و ۵۰ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۶ درجه و ۳۶ دقیقه و ۴۰ ثانیه.
- ۱۱- نقطه (۱۱) در جنوب جزیره لارک به طول جغرافیایی ۵۶ درجه و ۲۱ دقیقه و ۵۰ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۶ درجه و ۴۹ دقیقه و ۳۰ ثانیه.
- ۱۲- نقطه (۱۲) در شرق جزیره لارک به طول جغرافیایی ۵۶ درجه و ۲۴ دقیقه و ۵ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۶ درجه و ۵۱ دقیقه و ۱۵ ثانیه.
- ۱۳- نقطه (۱۳) در شرق جزیره هرمز به طول جغرافیایی ۵۶ درجه و ۲۹ دقیقه و ۴۰ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۷ درجه و ۲ دقیقه و ۳۰ ثانیه.

- ۱۴ - نقطه (۱۴) به طول جغرافیایی ۵۶ درجه و ۳۵ دقیقه و ۴۰ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۷ درجه و ۸ دقیقه و ۳۰ ثانیه.
- ۱۵ - نقطه (۱۵) به طول جغرافیایی ۵۷ درجه و ۱۹ دقیقه و ۵۵ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۵ درجه و ۴۷ دقیقه و ۱۰ ثانیه.
- ۱۶ - نقطه (۱۶) به طول جغرافیایی ۵۷ درجه و ۴۵ دقیقه و ۳۰ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۵ درجه و ۳۸ دقیقه و ۱۰ ثانیه.
- ۱۷ - نقطه (۱۷) به طول جغرافیایی ۵۸ درجه و ۵ دقیقه و ۲۰ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۵ درجه و ۳۳ دقیقه و ۲۰ ثانیه.
- ۱۸ - نقطه (۱۸) به طول جغرافیایی ۵۹ درجه و ۵ دقیقه و ۴۰ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۵ درجه و ۲۴ دقیقه و ۵ ثانیه.
- ۱۹ - نقطه (۱۹) به طول جغرافیایی ۵۹ درجه و ۳۵ دقیقه و صفر ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۵ درجه و ۲۳ دقیقه و ۴۵ ثانیه.
- ۲۰ - نقطه (۲۰) به طول جغرافیایی ۶۰ درجه و ۱۲ دقیقه و ۱۰ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۵ درجه و ۱۹ دقیقه و ۲۰ ثانیه.
- ۲۱ - نقطه (۲۱) به طول جغرافیایی ۶۰ درجه و ۲۴ دقیقه و ۵۰ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۵ درجه و ۱۷ دقیقه و ۲۵ ثانیه.
- ۲۲ - نقطه (۲۲) به طول جغرافیایی ۶۰ درجه و ۲۷ دقیقه و ۳۰ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۵ درجه و ۱۶ دقیقه و ۳۶ ثانیه.
- ۲۳ - نقطه (۲۳) به طول جغرافیایی ۶۰ درجه و ۲۶ دقیقه و ۴۰ ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۵ درجه و ۱۶ دقیقه و ۲۰ ثانیه.
- ۲۴ - نقطه (۲۴) به طول جغرافیایی ۶۱ درجه و ۲۵ دقیقه و صفر ثانیه شرقی و به عرض جغرافیایی ۲۵ درجه و ۳ دقیقه و ۳۰ ثانیه.
- ۲۵ - نقطه (۲۵) محل تلاقی نصف النهار ۶۱ درجه و ۳۷ دقیقه و ۳ ثانیه طول شرقی با خط مستقیمی که دو طرف خلیج گواتر را در حد پست‌ترین جزر به یکدیگر متصل می‌سازد.

مقررات راجع به تعیین حدود آبهای ساحلی، ... / ۳۶۱

ب- بین نقاط ۶ و ۷ در جزیره کیش و ۱۱ و ۱۲ در جزیره لارک و ۱۴ و ۱۵ در تنگه هرمز خط مبدا خط پست‌ترین جزر در امتداد ساحل خواهد بود.

۲- خط مبدا اندازه‌گیری عرضی دریای سرزمینی ایران روی نقشه دریایی خلیج فارس به مقیاس ۱:۱۵۰۰۰۰۰ چاپ یکم سازمان جغرافیایی کشور (شهر پور ۱۳۴۹) ترسیم گردیده و ضمیمه این تصویب‌نامه است.

قانون موافقتنامه حاکمیت بر جزایر فارسی و العربی و تحدید حدود فلات قاره بین ایران و عربستان سعودی^۱ مصوب ۱۳۴۷/۸/۱۹

ماده واحده - موافقتنامه مربوط به حاکمیت بر جزایر فارسی و العربی و تحدید حدود فلات قاره بین ایران و عربستان سعودی مشتمل بر یک مقدمه و پنج ماده و دو نامه ضمیمه و یک نقشه که در تاریخ دوم آبانماه ۱۳۴۷ برابر با ۲۴ اکتبر ۱۹۶۸ بین نمایندگان مختار دولت ایران و دولت پادشاهی عربستان سعودی در تهران به امضاء رسیده است تصویب و اجازه مبادله اسناد تصویب آن داده می‌شود.

موافقتنامه مربوط به حاکمیت بر جزایر فارسی و العربی و تحدید حدود فلات قاره بین ایران و عربستان سعودی

دولت ایران به نمایندگی جناب آقای دکتر منوچهر اقبال رئیس هیأت مدیره و مدیر عامل

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۷۰۰۵ مورخ ۱۳۴۷/۱۲/۱۰ - صفحه ۴۸۲ مجسوعه قوانین سال ۱۳۴۷.

شرکت ملی نفت ایران از یک طرف و دولت پادشاهی عربستان سعودی به نمایندگی جناب آقای شیخ احمد زکی یمانی وزیر نفت و منابع معدنی از طرف دیگر:

نظر به تمایلی که به حل و فصل اختلاف فیما بین درباره حق حاکمیت بر جزایر فارسی و العربی دارند و نظر به تمایلی که همچنین به تعیین خط مرزی جداکننده نواحی تحت البحر مربوطه که هر یک از طرفین نسبت به آن به موجب قوانین بین المللی دارای حقوق حاکمیت می باشد - به طریق دقیق و عادلانه دارند.

علیهذا با توجه به اصول قانونی و شرایط خاص -

و بعد از مبادله اختیار نامه ها به شرح زیر توافق نمودند:

ماده ۱ - طرفین متقابلاً حق حاکمیت ایران را بر جزیره فارسی و حق حاکمیت عربستان سعودی را بر جزیره العربی به رسمیت می شناسند. هر یک از جزایر دارای کمر بندی از دریای ساحلی به عرض دوازده میل دریایی از حد پست ترین خط جزر از هر یک از جزایر مذکور خواهد بود.

در ناحیه ای که کمر بندهای مزبور تداخل می نمایند یک خط مرزی که دریای ساحلی دو جزیره را جدا نموده و در تمام طول خود از حد پست ترین جزر هر یک از دو جزیره به فاصله مساوی باشد، ترسیم خواهد گردید.

ماده ۲ - خط مرزی که نواحی تحت البحر متعلق به ایران را از نواحی تحت البحر متعلق به عربستان سعودی جدا می نماید خطی خواهد بود که ذیلاً مقرر گردیده است.

طرفین متقابلاً حق حاکمیت یکدیگر را نسبت به کف و زیر کف نواحی تحت البحر در سمت مربوطه خط مرزی، جهت انجام عملیات اکتشافی و بهره برداری از منابع طبیعی آن ناحیه، به رسمیت می شناسند.

ماده ۳ - خط مرزی مذکور در ماده ۲ به این شرح خواهد بود:

الف - جز در مجاورت جزایر فارسی و العربی، خط مرزی مورد بحث به وسیله خطوط مستقیم بین نقاط زیر که طول و عرض جغرافیایی هر یک ذیلاً تصریح شده تعیین می گردد:

نقطه	طول شمالی		طول شرقی	
	درجه	دقیقه	درجه	دقیقه
۱	۲۷	۱۰ و ۰۰	۵۰	۵۴ و ۰۰
۲	۲۷	۱۸ و ۰۵	۵۰	۴۵ و ۰۵
۳	۲۷	۲۶ و ۰۵	۵۰	۳۷ و ۰۰
۴	۲۷	۵۶ و ۰۵	۵۰	۱۷ و ۰۵
۵	۲۸	۰۸ و ۰۵	۵۰	۰۶ و ۰۵
۶	۲۸	۱۷ و ۰۶	۴۹	۵۶ و ۰۲
۷	۲۸	۲۱ و ۰۰	۴۹	۵۰ و ۰۹
۸	۲۸	۲۴ و ۰۷	۴۹	۴۷ و ۰۸
۹	۲۸	۲۴ و ۰۴	۴۹	۴۷ و ۰۴
۱۰	۲۸	۲۷ و ۰۹	۴۹	۴۲ و ۰۰
۱۱	۲۸	۳۴ و ۰۸	۴۹	۳۹ و ۰۷
۱۲	۲۸	۳۷ و ۰۲	۴۹	۳۶ و ۰۲
۱۳	۲۸	۴۰ و ۰۹	۴۹	۳۳ و ۰۵
۱۴	۲۸	۴۱ و ۰۳	۴۹	۳۴ و ۰۳

ب- در مجاورت جزایر فارسی و العربی خطی به شرح زیر ترسیم خواهد شد:

در نقطه‌ای که خط مذکور در بند (الف) حد کمربند دریای ساحلی اطراف جزیره فارسی را قطع می‌نماید، خط مرزی بر روی حد کمربند مزبور در طرف مقابل عربستان سعودی ادامه خواهد یافت تا با خط مرزی مذکور در ماده یک که دریای ساحلی جزایر فارسی و العربی را جدا می‌نماید تلاقی کند و از آنجا بر روی خط مزبور به سمت شرق ادامه خواهد یافت تا حد کمربند دریای ساحلی اطراف جزیره العربی را قطع کند و از آن پس بر روی حد کمربند مزبور در طرف مقابل ایران ادامه خواهد یافت تا مجدداً خط مرزی مشروح در بند (الف) را قطع نماید.

نقشه تهیه شده توسط هیأت نقشه برداری رسته مهندسی ارتش آمریکا در تاریخ ۱۹۶۶ تنظیم گردیده بعنوان مبنای اندازه گیری مختصات مشروطه فوق مورد استفاده قرار گرفته و خواهد گرفت و خط مرزی در نسخه ممضی از نقشه مزبور نشان داده شده و ضمیمه این موافقتنامه می باشد.

ماده ۴- هر یک از طرفین موافقت می نماید که در داخل منطقه ای به عرض پانصد متر از خط مرزی مشروطه در ماده ۳ و در امتداد خط مزبور در نواحی تحت البحری سمت مربوطه او عملیات حفاری نفتی رأساً و یا به وسیله مقامات مجاز از طرف او انجام نگیرد منطقه مذکور از خط مرزی نامبرده اندازه گیری خواهد شد.

ماده ۵- این موافقتنامه در دو نسخه به زبانهای فارسی و عربی تنظیم گردیده و هر دو متن متساویاً معتبر است. ترجمه انگلیسی این موافقتنامه نیز به امضای طرفین رسیده و ضمیمه می باشد.

این موافقتنامه از تاریخ مبادله اسناد تصویب که در اسرع وقت ممکنه در جده انجام خواهد گرفت لازم الاجرا خواهد شد.

بنا به مراتب نمایندگان نامبرده در فوق که از طرف دولت های متبوع خود دارای اختیار کافی می باشند این موافقتنامه را امضاء نمودند.

به تاریخ دوم آبان یکهزار و سیصد و چهل و هفت مطابق با دوم شعبان ۱۳۸۸ و برابر ۲۴ اکتبر ۱۹۶۸ در تهران امضاء گردیده است.

از طرف دولت ایران	از طرف دولت پادشاهی عربستان سعودی
دکتر متوجه اقبال	شیخ احمد زکی یمانی
رئیس هیأت مدیره و مدیر عامل	وزیر نفت و منابع معدنی
شرکت ملی نفت ایران	عربستان سعودی
تهران - ۲۴ اکتبر ۱۹۶۸	
عالیجناب	

عطف به موافقتنامه مرزی فلات قاره که به تاریخ امروز به وسیله ما به نمایندگی از طرف

دولتین متبوعه خود امضاء کرده است و (از این پس موافقتنامه نامیده خواهد شد) افتخار دارد ترتیبات فنی زیر را به منظور تسهیل تعیین موقعیت‌های جغرافیایی در نواحی دریایی فریدون، مرجان پیشتهاد نماید:

هر چه زودتر پس از لازم‌الاجرا شدن موافقتنامه مزبور کمیسیون فنی مشترکی مرکب از چهار عضو کارشناس که هر یک از دولتین دو نفر از آنها را تعیین می‌نمایند تشکیل خواهد گردید.

این کمیسیون عهده‌دار وظیفه تعیین موقعیت‌های مورد توافق در محل‌های دریایی زیر که در حال حاضر علایم بارز مختلفی بر روی آنها موجود است، با ذکر طول و عرض جغرافیایی به موجب نقشه ضمیمه موافقتنامه خواهد بود.
در طرف ایران.

۱- موقعیت چاه معروف به شماره ۳ فریدون.

۲- موقعیت چاه معروف به شماره ۲ فریدون.

در طرف عربستان سعودی

۳- موقعیت چاه معروف به شماره ۷ فریدون و یا در صورتی که علایم بارز در موقعیت این چاه وجود نداشته باشد، موقعیت چاه معروف به شماره (۱) مرجان تفاهم حاصل است هرگاه چاه جدیدی در طرف عربستان سعودی حفر و بر روی آن علایم بارزی نصب گردد و چاه مزبور بطور مناسبی نزدیک به خط مرزی باشد چنین چاهی نیز جزء نقاط مورد مراجعه منظور خواهد شد بطوری که جمعاً چهار نقطه مورد مراجعه موجود باشد.

موقعیت این نقاط که به وسیله کمیسیون فنی مشترک مشخص می‌گردد چنانچه ظرف مدت یک ماه پس از تقدیم گزارش کمیسیون فنی مزبور که در تاریخ واحدی به هر دو دولت تسلیم خواهد گردید از طرف هیچیک از دو دولت مورد اعتراض قرار نگیرد قطعی تلقی خواهد شد.

از آن پس برای کلیه مقاصد ناشی از این موافقت‌نامه موقعیت‌های مربوط به عملیات نفتی که در ناحیه مرجان، فریدون به موجب اجازه هر یک از دولتین اجرا شود - با مراجعه به نقاط

مذکور و بر طبق اصول متداول نقشه برداری تعیین خواهد شد.

چنانچه پیشنهاد فوق مورد قبول آن جناب باشد - این نامه و پاسخ آن جناب دایره به موافقت در این باره به منزله توافق بین دولتهای متبوعه تلقی خواهد شد و از تاریخ اعتبار موافقت نامه لازم الاجرا خواهد بود.

با تجدید احترامات فائمه

شیخ احمد زکی یمانی

وزیر نفت و منابع معدنی

جناب آقای دکتر منوچهر اقبال

رئیس هیأت مدیره و مدیر عامل شرکت ملی نفت ایران

تهران - ۲۴ اکتبر ۱۹۶۸

عالیجناب

افتخار دارم وصول نامه جنابعالی را که عیناً در زیر نقل می شود اعلام نمایم.

تهران - ۲۴ اکتبر ۱۹۶۸

عالیجناب

عطف به موافقتنامه مرزی فلات قاره که به تاریخ امروز به وسیله ما به نمایندگی از طرف دولتین متبوعه خود امضاء گردیده است و (از این پس موافقتنامه نامیده خواهد شد) افتخار دارد ترتیبات فنی زیر را به منظور تسهیل تعیین موقعیتهای جغرافیایی در نواحی دریایی فریدون، مرجان پیشنهاد نماید:

هر چه زودتر پس از لازم الاجرا شدن موافقتنامه مزبور کمیسیون فنی مشترکی مرکب از چهار عضو کارشناس که هر یک از دولتین دو نفر از آنان را تعیین می نمایند تشکیل خواهد گردید.

این کمیسیون عهده دار وظیفه تعیین موقعیتهای مورد توافق در محلتهای دریایی زیر که در حال حاضر علایم بارز مختلفی بر روی آنها موجود است با ذکر طول و عرض جغرافیایی به موجب نقشه ضمیمه موافقتنامه خواهد بود.

در طرف ایران

۱- موقعیت چاه معروف به شماره ۳ فریدون.

۲- موقعیت چاه معروف به شماره ۲ فریدون.

در طرف عربستان

۳- موقعیت چاه معروف به شماره ۷ فریدون و یا در صورتی که علایم بارز در موقعیت این چاه وجود نداشته باشد - موقعیت چاه معروف به شماره (۱) مرجان تفاهم حاصل است هرگاه چاه جدیدی در طرف عربستان سعودی حفر و بر روی آن علایم بارزی نصب گردد و چاه مزبور بطور مناسبی نزدیک به خط مرزی باشد چنین چاهی نیز جزء نقاط مورد مراجعه منظور خواهد شد به طوری که جمعاً چهار نقطه مورد مراجعه موجود باشد.

موقعیت این نقاط که به وسیله کمیسیون فنی مشترک مشخص می گردد چنانچه ظرف مدت یک ماه پس از تقدیم گزارش کمیسیون فنی مزبور که در تاریخ واحدی به هر دو دولت تسلیم خواهد گردید از طرف هیچیک از دو دولت مورد اعتراض قرار نگیرد - قطعی تلقی خواهد شد.

از آن پس برای کلیه مقاصد ناشی از این موافقتنامه موقعیت های مربوط به عملیات نفتی که در ناحیه مرجان، فریدون به موجب اجازه هریک از دولتین اجرا شود - با مراجعه به نقاط مذکور و بر طبق اصول متداول نقشه برداری تعیین خواهد شد.

چنانچه پیشنهاد فوق مورد قبول آن جناب باشد - این نامه و پاسخ آن جناب دائر به موافقت در این باره به منزله توافق بین دولتهای متبوعه تلقی خواهد شد و از تاریخ اعتبار موافقتنامه لازم الاجرا خواهد بود.

با تجدید احترامات فائده شیخ احمد زکی یمانی - وزیر نفت و منابع معدنی

جناب آقای دکتر منوچهر اقبال

رئیس هیأت مدیره و مدیر عامل شرکت ملی نفت ایران

بسیار خوشوقتم به اطلاع جنابعالی برسانم که مفادنامه آن جناب که متن آن عیناً در فوق نقل شده مورد موافقت دولت اینجناب قرار دارد و نامه آن جناب و پاسخ حاضر به منزله

توافق بین دولت‌های متبوعه ما در این خصوص تلقی خواهد شد و از تاریخ اعتبار موافقتنامه لازم‌الاجرا خواهد بود.

با تجدید احترامات فائحه دکتر منوچهر اقبال

رئیس هیأت مدیره و مدیر عامل شرکت ملی نفت ایران

جناب آقای شیخ احمد زکی یمانی

وزیر نفت و منابع معدنی عربستان سعودی

تهران - ۲۴ اکتبر ۱۹۶۸

عالیجناب

عطف به موافقتنامه مرزی فلات قاره که به وسیله ما به تاریخ امروز به نمایندگی از طرف دولتین متبوعه خود امضاء گردیده است افتخار دارم به منظور اجرای مؤثرترین موافقتنامه (که از این پس «موافقتنامه» نامیده خواهد شد) موارد تفاهم زیر را پیشنهاد نمایم:

الف - عملیات حفاری نفتی که انجام آن به موجب ماده ۴ موافقتنامه در ناحیه مشروحه در ماده مذکور ممنوع اعلام گردیده است (از این پس «ناحیه ممنوعه» نامیده خواهد شد) شامل عملیات بهره‌برداری مستقیم از این ناحیه ممنوعه و همچنین شامل کلیه عملیات حفاری که ممکن است در ناحیه ممنوعه از تأسیسات منصوبه در خارج از ناحیه ممنوعه انجام شود - خواهد بود.

اصطلاح «عملیات حفاری نفتی» به طوری که در ماده ۴ موافقتنامه به کار رفته است ناظر بر حفاری برای نفت و یا گاز خواهد بود:

دولتین متبوعه ما اطمینان حاصل خواهند نمود که چاههای حفر شده در مجاورت بلافصل ناحیه ممنوعه چاههای عمودی باشد. مع هذا هر گاه جلوگیری از انحراف چاه از لحاظ فنی و یا صرف هزینه معقولی اجتناب پذیر نباشد چنین انحرافی تخطی از موافقتنامه تلقی نخواهد شد - مشروط بر آنکه از لحاظ روش صحیح حفاری این انحراف به میزان حداقل بوده و به علاوه طرف مربوطه از چنین انحرافی - قصد تخلف از مقررات مندرج در موافقتنامه و نامه حاضر را نداشته باشد.

چنانچه دولتین متبوعه ما توافق نمایند که تزریق گاز و یا حفاری یک چاه مشاهداتی از لحاظ فنی برای مخزن فریدون، مرجان مفید و مناسب است دولتین متبوعه ما نسبت به موقعیت و انجام حفاری چاهها و عملیات آنها در ناحیه ممنوعه متحصراً به منظور معینه در این بند توافق خواهند نمود مشروط بر آنکه چاههایی که حفر خواهد شد مستقیماً توسط هر یک از دولتین یا عامل مجاز هر یک در طرف مربوطه ناحیه ممنوعه خود و تحت شرایط و مقررات مورد توافق دو دولت انجام گردد.

ب- دولتین متبوعه ما مستقیماً یا از طریق عاملین مجاز خود کلیه اطلاعاتی را که ضمن حفاری چاههای واقعه تا فاصله دو کیلومتری خط مرزی درباره اندازه گیری انحراف چاهها تحصیل می گردد - با یکدیگر مبادله خواهند نمود. مبادله اطلاعات مذکور بر اساس متقابل و بطور مداوم انجام خواهد گرفت.

ج- هر یک از دولتین اطمینان حاصل خواهند نمود که شرکتهای عامل مجاز از طرف هر یک از آنان به انجام عملیاتی مبادرت نخواهند نمود که احیاناً به علت مغایرت با اصول حفاظت فنی طبق روشهای صحیح متداول در صنعت نفت برای مخازن نفت و گاز در ناحیه فریدون، مرجان زیان بخش تلقی گردد.

این نامه و پاسخ آن جناب در این باره به منزله توافقی بین دولتهای متبوعه ما تلقی خواهد شد و از تاریخ اعتبار موافقتنامه لازم الاجرا خواهد بود.

با تجدید احترامات فائمه شیخ احمد زکی یمانی - وزیر نفت و منابع معدنی

جناب آقای دکتر منوچهر اقبال

رئیس هیأت مدیره و مدیر عامل شرکت ملی نفت ایران

تهران - ۲۴ اکتبر ۱۹۶۸

عالیجناب

افتخار دارم وصول نامه جنابعالی را که عیناً در زیر نقل می شود اهلایم نمایم.

تهران - ۲۴ اکتبر ۱۹۶۸

عالیجناب

عطف به موافقتنامه مرزی فلات قاره که بوسیله ما به تاریخ امروز به نمایندگی از طرف دولتین متبوعه خود امضاء گردیده است افتخار دارم به منظور اجرای مؤثرتر این موافقتنامه (که از این پس «موافقتنامه» نامیده خواهد شد) موارد تفاهم زیر را پیشنهاد نمایم:

الف - عملیات حفاری نفتی که انجام آن به موجب ماده ۴ موافقتنامه در ناحیه مشروحه در ماده مذکور ممنوع اعلام گردیده است (از این پس «ناحیه ممنوعه» نامیده خواهد شد) شامل عملیات بهره برداری مستقیم از این ناحیه ممنوعه و همچنین شامل کلیه عملیات حفاری که ممکن است در ناحیه ممنوعه از تأسیسات منصوبه در خارج ناحیه ممنوعه انجام شود - خواهد بود.

اصطلاح «عملیات حفاری نفتی» بطوریکه در ماده ۴ موافقتنامه بکار رفته است - ناظر بر حفاری برای نفت و یا گاز خواهد بود.

دولتین متبوعه ما اطمینان حاصل خواهند نمود که چاههای حفر شده در مجاورت بلافصل ناحیه ممنوعه چاههای عمودی باشد معیناً هر گاه جلوگیری از انحراف چاه از لحاظ فنی با صرف هزینه معقولی اجتناب پذیر نباشد چنین انحرافی تخطی از موافقتنامه تلقی نخواهد شد مشروط بر آنکه از لحاظ روش صحیح حفاری این انحراف به میزان حداقل بوده و علاوه طرف مربوطه از چنین انحرافی - قصد تخلف از مقررات مندرج در موافقتنامه و نامه حاضر را نداشته باشد.

چنانچه دولتین متبوعه ما توافق نمایند که تزریق گاز و یا حفاری یک چاه مشاهداتی از لحاظ فنی برای مخزن فریدون، مرجان مفید و مناسب است دولتین متبوعه ما نسبت به موقعیت و انجام حفاری چاهها و عملیات آنها در ناحیه ممنوعه منحصرأ به منظور معینه در این بند توافق خواهند نمود - مشروط بر آنکه چاههایی که حفر خواهد شد مستقیماً توسط هر یک از دولتین یا عامل مجاز هر یک در طرف مربوطه ناحیه ممنوعه خود و تحت شرایط و مقررات مورد توافق دو دولت انجام گردد.

ب - دولتین متبوعه ما مستقیماً یا از طریق عاملین مجاز خود کلیه اطلاعاتی را که ضمن حفاری چاههای واقعه تا فاصله دو کیلومتری خط مرزی درباره اندازه گیری انحراف چاهها

تحصیل می‌گردد - با یکدیگر مبادله خواهند نمود.

مبادله اطلاعات مذکور براساس متقابل و بطور مداوم انجام خواهد گرفت.

ج- هر یک از دولتین اطمینان حاصل خواهند نمود که شرکتهای عامل مجاز از طرف هر یک از آنان - بانجام عملیاتی مبادرت نخواهند نمود که احیاناً بعلمت مغایرت با اصول حفاظت فنی طبق روشهای صحیح متداول در صنعت نفت برای مخازن نفت و گاز در ناحیه فریدون، مرجان زیا بخش تلقی گردد.

این نامه و پاسخ آن جناب در این باره به منزله توافقی بین دولتهای متبوعه ما تلقی خواهد شد و از تاریخ اعتبار موافقتنامه لازم الاجرا خواهد بود.

با تجدید احترامات فائقه شیخ احمد زکی یمانی - وزیر نفت و منابع معدنی

جناب آقای دکتر منوچهر اقبال

رئیس هیأت مدیره و مدیر عامل شرکت ملی نفت ایران

بسیار خوشوقتم باطلاع جنابعالی برسانم که مفاد نامه آن جناب که متن آن عیناً در فوق نقل شده مورد موافقت دولت اینجانب قرار دارد و نامه آن جناب و پاسخ حاضر به منزله توافق بین دولتهای متبوعه ما در این خصوص تلقی خواهد شد و از تاریخ اعتبار موافقتنامه لازم الاجرا خواهد بود.

با تجدید احترامات فائقه

جناب آقای شیخ احمد زکی یمانی

دکتر منوچهر اقبال

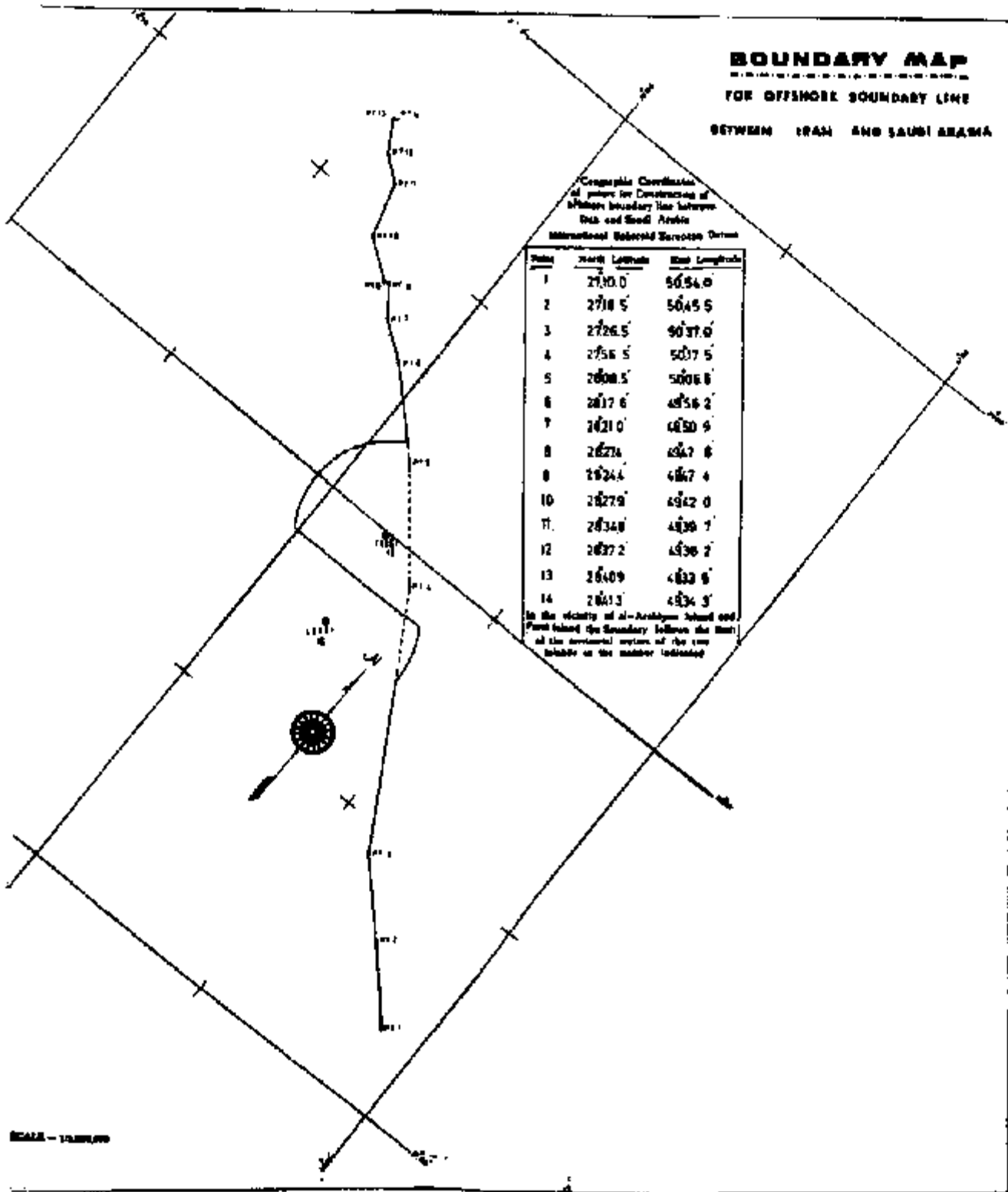
وزیر نفت و منابع معدنی

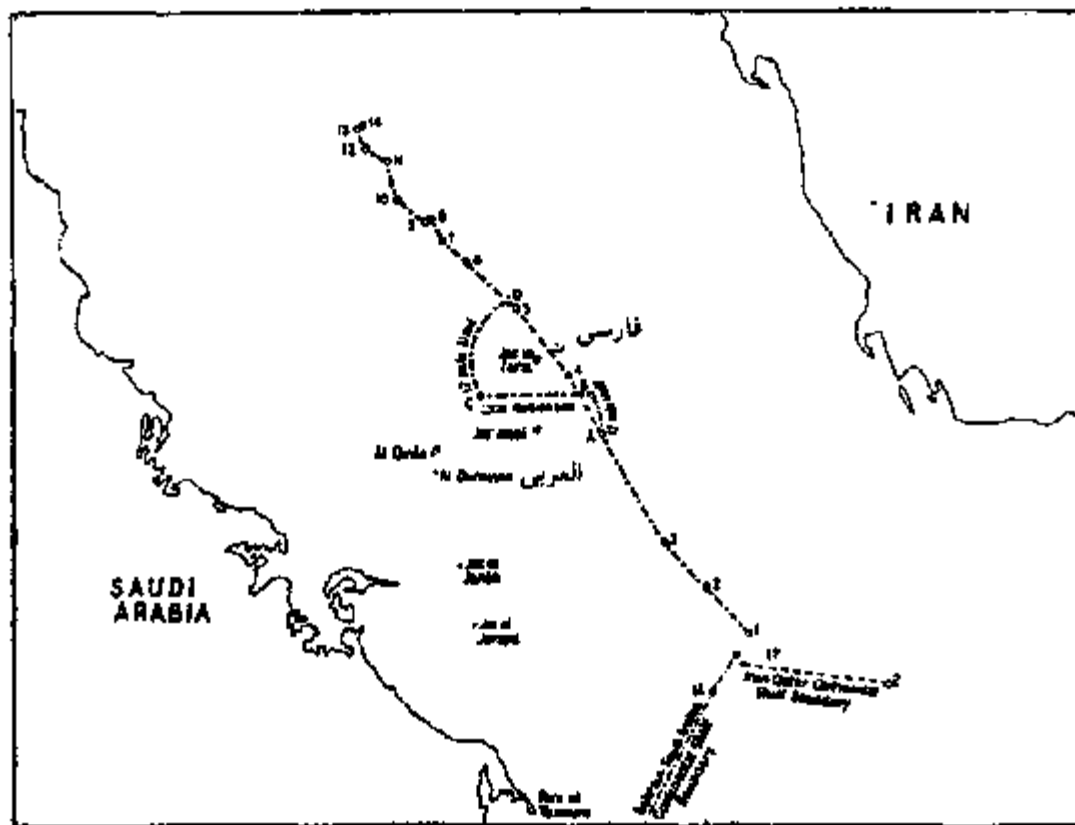
رئیس هیأت مدیره و مدیر

عربستان سعودی

عامل شرکت ملی نفت ایران

موافقتنامه فوق مشتمل بر یک مقدمه و پنج ماده و دو نامه متبادله و یک نقشه منضم به قانون موافقتنامه حاکمیت بر جزایر فارسی و العربی و تحدید حدود فلات قاره بین ایران و عربستان سعودی است.





مرز فلات قاره ایران و عربستان سعودی^۱

limits in the seas, no. 24, July 1970

۱ - به نقل از مقتدر، هوشنگ - حقوق بین الملل عمومی - موسسه چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه - تهران - ۱۳۷۲ - چاپ اول - صفحه ۲۴۸

قانون موافقت نامه راجع به خط مرزی حد فاصل فلات قاره بین ایران و قطر امصوب ۱۳۴۸/۱۲/۲۱

ماده واحده - موافقت نامه راجع به خط مرزی حد فاصل فلات قاره بین ایران و قطر مشتمل بر یک مقدمه و پنج ماده و یک نقشه که در تاریخ بیست و نهم شهریور ماه ۱۳۴۸ برابر با بیستم سپتامبر ۱۹۶۹ بین نمایندگان ایران و قطر در دوحه به امضاء رسیده است تصویب و اجازه مبادله اسناد تصویب آن داده می شود.

موافقتنامه راجع به خط مرزی حد فاصل فلات قاره بین ایران و قطر

دولت ایران و حکومت قطر با تمایل به اینکه خط مرزی بین نواحی مربوطه فلات قاره را که طبق حقوق بین الملل نسبت به آن دارای حق حاکمیت می باشند بطرز صحیح و عادلانه و دقیق تعیین نمایند. بشرح زیر موافقت نمودند:

ماده ۱ - خط مرزی که فلات قاره واقع بین سرزمین ایران از یک طرف و سرزمین قطر از طرف دیگر را از هم جدا می سازد عبارت از خط مرزی ژئودوزیک (Geodesique) است که نقاط زیر را به ترتیبی که ذکر می شود بهم می پیوندد:

نقطه (۱) عبارت است از غربی ترین نقطه در غربی ترین قسمت خط مرز شمالی فلات قاره متعلق به قطر که بر سبیل یک خط مرزی ژئودوزیک (Geodesique) دارای سمت ۲۷۸ درجه و ۱۴ دقیقه و ۲۷ ثانیه در مغرب نقطه ۲ مذکور در زیر مشخص می گردد:

عرض شمالی	طول شرقی
نقطه (۲) ۲۷ درجه صفر دقیقه ۳۵ ثانیه	۵۱ درجه ۲۳ دقیقه صفر ثانیه
نقطه (۳) ۲۶ درجه ۵۶ دقیقه ۲۰ ثانیه	۵۱ درجه ۴۴ دقیقه ۰۵ ثانیه
نقطه (۴) ۲۶ درجه ۳۳ دقیقه ۲۵ ثانیه	۵۲ درجه ۱۲ دقیقه ۱۰ ثانیه
نقطه (۵) ۲۶ درجه ۰۶ دقیقه ۲۰ ثانیه	۵۲ درجه ۴۲ دقیقه ۳۰ ثانیه
نقطه (۶) ۲۵ درجه ۳۱ دقیقه ۵۰ ثانیه	۵۳ درجه ۰۲ دقیقه ۰۵ ثانیه

ماده ۲ - هرگاه ساختمان زمین شناسی نفتی واحد یا میدان نفتی واحد یا هر ساختمان زمین شناسی واحد یا میدان واحدی از مواد معدنی دیگر به آن طرف خط مرزی مشخص در ماده (۱) این موافقت نامه امتداد یابد و آن قسمت از این ساختمان یا میدان را که در یک طرف خط مرزی واقع شده باشد بتوان کلاً یا جزئاً بوسیله حفاری انحرافی از طرف دیگر خط مرزی مورد بهره برداری قرار داد در این صورت:

الف - در هیچیک از دو طرف خط مرزی مشخص در ماده (۱) هیچ چاهی که بخش بهره ده آن کمتر از ۱۲۵ متر از خط مرزی مزبور فاصله داشته باشد حفر نخواهد شد مگر آنکه طرفین نسبت به آن توافق بنمایند.

ب - طرفین کوشش خواهند کرد که نسبت بنحوه هم آهنگ ساختن عملیات و یا وحدت آن در دو طرف خط مرزی توافق حاصل نمایند.

ماده ۳ - خط مرزی مذکور در ماده (۱) این موافقت نامه روی نقشه شماره ۲۸۳۷۰ دریاداری بریتانیا که ضمیمه این موافقت می باشد مشخص شده است.

نقشه مزبور در دو نسخه تهیه شده و یا مضای نمایندگان دو طرف رسیده است و هر یک از طرفین یک نسخه آن را در اختیار دارد.

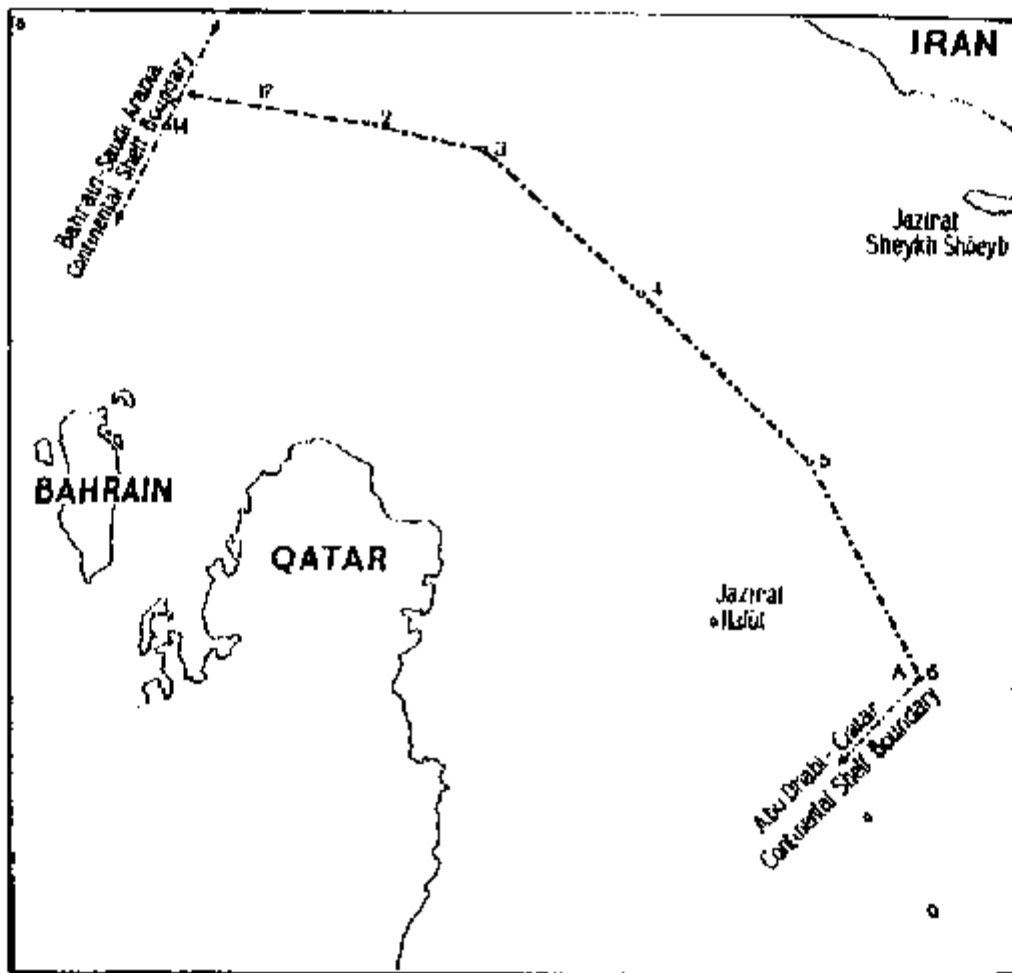
ماده ۴ - هیچیک از مندرجات این موافقت نامه در وضع آب های فوقانی یا فضای هوایی هیچ قسمت از فلات قاره مؤثر نخواهد بود.

ماده ۵ - الف - این موافقت نامه به تصویب خواهد رسید و اسناد تصویب آن در اسرع وقت در دو حه قطر مبادله خواهد شد.

ب - این موافقت نامه از تاریخ مبادله اسناد تصویب لازم الاجراء خواهد بود. به منظور گواهی مراتب فوق امضاء کنندگان ذیل که دارای اختیارات لازمه از طرف دولت ایران و حکومت قطر می باشند این موافقت نامه را امضاء نمودند.

این موافقت نامه در دو نسخه در تاریخ بیست و نهم شهریور ماه ۱۳۴۸ مطابق با نهم رجب ۱۳۸۹ و برابر با بیستم سپتامبر ۱۹۶۹ در دو حه - قطر بزبانهای فارسی و عربی و انگلیسی تنظیم گردید و کلیه نسخ متساویاً معتبر خواهند بود.

از طرف دولت ایران
از طرف حکومت قطر
موافقت نامه فوق مشتمل بر یک مقدمه و پنج ماده و یک نقشه منضم به قانون موافقت نامه راجع به خط مرزی حد فاصل فلات قاره ایران و قطر می باشد.



مرز فلات قاره ایران و قطر^۱

Limits in the seas, No. 24, July 1970

قانون موافقتنامه تحدید حدود فلات قاره

بین ایران و بحرین امصوب ۱۳۵۰/۱۲/۳

ماده واحده - موافقتنامه تحدید حدود فلات قاره بین ایران و بحرین مشتمل بر یک مقدمه و پنج ماده و یک نقشه که در تاریخ ۲۷ خردادماه ۱۳۵۰ برابر با ۱۷ ژوئن ۱۹۷۱ بین نمایندگان ایران و بحرین در منامه (بحرین) بامضاء رسیده است تصویب و اجازه مبادله اسناد تصویب آن داده می شود.

موافقتنامه مربوط به تحدید حدود فلات قاره بین ایران و بحرین

دولت ایران و دولت بحرین

با تمایل باینکه خط مرزی بین نواحی مربوطه فلات قاره را که طبق حقوق بین المللی نسبت به آن دارای حق حاکمیت می باشند بطرز صحیح و عادلانه و دقیق تعیین نمایند بشرح زیر موافقت نمودند:

ماده ۱ - خط مرزی که فلات قاره بین سرزمین ایران از یک طرف و سرزمین بحرین از طرف دیگر را از هم جدا می سازد عبارت از خط ژئودزیک است نقاط مشروحه زیر را به ترتیبی که ذکر می شود بهم می پیوندد.

نقطه (۱) عبارتست از شرقی ترین نقطه در شرقی ترین قسمت خط مرزی شمالی فلات قاره متعلق به بحرین. این نقطه در ملتقای خطی است که از نقطه ای با عرض جغرافیایی ۲۷ درجه و صفر دقیقه و ۳۵ ثانیه شمالی و طول جغرافیایی ۵۱ درجه و ۲۳ دقیقه و صفر ثانیه شرقی شروع گردیده و دارای سمت ژئودزیک ۲۷۸ درجه و ۱۴ دقیقه و ۲۷ ثانیه می باشد با خط مرزی که فلات قاره متعلق به بحرین و قطر را تقسیم می کند. سپس:

عرض جغرافیایی شمالی

نقطه (۲) ۲۷ درجه ۲ دقیقه ۴۶ ثانیه

نقطه (۳) ۲۷ درجه ۶ دقیقه ۳۰ ثانیه

نقطه (۴) ۲۷ درجه ۱۰ دقیقه صفر ثانیه

طول جغرافیایی شرقی

۵۱ درجه ۵ دقیقه ۵۴ ثانیه

۵۰ درجه ۵۷ دقیقه صفر ثانیه

۵۰ درجه ۵۴ دقیقه صفر ثانیه

ماده ۲- هرگاه ساختمان زمین شناسی نفتی واحد یا یک میدان نفتی واحد یا هر ساختمان زمین شناسی واحد یا میدان واحدی از مواد معدنی دیگر از یک طرف خط مرزی مشخص در ماده (۱) بطرف دیگر آن امتداد یابد و آن قسمت از این ساختمان یا میدان را که در یک طرف خط مرزی واقع شده باشد بتوان کلاً یا جزئاً بوسیله حفاری انحرافی از طرف دیگر خط مرزی مورد بهره برداری قرار داد در اینصورت:

الف- در هیچیک از دو طرف خط مرزی مشخص در ماده (۱) هیچ چاهی که بخش بهره ده آن از خط مرزی مذکور کمتر از ۱۲۵ متر فاصله داشته باشد حفر نخواهد شد مگر با توافق بین دولت ایران و دولت بحرین.

ب- در صورت بروز پیش آمد منظور در این ماده هر دو طرف این موافقتنامه حداکثر کوشش خود را بکار خواهند برد تا نسبت بنحوه هم آهنگ ساختن عملیات و یا یک کاسه کردن آن در طرفین خط مرزی توافق حاصل نمایند.

ماده ۳- خط مرزی مذکور در ماده (۱) این موافقتنامه روی نقشه شماره ۲۸۴۷ دریاداری بریتانیا که ضمیمه این موافقتنامه است یا علامت قرمز مشخص شده است.

ماده ۴- هیچیک از مندرجات این موافقتنامه در وضع آبهای فوقانی یا فضای هوایی هیچ قسمت از فلات قاره مؤثر نخواهد بود.

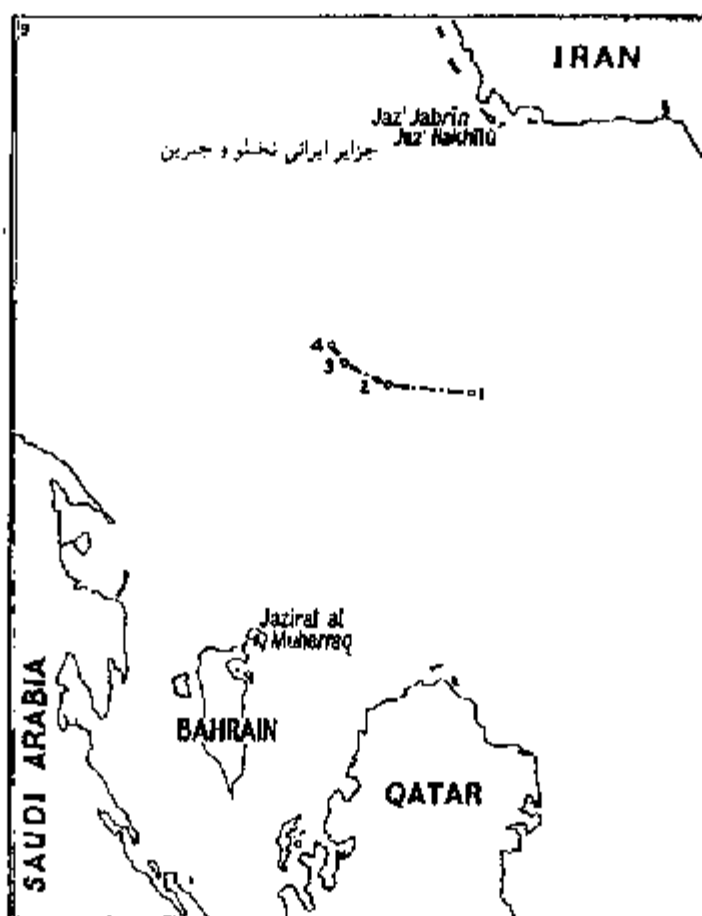
ماده ۵- الف- این موافقتنامه به تصویب خواهد رسید و اسناد تصویب آن در تهران مبادله خواهد شد.

مقررات راجع به تعیین حدود آبهای ساحلی، ... / ۳۷۹

ب- این موافقتنامه از تاریخ مبادله اسناد تصویب به مرحله اجرا گذارده خواهد شد. بنا به مراتب امضاء کنندگان ذیل که دارای اختیارات لازمه از طرف دولت متبوعه خود می باشند موافقتنامه حاضر را امضاء نمودند.

این موافقتنامه در دو نسخه در تاریخ ۲۷ خردادماه ۱۳۵۰ مطابق با ۲۲ ربیع الثانی ۱۳۹۱ برابر با ۱۷ ژوئن ۱۹۷۱ در بحرین یزبان فارسی و عربی و انگلیسی که متساویاً معتبر می باشند تنظیم گردید.

موافقتنامه فوق مشتمل بر یک مقدمه و پنج ماده و یک نقشه منضم به قانون موافقتنامه تحدید حدود فلات قاره بین ایران و بحرین می باشد.



مرز فلات قاره بین ایران و بحرین^۱

قانون تحدید حدود بخشی از فلات قاره بین دولت ایران و دولت امارات عربی متحده امصوب ۱۳۵۳/۱۲/۲۵

ماده واحده - موافقتنامه تحدید حدود بخشی از فلات قاره بین دولت ایران و دولت امارات عربی متحده متشکل بر یک مقدمه و پنج ماده و یک نقشه که در تاریخ ۲۲ مرداد ماه ۱۳۵۳ برابر ۱۳ اوت ۱۹۷۴ در تهران بامضاء رسیده است تصویب و اجازه مبادله اسناد تصویب آن داده می شود.

موافقتنامه مربوط به تحدید حدود بخشی از فلات قاره بین ایران و امارات عربی متحده

دولت ایران و دولت امارات عربی متحده

با تمایل باینکه خط مرزی بین نواحی مربوطه فلات قاره را که طبق حقوق بین الملل نسبت به آن دارای حق حاکمیت می باشند بطرزی صحیح و عادلانه و دقیق تعیین نمایند - بشرح زیر موافقت نمودند:

ماده ۱ - خط مرزی که فلات قاره بین سرزمین ایران از یک طرف و سرزمین امارات عربی متحده از طرف دیگر را (جز در مجاورت جزیره سری) از هم جدا می سازد عبارت از خط ژئودزیک است که نقاط مشروحه زیر را بهم می پیوندد:

نقطه (۱): ۵۴ درجه ۰۵ دقیقه ۱۶ ثانیه طول شرقی و ۲۵ درجه ۳۸ دقیقه ۱۳ ثانیه عرض

شمالی - تا

نقطه (۲): ۵۴ درجه ۲۶ دقیقه ۱۸ ثانیه طول شرقی و ۲۵ درجه ۳۹ دقیقه ۵۵ ثانیه عرض شمالی.

نقطه (۳): ۵۴ درجه ۳۰ دقیقه ۲۵ ثانیه طول شرقی و ۲۵ درجه ۴۱ دقیقه ۳۵ ثانیه عرض شمالی.

از این نقطه خط مرزی باحد جنوبی خط ۱۲ میلی دریای سرزمینی جزیره سری منطبق می شود - تا

نقطه (۴): ۵۴ درجه ۴۴ دقیقه ۵۰ ثانیه طول شرقی و ۲۵ درجه ۴۷ دقیقه ۲۰ ثانیه عرض شمالی - تا

نقطه (۵): عبارت خواهد بود از ۵۴ درجه ۴۵ دقیقه ۰۷ ثانیه طول شرقی و ۲۵ درجه ۴۷

دقیقه ۳۰ ثانیه عرض شمالی.

ماده ۲- هرگاه ساختمان زمین شناسی نفتی واحد یا یک میدان نفتی واحد یا هر ساختمان زمین شناسی واحد یا میدان واحدی از مواد معدنی دیگر از یک طرف خط مرزی مشخص در ماده (۱) بطرف دیگر آن امتداد یابد و آن قسمت از این ساختمان یا میدان را که در یک طرف خط مرزی واقع شده باشد بتوان کلاً یا جزئاً بوسیله حفاری انحرافی از طرف دیگر خط مرزی مورد بهره برداری قرار داد در اینصورت:

الف- در هیچیک از دو طرف خط مرزی مشخص در ماده (۱) هیچ چاهی که بخش بهره ده آن از خط مرزی مذکور کمتر از ۱۲۵ متر فاصله داشته باشد حفر نخواهد شد مگر با توافق بین دو دولت. ب- هر دو دولت کوشش خواهند نمود تا نسبت به نحوه هم آهنگ ساختن عملیات و یا یک کاسه کردن آن در طرفین خط مرزی توافق حاصل نمایند.

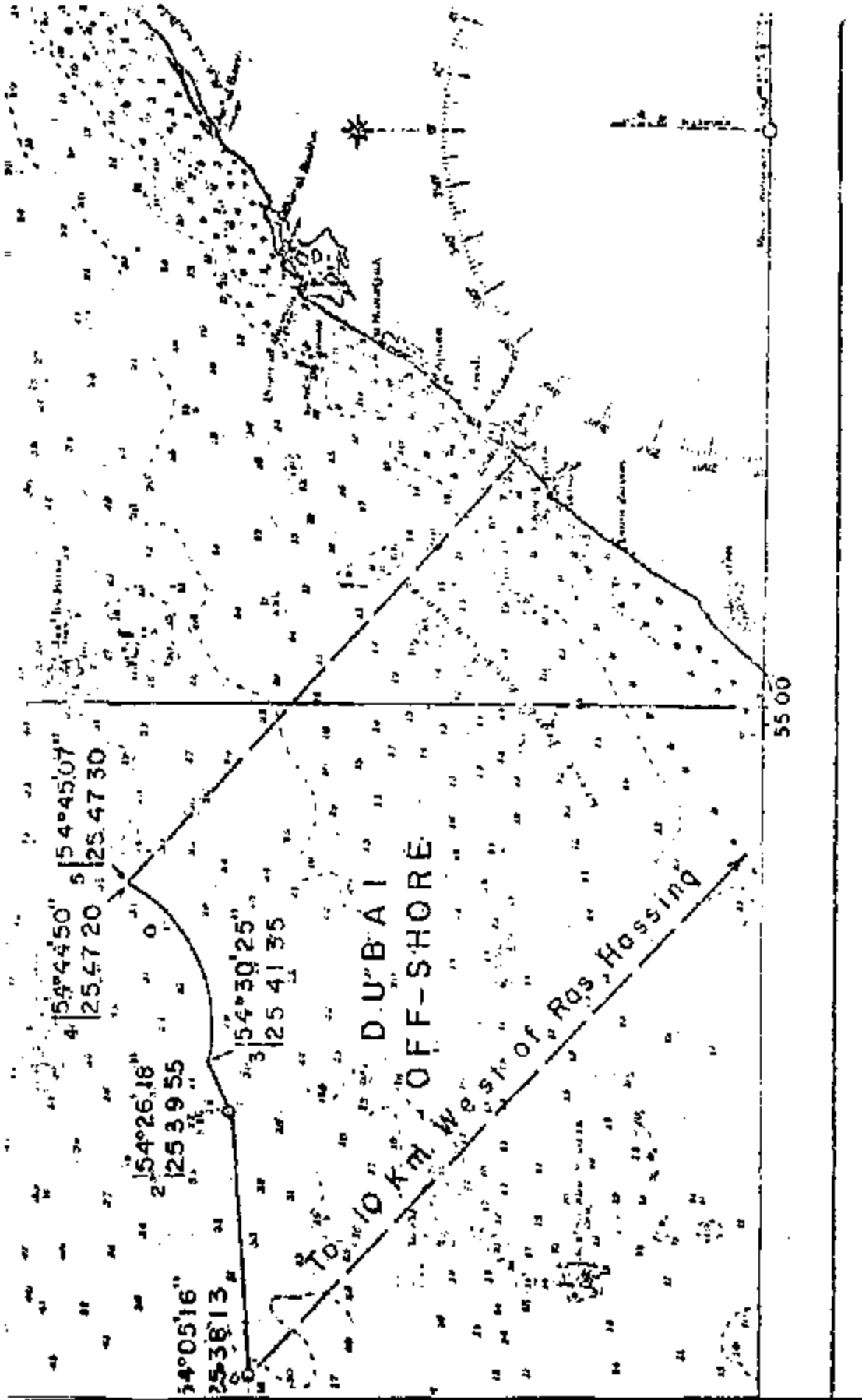
ماده ۳- خط مرزی مذکور در ماده (۱) این موافقت نامه روی نقشه شماره ۲۸۳۷ در یاداری بریتانیا که ضمیمه این موافقت نامه است مشخص شده است. نقشه مزبور در دو نسخه تهیه شده و با مضای نمایندگان هر دو دولت رسیده و هر یک از دو دولت یک نسخه از آن را در اختیار دارد.

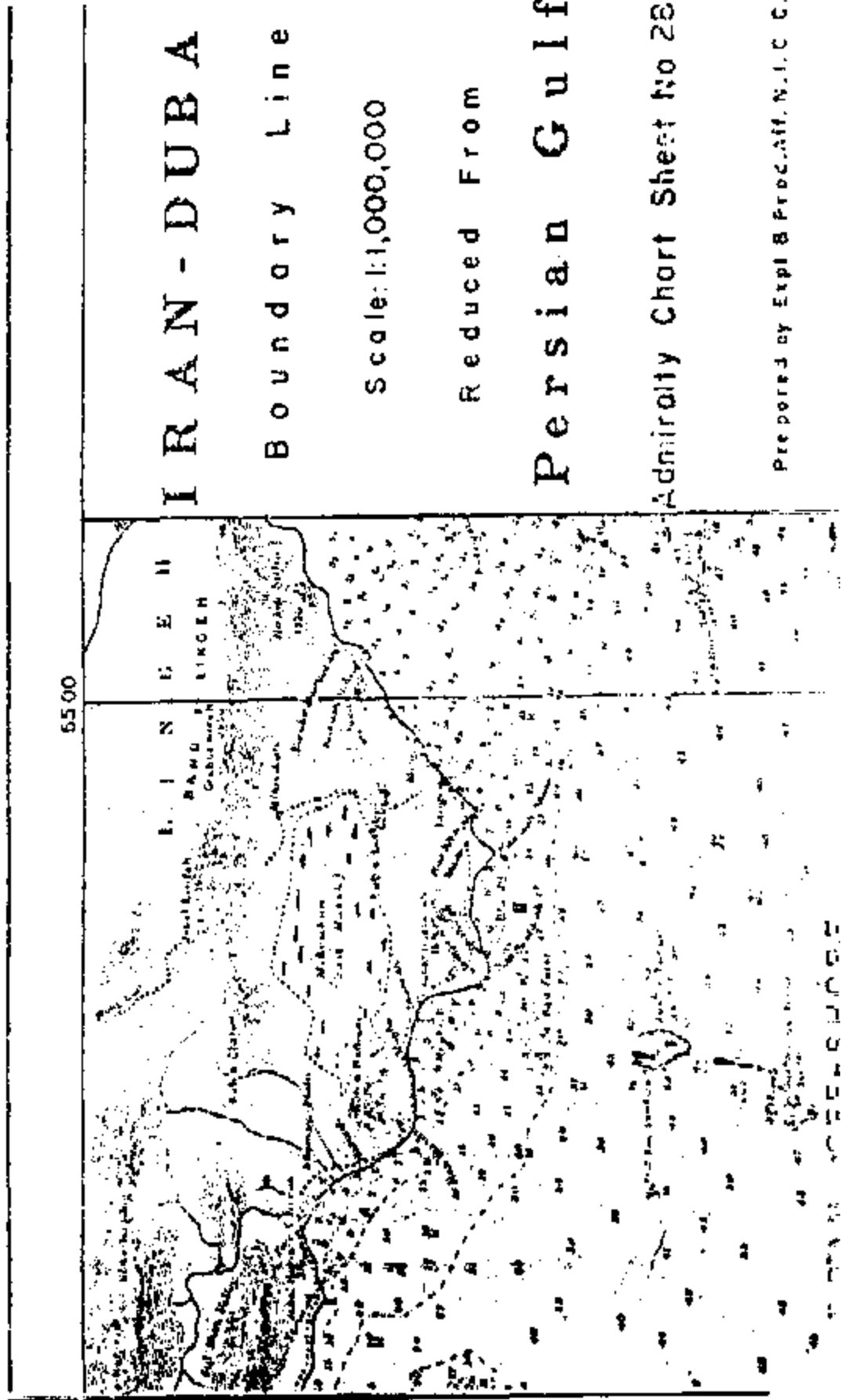
ماده ۴- هیچیک از مندرجات این موافقت نامه در وضع آبهای فوقانی یا فضای هوایی هیچ قسمت از فلات قاره مؤثر نخواهد بود.

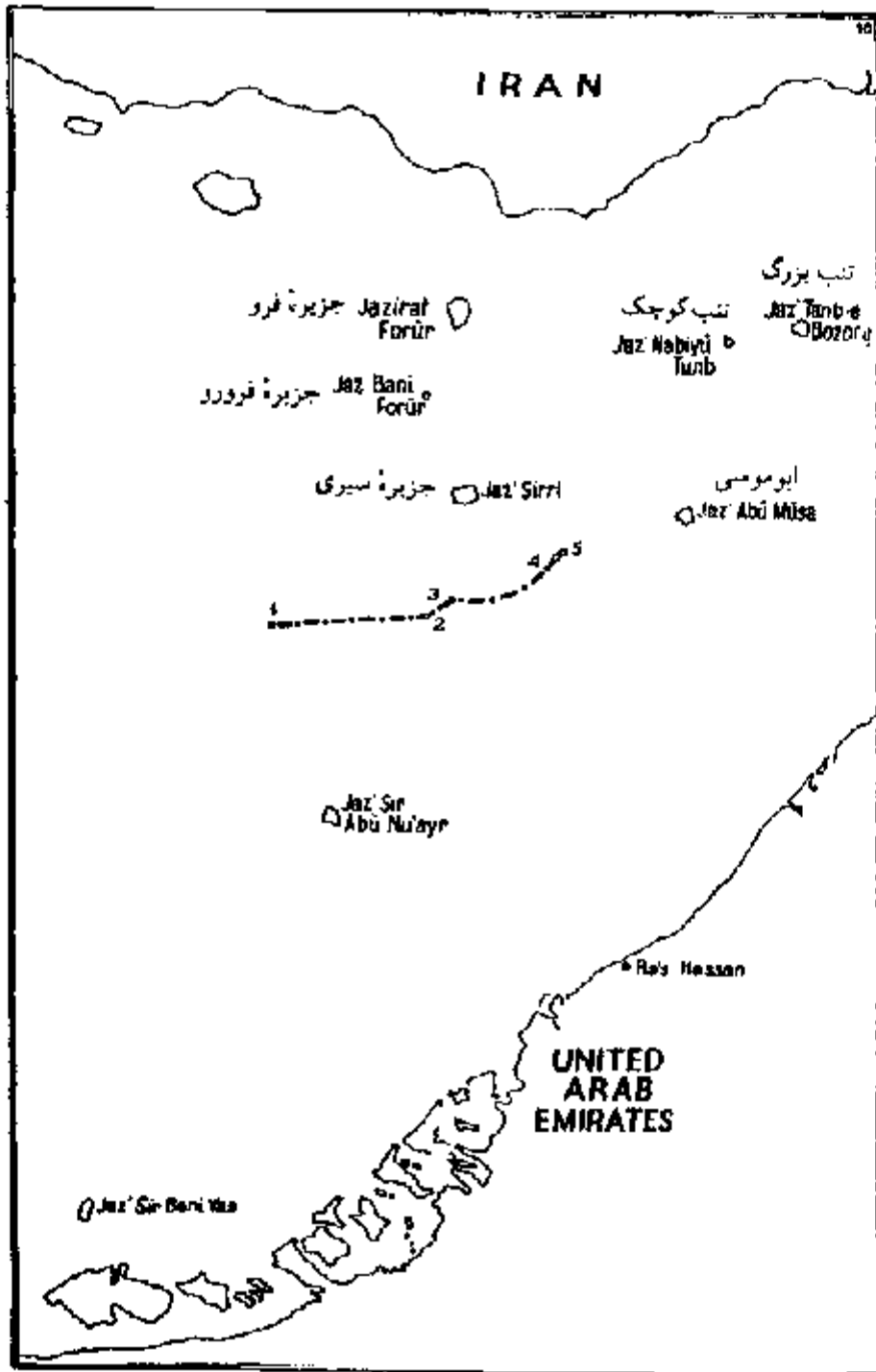
ماده ۵- الف- این موافقت نامه به تصویب خواهد رسید و اسناد تصویب آن هر چه زودتر در مبادله خواهد شد.

ب- این موافقت نامه از تاریخ مبادله اسناد تصویب به مرحله اجرا گذارده خواهد شد. بنا به مراتب امضاء کنندگان ذیل که دارای اختیارات لازمه از طرف دولت متبوعه خود می باشند موافقت نامه حاضر را امضاء نمودند. این موافقت نامه در دو نسخه در تاریخ ۲۲ مرداد ماه ۱۳۵۳ مطابق با ۲۴ رجب ۱۳۹۴ در تهران به زبانهای فارسی و عربی و انگلیسی که متساویاً معتبر می باشند تنظیم گردید.

از طرف دولت ایران
از طرف دولت امارات عربی متحده
موافقت نامه فوق مشتمل بر یک مقدمه و پنج ماده و یک نقشه منضم به قانون تحدید حدود بخشی از فلات قاره بین دولت ایران و دولت امارات عربی متحده می باشد.







مرز قلات قاره بین ایران و امارات متحده عربی

Limits in the seas, No. 63, 1975

قانون موافقت نامه تحدید حدود فلات قاره بین دولت

ایران و دولت سلطنتی عمان امصوب ۱۶/۱۰/۱۳۵۳

ماده واحده - موافقتنامه تحدید حدود فلات قاره بین دولت ایران و دولت سلطنتی عمان مشتمل بر یک مقدمه و پنج ماده و یک نقشه که در تاریخ ۳ مرداد ماه ۱۳۵۳ برابر ۲۵ ژوئیه ۱۹۷۴ در تهران بامضاء رسیده است تصویب و اجازه مبادله اسناد تصویب آن داده می شود.

موافقتنامه مربوط به تحدید حدود فلات قاره بین ایران و عمان

دولت ایران و دولت سلطنتی عمان

با تمایل باینکه خط مرزی بین نواحی مربوطه فلات قاره را که طبق حقوق بین المللی نسبت به آن دارای حق حاکمیت می باشند بطوری صحیح و عادلانه و دقیق تعیین نمایند پس از مبادله اعتبارنامه های مربوطه که در کمال صحت و اعتبار بود - بشرح زیر موافقت نمودند:

ماده ۱ - خط مرزی که فلات قاره بین سرزمین ایران از یک طرف و سرزمین عمان از طرف دیگر از هم جدا می سازد عبارت از خطوط ژئودوزیکی است که تقاطع مشروحه زیر را به ترتیبی که ذکر می شود بهم می پیوندند:

نقطه (۱) عبارت است از غربی ترین نقطه که محل تقاطع خط ژئودوزی مرسوم بین نقطه (۱) دارای مختصات ۵۵ درجه ۲۲ دقیقه ۱۵ ثانیه شرقی و ۲۲ درجه ۱۴ دقیقه ۴۵ ثانیه شمالی و نقطه (۲) دارای مختصات ۵۵ درجه ۴۷ دقیقه ۴۵ ثانیه شرقی و ۲۶ درجه ۱۶ دقیقه ۳۵ ثانیه شمالی با خط مرز جانبی فلات قاره عمان و رأس الخیمه می باشد:

عرض شمالی	طول شرقی	
۲۶۱۶۳۵	۵۵۴۷۴۵	نقطه (۲)
۲۶۱۸۵۰	۵۵۵۲۱۵	نقطه (۳)

نقطه (۴)	۲۶۲۸۴۰	۵۶۰۶۴۵
نقطه (۵)	۲۶۳۱۰۵	۵۶۰۸۳۵
نقطه (۶)	۲۶۳۲۵۰	۵۶۱۰۲۵
نقطه (۷)	۲۶۳۵۲۵	۵۶۱۴۳۰
نقطه (۸)	۲۶۳۵۳۵	۵۶۱۶۳۰
نقطه (۹)	۲۶۳۷۰۰	۵۶۱۹۴۰ (نقطه تقاطع غربی با حد ۱۲ میلی آبهای ساحلی لارک)
نقطه (۱۰)	۲۶۴۲۱۵	۵۶۳۳۰۰ (نقطه تقاطع شرقی با حد ۱۲ میلی آبهای ساحلی لارک)
نقطه (۱۱)	۲۶۴۴۱۵	۵۶۴۱۰۰
نقطه (۱۲)	۲۶۴۱۳۵	۵۶۴۴۰۰
نقطه (۱۳)	۲۶۳۹۴۰	۵۶۴۵۱۵
نقطه (۱۴)	۲۶۳۵۱۵	۵۶۴۷۴۵
نقطه (۱۵)	۲۶۲۵۱۵	۵۶۴۷۳۰
نقطه (۱۶)	۲۶۲۲۰۰	۵۶۴۸۰۵
نقطه (۱۷)	۲۶۱۶۲۰	۵۶۴۷۵۰
نقطه (۱۸)	۲۶۱۱۳۵	۵۶۴۸۰۰
نقطه (۱۹)	۲۶۰۳۰۵	۵۶۵۰۱۵
نقطه (۲۰)	۲۵۵۸۰۵	۵۶۴۹۵۰
نقطه (۲۱)	۲۵۴۵۲۰	۵۶۵۱۳۰

نقطه (۲۲) عبارت است از جنوبی ترین نقطه، واقع در محل تقاطع خط ژئودزی مرسوم از نقطه (۲۱) (مشروحه فوق) بزاویه AZIMUTH آزیموت ۱۹۰ درجه صفر دقیقه و صفر ثانیه با خط مرزجانبی فلات قاره بین عمان و شارجه.

ماده ۲- هرگاه ساختمان زمین شناسی نفتی واحد یا یک میدان نفتی واحد یا هر ساختمان زمین شناسی واحد یا میدان واحدی از مواد معدنی دیگر از یک طرف خط مرزی مشخص در ماده (۱) بطرف دیگر آن امتداد یابد و آن قسمت از این ساختمان یا میدان را که در یک طرف

مقررات راجع به تعیین حدوده آبهای ساحلی، ... / ۳۸۷

خط مرزی واقع شده باشد بتوان کلاً یا جزئاً بوسیله حفاری انحرافی از طرف دیگر خط مرزی مورد بهره‌برداری قرارداد در اینصورت:

الف - در هیچیک از دو طرف خط مرزی مشخص در ماده (۱) هیچ چاهی که بخش بهره‌ده آن از خط مرزی مذکور کمتر از ۱۲۵ متر فاصله داشته باشد حفر نخواهد شد مگر با توافق بین طرفین متعاقدین.

ب - در صورت بروز پیش‌آمد منظور در این ماده هر دو طرف این موافقتنامه حداکثر کوشش خود را بکار خواهند برد تا نسبت به نحوه هماهنگی ساختن عملیات و یا یک کاسه کردن آن در طرفین خط مرزی توافق حاصل نمایند.

ماده ۳ - خط مرزی مذکور در ماده (۱) این موافقتنامه روی نقشه شماره ۲۸۸۸ در یاداری بریتانیا چاپ ۱۹۶۲، با اصلاحات جزئی تا ۱۹۷۴ و با بیضوی بکار برده شده در نقشه مزبور که ضمیمه این موافقتنامه است مشخص شده است.

نقشه مزبور در دو نسخه تهیه شده و با امضای نمایندگان هر دو طرف رسیده است و هر یک از طرفین یک نسخه آنرا در اختیار دارد.

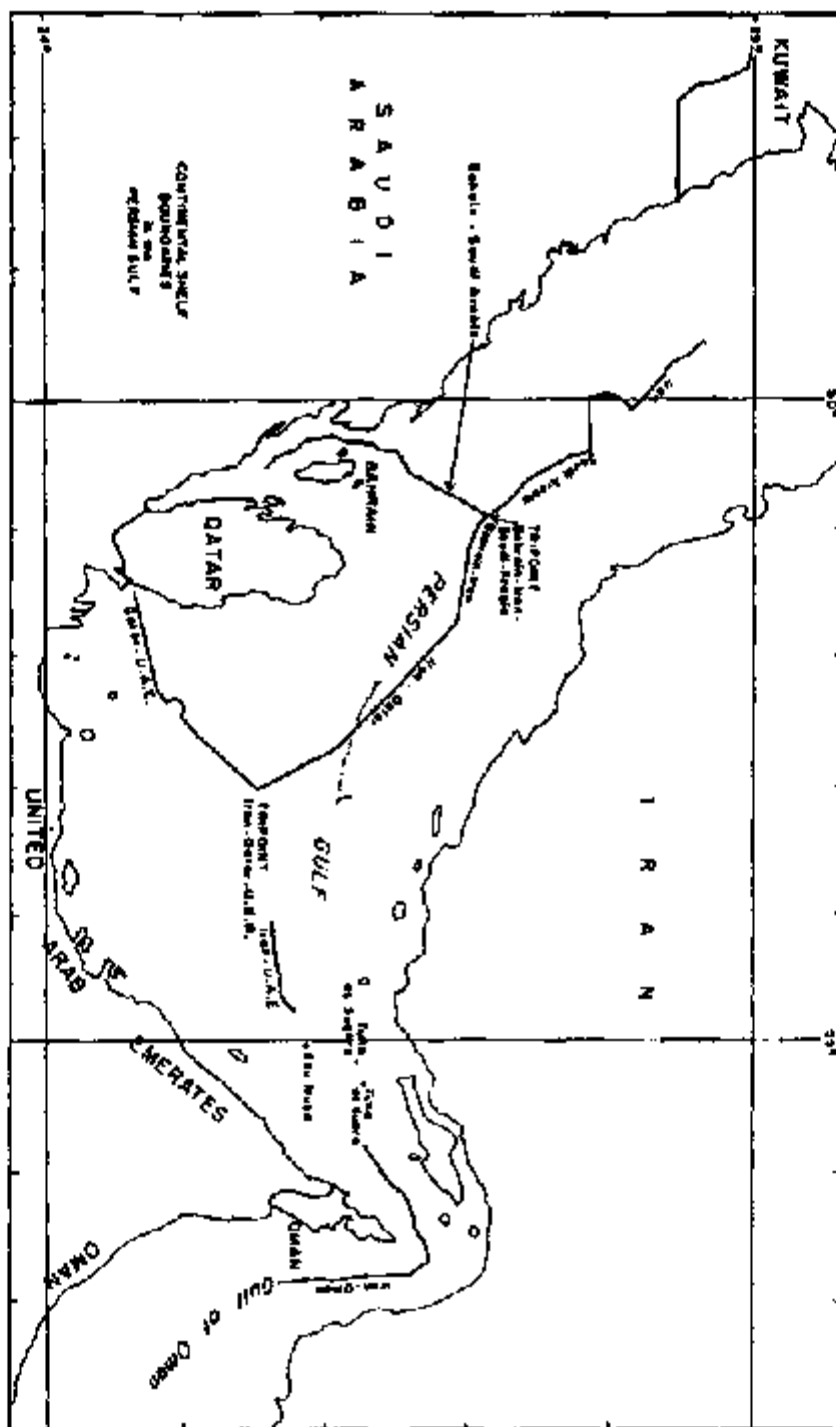
ماده ۴ - هیچیک از متدرجات این موافقتنامه در وضع آبهای فوقانی یا فضای هوایی هیچ قسمت از فلات قاره مؤثر نخواهد بود.

ماده ۵ - الف - این موافقتنامه به تصویب خواهد رسید و اسناد تصویب آن در مبادله خواهد شد.

ب - این موافقتنامه از تاریخ مبادله اسناد تصویب به مرحله اجرا گذارده خواهد شد. بنا به مراتب امضاء کنندگان ذیل که دارای اختیارات لازم می‌باشند موافقتنامه حاضر را امضا نمودند.

این موافقتنامه در دو نسخه در تاریخ ۳ مرداد ماه ۱۳۵۳ مطابق با ۵ رجب ۱۳۹۴ برابر با ۲۵ ژوئیه ۱۹۷۴ در تهران بزبانهای فارسی و عربی و انگلیسی که متساویاً معتبر می‌باشند تنظیم گردید.
از طرف دولت ایران
هوشنگ انصاری
داوی

موافقتنامه فوق مشتمل بر یک مقدمه و پنج ماده و یک نقشه منضم به قانون موافقتنامه تحدید حدود فلات قاره بین دولت ایران و دولت سلطنتی عمان می‌باشد.



مرزهای فلات قاره در خلیج فارس

قانون موافقتنامه تحدید حدود مرز دریایی بین جمهوری

اسلامی ایران و جمهوری اسلامی پاکستان^۱

مصوب ۱۳۷۷/۲/۲۷

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلامی پاکستان که از این به بعد طرفهای متعاقد نامیده می‌شوند:

نظر به علائق مشترک تاریخی، مذهبی و فرهنگی موجود بین دو کشور ایران و پاکستان، به منظور تحکیم هر چه بیشتر پیوندهای مودت و حسن همجواری و پیشبرد مناسبات فیما بین براساس اصل تمامیت ارضی و مصونیت مرزها و حقوق حاکمه بر منابع طبیعی دریایی خود اعم از جاندار و بی جان که در بستر و زیربستر مناطق دریایی مربوط به آنها قرار دارد، و با تمایل به تعیین حدود مرزهای دریایی خود به شیوه‌ای صحیح، عادلانه و دقیق براساس حقوق بین‌الملل که به شرح زیر موافقت نمودند:

ماده ۱ - خط مرز دریایی که آبهای داخلی، دریاها و سرزمینی، مناطق مجاور و مناطق انحصاری اقتصادی ایران و پاکستان را از هم جدا می‌سازد، عبارت است از خط ژئودژیکی که نقاط مشروح زیر را به هم پیوند می‌دهد:

نقاط	عرض جغرافیایی	طول جغرافیایی
علامت مرزی ۲۵۶	۲۵۱۰۴۱/۲۳ شمالی و	۶۱۳۷۰۳/۰۳ شرقی
نقطه ۱،	۲۵۰۲۱۴/۰۰ شمالی و	۶۱۳۵۳۷/۰۰ شرقی
نقطه ۲،	۲۴۵۳۳۵/۰۰ شمالی و	۶۱۳۳۳۲/۰۰ شرقی
نقطه ۳،	۲۴۵۰۲۷/۰۰ شمالی و	۶۱۳۲۵۹/۰۰ شرقی
نقطه ۴،	۲۴۰۸۰۰/۰۰ شمالی و	۶۱۳۰۰۰/۰۰ شرقی
نقطه ۵،	۲۳۲۰۴۸/۰۰ شمالی و	۶۱۲۵۰۰/۰۰ شرقی

تبصره - علامت مرزی شماره ۲۵۶ مرز زمینی ایران و پاکستان براساس موافقتنامه مرزی ایران و پاکستان مورخ ۱۳۳۶/۱۱/۱۷ هجری شمسی (۱۹۵۸/۲/۶ میلادی) نصب گردیده است.

ماده ۲ - خط مرز دریایی مذکور در ماده (۱)، روی نقشه‌ای که به امضای نمایندگان هر دو دولت رسیده، ترسیم شده است. این نقشه پیوست این موافقتنامه شده و بخش تفکیک‌ناپذیر آن را تشکیل می‌دهد.

ماده ۳ - طرفهای متعاقد، حقوق حاکمه و صلاحیت انحصاری خود را در کاوش بهره‌برداری، حفظ و اداره منابع طبیعی اعم از جاندار یا بی جان در بستر و زیر بستر و آبهای فوقانی مناطق مربوط به آنها که در دو سوی خط ترسیم شده براساس خط مرزی دریایی مورد اشاره در ماده (۱) واقع شده، اعمال خواهند کرد.

ماده ۴ - طرفهای متعاقد ضمن تأکید بر ضرورت مساعی مشترک جهت تضمین بهره‌برداری مناسب و معقول از منابع طبیعی واقع در دو سوی خط ترسیم شده طبق ماده (۱)، در انجام اقداماتی که برای حفظ و اداره منابع مذکور لازم است همکاری خواهند نمود و بدین منظور:

الف - هرگاه ساختار نفتی زمین‌شناسی واحد با یک میدان نفتی واحد یا هر ساختار زمین‌شناسی واحد یا میدانی از مواد معدنی دیگر از یک طرف خط مرزی مندرج در ماده (۱) به طرف دیگر آن امتداد یابد و آن قسمت از این ساختار یا میدان را که در یک طرف خط مرزی واقع باشد بتوان کلاً یا جزاً بوسیله حفاری انحرافی از طرف دیگر خط مرزی مزبور مورد بهره‌برداری قرار داد، در هیچیک از دو طرف خط مرزی، بدون توافق قبلی طرف دیگر هیچ‌چاهی که بخش بهره‌ده آن از خط مرزی مذکور کمتر از ۲۵۰ متر فاصله داشته باشد حفر نخواهد شد.

در صورت بروز وضعیت مذکور در این بند، هر دو طرف برای تیل به توافق در مورد شیوه‌ای که بتوان در آن عملیات در طرفین خط مرزی را هماهنگ و یکنواخت کرد، کوشش خواهند نمود.

ب - هرگاه ذخیره (ذخایر) ویژه یا برخی گونه‌های وابسته منابع جاندار دریایی از جمله

ذخائر ماهیهای مهاجر و دوکاشانه‌ای در دو سوی خط مرزی مذکور در ماده (۱) وجود داشته باشد، طرفهای متعاقد کوشش خواهند نمود اقدامات خود را برای حفظ و اداره و بهره‌برداری از منابع مذکور به ویژه از نظر تعیین مقدار مجاز، سهم صید و فصل ماهیگیری و نیز وضع مقررات فنی مربوط هماهنگ نمایند، بدین منظور دو طرف به نحو مقتضی به مبادله آمار و اطلاعات علمی درباره منابع جاندار منطقه خواهند پرداخت.

ماده ۵- طرفهای متعاقد ضمن تأکید بر اینکه خط مرزی مذکور در ماده (۱) لایتغیر، دائمی و قطعی می‌باشد، اختلافات ناشی از اجرای این توافقنامه را به صورت مسالمت‌آمیز و از طریق مذاکره حل و فصل خواهند نمود. در صورت بروز هرگونه عدم توافق در حل اختلاف، موضوع با تراضی طرفین به یک کمیسیون سازش محول خواهد شد. ترکیب کمیسیون مزبور از طریق مشاوره بین طرفین تعیین خواهد شد.

ماده ۶- این موافقتنامه و نقشه پیوست آن طبق ماده (۱۰۲) منشور ملل متحد به ثبت خواهد رسید.

ماده ۷- این موافقتنامه طبق قوانین و مقررات داخلی هر یک از طرفهای متعاقد به تصویب خواهد رسید و از تاریخ آخرین اطلاعیه هر یک از طرفها به طرف دیگر از مجرای دیپلماتیک مبنی بر انجام مراحل تصویب لازم‌الاجراء خواهد گردید.

بنابه مراتب امضاءکنندگان زیر که دارای اختیارات لازم از طرف دولتهای متبوع خود می‌باشند این موافقتنامه را امضاء نمودند.

این موافقتنامه در تاریخ ۱۳۷۶/۳/۲۶ هجری شمسی برابر با ۱۶ ژوئن ۱۹۹۷ میلادی در دو نسخه به زبانهای فارسی و انگلیسی که هر دو متن به طور مساوی معتبر می‌باشند، در تهران تنظیم گردید.

از طرف

از طرف

دولت جمهوری اسلامی پاکستان

دولت جمهوری اسلامی ایران

بخش نهم

مقررات متفرقه

از «قانون پستی» مصوب ۱۲۹۴/۵/۵

ماده چهارم - فرمانده هر جهازی که وارد یکی از بنادر ایران می شود یا در حین عبور در آنجا لنگر می اندازد باید مراسلات و سایر اشیاء راجعه به امتیاز انحصاری پست را که در کشتی موجود است به نزدیکترین دفتر پست تحویل بدهد ولی اشیاء ذیل از این قانون مستثنی است:

اولاً - مرسولاتی که به عنوان پستخانه دیگری غیر از پستخانه مذکور است و یا به عنوان یکی از دفاتر پست خارجه است که باید همان کشتی به مقصد برساند.
ثانیاً - اوراق راجعه به بارهای کشتی که در پاکتهای سر باز باشند.
مخارجی که به فرماندهان کشتیهای اتفاقی به جهت حمل پاکتها و سایر اشیائی که از ممالک ماوراء البحر یا بدان ممالک ارسال می شوند باید تأدیه شوند از طرف دولت معین خواهد گردید.

از «قانون مدنی» مصوب ۱۳۰۷/۲/۱۸

ماده ۲۱ - انواع کشتیهای کوچک و بزرگ و قایقها و آسیاها و حمامهایی که در روی رودخانه و دریاها ساخته می شود و می توان آنها را حرکت داد و کلیه کارخانههایی که نظر به

طرز ساختمان جزو بنای همارتی نباشد داخل در منقولات است ولی توقیف بعضی از اشیاء مزبوره ممکن است نظر به اهمیت آنها موافق ترتیبات خاصه بعمل آید.

قانون راجع به جلوگیری از عمل قاچاق توسط وسایل نقلیه

موتوری دریایی بوسیله اداره مرزبانی^۱

مصوب ۱۳۳۶/۸/۹

ماده واحده - هرگاه قاچاق بوسیله وسائط نقلیه دریایی اهم از موتوری و غیر آن «که برای حمل قاچاق بکار می رود» صورت بگیرد دادگاه در صورت ثبوت جرم علاوه بر محکومیت مرتکب قاچاق حکم به ضبط وسیله نقلیه به نفع دولت صادر خواهد کرد و چنانچه وسائط نقلیه متعلق به مرتکب نباشد حکم به ضبط از طرف دادگاه موقوف به این است که مالک با علم به استفاده آن به منظور ارتکاب قاچاق وسیله نقلیه را در اختیار مرتکب قاچاق گذارده باشد.

تبصره - وسیله نقلیه از تاریخ کشف جرم تا صدور حکم نهایی توقیف و بلااستفاده خواهد ماند و چنانچه حکم لازم الاجراء دائر به برائت مالک نقلیه صادر شود فوراً وسیله نقلیه به مالک آن مسترد می شود.

از «آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی»

مصوب ۱۳۵۱/۱/۲۰

ماده ۴۱ - تمام وظایفی که به موجب مقررات این آیین نامه بر عهده صاحبان یا فرماندهان

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۳۷۱۸ - مورخ ۱۳۳۶/۸/۲۵ - صفحه ۲۱۵ مجموعه قوانین سال

کشتی می‌باشد ممکن است به وسیله نمایندگی مؤسسه کشتیرانی انجام پذیرد و در این صورت نمایندگی مزبور تمام مسؤولیتهای مربوط را به عهده خواهد داشت.

ماده ۴۲- در بندری که سازمان بنادر و کشتیرانی نماینده مستقیم ندارد اداره کل گمرک به نمایندگی از طرف سازمان مزبور مجری مقررات این آیین نامه و آیین نامه بندرهای ایران می‌باشد.

ماده ۲۶۲- توقف وسائط نقلیه خالی اعم از آبی، هوایی، زمینی در لنگرگاهها و فرودگاهها و راههای غیر مجاز همچنین حرکت بدون اجازه آنها مستوجب پرداخت جریمه انتظامی از ۱۰۰۰ تا ۵۰۰۰ ریال با توجه به اوضاع و احوال و به تشخیص رئیس گمرک می‌باشد مگر این که معلوم گردد این اقدام در اثر هلال قهری یا اضطراری (فرس ماژور) بوده است.

تبصره- هرگاه وسائط نقلیه اعم از هوایی، آبی یا زمینی حامل کالا بوده و در فرودگاه یا لنگرگاه یا راه غیر مجاز توقف نموده باشد عمل خلبان، فرمانده کشتی و راننده شروع به قاچاق محسوب و طبق قانون کیفر مرتکبین قاچاق نسبت به آنان رفتار خواهد شد.

ماده ۳۸۸- بازرگانان و شرکتها و فرماندهان کشتی و بنگاههای کشتیرانی وسایر اشخاص (حقیقی یا حقوقی) مسؤول اعمال و افعال کارکنان خود هستند که برای انجام کار به گمرک اعزام می‌دارند و چنانچه خسارتی از طرف کارکنان مزبور به گمرک وارد شود باید از عهده جبران آن برآیند.

ماده واحده مربوط به تغییر و اصلاح مجازاتهای خلافی^۱

مصوب ۱۳۵۲

نظر به حکم مقرر در ماده ۱۲ قانون مجازات عمومی^۲ مصوب خرداد ۱۳۵۲ با اختیار

۱- منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۸۵۱۸ مورخ ۱۳۵۳/۱/۲۵- صفحه ۶ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۲ (قسمت تصویب نامه‌ها)

۲- ماده ۱۲ قانون مجازات عمومی: مجازات خلاف، جزای نقدی از ۲۰۰ ریال تا ۵۰۰۰ ریال است.

حاصل از ماده ۲۷۶ قانون مزبور^۱ وزارت دادگستری و وزارت کشور ماده واحده زیر را تصویب می نماید:

ماده واحده - برای کلیه جرائم خلافی موضوع آیین نامه هایی که به استناد ماده ۲۷۶ قانون مجازات عمومی تصویب شده است به ترتیب زیر تعیین مجازات می شود:

۱- در مواردی که مجازات جرم خلافی فقط حبس تکدیبری است به جای هر روز حبس تکدیبری از یکصد ریال تا پانصد ریال جزای نقدی تعیین می شود.

۲- در مواردی که مجازات جرم خلافی فقط جزای نقدی (غرامت یا جریمه نقدی) است به ترتیب زیر عمل خواهد شد:

الف - در صورتی که حداکثر جزای نقدی بیشتر از پنجاه ریال نباشد جزای نقدی از دویست ریال تا پانصد ریال تعیین می شود.

ب - در صورتی که حداکثر جزای نقدی کمتر از پنجاه و یک ریال و بیشتر از یکصد ریال نباشد جزای نقدی از دویست ریال تا یک هزار ریال تعیین می شود.

ج - در صورتی که حداکثر جزای نقدی کمتر از یکصد و یک ریال نباشد جزای نقدی از دویست ریال تا دو هزار ریال تعیین می شود.

۳- در مواردی که مجازات حبس تکدیبری توأم با جزای نقدی باشد به جای هر یک از آنها به ترتیب مذکور در بندهای ۱ و ۲ این ماده جزای نقدی تعیین و با هم جمع خواهد شد و مجموع آن در هر حال نباید از پنج هزار ریال تجاوز کند.

۱- ماده ۲۷۶ قانون مجازات عمومی: نسبت به کلیه امور خلافی از قبیل عدم رعایت نظامات راجعه به بلدیة و نظمیة و صحیة، همچنین عدم رعایت نظامات راجعه به درشکه چینی ها و شوفرها و حفظ حیوانات و همچنین راجع به ولگردی و گدایی و فحاشی و استعمال الفاظ زنیکه در معابر عمومی و امثال آنها وزارت داخله نظامنامه لازمه تهیه نموده و مقررات آن پس از تصویب وزارت عدلیه به موقع اجرا گذاشته خواهد شد ولی در هر حال مجازاتی که به موجب نظامنامه مزبوره مقرر می شود نباید از یک روز حبس و سه قران غرامت کمتر و از یک هفته حبس و پنج تومان غرامت بیشتر باشد. (۲ ماده فوق به نقل از: قانون مجازات عمومی منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۸۲۸۱ مورخ ۱۳۵۲/۴/۵ - صفحه ۴۲ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۲)

از «قانون تغییر نام «وزارت راه» به «وزارت راه و ترابری»

و تجدید تشکیلات و تعیین وظایف آن»^۱

مصوب ۱۳۵۳/۴/۲۴ با اصلاحات بعدی

ماده ۱- به منظور اعمال سیاست جامع و هماهنگ برای ترابری کشور و توسعه، تجهیز، گسترش، نگاهداری و ایجاد تأسیسات زیربنایی آن با توجه به مقتضیات توسعه اجتماعی، اقتصادی و عمرانی و دفاع ملی و با رعایت قوانین مربوط از تاریخ تصویب این قانون نام «وزارت راه» به «وزارت راه و ترابری» تغییر می‌یابد و کلیه وظایف و اختیارات وزیر و وزارت راه به وزیر و وزارت راه و ترابری واگذار می‌گردد.

تبصره ۱- منظور از عبارت «ترابری کشور» مذکور در این قانون و مقررات آن ترابری زمینی و دریایی است.

تبصره ۲- امور مربوط به ترابری هوایی و بهره‌برداری هوایی تابع قانون و مقررات هواپیمایی کشوری و سایر مقررات خاص خود خواهد بود.

ماده ۲- سازمان بنادر و کشتیرانی با کلیه کارکنان، تشکیلات، بودجه و اعتبار دارایی و عهد و وظایف آن از وزارت دارایی منتزع و به صورت سازمان وابسته به وزارت راه و ترابری منتقل می‌گردد.

تبصره ۱- مدیر عامل سازمان بنادر و کشتیرانی سمت معاونت وزارت راه و ترابری را خواهد داشت.

تبصره ۲- کلیه اختیارات و وظایف وزیر دارایی در سازمان بنادر و کشتیرانی و شورای عالی آن به وزیر راه و ترابری واگذار می‌گردد. وزیر دارایی یا معاون او عضویت شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی را خواهد داشت.

ماده ۳ - واحد مطالعه هماهنگی حمل و نقل در کشور به صورت سازمان هماهنگی ترابری کشور با کلیه کارکنان، تشکیلات، بودجه، اعتبارات و دارایی و تعهدات در وزارت راه و ترابری متمرکز می‌گردد.

ماده ۵ - به منظور گسترش فعالیت هواشناسی در سطح کشور و امکان رفع نیازهای هواشناسی کشاورزی و بهسازی محیط زیست و آبیاری و ارتباطات دریایی و هوایی و تربیت نیروی انسانی مورد احتیاج در سطوح مختلف و همچنین رفع احتیاجات بخش خصوصی در مورد فوق به استثنای نیروی هوایی جمهوری اسلامی ایران که به طور مستقل عمل خواهد کرد اداره کل هواشناسی به سازمان هواشناسی کشور تبدیل و به صورت سازمان وابسته به وزارت راه و ترابری اداره خواهد شد. رئیس سازمان هواشناسی کشور سمت معاونت وزارت راه و ترابری را خواهد داشت.

ماده ۶ - سازمان هواشناسی کشور به منظور هماهنگی فعالیت‌های فنی و تخصصی هواشناسی و تعیین نیازهای مذکور در این قانون دارای شورایی خواهد بود مرکب از:

۱ - وزیر راه و ترابری.

۲ - معاون وزارت کشاورزی و منابع طبیعی به انتخاب وزیر کشاورزی و منابع طبیعی.

۳ - معاون وزارت دفاع ملی به انتخاب وزیر دفاع ملی.

۴ - معاون سازمان برنامه و بودجه به انتخاب رئیس سازمان برنامه و بودجه.

۵ - معاون وزارت آب و برق به انتخاب وزیر آب و برق.

۶ - معاون وزارت بهداشت به انتخاب وزیر بهداشت.

۷ - مدیر عامل سازمان بنادر و کشتیرانی.

۸ - رئیس سازمان هواپیمایی کشوری.

۹ - رئیس سازمان هواشناسی کشور.

۱۰ - نماینده نیروی هوایی.

آیین نامه مربوط به وظایف و طرز کار شورای مذکور ظرف شش ماه پس از تصویب این قانون از طرف وزارت راه و ترابری تهیه و پس از تصویب هیأت وزیران به موقع اجرا گذارده خواهد شد.

ریاست شورا با وزیر راه و ترابری می باشد و رئیس سازمان هواشناسی کشور سمت دبیر شورا را خواهد داشت.^۱

ماده ۷- وظایف وزارت راه و ترابری به شرح زیر است:

- ۱- مطالعه و تهیه و تنظیم برنامه های جامع و هماهنگ به منظور تعیین خط مشی های اجرایی در زمینه ترابری کشور و اجرای آنها.
- ۲- احداث، توسعه، بهره برداری و نگهداری راهها، راه آهن و بنادر.
- ۳- بررسی نیازمندیهای ترابری کشور و تعیین اولویتهای اجرایی آنها و تهیه و اجرای برنامه های دراز مدت، میان مدت و کوتاه مدت به منظور رفع این نیازمندیها با توجه به برنامه های عمرانی کشور.
- ۴- تهیه و تنظیم ضوابط و معیارهای لازم برای احداث و نگهداری و تأسیسات زیربنایی ترابری با توجه به مقتضیات و پیشرفتهای وسایل ترابری و نظارت بر اجرای آنها.
- ۵- بررسی روشهای ساختمان و نگهداری و بهره برداری از راهها، راه آهن و بنادر.
- ۶- طبقه بندی کلیه تأسیسات زیربنایی ترابری و تعیین مشخصات فنی و هندسی آنها همچنین تعیین تشکیلات و دستگاههایی که باید از هر یک از آنها نگهداری نمایند.
- ۷- تعیین مشخصات مجاز وسایل ترابری در بهره برداری از تأسیسات زیربنایی ترابری و ممانعت از بهره برداری وسایل خارج از مشخصات مذکور در استفاده از تأسیسات فوق.

۱- مواد ۵ و ۶ به موجب لایحه قانونی مصوب ۱۳۵۹/۳/۲۴ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران، به شکل فوق اصلاح گردیده است. (روزنامه رسمی شماره ۱۰۳۱۳ مورخ ۱۳۵۹/۵/۱۱- صفحه ۱۸۸ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۹).

ضمناً عناوین مقامهای مذکور در ماده ۶، به موجب مقررات مختلف بعدی به این صورت تغییر یافته اند: وزیر و وزارت کشاورزی و منابع طبیعی به: وزیر و وزارت جهاد کشاورزی - وزیر و وزارت دفاع منی به: وزیر و وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح - وزیر و وزارت آب و برق به: وزیر و وزارت نیرو - وزیر و وزارت بهداشت به: وزیر و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی.

- ۸- بررسی درباره راههای ترابری بین‌المللی و نحوه ارتباط با آنها و عنداللزوم پیشنهاد پیوستن به موافقت‌نامه‌های بین‌المللی و متعلقه‌ای و تنظیم و پیشنهاد قراردادهای دو جانبه و چند جانبه با دولتها و مؤسسات خارجی.
- ۹- بررسی نیازمندها و شناسایی مجموع قدرت و ظرفیت ترابری کشور اعم از راهها، راه آهن، راههای آبی، بنادر و خطوط لوله به منظور تهیه برنامه‌ها و ارائه توصیه‌های لازم به سازمانهای مربوط.
- ۱۰- ایجاد، نگاهداری و بهره‌برداری از خطوط پایگاههای مواصلاتی اختصاصی زمینی و دریایی با توجه به برنامه‌ها و نیازمندهای ترابری کشور.
- ۱۱- بررسی و ارائه پیشنهادهای لازم به سازمانهای مربوط در باب میاست نرخ‌گذاری خدمات ترابری و همچنین خدمات جنبی آن.
- ۱۲- تعیین ضابطه‌ها و معیارهای فنی اقتصادی و ایمنی ترابری در راههای زمینی و آبی و نظارت بر اجرای آنها.
- ۱۳- تعیین ضابطه‌ها و معیارهای لازم با همکاری دستگاههای مربوط برای ایجاد اداره و توسعه مؤسسات ترابری اعم از آن که در داخل و یا در خطوط بین‌المللی فعالیت داشته باشند و نظارت بر فعالیت آنها.
- در مورد صدور پروانه تأسیس مؤسسات ترابری مراجع صلاحیتدار مکلفند قبلاً نظر وزارت راه و ترابری را در تأسیس اینگونه مؤسسات جلب نمایند.
- ۱۴- تهیه طرح مقررات و آیین‌نامه مربوط به صدور اجازه تأسیس مؤسسات، دفاتر شعبه‌ها و نمایندگی‌های ترابری خارجی که در کشور فعالیت کنند و نظارت بر فعالیت آنها با جلب نظر وزارت کشور.
- ۱۵- تعیین ضابطه‌ها و معیارهای لازم به منظور تنظیم امور مربوط به ترابری سازمانهای دولتی «به استثنای نیروهای مسلح» با همکاری دستگاههای مربوط - ایجاد هماهنگی و تمرکز امور مذکور.
- ۱۶- تعیین ضابطه‌ها و معیارها و پیشنهاد اتخاذ سیاست‌های لازم برای تشویق بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در امور مربوط به ترابری.

- ۱۷- بررسی در زمینه حریم‌های تأسیسات زیربنایی ترابری و تهیه و تنظیم مقررات مورد نیاز برای پیشنهاد به مراجع صلاحیتدار و نظارت بر اجرای آنها.
- ۱۸- بررسی نیازمندیهای کشور از نظر خدمات خاک‌شناسی و شناسایی مصالح ساختمانی و تجهیز و توسعه آزمایشگاههای مربوط و عرضه و فروش خدمات (آزمایشگاههای فنی و مکانیک خاک) به بخش عمومی و خصوصی.
- ۱۹- بررسی نیازمندیهای کشور از نظر شناسایی راههای آبی و دریا و اقیانوس‌شناسی و ایجاد و تجهیز و توسعه تشکیلات سازمانهای لازم و عرضه و فروش خدمات آن به بخش عمومی و خصوصی.
- ۲۰- تهیه آیین‌نامه‌های مجازات خلافی با موافقت وزارت دادگستری و وزارت کشور و پیشنهاد قوانین و مقررات لازم درباره رسیدگی به موارد تخلف از مقررات ترابری کشور.
- ۲۱- تشکیل واحدهای مطالعاتی و تحقیقاتی لازم برای انجام وظایف بالا.
- تبصره- کلیه اختیارات و وظایف دیگری که به موجب سایر قوانین به وزارت راه محول بوده است به عهده وزارت راه و ترابری خواهد بود.
- ماده ۸- وزارت راه و ترابری مجاز است با نظر سازمان امور اداری و استخدامی کشور به منظور تربیت و تجهیز نیروی انسانی ماهر برای اجرای وظایف خود برنامه‌های آموزشی لازم را تهیه و رأساً یا با همکاری مؤسسات مربوط به مرحله اجرا درآورد.
- ماده ۹- به وزیر راه و ترابری اختیار داده می‌شود که تشکیلات هر یک از سازمانها و مؤسسات و واحدهای تابع یا وابسته آن وزارت را در صورتی که لازم تشخیص دهد، ادغام یا منحل نموده و تشکیلاتی براساس وظایف مذکور در این قانون و سایر قوانین با تأیید سازمان امور اداری و استخدامی کشور تنظیم کرده و به موقع اجرا بگذارد.
- ماده ۱۰- به موجب این قانون شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در وزارت راه و ترابری تشکیل می‌گردد. وزارت راه و ترابری مکلف است ظرف سه ماه از تاریخ تصویب این قانون آیین‌نامه مربوط به ترکیب کمیسیونهای مربوط مجلسین به موقع اجرا بگذارد.
- ماده ۱۱- وزارت راه و ترابری برای اجرای قسمتی از وظایف خود و سازمانهای وابسته می‌تواند با موافقت شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و با رعایت شرایطی که شورای

عالی مذکور تعیین خواهد کرد شرکت تشکیل دهد و یا با بخش خصوصی اعم از داخلی و خارجی همچنین وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی ایران مشارکت نماید. اساسنامه‌های شرکت‌های مزبور که به موجب این قانون تأسیس خواهد شد بر طبق مقررات مربوط به شرکت‌های دولتی تهیه و با تأیید شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و تصویب کمیسیون‌های راه و دارایی و استخدام مجلسین به موقع اجرا گذارده می‌شود.

ماده ۱۲ - وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی و شهرداریها و مؤسسات وابسته به آنها مکلفند طرح‌های مربوط به ایجاد و توسعه شهرها و مراکز فعالیت‌های اجتماعی و صنعتی و کشاورزی را از لحاظ استفاده از تأسیسات ترابری به اطلاع وزارت راه و ترابری برسانند.

ماده ۱۳ - وزارت راه و ترابری مجاز است آن قسمت از راه‌ها، ایستگاه‌های راه‌آهن محوطه‌های بارانداز بنادر و نظائر آنها را که مورد استفاده نیست پس از روشن شدن وضعیت ثبتي با رعایت مقررات به فروش برساند و وجوه حاصل را در عرض یک سال به مصرف خرید اراضی و مستحدثات مورد نیاز برساند.

ماده ۱۴ - به دولت اجازه داده می‌شود به منظور انجام خدمات باربری، تخلیه و بارگیری (به استثنای خدمات فرودگاهی) و انبارداری در گمرکات کشور رأساً یا با مشارکت بخش خصوصی اعم از داخلی و خارجی شرکت یا شرکت‌هایی تشکیل دهد.

این شرکت‌ها به موجب اساسنامه خاص خود زیر نظر شورایی مرکب از معاون هماهنگی ترابری وزارت راه و ترابری رئیس کل گمرک ایران، مدیر عامل سازمان بنادر و کشتیرانی، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، رئیس کل راه‌آهن دولتی ایران، انجام وظیفه خواهند نمود.

اساسنامه این شرکت یا شرکت‌ها با رعایت مفاد فوق پس از تصویب کمیسیون‌های راه و دارایی و استخدام مجلسین به موقع اجرا گذارده خواهد شد.

ماده ۱۵ - وزارت راه و ترابری به منظور تأمین مواد اولیه ساختمانی از قبیل سنگ، شن، ماسه و خاک که برای ساختمان و نگاهداری تأسیسات زیربنایی راه و ترابری کشور مورد نیاز باشد می‌تواند با رعایت مقررات قانونی و موافقت سازمان مربوط آیین‌نامه نحوه استفاده و بهره‌برداری وزارت راه و ترابری را از مواد مذکور تنظیم و پس از تصویب هیأت وزیران به

موقع اجرا گذارد.

ماده ۱۶ - به منظور نظارت بر اجرای مقررات ترابری به وزارت راه و ترابری اجازه داده می شود گارد ترابری تشکیل دهد. حدود وظایف و تشکیلات آن به موجب آیین نامه ای که به تصویب کمیسیونهای مربوط مجلسین خواهد رسید تعیین می گردد.

ماده ۱۷ - آیین نامه های لازم در اجرای مفاد این قانون در مورد اجرای امور مربوط به ترابری کشور جز در مواردی که مرجع دیگری برای تصویب آن در این قانون پیش بینی شده است به وسیله وزارت راه و ترابری... تهیه و پس از تصویب هیأت وزیران به موقع اجرا گذاشته خواهد شد و تازمانی که اساسنامه ها و آیین نامه های اجرایی مذکور در این قانون به تصویب نرسیده است اساسنامه و آیین نامه های فعلی معتبر و لازم الاجرا خواهد بود.

آیین نامه ترکیب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور

ووظایف و اختیارات شورا مصوب ۱۳۵۳/۱۰/۱۲

ترکیب شورا:

ماده ۱ - شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مرکب است از:

وزیر راه و ترابری - وزیر بازرگانی - وزیر صنایع و معادن - وزیر کشور و سرپرست سازمان امور اداری و استخدامی کشور - وزیر مشاور و رئیس سازمان برنامه و بودجه - مدیر عامل سازمان بنادر و کشتیرانی - رئیس کل راه آهن دولتی ایران - رئیس سازمان هماهنگی ترابری کشور - سرپرست گمرک ایران - معاون امور ترابری وزارت راه و ترابری - رئیس اطاق صنایع و معادن و بازرگانی.^۲

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۸۷۶۱ مورخ ۱۳۵۳/۱۱/۱۴ - صفحه ۸۴ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۳. (قسمت آیین نامه ها)

۲ - با توجه به تغییرات به عمل آمده در وزارتخانه ها و سازمانهای عضو شورا به موجب مصوبات بعدی مجلس یا هیأت دولت و... ترکیب رسمی شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در حال حاضر به شرح ←

تبصره ۱ - ریاست شورا با وزیر راه و ترابری است و رئیس سازمان هماهنگی ترابری کشور سمت دبیری شورا را بدون حق رأی عهده‌دار خواهد بود.

تبصره ۲ - شورا هر یک از کارشناسان ترابری دولتی و بخش خصوصی و مدیران مؤسسات غیردولتی حمل و نقل را برای شرکت در جلسات شورا به منظور اظهار نظر مشورتی دعوت خواهد نمود.

تبصره ۳ - هرگاه وزیری نتواند در یکی از جلسات شورا شرکت نماید یکی از معاونان خود را برای شرکت در آن جلسه معرفی خواهد کرد.

وظایف و اختیارات شورا:

ماده ۲ - وظایف و اختیارات شورا به شرح زیر است:

الف - تصویب برنامه‌ها و خط مشی‌های اجرایی ترابری کشور.

ب - بررسی و تصویب ضوابط پیشنهادی وزارت راه و ترابری در مورد روابط بین مؤسسات ترابری و کامیون‌داران و اتوبوس‌داران.

ج - تصویب آیین‌نامه مربوط به صدور اجازه تأسیس مؤسسات - دفاتر شعبه‌ها و نمایندگیهای ترابری خارجی که می‌خواهند در کشور فعالیت کنند.

د - بررسی و اظهار نظر درباره پیشنهاد پیوستن به موافقت‌نامه‌های بین‌المللی و منطقه‌ای و قراردادهای دو جانبه یا چند جانبه با دولتها و مؤسسات خارجی.

ه - بررسی و اظهار نظر در مورد پیشنهادهاى مربوط به سیاست نرخ‌گذاری و خدمات ترابری.

و - تعیین ضابطه و معیارهای لازم با همکاری دستگاههای مربوط برای ایجاد و اداره و توسعه مؤسسات ترابری اعم از این که در داخل و یا در خطوط بین‌المللی فعالیت

→ زیر می‌باشد:

وزیر راه و ترابری - وزیر بازرگانی - وزیر صنایع و معادن - وزیر کشور - معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور - وزیر تعاون - مدیر عامل سازمان بنادر و کشتیرانی - مدیر عامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران - رئیس سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور - رئیس کل گمرک جمهوری اسلامی ایران - معاون امور اقتصادی و حمل و نقل وزارت راه و ترابری - رئیس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران.

داشته باشند.

ز- تصویب ضوابط و معیارهای پیشنهادی در مورد امور مربوط به ترابری سازمانهای دولتی (به استثنای نیروهای مسلح).

ح- اتخاذ سیاستهای لازم برای تشویق بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در امور مربوط به ترابری.

ط- بررسی و اظهار نظر نسبت به طرح لوایح قانونی و مقررات لازم در مورد رسیدگی به موارد تخلف از مقررات ترابری کشور.

ی- بررسی و اظهار نظر در مورد طرحهای مربوط به تشکیل شرکتهای دولتی در زمینه امور ترابری و خدمات جنبی آن با رعایت ماده ۱۱ قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری.

ماده ۳- شورا هر ۱۵ روز یک بار تشکیل جلسه خواهد داد.

تبصره- جلسات شورا با حضور لااقل هفت نفر تشکیل خواهد یافت و تصمیمات با اکثریت لااقل پنج نفر معتبر خواهد بود.

ماده ۴- دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در سازمان هماهنگی ترابری کشور با تشکیلات لازم تأسیس می‌شود. دبیرخانه موظف به تنظیم برنامه کار شورا و ابلاغ نظرات شورا به واحدهای ذیربط می‌باشد.

ماده ۵- خلاصه مذاکرات و تصمیمات شورای طی صورتجلسه‌ای تنظیم و برای اجرا به سازمان هماهنگی ترابری کشور ابلاغ می‌شود.

ماده ۶- دستور جلسات شورا باید قبلاً به اعضای شورا ابلاغ شود و اعضای شورا می‌توانند نظرات و پیشنهادات خود را موقع تشکیل جلسه شورا کتیباً یا شفهاً مطرح سازند.

قانون اراضی مستحدث و ساحلی مصوب ۱۳۵۴/۴/۲۹

ماده ۱- اصطلاحات مندرج در این قانون به شرح زیر تعریف و توصیف می‌شوند:

الف - اراضی مستحدث عبارت است از زمینهایی که در نتیجه پایین رفتن سطح آب یا هر نوع جریان آب در کرانه‌های دریا و دریاچه‌ها و جزایر یا در نتیجه پایین رفتن آب یا خشک شدن تالابها ظاهر و یا ایجاد می‌شوند.

ب - اراضی ساحلی، پهنه‌ای است با عرض مشخص از اراضی مجاور دریا و دریاچه‌ها یا خلیج که حداقل از یک سو به کنار دریا یا دریاچه یا خلیج متصل باشد.

ج - تالاب، اعم است از مرداب، باتلاق یا آب‌بندان طبیعی که سطح آن در حداکثر ارتفاع آب از پنج هکتار کمتر نباشد.

د - حریم، قسمتی از اراضی ساحلی یا مستحدث است که یک طرف آن متصل به آب دریا یا دریاچه یا خلیج یا تالاب باشد.

ماده ۲ - عرض اراضی ساحلی و مستحدث و حریم منابع مندرج در این قانون به شرح زیر تعیین می‌شود:

الف - عرض اراضی مستحدث دریای خزر خط تراز است به ارتفاع یکصد و پنجاه سانتیمتر از سطح آب در آخرین نقطه پیشرفت آب دریا در سال ۱۳۴۲ ولی در نقاطی که این خط به جاده سراسری عمومی ساحلی فعلی برخورد می‌کند حد اراضی مستحدث جاده مزبور است.

ب - عرض اراضی ساحلی خلیج فارس و دریای عمان دو کیلومتر از آخرین حد پیشرفت آب دریا بالاترین نقطه مد خواهد بود.

ج - عرض اراضی ساحلی دریاچه رضاییه یک هزار متر از آخرین حد پیشرفت آب در سال ۱۳۵۳ می‌باشد، لجنزارهای متصل به این عرض و نمک‌زارها تا آخرین حد آنها جزو اراضی ساحلی مزبور محسوب است.

د - عرض حریم دریای خزر شصت متر از آخرین نقطه پیشرفتگی آب در سال ۱۳۴۲ و عرض حریم دریاچه رضاییه شصت متر از آخرین نقطه پیشرفتگی آب در سال ۱۳۵۳ و عرض حریم خلیج فارس و دریای عمان شصت متر از آخرین نقطه مد می‌باشد.

تبصره ۱ - وزارت کشاورزی و منابع طبیعی مکلف است حداکثر ظرف پنج سال از

تاریخ تصویب این قانون حدود آن قسمت از حریم و اراضی مستحدثت دریای خزر را که تاکنون علامت‌گذاری نشده نیز حریم و اراضی ساحلی خلیج فارس و دریای عمان و دریاچه رضائیه را شناسایی و نقشه‌برداری و با نصب هلالیم مشخص نماید، این حد پس از تشخیص از لحاظ حریم با اراضی مستحدثت یا ساحلی قطعی است، اراضی مستحدثتی که بعد از تصویب این قانون ایجاد می‌شود به عرض حریم مذکور اضافه خواهد شد.

هزینه انجام کار براساس طرحی که از طرف سازمان جنگلها و مراتع کشور تهیه و به سازمان برنامه و بودجه پیشنهاد می‌شود توسط سازمان برنامه و بودجه تأمین و از محل اعتبارات مربوطه تأدیه خواهد شد.

تبصره ۲ - عرض حریم و حدود اراضی مستحدثت سایر دریاچه‌ها و تالابهای کشور و مدت لازم برای نصب هلالیم مشخصه آنها بنابه پیشنهاد وزارت کشاورزی و منابع طبیعی و تصویب هیأت وزیران تعیین می‌شود.

ماده ۳ - کلیه اراضی مستحدثت کشور متعلق به دولت است و اشخاص حق تقاضای ثبت آنها را ندارند و در صورتی که نسبت به اراضی مذکور درخواست ثبت شده باشد آن درخواست باطل و ادارات ثبت محل مکلفند تقاضای ثبت اراضی مزبور را از وزارت کشاورزی و منابع طبیعی یا سایر سازمانهای دولتی که در آنها تصرفاتی دارند با تأیید وزارت کشاورزی و منابع طبیعی بپذیرند.

تبصره ۱ - اراضی مستحدثت دریای خزر که از طرف اشخاص تقاضای ثبت شده و تا تاریخ ۴۲/۷/۱۳ (موضوع تصویب‌نامه شماره ۴۱۷۲۰ - ۴۲/۷/۱۳) ملک به نام آنها در دفتر املاک به ثبت رسیده و یا حکم قطعی مالکیت به نفع اشخاص تا تاریخ مذکور صادر شده باشد از مقررات این ماده مستثنی است.

تبصره ۲ - تبصره بند ۹ ماده یک قانون حفاظت و بهره‌برداری از جنگلها و مراتع^۱ منحصرأ مربوط به دریای خزر بوده و کماکان قابل اجراء است.

ماده ۴ - کلیه اراضی ساحلی دریای عمان و خلیج فارس و دریاچه رضائیه که تا تاریخ تصویب این قانون به نام اشخاص در دفتر املاک به ثبت نرسیده باشند متعلق به دولت است و اشخاص حق تقاضای ثبت آن را ندارند و در صورتی که نسبت به اراضی مزبور تقاضای ثبت شده ولی منجر به ثبت ملک به نام متقاضی در دفتر املاک نشده باشد تقاضای ثبت باطل است و اداره ثبت محل مکلف است تقاضای ثبت اراضی مزبور را از وزارت کشاورزی و منابع طبیعی و یا سایر سازمانهای دولتی که در این اراضی تصرفاتی دارند با تأیید وزارت کشاورزی و منابع طبیعی بپذیرد.

تبصره ۱ - مستثنیات این ماده که به هر حال خارج از حریم می باشد به شرح زیر است:
الف - اراضی واقع در محدوده قانونی شهرها در تاریخ تصویب این قانون.
ب - عرصه اعیان احداث شده و اراضی مزروعی و آیش و باغات و نخلستانها و قلمستانها که تا تاریخ تصویب این قانون احداث شده میزان آیش طبق عرف محل و به هر صورت از دو برابر زمین تحت کشت تجاوز نخواهد کرد.

۱ - از «قانون حفاظت و بهره‌برداری از جنگلها و مراتع» مصوب ۱۳۴۶/۵/۲۵:

ماده ۱ - تعریف اصطلاحاتی که در قوانین جنگل و مراتع به کار رفته به شرح زیر است:

۱ -

۲ -

.....

۹ - مرتع غیر مشجر - زمینی است اعم از کوه و دامنه یا زمین مسطح که در فصل چرا دارای پوششی از نباتات علوفه‌ای خودرو بوده و با توجه به سابقه چرای عرفاً مرتع شناخت شود. اراضی که آیش زراعند و ولو آنکه دارای پوشش نباتات علوفه‌ای خودرو باشند مشمول تعریف مرتع نیستند.

تبصره - آن قسمت از اراضی ماسه‌ای ساحلی دریا تا حدود سیصد متر از حریم دریا مشروط بر آنکه از جاده ساحلی تجاوز نکند ولو آنکه واجد شرایط فوق باشد مشمول تعریف اراضی جنگلی و مرتع (مشجر یا غیرمشجر) نخواهد بود

۱۰ -

.....

(منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۶۵۷۱ مورخ ۱۳۴۶/۶/۱۸ - صفحه ۲۴۹ مجموعه قوانین سال ۱۳۴۶)

ج - محاط ساختمانهایی که در اراضی موضوع بند ب این تبصره قرار دارند حداکثر تا بیست برابر سطح زیربنای آنها مشروط بر آنکه مساحت آن از ۳۰۰۰ مترمربع بیشتر نبوده و در حریم دریا و دریاچه یا خلیج نیز واقع نباشد.

تبصره ۲ - تشخیص مستثنیات مندرج در بندهای فوق به عهده سازمان جنگلها و مراتع کشور بوده و نظریه سازمان در این مورد قطعی است.

ماده ۵ - در صورتی که اراضی مذکور در ماده ۴ این قانون که با رعایت شرایط مقرر در آن ماده در دفتر املاک به نام اشخاص ثبت شده باشد به تشخیص هیأت وزیران مورد نیاز طرحهای عمومی کشور باشد آن اراضی به تصرف طرح مربوطه در خواهد آمد و هرگاه مقدار زمین در یک مالکیت کمتر از ۱۰۰۰ متر مربع باشد بهای عادلانه آن طبق قانون برنامه و بودجه تعیین و از محل اعتبار طرح نقداً پرداخت خواهد شد، ولی هرگاه مجموع آن در یک مالکیت از ۱۰۰۰ متر مربع بیشتر باشد مازاد بر ۱۰۰۰ متر مربع از نزدیکترین منابع ملی آن منطقه به مساحت مساوی به مالک واگذار و یا به پا خواهد شد.

ماده ۶ - وزارت کشاورزی و منابع طبیعی مجاز است عرصه اعیان و محوطه‌های ساختمانهایی را که تا تاریخ ۳۰/۵/۴۶ از طرف اشخاص در اراضی مستحدث متعلق به دولت در کرانه دریای خزر ایجاد و احداث شده به صاحبان آنها اجاره دهد و یا بفروشد. بهای عرصه و اجاره بها به ترتیب مذکور در ماده ۱۲ این قانون تعیین می‌گردد.

تبصره ۱ - در صورتی که صاحبان اعیان ظرف ضرب‌الاجلی که از طرف وزارت کشاورزی و منابع طبیعی تعیین و ابلاغ یا آگهی می‌شود و از سه ماه کمتر و از یک سال بیشتر نخواهد بود حاضر به خرید یا اجاره عرصه نشوند، اعیان موجود در اراضی مزبور با سپردن بهای آن به صندوق ثبت متعلق به دولت خواهد بود و سند مالکیت عرصه و اعیان به نام وزارت کشاورزی و منابع طبیعی صادر و به درخواست وزارت مذکور و با دستور دادستان محل توسط گارد جنگل و منابع طبیعی یا مأمورین انتظامی از متصرف خلع‌ید خواهد شد. دادستان محل ظرف یک ماه از تاریخ وصول تقاضای وزارت کشاورزی و منابع طبیعی نسبت به موضوع دستور صادر می‌نماید و این دستور قطعی است.

از تاریخ سپردن بهای اعیان توسط وزارت کشاورزی و منابع طبیعی تا تاریخ خلع‌ید از عرصه و اعیان ماهانه معادل یک درصد مجموع بهای عرصه و اعیان از متصرف حق الارض

وصول خواهد گردید.

تبصره ۲ - منظور از اعیان در این قانون ساختمان یا تأسیسات یا باغ میوه یا بیشه دست کاشت و قلمستان می باشد. چپر، آگونک، کپر و صرف دیوارکشی و حفره چاه و ایجاد حصار و نصب سیم خاردار و امثالهم اعیانی محسوب نمی شوند، تشخیص وزارت کشاورزی و منابع طبیعی در این مورد قطعی است.

ماده ۷ - حریم منابع مندرج در ماده ۲ قابل تملک و تصرف خصوصی نیست ولو آنکه متصرفین این قبیل اراضی، اسناد مالکیت گرفته باشند، ولی استفاده از حریم مزبور برای ایجاد تأسیسات ضروری دولتی که جنبه اختصاصی نداشته باشد یا رعایت مقررات آیین نامه اجرایی این قانون و تصویب هیأت وزیران مجاز می باشد.

تبصره - ایجاد اسکله برای دسترسی به دریا به منظور استفاده از تأسیسات تفریحی ساحلی یا تعمیرگاههای دریایی متعلق به بخش خصوصی براساس طرحی که برحسب مورد توسط وزارت اطلاعات و جهانگردی یا وزارت راه و ترابری پیشنهاد و به تصویب وزارت کشاورزی و منابع طبیعی می رسد با اخذ اجاره بها مجاز می باشد.

ماده ۸ - وزارت کشاورزی و منابع طبیعی مجاز است تأسیساتی را که در حریم یا داخل دریا یا دریاچه ها ایجاد شده است به ترقیبی که در ماده ۱۲ این قانون مقرر شده خریداری نماید و تازمانی که خریداری نشده است از متصرفین حق الارض دریافت کند.

مبداء محاسبه و مطالبه حق الارض ۱۳/۷/۱۳۴۲ می باشد مگر اینکه تأسیسات بعد از تاریخ مذکور احداث شده باشد که در این صورت تاریخ ایجاد تأسیسات مبداء مطالبه حق الارض خواهد بود.

سازمانهای دولتی از لحاظ پرداخت حق الارض مشمول این ماده نیستند. منظور از تأسیسات در این ماده هر نوع ساختمان یا اسکله یا توقفگاه یا گردشگاههای دریایی و یا خطوط لوله برای بردن آب از دریا می باشد، اجازه مندرج در این ماده مانع مراجعه سازمان جنگلها و مراتع کشور به مراجع قضایی جهت تحصیل حکم خلع ید و قلع بنای اشخاص در حریم نیست.

ماده ۹ - وزارت کشاورزی و منابع طبیعی مجاز است اراضی مستعدت ساحلی متعلق به دولت را بفرشد یا اجاره دهد یا با سایر اراضی و تأسیسات معاوضه نماید، تعیین ضوابط و

شرایط فروش و اجاره و معاوضه و بهره‌وری از اراضی مزبور در آیین‌نامه اجرایی این قانون تعیین می‌گردد.

تبصره - مالکانی که اراضی مستحدث و ساحلی بین اراضی آنها و حریم دریا قرار گرفته در صورت تساوی شرایط برای خرید یا اجاره یا معاوضه حق تقدم دارند، در این قبیل موارد وزارت کشاورزی و منابع طبیعی مراتب را به آنها ابلاغ و در روزنامه کثیرالانتشار آگهی می‌نماید استفاده از این حق تقدم در طول یک ماه از تاریخ صدور آگهی یا اخطار خواهد بود.

ماده ۱۰ - دولت مکلف است از نزدیکترین جاده اصلی به دریای خزر راههای فرعی عبور و مرور تا حریم دریا در محل‌های مناسب ایجاد نماید، فاصله راههای فرعی از یکدیگر نباید از شش کیلومتر بیشتر و عرض آنها از ۹ متر کمتر باشد، در صورتی که برای احداث راههای مزبور استفاده از اراضی ملکی اشخاص ضرورت داشته باشد و یا احتیاج به تخریب ساختمان یا تصرف قسمتی از باغات یا اراضی مزروعی پیدا شود دولت می‌تواند با رعایت قوانین و مقررات مربوط اقدام نماید.

ماده ۱۱ - هرکس به قصد تصرف در اراضی مستحدث و ساحلی متعلق به دولت و حریم دریا و دریاچه‌ها و تالاب‌های کشور تجاوز کند و یا اراضی مزبور را با برداشت شن و ماسه و خاک و سنگ تخریب نماید به حبس جت‌های تا سه سال و خلع‌ید محکوم خواهد شد.

وزارت کشاورزی و منابع طبیعی مکلف است به محض اطلاع به وسیله گارد جنگل و مأمورین خود رفع تجاوز کند و مراتب را برای رسیدگی به موضوع و تعقیب کیفری کتباً به دادسرای محل اعلام نماید. اعیانی که در عرصه مورد تجاوز احداث شود به حکم دادگاه جزایی به نفع دولت ضبط یا قلع بنا خواهد شد.

ماده ۱۲ - تعیین حق الارض و بهای عرصه و اعیان و میزان اجاره‌بها و ارزیابی عوض و معوض با رعایت نرخ عادلانه روز و جلب نظر کارشناس رسمی دادگستری به عهده سازمان جنگل‌ها و مراتع کشور می‌باشد.

اشخاصی که به تشخیص سازمان جنگل‌ها و مراتع نسبت به موارد فوق معترض باشند می‌توانند اعتراضیه و مدارک خود را حداکثر ظرف یک ماه از تاریخ آگهی در یکی از روزنامه‌های کثیرالانتشار مرکزی یا ابلاغ کتبی سازمان به مرجع مندرج در آگهی یا ابلاغ تسلیم

نمایند. اعتراضات واصله وسیله هیأتی مرکب از وزیر کشاورزی و منابع طبیعی - دادستان کل و رئیس سازمان ثبت یا نمایندگان آنها مورد رسیدگی و اتخاذ تصمیم قرار خواهد گرفت. تصمیم اکثریت اعضاء هیأت مزبور قطعی و لازم الاجرا خواهد بود.

نحوه اقدام و سایر موارد مربوط به آیین نامه این قانون تعیین و تصریح خواهد شد.
ماده ۱۳ - از تاریخ اجرای این قانون، قانون مربوط به اراضی ساحلی مصوب مردادماه ۱۳۴۶ ملغی است.

ماده ۱۴ - آیین نامه های اجرایی این قانون توسط وزارت کشاورزی و منابع طبیعی تهیه و پس از تأیید هیأت مذکور در ماده ۱۲ به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

ضمیمه:

تصویب نامه شماره ۴۱۷۲۰ مورخ ۱۳/۷/۱۳۴۲ هیأت وزیران

هیأت وزیران در جلسه مورخه ۱۳/۷/۴۲ بنا به پیشنهاد شماره ۲۳۳۸۲ - ۱۳۴۲/۷/۱۰ وزارت کشاورزی طرح ثبت و فروش اراضی مستحدثه ساحلی را به شرح زیر تصویب نمودند.

ماده ۱ - اراضی مستحدثه ساحلی اعم از زمینهایی که به واسطه عقب رفتن آب دریاها و دریاچه ها و یا خشک شدن مردابها و باطلاقیهای ساحلی به دست آمده و می آید از اموال دولت است و اشخاص حق تقاضای ثبت آنها را ندارند چنانچه نسبت به اراضی مذکور تا به حال از طرف اشخاص تقاضای ثبت شده باشد در صورتی که سند مالکیت نسبت به آن صادر نشده باشد درخواست ثبت آنها باطل و از درجه اعتبار ساقط است ادارات ثبت مکلفند از بنگاه خالصجات به نمایندگی دولت تقاضای ثبت اراضی مذکور را بپذیرند.

ماده ۲ - اراضی ساحلی دریای خزر که تا صد و پنجاه سانتیمتر از سطح آب دریا در

آخرین نقطه مد ارتفاع داشته باشد به شرط این که از آخرین نقطه مد کمتر از شصت متر فاصله نداشته باشد به استثنای اراضی که تا این تاریخ سند مالکیت نسبت به آن صادر گردیده و یا در آن عمران و آبادی شده باشد جزء اراضی مستحدثه محسوب و مشمول این تصویب نامه قانونی می باشد ملاک احتساب ارتفاع مذکور تاریخ تصویب این تصویب نامه است. تبصره ۱- محوطه که برای ساختمانها در نظر گرفته می شود نباید از بیست برابر مساحت اراضی زیربناء تجاوز کند مگر اینکه به سبب عمران به ملکیت اشخاص درآمده باشد. تبصره ۲- کشیدن سیم خاردار و چپر و امثال آن در اراضی مشمول این قانون عمران محسوب نمی شود و صاحبان آنها ظرف یک ماه از تاریخ آگهی عمومی وزارت کشاورزی مکلف به برچیدن آنها هستند پس از انقضای مدت مذکور وزارت کشاورزی مجاز به قلع آنها می باشد.

ماده ۳- از این تاریخ اراضی مستحدثه ساحلی تا شصت متر از آخرین نقطه مد قابل تصرف انحصاری و خصوصی نخواهد بود ولی استفاده از نوار مزبور برای تأسیسات بندری و گمرکی و نظامی و تأسیسات شرکت سهامی شیلات مجاز می باشد.

ماده ۴- نسبت به اراضی مستحدثه ساحلی از منتهی الیه شصت متر مقرر در ماده ۳ که به موجب این قانون به نام دولت به ثبت می رسد و یا قبلاً به ثبت رسیده و از طرف دولت به کسی واگذار نشده باشد (واگذاری اعم است از واگذاری رسمی اداری و یا ثبتی تا تاریخ صدور این تصویب نامه) به ترتیب ذیل رفتار می شود.

۱- در مجاورت شهرها به طول حداکثر ۱۲ کیلومتر ساحلی و عرض حداکثر تا ۱۵۰ متر (عمود بر خط ساحلی) به استثنای اراضی که مورد نیاز ادارات و موسسات دولتی باشد در اختیار شهرداری محل گذاشته می شود شهرداری ها حق انتقال اراضی مذکور به هیچ صورت و عنوان ندارند ولی می توانند تا میزان یک سوم آن را به اشخاص یا شرکتها و موسساتی که برای حسن استفاده از پلاژ تأسیسات ایجاد و در آخر مدت مجازا واگذار نمایند. حداکثر تا ده سال به اجاره بدهند و بقیه اراضی که در اختیار شهرداری محل گذاشته می شود مختص به استفاده عموم از اراضی مذکور اعم از قسمتی که به صورت اجاره قابل واگذاری است یا اختصاص به استفاده عموم دارد وضع و ایجاد نمایند مساحت اراضی مورد نیاز هر شهر و

همچنین ادارات و موسسات دولتی با تصویب هیأت وزیران معین می‌شود.

۲- بقیه اراضی مستحده ساحلی بر طبق قانون فروش خالصجات تقسیم و به فروش می‌رسد. مالکانی که اراضی مستحده بین اراضی آنها و دریا قرار گرفته ظرف یک ماه از تاریخ اخطار بنگاه خالصجات حق تقدم در خرید دارند.

تبصره ۱- در موقع اجرای مقررات این تصویب‌نامه قانونی باید راههای عبور و مرور در محل‌های مناسب که بیش از شش کیلومتر با یکدیگر فاصله نداشته باشند منظور و از فروش و واگذاری مستثنی شود.

تبصره ۲- چنانچه برای اتصال راههای عبور و مرور مذکور در تبصره ۱ به نزدیک‌ترین راه عمومی استفاده از اراضی ملکی اشخاص ضرورت داشته باشد صاحبان اراضی مکلفند زمین را مجاناً واگذار نمایند. محل و مشخصات راههای عبور و مرور به وسیله کمیسیون مقرر در ماده ۷ معین خواهد شد.

ماده ۵- شرکت سهامی شیلات ایران برای استفاده از ماهی مجاز به استفاده از اراضی مستحده ساحلی است و هیچ کس حق ممانعت از عملیات شرکت مذکور را ندارد.

ماده ۶- کلیه نقل و انتقالات و اقداماتی که برای ثبت اراضی مستحده ساحلی به عمل می‌آید باید با ذکر طول ابعاد و مساحت باشد.

ماده ۷- پنجاه درصد از وجوه حاصل از اجرای مقررات این قانون برای اجراء تبصره‌های ماده ۴ و ایجاد تأسیسات عمومی پلاژها بر طبق برنامه و نقشه که به تصویب کمیسیون متشکل از نمایندگان وزارتین کشاورزی و کشور و سازمان جلب سیاحان می‌رسد و سیله شهرداری هر محل به مصرف خواهد رسید و چهل درصد در اختیار وزارت کشاورزی به منظور تهیه باغهای نمونه و پارکهای عمومی جنگلی و امور عمرانی و ده درصد در اختیار وزارت دادگستری به عنوان هزینه نقشه‌برداری قرار خواهد گرفت.

ماده ۸- آیین‌نامه اجرایی این قانون با تصویب هیأت وزیران به موقع اجرا گذاشته می‌شود.

ماده ۹- وزارتخانه‌های کشاورزی و دادگستری و کشور مأمور اجرای این تصویب‌نامه قانونی هستند.

ماده ۱۰ - وزارت کشاورزی مکلف است پس از افتتاح مجلسین مجوز قانونی این تصویب نامه را تحصیل نماید.

تصویب نامه در خصوص استفاده از حریم دریا برای احداث تأسیسات ساحلی مصوب ۱۳۸۰/۳/۲۷

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۰/۳/۲۷ بنا به پیشنهاد شماره ۲۱۵۳۲/و مورخ ۱۳۷۹/۶/۱۹ وزارت جهاد سازندگی (سابق) و به استناد ماده (۷) قانون اراضی مستحدث و ساحلی - مصوب ۱۳۵۴ - تصویب نمود:

استفاده از حریم دریا برای احداث تأسیسات ساحلی، اسکله، موج شکن، چراغ دریایی، تعمیرگاه و تأسیسات کشتی سازی در منطقه صیادی عامری، منطقه جلالی از توابع بندر بوشهر و صلح آباد بوشهر با اخذ مجوز از دستگاههای ذیربط مجاز است.

قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی^۲ مصوب ۱۳۵۴/۱۱/۱۴

ماده ۱ - در اصطلاح این قانون:

منظور از «دریای سرزمینی» دریای ساحلی موضوع ماده ۳ قانون اصلاح قانون تعیین حدود آبهای ساحلی و منطقه نظارت^۳ مصوب ۲۲ فروردین ۱۳۳۸ می باشد.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۴۱۱ مورخ ۱۳۸۰/۴/۱۶ - صفحه ۳۹۳ مجموعه قوانین سال ۱۳۸۰.

۲ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۹۰۸۶ مورخ ۱۳۵۴/۱۲/۱۹ - صفحه ۳۹۰ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۴.

۳ - رک صفحات ۳۳۹ و ۳۴۰ و توضیح صفحه ۳۳۷.

«آلوده کردن» اعم از تخلیه یا نشست نفت یا هرگونه مخلوط نفتی در آبهای مشمول این قانون.

«نفت» اعم است از نفت خام یا تصفیه شده خواه به تنهایی و یا به صورت آمیخته با فضولات و رسوبات آنها.

«مخلوط نفتی» هرگونه مخلوطی است که دارای نفت باشد.

«کشتی» اعم است از هر نوع وسیله نقلیه دریارو و وسایل شناور خواه دارای نیروی محرک باشد یا به نوعی یدک شود.

«نفتکش» هرگونه کشتی است که قسمت اعظم مخازن بارگیری آن به منظور حمل و نقل مایعات ساخته شده از نفت و در قسمت مزبور بالفعل بار دیگری جز نفت نباشد.

«میل» عبارت است از میل دریایی که معادل ۱۸۵۲ متر می باشد.

«گره دریایی» گره دریایی عبارت است از سرعت حرکت کشتی برحسب میل دریایی در ساعت.

«شدت تخلیه یا نشست محتوی نفتی» یعنی مقدار نفت تخلیه شده برحسب لیتر در ساعت در هر لحظه تقسیم بر سرعت حرکت کشتی برحسب گره دریایی در همان لحظه.

ماده ۲ - آلوده کردن رودخانه‌های مرزی و آبهای داخلی و دریای سرزمینی ایران به نفت یا هر نوع مخلوط نفتی خواه توسط کشتی‌ها و خواه توسط سکوها یا حفاری یا جزایر مصنوعی (اعم از ثابت و شناور) و خواه توسط لوله‌ها و تأسیسات و مخازن نفتی واقع در خشکی یا دریا ممنوع است و مرتکب به جرم جنحه‌ای از شش ماه تا دو سال یا پرداخت جزای نقدی از یک میلیون تا ده میلیون ریال یا به هر دو مجازات محکوم می‌گردد، در صورتی که آلودگی به واسطه بی‌مبالاتی یا بی‌احتیاطی واقع شود مجازات مرتکب حداقل جزای نقدی مذکور است. نیروی دریایی یا ژاندارمری کشور برحسب مورد به منظور جلب و دستگیری مرتکب و تنظیم صورتمجلس تشخیص میزان آلودگی در صورتی که وسیله آلوده‌کننده نفتکش باشد آن را متوقف و در مورد سایر منابع آلوده‌کننده از ادامه عملیات آنها جلوگیری به عمل خواهد آورد.

تبصره - تا هنگامی که نحوه جلوگیری از آلودگی خلیج فارس و بحر عمان از طریق

معاهدات چند جانبه بین‌المللی یا توافق‌های دو جانبه بین دولت ایران و سایر دول ساحلی مناطق مذکور فوق تعیین نشده باشد مقررات این قانون در خلیج فارس تا حد نهایی آبهای روی فلات قاره و در بحر عمان تا فاصله پنجاه میل از خط مبدا دریای سرزمینی لازم‌الاجراء خواهد بود.

در مناطقی که فلات قاره ایران در خلیج فارس به موجب موافقتنامه‌هایی با دول دیگر تعیین و تحدید نگردیده است تا زمانی که به ترتیب دیگری بین طرفین توافق نشده باشد اجرای مقررات این قانون محدود به خط منصفی است که کلیه نقاط آن از نزدیک‌ترین نقاط خطوط مبدا دریای سرزمینی ایران و کشور مقابل آن به یک فاصله باشد.

ماده ۳- انواع کشتیهای زیر که در آنها یا بنادر ایران هستند مکلف به تنظیم و نگاهداری دفتری به نام «دفتر ثبت نفت» می‌باشند.

الف- کلیه کشتیهای نفتکش به ظرفیت غیر خالص ۱۵۰ تن یا بیشتر.

ب- کلیه کشتیهای غیر نفتکش به ظرفیت غیر خالص ۴۰۰ تن یا بیشتر.

ماده ۴- وقایع مشروح زیر باید در هر مورد بلافاصله پس از وقوع به طور کامل و بر حسب تاریخ، ساعت، نام بندر یا بندر با عرض و طول جغرافیایی در دفتر ثبت نفت مقرر در ماده بالا درج شود، گزارش مندرج در دفتر مزبور باید همان روز توسط افسر یا افسران مسؤول کشتی امضاء و عیناً به گواهی فرمانده کشتی برسد:

الف- آبیگری در مخازن به منظور حفظ توازن و همچنین تخلیه آن با قید:

۱- نام و یا شماره مخازن مورد نظر بر حسب نقشه گنجایش کشتی.

۲- نوع مواد نفتی که قبلاً در هر کدام از مخازن مذکور بار بوده است.

۳- مقدار تقریبی نفت مخلوط با آب در مواقع انتقال آن به مخازن گنداب (با حداکثر در

صد تقریب).

ب- شستشوی مخازن نفت با ذکر:

۱- نام و یا شماره مخازن شسته شده.

۲- نوع مواد نفتی که قبلاً در هر کدام از مخازن مذکور بار بوده است.

۳- نام یا شماره مخازن گنداب که آب و نفت مخازن اصلی به آنها منتقل گردیده است (در

صورتی که آب و نفت مزبور به دریا تخلیه گردد باید ذکر گردد.

ج - ته نشین شدن آب از نفت در مخازن گنداب و تخلیه آب آن به دریا با قید:

- ۱ - نام و یا شماره مخازن گنداب کشتی.
 - ۲ - دفعات و ساعات ته نشین شدن آب در مخازن گنداب.
 - ۳ - مقدار آب ته نشین شده که به دریا تخلیه شده است.
 - ۴ - مقدار تقریبی نفت مانده در مخازن گنداب و نسبت آن به گنجایش کشتی.
- د - تخلیه فضولات نفتی از مخازن گنداب و یا از سایر مخازن یا قسمت‌های دیگر کشتی با

ذکر:

- ۱ - روش تخلیه و محل آن (خواه در ساحل باشد یا دریا).
 - ۲ - نام و یا شماره مخازن و یا قسمت‌های دیگر.
 - ۳ - مقدار و نوع مواد نفتی تخلیه شده.
 - ه - فرار نفت در اثر بروز حادثه، موارد استثنائی و یا اتفاقی با تعیین:
 - ۱ - مقدار تقریبی و نوع مواد نفتی با تقریب ده درصد.
 - ۲ - چگونگی فرار نفت و علت آن.
- تبصره ۱ - علاوه بر موارد فوق لازم است مراتب زیر نیز در مورد کشتی‌های نفت‌کش در دفتر ثبت نفت قید گردد:

- ۱ - گزارش بارگیری محمولات نفتی.
 - ۲ - کیفیت انتقال نفت به مخازن مختلف کشتی در اثنای حمل.
 - ۳ - گزارش بستن یا باز کردن شیرها و سایر دستگاه‌های مرتبط کننده مخازن حمل نفت قبل یا بعد از عملیات بارگیری یا تخلیه.
 - ۴ - باز کردن یا بستن شیرهایی که لوله‌های نفت را با آب توازن مرتبط می‌سازند.
 - ۵ - باز کردن یا بستن شیرهای طرفین که به آب دریا مرتبط می‌شوند در حین بارگیری یا تخلیه یا پس از هر یک از این دو کار.
 - ۶ - گزارش تخلیه محمولات نفتی.
- تبصره ۲ - ثبت وقایع در دفتر ثبت نفت به یکی از زبانهای فارسی یا انگلیسی یا فرانسه

خواهد بود.

تبصره ۳- هر دفتر ثبت نفت تا مدت شش ماه پس از ثبت آخرین واقعه در آن باید در کشتی نگاهداری شود و پس از آن به سازمان بنادر و کشتیرانی ایران ارسال گردد که حداقل مدت شش سال در آن سازمان نگاهداری شود.

تبصره ۴- پاک نمودن هر گونه اشتباه از دفتر ثبت نفت ممنوع است و اشتباه باید طوری خط زده شود که خوانا باشد و صحیح آن دوباره نوشته شود.

ماده ۵- مأمورین سازمان بنادر و کشتیرانی می توانند تا زمانی که هر کشتی اعم از ایرانی و خارجی در آبها و یا بنادر ایران است دفاتر ثبت نفت را بازرسی بکنند و از وارده های دفاتر مزبور رونوشت بگیرند. رونوشت باید به امضای افسر مسؤول و فرمانده کشتی برسد. همچنین مأمورین مزبور می توانند از افسر مسؤول یا فرمانده کشتی تحقیقات لازم به عمل آورده و در صورت لزوم از محموله نفتی نمونه برداری کنند.

در تقاطعی که سازمان بنادر و کشتیرانی اداره یا دفتر نمایندگی ندارد سایر مقامات مذکور در ماده یازده به ترتیب فوق عمل خواهند نمود.

رونوشتی که بدین ترتیب تهیه می شود از لحاظ قانونی معتبر شناخته خواهد شد.

ماده ۶- مجازاتهای مقرر در ماده ۲ در موارد زیر اعمال نخواهد شد:

الف- موارد استثنائی آلودگی که بخاطر رفع خطر از کشتی و یا نجات جان اشخاص ضروری و غیر قابل اجتناب تشخیص داده شود مشروط بر آنکه اولاً میزان آلودگی با خطری که کشتی و یا سرنشینان را تهدید می کرده است متناسب باشد و ثانیاً پس از وقوع اقدامات فوری به منظور جلوگیری و رفع آثار آن صورت گرفته باشد.

ب- آلودگی غیر عمدی که در نتیجه نشستی پیش بینی نشده یا معلول خرابی و خلل اتفاقی کشتی و یا خطوط لوله و یا تأسیسات باشد مشروط بر آنکه پس از وقوع اقدامات فوری به منظور جلوگیری و رفع آثار آن صورت گرفته باشد.

تبصره- در کلیه موارد مذکور در بالا مسؤولین مکلف خواهند بود که جریان امر را فوراً به مقامات صلاحیتدار نزدیکترین بندر ایران اطلاع دهند در غیر اینصورت متخلفین به حداقل مجازات مذکور در ماده دو محکوم خواهند شد.

ج- در مورد تخلیه یا نشست از کشتیهای غیر نفتکش در حال حرکت در صورت احراز کلیه شرایط زیر:

- ۱- شدت تخلیه یا نشست محتوی نفتی از شصت لیتر نفت در هر میل دریایی تجاوز نکند.
- ۲- نسبت نفت موجود در مخلوط نفتی از یک در ده هزار تجاوز نکند.
- ۳- تخلیه یا نشست در فاصله حداقل ۱۲ میلی از نزدیکترین نقطه دریای ساحلی ایران صورت گیرد.

د- در مورد تخلیه یا نشست از نفتکشهای در حال حرکت در صورت احراز کلیه شرایط زیر:

- ۱- شدت تخلیه یا نشست محتوی نفتی از شصت لیتر نفت در هر میل دریایی تجاوز نکند.
- ۲- مقدار کل نفت مخلوط با آب توازن تخلیه شده از نفتکش از یک سی هزارم ظرفیت بارگیری آن تجاوز نکند.

۳- فاصله نفتکش از نزدیکترین نقطه ساحل ایران بیش از پنجاه میل باشد.
تبصره- تخلیه یا نشست از قسمت تحتانی موتورخانه، تلمبه خانه نفتکش تابع حکم مقرر در بند ج این ماده خواهد بود.

ه- در مورد تخلیه آب توازن از مخزن نفتکش در صورتیکه پس از حمل آخرین محموله بطوری پاک شده باشد که مواد تخلیه شده از آن به فرض متوقف بودن نفتکش در آب تمیز و آرام در روزی که هوا صاف باشد اثر مشهودی از نفت و فضولات آن بر سطح یا زیر آب یا سواحل مجاور باقی نگذارد. در صورتیکه کشتی مجهز به دستگاه واریسی باشد یا آب توازن در بندر تخلیه شود باید قبلاً با اندازه گیری یا آزمایش آب توازن معلوم شود که نسبت نفت موجود در آن از ۱۵ قسمت در میلیون تجاوز نکند.

و- در مورد تخلیه یا نشست از لوله ها، سکوهای حفاری، جزایر مصنوعی، مخازن یا سایر تأسیسات در نتیجه قوه قهریه (فرس ماژور) مشروط بر آنکه قبلاً کلیه اقدامات احتیاطی انجام شده و پس از وقوع هم اقدامات فوری به منظور جلوگیری و رفع آثار آن صورت گرفته باشد.

ماده ۷- مسؤولین پیش بینی شده در این قانون مکلفند دستوراتی را که از طرف مقامات

صلاحیتدار به منظور جلوگیری از آلودگی صادر و به آنان ابلاغ می‌شود به موقع اجرا بگذارند. مسئولینی که از اجرای دستورات کتبی مقامات مزبور خودداری ورزند و نیز مسئولین کشتی که تکلیف راجع به نگهداری دفتر ثبت مقرر در ماده ۱۳ این قانون را انجام ندهند و یا مطالب نادرست و خلاف واقع در آن ثبت کنند به حداقل مجازات مقرر در ماده دو این قانون محکوم خواهند شد.

ماده ۸- سازمان بنادر و کشتیرانی می‌تواند اقدامات لازم را جهت پیشگیری و جلوگیری از سرایت آلودگی در موارد سوانح و اتفاقاتی که موجب آلودگی دریا بشود یا به نحوی خطر وقوع آلودگی را فراهم آورد که سلامت آبهای مقرر در ماده دو این قانون را مورد تهدید قرار دهد به عمل آورد. سازمان مزبور می‌تواند در بنادر و اسکله‌هایی که مقتضی بداند تسهیلات و تأسیسات لازم را به منظور تخلیه آب توازن و فضولات نفتی از کشتیها ایجاد و اداره نماید کارمزداستفاده از این تأسیسات به موجب آیین‌نامه‌ای که از طرف سازمان بنادر و کشتیرانی و شرکت ملی نفت ایران تهیه می‌شود تعیین خواهد شد.

ماده ۹- سازمان بنادر و کشتیرانی می‌تواند از طریق شرکت ملی نفت ایران شرکتهای نفتی را که در دریای ساحلی و فلات قاره ایران به اکتشاف و تولید و حمل و نقل و صدور نفت اشتغال دارند مکلف کند تا ظرف مدت مناسبی در بنادر صادراتی نفت ایران به ایجاد تأسیسات و تسهیلات مذکور در ماده قبل اقدام نمایند. در هر حال شرکتهای مزبور مکلفند که در جریان اداره عملیات خود مقررات و نظاماتی را که برای حفظ دریا از آلودگی توسط دولت اعلام می‌شود رعایت نمایند.

تبصره - در نقاطی که تأسیسات و تسهیلات مذکور در این ماده و ماده قبل ایجاد گردیده یا خواهد گردید کشتیهایی که قصد تخلیه آب توازن آلوده به نفت و فضولات نفتی خود را داشته باشند ملزم به استفاده از این تأسیسات خواهند بود و شرکت ملی نفت ایران مکلف است ترتیب اداره تأسیسات و تسهیلات مذکور را در بنادر صادراتی نفت ایران فراهم آورد.

ماده ۱۰- کشتیهای مشمول این قانون ملزم خواهند بود که در حین ورود به دریای ساحلی ایران در مقابل خسارات احتمالی ناشی از آلوده کردن دریا بیمه شده باشند. کشتیهایی که بیمه نشده باشند باید حامل تعهدنامه مالی جهت جبران خسارات باشند شرایط بیمه‌نامه یا

تعهدنامه مالی و تعیین حداقل و اکثر مبلغ هر یک به موجب آیین‌نامه‌ای خواهد بود که به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

ماده ۱۱ - مقام صلاحیتدار اجرای این قانون از طرف وزارت راه و ترابری، سازمان بنادر و کشتیرانی می‌باشد. نیروهای دریایی و هوایی و اداره کل هواپیمایی کشوری ایران و شرکت ملی نفت ایران و سازمان حفاظت محیط زیست و ژاندارمری کشور مکلفند همکاری لازم را با سازمان بنادر و کشتیرانی بنمایند.

ماده ۱۲ - مأمورین سازمان بنادر و کشتیرانی که از طرف سازمان مزبور مأمور کشف و تعقیب جرائم در این قانون می‌شوند در صورتی که وظایف ضابطین دادگستری را در کلاس مخصوصی زیر نظر دادستان شهرستان تعلیم گرفته و موفق به دریافت گواهی لازم از دادستان شده باشند از لحاظ اجرای این قانون در حدود وظایف قانونی خود در ردیف ضابطین دادگستری محسوب می‌شوند. رسیدگی به جرائم مندرج در این قانون تا زمانی که دادگاههای اختصاصی مقرر در قانون دریایی ایران تشکیل نگردیده در صلاحیت دادگاه جنحه خواهد بود.

ماده ۱۳ - در صورتی که تخلف از مقررات این قانون موجب توجه هرگونه خسارتی به بندرها و دریاها (پلاژها) یا سایر تأسیسات ساحلی ایران بشود و یا خسارتی به آبریزان و منابع طبیعی وارد آورد دادگاه مسئولین را به پرداخت خسارات وارده نیز محکوم خواهد نمود.

ماده ۱۴ - مسئولین آلودگی مکلفند کلیه هزینه‌هایی را که از طرف مقامات صلاحیت‌دار و یا به دستور آنان و توسط عاملین دیگر به منظور محدود کردن آثار آلودگی و رفع آن به عمل بیایند بپردازند بطور کلی مقامات مزبور و سازمانها و عاملین وابسته به آنها در مقابل خدماتی که به منظور فوق انجام می‌دهند مستحق دریافت کارمزد مناسب خواهند بود.

ماده ۱۵ - سازمان بنادر و کشتیرانی می‌تواند در صورت لزوم تأمین خواسته را معادل خسارت وارده از مراجع قضایی صالحه طبق مقررات آیین دادرسی کیفری درخواست نماید.

ماده ۱۶ - دولت مکلف است که به منظور حفاظت آبهای موضوع این قانون از آلودگی نسبت به همکاری و تشریک مساعی با دولتهای ذینفع اقدام و موافقتنامه‌هایی را که در این

خصوص لازم می‌داند تنظیم و اجرا نماید.

ماده ۱۷- مدت مرور زمان دعوی خسارت موضوع ماده ۱۳ این قانون شش سال از تاریخ وقوع خسارت خواهد بود.

ماده ۱۸- هرگونه بررسی شرایط اقلیمی و بومی (اکولوژیک) دریایی و همچنین جلوگیری از آلودگی آبهای موضوع ماده ۲ به غیر از موارد مذکور در این قانون کماکان به عهده سازمان حفاظت محیط زیست می‌باشد.

ماده ۱۹- وزارت راه و ترابری و وزارت دادگستری موظف به اجرای قانون می‌باشند. آیین‌نامه‌های مربوط به این قانون را سازمان بنادر و کشتیرانی یا مشارکت سازمان حفاظت محیط زیست و شرکت ملی نفت ایران تهیه خواهد کرد. آیین‌نامه‌های مزبور پس از تصویب هیأت وزیران به موقع اجرا گذارده خواهد شد.

از «قانون اساسنامه شرکت ملی نفت ایران»^۱

مصوب ۱۳۵۶/۳/۱۷

ماده ۵- به منظور تأمین مقاصد و انجام عملیات مذکور در ماده ۴ شرکت دارای حقوق و اختیارات زیر می‌باشد:

الف - ...

ب - ...

.....

و- خرید و اجاره و تأسیس و تکمیل و توسعه و تعمیر و اداره کارخانه‌ها و دستگاهها و تأسیسات و تهیه و ایجاد اداره وسایل و تسهیلات حمل و نقل و ارتباط زمینی و دریایی هوایی

۱- منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۹۴۸۸ مورخ ۱۳۵۶/۴/۲۷ - صفحه ۲۱ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۶ (قسمت اساسنامه‌ها)

ایجاد و به کار انداختن راه آهن یا بندر و انواع سرویسهای مخابراتی یا سیم و بی سیم و هواپیمایی در مواردی که عملیات شرکت ایجاد نماید مشروط به اجازه قبلی دولت خواهد بود.

.....

ماده ۹ - شرکت و شرکتهای فرعی آن از تسهیلات زیر استفاده خواهند نمود.
الف - بدون تحصیل پروانه ولی با انجام تشریفات گمرکی آنچه را منحصرأ برای عملیات خود در ایران ضروری بداند از قبیل ماشین آلات کارخانه ها و اجزای آن - افزار و ادوات و قطعات یدکی - مواد شیمیایی و مواد معدنی - مصالح ساختمانی و اثاثه - وسایل حمل و نقل - وسایل ایمنی و آموزشی - وسایل مخابراتی - خطوط لوله و تلمبه - تجهیزات بارگیری و اسکله - تأسیسات بندری - وسایل آزمایشگاه - دارو و کلیه لوازم طبی بیمارستانها و درمانگاهها از خارج کشور وارد نماید...

ب - صادرات مواد نفتی از پرداخت حقوق گمرکی و هر نوع مالیات و عوارض به دولت و ادارات محلی و شهرداریها معاف خواهد بود ولی شرکت اظهارنامه هایی را که برای آمار گمرکی لازم است تهیه و به گمرک محل تسلیم خواهد کرد.

از «قانون توزیع عادلانه آب» مصوب ۱۳۶۱/۱۲/۱۶

فصل اول - مالکیت عمومی و ملی آب

ماده ۱ - براساس اصل ۴۵ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران^۱، آبهای دریاها و آبهای

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۱۱۱۲ مورخ ۱۳۶۲/۲/۱ - صفحه ۱۹۶ مجموعه قوانین سال ۱۳۶۲.

۲ - اصل ۲۵ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران: انفال و ثروتهای عمومی از قبیل زمینهای موات یا رها شده، معادن، دریاها، دریاچه ها، رودخانه ها و سایر آبهای عمومی، کوهها، دره ها، جنگلها، نزارها، بیشه های طبیعی، مراغی که حریم نیست، ارض بدون وارث، و اموال مجهول المالک و اموال عمومی که از غاصبین

جاری در رودها و انهار طبیعی و دره‌ها و هر مسیر طبیعی دیگر اعم از سطحی و زیرزمینی، و سیلابها و فاضلابها و زه‌آبها و دریاچه‌ها و مردابها و برکه‌های طبیعی و چشمه‌سارها و آبهای معدنی و منابع آبهای زیرزمینی از مشترکات بوده و در اختیار حکومت اسلامی است و طبق مصالح عامه از آنها بهره‌برداری می‌شود. مسؤلیت حفظ و اجازه و نظارت بر بهره‌برداری از آنها به دولت محول می‌شود.

ماده ۲- بستر انهار طبیعی و کانالهای عمومی و رودخانه‌ها اعم از اینکه دائم یا فصلی داشته باشند و مسیله‌ها و بستر مرداب‌ها و برکه‌های طبیعی در اختیار حکومت جمهوری اسلامی ایران است و همچنین است اراضی ساحلی و اراضی مستعدنه که در اثر پایین رفتن سطح آب دریاها و دریاچه‌ها و یا خشک شدن مردابها و باتلاق‌ها پدید آمده باشد در صورت عدم احیاء قبل از تصویب قانون نحوه احیاء اراضی در حکومت جمهوری اسلامی^۱.

تبصره ۱- تعیین پهنای بستر و حریم آن در مورد هر رودخانه و نهر طبیعی و مسیل و مرداب و برکه طبیعی در هر محل با توجه به آمار هیدرولوژی رودخانه‌ها و انهار و داغاب در بستر طبیعی آنها بدون رعایت اثر ساختمان تأسیسات آبی با وزارت نیرو است.

تبصره ۲- حریم مخازن و تأسیسات آبی و همچنین کانال‌های عمومی آبرسانی و آبیاری و زهکشی اعم از سطحی و زیرزمینی به وسیله وزارت نیرو تعیین و پس از تصویب هیأت وزیران قطعیت پیدا خواهد کرد.

تبصره ۳- ایجاد هر نوع اعیانی و حفاری و دخل و تصرف در بستر رودخانه‌ها و انهار طبیعی و کانالهای عمومی و مسیله‌ها و مرداب و برکه‌های طبیعی و همچنین در حریم قانونی سواحل دریاها و دریاچه‌ها اعم از طبیعی و یا مخزنی ممنوع است مگر با اجازه وزارت نیرو.

تبصره ۴- وزارت نیرو در صورتی که اعیانیهای موجود در بستر و حریم انهار و

مسترد می‌شود، در اختیار حکومت اسلامی است تا بر طبق مصالح عامه نسبت به آنها عمل نماید. تفصیل و ترتیب استفاده از هر یک را قانون معین می‌کند.

۱- «قانون نحوه واگذاری و احیاء اراضی در حکومت جمهوری اسلامی ایران» در تاریخ ۱۳۵۸/۶/۲۵، به تصویب شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران رسیده و در روزنامه رسمی شماره ۱۰۰۹۲ مورخ ۱۳۵۸/۷/۲۴ - صفحه ۱۸۸ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۸ چاپ گردیده است.

رودخانه‌ها و کانال‌های عمومی و مسیله‌ها و مرداب و برکه‌های طبیعی را برای امور مربوط به آب یا برق مزاحم تشخیص دهد به مالک یا متصرف اعلام خواهد کرد که ظرف مدتی معینی در تخلیه و قلع اعیانی اقدام کند و در صورت استتکاف وزارت نیرو با اجازه و نظارت دادستان یا نماینده او اقدام به تخلیه و قلع خواهد کرد.

خسارات به ترتیب مقرر در مواد ۴۳ و ۴۴ این قانون تعیین و پرداخت می‌شود.

ماده ۴۳- در موارد ضرورت اراضی، مستحدثات، اعیانی و املاک متعلق به اشخاص که در مسیر شبکه آبیاری و خطوط آبرسانی واقع باشند با رعایت حریم مورد نیاز در اختیار دولت قرار می‌گیرند و قیمت عادلانه با توجه به خسارت وارده به مالکین شرعی پرداخت می‌شود.

ماده ۴۴- در صورتی که در اثر اجرای طرح‌های عمرانی و صنعتی و توسعه کشاورزی و سدسازی و تأسیسات مربوطه یا در نتیجه استفاده از منابع آبهای سطحی و زیرزمینی در ناحیه یا منطقه‌ای قنات و چاهها و یا هر نوع تأسیسات بهره‌برداری از منابع آب متعلق به اشخاص تملک و یا خسارتی بر آن وارد شود و یا در اثر اجرای طرح‌های مذکور آب قنات و چاهها و رودخانه‌ها و چشمه‌های متعلق به اشخاص حقیقی یا حقوقی و حقا به بران نقصان یافته و یا خشک شوند به ترتیب زیر برای جبران خسارت عمل خواهد شد:

الف- در مواردی که خسارت وارده نقصان آب بوده و جبران کسری آب امکان‌پذیر باشد، بدون پرداخت خسارت، دولت موظف به جبران کمبود آب خواهد بود.

ب- در مواردی که خسارت وارده ناشی از نقصان آب بوده و جبران کسری آب امکان‌پذیر نباشد خسارت وارده در صورت عدم توافق با مالک یا مالکین طبق رأی دادگاه صالحه پرداخت خواهد شد.

ج- در مواردی که خسارت وارده ناشی از خشک شدن یا مسلوب‌المنفعه شدن قنات و چاهها و چشمه‌ها بوده، و تأمین آب تأسیسات فوق‌الذکر از طرق دیگر امکان‌پذیر باشد، مالک یا مالکین مذکور می‌توانند قیمت عادلانه آب خود و یا به میزان آن، آب دریافت نمایند و یا به اندازه مصرف معقول آب و قیمت بقیه آن را دریافت کنند. در هر صورت وزارت نیرو موظف به پرداخت خسارت ناشی از خشک شدن یا مسلوب‌المنفعه شدن تأسیسات مذکور

می‌باشد.

د- در کلیه موارد بالا چنانچه اختلافی پیش آید طبق رأی دادگاه صالحه عمل خواهد شد.
د- در مواردی که خسارت وارده ناشی از تملک و یا خشک شدن آب قنوات و چاهها و چشمه‌ها بوده و تأمین آب مالکین این تأسیسات از طریق دیگر امکان‌پذیر نباشد خسارت مذکور در صورت عدم توافق با مالک یا مالکین طبق رأی دادگاه صالحه پرداخت خواهد شد.
ه- نسبت به چاهها و قنوات و سایر تأسیسات بهره‌برداری از منابع آب که طبق مقررات غیرمجاز تشخیص داده شود خسارتی پرداخت نخواهد شد.

و- در مورد اراضی که از منابع آب طرحهای ملی در داخل و یا خارج محدوده طرح آبیاری می‌شود و خسارات آنها طبق این قانون پرداخت شده است بهای آب مصرفی طبق مقررات و معیارهای وزارت نیرو مانند سایر مصرف‌کنندگان آب از طرف مصرف‌کننده باید پرداخت شود.

ز- در صورتی که در اثر اجرای طرح خسارتی بدون لزوم تصرف و خرید به اشخاص وارد آید خسارات وارده در صورت عدم توافق طبق رأی دادگاه صالحه پرداخت خواهد شد.

از «قانون دریافت عوارض خروج از کشور»^۱ مصوب

۱۳۶۴/۴/۳۰ با الحاقات بعدی

ماده واحده - دولت مکلف است از هر مسافری که با گذرنامه دولت جمهوری اسلامی ایران به خارج از کشور مسافرت می‌نماید برای بار اول در هر سال مبلغ پنجاه هزار (۵۰۰۰۰) ریال و برای بار دوم و بیشتر در همان سال برای هر نوبت مبلغ یکصد هزار (۱۰۰۰۰۰) ریال تحت عنوان عوارض خروج از کشور اخذ و به حساب درآمد عمومی کشور منظور نماید.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۱۷۷۶ مورخ ۱۳/۵/۱۳۶۴ - صفحه ۳۰۶ مجمرعه قوانین سال

تبصره ۱ - ...

تبصره ۲ - ...

.....

تبصره ۵ - مسافران زیر از پرداخت عوارض خروج از کشور موضوع این قانون معاف می‌باشند.

۱ - ...

۲ - ...

.....

۶ - ایرانیانی که بطور ترانزیت وارد کشور شده و سپس به خارج از کشور عزیمت می‌نمایند مشروط بر اینکه توقف آنها در داخل کشور بیش از هفت روز نباشد.

۱۰ - خلبانان و خدمه هواپیماها و ناخدایان و ملوانان و خدمه کشتی‌ها و رانندگان و سایط نقلیه کرایه‌ای و رانندگان و کمک رانندگان بارکشها و اتوبوسها (برای هر دستگاه یک نفر راننده و یک نفر کمک راننده) در حین مأموریت و یا انجام وظایف شغلی به معرفی مؤسسات مربوط و با تأیید شهربانی جمهوری اسلامی ایران.

۱۱ - نمایندگان و کارکنان شرکتهای کشتیرانی که صددرصد سرمایه آنها متعلق به جمهوری اسلامی ایران است و برای انجام امور کشتیرانی به خارج از کشور مأمور می‌شوند با تأیید سازمان مربوط.

۱۸ - مسافرین ایرانی که قصد خروج از کشور را از طریق بنادر و مناطق مجاز محروم کشور داشته باشند.

این بنادر و مناطق بنا به پیشنهاد وزارت کشور و تصویب هیأت وزیران تعیین خواهد شد.

۱۹ - مسافرین ایرانی که قصد دارند از طریق بنادر حاشیه دریای خزر با کشتیهای مسافری دارای پرچم دولت جمهوری اسلامی ایران از کشور خارج شوند.^۱

۱ - بندهای ۱۸ و ۱۹ به موجب «قانون الحاق بندهای ۱۸ و ۱۹ به تبصره ۵ ماده واحده قانون دریافت عوارض خروج از کشور مصوب ۱۳۶۴» مصوب ۱۳۷۳/۸/۲، الحاق گردیده است. (روزنامه رسمی شماره ۱۴۴۹۹ مورخ ۱۳۷۳/۹/۱۹ - صفحه ۶۹۱ مجمرعه قوانین ۱۳۷۳).

از «قانون اصلاح تبصره ۲ ماده ۱ و ماده ۹ و الحاق یک ماده به قانون خدمت و وظیفه عمومی مصوب مهرماه ۱۳۶۳ مجلس شورای اسلامی» مصوب ۳/۸/۱۳۶۶

ماده ۲ - ماده ۹ قانون خدمت و وظیفه عمومی به شرح ذیل اصلاح می‌گردد:
دانشجویان دوره چهار ساله آموزشی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و
شرکت ملی نفتکش و سازمان بنادر و کشتیرانی به شرط سپردن تعهد و انجام ده سال خدمت
در شرکتهای مذکور پس از طی دوره آموزشی مقدماتی و تخصصی در نیروی دریایی
و بر روی عرشه ناوهای نیروی دریایی از انجام بقیه خدمت دوره ضرورت معاف
خواهند بود.

از «قانون مالیاتهای مستقیم» مصوب ۳/۱۲/۱۳۶۶

ماده ۱۱۳ - مالیات مؤسسات کشتیرانی و هواپیمایی خارجی بابت کرایه مسافر و حمل
کالا و امثال آنها از ایران بطور مقطوع عبارتست از پنج درصد کلیه وجوهی که از این بابت
عاید آنها خواهد شد اعم از اینکه وجوه مزبور در ایران یا در مقصد یا در بین راه دریافت
شود.

نمایندگان یا شعب مؤسسات مذکور در ایران موظفند تا بیستم هر ماه صورت وجوه
دریافتی ماه قبل را به حوزه مالیاتی محل تسلیم و مالیات متعلق را پرداخت نمایند

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۲۴۵۴ مورخ ۱۳۶۶/۹/۷ - صفحه ۷۵۰ مجموعه قوانین سال
۱۳۶۶.

۲ - منتشر شده در روزنامه رسمی به شماره ۱۲۵۸۳ مورخ ۱۳۶۷/۲/۱۲ - صفحه ۱ مجموعه قوانین سال
۱۳۶۷.

مؤسسات مذکور از بابت اینگونه درآمدها مشمول مالیات دیگری بعنوان مالیات بر درآمد نخواهند بود. هرگاه شعب یا نمایندگیهای مذکور صورتهای مقرر را به موقع تسلیم نکنند یا صورت ارسالی آنها مطابق واقع نباشد در اینصورت مالیات متعلق بر اساس تعداد مسافر و حجم محمولات علی‌الرأس تشخیص خواهد شد.

تبصره - در مواردی که مالیات متعلق بر درآمد مؤسسات کشتیرانی و هواپیمایی ایرانی در کشورهای دیگر بیش از ۵٪ کرایه دریافتی باشد با اعلام سازمان ذیربط ایرانی، وزارت امور اقتصادی و دارایی موظف است مالیات شرکتهای کشتیرانی و هواپیمایی تابع کشورهای فوق را معادل نرخ مالیاتی آنها افزایش دهد.

«از قانون اساسنامه جمعیت هلال احمر

جمهوری اسلامی ایران» مصوب ۱۳۶۷/۲/۸

ماده ۱۷ - منابع مالی جمعیت علاوه بر آنچه که قانون در گذشته مشخص نموده است

عبارتست از:

۱ - ...

۲ - ...

.....

۶ - معادل یک درصد قیمت هر بلیط هواپیما و کشتی که از هر مسافر باید اخذ و به حساب

جمعیت واریز گردد.

از «قانون کار» مصوب ۱۳۶۹/۸/۲۹

مجمع تشخیص مصلحت نظام

ماده ۱۹۰ - مدت کار، تعطیلات و مرخصی‌ها، مزد یا حقوق صیادان، کارکنان حمل و نقل (هوایی، زمینی و دریایی) خدومه و مستخدمین منازل، معلولین و نیز کارگرانی که طرز کارشان به نحوی است که تمام یا قسمتی از مزد و درآمد آنها به وسیله مشتریان یا مراجعین تأمین می‌شود و همچنین کارگرانی که کار آنها نوعاً در ساعات متناوب انجام می‌گیرد، در آیین‌نامه‌هایی که توسط شورای عالی کار تدوین و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید تعیین می‌گردد. در موارد سکوت مواد این قانون حاکم است.

تصویب‌نامه راجع به ورود و خروج پرسنل کشتیهای

تجاری از مرز آبی نوشهر مصوب ۱۳۷۰/۵/۹

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۰/۵/۹ بنا به پیشنهاد شماره ۱۳۸۵/م مورخ ۱۳۷۰/۱/۲۴ وزارت کشور و به استناد ماده ۴ قانون گذرنامه^۲ مصوب ۱۳۵۱ تصویب نمود: پرسنل کشتیهای تجاری مجازند از مرز آبی نوشهر به کشور وارد یا از آن خارج شوند.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۳۲۸۷ مورخ ۱۳۶۹/۱۱/۲۸ - صفحه ۷۳۱ مجموعه قوانین سال ۱۳۶۹.

۲ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۳۵۴ مورخ ۱۳۷۰/۴/۱۶ - صفحه ۲۳۲ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۰.

۳ - ماده ۴ «قانون گذرنامه»: ورود به کشور و یا خروج از آن فقط از نقاطی که بنا به پیشنهاد وزارت کشور و تصویب هیأت وزیران تعیین و آنگهی خواهد شد مجاز است. (روزنامه رسمی شماره ۸۲۲۴ مورخ ۱۳۵۲/۱/۳۰ - صفحه ۳۷۶ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۱)

قانون تشکیل شورای عالی اقیانوس شناسی کشور^۱

مصوب ۱۳۷۰/۵/۲۰

ماده واحده - به منظور اعتلای سطح علمی و دستیابی به یک سیاست و خط مشی اصولی و ایجاد هماهنگی فعالیتهای ملی و تخصصی و بین‌المللی در زمینه اقیانوس شناسی و شناسایی و داشتن اطلاعات و بینش صحیح از دریاها و تحقیق و بهره‌برداری از منابع ارزنده خلیج فارس، دریای عمان و بحر خزر شورایی بنام «شورای عالی اقیانوس شناسی کشور» مرکب از افراد زیر تشکیل می‌گردد:

- ۱- وزیر راه و ترابری.
- ۲- رئیس سازمان هواشناسی کشور.
- ۳- مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی.
- ۴- رئیس سازمان حفاظت محیط زیست.
- ۵- مدیرعامل شرکت شیلات و امور آبزیان.
- ۶- رئیس سازمان زمین شناسی کشور.
- ۷- مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره.
- ۸- معاون وزارت فرهنگ و آموزش عالی به انتخاب وزیر.
- ۹- فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی.
- ۱۰- فرمانده نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی.
- ۱۱- رئیس سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
- ۱۲- سه نفر از خبرگان و متخصصین این رشته به انتخاب رئیس شورای عالی اقیانوس شناسی کشور که بدون حق رأی در جلسات شرکت خواهند کرد.

۱- منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۳۵۴۸ مورخ ۱۳۷۰/۶/۲۵ - صفحه ۲۳۹ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۰.

۱۳ - معاون امور بین‌المللی وزارت پست و تلگراف و تلفن.

تبصره ۱ - شورای عالی اقیانوس‌شناسی کشور جهت انجام و هماهنگی مطالعات و تحقیقات و عملیات دامنه‌دار دریایی در کشور، هفت کمیته تخصصی در وزارتخانه‌ها و سازمانهای ذیربط به شرح زیر خواهد داشت:

الف - کمیته اقیانوس‌شناسی فیزیکی دینامیک اقیانوسها و هواشناسی دریایی (سازمان هواشناسی کشور)

ب - کمیته خدمات دریایی، ترابری و حقوق دریاها (سازمان بنادر و کشتیرانی)

ج - کمیته مهندسی اقیانوسی و نقشه‌برداری دریایی (وزارت نفت)

د - کمیته حفاظت محیط زیست دریایی و کنترل آلودگیهای دریایی (سازمان حفاظت محیط زیست)

ه - کمیته منابع زنده دریایی (شرکت شیلات و امور آبزیان)

و - کمیته منابع غیرزنده دریایی (سازمان زمین‌شناسی کشور)

ز - کمیته آموزش و فرهنگ اقیانوس‌شناسی (وزارت فرهنگ و آموزش عالی)

تبصره ۲ - آیین‌نامه مربوط به وظایف و طرز کار شورای مذکور و کمیته‌های هفتگانه در ظرف سه ماه پس از تصویب این قانون از طرف وزارت راه و ترابری تهیه و بعد از تصویب هیأت وزیران به موقع اجرا گذارده می‌شود.

تبصره ۳ - ریاست شورای عالی اقیانوس‌شناسی کشور با وزیر راه و ترابری می‌باشد و دبیرخانه شورا در سازمان هواشناسی کشور (مرکز علوم جوی و اقیانوسی) خواهد بود.

تبصره ۴ - کمیته ملی اقیانوس‌شناسی وابسته به کمیسیون ملی یونسکو کماکان در چهارچوب قانون موجود به وظایف خود ادامه می‌دهد.

آیین نامه مربوط به وظایف و طرز کار شورای عالی

اقیانوس شناسی کشور و کمیته های هفتگانه آن^۱

مصوب ۱۳۷۳/۱۰/۱۸

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۳/۱۰/۱۸ بنا به پیشنهاد شماره ۲۱۵۷/۱۱ مورخ ۱۳۷۲/۲/۲۵ وزارت راه و ترابری و به استناد تبصره (۲) ماده واحده قانون تشکیل شورای عالی اقیانوس شناسی کشور - مصوب ۱۳۷۰ - آیین نامه مربوط به وظایف و طرز کار شورای عالی اقیانوس شناسی کشور و کمیته های هفتگانه آن را به شرح زیر تصویب نمود:

ماده ۱ - منظور از اقیانوس شناسی مطالعه علمی و عملی دریاها و اقیانوسها از نقطه نظر مشخصات و خصوصیات فیزیکی و شیمیایی و دینامیکی، وضعیت اقلیمی، شرایط زیست محیطی، زمین شناسی و هماهنگی عملیات برای بررسی و مطالعه و تحقیق و بهره برداری از ذخایر و منابع زنده و غیر زنده آن و مهندسی سواحل، مهندسی دریا و دریانوردی و آلودگی دریاها و سایر موارد مربوط می باشد.

ماده ۲ - در این آیین نامه واژه های «شورا» و «کمیته ها» به ترتیب و به اختصار به جای عبارتهای شورای عالی اقیانوس شناسی کشور و «کمیته های هفتگانه شورای عالی اقیانوس شناسی کشور» به کار می روند.

ماده ۳ - ارکان شورا عبارتست از:

الف - ریاست شورا.

ب - دبیرخانه.

ج - کمیته ها.

ماده ۴ - وزیر راه و ترابری ریاست شورا را به عهده دارد و مصوبات شورا با امضای وی

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۵۳۸ مورخ ۱۳۷۳/۱۱/۸ - صفحه ۷۲۸ مجموعه قوانین سال

برای اجرا ابلاغ می شود.

تبصره ۱ - شورا در اولین جلسه از بین اعضای خود فردی را به عنوان نایب رییس به مدت دو سال انتخاب خواهد کرد، انتخاب مجدد وی بلامانع است.

تبصره ۲ - جلسات شورا حداقل هر سه ماه یکبار در حضور رئیس یا نایب رئیس شورا تشکیل می شود و با حضور دو سوم اعضاء رسمیت می یابد تصمیمات شورا با اکثریت آرای موافق اعضای حاضر در جلسه معتبر می باشد.

ماده ۵ - دبیرخانه شورا در سازمان هواشناسی کشور (مرکز علوم جوی و اقیانوسی) مستقر بوده و رئیس مرکز علوم جوی و اقیانوسی دبیر شورا خواهد بود.

ماده ۶ - ریاست کمیته ها به شرح زیر به عهده مسوولان ذی ربط می باشد:

۱ - کمیته اقیانوس شناسی فیزیکی و دینامیکی اقیانوسها و هواشناسی دریایی، رئیس سازمان هواشناسی کشور.

۲ - کمیته خدمات دریایی و ترابری و حقوق دریاها: مدیر عامل سازمان بنادر و کشتیرانی.

۳ - کمیته مهندسی اقیانوس شناسی و نقشه برداری دریایی: مدیر عامل شرکت نفت فلات قاره ایران.

۴ - کمیته حفاظت محیط زیست دریایی و کنترل آلودگیهای دریایی: رئیس سازمان حفاظت محیط زیست.

۵ - کمیته منابع زنده دریایی: مدیر عامل شرکت شیلات و امور آبزیان.

۶ - کمیته منابع غیرزنده دریایی: رئیس سازمان زمین شناسی کشور.

۷ - کمیته آموزش و فرهنگ اقیانوس شناسی: معاون پژوهشی وزارت فرهنگ و آموزش عالی.

ماده ۷ - وظایف شورا عبارتست از:

۱ - ایجاد هماهنگی و ارائه سیاست و خط مشی های مناسب در مورد نحوه استفاده بهینه از

منابع دریایی.

۲ - هماهنگی و اتخاذ روشهای مناسب با در نظر گرفتن مقررات بین المللی جهت افزایش

- بازدهی ایجاد حفاظت و ایمنی بیشتر در ترابری دریایی و اقیانوسی.
- ۳- ایجاد هماهنگی مطالعاتی و تحقیقاتی به منظور اعتلا و گسترش علوم و فنون دریایی و اقیانوس‌شناسی در سطح ملی و همکاریه‌های بین‌المللی.
- ۴- ارائه پیشنهادات در زمینه قوانین و مقررات مرتبط، به مراجع ذی‌ربط.
- ۵- ارائه خط‌مشی و پیشنهاد لازم در امور گسترش و توسعه آموزش اقیانوس‌شناسی دریایی به مراجع ذی‌ربط.
- ۶- ایجاد هماهنگی و به وجود آوردن ارتباط بین مراکز اطلاعاتی دریایی در سطح ملی و بین‌المللی.
- ۷- پشتیبانی و تشویق از محققین برای نوآوری و تحقیق در زمینه علوم و فنون دریایی.
- ۸- کمک به انتشار مقالات و کتابهای مورد نیاز در زمینه علوم و فنون دریایی.
- ۹- تصویب عضویت افراد در کمیته‌های هفتگانه بر اساس پیشنهاد روسای کمیته‌ها.
- ۱۰- کمک به شرکت فعال و مؤثر افراد و هیأت‌های نمایندگان در مجامع علمی و بین‌المللی و تلاش در جهت هماهنگی این امور از طریق کمیته‌های تخصصی (بدون دخالت در وظایف سازمان‌های تخصصی که مرجع ملی و قانونی برای این گونه امور هستند).
- ۱۱- هماهنگی و ارائه رهنمود در خصوص مهندسی سواحل و چگونگی حفاظت مستحذات در مقابل دینامیک دریا و اقیانوس.
- ۱۲- بررسی و تصویب وظایف، تشکیلات، مقررات، بودجه و آیین‌نامه‌های داخلی شورای عالی اقیانوس‌شناسی کشور، دبیرخانه شورای عالی و کمیته‌ها.
- ۱۳- بررسی و اتخاذ تصمیم در رابطه با گزارشها و پیشنهادهای رسیده و مطرح شده که از نظر قانونی در صلاحیت شورا می‌باشد.
- ۱۴- بررسی و تصویب نهایی طرحهای جامع اقیانوس‌شناسی که از طرف کمیته‌ها تهیه و به شورا ارائه شده است.
- تبصره: تصمیمات شورا ناقص و وظایف قانونی دستگاههای اجرایی ذی‌ربط نیست.
- ماده ۸- وظایف دبیرخانه شورا عبارتست از:
- ۱- تنظیم و تشکیل جلسات شورا.

۲- پیگیری اجرای مصوبات شورا و ارائه گزارشهای لازم به ریاست شورا.
۳- مبادله اطلاعات و ایجاد هماهنگی بین فعالیت‌های کمیته‌ها بر اساس مصوبات شورا.

۴- برآورد اعتبارات و تنظیم بودجه مورد نیاز در چهارچوب شرح وظایف و تشکیلات مصوب و ارائه آن به شورا جهت تصویب و اداره امور مالی و اداری شورا.

ماده ۹- وظایف کمیته‌ها عبارتست از:

- ۱- ایجاد هماهنگی در طرحهای تحقیقاتی مربوط.
- ۲- تهیه طرحهای جامع اقیانوس‌شناسی و ارائه آن به شورا.
- ۳- ایجاد هماهنگی در امور آموزشی در زمینه علوم و فنون دریایی.
- ۴- انجام وظایفی که از طرف شورا به کمیته‌ها محول می‌گردد.
- ۵- انجام وظایفی که در قانون تشکیل شورای عالی اقیانوس‌شناسی کشور پیش‌بینی شده است.

ماده ۱۰- اداره امور کمیته‌ها به عهده رؤسای کمیته‌ها است که اهم وظایف آنان به شرح زیر است:

- ۱- پیشنهاد تغییرات اعضای کمیته به شورا.
- ۲- تنظیم برنامه برای بررسی طرحهای ارائه شده به کمیته.
- ۳- تهیه امکانات اداری و پرسنلی مورد نیاز برای اداره امور دبیرخانه کمیته.
- ۴- معرفی و پیشنهاد دبیر کمیته به اعضاء که پس از تصویب برای مدت سه سال عهده‌دار امور خواهد بود. انتخاب مجدد وی بلامانع است.
- ۵- ارائه گزارش کمیته به شورا.

ماده ۱۱- وظایف دبیر کمیته عبارتست از:

- ۱- دعوت از اعضای کمیته برای شرکت در جلسات.
 - ۲- تهیه و ارائه گزارش از فعالیت کمیته به رئیس کمیته.
- ماده ۱۲- آیین‌نامه داخلی کمیته‌ها به وسیله دبیر شورا با همکاری کمیته‌ها تهیه می‌شود و به تصویب شورا می‌رسد.

از «قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری-صنعتی جمهوری

اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۲/۶/۷» با اصلاحات بعدی

ماده ۱ - به منظور تسریع در انجام امور زیربنایی، عمران و آبادانی رشد و توسعه اقتصادی، سرمایه‌گذاری و افزایش درآمد عمومی، ایجاد اشتغال سالم و مولد، تنظیم بازار کار و کالا، حضور فعال در بازارهای جهانی و منطقه‌ای، تولید و صادرات کانیهای صنعتی و تبدیلی و ارائه خدمات عمومی، به دولت اجازه داده می‌شود مناطق ذیل را به عنوان مناطق آزاد تجاری و صنعتی بر اساس موازین قانونی و این قانون اداره نماید:

الف - منطقه آزاد جزیره کیش طبق نقشه پیوست.

ب - منطقه آزاد قشم حداکثر به وسعت سیصد کیلومتر مربع بهم پیوسته در ضلع شمال شرق جزیره در محدوده‌ای که هیأت وزیران تعیین خواهد نمود.

ج - منطقه آزاد چاه‌بهار (طبق نقشه پیوست).

تبصره ۱ - مناطق آزاد از تسهیلات و امتیازات موضوع این قانون برخوردار خواهند بود.
تبصره ۲ - محدوده آبی مجاور مناطق آزاد که قلمرو آن به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید، متحصراً در خصوص فعالیت‌های مربوط به سوخت‌رسانی کشتیها از امتیازات این قانون برخوردار خواهد بود.^۲

تبصره ۳ - ایجاد مناطق جدید و تعیین محدوده آنها بنا به پیشنهاد دولت و تصویب مجلس شورای اسلامی خواهد بود.

ماده ۲۲ - ثبت شرکتها و مالکیت‌های صنعتی و معنوی، همچنین ثبت کشتی‌ها، شناورها

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۱۵۰ مورخ ۱۳۷۲/۷/۱۵ - صفحه ۴۴۵ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۲.

۲ - تبصره ۲ به موجب بند ۱ قانون اصلاح قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۸/۲/۳۰ مجمع تشخیص مصلحت نظام، به ماده ۱ الحاق گردیده و عنوان تبصره ۲ قبلی، به تبصره ۳ تغییر یافته است. (روزنامه رسمی شماره ۱۵۸۷۲ مورخ ۱۳۷۸/۶/۲ - صفحه ۲۳۲ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۸).

و هوایماها در هر منطقه با رعایت اصل هشتاد و یکم (۸۱) قانون اساسی^۱ طبق ضوابط مصوب هیأت وزیران انجام می شود.

تبصره - ثبت شرکتها و مالکیت های صنعتی و معنوی در هر منطقه توسط سازمان آن منطقه انجام می شود.^۲

از «آیین نامه اجرایی اخذ عوارض در مناطق آزاد

تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران»^۳

مصوب ۱۳۷۲/۱۰/۲۷

ماده ۱ - در این آیین نامه واژه های زیر به جای عبارات مشروح مربوط به کار می رود:
کشور: کشور جمهوری اسلامی ایران.

سازمان: سازمان هر منطقه آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران.

اشخاص ساکن: اشخاص حقیقی یا حقوقی که محل زندگی یا فعالیت اقتصادی آنها در منطقه بوده و یا دارای کارت اقامت در منطقه باشند.

ماده ۲ - عوارض مشروح زیر توسط سازمان حسب مورد از اشخاص ساکن اخذ می شود:

الف - ...

ب - ...

ج - عوارض بندری: وجوهی است که سازمان در قبال ارائه تسهیلات بندری برای حمل

۱ - اصل ۸۱ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران: «دادن امتیاز تشکیل شرکتها و مؤسسات در امور تجاری و صنعتی و کشاورزی و معادن و خدمات به خارجیان مطلقاً ممنوع است.»

۲ - ماده ۲۲ و تبصره آن به موجب قانون مذکور در باورقی شماره ۲ صفحه ۴۳۸ جایگزین ماده ۲۲ قبلی گردیده است.

۳ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۳۲۳ مورخ ۱۳۷۳/۲/۱۹ - صفحه ۹۱۷ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۲.

و نقل دریایی از استفاده کنندگان آنها دریافت می‌دارد.

چ - ...

.....

تبصره - اشخاص ساکن از پرداخت هرگونه عوارض معمول کشور به استثنای موارد فوق‌الذکر در محدوده منطقه آزاد معاف می‌باشند.

ماده ۳ - عوارض موضوع ماده ۲ این آیین‌نامه به حساب درآمد منطقه منظور می‌گردد.

ماده ۴ - میزان عوارض موضوع ماده ۲ این آیین‌نامه از طرف هیأت مدیره هر منطقه

تعیین خواهد شد و به تصویب شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی خواهد رسید.

مقررات سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد تجاری - صنعتی

جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۳/۲/۱۹

ماده ۱ - در این تصویب‌نامه واژه‌های زیر به جای عبارت‌های مشروح مربوط به کار

می‌رود:

سرزمین اصلی: کشور جمهوری اسلامی ایران به استثنای مناطق آزاد تجاری -

صنعتی.

سازمان: سازمان هر یک از مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران.

منطقه: هر یک از مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران.

سرمایه‌گذاری: به‌کارگیری سرمایه در اشکال مختلف در هر یک از فعالیتهای اقتصادی به

منظور تولید کالا و یا خدمت.

سرمایه خارجی: کلیه سرمایه‌های موضوع ماده (۳) این مقررات (به استثنای وجوه

ریالی) به توسط سرمایه‌گذار خارجی به مناطق وارد شود.

سرمایه ارزی: سرمایه‌های موضوع ماده (۳) این مقررات (به استثنای وجوه ریالی) که توسط اتباع ایرانی از خارج از سرزمین اصلی به مناطق وارد شود. سود ویژه: مازاد درآمد تحقق یافته یک بنگاه بر هزینه‌های واقع شده در یک دوره مالی که از فعالیت‌هایی که به قصد انتفاع صورت گرفته است ناشی و طبق اصول پذیرفته شده حسابداری شناسایی و اندازه‌گیری شود.

ماده ۲ - کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی و مؤسسات اعم از ایرانی و خارجی و سازمانهای بین‌المللی طبق این مقررات می‌توانند مستقلاً و یا با مشارکت سازمان و شرکتهای تابع آن یا با مشارکت یکدیگر در مناطق آزاد سرمایه‌گذاری نمایند و سرمایه پذیرفته شده آنان مشمول این مقررات می‌شود.

ماده ۳ - سرمایه از لحاظ این مقررات عبارت است از:

الف - وجوه ریالی و ارزهای قابل تبدیل در مناطق (هر منطقه).

ب - ماشین آلات، تجهیزات، لوازم و ابزار کار.

ج - حقوق مالکیت صنعتی شامل حق اختراع، دانش فنی و علائم و نامهای تجاری.

د - وسایل حمل و نقل زمینی، هوایی و آبی مربوط به موضوع سرمایه‌گذاری.

ه - تمام یا قسمتی از سود ویژه قابل انتقال که در مناطق آزاد حاصل و به سرمایه اصلی اضافه شده یا در فعالیت مجاز دیگری که مشمول این مقررات باشد به کار انداخته شود.

تبصره - در موارد خاص قبول مواد اولیه و قطعات نیمه ساخته به تشخیص مناطق به عنوان بخشی از سرمایه خارجی امکان‌پذیر است.

ماده ۴ - سرمایه‌ها تحت شرایط زیر پذیرفته شده و مشمول این مقررات خواهند بود:

الف - در فعالیتهای مجاز در هر منطقه به کار برده شود.

ب - مراحل کامل اخذ مجوز سرمایه‌گذاری و ثبت سرمایه موضوع مواد ۶ و ۷ را طی کند.

ج - مستلزم اعطای امتیاز حقوق انحصاری به سرمایه‌گذار توسط سازمان نباشد.

ماده ۵ - سرمایه‌گذاران خارجی می‌توانند در فعالیتهای اقتصادی منطقه به هر نسبتی

مشارکت نمایند.

ماده ۶ - سرمایه‌گذاران موضوع ماده (۲) این مقررات که می‌خواهند سرمایه خود را

به هر یک از مناطق آزاد وارد کنند باید درخواست خود را به همراه پرسشنامه‌ای که

توسط دبیرخانه و سازمانهای مناطق تهیه و در اختیار آنها قرار خواهد گرفت به سازمان هر منطقه تسلیم نمایند. درخواست‌های واصله در هر منطقه توسط سازمان همان منطقه مورد بررسی قرار می‌گیرد و مجوز سرمایه‌گذاری توسط سازمان همان منطقه صادر می‌شود.

تبصره ۱- هرگونه تغییر در مشخصات درج شده در پرسشنامه و مجوز سرمایه‌گذاری با اطلاع سازمان و حسب تشخیص، با موافقت سازمان هر منطقه صورت می‌گیرد.

تبصره ۲- بهره‌برداری از فعالیت موضوع مجوز سرمایه‌گذاری منوط به صدور مجوز بهره‌برداری توسط سازمان می‌باشد.

ماده ۷- دارنده مجوز سرمایه‌گذاری موظف است ظرف مدتی که در مجوز سرمایه‌گذاری تعیین می‌شود درصد معینی از سرمایه را برای شروع عملیات اجرایی موضوع مجوز سرمایه‌گذاری به منطقه وارد نماید.

ماده ۸- ورود و ثبت سرمایه در مناطق آزاد به ترتیب زیر صورت می‌گیرد:

۱- سرمایه‌های موضوع بند (الف) ماده (۳) این مقررات به حساب واحد مورد سرمایه‌گذاری نزد بانکها (یا مؤسسات اعتباری مجاز) واریز می‌گردد با احتساب معادل ریالی یا ارزی حسب مورد در تاریخ واریز طبق گواهی بانک (یا مؤسسه اعتباری مجاز) به عنوان سرمایه سرمایه‌گذار در دفاتر سازمان هر منطقه ثبت می‌شود.

۲- سرمایه‌های موضوع بندهای (ب) و (د) ماده (۳) این مقررات در حدود مندرج در مجوز سرمایه‌گذاری بر اساس ارزش سیف آنها به موجب اسناد و صورت حسابهای مربوط پس از رسیدگی توسط سازمان هر منطقه مجموعاً به یکی از ارزهای قابل تبدیل، در تاریخ ترخیص تعیین و ضمن ثبت ارزش ارزی، معادل ریالی آن به نرخ روز بازار ارز منطقه، از همان تاریخ به عنوان سرمایه سرمایه‌گذار در دفاتر سازمان هر منطقه ثبت می‌شود.

۳- سرمایه‌های موضوع بند (ج) ماده (۳) این مقررات پس از تأیید ارزش آنها توسط سازمان هر منطقه قابل ثبت به عنوان سرمایه در دفاتر هر سازمان می‌باشد. چگونگی زمان‌بندی اختصاص ارزش دانش فنی به حساب سرمایه به موازات انتقال دانش فنی صورت می‌گیرد.

۴- سرمایه‌های موضوع بند (ه) ماده (۳) این مقررات پس از تأیید مؤسسه

حسابرسی مورد وثوق سازمان هر منطقه به ترتیب زیر به عنوان سرمایه سرمایه گذار، در دفاتر سازمان هر منطقه ثبت می شود.

الف - با هدف افزایش سرمایه به منظور توسعه سرمایه گذاری در همان واحد، پس از کسب موافقت سازمان هر منطقه.

ب - با هدف افزایش سرمایه برای سایر موارد در همان واحد، با اطلاع سازمان هر منطقه.

ج - با هدف سرمایه گذاری در فعالیت دیگری غیر از فعالیتی که برای آن مجوز صادر شده است، پس از طی مراحل موضوع ماده (۶) این مقررات.

۵- هرگاه تمام یا قسمتی از سرمایه غیر نقدی وارده طبق تشخیص سازمان ناقص، معیوب و یا غیر قابل استفاده باشد و یا با مشخصات اظهار شده در تقاضا منطبق نباشد و یا بیش از ارزش واقعی آن اظهار شده باشد، آن قسمت از بها که مورد تأیید سازمان قرار نگرفته است در حساب سرمایه منظور نمی شود.

۶- چنانچه کالاهای سرمایه ای موضوع بندهای (ب) و (د) ماده (۳) این مقررات که متعلق به سرمایه گذاران خارجی بوده و قبلاً در سرزمین اصلی به کار انداخته شده است یا اخذ مجوز از مراجع ذیربط در سرزمین اصلی به مناطق انتقال یابند، انتقال این کالاها از موارد نقل و انتقال سرمایه داخلی محسوب می شود و تابع ضوابط این تصویب نامه خواهد بود.

ماده ۹ - سرمایه گذار می تواند سرمایه ای را که به منطقه وارد می کند، بیمه نماید. در صورتی که به دلیل وقوع حادثه، مؤسسه بیمه مزبور طبق مقررات بیمه نامه جانشین سرمایه گذار شود، این جانشینی به واسطه پرداخت خسارت به بیمه گذار به رسمیت شناخته می شود اما انتقال سرمایه محسوب نمی شود.

ماده ۱۰ - حقوق قانونی سرمایه گذاران خارجی مورد تضمین و حمایت است. سرمایه سرمایه گذاران خارجی چنانچه در مواردی به وسیله قانون به نفع عموم ملی شود و یا اینکه از سرمایه گذاران مزبور سلب مالکیت گردد جبران عادلانه خسارت به عهده سازمان می باشد. در چنین مواردی سرمایه گذار بایستی ظرف شش ماه از تاریخ سلب مالکیت تقاضای جبران خسارت وارده را به سازمان تسلیم نماید. سازمان خسارت وارده را به قیمت روز محاسبه و ظرف سه ماه جبران می نماید.

سازمان هر منطقه می تواند از طریق عقد قرارداد با بانکها و مؤسسات اعتباری و

شرکتهای بیمه نسبت به تضمین‌های یاد شده، اقدام نماید.

ماده ۱۱ - کلیه واحدهایی که به موجب مجوز سرمایه‌گذاری، در منطقه ایجاد می‌شوند مکلفند همه ساله گزارش عملکرد و صورتهای مالی خود را به سازمان ارسال نمایند، صورتهای مالی باید به تأیید مؤسسه حسابرسی مورد وثوق سازمان رسیده باشد.

ماده ۱۲ - خروج سود ویژه و مبالغ مربوط به اصل و منافع حاصل از فعالیتهای اقتصادی سرمایه‌های خارجی و سرمایه‌های ارزی ایرانیان و همچنین مبالغ ناشی از فروش، یا واگذاری این‌گونه سرمایه‌ها از مناطق مجاز است.

سازمان هر منطقه به درخواست این‌گونه سرمایه‌گذاران و پس از احراز این‌که مبالغ مورد درخواست برای خروج از مناطق، حاصل به‌کار انداختن سرمایه ثبت شده سرمایه‌گذاران در موضوع مجوز سرمایه‌گذاری می‌باشد و حصول اطمینان از موارد مندرج در تبصره زیر، تأییدیه لازم را ظرف یک هفته از تاریخ وصول درخواست صادر می‌نماید.

تبصره - سازمان هر منطقه باید در بررسی‌های خود، ملاحظات مربوط به برخورداری سرمایه‌گذار از معافتهای مالیاتی موضوع ماده (۱۳) قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی، و نیز خالص بودن مبالغ مورد درخواست برای خروج را مورد توجه قرار دهد. ماده ۱۳ - پرداختهای مربوط به اقساط وام و هزینه‌های متعلقه، قراردادهای حق اختراع، دانش فنی، کمکهای فنی و مهندسی، علایم تجاری، مدیریت و قراردادهای مشابه در چارچوب طرحهای سرمایه‌گذاری براساس قراردادهای مربوط و صورتهای مالی با اطلاع سازمان مجاز می‌باشد.

ماده ۱۴ - سرمایه‌گذاران می‌توانند سهام یا سهم‌الشرکه خود را با موافقت سازمان منطقه به سرمایه‌گذاران دیگر واگذار نمایند. در این صورت انتقال‌گیرنده از هر نظر جانشین سرمایه‌گذار اول می‌شود.

ماده ۱۵ - انتقال سرمایه از یک منطقه به منطقه دیگر تابع مقررات سرمایه‌گذاری در مناطق مبدا و مقصد می‌باشد.

ماده ۱۶ - موارد اختلاف بین سرمایه‌گذار خارجی و طرف ایرانی بر اساس قراردادها و توافق‌های کتبی حل خواهد شد.

این تصویب‌نامه در تاریخ ۱۳۷۳/۳/۸ به تأیید مقام محترم ریاست جمهوری رسیده است.

تصویب نامه راجع به ورود به کشور و خروج از آن از طریق مرز آبی بندر گناوه مصوب ۱۳۷۳/۲/۱۸

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۳/۲/۱۸ بنا به پیشنهاد شماره ۱۱۲۴۶/م مورخ ۱۳۷۲/۱۰/۲۲ وزارت کشور و به استناد ماده (۴) قانون گذرنامه^۱ - مصوب ۱۳۵۱ - تصویب نمود:
ورود به کشور و خروج از آن از طریق مرز آبی بندر گناوه با گذرنامه معتبر، مجاز است.

از «مقررات صادرات، واردات و امور گمرکی مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران»^۲ مصوب ۱۳۷۳/۲/۱۹

ماده ۱ - در این تصویب نامه واژه های زیر به جای عبارتهای مشروح مربوط به کار
می روند:
منطقه: هر یک از مناطق آزاد تجاری - صنعتی است که به موجب قانون تأسیس شده یا
می شوند.
قانون: قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران -
مصوب ۱۳۷۲ - و سایر قوانینی که در این زمینه در آینده تصویب خواهد شد.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۳۳۹ مورخ ۱۳۷۳/۳/۹ - صفحه ۱۰۷ مجموعه قوانین سال
۱۳۷۳.

۲ - ر.ک پاورقی شماره ۳ صفحه ۴۳۱.

۳ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۳۵۴ مورخ ۱۳۷۳/۳/۳۱ - صفحه ۲۱۴ مجموعه قوانین سال
۱۳۷۳.

قلمرو گمرکی: کشور جمهوری اسلامی ایران، آبهای سرزمینی و حریم هوایی آن است که در آنجا قوانین گمرکی و صادرات و واردات کشور به طور کامل اجرا می شود. شورای عالی: شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران. سازمان: سازمان هر منطقه آزاد تجاری - صنعتی.

حوارض بندری و فرودگاهی: وجوهی است که سازمان در قبال ارائه تسهیلات بندری و فرودگاهی برای حمل و نقل دریایی، هوایی و تردد هواپیما از صاحبان کالا و یا مؤسسات حمل و نقل هوایی دریافت می کند.

هزینه های خدماتی: وجوهی است که بابت خدمات انبارداری، تخلیه، باربری، بارگیری، صفافی، خن کاری، خدمات فوق العاده، آزمایش و تعرفه بندی، صدور گواهی مبدا و خدمات دیگری که هنگام صادرات، واردات قطعی و موقت، ترانزیت، ترانس شیب و مرجوع کردن (اعاده به خارج) کالا انجام و توسط سازمان هر منطقه وصول می شود. ارزش افزوده: مابه التفاوت قیمت کالا، پس از کسر ارزش موادی که در تولید آن به کار رفته است.

ارزش: در خصوص کالای وارده به مناطق آزاد عبارت است از بهای سیف کالا. مقررات صادرات، واردات و امور گمرکی مناطق آزاد: مقرراتی است که در چارچوب قانون چگونگی اداره مناطق آزاد با تصویب شورای عالی و توسط سازمان در مناطق آزاد اجرا می شود.

گمرک سازمان: واحدی از زیر مجموعه سازمان منطقه می باشد که مجری مقررات صادرات و واردات می باشد.

اداره گمرک مستقر در منطقه: واحدی از زیر مجموعه گمرک ایران است که مجری مقررات صادرات و واردات می باشد.

ماده ۵ - ورود کالا به منطقه از راههای زیر مجاز و تابع این مقررات می باشد:

۱- کالاهایی که از خارج یا سایر نقاط کشور و یا دیگر مناطق آزاد تجاری - صنعتی کشور، وارد منطقه می شوند، چنانچه از نوع مصالح، ابزار و لوازم ساختمانی برای احداث واحد تولیدی، تجاری، خدماتی، مسکونی و فعالیت های زیربنایی (به استثنای وسایل تزئینی و

مبل) باشند، با تشخیص سازمان منطقه و به میزان مورد نیاز از پرداخت عوارض بندری و فرودگاهی معاف هستند ولی مشمول پرداخت هزینه‌های خدماتی می‌باشند.

۲- ماشین‌آلات، مواد اولیه، اجزا و قطعات مورد نیاز تولید، تجهیزات و ابزار آلات تولیدی، قطعات یدکی ماشین‌آلات تولیدی و وسایل نقلیه سرمایه‌ای (به استثنای اتومبیل سواری و قایق تفریحی) از پرداخت عوارض بندری و فرودگاهی معاف، ولی مشمول پرداخت هزینه‌های خدماتی می‌باشند.

۳- کالاهایی که از خارج یا سایر مناطق آزاد کشور، (به استثنای کالاهای موضوع بندهای ۱ و ۲ این ماده) به منطقه وارد و ترخیص قطعی می‌گردند، مشمول پرداخت عوارض بندری و فرودگاهی می‌باشند و در صورتی که کالاهای مذکور صدور مجدد شوند صرفاً عوارض بندری و فرودگاهی اخذ شده، قابل استرداد خواهد بود.

۴- ورود کالا به منظور نگهداری امنی در انبارهای زیر کلید منطقه برای مهلت معین مجاز است. انتقال کالای مذکور به این انبارها تابع تشریفات ترانزیت داخلی منطقه است و استفاده و نقل و انتقال کالا از این انبارها بدون اطلاع و کسب مجوز یا انجام تشریفات به هر منظور تخلف از این مقررات محسوب می‌شود.

۵- به استثنای مواردی که سازمان هر منطقه، ترتیب دیگری مقرر دارد، ورود کالا از خارج، سایر مناطق آزاد کشور یا از قلمرو گمرکی، برای عرضه در نمایشگاه، صادرات مجدد، بسته‌بندی مجدد، تفکیک، درجه‌بندی، پاک‌کردن، مخلوط‌کردن و عملیات مشابه به صورت موقت و با پرداخت هزینه‌های خدماتی تحت نظارت سازمان هر منطقه مجاز است. استفاده یا فروش این کالاها که از خارج وارد شده در منطقه بر اساس ارزش کالا هنگام ورود به منطقه مشمول پرداخت عوارض بندری و فرودگاهی و انجام تشریفات ترخیص قطعی می‌باشد.

تبصره- کالاهایی که به منظور تکمیل یا تعمیر از خارج یا از دیگر مناطق آزاد کشور یا از سایر نقاط کشور وارد منطقه می‌شوند به صورت ورود موقت و بر اساس ضوابط منطقه و با معافیت از عوارض بندری و فرودگاهی ولی با پرداخت هزینه‌های خدماتی مجاز است. مهلت نگهداری این کالاها به صورت موقت در مناطق حداکثر دو سال خواهد بود.

۶- ورود و تخلیه کالا در بنادر منطقه که سازمان منطقه، اعلام می‌دارد، به منظور ترانس‌شپمنت و ترانزیت خارجی، با پرداخت هزینه خدماتی انجام تشریفات مقرر مجاز است.

۷- کلیه کالاهایی که از خارج کشور به مقصد مناطق آزاد یا از مناطق آزاد به مقصد کشورهای خارجی از طریق سرزمین اصلی حمل می‌شود تابع مقررات و تشریفات ترانزیت خارجی موضوع فصل هفتم آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی بوده و در نهایت سادگی و با کمترین تشریفات انجام خواهد شد.

تبصره - ترانزیت خارجی کالاهای ممنوعه قانونی مستلزم اخذ مجوز از شورای عالی مناطق آزاد می‌باشد.

ماده ۹- صدور و خروج کالا از منطقه طبق مقررات و به روش زیر مجاز است:

۱- ...

۲- ...

.....

۶- اعاده عین کالاهای وارده خارجی به خارج از کشور یا اعاده کالای وارده از سایر نقاط کشور به داخل کشور، با اجازه سازمان منطقه مجاز است.

۷- خروج موقت کالا از منطقه به منظور تعمیر یا تکمیل در خارج یا در سایر نقاط کشور (به استثنای کالاهایی که از سایر نقاط کشور به منطقه وارد شده است.) با مجوز قبلی سازمان مجاز و هنگام بازگشت به منطقه از عوارض بندری و فرودگاهی معاف است.

ماده ۱۱- مسافرانی که از کشورهای خارج یا سایر مناطق، از طریق فرودگاهها یا بنادر مجاز مستقیماً وارد منطقه می‌شوند اعم از ایرانی و یا خارجی مجازند کالا در حدی که جنبه تجاری نداشته باشد (به استثنای کالای ممنوعه شرعی و قانونی) به منطقه وارد و با معافیت از عوارض بندری و فرودگاهی ترخیص نمایند.

تبصره - اشخاص حقیقی یا حقوقی که قصد اقامت بیش از یک سال در منطقه را دارند و اقامت آنان به تأیید سازمان برسد می‌توانند برای یک بار لوازم خانه و محل کار خود را در حد متعارف و با معافیت از عوارض بندری و فرودگاهی به منطقه وارد نمایند.

ماده ۱۶ - مؤسسات حمل و نقل هوایی و دریایی و صاحبان یا دارندگان وسایل نقلیه مکلفند هنگام ورود وسیله نقلیه به فرودگاه، بندر و یا راه زمینی مجاز یک نسخه فتوکپی یا رونوشت از بارنامه هر قلم از محصولات خود را به ضمیمه فهرست کل بار به سازمان تسلیم نمایند.

از «آیین نامه اجرایی ماده ۳۱ قانون تأسیس سازمان جمع آوری و فروش اموال تملیکی و اساسنامه آن - مصوب ۱۳۷۰ و تبصره (۱) ماده واحده قانون اصلاح ماده (۱۹) قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۱۳۱۲ و اصلاحیه های بعدی آن - مصوب ۱۳۶۳»^۱
مصوب ۱۳۷۳/۴/۲۲

ماده ۶ - مأموران انتظامی از نظر این آیین نامه عبارتند از مأموران ارتش، مأموران نیروی انتظامی، مأموران انتظامی گمرک و بندر، سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و سایر مأموران مسلحی که در حین انجام وظیفه مستقیماً در عملیات کشف و ضبط کالای قاچاق به کاشفین کمک و مساعدت نموده و نام آنها در صورت مجلس بدوی کشف درج گردیده باشد.
تبصره - سازمان کاشف از نظر این آیین نامه سازمانهایی نظیر نیروی انتظامی - سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، گمرک و وزارت اطلاعات می باشند که حسب وظایف سازمانی خود عهده دار امر مبارزه با قاچاق و کشف آن هستند.

تصویبنامه راجع به ورود به کشور و خروج از آن از طریق فرودگاه و بندر بهمن در منطقه آزاد قشم مصوب ۱۳۷۳/۱۲/۱۴

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۳/۱۲/۱۴ بنا به پیشنهاد شماره ۱۴۷۴۳۸/۲/هـ
ش مورخ ۱۳۷۳/۶/۲۳ وزارت کشور و در اجرای ماده (۴) قانون گذرنامه - مصوب
۱۳۵۱^۲ - تصویب نمود:

فرودگاه و بندر بهمن واقع در منطقه آزاد قشم، به عنوان مرز هوایی و دریایی شناخته
شده و ورود به کشور و خروج از آن از طریق مرزهای یادشده با گذرنامه معتبر مجاز
است.

قانون فروش یا اجاره ماشین آلات و امکانات مربوط به طرحهای بنادر منطقه چابهار و دریافت وجوه آن از خزانه پس از واريز وجوه مزبور به خزانه داری کل مصوب

۱۳۷۴/۱/۲۹

ماده واحده - به وزارت راه و ترابری (هیأت سه نفره مجری طرح احداث بنادر منطقه
چابهار، موضوع لایحه قانونی مربوط به اجرای طرحهای مشترک بنادر ماهیگیری چابهار و
جمهوری اسلامی ایران)^۱ اجازه داده می شود ماشین آلات و امکانات غیر قابل استفاده و مازاد

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۵۸۲ مورخ ۱۳۷۴/۱/۸ - صفحه ۹۸۹ مجموعه قوانین سال
۱۳۷۳.

۲ - ر.ک پاورقی شماره ۲ صفحه ۴۳۱.

۳ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۶۲۱ مورخ ۱۳۷۴/۲/۲۷ - صفحه ۴۰ مجموعه قوانین سال
۱۳۷۴.

۴ - لایحه قانونی مربوط به اجرای طرحهای مشترک بنادر ماهیگیری چابهار و کناری و بندر ←

→ موقت چاه‌بهار ماریناکو در جلسه مورخ ۱۳۵۸/۱۲/۱۱ به تصویب شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران رسید و در روزنامه رسمی شماره ۱۰۲۲۸ مورخ ۱۳۵۹/۱/۲۰ (صفحه ۵۷۳ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۸) منتشر گردید.

این لایحه در جلسه مورخ ۱۳۵۹/۳/۱۴ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران مورد اصلاح قرار گرفت و موارد اصلاحی و الحاقی در روزنامه رسمی شماره ۱۰۳۱۵ مورخ ۱۳۵۹/۵/۴ (صفحه ۱۹۷ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۹) منتشر گردید.

در اینجا لایحه قانونی مزبور (با اعمال موارد اصلاحی و الحاقی) ذکر می‌گردد:

لایحه قانونی مربوط به اجرای طرحهای مشترک بنادر ماهیگیری چاه‌بهار و کنارک و بندر موقت چاه‌بهار (ماریناکو)

ماده واحده - در جهت ایجاد کار و رفع نیازهای اهالی منطقه بلوچستان و استفاده از امکانات، تجهیزات و ماشین‌آلات موجود در کارگاه پروژه بندر نظامی چاه‌بهار و به منظور سرعت بخشیدن و هماهنگ نمودن مسائل طرحی و اجرایی پروژه‌های شبکه بنادر کوچک خلیج چاه‌بهار و دماغه یزم شامل:

۱ - تکمیل ساختمان بندر موقت چاه‌بهار (ماریناکو) که طی لایحه قانونی مورخه ۱۳۵۸/۸/۲۹ با هزینه ۵۰۰ میلیون ریال به تصویب شورای انقلاب جمهوری اسلامی رسیده است.

۲ - ساختمان بندر تجاری کوچک چاه‌بهار با برآورد ۸۰۰ میلیون ریال و بندر ماهیگیری کنارک با برآورد حدود ۱۱۰۰ میلیون ریال که در قالب پروژه احداث بنادر کوچک در سواحل خلیج فارس و دریای عمان طی موافقتنامه طرح شماره ۴۰۹۰۷۲۰۸ به تصویب سازمان برنامه و بودجه رسیده است. به وزیران راه و ترابری، مسکن و شهرسازی و نماینده وزارت کشور اختیار داده می‌شود در تحت لوای یک مدیریت مرکب از سه نماینده تام‌الاختیار مقامات فوق‌الذکر و از محل اعتبارات مصوبه اقدام لازم به عمل آورند.

تبصره ۱ - اجرای طرحهای فوق توسط کمیسیون سه نفری خارج از چارچوب مقررات و تشریفات قانون محاسبات عمومی برنامه و بودجه می‌باشد و همچنین آیین‌نامه معاملات دولتی.

تبصره ۲ - (اصلاحی ۱۳۵۹/۳/۱۴) - هیأت مذکور در ذیل بند ۲ مجاز می‌باشد کلیه امکانات، تأسیسات، تجهیزات و ماشین‌آلات و سایر اموال موجود در کارگاه پروژه بندر نظامی چاه‌بهار را در اختیار گرفته و متعاقباً نسبت به صورت برداری و تنظیم صورتجلسات تحویل و تحول اقدام نماید.

ضمناً هیأت مذکور مجاز است آن قسمت از ماشین‌آلات و تأسیسات و تجهیزات و امکانات و سایر اموال را که مازاد بر احتیاج طرحهای مورد اجرای خود باشد به دستگاههای دولتی و نهادهای انقلابی (در صورت نیاز آنها) واگذار نماید و هزینه‌های مربوط به نگهداری و تعمیرات و تدارکات و سایر هزینه‌های پرسنلی مربوطه تا زمان تحویل به سایر دستگاهها را از محل اعتبارات خود بپردازد.

همچنین از محل اعتبارات طرحهای فوق‌الذکر خدمات جنبی در رابطه با تکمیل و بهره‌برداری تأسیسات مذکور اتخاذ تصمیم نموده و به مصرف برساند و کمبود اعتبارات لازم را به وزارت مسکن و شهرسازی ←

برنیاز طرح را که در اجرای لوایح قانونی مربوط به اجرای طرحهای بنادر منطقه چابهار در اختیار گرفته است، با رعایت قوانین و مقررات مربوط اجاره داده یا به فروش برساند و وجوه حاصل را به خزانه داری کل واریز نماید. معادل صد درصد (۱۰۰٪) مبالغ واریزی فوق از محل اعتباری که به همین منظور هر سال در قانون بودجه کل کشور منظور می شود در اختیار وزارت راه و ترابری (هیأت سه نفری مجری طرح) قرار خواهد گرفت تا براساس موافقت نامه مبادله شده با سازمان برنامه و بودجه به مصرف طرحهای مذکور برساند. تبصره ۱ - وجوه فوق برای سال جاری حداکثر معادل یک میلیارد (۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰) ریال تعیین می شود و رقم آن در سالهای آتی در قانون بودجه سالانه منظور خواهد گردید. تبصره ۲ - کلیه اقداماتی که در جهت اجرای ماده فوق صورت می گیرد باید با پیشنهاد هیأت سه نفری مجری طرح احداث بنادر منطقه چابهار و تأیید وزیر راه و ترابری انجام شود. تبصره ۳ - آیین نامه اجرایی این قانون توسط وزارت راه و ترابری تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

از «قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق

کالا وارز»^۱ مصوب ۱۳۷۴/۲/۱۲ مجمع تشخیص

مصلحت نظام

ماده ۳ - حمل کالای قاچاق جرم محسوب شده و مرتکب به شرح ذیل مجازات می شود:
- هرگاه اموالی که به موجب قانون قاچاق تلقی می شود، با هر نوع وسیله نقلیه ای حمل شود چنانچه فرائی از قبیل (جاسازی یا مقدار کالای قاچاق)، حاکی از اطلاع حامل کالای

→ گزارش تا نسبت به تأمین آن اقدام لازم معمول گردد.

تبصره ۳ - (الحاقی ۱۳۵۹/۳/۱۴) کلیه اعتبارات مذکور در بند ۱ و ۲ این لایحه تحت یک موافقتنامه فیما بین وزارت مسکن و شهرسازی و سازمان برنامه و بودجه مبادله خواهد شد تا بودجه مربوط از طریق آن در اختیار هیأت ۳ نفری قرار گیرد.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۴۶۲۴ مورخ ۱۳۷۴/۳/۱ - صفحه ۵۵ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۴.

قاچاق وجود داشته باشد وسیله نقلیه توقیف و با حکم مراجع قضایی، حامل به پرداخت جریمه‌ای تا معادل دو برابر قیمت کالا محکوم خواهد شد. چنانچه ظرف مدت دو ماه از تاریخ صدور حکم جریمه پرداخت نشود از محل فروش وسیله نقلیه برداشت خواهد شد. ماده ۷- کلیه اموال و وجوه موضوع قاچاق و کلیه اموالی که از طریق تخلفات مزبور به دست آمده و یا برای ارتکاب آن تخلفات مورد استفاده باشد (اعم از منقول و غیر منقول) پس از تعیین تکلیف قطعی مطابق آیین نامه‌ای که به تصویب هیأت وزیران می‌رسد فروخته و ۵۰٪ از وجوه حاصل از اجرای قانون مزبور برای کاشفین و سازمانهای کاشف (بر طبق قانون) و ۴۰٪ به حساب خزانه دولت و ۱۰٪ نیز به امر مبارزه با قاچاق کالا و ارز اختصاص خواهد یافت. وجوه حاصل از فروش اموال مزبور و نیز جریمه‌های نقدی که محکومین تخلفات اقتصادی پرداخت می‌نمایند به حساب ویژه موضوع تبصره (۵) ماده واحده قانون اصلاح قانون تعزیرات حکومتی واریز می‌شود.

نحوه و موارد مصرف وجوه فوق از جمله هزینه‌های جاری، عملیاتی مبارزه با قاچاق ارز و کالا و تأمین هزینه‌های جاری برای فروش کالاهای مکشوفه و نیز حق‌الکشف مأمورین و سازمانهای کاشف و رد قیمت یا اموالی که به حکم محکمه برانته گرفته‌اند توسط هیأت وزیران تعیین می‌گردد.

ماده ۸- اجرای این قانون شامل کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور، اعم از عادی و ویژه (نیروهای مسلح) خواهد بود.

از «آیین نامه اجرایی قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز» امصوب خردادماه ۱۳۷۹

هیأت وزیران در جلسات مورخ ۱۳۷۹/۳/۸ و ۱۳۷۹/۳/۲۹ بنا به پیشنهاد شماره ۳۰/۳۷۳۴۶ مورخ ۱۳۷۷/۱۰/۱۴ معاونت امور اجرایی ریاست جمهوری و به استناد قانون

نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز - مصوب ۱۳۷۴ - مجمع تشخیص مصلحت نظام، آیین نامه اجرایی قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز را به شرح زیر تصویب نمود:

ماده ۱ - در این آیین نامه اصطلاحات و واژه های اختصاری زیر به جای عبارتهای مشروح مربوط به کار می رود:

الف - قانون: قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز - مصوب ۱۳۷۴/۲/۱۲ - مجمع تشخیص مصلحت نظام.

ب - اداره های مأمور وصول درآمدهای دولت: هر اداره یا سازمان یا شرکت دولتی که به موجب قوانین یا شرح وظایف مصوب سازمانی موظف به وصول درآمدهای دولت می باشد مانند گمرک جمهوری اسلامی ایران، بانک مرکزی، شرکت دخانیات ایران، شرکت سهامی شیلات ایران و وزارت امور اقتصادی و دارایی.

پ - سازمانهای شاکی: سازمانهایی هستند که به موجب قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز - مصوب ۱۳۷۴/۲/۱۲ - موظف به وصول جریمه و اعلام شکایت و طرح دعوی علیه مرتکبان قاچاق کالا و ارز می باشند.

ت - سازمان کاشف: سازمانی است که به موجب قوانین و مقررات جاری کشور وظیفه مبارزه با قاچاق کالا و ارز را به عهده دارد.

تبصره - گمرک جمهوری اسلامی ایران حسب مورد کاشف تلقی می گردد.

ث - مخبر: شخصی است که محل اختفا یا نگهداری کالا و ارز قاچاق یا ارتکاب عمل قاچاق یا شروع به آن را به سازمان کاشف با شرایط زیر گزارش نماید:

۱ - گزارش به نحوی باشد که مأموران کشف بتوانند با پیگیری مفاد گزارش اطلاعات لازم را برای شروع عملیات تحصیل نمایند.

۲ - گزارش پیش از کشف و یا شروع عملیات به سازمان کاشف و اصل و ثبت دفتر مربوط شده باشد.

۳ - پیگیری موضوع گزارش منتج به نتایج مثبتی در جهت کشف قاچاق گردیده باشد.

۴ - هویت مخبر خواه به صورت ذکر نام و مشخصات و خواه به صورت اعلام قراردادی محرمانه (مانند کد عملیاتی، شماره رمز، نام مستعار و...) برای سازمان کاشف با درج در

صور تجلسه بدوی کشف مشخص باشد.

۵- در صورت درخواست مخبر یا اقتضای شرایط عملیاتی، سازمان کاشف مکلف است هویت مخبر را مکتوم نگاه دارد.

ج- کاشف: مأمور سازمان کاشف است که رأساً یا بر اثر دریافت خبر کالا یا ارز قاچاق یا وقوع ارتکاب عمل قاچاق را کشف نموده و نام و مشخصات آنان در صورت تجلسه بدوی کشف قید شده باشد.

چ- مأمور انتظامی: مأمور نیروی انتظامی و مأمور سایر نیروهای مسلح (تحت امر ناجا) و مأموران وزارت اطلاعات (در ارتباط با کشف ارز قاچاق).

خ- بازجو: فرد یا افرادی می‌باشند که بعد از کشف کالا یا ارز قاچاق مبادرت به جمع‌آوری اطلاعات لازم و تکمیل پرونده ارتکاب عمل قاچاق، شناسایی هویت متهمان و میزان دخالت هر یک از آنان در ارتکاب جرم می‌نمایند.

تبصره- در صورتی که ادامه بازجویی منجر به کشفیات جدید شود صورت تجلسه ثانوی تنظیم و شخص بازجو در این مرحله به عنوان کاشف محسوب می‌شود.

خ- عوامل ستادی: نیروهایی که در تهیه طرحها، برنامه‌ریزی، هدایت و نظارت امر مبارزه با قاچاق کالا و ارز در سازمان کاشف مؤثر بوده و توسط سازمان ذی ربط معرفی می‌شوند.

ه- عوامل اطلاعاتی: فرد یا افرادی از سازمان کاشف که پس از کسب خبر از عوامل ذی ربط مبادرت به جمع‌آوری و پرورش اطلاعات در زمینه کشف کالا یا ارز قاچاق نموده و نسبت به شناسایی متهم و محل نگهداری و اختفای کالا یا ارز اقدام می‌نمایند.

ذ- صورت تجلسه کشف: صورت تجلسه‌ای است که حین کشف و یا در اولین فرصت ممکن پس از کشف تنظیم و به امضای کاشف یا کاشفان و نیز صاحبان کالا و ارز قاچاق و یا عاملان حمل می‌رسد و شامل نوع و مقدار کالا یا مبلغ ارز قاچاق، زمان و چگونگی کشف یا عملیات منتهی به کشف و مشخصات وسیله حمل می‌باشد.

تبصره- در مواردی که صاحبان کالا و ارز و یا عاملان حمل از امضای صورت تجلسه خودداری نمایند مراتب استتکاف آنان در صورت تجلسه قید و به گواهی حداقل دو نفر از کاشفان می‌رسد.

ماده ۳- در مواردی که بهای کالا یا ارز قاچاق در زمان کشف معادل ده میلیون ریال یا کمتر باشد سازمان کاشف فقط به ضبط کالا و ارز به نفع دولت اکتفا می‌کند و عین کالا و ارز مکشوفه را با تنظیم صورتجلسه کشف به اداره مربوط مأمور وصول درآمدهای دولت تحویل می‌دهد. بدیهی است در صورتی که اعمال ارتكابی واجد سایر عناوین جزایی باشد سازمان کاشف اقدامات قانونی را اعمال خواهد نمود.

تبصره - اختیار یاد شده در مواردی است که اسناد مثبته دال بر واردات یا صادرات قانونی کالا و ارز از سوی مالک یا حامل ارایه نگردد.

ماده ۴- چنانچه سازمان کاشف بهای کالا و ارز قاچاق را بیش از ده میلیون ریال تشخیص دهد عین کالا و ارز مکشوفه را ظرف حداکثر (۲۴) ساعت پس از کشف به همراه مالک یا حامل آن، حسب مورد، به اداره مربوط مأمور وصول درآمدهای دولت تحویل می‌دهد.

تبصره - اداره‌های مأمور وصول درآمدهای دولت موظفند ظرف حداکثر (۵) روز اداری از تاریخ کشف یک نسخه از پرونده کالاهای قاچاق مکشوفه را جهت سیر مراحل فروش به سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی تحویل نمایند.

ماده ۱۸- حمل کالای قاچاق جرم تلقی شده و حامل (چنانچه قرآینی نظیر جاسازی کالا در وسیله حمل حکایت از آگاهی حامل از حمل کالای قاچاق یا شرکت وی در این امر داشته باشد) مستقل از مجازات مقرر برای مالک یا دارنده کالای قاچاق به جزای نقدی تا معادل دو برابر بهای کالای قاچاق محکوم خواهد گردید.

تبصره ۱- وسیله حمل کالای قاچاق به عنوان وسیله ارتکاب جرم توقیف و در صورت عدم پرداخت جریمه ظرف مدت دو ماه به حکم مرجع رسیدگی کننده به فروش رفته و از محل فروش جریمه تعیین شده پرداخت خواهد شد.

تبصره ۲- در صورت وحدت حامل و مالک کالای قاچاق مجازات متهم منحصر به حکم صادره برای مالک کالای قاچاق خواهد بود.

ماده ۲۲- خلاصه صورت‌مجلس فروش کالاهای قاچاق مکشوفه در هر ماه توسط نمایندگیهای سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی تهیه و به کمیسیون مبارزه با قاچاق استان و نیز توسط سازمان مذکور به ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق به شرح ذیل ارسال می‌گردد.

الف - نسخه‌ای برای احتساب حق‌الکشف پرونده‌های ذی‌ربط به اداره‌های مأمور وصول درآمدهای دولت در استان.

ب - نسخه‌ای جهت پرداخت سهم کاشفان هر پرونده به سازمان کاشف ذی‌ربط.

پ - نسخه‌ای به منظور بهره‌برداری در دبیرخانه ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق.

ماده ۲۳ - اداره‌های مربوط مأمور وصول درآمدهای دولت و سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی مکلفند بلافاصله پس از فروش کالا و یا اخذ جریمه و واریز وجوه به حساب ویژه خزانه (۷۱۲) (بدون تنظیم فهرست تقسیم حق‌السهم) نسبت به درخواست واریز ۵۰ درصد حق‌السهم کاشفان و سازمانهای کاشف به حسابهای مربوط، به انضمام مشخصات پیکره وجوه واریزی به حساب ویژه خزانه (حساب ۷۱۲) اقدام و یک رونوشت تقاضای مذکور را به سازمان کاشف ذی‌ربط ارسال نمایند.

ماده ۲۴ - خزانه مکلف است در هر استان یک حساب بانکی با درخواست اداره‌های مأمور وصول درآمدهای دولت افتتاح نماید. هر یک از اداره‌های یاد شده و نیز هر یک از محاکم و شعب قضایی و تعزیرات حکومتی، سازمانهای کاشف و شاکس و سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی مکلفند تمامی وجوه حاصل از فروش و جریمه کالاهای قاچاق را به حساب مذکور واریز نمایند. این حسابها غیر قابل برداشت بوده و موجودی آنها توسط بانک در پانزدهم و پایان هر ماه باید به حساب ویژه (۷۱۲) موضوع تبصره (۵) ماده واحده قانون اصلاح قانون تعزیرات حکومتی - مصوب ۱۳۷۳/۷/۲۰ - نزد خزانه واریز و رونوشت اعلامیه واریز وجوه به سازمانهای کاشف ذی‌ربط ارسال گردد.

ماده ۲۵ - خزانه موظف است بر اساس فرم درخواست وجوه درخواست کننده ظرف حداکثر یک هفته نسبت به واریز وجوه درخواستی به حساب مربوط به شرح زیر اقدام نماید.

الف - ۴۰ درصد به حساب درآمدهای عمومی کشور.

ب - ۳۰ درصد به حساب حق‌الکشف مأموران کاشف نزد سازمان ذی‌ربط.

پ - ۲۰ درصد به حساب سازمان کاشف.

ت - ۱۰ درصد به حساب اختصاصی ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق.

تبصره - ۱۰ درصد از مبلغ حق‌الکشف موضوع بند (ب) فوق برای تأمین موارد یاد شده

در تبصره (۳) ماده (۱۲) این آیین نامه اختصاص می یابد.

ماده ۲۶ - کلیه صورتهای تقسیم حق الکشف قاچاق طبق صورتهای بدوی کشف توسط سازمانهای کشف تنظیم و بر اساس اسامی مقید در فهرست تقسیم نسبت به پرداخت حق الکشف اقدام می شود و در مورد هر پرونده به شرح زیر خواهد بود:

الف - سهم عوامل اطلاعات، مخبران و کاشفان $\frac{۲}{۳}$

ب - سهم مأموران انتظامی و بازجو $\frac{۷}{۳}$

پ - سهم عوامل ستادی $\frac{۳}{۳}$

تبصره ۱ - در صورتی که کشف و ضبط کالا و ارز قاچاق بدون دخالت مأموران انتظامی صورت پذیرد سهم مأموران یاد شده بین عوامل اطلاعاتی، مخبر و کاشف تقسیم و چنانچه در کشف کالای مزبور مخبر و عوامل اطلاعاتی شرکت نداشته باشند سهم آنان به کاشف پرداخت خواهد شد.

تبصره ۲ - در صورت وحدت عوامل اطلاعاتی، مخبر، کاشف، مأموران انتظامی و بازجو، حق سهم عوامل یاد شده به عامل واحد تعلق خواهد گرفت.

تبصره ۳ - چنانچه افراد ذی نفع چند نفر باشند، حق سهم مربوط به نسبت مساوی بین آنان تقسیم خواهد شد.

ماده ۲۷ - سهم حق الکشف کاشفان، مخبران و عوامل اطلاعاتی از مبلغ ده (۱۰) میلیون ریال و سهم بازجو و مأموران انتظامی از مبلغ هفت (۷) میلیون ریال و سهم نیروهای وظیفه از مبلغ پنج میلیون (۵/۰۰۰/۰۰۰) ریال در هر پرونده نباید تجاوز نماید.

تبصره ۱ - سهم نیروها مهم از کادر و وظیفه، که در عملیات منجر به درگیری، موفق به کشف کالای قاچاق می شوند تا سقف پنجاه میلیون (۵۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال قابل پرداخت خواهد بود.

تبصره ۲ - چنانچه هر یک از نیروها در حین عملیات منجر به درگیری به افتخار شهادت نایل شود از محل ۲۰ درصد سهم سازمان کشف با نظر فرماندهی سازمان کشف مبلغ پنجاه میلیون (۵۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال به ورثه شرعی و قانونی وی طبق مقررات قانونی پرداخت خواهد شد و در صورت جانبازی افراد با توجه به تعیین درصد جانبازی پاداشی به نسبت

حداکثر سقف مبلغ مذکور برای یک بار قابل پرداخت خواهد بود.

تبصره ۳- سازمان کاشف رقم ریالی مازاد از پرداخت حق‌الکشف کاشفان و محل هزینه آن را هر شش ماه یک بار به دبیرخانه ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق گزارش می‌نماید.

ماده ۲۸- وجوه مربوط به ۲۰ درصد سهم سازمان کاشف (به استثنای موارد مندرج در تبصره ۲۵ ماده «۲۷» این آیین‌نامه) صرفاً برای تهیه تجهیزات و امکانات به منظور تقویت امر مبارزه با قاچاق کالا و ارز هزینه خواهد شد. خزانه مکلف است وجوه مربوط به هر سازمان را به حساب سازمان ذی‌ربط واریز نماید و سازمان کاشف نیز موظف است گزارش ادواری ششماهه این وجوه را به دبیرخانه ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق ارایه نماید.

قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری

اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۴/۶/۱۴

ماده ۱- منابع آبی آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران ثروت ملی کشور بوده، حفظ و حراست آن از وظایف دولت جمهوری اسلامی ایران می‌باشد. مدیریت حفاظت و بهره‌برداری این منابع در جهت تأمین منافع ملی کشور بر اساس این قانون و مقررات اجرایی آن احوال می‌گردد.

ماده ۲- قلمرو اجرایی این قانون و مقررات اجرایی آن، بجز مواردی که در این قانون تصریح شده است کلیه آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران اعم از آبهای داخلی مرزی و دریایی می‌باشد.

ماده ۳- شرکت سهامی شیلات ایران به منظور افزایش کمی و کیفی تولید محصولات آبی حمایت از اشخاص حقیقی و حقوقی فعال در بخش شیلات و آبزیان و مدیریت و

توسعه و بهره‌برداری منابع موجود اقدامات زیر را انجام می‌دهد:

- ۱- انجام تحقیقات علمی و کاربردی پیرامون موضوعات مرتبط با آبریان از قبیل: حیات، گونه‌های قابل بهره‌برداری، محیط‌زیست، میزان منابع، حفاظت و مدیریت ذخایر موجود در آبهای موضوع ماده ۲ این قانون.
- ۲- انجام تحقیقات و اقدامات لازم پیرامون صید و نحوه بهره‌برداری، تکثیر و پرورش آبریان و عمل‌آوری محصولات آبری.
- ۳- انجام اقدامات مربوط به مدیریت صید و اعمال مقررات مربوط به آن، حفاظت منابع، بازسازی ذخایر موجود، بهسازی محیط‌زیست آبریان و آبری‌دار کردن اقتصادی آبهای موضوع ماده ۲ این قانون.
- ۴- تأسیس، توسعه، نگهداری و مدیریت بنادر صیادی با رعایت وظایف سایر ارگانها.
- ۵- هدایت و نظارت بر کلیه فعالیتهای صیادی، تکثیر و پرورش آبریان، عمل‌آوری، صادرات و واردات آبریان توسط اشخاص حقیقی و حقوقی.
- ۶- تشویق و حمایت فعالیتهای صید و صیادی، تولید و پرورش آبریان و صنایع تبدیلی آبریان از طریق انجام مطالعات، ارائه آموزش و ترویج و خدمات فنی و مشاوره‌ای. تبصره - وظایف و اختیارات شرکت سهامی شیلات ایران در این قانون تافی وظایف و اختیارات سازمان حفاظت محیط‌زیست نخواهد بود.
- ماده ۴- صید و فرآورده‌های عمل‌آوری شده بر روی شناورهای صیادی در آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران در حکم تولیدات داخلی محسوب می‌گردد و صدور آن تابع مقررات صادرات و واردات کشور می‌باشد.
- ماده ۵- ثبت شناور ماهیگیری توسط سازمان بنادر و کشتیرانی منوط به موافقت کتبی شرکت سهامی شیلات ایران می‌باشد.
- ماده ۶- هیچ شخص حقیقی یا حقوقی نمی‌تواند بدون کسب پروانه معتبر مبادرت به بهره‌برداری آبریان در آبهای موضوع ماده ۲ این قانون نماید شرایط صدور، تعلیق، ابطال، مدت اعتبار و نحوه تمدید و انتقال کلی یا جزئی و میزان تعرفه پروانه صید بر اساس آیین‌نامه اجرایی این قانون تعیین می‌گردد.

ماده ۷ - میزان تعرفه مربوط به شناورهای خارجی که وفق ضوابط مقرر در این قانون اقدام به فعالیتهای صیادی در آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران می‌نمایند به پیشنهاد وزارت جهادسازندگی و تصویب هیأت وزیران تعیین می‌گردد.

ماده ۸ - تعاونی‌ها، اتحادیه‌ها و شرکتهای مرتبط با صید و پرورش آبزیان یا رعایت قوانین و مقررات وزارت تعاون و با موافقت و نظارت شیلات تأسیس می‌شود.

ماده ۹ - بنادر صیادی تحت سرپرستی و نظارت شیلات اداره خواهد شد.

تبصره ۱ - ارائه خدمات و اداره تأسیسات بندری حسب مورد می‌تواند به شرکتهای تعاونی یا خصوصی واگذار شود.

تبصره ۲ - شیلات مجاز است بابت حق ورود، پهلوگیری و توقف شناورها در بنادر صیادی مبالغی را بر اساس تعرفه‌هایی که به تصویب هیأت وزیران می‌رسد، دریافت دارد.

ماده ۱۰ - به منظور حمایت از صیادان ساحلی فعالیت شناورهای صید صنعتی در داخل آبهای ساحلی جمهوری اسلامی ایران ممنوع می‌باشد.

ماده ۱۱ - به منظور حمایت از فعالیت‌های صید و صیادی:

الف - شیلات می‌تواند مالکان شناورهای صید صنعتی ایرانی و خارجی را ملزم به بیمه نمودن شناورهای خود نزد بیمه‌گران ایرانی یا دارای نمایندگی در ایران برای جبران خسارت احتمالی وارده از جانب این شناورها در محدوده آبهای ساحلی به شناورهای صید ساحلی بنماید.

ب - صندوق بیمه محصولات کشاورزی مکلف است نسبت به بیمه نمودن محصولات صید شده و سایر شرکتهای بیمه نسبت به بیمه نمودن ابزار و آلات صید اقدام نماید.

ج - شرکت سهامی شیلات ایران هنگام صدور پروانه صید و صیادی برای کلیه شناورها موظف است قبلاً بیمه‌نامه شناور و ابزار و ادوات را دریافت نماید.

ماده ۱۲ - حمل و استفاده از ابزار و ادوات صیادی غیرمجاز و همچنین موادی از قبیل مواد منفجره، سمی و یا برقی که باعث ضعف، بیماری و یا مرگ آبزیان شوند ممنوع می‌باشد.

ماده ۱۳ - شناورهای صیادی خارجی مجاز به صید در آبهای موضوع ماده (۲) این قانون نمی‌باشند مگر بر اساس شرایط مندرج در موافقتنامه‌های منعقد شده بین دولت جمهوری

اسلامی ایران و دولت صاحب پرچم.

صید شناورهای صیادی خارجی برای شرکتهای ایرانی که با موافقت شیلات و براساس مقررات مندرج در این قانون و سایر قوانین موضوعه جمهوری اسلامی ایران نسبت به انعقاد قرارداد با صاحبان شناورهای صیادی خارجی اقدام نموده‌اند، مجاز می‌باشد.

ماده ۱۴ - طرح مدیریت ذخایر آبهای مندرج در ماده (۲) این قانون با هدف شناسایی و معرفی ذخایر قابل بهره‌برداری بر اساس مطالعات و تحقیقات علمی شیلات تهیه می‌گردد. این طرح باید در برگبرنده شرایط زمانی، مکانی، مقداری، روشی، گونه‌ای و ابزاری صید آبریان باشد به نحوی که بهره‌برداری پایدار از منابع آبری را تضمین نماید.

تبصره - شیلات مکلف است پروانه صید را بر اساس طرح فوق صادر نماید.

ماده ۱۵ - شناورهای صیادی مجاز به فعالیت در آبهای موضوع ماده (۲) این قانون مکلفند علایم، اسامی، حروف و شماره‌هایی که طبق ضوابط مندرج در مقررات اجرایی این قانون شناسایی و تعیین هویت آنها را ممکن می‌سازد به طور دائم در معرض دید قرار دهند.

ماده ۱۶ - شناورهای صیادی مجاز به فعالیت در آبهای موضوع ماده (۲) این قانون و همچنین شناورهای صیادی ایرانی فعال در خارج از آبهای موضوع ماده (۲) این قانون مکلفند داده‌های آمار و اطلاعات مربوط به صید انجام شده را در اوراق چاپی و در مدت زمان معینی که در مقررات اجرایی تعیین می‌شود به شرکت سهامی شیلات ایران انتقال دهند.

ماده ۱۷ - انجام هرگونه فعالیت تکثیر و پرورش آبریان یا کسب مجوز از شرکت سهامی شیلات ایران توسط اشخاص حقیقی و حقوقی که دارای شرایط مندرج در این قانون و مقررات اجرایی آن هستند، مجاز می‌باشد.

ماده ۱۸ - چنانچه ایجاد مزارع و تاسیسات تکثیر و پرورش آبریان باعث خسارت به منابع آبری شود، صدور مجوز تکثیر و پرورش ممنوع خواهد بود. در صورتی که تاسیسات تکثیر و پرورش در معرض آلودگی یا بیماری‌های مسری باشند، شیلات موظف است دستور اتخاذ تدابیر حفاظتی لازم را صادر نماید.

ماده ۱۹ - اقدامات موضوع ماده (۳) شرکت سهامی شیلات ایران در آبهای داخلی (پشت سدها یا رودخانه‌ها) باید با هماهنگی قبلی وزارت نیرو و منطبق با برنامه‌های استفاده از آب

صورت گیرد. آبی‌دار کردن آبهای مورد استفاده برای شرب یا آبیایی که برای مصارف کشاورزی باید طبق برنامه تأمین آب در زمان معین رها شده و به مصرف برسد صرفاً پس از هماهنگی و کسب مجوز از وزارت نیرو میسر می‌باشد.

ماده ۲۰ - ضوابط مربوط به ساخت تاسیسات عمل‌آوری و انجام هرگونه فعالیت عمل‌آوری و کنترل و نظارت بر فعالیتهای این موسسات توسط شرکت شیلات تعیین می‌گردد.

ماده ۲۱ - بازرسی و کشف جرایم در اجرای این قانون و آیین‌نامه اجرایی آن از طریق نیروی انتظامی به عنوان ضابط قوه قضائیه انجام می‌شود.

تبصره - حدود اختیارات و شرح وظایف مأمورین نیروی انتظامی در اجرای این قانون با توجه به مقررات نیروی انتظامی تعیین خواهد شد.

ماده ۲۲ -

الف - هر شناور صیادی خارجی که بدون کسب پروانه لازم پیش‌بینی شده در این قانون اقدام به انجام فعالیت صیادی در آبهای مذکور در ماده ۲ این قانون بنماید، به پرداخت جزای نقدی از دو میلیون ریال تا یکصد میلیون ریال و مصادره محصولات صیادی محکوم می‌گردد. علاوه بر مجازات فوق‌الذکر دادگاه می‌تواند شناور صیادی، آلات و ادوات صید و سایر ابزار موجود در شناور را نیز مصادره نماید.

ب - مرتکبین جرایم ذیل:

۱ - انجام فعالیت صیادی اشخاص ایرانی بدون کسب پروانه لازم پیش‌بینی شده در این قانون.

۲ - انتقال غیرمجاز محصولات صیادی از شناور به شناورهای غیرمجاز.

۳ - عرضه و انتقال آبیان به منظور تکثیر و پرورش آنها بدون داشتن گواهی بهداشتی.

۴ - فروش آلات و ادوات صیادی غیرمجاز.

۵ - تغییر مسیر، ایجاد موانع فیزیکی و احداث هرگونه تاسیسات غیرمجاز در رودخانه‌هایی که بعنوان مسیر مهاجرت یا تکثیر طبیعی آبیان تعیین شده‌اند.

۶ - ایجاد هرگونه آلودگی یا انتشار بیماریهای مسری و تخلیه فاضلابهای صنعتی و

هرگونه مواد آلاینده که باعث خسارت به منابع آبی شود.

با حکم محاکم قضایی محکوم به پرداخت جزای نقدی تا سه برابر ارزش محصول (متناسب با نوع تخلف، ظرفیت شناور، میزان و نوع صید) برای موارد ۱، ۲، ۳ و یا یک تا پنج میلیون ریال برای سایر موارد می شود به علاوه دادگاه می تواند محصولات صیادی و پرورشی و یا حاصل فروش آنها و آلات و ادوات صید و سایر ابزار و مواد بکار رفته در ارتکاب جرائم را مصادره نماید و واحد آلاینده را نیز تا رفع نقص از ادامه کار باز دارد.

در صورت تکرار جرائم مقرر در این بند دادگاه علاوه بر مجازات مقرر، آلات و ادوات صید و سایر ابزار و ادوات بکار رفته در ارتکاب جرائم مذکور را مصادره می نماید.

ج - شرکت سهامی شیلات ایران می تواند صیادی را که مرتکب یک یا تمام جرائم زیر شده باشند به دادگاه معرفی نماید. دادگاه نسبت به مراتب و درجات جرم مرتکبین را به پرداخت جزای نقدی از یک میلیون (۱۰۰۰۰۰۰) ریال تا ده میلیون (۱۰۰۰۰۰۰۰) ریال و مصادره محصولات صیادی و ابزار و آلات صید محکوم می نماید:

- ۱ - صید در مناطق یا فصول ممنوعه.
- ۲ - صید گونه هایی که صید آنها ممنوع اعلام شده است.
- ۳ - صید گونه هایی که برای آنها اجازه لازم دریافت نشده است.
- ۴ - فعالیت شناورهای صیادی صنعتی در مناطق صید ساحلی.
- ۵ - صید با آلات و ادوات و مواد غیرمجاز و یا نگاهداری اینگونه آلات و ادوات و مواد در شناور بدون کسب مجوز از شیلات.
- ۶ - حمل و نگهداری محصولات صید شده غیرمجاز در شناور.
- ۷ - عدم ارسال اطلاعات مربوط به ماده ۱۶ این قانون و یا ارائه اطلاعات غیرواقعی مربوط به صید و فعالیت های تکثیر و پرورش انجام شده و به ترتیب مقرر در این قانون و مقررات اجرایی آن.
- ۸ - عدم رعایت مقررات مربوط به در معرض دید قرار دادن علائم، اسامی، حروف و شماره هایی که شناسایی یا تعیین هویت شناور را ممکن می سازد.

د - صید، حمل آوری، عرضه، فروش، حمل و نقل، نگهداری واردات و صادرات انواع

ماهیهای خاویاری و خاویار بدون اجازه شیلات ممنوع است و مرتکب یا مرتکبین به جزای نقدی تا سه برابر ارزش محصول (متناسب با نوع و میزان صید) و حبس یک تا سه ماه محکوم می‌شوند.

در صورت تکرار جرائم مقرر در این بند دادگاه مرتکب یا مرتکبین را علاوه بر جزای نقدی مقرر به نود و یک روز تا شش ماه حبس تعزیری محکوم می‌تواند.
ماده ۲۳- آیین‌نامه‌های اجرایی مورد نیاز این قانون ظرف مدت ۳ ماه به پیشنهاد وزارت جهادسازندگی یا هماهنگی سازمان حفاظت محیط زیست تهیه و به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

از «آیین‌نامه اجرایی قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبزی جمهوری اسلامی ایران» مصوب ۱۳۷۸/۲/۲۵

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۸/۲/۵ بنا به پیشنهاد وزارت جهادسازندگی و به استناد ماده (۲۳) قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبزی جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۷۴ - آیین‌نامه اجرایی قانون یاد شده را به شرح زیر تصویب نمود:

فصل اول: تعاریف

ماده ۱- اصطلاحات و کلماتی که در قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبزی جمهوری اسلامی ایران که از این پس در این آیین‌نامه به اختصار قانون نامیده می‌شود و در مقررات اجرایی آن و این آیین‌نامه بکار برده شده است دارای مفاهیم زیر است:

۱- آبزیان: عبارتند از کلیه موجودات زنده اعم از جانوری و گیاهی آبهای شیرین، شور و لب شور دریا یا موجوداتی که مراحل از چرخه زندگی (شامل کلیه مراحل رشد و نمو از قبیل تخم، لارو و نوزادی و غیره) و یا مدت زیادی از عمر خود را در آب طی می کنند.

۲- آبزیان قابل پرورش در آبهای طبیعی و نیمه طبیعی داخلی: عبارت است از آن دسته از ماهیها، سخت پوستان، نرم تنان، گیاهان آبی که ارزش اقتصادی و پرورشی دارند.

۳- آبی‌دار کردن: عبارت است از رهاسازی گونه های بومی آبی که ذخایر آن از بین رفته یا در حال انقراض است و نیز رهاسازی گونه های غیر بومی به یک منبع جاری یا ساکن از آبهای داخلی به دلایل زیستی اکولوژیکی یا اقتصادی.

تبصره - آبی‌دار کردن از دو طریق زیر صورت می گیرد:

الف- تکثیر: به فعالیتی گفته می شود که موجب ازدیاد یک گونه خاص از موجودات آبی به روش مصنوعی، نیمه مصنوعی و یا طبیعی گردد.

ب- پرورش آبزیان: شامل مجموعه فعالیت هایی است که جهت نگهداری موجود آبی پس از خروج از تخم و آغاز فعالیت تغذیه ای تا مرحله عرضه به بازار انجام می شود.

۴- پروانه تکثیر و پرورش آبزیان: اجازه نامه ای است با عناوین موافقت اصولی، پروانه تأسیس یا پروانه بهره برداری که اشخاص حقیقی و حقوقی در چارچوب شرایط مندرج در آن مجاز به تخصیص منابع، احداث و بهره برداری از تأسیسات تکثیر و پرورش آبزیان می باشند.

۵- مزرعه پرورش آبزیان: به محل پرورش انواع آبزیان اطلاق می گردد.

۶- عمل آوری: هرگونه عملیاتی است که بر روی آبی پس از خروج از آب به منظور عرضه به بازار یا تولید محصولات شیلاتی انجام می گیرد، مانند شستشو، آماده سازی، بسته بندی، نگهداری، انجماد، فیله سازی، نمک سود کردن، دودی کردن، ترشی کردن، کنسرو کردن، تولید خمیر و پودر کردن.

۷- تأسیسات عمل آوری: عبارتست از مکان، کارگاه، کارخانه یا شناوری که در آن یک یا چند نوع عملیات عمل آوری انجام می شود.

۸- صید: عملیاتی است که به منظور خارج کردن آبزیان از محیط زیست طبیعی آنها

صورت می‌گیرد.

۹- پروانه صید: اجازه‌نامه‌ای است که به منظور انجام فعالیت‌های صیادی اشخاص حقیقی و حقوقی صادر شده است و در آن بر حسب مورد مشخصات شناور، روش صید، نوع و میزان ابزار و ادوات، گونه، میزان سهمیه صید، منطقه صید، مالک یا مالکین شناور مشخص می‌شود.

۱۰- بندر صیادی: به محدوده‌ای از ساحل دریا، دریاچه، یا رودخانه اطلاق می‌شود که به جهت دارا بودن پناهگاه طبیعی (خور یا آبراهه مناسب) یا مصنوعی (موج شکن) و تأسیسات ساحلی دیگر، پهلوگیری و تخلیه صید بوسیله شناورهای صیادی در آن امکان‌پذیر بوده و اکثر شناورهای فعال در آن شناورهای صیادی می‌باشند.

۱۱- ارزیابی ذخایر: کاوشهایی است که جهت تعیین میزان اولیه (مرجع) توده زنده آبزیان صورت می‌گیرد.

۱۲- شناورها، آلات و ادوات غیرمجاز: کلیه شناورها و آلات و ادوات صیادی که استفاده از آنها برابر مقررات مجاز اعلام نشده است.

۱۳- وزارت نیرو: وزارت نیرو و سازمان مدیریت منابع آب کشور و سازمانهای آب منطقه‌ای و سازمان آب و برق خوزستان.

فصل دوم: قلمرو اجرایی قانون و مقررات اجرایی آن:

ماده ۲- قلمرو اجرایی قانون و مقررات اجرایی آن عبارت است از:

۱- آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران (آبهای داخلی، دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی) در خلیج فارس و دریای عمان به ترتیب مقرر در قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران و مقررات اجرایی آن.

۲- آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر.

۳- آبهای داخلی و مرزی ایران از قبیل آبهای موجود در دریاچه‌های طبیعی و مصنوعی و پشت سدها، رودخانه‌ها، آبگیرهای طبیعی و مصنوعی، آبراهها، تالابها، مردابها اعم از شور، شیرین یا آبهای لب شور ساحلی و مصب رودخانه‌ها.

فصل سوم: طرح مدیریت ذخایر آبزیان

ماده ۳ - طرح مدیریت ذخایر آبزیان با هدف شناسایی و معرفی ذخایر قابل بهره‌برداری بر اساس تحقیقات علمی و نیازهای اجتماعی و اقتصادی توسط شرکت سهامی شیلات ایران که از این پس در این آیین‌نامه به اختصار شیلات نامیده می‌شود تهیه و پس از تأیید کمیسیونهای مدیریت بهره‌برداری ذی‌ربط توسط وزیر جهادسازندگی جهت اجرا ابلاغ می‌گردد.

تبصره ۱ - شیلات طرح مدیریت ذخایر آبزیان و تدابیر اتخاذ شده در اجرای آن را به نحو مناسب منتشر می‌نماید.

تبصره ۲ - شیلات مکلف است در هنگام تهیه طرح مدیریت ذخایر آبزیان با صیادان یا نمایندگان آنها و اتحادیه شرکتهای تعاونی صیادی ذی‌ربط و همچنین سایر اشخاص ذی‌نفع مشورت نماید.

تبصره ۳ - شیلات طرح مدیریت ذخایر آبزیان را پس از طی مراحل فوق تهیه و به سازمان بنادر و کشتیرانی اعلام می‌دارد.

فصل چهارم: تعاونیها، خدمات و تأسیسات بندری

ماده ۵ - صدور مجوز تشکیل شرکتهای تعاونی و اتحادیه‌های صیادی و تکثیر و پرورش آبزیان توسط وزارت تعاون منوط به آرایه موافقت کتبی شیلات توسط متقاضیان به وزارت تعاون می‌باشد.

ماده ۶ - بنادر صیادی تحت سرپرستی و نظارت شیلات اداره می‌شود، شیلات می‌تواند آرایه خدمات و اداره تأسیسات بندری را به شرکتهای تعاونی یا خصوصی واگذار نماید.

ماده ۷ - امور زیر در بنادر صیادی، تحت مدیریت یا نظرات شیلات و با رعایت مقررات و سایر قوانین ذی‌ربط انجام می‌شوند:

- ۱- ایجاد، تکمیل، توسعه ساختمانها و تأسیسات تعمیرگاههای ساحلی در بنادر صیادی با رعایت وظایف سایر ارگانهای ذیربط.
- ۲- اجرای مقررات بندری در محدوده بنادر صیادی.
- ۳- اداره امور تخلیه، بارگیری، حمل و نقل و نگهداری محصولات، ابزار و ادوات و مایحتاج صیادی با رعایت مقررات مربوط.
- ۴- اداره شبکه مخابراتی و کنترل شناورهای صیادی با رعایت مقررات مربوط.
- ۵- وصول بهای تعرفه‌های بندری موضوع این آیین‌نامه.
- ۶- تعیین نحوه استفاده و شرایط بهره‌برداری از تأسیسات و تجهیزات بندری در محدوده بنادر صیادی.
- ماده ۸- وظایف و اختیارات مدیریت بنادر صیادی با رعایت قوانین و مقررات ذی‌ربط به شرح زیر است.
 - ۱- نگهداری دفتر ثبت آمار صیادان، تردد شناورها و مراجعین به بندر.
 - ۲- هدایت شناورها برای ورود و خروج به بندر و پهلوگیری با رعایت مقررات مربوط به راهنمایی شناورها.
 - ۳- کمک‌رسانی در موقع بروز حوادث در محوطه بندر صیادی یا همکاری سایر دستگاهها.
 - ۴- ثبت و گزارش حوادث دریایی مربوط به شناورهای صیادی و صیادان و ارسال آن به مراجع ذی‌ربط.
 - ۵- اقدام در جهت تأمین انتظامات و حفاظت تأسیسات بندری.
 - ۶- نظارت بر نحوه عملکرد واحدهای خدمات‌دهنده مستقر در بندر در زمینه ایجاد تأسیسات بندری.
 - ۷- نصب و مراقبت نورافکن‌ها و فانوس‌ها و علائم دریایی در بندر با هماهنگی سازمان بنادر و کشتیرانی.
 - ۸- دریافت وجوهی که طبق مقررات وصول آنها به عهده شیلات واگذار شده یا می‌شود.

- ۹- دریافت خسارات وارده به بندر و تأسیسات بندری با رعایت مقررات مربوط.
 - ۱۰- تنظیم صورت جلسه مربوط به برخورد شناورها با یکدیگر و تأسیسات بندری و گزارش آن به مرجع ذیربط.
 - ۱۱- انجام بازرسی های لازم از شناورها حسب وظایف و مأموریت های محول شده از قبیل انطباق شناورها، تجهیزات ابزار و ادوات صید آن با موارد مندرج در پروانه صید.
 - ۱۲- کنترل رعایت مقررات بهداشتی، زیست محیطی و حمل و نقل بهینه آبریان.
 - ۱۳- اجرای سایر مقررات بندری شیلات.
 - ۱۴- حصول اطمینان از بکارگیری کارکنان و خدمه با صلاحیت و به تعداد مورد نیاز بر روی شناورهای صیادی با رعایت مقررات تعیین شده توسط مراجع ذی ربط.
- ماده ۹- صیادان، صاحبان و کارکنان شناورهای صیادی و تأسیسات و واحدهای تولیدی و خدماتی مربوط و ناخدایان اینگونه شناورها ملزم به رعایت ضوابط ذیل می باشند:
- ۱- رعایت ضوابط و مقررات بندری شیلات.
 - ۲- نگهداری تعداد لازم از ملوانان صلاحیتدار در شناور.
 - ۳- همکاری با مأمورین اداره بندر به منظور انجام وظایف و مأموریت های محول شده.
 - ۴- رعایت مقررات ایمنی، بهداشتی و محیط زیست.
- ماده ۱۰- صاحبان شناورهایی که به هر طریق مانع عبور و مرور در بندر یا مسیر آن شده اند با اخطار کتبی مدیریت بندر موظفند در مهلت تعیین شده نسبت به رفع مانع اقدام نمایند.
- تبصره ۱- پس از انقضای مهلت اخطار کتبی چنانچه صاحبان شناورهای مذکور به رفع مانع اقدام ننمایند، مدیریت بندر رأساً نسبت به رفع مانع عبور و مرور اقدام کرده و صاحب شناور موظف به پرداخت هزینه های آن می باشد.
- تبصره ۲- در صورتی که مصالح بندر، عملیات رفع مانع را از مسیر و محوطه بندر به فوریت ایجاب کند، مدیریت بندر می تواند بدون رعایت مدت اخطاریه به صاحب شناور، برای رفع مانع اقدام کند و صاحب شناور باید هزینه رفع را بپردازد.

ماده ۱۱- مقررات مربوط به مسیرهای تردد دریایی، چراغ شناورها و علائم و اشارات دریایی و بندر مطابق مقررات سازمان بنادر و کشتیرانی خواهد بود.

تبصره- شناورهای صیادی موظفند علائم و نشانه‌های خاص شناورهای صیادی مصوب شیلات را نیز رعایت نمایند.

ماده ۱۲- شیلات شناورهای صیادی را برای تردد و استفاده از خدمات بندری در بنادر صیادی سازماندهی می‌نماید. صاحبان شناورها با موافقت شیلات موظف به انتخاب یک بندر به عنوان بندر اصلی می‌باشند، در این صورت شناورهای صیادی در سایر بنادر صیادی به عنوان شناور میهمان محسوب می‌گردند.

ماده ۱۳- شیلات مجاز است بابت حق ورود، پهلوگیری و توقف شناورها در بنادر صیادی براساس نرخ‌های مبنای جدول ذیل مبالغی را به عنوان تعرفه دریافت کند.

تعرفه استفاده از خدمات بندری برای هر بار استفاده از تأسیسات بندری

و به ازای هر تن ظرفیت ناخالص

نوع شناور	ورود به حوضچه آرام بندر	پهلوگیری کنار اسکله حداکثر یک ساعت	توقف تا ۲۴ ساعت
قایق، لنج یا کشتی	۱۲۰ ریال	۱۸۰ ریال	۳۰۰ ریال

۱- تعرفه بندری شناور صیادی میهمان حداکثر به میزان دو برابر تعرفه‌های مورد نظر برای شناورهای صیادی مقیم محاسبه و دریافت می‌شود مگر آنکه انتقال شناور مذکور از بندر اصلی به بندر دیگر براساس سیاستهای مدیریت صید صورت گرفته باشد.

۲- به منظور استفاده حداکثر از اسکله، هرگاه پهلوگیری شناور در کنار اسکله بیش از یک ساعت به طول انجامد برای یک ساعت اول به ازای هر تن ظرفیت ناخالص شناور (۰/۲۰) و برای ساعتهای بعدی (۰/۵۰) به مبلغ عدد مبنای مندرج در جدول اضافه محاسبه و دریافت می‌شود.

تبصره - در مناطقی که به دلیل عدم وجود حوضچه آرام، شناورها ناچار به پهلوگیری در کنار اسکله هستند از اجرای مفاد این بند مستثنی می‌باشند.

۳ - هرگاه شناور صیادی به دلیل خرابی موتور یا بدنه مجبور به توقف در بندرگاه شود حداکثر تا (۱۰) روز از پرداخت حق توقف معاف و در (۱۰) روز دوم معادل حق توقف مندرج در جدول و از (۱۰) روز سوم به بعد (۲۰٪) به عدد مبنا اضافه خواهد شد.

۴ - در صورتی که توقف شناور در بندرگاه به دلیل ممنوعیت‌ها و سیاستهای مدیریت صید صورت گرفته باشد، تا زمان رفع ممنوعیت، عوارض بندری دریافت نخواهد شد. بدیهی است شناورهایی که به دلیل تخلف متوقف می‌شوند مشمول مفاد این بند نمی‌شوند. تبصره - مبالغ مذکور در این ماده از شناورهای خارجی حسب نظر شیلات به ارزهای معتبر خارجی دریافت می‌شود.

فصل ششم: فعالیتهای صیادی

ماده ۴۳ - شیلات بر اساس طرح مدیریت ذخایر آبزیان نسبت به صدور پروانه صید با رعایت شرایط ذیل اقدام می‌کند:

الف - شرایط صدور پروانه صید با استفاده از شناور عبارتند از:

۱ - دارا بودن پروانه بهره‌برداری از سازمان بنادر و کشتیرانی.

۲ - دارا بودن بیمه نامه معتبر برای شناور صیادی.

ب - شرایط صدور پروانه صید برای اشخاص حقیقی و حقوقی و گروههای صیادی بدون استفاده از شناور، داشتن گواهی نامه صیادی است.

تبصره - صاحبان شناورهای صیادی فقط افرادی را می‌توانند بر روی شناورها بکار گیرند که دارای شرط مذکور در بند (ب) این ماده باشند.

ماده ۴۷ - شیلات می‌تواند در موارد ذیل پروانه صید را تا مدت (۳) ماه در فصل صید به حالت تعلیق در آورد:

- ۱- عدم رعایت موارد ذکر شده در پروانه صید.
- ۲- در اختیار قرار دادن پروانه برای صید به دیگران بدون کسب موافقت کتبی شیلات.
- ۳- عدم رعایت ضوابط بهداشتی و کنترل کیفیت منطبق با این آیین نامه.
- ۴- هرگونه انتقال غیرمجاز محصولات صیادی به شناورهای غیرمجاز یا به خارج از کشور.

۵- صید در مناطق یا فصول ممنوعه.

۶- صید گونه‌هایی که صید آنها ممنوع اعلام گردیده است.

۷- نگاهداری آلات و ادوات و مواد غیرمجاز در شناور بدون کسب مجوز از شیلات.

۸- حمل و نگهداری محصولات صید غیرمجاز در شناور.

۹- عدم رعایت مقررات مربوط به نصب پلاک شناسایی، علایم و نشانه‌های منطبق با

مقررات بین‌المللی راه دریایی و روشهای مختلف صید.

ماده ۵۲- کلیه شناورهای صیادی که در آبهای موضوع ماده (۲) قانون، صید می‌کنند موظف به ارائه اطلاعات و آمار شامل طول و عرض جغرافیایی، مشخصات شناور، عمق آب در صیدگاه، تاریخ رفت و برگشت، روش صید، نوع و میزان صید، ساعت توراندازی و دیگر اطلاعاتی که شیلات آنها را درخواست می‌کند در قالب فرمهای متحدالشکل ارائه شده توسط شیلات، می‌باشند.

تبصره- کلیه گروههای صیادی فاقد شناور مستقر در ساحل موظفند آمار و اطلاعات موردنظر شیلات را در موعد مقرر به شیلات-ارایه دهند.

ماده ۵۳- شناورهای صیادی موظفند حسب درخواست شیلات ترتیب استقرار ناظران را در طول مدت صید در شناور داده و همکاریهای لازم را جهت ثبت و درج و ارائه آمار و اطلاعات صحیح بنمایند.

ماده ۵۴- به منظور حمایت از صیادان صید ساحلی، شیلات موظف است در اجرای ماده (۱۰) قانون، محدوده فعالیت شناورهای صید صنعتی را از شناورهای صید سنتی در آبهای موضوع ماده (۲) قانون تفکیک نماید.

- ماده ۵۵- صندوق بیمه محصولات کشاورزی مکلف است انواع آبزیان صید شده را به میزان سهمیه صید مقرر در پروانه یا ظرفیت شناور در قبال حوادث ذیل بیمه نماید.
- ۱- فساد محصول به دلایلی مانند خرابی شناور یا خرابی موتور آن.
 - ۲- عوامل قهری که سلامت شناور و کارکنان را به خطر انداخته و آنها را مجبور به ریختن محصولات به دریا نماید.
 - ۳- سرقتهای دریایی، آتش سوزی و انفجار.
- ماده ۵۶- کلیه شناورهای صیادی موظفند به نصب پلاک شناسایی واگذار شده توسط شیلات می باشند.
- ماده ۵۷- کلیه شناورهای صیادی موظفند از علایم و نشانه‌هایی که روشهای مختلف صید و فعال بودن شناور صیادی را در دریا مشخص می‌کند استفاده نمایند.
- تبصره - نحوه استفاده از این علایم و نشانه‌ها را دستورالعمل اجرایی شیلات مشخص می‌نماید.
- ماده ۵۸- موافقتنامه منعقد شده بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت صاحب پرچم موضوع ماده (۱۳) قانون باید ضمن رعایت سایر قوانین و مقررات موضوعه حاوی موارد ذیل باشد:
- ۱- تعیین تعداد شناورهای صیادی مجاز، روش صید، انواع گونه‌های قابل استحصال و میزان صید مجاز.
 - ۲- پیش‌بینی تعهدات دولت صاحب پرچم یا سایر نهادهای ذیصلاح دیگر برای تصویب تدابیر مناسب جهت تضمین اینکه شناورهای متعلق به آنها مقررات و شرایط مندرج در موافقتنامه یا سایر قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران را رعایت نمایند.
 - ۳- الزام مالکین شناورهای صیادی خارجی به دادن اطلاعات ادواری منظم در خصوص فعالیتهای صیادی خود با رعایت شرایط مقرر در این آیین‌نامه.
 - ۴- الزام به رعایت مقررات و تدابیر اتخاذ شده از طرف جمهوری اسلامی ایران در جهت حمایت از فعالیتهای صید ساحلی.

۵- پیش‌بینی حضور بازرسان یا ناظران ایرانی بر روی شناورهای صیادی خارجی در تمام مدت فعالیت آنها در آبهای موضوع ماده (۲) قانون.

۶- پیش‌بینی سایر تدابیر و مقررات مورد توافق طرفین از قبیل انتقال تکنولوژی، آموزش حرفه‌ای و غیره.

ماده ۵۹- شناورهای خارجی بر اساس ماده (۱۳) قانون در صورتی می‌توانند برای شرکت‌های ایرانی صید نمایند که قرارداد منعقد شده بین مالکین آنها به تأیید شیلات برسد.
ماده ۶۰- شناورهای صیادی خارجی که در آبهای تحت حاکمیت یا صلاحیت جمهوری اسلامی ایران قرار دارند یا از آن عبور می‌کنند و مجاز به صید در این آبها نمی‌باشند باید ابزار و ادوات صید خود را به ترتیبی در شناورها قرار دهند که نتوانند به راحتی برای صید مورد استفاده قرار گیرند. در صورت عدم رعایت مقررات این ماده عبور شناورهای خارجی بی‌ضرر تلقی نگردیده و مطابق با مقررات داخلی و بین‌المللی با آنها رفتار می‌گردد.

تبصره - نحوه قرار گرفتن ابزار و ادوات صید در شناورهای خارجی موضوع این ماده توسط شیلات معین می‌گردد.

ماده ۶۱- شناورهای صیادی خارجی باید با استفاده از وسایل مخابراتی مقتضی ورود و خروج خود را از آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران و همچنین موقعیت جغرافیایی و فعالیتهای صیادی خود در مدت حضور در این آبها را در فواصل زمانی منظم و مقرر توسط شیلات به اطلاع آن برسانند.

تبصره - ورود شناورهای صیادی خارجی به آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران منوط به کسب مجوز ورود از سازمان بنادر و کشتیرانی بوده و همچنین شناورهای مزبور در هنگام خروج از بنادر و آبهای موضوع این آیین‌نامه می‌بایست مجوز خروج از سازمان بنادر و کشتیرانی دریافت نمایند.

ماده ۶۲- هنگامی که شناور صیادی خارجی در آبهای موضوع ماده (۲) قانون مشغول صید است موظف به رعایت موارد ذیل می‌باشد:

- ۱- برافراشتن پرچم کشور متبوعه خود.
 - ۲- برافراشتن پرچم جمهوری اسلامی ایران بر روی دکلی اصلی در دو طرف سینه و قسمت پاشنه شناور.
 - ۳- ثبت نام شناور با حروف درشت بر بدنه و دکلی کشتی.
 - ۴- همراه داشتن گواهی نامه های فنی و ایمنی مربوط به شناور و خدمه.
 - ۵- دارا بودن پوشش بیمه ای لازم برای جبران خسارت احتمالی آلودگی و خسارت به بندر و تأسیسات ساحلی و خسارت به شناورهای دیگر.
- ماده ۶۳- ناخدا و سایر کارکنان شناور صیادی خارجی در حین صید در آبهای تعیین شده موظف به همکاری و رعایت دستورات مسوولین ذیربط می باشند. این دستورات شامل موارد ذیل می باشد:
- ۱- همکاری با بازرسان مجاز جهت انجام هر نوع بازرسی.
 - ۲- هدایت شناور به بندر در صورت درخواست مسوولین ذیربط.
- ماده ۶۴- ناخدای شناور موظف به داشتن دفترچه عملیات روزانه بر اساس نمونه (فرمی) می باشد که شیلات ارائه می کند، این دفترچه ویژه ثبت کلیه اقدامات انجام شده شناور در هنگام صید می باشد.
- تبصره - ناخدای شناور بایستی با استفاده از رادیو گزارش روزانه خود را به شیلات مخابره نماید.
- ماده ۶۵- ناخدا و تمام خدمه شناور موظف هستند در زمینه های ذیل با نماینده معرفی شده توسط شیلات همکاری نمایند:
- ۱- ورود به شناور جهت انجام امور علمی و بازرسی ادوات و ابزار صید.
 - ۲- انجام عملیات بارگیری و تخلیه و شناور در زمان و مکان تعیین شده توسط شیلات.
 - ۳- در دسترس قرار دادن موارد ذیل و استفاده از تسهیلات و تجهیزات شناور که از نظر نماینده مذکور برای اجرای وظایف وی مفید هستند.
- الف- دسترسی کامل به محل استقرار ناخدا و سایر کارکنان شناور، محل صید در روی عرشه، محل نگهداری، عمل آوری، توزین و انبار ماهی.
- ب- نمونه برداری.

ج - دسترسی کامل به محل نگهداری گزارشهای شناور، دفتر ثبت عملیات و اسناد به منظور بازرسی گزارشها و تکثیر اسناد.

د - دسترسی کامل به وسایل و تجهیزات ناوبری و کمک ناوبری مربوط به فعالیتهای صیادی.

ه - سایر اطلاعات مربوط به صید.

۴ - ناخدا یا هیچیک از خدمه شناور حق تعرضی، جلوگیری از انجام وظایف، مقاومت یا به تأخیر انداختن امور یا جلوگیری از ورود به کشتی، اخطار و غیره به بازرسان در انجام وظایف آنان را ندارند.

ماده ۶۶ - ناخدا موظف به تأمین محل استراحت، غذا و سایر تسهیلات از قبیل تسهیلات دارویی یک بازرس در حد یک افسر می باشد.

ماده ۶۷ - کلیه هزینه های سفر بازرسی یا بازرسان از بندر جمهوری اسلامی ایران به شناور و بالعکس و همچنین پوشش کامل بیمه برای انجام امور بازرسی باید به وسیله مالک یا اجاره کننده شناور یا نماینده او تأمین شود.

ماده ۶۸ - ناخدا یا اجاره دار شناور در جمهوری اسلامی ایران نماینده تام الاختیار مالک شناخته می شود.

ماده ۶۹ - دارنده مجوز صید شناور صیادی خارجی موظف است حسب نظر شیلات بخشی از کارکنان شناور خود را از اتباع ایران قرار دهد.

ماده ۷۰ - مالک یا ناخدای شناور صیادی خارجی ملزم به آموزش حرفه ای افراد معرفی شده توسط شیلات می باشد. تعداد این افراد با توافق شیلات و ناخدای شناور تعیین می شود.

ماده ۷۱ - صید پستانداران دریایی در تمام فصول و مناطق ممنوع است.

ماده ۷۲ - انجام عملیات صید علمی تحقیقاتی در آبهای موضوع ماده (۲) قانون منوط به اجازه کتبی شیلات است که بر اساس طرح عملیات ارایه شده از طرف متقاضی ایرانی یا خارجی صادر می گردد.

ماده ۷۳ - شیلات می تواند در صورت ضرورت شناورهای صید علمی تحقیقاتی را از محدودیتهای زمانی، مکانی، روشی، گونه ای و ابزاری صید مندرج در طرح مدیریت ذخایر آبیان معاف کند. این امر باید در پروانه صادر شده قید گردد.

ماده ۷۴ - شناورهای صید علمی تحقیقاتی موظف به قبول حضور ناظران تحقیقاتی که از طرف شیلات معین می‌گردند، می‌باشند.

ماده ۷۵ - کلیه داده‌ها و اطلاعات جمع‌آوری شده طی عملیات صید علمی تحقیقاتی و همچنین نتایج حاصل از تجزیه و تحلیل این داده‌ها و اطلاعات در اختیار شیلات یا هر دستگاه دیگری که توسط شیلات معین می‌گردد، قرار داده می‌شود.

فصل هفتم: ضوابط روشهای کنترل محصولات آبی

ماده ۷۶ - کلیه شناورهای صیادی باید دارای انبار نگهداری عایق‌بندی و غیر قابل نفوذ نسبت به حشرات و حیوانات موذی بوده و از سطوح داخلی صاف و قابل شستشو برخوردار و هنگام استفاده کاملاً تمیز باشند. انبارها باید طوری طراحی شود که از عدم تماس آب حاصل از ذوب یخ یا پساب با محصولات شیلاتی صیادی اطمینان حاصل شود.

تبصره - ضوابط عمل‌آوری بر روی شناورهای صیادی توسط شیلات معین می‌شود.

ماده ۷۸ - ضوابط کنترل کیفی حمل و نقل و نگهداری آبزیان در شناورهای صیادی، بنادر صیادی و مزارع توسط شیلات اعلام می‌گردد.

از «تصویب نامه راجع به ورود به کشور و خروج از آن از طریق

مرزهای بین‌المللی» مصوب ۱۳۷۵/۲/۹

هیات وزیران در جلسه مورخ ۷۵/۲/۹ بنا به پیشنهاد وزارت راه و ترابری تصویب نمود:

....

۳- بندرهای انزلی و نوشهر به عنوان مرز آبی مجاز بین‌المللی برای ورود و خروج مسافر و حمل و نقل و تجارت بین‌المللی کالا تعیین می‌شوند.

از «کتاب پنجم قانون مجازات اسلامی- تعزیرات و مجازاتهای بازدارنده» مصوب ۱۳۷۵/۳/۲

ماده ۷۱۴- هرگاه بی‌احتیاطی یا بی‌مبالائی یا عدم رعایت نظامات دولتی یا عدم مهارت راننده (اهم از وسائط نقلیه زمینی یا آبی یا هوایی) یا متصدی وسیله موتوری منتهی به قتل غیرعمدی شود مرتکب به شش ماه تا سه سال حبس و نیز به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیای دم محکوم می‌شود.

ماده ۷۱۵- هرگاه یکی از جهات مذکور در ماده (۷۱۴) موجب مرض جسمی یا دماخی که غیرقابل علاج باشد و یا از بین رفتن یکی از حواس یا از کار افتادن عضوی از اعضاء بدن که یکی از وظایف ضروری زندگی انسان را انجام می‌دهد یا تغییر شکل دائمی عضو یا صورت شخص یا سقط جنین شود مرتکب به حبس از دو ماه تا یک سال و به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم محکوم می‌شود.

ماده ۷۱۶- هرگاه یکی از جهات مذکور در ماده (۷۱۴) موجب صدمه بدنی شود که باعث نقصان یا ضعف دائم یکی از منافع یا یکی از اعضای بدن شود و یا باعث از بین رفتن قسمتی از عضو مصدوم گردد، بدون آنکه عضو از کار بیافتد یا باعث وضع حمل زن قبل از موعد طبیعی شود مرتکب به حبس از دو ماه تا شش ماه و پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم محکوم خواهد شد.

ماده ۷۱۷- هرگاه یکی از جهات مذکور در ماده (۷۱۴) موجب صدمه بدنی شود

مرتکب به حبس از یک تا پنج ماه و پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم محکوم می‌شود.

ماده ۷۱۸ - در مورد مواد فوق هرگاه راننده یا متصدی وسایل موتوری در موقع وقوع جرم مست بوده یا پروانه نداشته یا زیاده‌تر از سرعت مقرر حرکت می‌کرده است یا آنکه دستگاه موتوری را با وجود نقص و عیب مکانیکی مؤثر در تصادف به کار انداخته یا در محل‌هایی که برای عبور از آن ممنوع گردیده است رانندگی نموده به بیش از دو سوم حداکثر مجازات مذکور در مواد فوق محکوم خواهد شد. دادگاه می‌تواند علاوه بر مجازات فوق مرتکب را برای مدت یک تا پنج سال از حق رانندگی یا تصدی وسایل موتوری محروم نماید.

تبصره - اعمال مجازات موضوع مواد (۷۱۴) و (۷۱۸) این قانون از شمول بند (۱) ماده (۳) قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۳/۱۲/۲۸ مجلس شورای اسلامی^۱ مستثنی می‌باشد.

ماده ۷۱۹ - هرگاه مصدوم احتیاج به کمک فوری داشته و راننده با وجود امکان رساندن مصدوم به مراکز درمانی و یا استمداد از مأمورین انتظامی از این کار خودداری کند و یا به منظور فرار از تعقیب محل حادثه را ترک و مصدوم را رها کند حسب مورد به بیش از دو سوم حداکثر مجازات مذکور در مواد (۷۱۴) و (۷۱۵) و (۷۱۶) محکوم خواهد شد. دادگاه نمی‌تواند در مورد این ماده اعمال کیفیت مخففه نماید.

تبصره ۱ - راننده در صورتی می‌تواند برای انجام تکالیف مذکور در این ماده وسیله نقلیه را از صحنه حادثه حرکت دهد که برای کمک رسانیدن به مصدوم توسل به طریق دیگر ممکن نباشد.

تبصره ۲ - در تمام موارد مذکور هرگاه راننده مصدوم را به نقاطی برای معالجه و

۱ - بند ۱ ماده ۳ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۳/۱۲/۲۸ چنین مقرر داشته است: «در هر مورد که در قوانین حداکثر مجازات کمتر از نود و یک روز حبس و یا مجازات تعزیری موضوع تخلفات رانندگی می‌باشد از این پس به جای حبس یا مجازات تعزیری حکم به جزای نقدی از هفتاد هزار و یک (۷۰۰۰۱) ریال تا یک میلیون (۱۰۰۰۰۰۰) ریال صادر می‌شود. (روزنامه رسمی شماره ۱۴۵۹۷ مورخ ۱۳۷۲/۱/۲۹ - صفحه ۱۰۶۲ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۳)

استراحت برساند و یا مأمورین مربوطه را از واقعه آگاه کند و یا به هر نحوی موجبات معالجه و استراحت و تخفیف آلام مصدوم را فراهم کند دادگاه مقررات تخفیف را دربارهٔ او رعایت خواهد نمود.

ماده ۷۲۰ - هرکس در ارقام و مشخصات پلاک وسایل نقلیه موتوری زمینی، آبی یا کشاورزی تغییر دهد و یا پلاک وسیله نقلیه موتوری دیگری را به آن الصاق نماید یا برای آن پلاک تقلبی بکار برد یا چنین وسایلی را با علم به تغییر و یا تعویض پلاک تقلبی مورد استفاده قرار دهد و همچنین هرکس به نحوی از انحاء در شماره شناسی، موتور یا پلاک وسیله نقلیه موتوری و یا پلاکهای موتور و شناسی که از طرف کارخانه سازنده حک یا نصب شده بدون تحصیل مجوز از راهنمایی و رانندگی تغییر دهد و آن را از صورت اصلی کارخانه خارج کند و به حبس از شش ماه تا یک سال محکوم خواهد شد.

ماده ۷۲۱ - هرکس بخواند وسیله نقلیه موتوری را اوراق کند مکلف است مراتب را با تعیین محل توقف وسیله نقلیه به راهنمایی و رانندگی محل اطلاع دهد، راهنمایی و رانندگی محل باید ظرف مدت یک هفته اجازه اوراق کردن وسیله نقلیه را بدهد و اگر به دلایلی با اوراق کردن موافقت ندارد تصمیم قطعی خود را ظرف همان مدت با ذکر دلیل به متقاضی ابلاغ نماید، هرگاه راهنمایی و رانندگی هیچگونه اقدامی در آن مدت نکرد اوراق کردن وسیله نقلیه پس از انقضای مدت مجاز است. تخلف از این ماده برای اوراق کننده موجب محکومیت از دو ماه تا یک سال حبس خواهد بود.

ماده ۷۲۲ - چنانچه وسیله موتوری یا پلاک آن سرقت یا مفقود شود، شخصی که وسیله در اختیار و تصرف او بوده است اعم از آنکه مالک بوده یا نبوده پس از اطلاع مکلف است بلافاصله مراتب را به نزدیکترین مرکز نیروی انتظامی اعلام نماید، متخلف از این ماده به جزای نقدی از پانصد هزار تا یک میلیون ریال محکوم خواهد شد.

ماده ۷۲۳ - هرکس بدون گواهینامه رسمی اقدام به رانندگی و یا تصدی وسایل موتوری که مستلزم داشتن گواهینامه مخصوص است، بنماید و همچنین هرکس به موجب حکم دادگاه از رانندگی وسایل نقلیه موتوری ممنوع باشد به رانندگی وسایل مزبور میادرت ورزد برای بار اول به حبس تعزیری تا دو ماه یا جزای نقدی تا یک میلیون ریال و یا هر دو مجازات و در صورت ارتکاب مجدد به دو ماه تا شش ماه حبس محکوم

خواهد شد.

ماده ۷۲۴ - هر راننده وسیله نقلیه‌ای که در دستگاه ثبت سرعت وسیله نقلیه عمداً تغییری دهد که دستگاه سرعتی کمتر از سرعت واقع نشان دهد و یا با علم به اینکه چنین تغییری در دستگاه مزبور داده شده با آن وسیله نقلیه رانندگی کند برای بار اول به حبس از ده روز تا دو ماه و یا جزای نقدی از پنجاه هزار تا پانصد هزار ریال و یا هر دو مجازات و در صورت تکرار به دو تا شش ماه حبس محکوم خواهد شد.

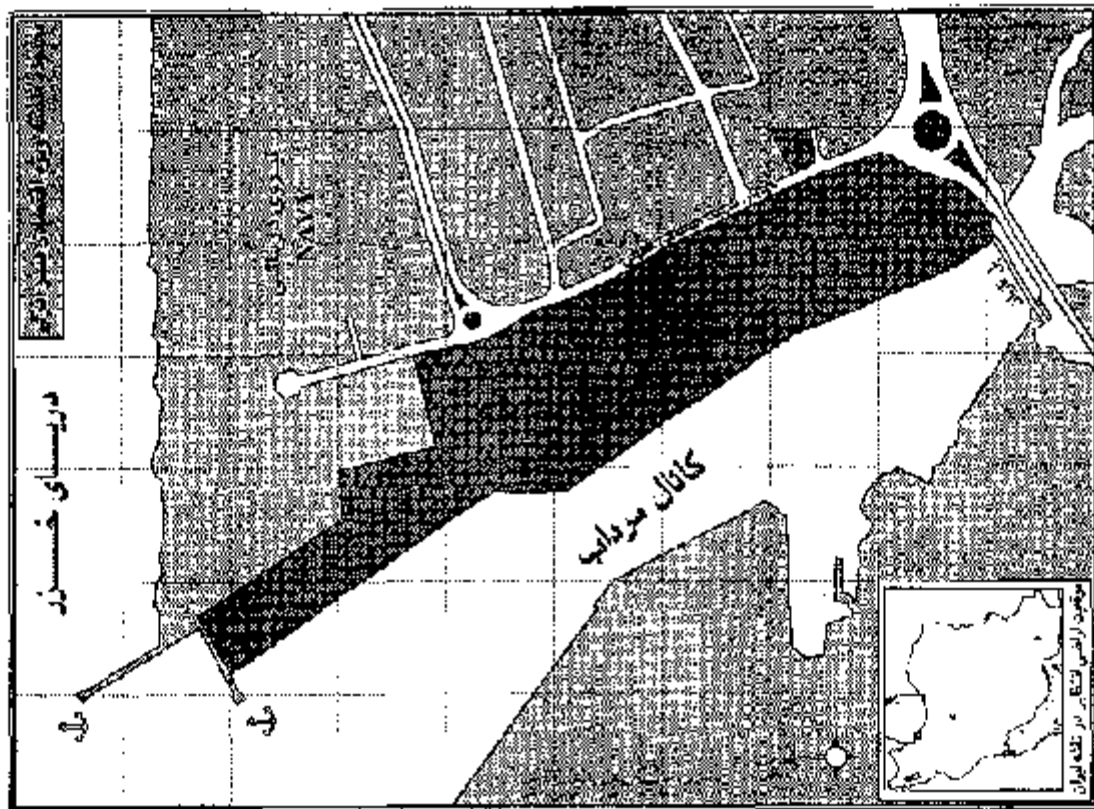
ماده ۷۲۵ - هر یک از مأمورین دولت که متصدی تشخیص مهارت و دادن گواهینامه رانندگی هستند اگر به کسی که واجد شرایط رانندگی نبوده پروانه بدهند به حبس تعزیری از شش ماه تا یک سال و به پنج سال انقصال از خدمات دولتی محکوم خواهند شد و پروانه صادره نیز ابطال می‌گردد.

تصویب نامه در خصوص تعیین منطقه ویژه اقتصادی بندرانزلی در دو محدوده جغرافیایی 'مصوب ۱۳۷۵/۳/۲۸ شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران

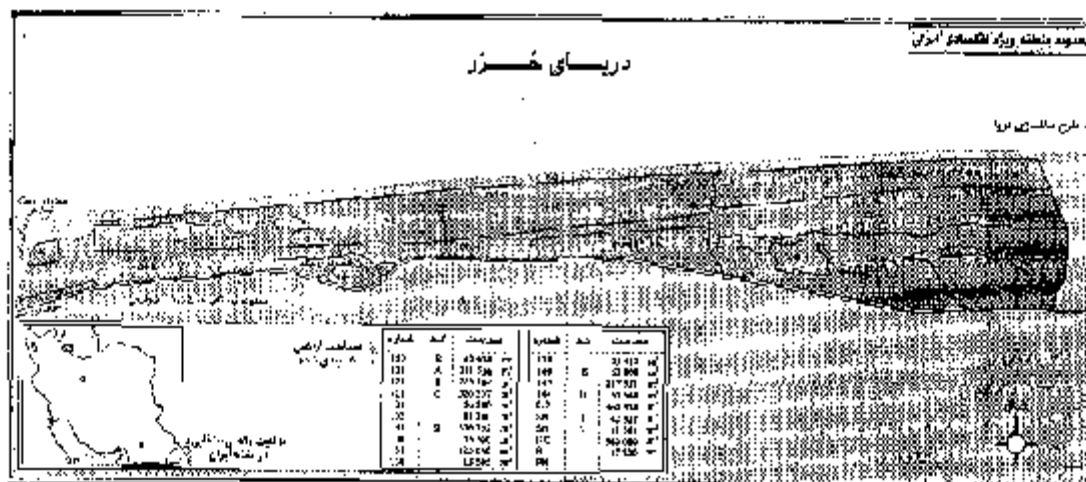
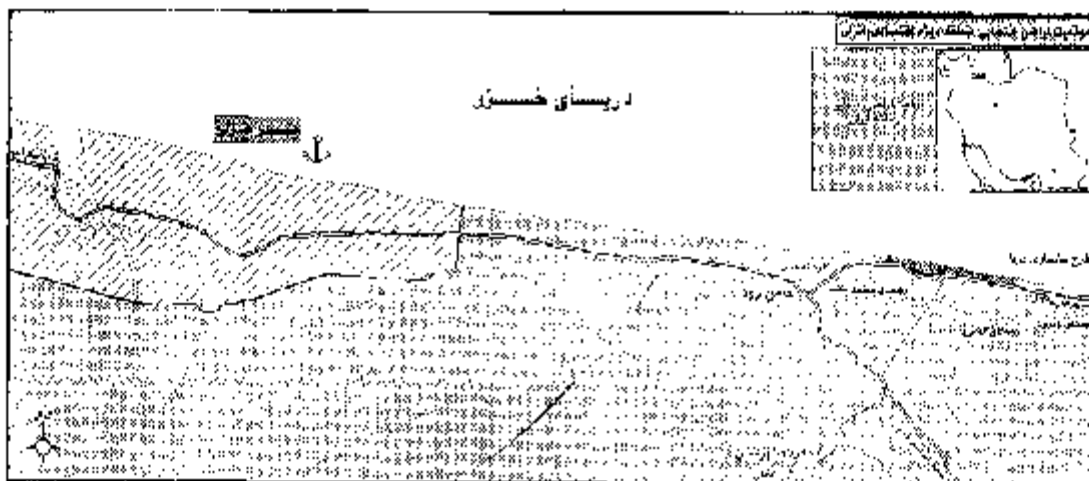
اکثریت وزرای عضو شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران در جلسه مورخ ۱۳۷۵/۳/۲۸ با توجه به اختیار تفویضی هیأت وزیران (موضوعه تصویب نامه شماره ۶۵۶۳۲/ت ۴۰۹ هـ مورخ ۱۳۷۳/۱۱/۹) و در اجرای ماده (۱۴) آیین نامه اجرایی بند «د» تبصره (۲۵) قانون برنامه دوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (موضوع تصویب نامه شماره ۴۲۸۹۰/ت ۱۵۱۰۳ کی مورخ ۱۳۷۴/۳/۲۳) تصویب نمودند:

منطقه ویژه اقتصادی بندر انزلی در دو محدود جغرافیایی با مسئول جداگانه به شرح زیر تعیین میشود:

الف- منطقه اول که طبق نقشه شماره یک پیوست داخل تأسیسات بندری بندر انزلی قرار دارد؛ از شمال و شمال شرقی به تأسیسات نیروی دریایی، از شرق به خیابان شهید مصطفی خمینی، از جنوب به فلکه غازیان و از غرب به کانال مرداب انزلی محدوده است و سازمان بنادر و کشتیرانی به عنوان سازمان مسئول این منطقه ویژه اقتصادی تعیین میگردد.



ب- منطقه دوم طبق نقشه شماره دو پیوست در زمینی به وسعت تقریبی ۱۴۰ هکتار و در ۱۵ کیلومتری شرق بندر انزلی ایجاد می‌گردد. این منطقه از شمال به دریای خزر، از شرق به طرح سالم‌سازی دریا در روستای جفرود، از جنوب به جاده زیباکنار و از غرب به رودخانه معتمد بکنده محدود است و شرکت سهامی سرمایه‌گذاری توسعه گیلان به عنوان سازمان مسئول این منطقه تعیین میگردد.



تصویب نامه در مورد دریافت عوارض خروج از کشور^۱

مصوب ۱۳۷۵/۷/۱۵

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۵/۷/۱۵ بنا به پیشنهاد شماره ۷۲۰۷/۶/۶۱ مورخ ۱۳۷۴/۹/۲۰ وزارت کشور و به استناد بند (۸) الحاقی به تبصره (۵) ماده واحده قانون دریافت عوارض خروج از کشور - مصوب ۱۳۷۳ - تصویب نمود:

بنادر جاسک، سربک، لنگه، کنگ، گناوه و ریگ، دیلم و چوئبده از جمله مناطق قانون بند (۱۸) الحاقی به تبصره (۵) ماده واحده قانون دریافت عوارض خروج از کشور^۲ - مصوب ۱۳۷۳ - می باشند.

تصویب نامه راجع به تعیین منطقه ویژه اقتصادی خرمشهر^۳

مصوب ۱۳۷۶/۳/۲۷ شورای عالی مناطق آزاد تجاری -

صنعتی جمهوری اسلامی ایران

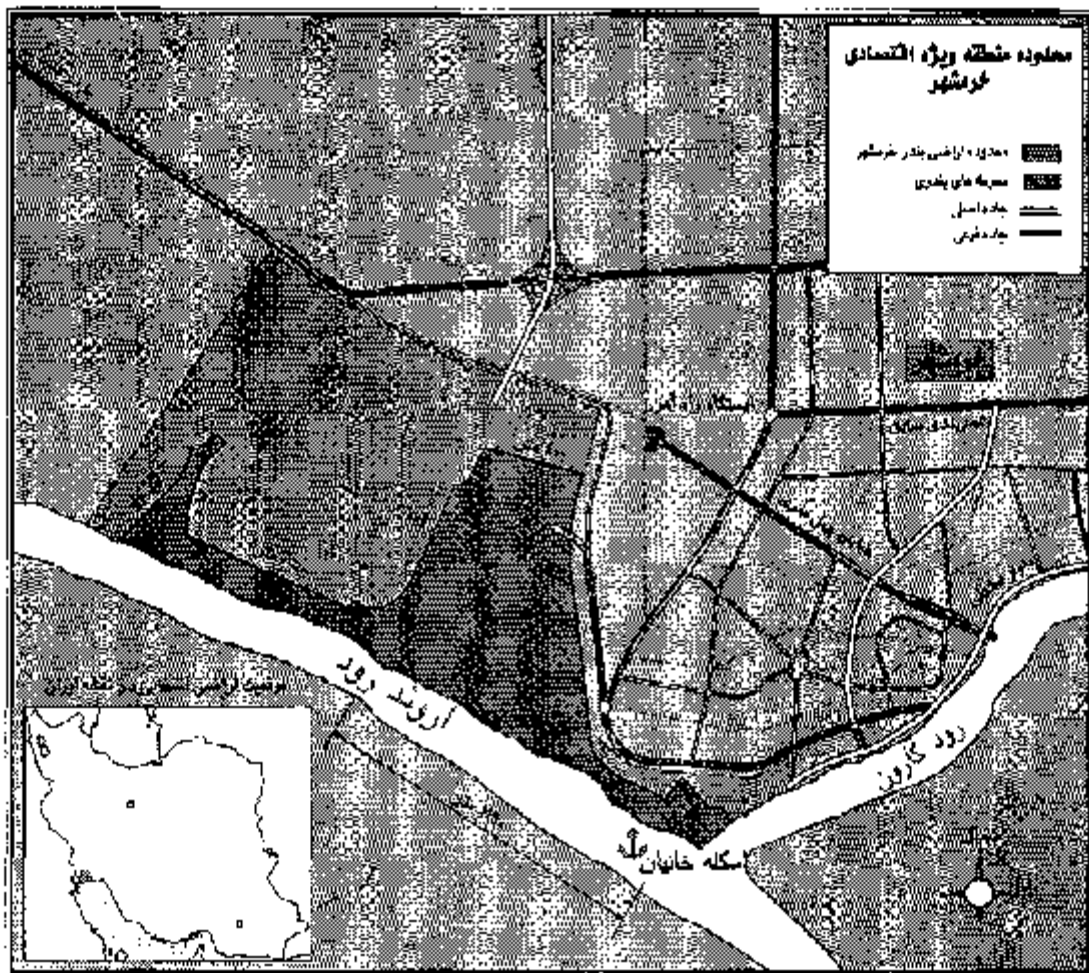
اکثریت وزرای عضو شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی در جلسه های مورخ ۱۳۷۵/۱۲/۱۳ و ۱۳۷۶/۳/۲۷ با توجه به اختیارات تفویضی هیأت وزیران (موضوع تصویب نامه شماره ۶۵۶۳۲/ت/۴۰۹ هـ مورخ ۱۳۷۳/۱۱/۹) و به استناد ماده (۱۴) آیین نامه اجرایی بند «د» تبصره (۲۵) قانون برنامه پنجساله دوم

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۵۰۴۹ مورخ ۱۳۷۵/۸/۸ - صفحه ۵۹۵ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۵.

۲ - ر.ک صفحه ۴۲۸ این مجموعه. ضمناً در سطر دوم تصویب نامه ظاهراً «۱۸» صحیح می باشد که در متن مجموعه قوانین (۸) درج شده است.

۳ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۵۲۷۱ مورخ ۱۳۷۶/۵/۱۵ - صفحه ۴۰۴ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۶.

توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (موضوع تصویب نامه شماره ۴۲۸۹۰/ت/۱۵۰۰۳ ک مورخ ۱۳۷۴/۳/۲۳) تصویب نمودند: منطقه ویژه اقتصادی خرمشهر به مساحت تقریبی دویست و سی (۲۳۰) هکتار، به شرح نقشه پیوست، در کنار اروندرود و در جنب گمرکات این بندر ایجاد و به عنوان منطقه دوم به منطقه ویژه اقتصادی خوزستان (موضوع تصویب نامه شماره ۱۰۹۱۱۳/ت/۱۷۵۴۳ ک مورخ ۱۳۷۵/۱۰/۲۲) اضافه و سازمان بندر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به عنوان سازمان مسؤل منطقه مزبور تعیین می شود.



حدود اختیارات سازمان مسؤل یاد شده بر طبق تصویب نامه شماره ۴۲۸۹۰/ت ۱۵۰۰۳ ک مورخ ۱۳۷۴/۳/۲۳ و اصلاحات بعدی آن و با رعایت قوانین و مقررات جاری کشور می باشد.

تصویب نامه در خصوص ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی 'مصوب ۱۳۷۶/۱۱/۶ شورای عالی مناطق آزاد تجاری-صنعتی جمهوری اسلامی ایران

اکثریت وزرای عضو شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی در جلسه مورخ ۱۳۷۶/۱۱/۶ با توجه به اختیارات تفویضی هیأت وزیران (موضوع تصویب نامه شماره ۷۶۳۰۵/ت ۱۹۰۳۷ هـ مورخ ۷۶/۱۰/۲۹) و در اجرای ماده (۱۴) آیین نامه اجرایی بند «د» تبصره (۲۵) قانون برنامه پنجساله دوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (موضوع تصویب نامه شماره ۴۲۸۹۰/ت ۱۵۰۰۳ ک مورخ ۱۳۷۴/۳/۲۳) تصویب نمودند:

منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی در محوطه بندر شهید رجایی به مساحت تقریبی بیست (۲۰) کیلومتر مربع که از شمال به جاده کشتی سازی، از شرق به اول شهرک شهید رجایی (خانه های سازمانی اداره کل بندر و کشتیرانی هرمزگان)، از غرب به انتهای انبارهای ایناکو (ابتدای کمپ کارگری) و از جنوب به دریا محدود است، به شرح نقشه پیوست ایجاد و سازمان بنادر و کشتیرانی به عنوان سازمان مسؤل منطقه یاد شده تعیین می شود.

حدود اختیارات سازمان مسؤل یاد شده بر طبق تصویب نامه شماره ۴۲۸۹۰/ت ۱۵۰۰۳ ک مورخ ۱۳۷۴/۳/۲۳ و اصلاحات بعدی آن و با رعایت قوانین و مقررات جاری کشور می باشد.

محدوده ای واقع در غرب بندر شهید رجایی (منطقه غربی خط چین شده در نقشه پیوست) به وسعت تقریبی دویست (۲۰۰) هکتار جهت تسهیل در امور حمل و نقل کالا به سازمان منطقه آزاد قشم اختصاص می یابد.

تصویب نامه راجع به ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بهشهر امصوب ۱۳۷۶/۱۰/۲۴ شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران

اکثریت وزرای عضو شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی در جلسه مورخ ۱۳۷۶/۱۰/۲۴ با توجه به اختیارات تفویضی هیأت وزیران (موضوع تصویب نامه شماره ۷۴۲۳۵/ت ۱۹۰۳۷ هـ مورخ ۱۳۷۶/۱۰/۷) و به استناد ماده (۱۴) آیین نامه اجرایی بند «د» تبصره (۲۵) قانون برنامه پنجساله دوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (موضوع تصویب نامه شماره ۴۲۸۹۰/ت ۱۵۰۰۳ ک مورخ ۱۳۷۴/۳/۲۳) تصویب نمودند:

منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بهشهر در زمینی به وسعت تقریبی شصت (۶۰) هکتار، که از شمال به دریا، از شرق به بندر شیلاتی، از غرب به اراضی بخش خصوصی و از جنوب به جاده ارتباطی محدود است، به شرح نقشه پیوست ایجاد و سازمان بنادر و

کشتیرانی به عنوان سازمان مسئول منطقه مزبور تعیین می شود.
حدود اختیارات سازمان مسئول یاد شده بر طبق تصویب نامه شماره ۴۲۸۹۰/ت
۱۵۰۰۳ ک، مورخ ۱۳۷۴/۳/۲۳ و اصلاحات بعدی آن و با رعایت قوانین و مقررات
جاری کشور می باشد.

از «قانون اصلاح قانون مبارزه با مواد مخدر و الحاق موادی به آن مصوب ۱۳۶۷/۸/۳ مجمع تشخیص مصلحت نظام»^۱ مصوب ۱۳۷۶/۸/۱۷ مجمع تشخیص مصلحت نظام

ماده ۳۰ - وسائط نقلیه ای که حامل مواد مخدر شناخته می شوند به نفع دولت ضبط
و با تصویب ستاد مبارزه با مواد مخدر در اختیار سازمان کاشف قرار می گیرد. چنانچه
حمل مواد مخدر بدون اذن و اطلاع مالک وسیله نقلیه صورت گرفته باشد وسیله نقلیه به
مالک آن مسترد می شود.

تبصره - کلیه افرادی که به هر نحو اقدام به ساخت یا تعبیه جاسازی جهت حمل مواد
مخدر در وسایل نقلیه می نمایند، در صورت وقوع جرم به عنوان معاون در جرم ارتكابی
و در غیر آن از سه ماه تا شش ماه حبس و حسب مورد از ده میلیون ریال تا پنجاه میلیون
ریال جریمه نقدی محکوم می شوند.

ماده ۳۳ - به منظور پیشگیری از اعتیاد و مبارزه با قاچاق مواد مخدر از هر قبیله، اهم از
تولید، توزیع، خرید، فروش و استعمال آنها و نیز موارد دیگری که در این قانون ذکر شده
است، ستادی به ریاست رئیس جمهور تشکیل و کلیه عملیات اجرایی و قضایی و

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۵۵۹۰ مورخ ۱۳۷۷/۶/۱۵ - صفحه ۲۴۷ مجموعه قوانین سال
۱۳۷۷.

برنامه‌های پیشگیری و آموزش عمومی و تبلیغ علیه مواد مخدر در این ستاد متمرکز خواهد بود، اعضای ستاد بشرح زیر می‌باشند:

- ۱- رئیس جمهور
- ۲- دادستان کل کشور
- ۳- وزیر کشور
- ۴- وزیر اطلاعات
- ۵- وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
- ۶- وزیر آموزش و پرورش
- ۷- رئیس سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران
- ۸- فرمانده نیروی انتظامی
- ۹- سرپرست دادگاه انقلاب اسلامی تهران
- ۱۰- سرپرست سازمان زندانها و اقدامات تأمینی و تربیتی
- ۱۱- فرمانده نیروی مقاومت بسیج
- ۱۲- وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی

تبصره ۱- رئیس جمهور می‌تواند برای اداره جلسات ستاد مبارزه با مواد مخدر یک نفر نماینده از جانب خود تعیین نماید.

تبصره ۲- برای پیشگیری از ارتکاب جرائم مواد مخدر، دولت موظف است هر سال بودجه‌ای برای این امر اختصاص و به دستگاههای ذیربط موضوع همین ماده ابلاغ نماید.

از «آیین نامه اجرایی قانون اصلاح قانون مبارزه با مواد مخدر و الحاق موادی به آن مصوب ۱۳۷۶/۸/۱۷» مصوب ۱۳۷۷/۱۰/۲۲ ستاد مبارزه با مواد مخدر

این آیین نامه در اجرای ماده ۳۴ قانون اصلاح قانون مبارزه با مواد مخدر و الحاق موادی به آن مصوب ۷۶/۸/۱۷ مجمع تشخیص مصلحت نظام تهیه و ابلاغ می گردد:

ماده ۱ - تعاریف و اصطلاحات:

الف - قانون: منظور از کلمه «قانون» در این آیین نامه قانون اصلاح قانون مبارزه با مواد مخدر و الحاق موادی به آن مصوب ۷۶/۸/۱۷ مجمع تشخیص مصلحت نظام می باشد.

ب - ستاد مبارزه با مواد مخدر که از این پس ستاد نامیده می شود: منظور «ستاد مبارزه با مواد مخدر» است که در اجرای ماده ۳۳ قانون فوق الذکر کلیه عملیات اجرایی و قضایی و برنامه های پیشگیری و آموزش عمومی و تبلیغ علیه مواد مخدر در آن متمرکز گردیده است.

ج - شورای هماهنگی مبارزه با مواد مخدر که از این پس شورای هماهنگی نامیده می شود: شوراهای استانی موضوع ماده هشت تشکیلات و شرح وظایف ستاد که به موجب مصوبه یازدهمین جلسه ستاد مورخ ۶۷/۱۲/۹ که مستقیماً زیر نظر مرکز فعالیت می کنند تأسیس شده است.

د - سازمان کاشف: سازمانی است که مأمورین آن مستقیماً در اولین عملیات کشف جرم و توقیف متهمین شرکت داشته و در صورت جلسه بدوی نام آنها ذکر شده باشد.

ه - کمیسیون فروش: منظور کمیسیونهای موضوع ماده (۱) کلیات آیین نامه اجرایی فروش اموال منقول و غیرمنقول موضوع قانون مبارزه با مواد مخدر مصوب سی امین جلسه ستاد مورخ ۶۸/۹/۲۳ می باشد.

و - کمیته شناسائی اموال: کمیته‌ای است که به موجب مصوبه پنجاه و دومین جلسه ستاد مورخ ۷۵/۴/۴ متشکل از نمایندگان دادگاه انقلاب اسلامی، نیروی انتظامی و وزارت اطلاعات به منظور شناسائی اموال منقول و غیر منقول قاچاقچیان مواد مخدر تأسیس و زیر نظر شورای هماهنگی فعالیت می‌نماید.

ز - مأمورین تعقیب: کلیه ضابطین قانونی که به موجب مقررات در کشف جرائم مواد مخدر و شناسائی و دستگیری متهمین اقدام می‌نمایند.

ماده ۱۲ - دادگاه موظف است قبل از اتخاذ تصمیم و صدور حکم به ضبط و مصادره اموال، اسناد و مدارک مربوط به مالکیت اموال مزبور اعم از عادی یا رسمی، همچنین ادعای مالکیت شخص ثالث را نسبت به اموال فوق‌الاشعار، مورد بررسی قرار داده و آنگاه اتخاذ تصمیم نماید. اعتراض اشخاص ثالث نسبت به ضبط و مصادره، با رعایت مفاد قانون آئین دادرسی مدنی با تقدیم دادخواست، در دادگاه صادر کننده حکم قابل پذیرش است. در خصوص وسائط نقلیه که مالکیت غیر نسبت به آن ثابت شده صرفاً در صورت علم و اطلاع مالک از حمل مواد مخدر با وسیله مزبور قابل ضبط است.

تبصره ۱ - دیون و تعهدات مالی محکوم علیه که صحت آن به تأیید دادگاه برسد از شمول حکم مصادره خارج بوده و پس از کسر دیون، حکم به مرحله اجراء در می‌آید.
تبصره ۲ - اجرای مفاد ماده فوق، مانع وصول جزای نقدی از محل وجوه نقدی موجود نخواهد بود.

ماده ۱۵ - هرگونه بهره‌برداری و استفاده از اموال منقول و غیر منقول به ویژه خودروهای توقیفی، اعم از حامل مواد یا غیر آن، برای کلیه اشخاص حقیقی یا حقوقی تا قبل از صدور حکم قطعی ممنوع است. مرتکب حسب مورد طبق موازین قانونی تحت تعقیب قرار خواهد گرفت. ستاد یا شورای هماهنگی یا ذینفع و وظیفه تعقیب را بر مبنای حقوق خود به عهده دارند.

تبصره ۱ - اموال توقیف شده تحت نظارت دادگاه مربوطه جهت حفظ و نگهداری در اختیار ستاد یا شورای هماهنگی قرار خواهد گرفت. دبیرخانه ستاد مکلف است، ظرف مدت یک ماه دستورالعمل نگهداری و سرپرستی اموال را تدوین و پس از تصویب ستاد، امکانات لازم را برای نگهداری اموال مزبور فراهم نماید.

تبصره ۲ - چنانچه حکم مصادره اموال غیر منقول، مبتنی بر تخلیه ملک به غیر از مستثنیات و حقوق افراد ثالث باشد، اجرای احکام دادگاه ملزم به تخلیه آن می باشد.

تبصره ۳ - پس از تعیین تکلیف قطعی اموال، ستاد موظف است حداکثر ظرف مدت ۱۰ روز نسبت به تصرف اموال اقدام نماید.

ماده ۱۷ - وسایل نقلیه ای که در اجرای ماده ۳۰ قانون به نفع دولت (ستاد) ضبط و با تصویب ستاد در اختیار سازمان کاشف قرار داده می شود، بایستی براساس شرایطی که ستاد تعیین نموده مورد استفاده قرار گیرد.

تبصره ۱ - در صورتی که بنا به تشخیص بالاترین مسؤول سازمان کاشف استان و موافقت دبیرخانه ستاد خودرو مزبور واجد کارآیی لازم در امر مبارزه نباشد، از طریق کمیسیون فروش و با حضور نماینده سازمان کاشف و با رعایت مقررات مربوطه، از طریق مزایده به فروش رسیده و وجوه حاصله صرفاً جهت تجهیز و تقویت دوایر و واحدهای سازمان کاشف و حمایت از خانواده معزز شهدا و جانبازان امر مبارزه در آن استان هزینه خواهد شد.

تبصره ۲ - دستورالعمل نحوه فروش خودروهای موضوع ماده ۳۰ قانون و چگونگی هزینه کرد وجوه حاصله، با رعایت قوانین و مقررات مربوطه ظرف مدت یک ماه توسط دبیرخانه ستاد و با همکاری سازمان کاشف تنظیم و به تصویب ستاد خواهد رسید.

ماده ۱۸ - در صورت براءت متهم یا نقض حکم مصادره یا ضبط، عین مال و در صورت موجود نبودن، قیمت کارشناسی رسمی زمان اجرای حکم (یوم الاداء) از محل اعتبارات ستاد تأدیه می گردد.

تبصره - در موارد فوق چنانچه مورد مصادره، وسیله نقلیه موضوع ماده ۳۰ بوده و به فروش رسیده باشد، قیمت کارشناسی روز توسط ستاد از محل بیست درصد حق السهم سازمان کاشف محل پرداخت می گردد.

ماده ۱۹ - به منظور تسهیل و تسریع در پرداخت حق الکشف مأمورین کاشف و حق السهم قوه قضائیه، دادگاه مکلف است لیست وصول فیشهای جرائم دریافتی از محکومین را به ضمیمه رونوشت آنها، در پایان هر ماه به دبیرخانه ستاد و سازمان کاشف ارسال نماید. دبیرخانه ستاد نیز مکلف است، گزارش سه ماهه مالی مربوط به پرداخت حق الکشف را در اسرع وقت به سازمان ذیربط ارسال دارد.

تصویب نامه در خصوص ورود به کشور و خروج از آن از طریق بندر آبادان مصوب ۱۳۷۶/۱۲/۲۷

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۶/۱۲/۲۷ بنا به پیشنهاد شماره ۶۲۷۸/م/الف مورخ ۱۳۷۶/۸/۱۱ وزارت کشور و به استناد ماده (۴) قانون گذرنامه - مصوب ۱۳۵۱ - تصویب نمود:

بندر آبادان به عنوان مرز رسمی و مجاز آبی شناخته می شود و ورود به کشور و خروج از آن از طریق بندر یاد شده، با گذرنامه معتبر مجاز است.

تصویب نامه راجع به اعزام زواریه سفر حج عمره و تمتع از بنادر خرمشهر و آبادان مصوب ۱۳۷۷/۹/۲۱

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۷/۹/۲۱ بنا به پیشنهاد شماره ۵۴۳۹۶/۱ مورخ ۱۳۷۶/۸/۲۵ استانداری خوزستان و به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تصویب نمود:

۱ - بنادر خرمشهر و آبادان به عنوان مرز دریایی محسوب و اعزام زواریه سفر حج عمره و تمتع از بنادر مزبور بلامانع می باشد، گمرک جمهوری اسلامی ایران مکلف است امکانات لازم جهت خروج و ورود زواریه شده را مهیا نماید.

۲ - ورود ده میلیون (۱۰/۰۰۰/۰۰۰) دلار کالا در مقابل صادرات ده میلیون (۱۰/۰۰۰/۰۰۰) دلار کالا از بنادر خرمشهر و آبادان با رعایت ضوابط و مقررات مربوط به بازارچه های مرزی مجاز می باشد.

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۵۲۷۱ مورخ ۱۳۷۷/۱/۲۲ - صفحه ۱۲۲۵ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۶.

۲ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۵۶۹۹ مورخ ۱۳۷۷/۱۰/۲۶ - صفحه ۵۵۶ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۷.

تصویب نامه در خصوص ورود و خروج از کشور از طریق بندر

سلخ قسم مصوب ۱۳۷۹/۷/۲۷

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۹/۷/۲۷ بنا به پیشنهاد شماره ۳۴۱۴/م الف مورخ ۱۳۷۹/۵/۱۵ وزارت کشور و به استناد ماده (۴) قانون گذرنامه - مصوب ۱۳۵۱ - تصویب نمود:

بندر سلخ قسم واقع در استان هرمزگان به عنوان مرز دریایی شناخته می شود. ورود به کشور و خروج از آن از طریق بندر یاد شده با گذرنامه معتبر مجاز است.

از «قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت»^۲

مصوب ۱۳۸۰/۱۱/۲۷

ماده ۵۷ - متن مندرج در ماده (۸۷) قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۳/۱۲/۲۸ تحت عنوان بند (الف) درج و متن زیر به عنوان بند (ب) به آن الحاق می گردد:

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۲۲۵ مورخ ۱۳۷۹/۸/۱۵ - صفحه ۱۱۵۸ مجموعه قوانین سال ۱۳۷۹.

۲ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۶۲۸ مورخ ۱۳۸۱/۱/۱۴ - صفحه ۱۹۶۰ مجموعه قوانین سال ۱۳۸۰. ضمناً متن ماده ۸۷ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت مصوب ۱۳۷۳، قبل از الحاق بند فوق چنین بود.

ماده ۸۷ - سازمان هواپیمائی کشوری موظف است از هر مسافر که توسط هواپیمای عازم خارج از کشور است مبلغ هفتاد هزار (۷۰۰۰۰) ریال دریافت و به حساب درآمد عمومی کشور واریز نماید. معادل هشتاد درصد (۸۰٪) درآمد واریز شده فوق، از محل اعتباری که همه ساله به همین منظور در قانون بودجه کل کشور منظور می شود پس از مبادله موافقتنامه با سازمان برنامه و بودجه در اختیار سازمان هواپیمائی کشوری قرار خواهد گرفت تا در موارد زیر هزینه گردد:

الف - معادل شصت درصد (۶۰٪) جهت مطالعه، اجرا و تجهیز فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)

ب - معادل بیست درصد (۲۰٪) جهت تجهیز فرودگاههای عملیاتی.

ب - به دولت اجازه داده می شود از مسافرانی که از مرزهای هوایی، دریایی و زمینی عازم خارج از کشور می باشند مبلغ سی هزار (۳۰/۰۰۰) ریال دریافت و به حساب درآمد عمومی (نزد خزانه داری کل) واریز نمایند.

تصویب نامه راجع به ورود به کشور و خروج از آن از بندر امیرآباد مصوب ۱۳۸۰/۲/۲

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۰/۲/۲ بنا به پیشنهاد شماره ۴۶۵۳/۱۱ مورخ ۱۳۷۹/۶/۲۷ وزارت راه و ترابری و به استناد ماده (۴) قانون گذرنامه - مصوب ۱۳۵۱ - تصویب نمود:

بندر امیرآباد به عنوان مرز دریایی شناخته می شود و ورود به کشور و خروج از آن با گذرنامه معتبر مجاز است.

« آیین نامه اجرایی صدور پروانه گذر کارکنان و سایر یط نقلیه آبی موضوع بند (۲) ماده (۲۹) قانون گذرنامه - مصوب ۱۳۵۱ - »^۲ مصوب ۱۳۸۱/۴/۳۰

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۱/۴/۳۰ بنا به پیشنهاد شماره ۹۱۲۲/م الف مورخ ۱۳۷۹/۱۱/۲۹ وزارت کشور و به استناد ماده (۳۳) اصلاحی قانون گذرنامه - مصوب

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۳۷۰ مورخ ۱۳۸۱/۲/۲۳ - صفحه ۱۰۱ مجموعه قوانین سال ۱۳۸۰.

۲ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۷۴۲ مورخ ۱۳۸۱/۵/۳۰ - صفحه ۶۵۲ مجموعه قوانین سال ۱۳۸۱.

- ۱۳۸۰ - آیین‌نامه اجرایی پروانه گذر کارکنان وسایط نقلیه آبی موضوع بند (۲) ماده (۲۹) قانون گذرنامه - مصوب ۱۳۵۱ - را به شرح زیر تصویب نمود:
- ماده ۱ - پروانه گذر کارکنان وسایط نقلیه آبی مطابق بند (۲) ماده (۲۹) قانون گذرنامه - مصوب ۱۳۵۱^۱ - به کسانی داده می‌شود که به مقصد کشورهای حوزه خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر تردد می‌نمایند و دارای شناسنامه دریانوردی صادره از سازمان بنادر و کشتیرانی هستند.
- ماده ۲ - پروانه گذر کارکنان وسایط نقلیه آبی دارای مشخصات به نمونه پیوست صادر می‌شود.
- ماده ۳ - پروانه گذر کارکنان وسایط نقلیه آبی برای هر فرد جداگانه صادر و مدت اعتبار آن از تاریخ صدور پنج سال است.
- ماده ۴ - صدور پروانه گذر کارکنان وسایط نقلیه آبی با رعایت قانون گذرنامه توسط نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران انجام می‌گیرد.
- ماده ۵ - کنترل تردد دارندگان پروانه گذر وسایط نقلیه آبی در مرزهای آبی به عهده نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران است.
- ماده ۶ - در صورت مفقود، غیر قابل استفاده شدن یا انقضای مهلت پروانه گذر کارکنان وسایط نقلیه آبی مطابق قانون گذرنامه پروانه گذر مجدد صادر خواهد شد.
- ماده ۷ - هرگونه جعل و سوء استفاده از پروانه گذر کارکنان وسایط نقلیه آبی مطابق قانون گذرنامه قابل تعقیب است.
- ماده ۸ - هزینه صدور پروانه گذر کارکنان وسایط نقلیه آبی هر ساله بر اساس قانون

۱ - ماده ۲۹ قانون گذرنامه به شرح زیر است:

ماده ۲۹ - در موارد زیر به پیشنهاد وزارت کشور و تصویب هیأت وزیران بجای گذرنامه پروانه گذر صادر می‌شود:

(۱) برای شرف به مکه معظمه و عتبات مقدسه.
(۲) برای کارکنان وسایط نقلیه آبی و هوایی و زمینی.
(۳) برای رفت و آمد اتباع دولت ایران که در نقاط مرزی کشور و نقاط واقع در سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان (دریای مکران) سکونت دارند به مناطق مرزی مجاور و نواحی جنوبی خلیج فارس.

(روزنامه رسمی شماره ۸۲۲۴ مورخ ۱۳۵۲/۱/۳۰ - صفحه ۳۷۶ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۱).

بودجه کل کشور تعیین و از متقاضی دریافت می شود.

تبصره - دارندگان پروانه گذر کارکنان وسایط نقلیه آبی بر اساس بند (۱۰) تبصره (۵) ماده واحده قانون دریافت عوارض خروج از کشور - مصوب ۱۳۶۴ - از پرداخت عوارض خروج از کشور معاف می باشند.

ماده ۹ - نظارت بر اجرای این آیین نامه به عهده وزارت کشور می باشد.

از «قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض و سایر وجوه از تولیدکنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی»^۱

مصوب ۱۳۸۱/۱۰/۲۲

ماده ۱ - از ابتدای سال ۱۳۸۲ برقراری و دریافت هرگونه وجوه از جمله مالیات و عوارض اعم از ملی و محلی از تولیدکنندگان کالاها، ارائه دهندگان خدمات و همچنین کالاهای وارداتی صرفاً به موجب این قانون صورت می پذیرد و کلیه قوانین و مقررات مربوط به برقراری، اختیار و یا اجازه برقراری و دریافت وجوه که توسط هیأت وزیران، مجامع، شوراها و سایر مراجع، وزارتخانه ها، سازمانها، مؤسسات و شرکتهای دولتی از جمله آن دسته از دستگاههای اجرایی که شمول قوانین بر آنها مستلزم ذکر نام یا تصریح نام است، همچنین مؤسسات و نهادهای عمومی غیردولتی صورت می پذیرد به استثناء «قانون مالیاتهای مستقیم مصوب ۱۳۶۶/۱۲/۳ و اصلاحات بعدی آن، قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۲/۶/۷، قانون

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۸۸۶ مورخ ۱۳۸۱/۱۱/۲۴ - صفحه ۱۲۹۱ مجموعه قوانین

مقررات تردد و مسائل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳/۴/۱۲، عوارض آزادراهها، عوارض موضوع ماده (۱۲) قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۴/۱۲/۲۲ و عوارض موضوع بند (ب) ماده (۴۶)، بند (ب) ماده (۱۳۰) و بندهای (الف) و (ب) ماده (۱۳۲) قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۹/۱/۱۷ لغو می‌گردد.

تبصره ۱ - هزینه، کارمزد و سایر وجوهی که از درخواست‌کننده در ازاء ارائه مستقیم خدمات خاص و یا فروش کالا که طبق قوانین و مقررات مربوطه دریافت می‌شود و همچنین خسارات و جرایمی که به موجب قوانین و یا اختیارات قانونی لغو نشده دریافت می‌گردد، از شمول این ماده مستثنی می‌باشند.

ماده ۴ - مالیات و عوارض دریافتی از برخی خدمات به شرح زیر تعیین می‌گردد:

ه - حمل و نقل برون شهری مسافر در داخل کشور با وسایل زمینی، ریلی، دریایی و هوایی پنج درصد (۰/۵٪) بهای بلیط (به عنوان عوارض).

ح - مالیات نقل و انتقال انواع خودرو به استثناء ماشین‌آلات راهسازی، معدنی، کشاورزی، شناورها، موتورسیکلت و سه‌چرخه موتورری اعم از تولید داخل یا وارداتی، حسب مورد معادل یک درصد (۰/۱٪) قیمت فروش کارخانه (داخلی) و یا یک درصد (۰/۱٪) مجموع ارزش گمرکی و حقوق ورودی آنها، مبتنی محاسبه این مالیات، به ازای سپری شدن یک سال از عمر خودرو (و حداکثر تا پنج سال) به میزان ده درصد (۰/۱۰٪) از حداکثر تا پنجاه درصد (۰/۵۰٪) تقلیل می‌یابد.

ی - به دولت اجازه داده می‌شود بابت خروج مسافر از مرزهای هوایی برای نوبت اول در هر سال یکصد هزار (۱۰۰/۰۰۰) ریال و برای نوبتهای بعدی در همان سال مبلغ یکصد و پنجاه هزار (۱۵۰/۰۰۰) ریال و از مرزهای دریایی و زمینی مبلغ سی هزار (۳۰/۰۰۰) ریال از مسافران دریافت و به حساب درآمد عمومی (نزد خزانه‌داری کل کشور) واریز نماید. تغییرات این مبالغ هر سه سال یک بار با توجه به نرخ تورم با تصویب هیأت وزیران تعیین می‌گردد.

ماده ۵ - برقراری هرگونه عوارض و سایر وجوه برای انواع کالاهای وارداتی و کالاهای تولیدی و همچنین آن دسته از خدمات که در ماده (۴) این قانون، تکلیف مالیات

و عوارض آنها معین شده است، همچنین برقراری عوارض به درآمدهای مأخذ محاسبه مالیات، سود سهام شرکتها، سود اوراق مشارکت، سود سپرده‌گذاری و سایر عملیات مالی اشخاص نزد بانکها و مؤسسات اعتباری غیربانکی مجاز توسط شوراهای اسلامی و سایر مراجع ممنوع می‌باشد.

ماده ۶ -

الف - مالیاتهای موضوع مواد (۳) و (۴) این قانون به حساب یا حسابهای درآمد عمومی مربوط که توسط وزارت امور اقتصادی و دارایی (خزانه‌داری کل کشور) تعیین و از طریق سازمان امور مالیاتی کشور اعلام می‌شود، واریز می‌گردد.

ب - عوارض موضوع بندهای (الف) و (ه) ماده (۳) و عوارض موضوع بندهای (الف)، (ج)، (د)، (ه) و (و) ماده (۴) این قانون در مورد واحدهای تولیدی، خدماتی و مشترکین واقع در داخل حریم شهرها به حسابی که توسط شهرداری محل تولید یا فعالیت اعلام می‌شود واریز می‌گردد.

از «آیین‌نامه اجرایی قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض و سایر وجوه از تولیدکنندگان کالا، ارائه‌دهندگان خدمات و کالاهای

وارداتی» مصوب ۱۳۸۱/۱۲/۲۸

فصل اول: تعاریف

ماده ۱ - واژه‌ها و اصطلاحات به کاربرده شده در این آیین‌نامه به شرح زیر تعریف می‌شوند:

۱ - منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۱۶۹۲۷ مورخ ۱۳۸۲/۱/۲۳ - صفحه ۱۶۶۳ - مجموعه قوانین سال ۱۳۸۱.

الف - قانون: قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض و سایر وجوه از تولیدکنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی مصوب ۱۳۸۱/۱۰/۲۲

ب - عوارض محلی: عوارضی است که به استناد تبصره (۱) ماده (۵) قانون و با رعایت مقررات مندرج در قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۱۳۷۵/۳/۱ و آیین نامه اجرایی آن توسط شوراهای اسلامی کشوری وضع می گردد.

پ - تولیدکنندگان کالا: اشخاص حقیقی و حقوقی سازنده و مونتاژکننده کالاهای موضوع قانون می باشند.

ت - ارائه دهندگان خدمات: اشخاص حقیقی و حقوقی ارائه دهنده خدمات موضوع قانون می باشند.

ث - ارزش گمرکی: تابع تعریف مقرر در ماده (۱۰) قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰ و اصلاحات بعدی آن می باشد.

ج - حقوقی ورودی: چهاردرصد ارزش گمرکی کالاهای وارداتی به اضافه سود بازرگانی است که طبق قوانین مربوط توسط هیئت وزیران تعیین می شود و در قالب یک نرخ برای هر ردیف تعرفه در جداول ضمیمه آیین نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات درج می گردد.

چ - حریم شهر: حریم شهر از نظر قانون، تابع تعریف مقرر در قانون شهرداریها می باشد.

ح - حوزه استحفاظی: حوزه استحفاظی از نظر قانون، تابع مقررات مقرر در تبصره (۴) ذیل ماده (۴) قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری مصوب سال ۱۳۶۲ و اصلاحات بعدی آن می باشد.

خ - مؤدی: اشخاصی که به تولید کالا و ارائه خدمات موضوع قانون مبادرت می نمایند و مشمول مقررات مربوط خواهند بود.

فصل دوم: تکالیف تولیدکنندگان کالا

ماده ۳ - تولیدکنندگان کالاهای موضوع بندهای (الف) و (هـ) ماده (۳) قانون مکلفند مالیات و عوارض موضوع بندهای مذکور را با درج در صورت‌حسابهای صادرشده یا اسناد فروش از خریداران کالا اخذ و مالیات را به حساب سازمان امور مالیاتی کشور و عوارض واحدهای تولیدی داخل حریم شهر را به حساب شهرداری محل و در خصوص واحدهای تولیدی خارج از حریم شهرها به حساب تمرکز وجوه به نام وزارت کشور (سازمان شهرداریهای کشور) که توسط سازمان امور مالیاتی کشور اعلام می‌شود، واریز نمایند.

فصل سوم: تکالیف ارائه‌دهندگان خدمات

ماده ۹: اشخاصی که مبادرت به حمل و نقل برون شهری مسافر در داخل کشور با وسایل نقلیه زمینی، ریلی، دریایی و هوایی می‌نمایند، مکلفند پنج درصد (۵٪) بهای بلیط موضوع بند (هـ) ماده (۴) قانون را با درج در بلیط به عنوان عوارض از مسافران اخذ و به حساب شهرداری محل فروش بلیط واریز نمایند.

ماده ۱۱ - مالیات نقل و انتقال انواع خودرو به استثنای ماشین‌آلات راهسازی، معدنی، کشاورزی، شناورها، موتور سیکلت و سه چرخه موتوری اعم از تولید داخل یا وارداتی موضوع بند (ج) ماده (۴) حسب مورد معادل یک درصد (۱٪) قیمت فروش کارخانه (داخلی) و یا یک درصد (۱٪) مجموع ارزش گمرکی و حقوق ورودی آنها می‌باشد.

فصل چهارم: تکالیف اشخاص ثالث

ماده ۱۵ - مسافرانی که به خارج از کشور عزیمت می‌نمایند، مکلفند وجوه موضوع

بند (ی) ماده (۴) قانون را به حساب تعیین شده واریز و فیش واریزی را در مبادی خروجی به نیروی انتظامی ارائه نمایند.

تبصره ۱ - نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است رسید پرداخت وجوه موضوع این ماده را در هنگام خروج مسافر از مبادی خروجی کشور از مسافران اخذ و رسیدهای دریافتی را پس از کنترل و مهر کردن به مهر خروج، در پایان هر ماه به سازمان امور اقتصادی و دارایی استان ذی ربط ارسال نماید.

تبصره ۲ - در خصوص پرداخت وجوه موضوع این ماده، دارندگان گذرنامه‌های سیاسی و خدمت، خدمه خطوط پروازی و سایر وسایل نقلیه عمومی زمینی و دریایی، دانشجویان شاغل به تحصیل در خارج از کشور (دارندگان اجازه خروج دانشجویی) بیمارانی که با مجوز شورای پزشکی جهت درمان به خارج از کشور اعزام می‌گردند، دارندگان پروانه گذر مرزی و جانبازان انقلاب اسلامی که برای معالجه به کشورهای دیگر اعزام می‌شوند، مسافر محسوب نمی‌گردند.

فصل پنجم - مقررات عمومی

ماده ۱۸ - عوارض موضوع بند (ب) ماده (۶) قانون (در مورد واحدهای تولیدی، خدماتی و مشترکان واقع در داخل حریم شهرها) به حساب یا حسابهای شهرداری محل تولید یا فعالیت که توسط شهرداری محل اعلام می‌شود، واریز می‌گردد. برداشت از حساب یا حسابهای فوق با امضای مقامات مجاز شهرداری محل ذی ربط خواهد بود.

ماده ۲۱ - وصول عوارض موضوع بندهای (ج)، (د)، (ه) و (و) ماده (۴) قانون به شهرداریهای محل محول می‌گردد. شهرداریهای مذکور مکلفند عوارض فوق‌الذکر را در خصوص واحدهای تولیدی و خدماتی داخل حریم شهرها به حساب شهرداری محل و در خصوص واحدهای یادشده در خارج از حریم شهرها به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور (سازمان شهرداریهای کشور) که توسط سازمان امور مالیاتی کشور اعلام می‌شود، واریز نمایند. دستورالعمل نحوه اجرای این ماده توسط سازمان امور مالیاتی کشور و

سازمان شهرداری‌های کشور تهیه و پس از تصویب وزیران امور اقتصادی و دارایی و کشور اجرا می‌شود.

ماده ۳۰ - مأخذ محاسبه مالیات و عوارض موضوع مواد (۳) و (۴) قانون، بهای کالا یا خدمت مندرج در صورت‌حساب خواهد بود. در مواردی که صورت‌حساب موجود نباشد و یا از ارائه آن خودداری شود و یا به موجب اسناد و مدارک مثبته احراز شود که ارزش مندرج در آنها واقعی نیست، مأخذ محاسبه مالیات و عوارض، بهای روز کالا یا خدمت به تاریخ روز تعلق مالیات یا عوارض می‌باشد.