

سازمان بنادر و دریانوردی  
معاونت امور بندری و مناطق ویژه

# کتابچه

## تعرفه‌های مترقب بر کشتی و کالا

در

## بنادر جمهوری اسلامی ایران

سال ۱۳۹۰ هجری شمسی برابر با

۲۱ مارس ۲۰۱۱ تا ۲۰ مارس ۲۰۱۲

تهیه کننده :

اداره کل ترانزیت و تعرفه

اداره تعرفه‌های بندری

<http://www.pmo.ir>

Email: [tariff@pmo.ir](mailto:tariff@pmo.ir)



## فهرست

عنوان	صفحه
مقدمه	۷.....
شرایط عمومی مربوط به کشتی و کالا	۹.....
<b>فصل اول- تعرفه حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری مترتب بر کشتی</b>	
<b>بخش اول</b>	
تعاریف مربوط به کشتی	۱۴.....
<b>بخش دوم</b>	
حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری مترتب بر کشتی	۱۹.....
- تعرفه حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری بر کشتیهای کانتینری، رو-رو و غیر کانتینری / غیرنفتی در بنادر جنوبی و کشتی‌های غیرنفتی وارده به بنادر و اسکله‌هایی که کاملاً با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی (آفتاب و چارک) در سواحل جنوبی احداث گردیده یا خواهد شد و اسکله‌های اختصاصی بنادر آزاد قشم و کیش (جدول شماره ۱).....	
۲۰.....	
- توضیحات جدول شماره ۱.....	
۲۱.....	
- تعرفه حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری بر کشتیهای مسافری، بار و مسافر ایرانی و خارجی با انجام سفرهای داخلی و بین‌المللی (جدول شماره ۲).....	
۲۴.....	
- تعرفه حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری بر تانکرهای نفتی و غیرنفتی مایع (ایرانی و خارجی) در بنادر جنوبی و کلیه شناورها در بنادر شمالی، در اسکله اختصاصی پتروشیمی، صنایع فولاد در بندر امام خمینی (ره) و اسکله فولاد در بندر شهید رجایی (جدول شماره ۳).....	
۲۵.....	
- توضیحات جدول شماره ۳.....	
۲۶.....	



- تعرفه هزینه یدک‌کشی برای عملیات راهنمایی برای کشتی تانکرهای نفتی و غیرنفتی مایع (ایرانی و خارجی) در بنادر جنوبی و کلیه شناورها در بنادر شمالی، در یک عمل بستن و باز کردن کشتی در اسکله اختصاصی پتروشیمی، صنایع فولاد در بندر امام خمینی (ره) و اسکله فولاد بندر شهیدرجایی (جدول شماره ۴) ..... ۲۷
- توضیحات جدول شماره ۴ ..... ۲۷
- جدول تعرفه های حقوق، عوارض و هزینه های بندری بر کشتی های حامل میعانات گازی در بنادر خدماتی پارس و ویژه پتروشیمی پارس جنوبی (عسلویه) (جدول شماره ۵) ..... ۳۷
- جدول تعرفه های حقوق، عوارض و هزینه های بندری بر کشتی های حامل میعانات گازی در SPM و SBM های کلیه بنادر جنوبی کشور (جدول شماره ۶) ..... ۳۷
- جدول اخذ دیمانند از انبارهای فعال کشتی در بنادر شمالی و جنوبی (جدول شماره ۷) ..... ۲۹
- تعرفه آب بهاء ..... ۲۹
- تعرفه LAY UP کشتی ها و شرایط آن ..... ۳۰

### بخش سوم

- معافیت ها و تخفیفات مربوط به کشتی ها و شناورها ..... ۳۱
- نحوه اعمال معافیتها جهت کشتی‌ها و شناورهای ایرانی زیر ۱۵۰۰ تن GT اعم از مسافری، صیادی کابوتازی و تجاری (جدول شماره ۸) ..... ۳۵
- نحوه اعمال تخفیفات شناورها اعم از ایرانی و خارجی در بنادر شمالی، اسکله اختصاصی پتروشیمی و صنایع فولاد در بندر امام خمینی «ره» و اسکله فولاد بندر شهید رجایی (جدول شماره ۹) ..... ۳۶

## فصل دوم - تعرفه عوارض و هزینه‌های بندری مترتب بر کالا

### بخش اول

- تعاریف مربوط به کالا و ضوابط و معیارهای بسته بندی آن ..... ۳۹
- ضوابط و معیارهای بسته بندی کالاهای عمومی که وارد بنادر جمهوری اسلامی ایران می گردند ..... ۴۳



## بخش دوم

- عوارض و هزینه‌های بندری مترتب بر کالای غیر کانتینری ..... ۴۷
- تعرفه باربری کالای غیر کانتینری (جدول شماره ۱۰) ..... ۴۸
- تعرفه باربری کالاهای سبک در مناطق عادی، آزاد و ویژه اقتصادی بنادر شمالی کشور (جدول شماره ۱-۱۰) ..... ۴۹
- تعرفه باربری کالا در بندر چابهار (جدول شماره ۲-۱۰) ..... ۴۹
- توضیحات عملیات باربری ..... ۵۰
- تعرفه هزینه خنک‌کاری برای کالاهای جنرال کارگو و فله (جدول شماره ۱۱) ..... ۵۱
- توضیحات عملیات خنک‌کاری ..... ۵۲
- تعرفه انبارداری کالاهای غیر کانتینری وارداتی، مرجوعی از واردات و کابوتاژ (جدول شماره ۱۲) ..... ۵۳
- تعرفه انبارداری کالاهای غیر کانتینری (صادراتی-ترانزیت خارجی و ترانشیپ) (جدول شماره ۱-۱۲) ..... ۵۴
- هزینه انبارداری کالاهای وارداتی و صادراتی در بندر چابهار (جدول شماره ۲-۱۲) ..... ۵۴
- تعرفه انبارداری کالاهای کارتنی (وارداتی - کابوتاژی و مرجوعی) در بنادر خرمشهر، بوشهر و شهید باهنر (جدول شماره ۳-۱۲) ..... ۵۵
- تعرفه انبارداری کالاهای کارتنی (صادراتی-ترانزیت خارجی و ترانشیپ) در بنادر خرمشهر، بوشهر و شهید باهنر (جدول شماره ۴-۱۲) ..... ۵۵
- توضیحات عملیات انبارداری ..... ۵۶
- عوارض و هزینه‌های بندری بر کالا و کانتینر (جدول شماره ۱۳) ..... ۵۷
- جدول اخذ دیماند از کالا و کانتینر (اعم از پرو خالی) در بنادر شمالی و جنوبی (جدول شماره ۱۴) ..... ۵۸
- جدول تعرفه اجاره جرثقیل های ۱۴۰ و ۵۵۰ تن بصورت تناژی (جدول شماره ۱۵) ..... ۵۸



## بخش سوم

- ۶۰..... هزینه های بندری مترتب بر کالای کانتینری
- ۶۱..... - تعاریف و شرایط عمومی
- ۶۲..... - تعرفه تخلیه و بارگیری کانتینر (THC) (جدول شماره ۱۶)
- ۶۳..... - شرایط اعطای تخفیفات در هزینه (THC)
- ۶۴..... - توضیحات کلی، نحوه وصول و تخفیفات اعطاء شده در خصوص تعرفه‌های THC
- ۶۶..... - تعرفه انبارداری کانتینر واردات- ترانزیت داخلی (جدول شماره ۱۷)
- ۶۷..... - تعرفه انبارداری کانتینر وارداتی در بنادر شمالی کشور (جدول شماره ۱-۱۷)
- ۶۷..... - تعرفه انبارداری کانتینر شاسی‌دار و خارج از اندازه (جدول شماره ۲-۱۷)
- ۶۸..... - توضیحات عملیات انبارداری کانتینر
- ۷۰..... - کانتینرهای حاوی کالا های خطرناک
- ۷۱..... - جابجایی کانتینر، درب انبار و جعبه استوک در کشتی (جدول شماره ۱۸)
- ۷۲..... - عملیات محوطه کانتینری (جدول شماره ۱۹)
- ۷۲..... - استفاده از تجهیزات ویژه
- ۷۲..... - کانتینرهای سنگین وزن
- ۷۳..... - تعرفه استریپ کانتینر (جدول شماره ۲۰)
- ۷۴..... - تعرفه انبارداری کالاهای استریپ شده در CFS (جدول شماره ۲۱)
- ۷۴..... - تخلیه یا بارگیری خودرو (از/به) داخل کانتینر (جدول شماره ۲۲)
- ۷۵..... - تعرفه خدمات کانتینرهای یخچالی (جدول شماره ۲۳)
- ۷۶..... - خدمات جانبی کانتینری (جدول شماره ۲۴)

## پیوست

- ۷۷..... سایر تعرفه‌ها
- ۷۸..... تعرفه مخصوص مناطق ویژه اقتصادی بندری
- هزینه‌های قابل وصول از کشتی‌ها و شناورها بابت هزینه خدمات قرنطینه شناورهای باری و مسافری
- ۸۰..... (جدول شماره ۲۵)
- ۸۱..... کشتی‌ها و یا شناورهای نفتکش (جدول شماره ۲۶)
- ۸۲..... هزینه اقدامات پزشکی دفع جوندگان و صدور گواهینامه (جدول شماره ۲۷)
- تعرفه هزینه‌های مخابراتی
- ۸۳.....
- ۸۳..... (الف) LL (LAND LINE CHARGES) (جدول شماره ۲۸)
- ۸۴..... (ب) CC (COAST STATION CHARGES) (جدول شماره ۲۹)
- ۸۴..... - توضیحات هزینه رادیویی مورد محاسبه کشتی به ساحل
- ۸۶..... - تعرفه هزینه‌های جمع‌آوری و پاکسازی مواد نفتی برای هر یک ساعت (جدول شماره ۳۰)
- ۸۷..... - تعرفه حق‌الثبت کشتی و شناور (جدول شماره ۳۱)
- ۸۸..... - تعرفه حق‌الثبت معاملات کشتی و یا شناور (جدول شماره ۳۲)
- ۸۸..... - Note of Pro test کشتی‌های با پرچم ایران (جدول شماره ۳۳)
- ۸۸..... - Note of Pro test کشتی‌های با پرچم خارجی (جدول شماره ۳۴)
- ۸۹..... - جدول محاسبه هزینه ارائه خدمات بازرسی مجدد از کشتی‌های با پرچم خارجی (جدول شماره ۳۵)
- ۹۰..... - تعرفه دریافت و پردازش مواد زائد از کشتی (جدول شماره ۳۶)



## بنام خدا

### مقدمه :

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیت دریایی کشور، نماینده سازمان جهانی دریانوردی در امر اجرای کنوانسیونهای دریایی بوده و مسئولیت هدایت و راهبری بنادر کشور را نیز به عهده دارد. کلیه بنادر تجاری کشور در شمال و جنوب به صورت ادارات کل وابسته به این سازمان مدیریت می‌گردند. این سازمان وابسته به وزارت راه و ترابری بوده و مدیریت عامل آن یکی از معاونت‌های وزارتخانه مذکور محسوب می‌گردد. هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی به نمایندگی از شورایی عالی سازمان که متشکل از وزرای راه و ترابری، دفاع، اقتصاد و دارایی، فرماندهی کل نیروی دریایی و معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رییس جمهور می‌باشد در حیطه اختیارات خود قوانین و مقررات اجرایی بنادر را وضع می‌نماید.

### تعرفه‌گذاری :

یکی از وظایف شورایی عالی سازمان تعیین تعرفه‌های بندری است که می‌تواند اختیار آن را به هیأت عامل سازمان تفویض نماید. این تعرفه‌ها متشکل از دو بخش عمده تعرفه‌های مترتب بر کشتی و تعرفه‌های مترتب بر کالا است. تعرفه‌ها از ردیفهایی شامل حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری تشکیل می‌شود.

حقوق : بخشی از تعرفه است که بدون ارائه خدمات و به عنوان حق حاکمیتی بنادر از کشتی و کالایی که به منطقه تحت حاکمیت دولت ایران وارد می‌شود اخذ می‌گردد.

عوارض : بخشی از تعرفه است که به عنوان جبران قسمتی از هزینه‌های ایجاد و نگهداری زیرساختهای بنادر از کشتی و کالا اخذ می‌گردد.

هزینه : بخشی از تعرفه است که برای پوشش هزینه‌های مترتب بر خدمات ارائه شده به کشتی و کالا دریافت می‌گردد. بدیهی است این بخش از تعرفه، در قبال ارائه خدمات دریافت می‌شود.



### حوزه قلمرو :

حوزه قلمرو شامل کلیه بنادر، لنگرگاهها، ترعه ها، دریاچه ها و رودخانه های قابل کشتیرانی و آبهای ساحلی کشور می باشد.

### بنادر جنوبی :

بنادر امام خمینی ، شهید رجایی (عباس)، چابهار(شهید بهشتی - شهید کلانتری) ، بوشهر ، عسلویه ، خارک خرمشهر، آبادان ، شهید باهنر، بنادر قشم ، کیش ، آفتاب، چارک ، لنگه، گناوه ، چوئبده ، شادگان ، سجافی و سایر بنادری که توسط یا تحت نظارت و یا با مجوز سازمان بنادر و دریانوردی بوسیله سایر سازمانهای دولتی یا بخش‌های غیر دولتی در سواحل دریای عمان و خلیج فارس احداث شده باشند.

### بنادر شمالی :

بنادر انزلی، نوشهر ، امیر آباد، فریدونکنار، آستارا، نکاء، گز ، ترکمن و سایر بنادری که توسط یا تحت نظارت و یا با مجوز سازمان بنادر و دریانوردی بوسیله سایر سازمانهای دولتی یا بخش‌های غیر دولتی در سواحل دریای خزر احداث شده باشند

### اعتبار :

از آنجاییکه کتابچه تعرفه بطور معمول با استفاده از متون مصوبات هیأت عامل و همچنین مصوبات شورای عالی سازمان تدوین می گردد، لذا این مجموعه به عنوان مرجع تعرفه بنادر کشور برای سال خورشیدی ۱۳۹۰ ملاک عمل کلیه بنادر خواهد بود و سقف مبالغ قابل وصول از مشتریان بنادر را تعیین خواهد کرد. ضمناً با توجه به اینکه بسیاری از خدمات بندری و دریایی توسط بخشهای غیر دولتی ارائه می گردد، دریافت مبالغ کمتر در بازار رقابتی خدمات امکان پذیر می باشد.





## شرایط عمومی مربوط به کشتی و کالا:

### ۱- مبنای محاسبه و اخذ تعرفه‌های مترتب بر کشتی، کالا و کانتینر:

۱-۱- حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری متعلق بر کشتی‌ها و شناورهای ایرانی و خارجی بر مبنای دلار و مقادیر کمتر از آن بر اساس سنت آمریکا (C) و به نرخ واریزنامه‌ای بانک مرکزی به صورت ریال محاسبه و دریافت می‌شود. (مصوبه اجلاس شماره ۱۵۵۱ مورخ ۱۷/۵/۸۷).

۱-۲- عوارض و هزینه‌های بندری متعلق بر کالا (به THC) بصورت ریالی محاسبه و دریافت می‌گردد.

۱-۳- مبنای محاسبه THC دلار آمریکا بوده که براساس نرخ واریزنامه ای بانک مرکزی در روز پهلودهی کشتی به اسکله های بندر محاسبه و به ریال دریافت می شود.

### ۲- پیش پرداخت :

ادارات کل بنادر اختیار دارند قبل از پهلودهی کشتی‌ها، تمام یا قسمتی از هزینه‌های متعلق بر کشتی یا کالا را برآورد نموده و تحت عنوان پیش پرداخت دریافت نمایند در این صورت مادامیکه مبلغ برآورد شده دریافت نشده باشد می توانند از پهلو دهی کشتی به اسکله خودداری نمایند.

### ۳- هزینه‌های ترانزیت اداری :

الف) ادارات بنادر حق کنترل، بارگیری مجدد، باراندازی و جابه جایی کل محموله را برای خود محفوظ دانسته و در صورت ایجاد تراکم بیش از حد کالا و کانتینر در اماکن، محوطه‌ها و انبارها به صلاحدید بندر و با هماهنگی و موافقت گمرک نسبت به ترانزیت اداری کالاها و کانتینرها به سایر گمرکات داخلی مجاز اقدام نمایند، در این صورت پرداخت کلیه هزینه‌های جابجایی، انبارداری، تخلیه و بارگیری، نگهداری، حمل و غیره در گمرکات به عهده صاحب کالا و کانتینر خواهد بود. در هر صورت تحویل کالای ترانزیت اداری شده در گمرکات مقصد به صاحب کالا منوط به ارائه ترخیصیه صادره از سوی شرکت نمایندگی خط کشتیرانی و نیز تسویه حساب بابت هزینه‌های فوق‌الذکر توسط صاحب کالا می‌باشد.

ب) چنانچه مشخص شود که محموله یا کانتینری به محموله یا اموال دیگری صدمه رسانده است، ادارات بنادر حق بازرسی و جابجایی آن به مکان دیگر، با ریسک و هزینه مالک یا نماینده صاحب کالا و یا کشتی را خواهد داشت.



#### ۴- ساعات کاری بندر (اداری، غیر اداری، شبها و تعطیلات) :

روزهای کاری ادارات بنادر از روز شنبه لغایت چهارشنبه بوده و ساعات اداری از ۷ تا ۱۵ و ساعات غیراداری از ۱۵ تا ۱۹ و ساعات کاری شبها از ۱۹ تا ۷ صبح روز بعد منظور می‌گردد. عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای فله، عمومی، متفرقه و کانتینر بصورت ۲۴ ساعته خواهد بود. ضمناً روزهای پنجشنبه و جمعه هر هفته و تعطیلات رسمی کشور به عنوان روز تعطیل قلمداد شده که در این روزها عملیات تخلیه و بارگیری با احتساب اضافه کاری انجام می‌گیرد. روز اول سال شمسی (نوروز - یکم فروردین) و دهم محرم سال قمری (عاشورا) تعطیل رسمی بنادر بوده و عملیات تخلیه و بارگیری انجام نمی‌گیرد. ترمینالهای کانتینری از این امر مستثنی می‌باشند که در بخش کانتینر به آن اشاره خواهد شد.

#### ۵- اسناد و مدارک مورد نیاز ورود کشتی :

اسناد ذیل باید حداقل ۴۸ ساعت قبل از ورود کشتی توسط نمایندگی کشتیرانی مربوطه به اداره بندر تحویل گردد :

- اظهار نامه اجمالی کشتی (General Declaration)
- اظهار نامه یا مانیفست کالا (Cargo Declaration / Manifest)
- مانیفست کالاهای خطرناک (Dangerous Goods Manifest)
- فهرست خدمه کشتی (Crew List)
- فهرست مسافری کشتی (Passenger List)
- نقشه بارگیری و بارچینی (Cargo Plan & Stowage Plan)
- اظهارنامه مواد مصرفی کشتی (Ship Stores Declaration)
- اظهارنامه بهداشت دریایی (Marine Declaration of Health)
- تصویر گواهی ظرفیت بارگیری (International Tonnage Measurement)
- اصل پروانه حرکت آخرین بندر بارگیری (Last Loading Port Certificate)

توضیح :

الف- کلیه کشتی‌های فاقد کالای خطرناک اعم از کانتینری و یا غیرکانتینری می‌بایست عدم حمل کالای خطرناک را طی یک اظهارنامه جداگانه اعلام نماید.

ب- در بنادری که مبادله اطلاعات مانیفست‌های ورودی و فهرستهای بارگیری با استفاده از سیستم EDI انجام

نمی‌شود، مانیفست کالا و کانتینرهای ترانشیپی و ترانزیت خارجی می‌بایست به طور جداگانه تسلیم بندر شوند.



ج- برای هر بار اصلاح مانیفست مبلغ دویست هزار ریال از خط کشتیرانی مربوطه دریافت می‌گردد.

#### ۶- نظام نامه امنیت بین المللی کشتی و بندر (ISPS Code)

(The International Ship and Port Facility Security Code) با توجه به اینکه در کلیه بنادر جمهوری اسلامی ایران تمامی الزامات نظام نامه امنیت بین المللی کشتی و بندر اعمال می‌گردد لذا کشتی‌های ورودی به بنادر ایران می‌بایست دارای شرایط لازم بوده و وظایف تعیین شده در ISPS Code را رعایت نمایند. ضمناً استفاده کنندگان از بندر باید الزامات تصریح شده در ISPS Code را رعایت نمایند. بدیهی است هرگونه تخلف باعث محرومیت از تسهیلات فراهم شده توسط بندر می‌گردد.

#### ۷- ایمنی و شرایط زیست محیطی:

به منظور جلوگیری از بروز حوادث عملیاتی و زیست محیطی، کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی اعم از کارگزاران ترمینال‌های بندری، صاحبان کالا، شرکتهای تخلیه و بارگیری، پیمانکاران و فورواردرها و همچنین مالکان و فرماندهان کشتی و نمایندگی‌های خطوط کشتیرانی ملزم به رعایت قوانین، آئین نامه‌ها و دستورالعملهای ایمنی و زیست محیطی در بنادر کشور می‌باشند و در صورت تخلف از قوانین و مقررات مذکور حسب مورد مسئول تلقی شده و می‌بایست خسارت وارده را مطابق نظریه کارشناسان و یا کمیته سوانح بنادر و سازمان جبران نمایند.

#### ۸- کالاهای خطرناک، مخاطره آمیز یا زیان آور:

حمل کالاهای خطرناک، مخاطره آمیز و زیان آور می‌بایست حداقل ۴۸ ساعت قبل از ورود کالا به محوطه بندری توسط صاحب کالا یا نماینده وی و در مورد ورود کشتی توسط نمایندگی‌های کشتیرانی مربوطه به بندر اعلام گردد. اینگونه کالاها براساس دستورالعمل کالاهای خطرناک (IMDG Code) مصوب سازمان بین‌المللی دریایی (IMO)، در ۹ کلاس به شرح ذیل طبقه بندی و لیست گردیده است:



عنوان انگلیسی	عنوان فارسی	کلاس کالای خطرناک
Explosive	مواد منفجره	یک
Gases	گازهای خطرناک	دو
Flammable Liquids	مایعات قابل اشتعال	سه
Flammable Solids	جامدات قابل اشتعال	چهار
Oxidizing Substances & Organic Peroxides	مواد اکسید کننده و پراکسید آلی	پنج
Toxic & Infectious Substances	مواد سمی و عفونی	شش
Radioactive Material	مواد رادیو اکتیو	هفت
Corrosive Substances	مواد خورنده	هشت
Miscellaneous Dangerous Substances	مواد خطرناک متفرقه	نه

توضیح:

۱- ماده شیمیایی سودا-اش (کلسیم دی هیدرواکسید) و کربنات سدیم که در کتاب IMDG Code منظور

نگردیده جزء کالاهای خطرناک محسوب نمی‌شود.



## فصل اول :

# تعرفه حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری

## مترتباً بر کشتی

بخش اول :

- تعاریف مربوط به کشتی

بخش دوم :

- حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری مترتب بر کشتی

بخش سوم :

- معافیت‌ها و تخفیفات مربوط به کشتی



## فصل اول - تعرفه حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری مترتب بر کشتی

بخش اول - تعاریف مربوط به کشتی :

### شناور:

به هر وسیله نقلیه آبی که قابلیت دریانوردی در کلیه آب‌های مجاز را داشته باشد شناور می‌گویند.

### ظرفیت ناخالص ثبت شده کشتی (GRT):

عبارتست از حجم تمام فضاهای بدنه و عرشه کشتی اعم از انبارها، موتورخانه‌ها، مخازن سوخت و آب، فضای بسته بالای عرشه که قابلیت بارگیری کالا را داشته باشد. مواردی چون فضای مورد استفاده و استراحت خدمه و مسافر، پل فرماندهی کشتی و انبار آذوقه با برخی از استثنائات به شرح زیر از آن کسر می‌گردد:

- فضاهای مربوط به اتاق نقشه و مخابرات و علائم کمک ناوبری.

- فضاهای مربوط به جمع‌آوری زنجیر و موتورگیرباکس لنگر کشتی و دوار (کابستون).

- فضاهای مربوط به نگهداری وسائل ایمنی و باطریها.

این ظرفیت حجمی است و هر ۱۰۰ فوت مکعب یا ۲/۸۳ مترمکعب برابر با یک تن ظرفیت غیرخالص می‌باشد.

### ظرفیت ناخالص کشتی (GT):

قابل ذکر است که براساس اصلاحیه کنوانسیون اندازه‌گیری ظرفیت، GRT تبدیل به GT شده و فرمول

محاسبه آن به شرح زیر تعیین شده است :

$$GT = K \times V$$

$$K = 0.2 + 0.2 \log V$$

V = حجم کلیه فضاهای محصور شده در کشتی =

### ظرفیت خالص کشتی (NT):

این ظرفیت برابر است با ظرفیت ناخالص کشتی (GT) منهای فضاهای مربوط به خدمه و مسافر، موتورخانه و

پل فرماندهی.



### وزن قابل بارگیری (DWT) Dead Weight Tonnage :

حداکثر وزن قابل بارگیری یک کشتی با واحد تن وزنی بوده و عبارت است از مجموع وزن کالا، آذوقه، سوخت، خدمه و مسافر که کشتی مجاز به حمل آن در شرایط بارگیری تا خط حداکثر بارگیری تابستان (SLW) می‌باشد.

#### ملیت و پرچم :

عبارتست از کشوری که کشتی در آنجا به ثبت رسیده و اجازه بر افراشتن پرچم آن کشور را دارد.

#### کشتیهای خطوط منظم (Liner) :

اینگونه کشتیها در خطوط منظم با جدول زمان بندی مشخص شده در خط سیر و نرخ کرایه حمل معینی که معمولاً توسط کنفرانسهای بین‌المللی و منطقه‌ای مشخص می‌گردد، مبادرت به حمل کالا بین بنادر می‌نمایند.

#### کشتی اجاره ای :

کشتی است که به صورت اجاره‌ای کار می‌کند. این اجاره می‌تواند به صورت زمانی یا سفری باشد.

#### کشتی باری :

کشتی است که جهت حمل انواع کالا مورد استفاده قرار می‌گیرد.

#### کشتی تمام کانتینری :

کشتی است که فقط قابلیت حمل کانتینر را دارد.

#### کشتی فله بر خشک :

کشتی است که جهت حمل کالاهای فله خشک مانند گندم، جو، ذرت و ذغال سنگ بکار می‌رود.

#### کشتی مسافری :

کشتی است که اختصاصاً جهت حمل مسافر مورد استفاده قرار می‌گیرد.

#### کشتی بار و مسافر :

شناوری است که توانایی پذیرش مسافر و حمل بار را به صورت توأم دارد.



### کشتی تحقیقاتی و آموزشی :

کشتیهایی که به منظور تحقیقات علمی و آموزشی مورد استفاده قرار می‌گیرند.

### کشتی ماهیگیری :

کشتی است که جهت ماهیگیری و صید آبزیان مورد استفاده قرار می‌گیرد.

### کشتی رو-رو :

کشتی است که وسایل نقلیه زمینی موتوری می‌توانند مستقیماً به آن وارد یا از آن خارج شوند.

### کشتی تانکر :

کشتی است که جهت حمل مواد مایع نفتی و غیر نفتی بکار گرفته می‌شود.

### کشتی یخچالی :

کشتی است که فضاهای بارگیری آن دارای کنترل درجه حرارت بوده و جهت حمل کالاهائی مانند گوشت ، لبنیات و

.... بکار می‌رود.

### شناور خدماتی :

شناوری است که جهت ارائه خدمات دریائی مورد استفاده قرار می‌گیرد مانند یدک کش و قایق و ...

### موتور لنج (شناور چوبی) :

واحدهای کوچک چوبی که بصورت سنتی به حمل کالا در مناطق خلیج فارس و دریای عمان اشتغال دارند. (شناورهای

کوچکتر از کشتی که عملیات حمل کالا بین بنادر داخلی و احياناً بنادر کشورهای همجوار را انجام می‌دهند).

### سوخت‌رسان :

شناوری است که دارای مخازن نگهداری سوخت می‌باشد و منحصرأ به امر سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در آبهای

داخلی و بین‌المللی می‌پردازد.

### بویه‌گذار :

شناوری که دارای تجهیزات مخصوص بویه‌گذاری می‌باشد.





### قایق تدارکاتی و خدمه‌بر :

شناوری است که مخصوص حمل مواد غذایی و مایحتاج کشتی‌ها بوده و مواد و لوازم مورد نیاز کشتی‌ها و همچنین خدمه آنها را انتقال می‌دهد.

#### دوبه :

عبارتست از وسیله نقلیه آبی بزرگتر از قایق معمولی که نیروی محرکه ندارد و بوسیله یدک‌کش کشیده می‌شود. دوبه معمول‌ترین وسیله نقلیه دریائی است که توسط آن عمل بارگیری یا تخلیه کالای کشتیهای عظیم اقیانوس‌پیما که نمی‌توانند در کنار اسکله پهلو بگیرند و مجبور به توقف در لنگرگاه هستند صورت می‌گیرد. آبخور دوبه معمولاً کم است و جهت امور خدماتی مانند آب رسانی، سوخت‌رسانی و انتقال کالا (دوبه‌کاری) مورد استفاده قرار می‌گیرد.

#### یدک‌کش :

عبارتست از واحد شناوری که با قدرت موتور زیاد، جهت انجام امور خدماتی و پهلودهی یا جداسازی کشتی در بندر یا یدک نمودن دوبه در بنادر و آبهای آزاد از آن استفاده می‌شود.

#### لایروب :

واحدی شناور که جهت لایروبی آبراهها، کانال دسترسی، حوضچه‌ها و پای اسکله‌های بندر بکار می‌رود.

#### اسکله اختصاصی :

اسکله‌هایی که با سرمایه بخش دولتی ساخته شده و برای کالایی خاص و یا بهره‌بردار خاص مورد استفاده قرار می‌گیرد.

#### اسکله یا بندر خصوصی :

اسکله‌ها یا بنادری هستند که کلیه زیر ساخت و روساخت آن با سرمایه غیر دولتی ساخته شده و مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد.

#### حوضچه :

فضایی در داخل محدوده موج‌شکنها که محل مانور کشتی‌ها برای پهلوگیری و جدا شدن از اسکله است.

#### لنگرگاه خارجی :

عبارتست از منطقه‌ای ایمن در خارج از محدوده بندر برای توقف و لنگراندازی کشتی‌ها.



## لنگرگاه داخلی :

عبارتست از محدوده‌ای ایمن در نزدیکی بندر جهت توقف و لنگراندازی کوتاه‌مدت کشتی‌ها می باشد.

### توقف بدون فعالیت ( Lay Up )

به توقف کشتی بصورت غیرفعال در لنگرگاه داخلی یا خارجی اطلاق می شود.

### راهنمایی

به فرآیندی اطلاق می شود که منتج به هدایت و ارایه مشاوره به ناخدای کشتی به منظور ورود و خروج به / از بندر ، پهلو دهی و جداسازی از/به اسکله می گردد. این مشاوره توسط دریانوردی مجرب و آموزش دیده ارایه می گردد که دارای گواهینامه مربوطه بوده و راهنما نامیده می شود.

### شناور جمع‌آوری آلودگی نفتی

شناوری است که تجهیزات لازم برای جمع‌آوری مواد نفتی در سطح آب را دارا می باشد.

### شرایط اضطرار یا فورس مازور

شرایطی که امور، به دلیل عوامل طبیعی از حالت عادی و جاری خود خارج شده باشد. مانند سیل، زلزله، طوفان و ...

### تعریف SPM و SBM

SPM (Single Point Mooring) و SBM (Single Buoy Mooring) مهار تک بویه‌ای، بویه‌ای که در آبهای عمیق عموماً برای سوخت‌رسانی به نفتکش‌ها به عنوان یک پایانه لوله نفت زیرآبی و وسیله‌ای برای مهار نفتکش و یا تخلیه و بارگیری میعانات گازی مورد استفاده قرار می گیرد.



## فصل اول - تعرفه حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری مترتب بر کشتی

### بخش دوم: حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری بر کشتی‌ها در بنادر جنوبی و شمالی کشور

مقدمه:

با توجه به تعاریف مربوط به اصول تعرفه گذاری در بنادر که در صفحه ۷ این کتابچه درج گردیده است، حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری مترتب بر کشتی، به شرح ذیل تعیین می‌شود:

#### الف: حقوق و عوارض بندری مترتب بر کشتی‌ها شامل:

- ۱- حق ورود کشتی به دهانه بندر
- ۲- حق ورود کشتی به بندر
- ۳- حق تخلیه و بارگیری در اسکله
- ۴- حق تخلیه و بارگیری در لنگرگاه
- ۵- عوارض فانوس دریایی

#### ب: هزینه‌های بندری مترتب بر کشتی‌ها شامل:

- ۱- هزینه راهنمایی شامل:
  - ۱-۱- لنگر اندازی و لنگر برداری
  - ۱-۲- هدایت کشتی
  - ۱-۳- پهلودهی و جداسازی از اسکله
- ۲- هزینه لایروبی
- ۳- هزینه توقف کنار اسکله
- ۴- هزینه یدک کشی
- ۵- هزینه جمع‌آوری زباله از کشتی
- ۶- هزینه جمع‌آوری مواد زائد آب خن
- ۷- دیماند اضافه کاری



## جدول شماره ۱

تعرفه حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری بر کشتی‌های کانتینری، رو-رو و غیرکانتینری / غیرنفتی در بنادر جنوبی و کشتی‌های غیرنفتی وارده به بنادر و اسکله‌هایی که کاملاً با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در سواحل جنوبی احداث گردیده یا خواهد شد (بنادر آفتاب و چارک) \* و اسکله‌های اختصاصی بنادر آزاد قشم و کیش، \*\*

ردیف	عنوان تعرفه	کشتی‌های کانتینری و رو-رو	کشتی‌های غیرکانتینری / غیرنفتی
۱	حقوق بندری	حق ورود به بندر	۱/۲ C/GT
			۰/۷۲ C/ GT
	حق تخلیه و بارگیری	در اسکله	۱/۲ C/GT
			۰/۷۲ C/ GT
در لنگرگاه	هر تن کالا ۲ سنت	هر تن کالا ۴ سنت	
	هر تن کالا ۱/۲ سنت	هر تن کالا ۲ سنت	
۲	عوارض فانوس دریایی	۳/۶ C/ GT	۶ C/GT
۳	هزینه راهنمایی در یک رفت و برگشت	۷/۲ C/ GT	۱۲ C/GT
۴	هزینه جمع‌آوری زباله در اسکله	۲/۴ C/ GT	۴ C/GT
۵	هزینه لایروبی	۴/۸ C/ GT	۸ C/GT
۶	هزینه توقف کنار اسکله	هر نرم تخلیه ۱/۸ C/ GT	هر نرم تخلیه ۳ C/ GT
۷	هزینه یدک‌کشی	۱۴/۴ C/ GT	۲۴ C/GT
۸	<b>اضافه کاری :</b> تعرفه حق تخلیه و بارگیری و هزینه راهنمایی در ساعتهای غیراداری به میزان ۱۰٪ و در هنگام شب، روزهای تعطیل، پنجشنبه و جمعه به میزان ۲۰٪ افزایش خواهد داشت.		

\* مصوبه اجلاس شماره ۱۴۷۰ مورخ ۱۳۸۵/۸/۱۵

\*\* مصوبه اجلاس شماره ۱۴۲۸ مورخ ۱۳۸۴/۹/۶، ۱۳۸۴/۱۲/۱ مورخ ۱۴۳۵

مصوبه اجلاس ۱۵۴۷ مورخ ۱۳۸۷/۴/۱۸ (اصلاح جدول مربوط به کشتی)



### توضیحات جدول شماره ۱:

۱- مبنای محاسبه براساس GT (تناژ ناخالص) شناور می‌باشد در صورتی که تناژ ناخالص شناور بر اساس GRT ثبت شده باشد بر مبنای GRT و در صورتی که یک شناور هم دارای GRT و هم GT باشد ملاک و مبنای محاسبه تناژ بالاتر خواهد بود.

۲- اخذ هزینه یدک‌کشی در عملیات پهلودهی و جداسازی شناور به از اسکله توأم با هزینه راهنمایی می‌باشد و چنانچه در عملیات راهنمایی برای پهلودهی و جداسازی شناور از یدک‌کش استفاده نشود در هر صورت هزینه‌های یدک‌کشی محاسبه و وصول خواهد گردید.

۳- در صورتی که کشتی فاقد نیروی محرکه باشد هزینه یدک‌کشی ۱۰۰٪ افزایش می‌یابد.

۴- برای انتقال راهنما به کشتی و شناور هیچگونه هزینه‌ای از بابت خدمات واحدهای شناور (راهنما، قایق، یدک‌کشی و ...) وصول نخواهد شد.

۵- هزینه توقف کنار اسکله بر مبنای نرم تخلیه و بارگیری مربوط به کشتی و طبق جدول ذیل محاسبه می‌شود:

ردیف	نوع کشتی	نرم	مازاد بر نرم	
			هر روز مازاد بر نرم	هر ساعت مازاد بر نرم
۱	کانتینری / رو - رو	C/ GT ۱/۸ برای یک روز	۷/۲ C/ GT	$\frac{۷/۲}{۲۴}$ C/ GT
۲	جنرال کارگو و صیادی	C/ GT ۳ برای سه روز	۱۲ C/ GT	$\frac{۱۲}{۲۴}$ C/ GT
۳	کشتی های فله بر	C/ GT ۳ برای پنج روز	۱۲ C/ GT	$\frac{۱۲}{۲۴}$ C/ GT
۴	شناورهای زیر ۱۵۰۰ GT و شناورهای تحقیقاتی، خدماتی و یدک‌کش	۲۴ ساعت اول معاف *	۲ C/ GT	$\frac{۲}{۲۴}$ C/ GT

\* (براساس مصوبه اجلاس شماره ۱۳۵۴ مورخ ۱۳۸۲/۸/۲۶)

۶- هزینه جابجایی (شیفتینگ) با استفاده از راهنما ۵ سنت برای هر GT، با استفاده از طناب کشتی ۲ سنت

برای هر GT و در صورت انجام یدک‌کشی هزینه مربوطه براساس جدول شماره یک قابل محاسبه و اخذ می‌باشد.



- تبصره ۱- منظور از شیفتینگ، جابجایی شناور در اسکله‌ها و یا جابجایی شناور از اسکله به لنگرگاه و بالعکس می‌باشد.
- تبصره ۲- در صورتی که عملیات جابجایی (شیفتینگ) بر اساس مقتضیات اداری باشد هزینه‌ای دریافت نخواهد شد.
- ۷- از کشتی‌ها و یا شناورهایی که طی یک سفر به بنادر جمهوری اسلامی ایران تردد نمایند اگر چه کشتی در چند بندر پهلو بگیرد تا زمان ترک آخرین بندر، فقط یک مرتبه و صرفاً در زمان ورود و در اولین بندر عوارض فانوس دریایی وصول می‌گردد.
- ۸- کلیه شناورها و کشتی‌هایی که در بنادر به مورینگ‌بویه و یا به صورت دوبله (Double Bank) به شناور یا کشتی دیگری جهت انجام عملیات تخلیه و بارگیری پهلو داده شوند مشمول کلیه ردیفهای تعرفه‌ای جدول شماره یک حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری خواهند بود.
- ۹- از واحدهای شناور مختلط (یدک کشهایی که واحد شناور دیگری را یدک می‌کشند) حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری بر اساس مجموع GT شناورهای مذکور محاسبه و اخذ خواهد شد.
- ۱۰- در صورت انجام خدمات جمع‌آوری زباله در لنگرگاه و یا بصورت توأم در اسکله و لنگرگاه تعرفه مربوطه (هزینه جمع‌آوری زباله) فقط یکبار و به میزان ۲ برابر وصول خواهد شد.
- ۱۱- کشتی‌هایی که جهت تخلیه کالا در کنار اسکله متوقف بوده و قصد بارگیری کالای صادراتی را دارند در صورتی می‌توانند برای بارگیری در کنار اسکله بمانند که نمایندگان آنها تا ۱۲ ساعت قبل از پایان تخلیه محمولات وارداتی، از بندر درخواست بارگیری کالای صادراتی بر روی همان کشتی را نمایند. این امر منوط به آن می‌باشد که کالای صادراتی در بندر آماده بوده و بارگیری بلافاصله انجام پذیرد. در غیر اینصورت کشتی از اسکله جدا گردیده و هزینه‌های مربوطه وصول خواهد گردید.
- تبصره ۵- مبنای محاسبه زمان توقف کنار اسکله برای دو عملیات تخلیه و بارگیری بصورت جداگانه و بر اساس نوع محموله تخلیه و یا بارگیری شده از/ به کشتی می‌باشد.
- ۱۲- چنانچه بندر آمادگی پهلو دهی کشتی یا شناوری را به اسکله بعد از دریافت N.O.R کشتی، اعلام نماید و کشتی یا شناور مذکور بنا به هر دلیلی از این امر امتناع ورزد بابت هر ساعت تأخیر پس از یک ساعت از اعلام آمادگی بندر مبلغ ۸۰۰ دلار تا زمان اعلام انصراف کشتی و درج در دفتر ثبت وقایع قابل محاسبه و وصول می‌باشد. عدم بکارگیری راهنما در کشتی‌های مسافری (به جز کشتی‌های بار و مسافر)، شناورهای خدماتی مانند یدک‌کش‌ها، لایروپها، شناورهای جمع‌آوری آلودگی نفتی، شناورهای سوخت‌رسان و آبرسان فقط در صورت



داشتن یکی از شرایط ذیل، مشروط به پذیرش کلیه مسئولیتها از سوی شرکتهای کشتیرانی مربوطه و همچنین هماهنگی با برج کنترل مجاز می‌باشد برای اینگونه شناورها هزینه راهنمایی محاسبه نمی‌گردد. بدیهی است اخذ تعهد پذیرش کلیه مسئولیتها از شرکت کشتیرانی ذیربط الزامی است.

### شرایط مندرج در بند ۱۳:

الف) شناور به نحوی تحت مالکیت یا اجاره ارگانها و یا بخش خصوصی (بدون توجه به ملیت) باشد.

ب) شناور تا محدوده لنگرگاههای خارجی مبادرت به ارائه خدمات نمایند.

ج) شناور در ۶ ماه، حداقل سه سفر به بندر داشته باشد.

د) شناور دارای فرمانده ایرانی باشد.

هـ) فرمانده شناور، متقاضی ورود به بندر بدون حضور راهنما باشد.

۱۴- به منظور جلوگیری از وقفه در پهلودهی کشتیهای ورودی و جداسازی کشتیهای خروجی به/ از بنادر،

نمایندگیهای معتبر شرکتهای کشتیرانی حداکثر بیست روز برای پرداخت صورتحساب ارزی حقوق، عوارض و

هزینههای بندری مترتب بر کشتی (در قبال ارائه چک) مهلت دارند (مصوبه اجلاس ۱۵۱۹ مورخ ۱۳۸۶/۱۰/۳)

شایان ذکر است که اسامی این شرکتهای توسط معاونت اداری و مالی به بنادر ابلاغ شده است.

۱۵- نرخ کرایه ساعتی تجهیزات دریایی:

نرخ کرایه ساعتی تجهیزات دریایی که در عملیاتی به غیر از عملیاتهای پهلودهی و جداسازی شناور یا کشتی،

مورد استفاده قرار می‌گیرند براساس نرخهای توافقی محاسبه و دریافت می‌گردد.



## جدول شماره ۲

تعرفه حقوق، عوارض و هزینه های بندری بر کشتی‌های مسافر، بار و مسافر، ایرانی و خارجی با انجام سفرهای داخلی و بین المللی

ردیف	عنوان تعرفه	مبلغ تعرفه
۱	حقوق بندری	حق ورود به دهانه بندر
		حق ورود به بندر
		حق تخلیه و بارگیری
	در اسکله	هر تن کالا ۲ سنت
	در لنگرگاه	هر تن کالا ۱ سنت
۲	عوارض فانوس دریایی	۳ C/ GT
۳	هزینه راهنمایی در یک رفت و برگشت	۶ C/ GT
۴	هزینه جمع‌آوری زباله در اسکله	۲ C/ GT
۵	هزینه لایروبی	۴ C/ GT
۶	هزینه توقف کنار اسکله هر نرم تخلیه	۱/۵ C/ GT
۷	هزینه یدک‌کشی	۱۴ C/ GT

### توضیحات جدول شماره ۲:

- ۱- هزینه توقف کنار اسکله (ردیف ۶ جدول فوق) براساس نرم تخلیه و بارگیری کشتی مسافری معادل  $1/5 C/ GT$  برای سه روز توقف محاسبه می‌شود.
- ۲- اگر مدت زمان تخلیه و توقف کشتی کنار اسکله بیش از نرم‌های فوق‌الذکر باشد هزینه توقف کنار اسکله (خارج از نرم) به ازای هر روز  $6 C/ GT$  و کمتر از روز به ازای هر ساعت  $6/24 C/ GT$  محاسبه و اخذ می‌گردد.
- ۳- مطابق مصوبه اجلاس شماره ۱۳۹۴ مورخ ۱۳۸۳/۱۱/۲۶ تعرفه حقوق، عوارض و هزینه های بندری بر کشتی‌های مسافر، بار و مسافر، ایرانی و خارجی با انجام سفرهای داخلی و بین المللی مشمول ۹۰٪ تخفیف (به استثنای هزینه یدک‌کشی به استناد مصوبه ۱۵۶۰ مورخ ۱۳۸۷/۷/۳۰) می‌گردند.
- ۴- صورتحسابهای صادره جهت شناورهای ایرانی حداقل به میزان ۱۵۰۰۰۰۰ ریال صادر خواهد شد و در صورتیکه مبلغ قابل پرداخت کمتر از ۱۵۰۰۰۰۰ ریال باشد همان ۱۵۰۰۰۰۰ ریال محاسبه خواهد شد.





### جدول شماره ۳

تعرفه حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری بر تانکرهای نفتی و غیرنفتی مایع (ایرانی و خارجی)  
در بنادر جنوبی و کلیه شناورها در بنادر شمالی، در اسکله اختصاصی پتروشیمی، صنایع فولاد در بندر  
امام خمینی (ره) و اسکله فولاد بندر شهید رجایی

ردیف	عنوان تعرفه	واحد محاسبه	میزان تعرفه	ملاحظات
۱	حقوق بندری	هر GT	۶ سنت	حق ورود به دهانه بندر
			۱۰ سنت	حق ورود به بندر
			۲۲ سنت	حق تخلیه و بارگیری
			۱۱ سنت	در اسکله در لنگرگاه
۲	عوارض فانوس دریایی	هر GT	۴ سنت	
۳	هزینه راهنمایی در یک رفت و یا برگشت واحد شناور	هر GT	۴۰ سنت	
۴	هزینه جمع آوری زباله	هر GT	۵ دلار	شناورهای بدنه چوبی و فایبرگلاس (لنجها)
			۲۰ دلار	شناورهای بدنه فلزی تا ۸۰۰ GT
			۱۲۵ دلار	کشتی و شناور از ۸۰۱ تا ۵۰۰۰ GT
			۷۰۰ دلار	کشتی و شناور از ۵۰۰۰ GT به بالا
۵	هزینه لایروبی	هر GT	۴۱ سنت	
۶	هزینه توقف در کنار اسکله	هر GT در ساعت	۰/۴۵ سنت*	
۷	<b>اضافه کاری:</b> تعرفه حق تخلیه و بارگیری و هزینه راهنمایی در ساعتهای غیراداری به میزان ۱۰٪ و در هنگام شب، روزهای تعطیل، پنجشنبه و جمعه به میزان ۲۰٪ افزایش خواهد داشت.			

\* (مصوبه اجلاس ۱۳۴۶ مورخ ۱۳۷۹/۴/۱۶)



### توضیحات جدول شماره ۳ :

- ۱- هزینه های جمع‌آوری زباله (ردیف ۴ جدول فوق) تا ۷ روز توقف کنار اسکله در نظر گرفته شده و برای توقف بیش از ۷ روز، به ازای هر روز  $\frac{1}{7}$  تعرفه‌های فوق علاوه بر تعرفه‌های مذکور محاسبه و دریافت خواهد شد.  
تبصره : در صورت انجام خدمات جمع‌آوری زباله در لنگرگاه و یا به صورت توأم در اسکله و لنگرگاه تعرفه‌های فوق به میزان دو برابر وصول خواهد شد.
- ۲- هزینه جابجایی (شیفتینگ در اسکله) با استفاده از راهنما ۷ سنت برای هر GT و با استفاده از طناب کشتی ۳ سنت برای هر GT می‌باشد و در صورت انجام یدک‌کشی هزینه مربوط براساس جدول شماره ۴ قابل محاسبه و اخذ می‌باشد.
- ۳- تعرفه راهنمایی شامل هدایت کشتی، لنگراندازی، لنگربرداری، بستن کشتی به اسکله و باز کردن کشتی از اسکله می‌باشد. لذا چنانچه حسب درخواست شرکت خدمات دریایی، کشتی از اسکله به لنگرگاه داخلی منتقل و سپس پهلودهی گردد. در صورتی که بنا بر مقتضیات اداری نباشد هزینه یک مورد شیفتینگ می‌بایست محاسبه و اخذ گردد و در صورت انجام یدک‌کشی هزینه مربوط براساس جدول شماره ۴ قابل محاسبه و اخذ می‌باشد.
- ۴- هزینه یدک‌کشی در عملیات پهلوگیری و جدا شدن کشتی‌ها به/ از اسکله جداگانه و طبق جدول شماره ۴ دریافت می‌گردد.



## جدول شماره ۴

تعرفه هزینه یدک‌کشی برای عملیات راهنمایی برای کشتی تانکرهای نفتی و غیر نفتی مایع ( ایرانی و خارجی) در بنادر جنوبی و کلیه شناورها در بنادر شمالی در یک عمل بستن و باز کردن کشتی\* در اسکله اختصاصی پتروشیمی، صنایع فولاد در بندر امام خمینی (ره) و اسکله فولاد بندر شهید رجایی

ردیف	تناژ کشتی	هزینه یدک‌کشی
۱	تا ۱۵۰۰ GT	۳۰۰ دلار
۲	از ۱۵۰۱ تا ۵۰۰۰ GT	۸۰۰ دلار
۳	از ۵۰۰۱ تا ۱۰۰۰۰ GT	۱۵۰۰ دلار
۴	از ۱۰۰۰۱ تا ۱۵۰۰۰ GT	۲۲۰۰ دلار
۵	از ۱۵۰۰۱ تا ۲۰۰۰۰ GT	۲۹۰۰ دلار
۶	از ۲۰۰۰۱ تا ۲۵۰۰۰ GT	۳۶۰۰ دلار
۷	از ۲۵۰۰۱ GT به بالا	۴۵۰۰ دلار

\* (مصوبه اجلاس شماره ۱۵۵۳ مورخ ۱۳۸۷/۶/۳)

توضیحات جدول شماره ۴:

۱- نوع و تعداد یدک‌کش‌ها و ساعات مورد استفاده برای بستن به اسکله و یا جدا نمودن از اسکله در تعرفه مذکور دخالتی ندارد.

۲- هزینه یدک‌کشی که برای عملیاتی غیر از پهلوگیری و جداسازی به/ از اسکله مورد استفاده قرار می‌گیرد جداگانه و برابر تعرفه‌های جاری مورد عمل دریافت می‌گردد.

۳- چنانچه در عملیات راهنمایی، برای پهلوگیری و جداسازی به/ از اسکله از یدک‌کش استفاده نشود در هر صورت هزینه‌های یدک‌کشی برابر جدول فوق محاسبه و وصول خواهد گردید.

۴- عملیات راهنمایی و یدک‌کشی مطابق قوانین و مقررات و دستورالعملهای جاری انجام خواهد شد و در صورتیکه در هدایت و پهلوگیری و باز کردن از راهنما و یدک‌کش استفاده نشود هیچگونه هزینه راهنمایی و یدک‌کشی محاسبه و وصول نخواهد گردید.

۵- برای انتقال راهنما به کشتی هیچگونه هزینه‌ای از بابت خدمات واحدهای شناور (راهنما، یدک‌کش و غیره) وصول نخواهد شد.



### جدول شماره ۵\*

جدول تعرفه‌های حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری بر کشتی حامل میعانات گازی در بنادر خدماتی پارس و ویژه پتروشیمی پارس جنوبی (عسلویه)

ردیف	عنوان	تعرفه
۱	حق ورود به دهانه بندر	۱/۰۲ C/ GT
۲	حق ورود به بندر	۱/۰۲ C/ GT
۳	حق تخلیه و بارگیری در اسکله	هر تن کالا ۳/۴ سنت
۴	عوارض فانوس دریایی	۵/۱ C/ GT
۵	هزینه راهنما در یک رفت و برگشت	۲۵ C/ GT
۶	هزینه جمع‌آوری زباله	۳/۴ C/ GT
۷	هزینه یدک‌کشی	۲۲ C/ GT

\* (مصوبه اجلاس شماره ۱۵۴۷ مورخ ۸۷/۴/۱۸ هیأت عامل).

### جدول شماره ۶\*

جدول تعرفه‌های حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری بر کشتیهای حامل میعانات گازی در SBM و SPM های کلیه بنادر جنوبی کشور

ردیف	عنوان	تعرفه
۱	حق ورود به دهانه بندر	۱/۰۲ C/ GT
۲	حق ورود به بندر	۱/۰۲ C/ GT
۳	حق تخلیه و بارگیری در SBM یا SPM	هر تن کالا ۱/۷ سنت
۴	عوارض فانوس دریایی	۵/۱ C/ GT
۵	هزینه راهنما در یک رفت و برگشت	۵۰ C/ GT
۶	هزینه جمع‌آوری زباله	۶/۸ C/ GT
۷	هزینه یدک‌کشی	۲۲ C/ GT

\* (مصوبه اجلاس شماره ۱۵۴۷ مورخ ۸۷/۴/۱۸ هیأت عامل).

توضیحات جداول شماره ۵ و ۶:

۱- هیچگونه تخفیفی بر تعرفه‌های فوق (جداول شماره ۵ و ۶) اعمال نمی‌شود.



۲- برای کلیه کشتی‌های تجاری (غیرنفتی / غیرگازی) در بنادر خدماتی و پتروشیمی منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس جنوبی (عسلویه) جدول شماره یک این کتابچه، بدون در نظر گرفتن هزینه‌های لایروبی، توقف کنار اسکله اعمال شده و هیچگونه تخفیفی محاسبه نمی‌گردد. تعرفه فوق برای کلیه کشتی‌های حامل کالاهای صادراتی از منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس جنوبی و کشتی‌های وارداتی نیز که کالای آنها در خود منطقه استفاده می‌شود قابل اعمال خواهد بود (مصوبه اجلاس ۱۴۹۸ مورخ ۸۶/۴/۲۵).

۳- برای کشتی‌های حامل میعانات گازی در بنادر خدماتی و پتروشیمی منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس جنوبی (عسلویه) و کلیه SBM و SPM‌های بنادر جنوبی کشور جداول شماره ۵ و ۶ ملاک محاسبه می‌باشد (مصوبه اجلاس شماره ۱۴۹۸ مورخ ۸۶/۴/۲۵ و مصوبه اجلاس شماره ۱۵۴۷ مورخ ۸۷/۴/۱۸).

## جدول شماره ۷

جدول اخذ دیماندر از انبارهای فعال کشتی در بنادر شمالی و جنوبی

شرح	از ساعت ۱۵ الی ۱۹	از ساعت ۱۹ الی ۷ صبح روز بعد و روزهای تعطیل
کشتی‌های ایرانی و خارجی	۴/۵ دلار برای هر ساعت انبار فعال	۷/۵ دلار برای هر ساعت انبار فعال
<p>- در اسکله‌های فولاد خوزستان، اسکله فولاد شهید رجایی، اسکله پتروشیمی بندرامام (ره)، اسکله خارک، اسکله عسلویه اسکله کاوه، اسکله نکاء، اسکله قشم و اسکله‌های اختصاصی دیماندر کشتی وصول نمی‌شود.</p> <p>- برای شناورهای چوبی در اسکله‌هایی که دیماندر اخذ می‌شود مانند بندر باهنر یک انبار ملاک عمل می‌باشد.</p>		

### تعرفه آب بهاء :

تعرفه آب بهاء مطابق فرمول ذیل محاسبه می‌گردد:

(لنگرگاه یا اسکله) هزینه انتقال + (تعرفه آب و فاضلاب استان یا آب شیرین کن) هزینه تأمین آب = تعرفه آب بهاء برای کشتی‌های ایرانی

- تعرفه آب بهاء برای کشتی‌های خارجی ۵۰ درصد بیشتر از کشتی‌های ایرانی و بصورت ارزی می‌باشد.



## تعرفه LAY UP کشتی ها و شرایط آن (مصوبه اجلاس شماره ۱۵۶۹ مورخ ۱۳۸۷/۱۰/۲)

نرخ تعرفه و شرایط LAY UP کشتیهای ورودی به لنگرگاههای بنادر کشور به شرح زیر می‌باشد:

### الف : تعرفه

- ۱- نرخ تعرفه لنگراندازی و توقف، روزانه معادل ۱ سنت بر هر تن DWT یا GT یا GRT (هریک که بیشتر باشد)
- ۲- هزینه تخلیه زباله برای هر ماه مبلغ ۷۰۰ دلار برای هر کشتی (در صورتیکه زمان کمتر از یک ماه باشد نیز ملاک محاسبه یک ماه خواهد بود).
- ۳- کشتی هایی که برای LAY UP وارد بنادر می شوند از کلیه حقوق، عوارض و هزینه های بندری معاف می باشند لیکن در صورتیکه هنگام خروج اقدام به بارگیری نماید حقوق، عوارض و هزینه های بندری طبق جداول مربوطه (۱ الی ۴ کتابچه تعرفه) دریافت خواهد شد.

### ب : شرایط

- ۱- رعایت کلیه قوانین و مقررات دریایی و بندری، گمرکی در زمان توقف.
- ۲- تکمیل فرم درخواست که در آن مدت LAY UP و مشخصات کشتی (ship particular) قید شود.
- ۳- رعایت حداقل نفرات مورد نیاز روی کشتی به منظور جلوگیری از هرگونه حادثه و اقدام در شرایط اضطراری.
- ۴- تهیه و ارائه Action Plan توسط شرکت کشتیرانی برای نظارت و کنترل بر

### Regulator requirements maintenances & lay up procedure

- ۵- آماده بکار بودن کلیه تجهیزات ایمنی کشتی برای مقابله با آلودگی و بقا در دریا.



## فصل اول - تعرفه حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری مترتب بر کشتی

### بخش سوم - معافیتها و تخفیفات مربوط به کشتی‌ها و شناورها :

#### الف - معافیت‌ها و تخفیفات کلی :

۱- کلیه کشتی‌ها و شناورهای متعلق به جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران، اعم از آنکه بیمارستانی و یا برای سایر مقاصد خیریه باشد از پرداخت کلیه ردیفهای حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری معاف می‌باشند (قانون مربوط به اصلاح قسمتی از تعرفه حقوق و عوارض بندری منضم به قانون تأسیس سازمان بنادر و دریانوردی مصوب ۲۰ آذر ماه سال ۱۳۵۱).

۲- کلیه کشتی‌ها و شناورهای جنگی متعلق به نیروهای نظامی و انتظامی جمهوری اسلامی ایران و سازمان بنادر و دریانوردی که در مقاصد غیرتجاری فعالیت می‌نمایند از پرداخت کلیه ردیفهای حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری معاف می‌باشند (قانون راجع به اجازه تأسیس سازمان بنادر و دریانوردی مصوب خرداد ماه سال ۱۳۳۹) و درخصوص شناورهای جنگی در صورت ارائه هرگونه خدمات تنها هزینه‌های مرتبط به آن خدمات قابل وصول می‌باشد.

۳- کلیه شناورهای خدماتی از جمله یدک‌کش‌های فعال در عملیات راهنمایی، لایروبیها، واحدهای شناور جمع‌آوری آلودگی نفتی، واحدهای شناور، آبرسان، بویه‌گذار، قایق‌های تدارکاتی و خدمه‌بر که در محدوده حوضچه بنادر تا لنگرگاه خارجی تردد می‌نمایند و برای آنها خروجی (Port Clearance) صادر نمی‌گردد (بدون در نظر گرفتن ملیت «پرچم» شناورهای مذکور) از پرداخت حق ورود به دهانه بندر، حق ورود به بندر، هزینه لایروبی و عوارض فانوس دریایی، در تردهای بعدی پس از ورود اولیه معاف می‌گردند، بدیهی است شناورهای مذکور به هنگام ورود اولیه و همچنین ورودهای بعدی که پیش از خروج از بندر جهت آنها خروجی (Port Clearance) صادر گردیده باشد، ملزم به پرداخت حقوق، عوارض و هزینه‌های فوق‌الذکر براساس نرخهای مصوب خواهند بود.

۴- کلیه واحدهای شناور سوخت‌رسان که تا مسیرهای دریانوردی حوزه خلیج فارس و دریای عمان تردد می‌نمایند و برای آنها خروجی (Port Clearance) صادر نمی‌گردد (بدون در نظر گرفتن ملیت «پرچم» شناورهای مذکور) از پرداخت حق ورود به دهانه بندر، حق ورود به بندر، هزینه لایروبی و عوارض فانوس دریایی، در تردهای بعدی پس از ورود اولیه معاف می‌گردند، بدیهی است شناورهای مذکور به هنگام ورود اولیه و همچنین ورودهای بعدی



که پیش از خروج از بندر جهت آنها خروجی (Port Clearance) صادر گردیده باشد ملزم به پرداخت حقوق، عوارض و هزینه‌های فوق‌الذکر براساس نرخهای مصوب خواهند بود (مصوبه اجلاس ۱۵۲۲ مورخ ۱۳۸۶/۱۰/۱۸).

۵- کلیه کشتی‌ها و یا شناورهایی که جهت انجام عملیات غیرتجاری از قبیل سوخت‌گیری، آب‌گیری، تعویض کارکنان، دریافت آذوقه، انجام تعمیرات، دریافت کمکهای پزشکی، پناه گرفتن، امور تحقیقاتی، آموزشی و مشابه امور مذکور به لنگرگاههای بنادر جمهوری اسلامی ایران، وارد گردند از پرداخت کلیه ردیفهای تعرفه جدول شماره یک به استثنای جمع‌آوری زباله معاف می‌باشند.

تبصره ۱- در صورتی که کشتی‌ها و یا شناورهای مذکور به غیر از دریافت کمکهای پزشکی به اسکله پهلو داده شوند، فقط هزینه‌های مربوط به راهنمایی، جمع‌آوری زباله، یدک‌کشی و توقف کنار اسکله را در صورت ارائه خدمات پرداخت می‌نمایند.

تبصره ۲- کشتی‌ها و یا شناورهایی که جهت دریافت کمکهای پزشکی و شرایط اضطرار (فورس ماژور) به اسکله پهلو داده شوند تا ۷۲ ساعت توقف، مشمول معافیت در تمام ردیفهای تعرفه جدول حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری بر کشتی (جدول شماره یک) می‌باشند و در صورت توقف بیش از ۷۲ ساعت، فقط هزینه‌های مربوط به راهنمایی، جمع‌آوری زباله، یدک‌کشی و توقف کنار اسکله را پرداخت می‌نمایند.

۶- شناورها و یا کشتی‌هایی که دچار سانحه دریایی و یا حریق شده و نیاز به امداد، کمک و نجات دارند:

۶-۱- نجات جان افراد در دریا اجباری و بطور رایگان می‌باشد.

۶-۲- نجات کالا و کشتی اختیاری بوده و در صورت قبول نجات از ناحیه بندر می‌بایست هزینه کلیه تجهیزات و خدماتی که بکار گرفته و یا ارائه می‌شوند از جمله (یدک‌کشی، قایق، بارج، پمپ تخلیه آب، کپسول و مواد اطفاء حریق، انتقال کالا، شناور، دستمزد افراد...) طبق قرارداد فیما بین صاحب کشتی و یا نماینده قانونی وی با بندر محاسبه و وصول گردد.

۶-۳- در مواردی که کشتی و یا شناورهای مغروق یا مصدوم و یا بقایای آنها موجب مزاحمت کشتیرانی گردند و مالک از انتقال آنها و رفع موانع خودداری نماید سازمان بنادر و دریانوردی 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 قانون دریایی و مقدم بر سایر طلبکاران از حاصل فروش تأمین نماید (مفاد ماده ۳۷ قانون دریایی).





۷- کلیه شناورهای خدماتی که دارای تجهیزات تخلیه و بارگیری بوده و جهت عملیات سبک‌سازی کشتی‌های سائز بزرگ در لنگرگاه‌های داخلی و خارجی مبادرت به بارگیری کالا از کشتی که سبک‌سازی می‌گردد، را می‌نمایند از کلیه ردیف‌های حقوق و عوارض بندری به استثنای هزینه‌های مربوط به راهنمایی، جمع‌آوری زباله، یدک‌کشی و توقف کنار اسکله معاف می‌باشند.

۸- چنانچه حسب مورد، تجهیزات تخلیه و بارگیری موجود در بندر توان جابجایی نگلات ویژه را نداشته باشد و بنا به درخواست صاحب کالا یا شرکت کشتیرانی شناور دیگری به تنهایی یا همراه یدک‌کش به عنوان ارائه این خدمات به بندر وارد شوند، هم شناور کمکی و هم یدک‌کش از پرداخت حقوق بندری (ردیف ۱) عوارض فانوس دریایی (ردیف ۲) و هزینه لایروبی (ردیف ۵) مندرج در جدول تعرفه حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری (جدول شماره یک) به استثنای هزینه‌های مربوط به راهنمایی، یدک‌کشی، جمع‌آوری زباله و توقف کنار اسکله معاف می‌باشند.

۹- به کلیه شناورهای حامل مواد نفتی مکشوفه قاچاق از مبدا کشورهای همسایه و از مسیر آبهای ایران مشروط به اینکه اعلام قاچاق بودن کالا از سوی مراجع قانونی محرز گردد (طی مصوبه اجلاس شماره ۱۳۹۷ مورخ ۱۳۸۴/۱۰/۸) و با عنایت به تبصره ۵ ماده ۲۰ آیین‌نامه اجرایی قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی مصوب هیأت محترم وزیران مبنی بر فروش فرآورده‌های نفتی قاچاق مکشوفه از کشتی‌ها و شناورها به نرخ دولتی و به منظور تسریع و رویه یکسان در برخورد با اینگونه شناورها در بنادر، مشمول ۹۵ درصد تخفیف به حقوق، عوارض بندری می‌گردند.

۱۰- کلیه کشتی‌های ورودی به بنادر کشور که حامل کالاهای کمکهای ارسالی به مناطق مصیبت زده (ناشی از وقایع غیرمترقبه) می‌باشند از کلیه حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری معاف می‌باشند (براساس مصوبه اجلاس شماره ۱۴۲۹ مورخ ۱۳۸۴/۹/۱۴).



۱۱- کلیه کشتی‌های (غیرنفتی) حامل کالای ترانزیتی که به مقصد عراق وارد بنادر جنوبی کشور شوند مشمول ۵۰٪ تخفیف در حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری (به استثناء هزینه‌ی یدک‌کشی) به نسبت کالای ترانزیتی به کل کالا می‌گردند.

۱۲- کلیه کشتیهای لاینر کانتینری که به حمل کانتینرهای ترانشیپی جهت توزیع بین بنادر داخلی و یا خارجی از طریق بندر شهید رجایی مبادرت ورزند، براساس نسبت کانتینرهای ترانشیپی به کل کانتینرهای تخلیه و یا بارگیری شده از / به کشتی از تخفیف در حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری به جز هزینه یدک‌کشی تا سقف ۲۰٪ بهره‌مند می‌شوند.

۱۳- کلیه کشتیهای فیدری که کانتینرهای ترانشیپی را از مبداء بندر شهید رجایی جهت توزیع بین بنادر داخلی و یا خارجی در منطقه بارگیری می‌نمایند براساس نسبت کانتینرهای ترانشیپی به کل کانتینرهای بارگیری شده به کشتی از تخفیف در حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری به جزء هزینه یدک‌کشی تا سقف ۵۰ درصد بهره‌مند می‌شوند.

۱۴- کلیه شناورهای ایرانی و غیر ایرانی که صرفاً جهت انجام تعمیرات به حوضچه مجتمع‌های کشتی‌سازی وارد می‌شوند از پرداخت حقوق، عوارض بندری معاف هستند ضمناً محاسبه هزینه‌های بندری مترتب بر شناورهای مذکور طبق جدول شماره (۱) کتابچه تعرفه می‌باشد (مصوبه اجلاس ۱۵۴۹ مورخ ۱۳۸۷/۴/۳۰).

#### ب- معافیت‌ها و تخفیفات مربوط به شناورهای ایرانی زیر ۱۵۰۰ GT:

۱- شناورهای با تابعیت ایرانی تا ۲۰۰ تن ظرفیت غیر خالص (GT) که برای امور ماهیگیری و صیادی و حمل و نقل کالای کابوتازی بین بنادر و جزایر ایرانی تردد می‌نمایند فقط حق تخلیه و بارگیری کالا در آبهای بندر و هزینه توقف کنار اسکله را پرداخت نموده و از پرداخت سایر ردیفهای تعرفه حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری بر شناور معاف می‌باشند. توضیح اینکه این نوع شناورها از پرداخت هزینه توقف کنار اسکله در ۲۴ ساعت اول معاف و چنانچه بیش از ۲۴ ساعت در اسکله توقف داشته باشند کل هزینه توقف از ساعت اول احتساب و وصول می‌گردد (مصوبه شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی مورخ ۱۳۶۲/۷/۱۷) و موضوع مصوبه اجلاس ۱۳۳۵ مورخ ۱۳۸۲/۳/۱۹ هیأت محترم عامل منضم به برگ اصلاح شده جدول به شرح جدول شماره ۸:



### جدول شماره ۸

نحوه اعمال معافیتها جهت کشتی‌ها و شناورهای ایرانی زیر GT ۱۵۰۰ اعم از مسافری، صیادی، کابوتازی و تجاری

نوع کشتی	تعرفه	شناورهای ایرانی GT ۶۰ یا کمتر حامل کالا و یا بار و مسافر						شناورهای ایرانی از ۶۱ الی GT ۲۰۰ حامل کالا و یا بار و مسافر						شناورهای ایرانی از ۲۰۱ الی GT ۱۵۰۰ حامل کالا و یا بار و مسافر					
		تجاری	کابوتازی	صیادی	مسافر	تجاری	کابوتازی	صیادی	مسافر	تجاری	کابوتازی	صیادی	مسافر	تجاری	کابوتازی	صیادی	مسافر		
۱ حقوق بندری	حق ورود به دهانه بندر	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	حق ورود به بندر	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	حق تخلیه و بارگیری	-	-	-	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+		
۲ عوارض فانوس دریایی		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
۳ هزینه راهنمایی در یک رفت و برگشت		+	-	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+		
۴ هزینه جمع‌آوری زباله		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+		
۵ هزینه لایروبی		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+		
۶ هزینه توقف در کنار اسکله		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+		
۷ هزینه یدک‌کشی		-	-	-	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+		

توضیحات جدول شماره ۸: هزینه‌های بندری مربوط به کالای مسافری غیر همراه در کشتی‌ها و شناورهای مسافری طبق مندرجات مانیفست محاسبه و وصول خواهد شد.

(-) : به معنای معافیت و عدم وصول تعرفه مربوطه می‌باشد.

(+) : به معنای عدم معافیت و وصول تعرفه مربوطه می‌باشد.

(\*): در صورت استفاده از راهنما، هزینه راهنمایی می‌بایست وصول گردد.

(\*\*): در صورت توقف شناور بیش از ۲۴ ساعت در کنار اسکله هزینه توقف به ازای هر روز توقف GT / C/ ۲ و برای کمتر از ۱ روز به ازای هر ساعت GT / C/ ۲ محاسبه و وصول می‌گردد.

(\*\*\*): در صورت ارائه خدمات قابل وصول می‌باشد.



ج - معافیت ها و تخفیفات مربوط به جدول شماره ۳ :

تخفیفات شناورها اعم از ایرانی و خارجی در بنادر شمالی، اسکله اختصاصی پتروشیمی و صنایع فولاد در بندر امام خمینی «ره» و اسکله فولاد بندر شهید رجایی که تعرفه آنها در جدول شماره ۳ آمده است به شرح ذیل محاسبه و اعمال می گردد :

جدول شماره ۹

تخفیف	شرح معافیت ها و تخفیفات مربوط به کشتی های غیر نفتی جدول شماره ۳
۷۵٪	- کشتی های مسافری و رو-رو*
۴۰٪	- کشتی های رو - رو حامل فقط کالاهای جنرال کارگو
۶۰٪	- کشتی های رو- رو حامل کالاهای ترکیبی
۹۰٪	- کشتی های صیادی ایرانی که در آبهای داخلی جهت مصرف داخلی صید می کنند
<b>صادرات</b>	
۷۵٪	- کشتی های تجاری با ظرفیت ۱۵۰۰ GT یا بیشتر که به منظور بارگیری کالاهایی از قبیل کلینکر، سنگریزه، شن، ماسه، سیمان، گوگرد و کنسانتره مواد معدنی فله به بنادر وارد می گردند.
۵۰٪	- کشتی های تجاری که به منظور بارگیری سایر کالاهای غیر نفتی به جز مواد مندرج در بند فوق به بنادر وارد می گردند.
<b>ترانزیت</b>	
۷۵٪	- کشتی های تجاری غیر نفتی که کل محموله آنها ترانزیت خارجی بوده و به منظور تخلیه و بارگیری به بنادر وارد می گردند.
- کشتی های تجاری غیر نفتی که حامل کالاهای وارداتی و ترانزیت خارجی بصورت توأم می باشند به میزان نسبت کالاهای ترانزیت خارجی آنها به کل محموله حداکثر به میزان ۷۵٪ مشمول تخفیف می باشد.	
- در صورتیکه کشتی بدون تخلیه کالا جهت حمل کالا صادراتی و ترانزیتی بصورت توأم به بندر وارد شود به میزان نسبت کالای ترانزیت خارجی بر مبنای ۷۵٪ و صادراتی بر مبنای ۵۰٪ مشمول تخفیف می شود.	
<b>توضیح :</b>	
در مواردی که تخفیفات متعددی شامل کشتی ها و شناورها گردد، همواره بالاترین تخفیف از نظر مجموع پرداختی ملاک عمل قرار خواهد گرفت.	

\* (مصوبه اجلاس ۱۵۱۵ مورخ ۱۳۸۶/۸/۲۸).



۱- به کلیه کشتی‌های حامل مواد نفتی (ترانزیت و سوآپ) که مستقیم وارد بنادر شمالی کشور می‌گردند ۲۵ درصد تخفیف و کلیه کشتی‌هایی که انتقال محمولات نفتی آن از طریق عملیات S.T.S انجام می‌گردد ۳۵ درصد تخفیف ارائه می‌گردد (نسبت به جدول شماره ۳) (مصوبه اجلاس ۱۴۵۹ مورخ ۸۵/۵/۱۶).

۲- کلیه ردیفهای حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری برای کشتی‌های ایرانی غیر نفتی که از تاریخ ۱۳۸۵/۱/۱ لغایت پایان سال ۱۳۸۹ به ناوگان دریایی کشور در دریای خزر ملحق شده اند از تاریخ ثبت به مدت ۵ سال مشمول ۵۰٪ تخفیف می‌گردند. (مصوبه اجلاس ۱۴۸۳ مورخ ۱۳۸۵/۱۲/۲)



## فصل دوم :

# تعرفه عوارض و هزینه‌های بندری

## مترتب بر کالا

### بخش اول :

- تعاریف مربوط به کالا و ضوابط و معیارهای بسته بندی آن

### بخش دوم :

- عوارض و هزینه‌های بندری مترتب بر کالای غیر کانتینری

### بخش سوم :

- عوارض و هزینه‌های بندری مترتب بر کالای کانتینری



## فصل دوم - تعرفه عوارض و هزینه‌های بندری مترتب بر کالا

### بخش اول - تعاریف مربوط به کالا و ضوابط و معیارهای بسته بندی آن :

#### الف - تعاریف

##### کالای واردات قطعی :

کالایی است که برای مصرف در داخل کشور از گمرک ترخیص می‌شود.

##### کالای صادرات قطعی :

کالایی است که به منظور فروش و یا مصرف به خارج از کشور فرستاده می‌شود.

##### کالای صادرات مجدد :

کالایی است که به منطقه آزاد یا ویژه اقتصادی بندری وارد و پس از تولید، پردازش، تبدیل، تکمیل، تعمیر و یا ... به خارج از کشور فرستاده می‌شود.

##### کالای کابوتاژ :

کالایی است که از یک نقطه به نقطه دیگر کشور از راه دریا و یا رودخانه‌های مرزی حمل گردد.

##### کالای ترانزیت خارجی :

کالای خارجی است که به منظور عبور از خاک جمهوری اسلامی ایران از یک نقطه مرزی کشور وارد و از نقطه مرزی دیگر از کشور خارج می‌شود. بدیهی است انتقال کالا به مناطق آزاد و ویژه اقتصادی ترانزیت خارجی محسوب نمی‌گردد.

##### سوآپ کالا :

کالایی که جهت مصرف داخلی از یک مرز وارد و معادل آن از مرز دیگر کشور صادر گردد.

##### کالای ترانزیت داخلی :

کالای گمرک نشده‌ای است که از یک گمرک مجاز به گمرک مجاز دیگری حمل و تحویل می‌گردد.



### کالای ترانشیپ (انتقالی) :

کالایی است که در لنگرگاه‌ها یا در بنادر کشور از یک کشتی به کشتی دیگر انتقال داده شود، این انتقال ممکن است بصورت مستقیم (کشتی به کشتی) و یا غیر مستقیم (تخلیه کالا در بندر یا گمرک و سپس بارگیری به کشتی) صورت گیرد.

### بنادر مناطق ویژه :

بنادری که در مناطق ویژه اقتصادی تعریف شده در قانون مناطق ویژه، فعالیت می‌نماید.

### بنادر مناطق آزاد :

بنادری که در مناطق آزاد تعریف شده در قانون مناطق آزاد، فعالیت می‌نمایند.

### کالای ورودی به منطقه آزاد و ویژه اقتصادی بندری :

کالایی است که جهت بهره‌برداری، تولید، پردازش، تبدیل، تکمیل، تعمیر و ... به منطقه آزاد و ویژه اقتصادی بندری وارد می‌شود.

### کالای مرجوعی از واردات / از صادرات :

کالای وارده موجود در اماکن بندری را می‌توان به عنوان اعاده از/ به خارج از کشور ترخیص نمود و کالای مرجوعی جزء واردات و صادرات قطعی محسوب نمی‌شود.

### کالای حجیم و ترافیکی :

کالایی است که ابعاد آن از  $(۲/۵ * ۲/۵ * ۱۲)$  متر بیشتر باشد و جهت تخلیه، بارگیری و حمل آنها در اماکن بندری از تجهیزات ویژه استفاده شود.

### وسایل نقلیه سبک :

شامل خودروهای سواری، وانت بار، موتور سیکلت و ...

### وسایل نقلیه نیمه سنگین :

شامل مینی‌بوس، ون، کامیونت و ...

### وسایل نقلیه سنگین :

شامل کامیون، اتوبوس، تریلر، تجهیزات بندری و کلیه تجهیزات راهسازی، کشاورزی، واگن، لوکوموتیو و ...





### کانتینر :

به محفظه‌ای که مطابق با معیارهای سازمان بین المللی استاندارد برای بارگیری و حمل انواع کالاهای خشک، مایع، گاز و یا یخچالی که از جنس فلز، فایبرگلاس، پلاستیک و یا چوب ساخته شده و از آنچه درون آن قرار می‌گیرد محافظت نموده و از قابلیت جابجایی و تخلیه و بارگیری با اسپریدر کانتینری برخوردار باشد، کانتینر می‌گویند.

### کانتینر غیراستاندارد :

کانتینری که مشخصات آن با بند فوق تطبیق نداشته باشد، کانتینر غیراستاندارد تلقی می‌شود.

### (Twenty Equivalent Unites) TEU :

TEU واحد شمارش کانتینر است و معادل یک کانتینر ۲۰ فوتی محاسبه می‌گردد.

### کانتینر سنگین وزن :

کانتینری که مجموع وزن آن و محموله اش موجب الزام استفاده از تجهیزات ویژه برای تخلیه و بارگیری آن شود، کانتینر سنگین وزن محسوب می‌شود.

### (Terminal Handling Charges) THC :

هزینه عملیات تخلیه کانتینر از کشتی، حمل به محوطه و تخلیه و صفافی در محوطه و بارگیری و صفافی به وسیله حمل صاحب کالا را THC تخلیه می‌گویند. همچنین هزینه تخلیه و صفافی کانتینر در محوطه کانتینری، بارگیری و صفافی به وسیله حمل، حمل به پای کشتی و بارگیری به کشتی را THC بارگیری می‌گویند.

### : Move

منظور از (Move) عبارت است از تخلیه یک کانتینر از داخل کشتی و یا بارگیری کانتینر به کشتی.

### استریپ کانتینر :

تخلیه کالای داخل کانتینر حسب درخواست صاحب کالا و یا نمایندگی خط کشتیرانی.

### استافینگ کانتینر :

بارچینی کالا به داخل کانتینر حسب درخواست صاحب کالا و یا نمایندگی خط کشتیرانی.



### کانتینرهای (Full Container Load) FCL:

کانتینری که کالای آن مربوط به یک پروانه گمرکی است.

### کانتینرهای (Less Container Load) LCL:

کانتینری که کالای آن مربوط به چند پروانه گمرکی است.

### انبار CFS:

محوطه و انبار مخصوص استریپ و نگهداری کالاهای مربوط به کانتینرهای FCL یا LCL.

### ترانزیت اداری:

انتقال محمولات از یک گمرک خانه بندری به گمرک خانه دیگر در داخل کشور حسب تشخیص ضرورت توسط بندر و یا گمرک.

### جابجایی کالا:

انتقال کالا از محل اولیه نگهداری به مکانی دیگر در بندر.

### حمل یکسره کالا:

انتقال کالا اعم از جنرال کارگو، فله خشک و مایع توسط جرثقیل و یا دوشهای نفتی از کشتی مستقیماً بر روی وسیله حمل صاحب کالا (کامیون، واگن، لوله و دوش نفتی) جهت انتقال مستقیم به خارج از بندر (فنس های بندری) و برعکس. چنانچه صاحب کالا مبادرت به اجاره زمین / مخزن در محوطه های بندری نموده و کالا به محوطه / مخزن مورد اجاره ای صاحب کالا منتقل و سپس بعد از مدتی به خارج از بندر منتقل گردد حمل یکسره تلقی نمی شود.

### تگلات ویژه:

محمولاتی که حجم و وزن آنها خارج از اندازه متعارف می باشد و برای انتقال آنها نیاز به تجهیزات ویژه است.

### کالای نفتی:

کالای نفتی شامل نفت خام، بنزین، نفت گاز و نفت کوره و ... می باشد.

### کالای غیرپالتیزه:

کالاهایی که از فرم اولیه بسته بندی خود خارج شده و یا به صورت غیرمتعارف و بدون بسته بندی مناسب خود حمل می گردد که دارای ضوابط و معیارهای بسته بندی کالاهای عمومی در این کتابچه نمی باشند.



## فصل دوم - تعرفه عوارض و هزینه‌های بندری مترتب بر کالا

### بخش اول - تعاریف مربوط به کالا و ضوابط و معیارهای بسته بندی آن :

ب- ضوابط و معیارهای بسته بندی کالاهای عمومی که وارد بنادر جمهوری اسلامی ایران می گردند :

- ۱- صندوق چای بصورت پالت یا بسته بندی مناسب با حجم حداقل یک متر مکعب.
- ۲- کیسه (مواد شیمیایی، معدنی) بصورت پالت با حجم حداقل یک متر مکعب یا یک تن وزن.
- ۳- کیسه مواد غذایی (غلات کیسه ای) بصورت پالت یا پری سلینگ با حجم حداقل یک متر مکعب یا یک تن وزن.
- ۴- کارتن، صندوقهای کوچک و سبک وزن بصورت پالت با حجم حداقل یک متر مکعب یا ۵۰۰ کیلوگرم وزن.
- ۵- پاکت سیمان بصورت پالت یا پری سلینگ به وزن حداقل یک تن.
- ۶- انواع بشکه ( به جز بشکه های بالاتر از ۱۰۰ کیلوگرم ) بصورت بسته بندی مستحکم به نحوی که وزن بسته بندی مذکور کمتر از ۱۰۰ کیلوگرم نباشد.
- ۷- انواع کائوچو بصورت بسته بندی مناسب و یا بصورت پالت با حجم حداقل یک متر مکعب یا یک تن وزن.
- ۸- انواع لاستیک برای اتومبیل‌های سواری ، مینی بوس ، وانت ، اتوبوس ، کامیون بصورت بسته بندی مناسب یا بصورت بندل.
- ۹- انواع کاغذ و طناب ( به جز رولهای بالاتر از یک صد کیلوگرم) بصورت بسته بندی مستحکم به نحوی که وزن بسته بندی مذکور کمتر از ۱۰۰ کیلوگرم نباشد.
- ۱۰- انواع پوست بصورت بسته بندی مناسب حداقل ۱۰۰ کیلوگرم.
- ۱۱- کلیه چتایی و الیاف هاییکه وزن آنها مساوی یا بالاتر از ۵۰۰ کیلوگرم باشد نیازی به پالتیزه یا پری سلینگ کردن ندارد.
- ۱۲- انواع فیبر، تخته و ورقهای فلزی بصورت بسته بندی مناسب حداقل به وزن ۵۰۰ کیلوگرم .
- ۱۳- انواع الوار و پایه های چوبی بصورت بندل حداقل به وزن یک تن.



۱۴- انواع آهن آلات ساختمانی (ورق آهن، میلگرد، پروفیل، نبشی، ناودانی، بصورت بندل و مفتول بصورت کلاف) در بسته بندی مناسب و تفکیک، حداقل به وزن یک تن.

۱۵- انواع شمش فلزی (آلومینیوم، سرب، روی، چدن) در بسته بندی مناسب بصورت بندل، پالت و یا نگله بوده به نحوی که وزن آنها کمتر از یک تن نباشد.

۱۶- شمش آهن در بسته بندی مناسب (بصورت بندل) با قابلیت حمل بوسیله هوک جرثقیل.

۱۷- قفسه های جام شیشه بصورت بندل با حداقل یک تن وزن.

۱۸- سایر کالاهاییکه در فهرست های بالا منظور نشده باید بصورت بسته بندی مناسب و اگر قابل پالت شدن باشد با پالت حمل گردد.

- کالاهایی نظیر ذغال کک، بریکت، کلینکر و پودر آلومینیوم که قابلیت تخلیه بوسیله مکنده را دارا نمی باشند و موجبات آلودگی محیط زیست را فراهم می آورند، جزء کالاهای غیرپالتیزه محسوب می گردند.

- موتور لنج ها و واحدهای شناور زیر ۲۰۰ تن ظرفیت بارگیری که در بنادر خلیج فارس در تردد می باشند از اجرای مفاد این دستورالعمل مستثنی می گردند.

- کلیه بسته بندی های ذکر شده فوق بجز پالت باید قابلیت حمل توسط قلاب (HOOK) جرثقیل را داشته باشند و در غیر اینصورت جزء کالاهای غیرپالتیزه محسوب می گردند.

در ضمن نحوه اعمال هزینه کالاهای غیرپالتیزه براساس توضیحات مندرج در کتابچه تعرفه در بخشهای مربوطه ذکر گردیده است.

۱۹- به منظور یکسان سازی نحوه اعمال تعرفه لوله های فولادی در بنادر کشور، تعرفه لوله های فولادی به شرح ذیل محاسبه و اخذ می گردد :

۱۹-۱- لوله های فولادی با سایز کوچکتر و یا مساوی ۱۰ اینچ ( $OD \leq 273.1^{mm}$ ) جزء گروه آهن آلات تلقی

و تعرفه مربوط به آهن آلات اعم از خنکاری - باربری و انبارداری اخذ خواهد شد.

۱۹-۲- لوله های فولادی با سایز بزرگتر از ۱۰ اینچ ( $OD > 273.1^{mm}$ ) جزء گروه کالاهای متفرقه تلقی و

تعرفه مربوط کالاهای متفرقه اعم از خنکاری - باربری و انبارداری اخذ خواهد شد.



۲۰- به منظور یکسان سازی نحوه اعمال تعرفه گروه کالای کلاف مفتول در بنادر کشور، تعرفه گروه کالاهای کلاف مفتول به شرح زیر محاسبه و اخذ می گردد:

۲۰-۱- بندلهای کلاف مفتول با وزن مساوی و یا زیر ۱۵۰۰ کیلوگرم ( $1500 \text{ kg} \leq$  بندل) جزء گروه کالاهای متفرقه محسوب گردد.

۲۰-۲- بندلهای کلاف مفتول با وزن بیشتر از ۱۵۰۰ کیلوگرم ( $1500 \text{ kg} >$  بندل) جزء گروه آهن آلات تلقی گردد.

۲۱- این تعرفه در کلیه بنادر ایران اعم از عادی، منطقه ویژه و آزاد لازم الاجرا می باشد.



# تعرفه عوارض و هزینه‌های بندری

## مترتب بر کالای غیر کانتینری



## فصل دوم - تعرفه عوارض و هزینه‌های بندری مترتب بر کالا

بخش دوم : عوارض و هزینه‌های بندری مترتب بر کالای غیر کانتینری

الف - تعرفه باربری کالای غیر کانتینری

ب - تعرفه هزینه خنک‌کاری کالاهای جنرال کارگو و فله

ج - تعرفه انبارداری کالای غیر کانتینری

د - عوارض و هزینه بندری بر کالا (و کانتینر)

هـ - دیمانند کالا (و کانتینر)

و - تعرفه اجاره تجهیزات ویژه



## فصل دوم - تعرفه عوارض و هزینه‌های بندری مترتب بر کالا

### بخش دوم: عوارض و هزینه‌های بندری مترتب بر کالای غیر کانتینری

#### الف - تعرفه باربری کالای غیر کانتینری

#### جدول شماره ۱۰

#### تعرفه باربری کالای غیر کانتینری در بنادر عادی، مناطق آزاد و ویژه بندری

واحد: ریال

کابوتاژی در بندر مبدا	ترانزیت خارجی و ترانشیپ	صادرات و مرجوعی از صادرات	وارداتی، مرجوعی از واردات و کابوتاژی در بندر مقصد	گروه کالا
۱۶.۵۶۰	۲۸.۸۰۰	۱۴.۴۰۰	۶۶.۴۸۰	متفرقه
۱۴.۶۴۰	۲۵.۵۶۰	۱۲.۸۴۰	۵۹.۱۶۰	آهن آلات
۱۶.۵۶۰	۲۸.۸۰۰	۱۴.۴۰۰	۶۶.۴۸۰	کیسه ای (پالت)
۵۵.۴۴۰	۹۵.۸۸۰	۴۸.۰۰۰	۲۲۱.۵۲۰	از ۳۰ الی ۶۰ تن
۱۱۰.۶۴۰	۱۹۱.۶۴۰	۹۵.۸۸۰	۴۴۲.۹۲۰	از ۶۱ الی ۱۲۰ تن
۱۴۷.۶۰۰	۲۵۵.۶۰۰	۱۲۷.۸۰۰	۵۹۰.۴۰۰	از ۱۲۰ تن به بالا
۷.۲۰۰	۱۲.۲۴۰	۶.۱۲۰	۲۸.۵۶۰	*فله خشک
۱.۸۰۰	۳.۱۲۰	۱.۵۸۴	۷.۴۴۰	غیر نفتی
۱۸.۰۰۰	۳۱.۲۰۰	۱۵.۸۴۰	۷۴.۴۰۰	نفتی غیر خطرناک**
۱.۸۰۰	۳.۱۲۰	۱.۵۸۴	۷.۴۴۰	احشام (هر راس)
۱۱۰.۴۰	۱۹.۲۰۰	۹.۶۰۰	۴۴.۴۰۰	کالای سردخانه ای و یخ زده
۲۷.۶۰۰	۴۷.۸۸۰	۲۴.۰۰۰	۱۱۰.۶۴۰	کالای اوراقی و مواد قراضه
۲۲۱.۵۲۰	۲۲۱.۵۲۰	۲۲۱.۵۲۰	۲۲۱.۵۲۰	کالاهای حجیم و ترافیکی***
۳۷.۲۰۰	۶۳.۸۴۰	۳۱.۹۲۰	۱۴۷.۶۰۰	کالای خطرناک****
۵۵.۴۴۰	۹۵.۸۸۰	۴۸.۰۰۰	۲۲۱.۵۲۰	وسایل نقلیه سبک هر دستگاه
۹۲.۴۰۰	۱۵۹.۷۲۰	۷۹.۹۲۰	۳۵۵.۹۲۰	وسایل نقلیه نیمه سنگین هر دستگاه
۱۸۴.۴۴۰	۳۱۹.۴۴۰	۱۵۹.۷۲۰	۷۳۷.۸۸۰	وسایل نقلیه سنگین هر دستگاه

\* کالاهایی نظیر ذغال کک، بریکت، کلینکر و پودر آلومینیوم که قابلیت تخلیه بوسیله مکنده را دارا نمی باشند و موجبات آلودگی محیط

زیست را فراهم می آورند، جزء کالاهای غیر یالتیزه محسوب می گردد.

\*\* فرآورده های نفتی غیر خطرناک بانقطه اشتغال بالاتر از دمای محیط از قبیل قیر، نفت کوره (مازوت)، گازوئیل، انواع روغن های پایه و

صنعتی (فورفورال)، اسلک واکس، ضایعات نفتی، روغن آروماتیک، میعانات گازی، روغن قطران زغال سنگ، روغن تصفیه و... در بنادر جنوبی.

\*\*\* در صورتی که تعرفه براساس کالاهای سنگین مبلغ بالاتری باشد، تعرفه کالاهای سنگین ملاک عمل می باشد.

\*\*\*\* توضیحات محمولات خطرناک در صفحه ۱۱ آورده شده است.





### جدول شماره ۱-۱

#### تعرفه باربری کالاهای غیر کانتینری

در بنادر عادی، مناطق آزاد و ویژه بندری شمالی کشور

واحد: ریال

کابوتاژی در بندر مبدا	ترانزیت خارجی و ترانشیپ	صادراتی و مرجوعی از صادرات	وارداتی، مرجوعی از واردات و کابوتاژی در بندر مقصد	گروه کالا	
				کالاهای متفرقه کیسه ای (پالت)	کالاهای سبک هرنگله کمتر از ۳۰ تن
۷.۶۰۰	۱۳.۰۰۰	۶.۶۰۰	۳۰.۰۰۰	کالاهای متفرقه کیسه ای (پالت)	کالاهای سبک هرنگله کمتر از ۳۰ تن
۴.۷۰۰	۸.۱۰۰	۴.۱۰۰	۵۵.۴۴۰	کمتر تا ۱۵ تن*	کالاهای سبک آهن آلات
۱۴.۰۰۰	۲۴.۰۰۰	۱۲.۰۰۰	۵۵.۴۴۰	۵ الی ۱۵ تن	

توضیح: تعرفه باربری سایر کالاها در مناطق عادی، آزاد و ویژه اقتصادی بنادر شمالی کشور مطابق جدول

شماره ۱۰ وصول می‌گردد.

\* مطابق مصوبه شماره ۱۵۷۱ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۷ هیأت محترم عامل سازمان.

### جدول شماره ۲-۱

#### تعرفه باربری کالا در بندر چابهار

واحد: ریال

کابوتاژی در بندر مبدا	ترانزیت خارجی و ترانشیپ	صادراتی و مرجوعی از صادرات	وارداتی، مرجوعی از واردات و کابوتاژی در بندر مقصد	گروه کالا
				نوع تعرفه
۶۰۰	۲.۴۰۰	۶۰۰	۲.۴۰۰	هزینه باربری

