



## الگوی ایرانی حمل و نقل خرد کالا و لزوم اصلاح آن، با هدف اثرگذاری بر الگوی اسلامی-ایرانی اقتصاد

اسدالله نهانی، طیب افشارنیا، علیرضا رجب زاده<sup>۳</sup>

۲۹

دوره ۱۲، شماره ۱، پیاپی ۲۹  
بهار ۱۴۰۳

مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت:

۱۴۰۱/۰۵/۲۵

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۱/۰۸/۲۱

صص: ۱۶۳-۱۴۳

شابا چاپی: ۲۳۲۲-۵۵۹۹

رتبه علمی

ب

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
JOURNALS.MSRT.IR

DOR: 20.1001.1.23295599.1403.12.1.6.4

### چکیده

از دیدگاه اقتصاد حمل و نقل، کالاهای با وزن کمتر از ۵۰۰ تن باید توسط شناورهای کوچک و نه کشتی حمل شوند. این در حالی است که حقوق دریایی عمدتاً شامل مسائل کشتی و آبهای آزاد است. بنابراین حقوق مرتبط با شناورها در ادبیات حقوق دریایی محجور مانده است. این پژوهش به روش تحلیلی-توصیفی و بدون محاسبات کمی انجام شده که در پژوهش‌های حقوقی مرسوم است. سؤال پژوهش این است که چالش‌های حوزه حمل و نقل دریایی توسط شناور از دیدگاه حقوق اداری چیست؟ ضمن بررسی مشکلات اداری در مسیر حمل و نقل دریایی در ظرفیت پائین، چنین نتیجه شد که با وجود وضع آئین‌نامه واردات کالای کمتر از ۵۰۰ تن توسط ملوانان، توسط هیئت دولت، بازم توجه حقوق دانان به این مهم اندک بوده و نیاز به توجه دارد. اجرای آئین‌نامه مذکور به دلیل عدم توجه به زیرساخت‌ها، بازم با مشکلات اجرایی مواجه است. یکی از بایسته‌های اجرای این مهم، هماهنگی بین سازمان‌های دریابانی، گمرک، بنادر و کشتیرانی و چند نهاد دیگر است. برخورداری از امکانات به‌روز نیز یکی از بایسته‌های اجرای آئین‌نامه مذکور است. در وضعیتی که نظارت بر این سازوکار به سبب ضعف امکانات زیرساختی به فراموشی سپرده شده است، استفاده از شناورها باهدف قاچاق کالا بوده و این مهم موجب بالا رفتن هزینه حل و نقل نیز می‌شود. در نهایت نیاز است که ضمن هماهنگی تمامی ارگان‌های مرتبط سازوکار نظارت بر این شناورها تهیه و تنظیم شده تا در مسیر اصلی موردنظر خدمت نمایند.

**کلیدواژه‌ها:** قاچاق کالا، شناور، حمل و نقل، نظارت اجرایی.

۱. دانشجوی مقطع دکتری، حقوق خصوصی، واحد امارات متحده عربی، دانشگاه آزاد اسلامی، دبی، ایران.

۲. استادیار، گروه حقوق خصوصی، واحد تهران غرب، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. (نویسنده مسئول)

fbas02969@gmail.com

۳. استادیار، دانشگاه غیرانتفاعی رجا، قزوین، ایران.

## ۱- مقدمه

تحقق حمل و نقل دریایی، بخش مهمی از صنعت حمل و نقل جهانی را پوشش می‌دهد. از نظر علمی خواص آب به‌گونه‌ای است که می‌توان با ساخت کشتی، از ظرفیت‌های حمل و نقل چند هزار تنی برخوردار بوده و این در حالی است که حداکثر ظرفیت حمل و نقل زمینی با کامیون به ۵۰ تن می‌رسد (استواری و امامی، ۱۴۰۰: ۷۴). اهمیت حمل و نقل دریایی موجب توجه حقوق‌دانان به موضوع «حقوق دریایی» شده است. چند ده کنوانسیون بین‌المللی در این خصوص تدوین شده و کشورها در این خصوص قوانین خاصی وضع نموده‌اند. در ایران، قانون دریایی در سال ۱۳۴۳ به تصویب رسید و حداقل ظرفیت آن ۲۵ تن در نظر گرفته شده است. کشتی به‌مانند اشخاص حقیقی/حقوقی دارای تابعیت است (زارعی، ۱۴۰۰: ۷۸). منابع حقوقی دو تعریف مهم را در مسائل حقوق دریایی لحاظ کرده‌اند. نخست اینکه حداقل ظرفیت برای کشتی در نظر گرفته، دوم اینکه تعریف دریا نیز محیط وسیع دانسته شده و بنابراین دیگر وسایل حمل و نقل دریایی اعم از قایق، لنج و ... که ظرفیت آن‌ها کمتر از یک کشتی بوده و در رودخانه نیز تردد دارند، از شمول قوانین دریایی معاف هستند (طباطبائی، ۱۴۰۰: ۸۵).

در صورتی که محموله تجاری کمتر از ۵۰۰ تن وزن داشته باشد، سه حالت متصور است. اگر این محموله به شرکت‌های تجاری سپرده شده و به همراه دیگر محموله‌ها توسط کشتی‌های با ظرفیت بالا حمل شود، سهم کرایه پرداختی صاحب کالا منطقی خواهد بود. در سال‌های ۱۳۹۱ الی ۱۳۹۷ حدود ۸۰ درصد محموله‌های زیر ۵۰۰ تن در خلیج فارس به طریق مذکور جابجا شدند (تقی زاده، ۱۴۰۱: ۷۴).

در حالت دوم، به سبب کسر زمان، صاحب کالا هزینه کرایه درستی کشتی را پرداخته کرده و این مهم به افزایش قیمت تمام‌شده کالا بین ۵۰ الی ۲۰۰ درصد می‌انجامد که واردات پوست گوسفند از استرالیا در این نوع حمل و نقل قرار دارد (محترم، ۱۴۰۰: ۵۴).

اما در مسافت‌های نسبتاً کوتاه می‌توان کالا را با شناور وارد کرد (حالت سوم) که در این صورت هرچند هزینه حمل و نقل به نسبت حالت اول ۳۰ الی ۱۸۰ درصد افزایش می‌یابد، اما بر هزینه تمام‌شده کالای وارداتی کمتر از ۷ درصد اثر خواهد داشت. بنابراین در صورتی که حالت اول امکان‌پذیر نبود، به‌صرفه‌ترین طریق حمل و نقل دریایی کالای با ظرفیت کمتر از ۵۰۰، استفاده

از شناور است که به دلیل مشکلات جانبی، تنها از ۴۰ درصد ظرفیت شناورهای کشور به درستی استفاده شده و ۳۵ درصد دیگر در مسیر کالای قاچاق مورد بهره‌برداری قرار گرفته و مابقی بدون استفاده هستند (تقی زاده، ۱۴۰۱: ۸۵).

بنابه گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، در تورم سال‌های مابین ۱۳۹۵ الی ۱۳۹۸، سهم حمل‌ونقل ناصحیح از این میزان تورم، ۵ درصد است. این سهم در خصوص برخی داروهای خاص استخوانی و یا برخی کالاهای خاص که علی‌رغم امکان تولید در داخل، از مناطق دوردست وارد می‌شود، به ۵۰ درصد هم می‌رسد (محترم، ۱۴۰۰: ۵۸). بنابراین نیاز است که با رفع چالش‌های حوزه حمل‌ونقل کالای با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن، زمینه برای کاهش هزینه حمل‌ونقل آن‌ها و به تبع آن هزینه تمام‌شده را فراهم کرد که در نتیجه آن، بخشی از تورم سالیانه کاهش یابد.

هدف پژوهش آن است که خلاءهای موجود اداری در خصوص حمل و نقل آبی کالا غیر از کشتی مورد واکاوی قرار گرفته و ضمن ارائه الگویی، راهکارهای رفع آن پیشنهاد گردد. در این پژوهش ابتدا چالش‌های اداری حمل و نقل با شناورهای کوچک بررسی شده، سپس به روش تحلیلی، توصیفی در خصوص راهکارهای رفع آنها مطالبی بیان شده و در نهایت ضمن نتیجه‌گیری، راهکارهای رفع مشکلات ارائه شده است.

## ۲- مبانی نظری و پیشینه پژوهش

به صورت عمومی، منظور از حمل‌ونقل دریایی، حمل توسط کشتی با ظرفیت بالا و در دریاها و اقیانوس‌هاست. طبیعتاً حمل‌ونقل در مسافت‌های دوردست تنها در صورتی به صرفه است که حجم کالاهای حمل شده قابل توجه باشد (هزاران تن). بنابراین اکثر قوانین دریایی به مسئله کشتی‌ها و دریاها اشاره دارند. اما در مسافت‌های کمتر، می‌توان کالا را توسط واحدهای با ظرفیت اندک حمل نمود. در حال حاضر لنج‌ها ظرفیتی کمتر از ۵۰۰ تن داشته و قابلیت تردد در رودخانه‌ها را نیز دارند. این در حالی است که اعمال دریایی در رودخانه‌ها از شمول حقوق دریایی خارج است. به هر حال از نظر اقتصادی چنین به صرفه است که در صورتی که کالای

موردنظر وزن کمتر از ۵۰۰ تن داشته و مسافت طی شده چندان طولانی نباشد، از لنج استفاده گردد (صادقی و محمدی، ۱۳۹۵: ۹۸).

در ایران، متولی اداری تمامی مسائل دریایی، سازمان بنادر و کشتیرانی است. در سطح جهانی نیز سازمان ایمو<sup>۱</sup> مستقر در لندن متولی دریانوردی بین‌المللی است (تقی زاده، ۱۳۹۵: ۵۴). اما چنانچه بیان شد قریب به اتفاق تمامی امورات اداری-تقنینی-قضائی دریانوردی به کشتی و دریاهای آزاد توجه کرده و بحث حمل و نقل توسط لنج و آن‌هم محتمل تردد در رودخانه بدون توجه باقی مانده است.

در صورتی که به ظرفیت حمل و نقل توسط لنج توجه می‌شد، می‌توان با سازمان‌دهی آن ضمن اشتغال‌زایی بومی، مانع از قاچاق کالا شد. در عین حال هزینه حمل و نقل برخی کالاها نیز کاهش داشته که مطلوب است. در این راستا هیئت‌وزیران آئین‌نامه ورود کالا توسط ملوانان شناورهای دریایی سنتی با ظرفیت کمتر از (۵۰۰) تن (لنج تجاری) و ساماندهی و نوسازی آن شناورها را در سال ۱۳۹۷ تصویب نمود که اجرای آن عملاً با چالش‌های فراوانی مواجه است. به عقیده حقوق‌دانان، دولت در زمان تصویب این منبع حقوقی به ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های فنی و اداری توجهی نکرده و در نهایت این که خلأهای اداری متعددی در این باره وجود دارد.

#### ۱-۲ رویه مورد انتظار

تمامی امورات کشور پس از سازمان‌دهی توسط متولی، قابلیت اجرایی داشته و این مهم لازمه حفظ نظم اجتماعی است. تشکیل اتحادیه‌های اصناف نمونه‌ای از این اقدامات است. در صورتی که به مسائل خاص توجه نشود، آثار منفی آن گریبان‌گیر جامعه خواهد شد. چنانچه بیان شد نخستین توجه به ظرفیت حمل و نقل غیر از کشتی در کشور به سال ۱۳۹۷ و تصویب آئین‌نامه هیئت دولت باز می‌گردد، اما این آئین‌نامه نیز عملاً قابلیت اجرا ندارد. بنابراین در وضعیت کنونی ظرفیت حمل و نقل توسط این وسایل سازمان‌دهی نشده است. در این گفتار رویه مورد انتظار برای سازمان‌دهی این سازوکار ذکر شده است.

آئین‌نامه مذکور پس از یکبار اصلاح توسط هیئت دولت، بازهم از خلأهای حقوقی رنج می‌برد. هرچند که به موجب ماده یکم آئین‌نامه، مجوز ورود و خروج شناور به سازمان بنادر و

کشتیرانی سپرده شده است، اما ساختار سازمان مذکور برای نظارت بر کشتی‌های غول‌پیکر مناسب بوده و به هیچ وجه ظرفیت تولی حمل‌ونقل‌های غیر از کشتی را ندارد. در این آئین‌نامه تنها به دو نکته توجه شده است. دغدغه عدم ورود کالای قاچاق، پای گمرک را در صدور مجوز ورود و خروج کالا باز کرده که در چند ماده به آن اشاره شده است (مواد ۳، ۶ و ۱۰). ماده نخست نیز مجوز ورود و خروج لنج را به سازمان کشتیرانی سپرده است. در خصوص نظارت فنی بر لنج، تنها ماده ۱۸ آئین‌نامه بیان داشته که کارگروهی با مسئولیت وزارت راه و شهرسازی (سازمان بنادر و دریانوردی) و با عضویت وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت و کشور و سازمان‌های برنامه‌بودجه کشور، میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری و دریابانی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران و استانداری مربوط ظرف یک ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این آئین‌نامه برنامه جایگزینی شناورهای دریایی سنتی با ظرفیت کمتر از پانصد تن (لنج تجاری) موضوع این آئین‌نامه ظرف پنج سال با شناورهای فلزی و یا حذف و تغییر کاربری آن‌ها را به هیئت‌وزیران ارائه نماید. این در حالی است که اقدام مذکور عملاً انجام نشده است.

بنابراین می‌توان بیان داشت که عملیات نظارت فنی، حقوقی و اجرایی بر نگهداری و استفاده از لنج حاکم نبوده و در این خلأ، اعمال صاحبان لنج با اختیارات بالا اعمال می‌شود. بنابراین نیاز بود که متولی جامع در این قانون تعیین می‌شد.

#### ۱-۲-۱ نظارت بر جابجایی

در حال حاضر خطوط حمل‌ونقل دریایی کشتی‌ها توسط سازمان بنادر و کشتیرانی و پلیس دریابانی ترسیم می‌شود. نقش سازمان بنادر بیشتر در طراحی مسیر و نقش پلیس دریابانی عمدتاً در کنترل مرزی است. طبیعتاً نظم و انضباط در حرکت کشتی‌ها، پرهیز از سوانح و ... از آثار مثبت نظارت بر جابجایی‌ها است. اما چنین الزاماتی در خصوص لنج‌ها با چالش فراوانی مواجه بوده که در نتیجه آن آمار سوانح این وسایل حمل‌ونقل بسیار بالاست (نصرپور، ۱۳۹۷: ۱۷۰).

#### ۲-۱-۲ متولی اداری

چنانچه بیان شد، تنها منبع حقوقی مرتبط با تردد لنج‌ها، آئین‌نامه مصوب هیئت‌وزیران مصوب ۱۳۹۷ است. در این منبع حقوقی به تولی موردی و نه جامع اشاره شده است. در عین حال چندین نهاد مختلف برای تولی در نظر گرفته شده است. بدین ترتیب در مقررات داخلی

سازمان‌هایی نظیر بنادر و کشتیرانی و پلیس دریابانی دستورالعمل خاصی در خصوص برخورد با لنج‌های متخلف وجود ندارد (صادقی نشاط و شفیعی علویجه، ۱۳۹۱: ۱۴۰). بنابراین متولی اداری حرکت لنج‌ها به‌درستی مشخص نیست. سازمان بنادر و کشتیرانی حتی بخش جداگانه‌ای مختص رسیدگی به حرکت لنج‌ها ندارد. نیاز است که سازمان بنادر و کشتیرانی متولی امورات این نوع از حمل‌ونقل دریایی قرار گرفته و حتی وظیفه به‌روزرسانی این لنج‌ها به این سازمان سپرده شود. ترسیم خطوط نیز صراحتاً بر عمده سازمان قرار داده شود. در حال حاضر وزارت مسکن و شهرسازی در امورات نوسازی این لنج‌ها چندان توانا نیست (محمدزاده وادقانی، ۱۳۹۷: ۲۵). پلیس مرزبانی نیز تا زمان به‌روزرسانی کامل این وسایل، قادر به نظارت انتظامی بر آن‌ها نخواهد بود. بنابراین نیاز است که نحوه همکاری دو نهاد پلیس دریابانی و سازمان بنادر در این خصوص مشخص شود، کما اینکه باوجود ذکر این الزام در آئین‌نامه سال ۱۳۹۷، هنوز سندی در این باره تهیه و تنظیم نگردیده است.

### ۳-۱-۲ امورات قضائی

قانون دریایی ایران در سال ۱۳۴۳ به تصویب رسید که تماماً بر مسئله کشتیرانی متمرکز بوده و در خصوص دیگر صور حمل‌ونقل سکوت داشت. به‌موجب ماده ۱۸۸ همین قانون، می‌بایست در اسرع وقت نسبت به تشکیل دادگاه دریایی اقدام می‌شد، که متأسفانه پس از گذشت شش دهه هنوز محقق نشده است. در آخرین اقدام اجرایی، هیئت دولت در سال ۱۴۰۰ لایحه تشکیل دادگاه دریایی را به مجلس شورای اسلامی ارجاع داده که هنوز هم به‌عنوان منبع حقوقی تصویب نشده است. در لایحه پیشنهادی نیز صلاحیت این دادگاه به امورات کشتی محدود شده و بازهم در خصوص لنج و دیگر صور حمل‌ونقل آبی صحبت نشده است. این سؤال مطرح است که در صورت تشکیل دادگاه دریایی، رسیدگی تخصصی قضائی به امورات لنج بر عهده چه مرجعی است؟ حسب تفسیر موسع از ماده چهارم لایحه مذکور، می‌توان رسیدگی به دعاوی این حوزه را به دادگاه دریایی سپرد، اما ممکن است این نظریه تفسیری مخالفانی داشته باشد. بنابراین این احتمال وجود داشته که به‌مانند وضعیت کنونی، رسیدگی به این موضوعات به دادگاه‌های عمومی

سپرده شود. در این صورت رسیدگی تخصصی به مسائل حقوقی این حوزه میسر نیست. نیاز بود که در لایحه پیشنهادی، صلاحیت این مورد به دادگاه دریایی سپرده می‌شد.

## ۲-۲ چالش‌های اداری قضائی

ذیل این گفتار، بخشی از چالش‌های اداری حمل و نقل دریایی غیر از کشتی در نظام قضائی مورد بررسی قرار گرفته است. حسب مسئولیت‌های قوه قضائیه در جهت رسیدگی به تظلم و شکایات، مسائل حقوقی و کیفری مرتبط با کشتی نیز به این قوه مرتبط است که متأسفانه به سبب فقدان بررسی تخصصی، رسیدگی به آن چندان مورد رضایت طرفین نیست (محمدی و پاسبان، ۱۴۰۱: ۴۰). در حال حاضر عمده مشکلات اداری قضائی در خصوص حمل و نقل غیر از کشتی به شرح ذیل است.

به سبب برخورد غیرتخصصی با مسائل دریایی، روند رسیدگی به آن بسیار طولانی است. امید است که با تشکیل دادگاه دریایی، روند رسیدگی به پرونده‌ها کوتاه شود (دانش نازی و حبیب نژاد، ۱۴۰۰: ۱).

برخی از پرونده‌های رأی برائت و منع تعقیب از طرف دادگاه و دادسرا به سازمان کاشف و یا گروه استناداری به موقع اعلام نمی‌گردد. این گزارش‌ها به منظور مطرح شدن در جلسه تبصره ۳ ماده ۵۰ قانون مبارزه با قاچاق کالا، مصوب ۱۳۹۲ بوده که متأسفانه الزامی در خصوص زمان گزارش‌ها وجود ندارد.

در خصوص پذیرش مدارک هویتی (مانیفست) لنج‌ها و قایق‌ها به دیگر کشورها، برخورد متفاوتی وجود دارد. طبیعتاً سند حمل و نقل حسب ویژگی‌های حقوقی یا می‌بایست رد یا پذیرفته شود. در حال حاضر مقصد ذکر شده در مانیفست در جریان پذیرش آن توسط قوه قضائیه اهمیت دارد. نیاز است که در این خصوص دستورالعملی خاص تبیین شود (وطن پور، ۱۳۸۵: ۵۴).

در نهایت اینکه در جریان جریمه‌های اعمالی، وصول آن از طرف قوه محترم قضائیه به سازمان‌های مرتبط همچون مالیات و بانک‌ها اعلام نمی‌شود. نیاز است که جهت اجرای محکومیت‌های مالی هماهنگی بین قوه قضائیه و دیگر نهادها برقرار باشد (ایمانی، ۱۳۹۸: ۴۳).

## ۲-۲-۱ صلاحیت دادگاه تخصصی

امروزه در اکثر کشورهای جهان دادگاه دریایی وجود دارد. نکته قابل توجه اینکه این دادگاه‌ها در زمره دادگاه‌های حقوقی بوده و بررسی جرائم این حوزه خارج از صلاحیت این دادگاه‌ها قرار دارد. بنابراین در حیطه حقوق خصوصی به بررسی حقوقی آن‌ها پرداخته شده است. در کشور ما پس از گذشت شش دهه تنها لایحه تشکیل این دادگاه ارائه شده که در جریان بررسی ماده چهارم آن تنها امورات حقوقی و نه کیفری به چشم می‌خورد. خصیصه دادگاه دریایی بررسی تخصصی موضوعات این حوزه است. در اکثر موارد، دعاوی دریایی دارای عنصر خارجی است. نیاز است که قضات و دیگر پرسنل دادگاه‌های دریایی به زبان انگلیسی مسلط بوده و درعین حال تحصیلات آن‌ها تخصصی مربوط به حقوق دریایی باشد (عدالت نژاد خامنه، ۱۳۶۹: ۵۵). در حال حاضر رشته حقوق دریایی در دانشگاه‌های کشور تدریس نشده و امید است که قضات این حوزه یا به‌وسیله بورسیه تحصیلی اعزام به خارج از کشور و یا با دوره‌های تخصصی به مسائل تخصصی حقوق دریایی آشنا شوند. به‌موجب ماده سوم لایحه مذکور، دو شرط برای قضات این دادگاه‌ها برشمرده شده است. نخست سابقه ۵ سال قضاوت در دادگاه‌های عمومی حقوقی و دوم گذراندن دوره‌های داخلی یا خارج از کشور.

#### ۱-۲-۲ ستاد اموال تملیکی

عدم ضابطه‌مندی ستاد اموال تملیکی و رسیدگی بی‌قاعده به مشکلات این نهاد، موجب توجه جدی قوه قضائیه به این موضوع شد. تلاش‌های ریاست قوه قضائیه در جهت کاهش حجم کالاهای دپو شده در این سازمان موردتقدیر قرار گرفت. لیکن هنوز مشکلات فراوانی در این حوزه وجود دارد (محمدی و پاسبان، ۱۴۰۱: ۴۰).  
سازمان مذکور در شهرستان‌ها فاقد نماینده و انبار است و درواقع مذاکره با سازمان در شهرستان‌ها کاملاً بلانتیجه است (محمدی، ۱۳۹۶: ۷). هرچند که احکام دادگستری بر این سازمان‌ها لازم‌الاجرا است، اما درنهایت پیگیری امورات اداری ترخیص از تهران انجام می‌شود که موجب بروز مشکلات عدیده برای مالکان کالای توقیف‌شده خواهد بود. در صورتی که لنج با کالای آن توقیف شود، به سبب طولانی بودن مدت ترخیص آن، محتمل خسارت به آن وارد گردد.

معمولاً پس از کشف کالای قاچاق توسط گمرک یا پلیس، سازمان برای تحویل این کالاها خودرو و یا نماینده ارسال نمی‌دارد (صادقی تختی و محمدی، ۱۳۹۵: ۱۰۰). لذا نگهداری کالای



مکشوفه در محل کشف، ممکن است موجب بروز خسارت به کالای وارده شود. بنابراین لنج و یا کالای مکشوفه درگیر این مشکلات خواهند بود.

سازمان در خصوص نگهداری شناورهای توقیفی، هیچ قاعده‌ای ندارد. این در حالی است که اگر شناور بنابه حکم قضائی توقیف شود، سازمان به‌عنوان ضابط قضائی مسئول نگهداری از آن خواهد بود. اما نگهداری شناور تنها در ساحل ممکن است و سازمان اموال تملیکی برای این مورد هیچ ضابطه‌ای ندارد.

به‌موجب نامه واصله از ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا، درنهایت کاشف می‌بایست کالای مکشوفه را تحویل دهد (جهانگیر و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۳۱۰). برای مثال اگر یک لنج در بوشهر توقیف شود در همان محل می‌بایست به صاحب آن تحویل داده شود. اما با توجه به نبود انبار در شهرستان‌ها، ممکن است این شناورها به نقاط دیگر من جمله مراکز استان منتقل شود که درنهایت پیگیری آزادسازی آن‌ها مشکلات عدیده را در پی دارد.

### ۲-۳ چالش‌های اداری-اجرایی

ذیل این گفتار، چالش‌های اداری در حیطه امورات اجرایی-نظارتی شناورهای ویژه حمل‌ونقل دریایی، مورد بحث قرار گرفته است. چالش‌های در سه بند گمرکات، تعزیرات حکومتی و مسائل زیرساختی مورد بحث قرار گرفته است.

#### ۱-۳-۲ گمرکات

نحوه همکاری گمرکات با دیگر نهادها در خصوص حمل‌ونقل، طی قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز و همچنین آئین‌نامه مصوب ۱۳۹۷ مشخص شده است. اما به نظر می‌رسد که این همکاری‌ها در عمل قابل اجرا نیست. به‌موجب ماده ۲۱ آئین‌نامه ورود کالا توسط ملوانان مصوب ۱۳۹۷، و همچنین مواد ۵ و ۶ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز مصوب ۱۳۹۲، برای تخلیه کالا توسط ملوانان شناورهای با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن، می‌بایست شناسنامه ملوانی به گمرک ارائه شود. بر این اساس دریابانی موظف است که پته ملوانی را صادر نماید، اما درنهایت گمرک آن را برای تخلیه کالا کافی ندانسته و نتیجه‌ای در این مورد به دریابانی اعلام نمی‌دارد. همین امر موجب سردرگمی ملوانان در جریان تخلیه کالا از شناور می‌شود. بر طبق مقررات اداری، گمرک

موظف است که پته گمرکی را بخشی از اسناد ترخیص کالا دانسته و در صورت عدم پذیرش، مراتب را به دریابانی اعلام دارد که متأسفانه به هیچ‌یک از این تعهدات عمل نشده و تعهدی نیز در این خصوص وجود ندارد.

نکته قابل توجه دیگر اینکه برای واردات یا صادرات کالا به کشور، حسب مورد به تأییدات بیشتری نیاز است. بار در محل تنها با پته ملوانی تحویل داده می‌شود و این در حالی است که در جریان ورود و خروج از کشور تمامی استعلامات من جمله تأییدات سازمان صمت، وزارت بهداشت و ... مورد نیاز است. لازم است که شرکت‌های حمل و نقل موظف به تحویل کالا مطابق استانداردهای گمرکی شوند. در این باره هماهنگی بین گمرکات و شرکت‌های حمل و نقل دریایی وجود نداشته، کمابینکه این هماهنگی در بخش زمینی وجود دارد. هیچ منبع حقوقی نیز چنین الزامی را بین ادارات پیش‌بینی نکرده است. هماهنگی گمرک با شرکت‌های حمل و نقل تنها به مسائل کشتی‌رانی محدود است (ایزدی ۱۳۸۶: ۵۲).

باتوجه به اینکه امروزه صدور اسناد در تمامی زمینه‌ها به سمت الکترونیکی بودن پیش می‌رود، پته ملوانی و پروانه خروج و ورود کالا به کشور نیز الکترونیکی شده و این در حالی است که در اسکله‌ها و گمرکات هنوز امکانات فنی برای بررسی این اسناد وجود ندارد. حتی نیاز است که با استفاده از اشعه ایکس کالای خروجی/ورودی به کشور نیز مورد بررسی قرار گیرد که هنوز این امکانات وجود ندارد.

در عین حال به سبب ضعف امکانات فنی گمرک، ملوانان می‌توانند از چندین مانیفیست به مقصدهای مختلف بهره برده که همگی توسط گمرک پذیرش می‌شوند. این مورد زمینه سوءاستفاده ملوانان از مانیفیست را فراهم می‌دارد.

رتال جامع علوم انسانی

۲-۳-۲ تعزیرات حکومتی به‌عنوان نهادی اجرایی - قضائی در جریان حمل و نقل توسط شناورها مسئولیت‌هایی دارد. بخشی از چالش‌های اداری این حوزه به این سازمان مربوط است. در وضعیتی که عمده کالای خارج از مانیفیست به صورت قاچاق به تعزیرات اعلام می‌گردد. سازمان تعزیرات بیان می‌دارد که چون شناور در اسکله مجاز پهلو گرفته و تخلیه غیرقانونی نداشته قاچاق محسوب نشده و مشمول مرجوعی نیست. این در حالی است که دریابانی قبل از

ورود به اسکله گمرک، شناور را برابر دستور توقیف و به موجب ماده ۱۸ قانون مبارزه با قاچاق، آن را غیرقانونی می‌داند. بنابراین در تعریف حمل و نقل قاچاق مابین دریابانی و تعزیرات اختلاف نظر وجود داشته که با توجه به استناد ماده ۱۸ قانون مصوب ۱۳۹۲، به نظر می‌رسد که دریابانی اظهارنظری صحیح دارد. در واقع شناور متخلف حسب اجبار در اسکله گمرک پهلوگیری نموده، لیکن به سبب مجاز بودن اسکله، سازمان تعزیرات آن را قاچاق قلمداد نمی‌نماید.

### ۳-۳-۲ مسائل زیرساختی

علی‌رغم وجود منابع حقوقی در حیطه مبارزه با قاچاق کالا، به دلیل نبود برخی زیرساخت‌ها، اجرای این مفاد عقیم مانده و نیاز است که در مقام عمل، نسبت به اجرایی شدن کامل مواد قانونی اقدام کرد. ذیلاً به برخی از مصادیق مشکلات زیرساختی اشاره شده است.

از طرف دیگر در سواحل شمالی و جنوبی، مکان مناسب برای نگهداری لنج‌های توقیفی وجود ندارد و همین مسئله موجب شده که کسانی که شناور آن‌ها توقیف می‌گردد، در زمان تحویل، لنجی فرسوده تحویل گیرند، چراکه در این مدت در مکانی نامناسب و در معرض آفتاب نگهداری شده است. نیاز است که اسکله‌هایی مخصوص توقیف لنج‌ها در نظر گرفته شود.

قاچاق‌چیان معمولاً مجهز به لنج‌هایی بوده که با قدرت موتور ۳۵۰ اسب بخار فعال هستند و این در حالی است که قایق‌های پلیس دریابانی حداکثر قدرت موتور ۲۰۰ اسب بخار داشته و قادر به ره‌گیری قاچاق‌چیان نمی‌باشند. در نتیجه کمبود امکانات پلیس دریابانی یکی از دلایل عقیم ماندن مبارزه با قاچاق کالا محسوب می‌گردد.

به موجب بند چ ماده ۶ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، وزارت راه و شهرسازی موظف است با همکاری ارگان‌های مرتبط، شناورها را به سامانه ردیاب و کنترل سوخت بر مبنای مسافت پیموده شده مجهز نماید. این مهم هنوز جامه عمل نپوشیده و به دلایل مختلف من جمله عدم هماهنگی کامل بین نهادها و نبود زیرساخت فنی، بند قانونی مزبور اجرایی نشده و یکی از راه‌های شناسایی فرایند قاچاق قابلیت پیگیری ندارد.

در آئین‌نامه ورود کالا توسط ملوانان شناورهای دریایی سنتی، لزوم جایگزینی شناورهای سنتی با شناورهای جدید ذکر شده، اما منابع مالی این طرح ذکر نشده و همچنین آینده شناورهای سنتی تعویض شده به درستی تعیین نگردیده که در نهایت به عقیم ماندن این طرح منتهی می‌گردد.

سازمان‌های مسئول در مبارزه با قاچاق کالا به موجب قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز می-بایست ضمن اعزام پرسنل به دوره‌های ضابطیت، پس از دریافت کارت ضابطیت به صورت قانونی و با اختیارات گسترده، نسبت به مبارزه با قاچاق کالا اقدام نماید. اما علی‌رغم طی دوره‌های متعدد، کارت ضابطیت هنوز صادر نگردیده و همین مسئله موجب عقیم مانده بخشی از مبارزه با قاچاق کالا شده است.

## ۲-۴ چالش‌های تقنینی

عمده‌ترین منابع حقوقی مرتبط با قاچاق کالا توسط شناورهای کوچک، دو منبع حقوقی است که تاکنون بدان‌ها اشاره شد. قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز به صورت منبع حقوقی مستقل تصویب شده و آئین‌نامه واردات کالا توسط ملوانان در چارچوب اختیارات اجرایی دولت مصوب شده است. ذیلاً به چالش‌های اداری که به سبب ضعف در تصویب این منابع ایجاد شده پرداخته شده است.

### ۱-۴-۲ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز

چنانچه بیان شد، مشکل اصلی قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، در نظر نگرفتن زیرساخت‌ها است. امروزه وسایل فنی ابزار اجرایی قانون محسوب می‌شود. البته قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز مستقیماً در خصوص شناورها صحبت نکرده، اما نکته قابل توجه اینکه کشتی‌ها به سبب نظارت بهتر بر تردد، کمتر به قاچاق پرداخته و حجم اصلی قاچاق کالا توسط شناورهای کوچک صورت می‌گیرد. بنابراین مخاطب منبع حقوقی مذکور، ملوانان این شناورها است. به هر حال مشکل اصلی این قانون، عدم لحاظ قابلیت اجرایی آن است. این مهم در جریان دیگر مسائل تقنین مشهود بوده است. برای مثال قانون جامع حدنگار مصوب ۱۳۹۲ بدون لحاظ زیرساخت‌های فنی تمامی ارگان‌های ذی‌ربط را ملزم به حدنگاری از کل کشور طی ۵ سال نمود که عملاً این اقدام عقیم ماند (گنجی، ۱۳۹۵: ۴۳). قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز را نیز می‌توان دارای این چالش دانست و اجرای آن به دلیل عدم لحاظ مسائل فنی، عملاً ناقص است (بیرانوند و سبزیان فرد، ۱۳۹۵: ۱۰).

از طرف دیگر هماهنگی بین ارگان‌ها تنها در قانون توصیه شده و در این خصوص الزامی وجود ندارد. قوه مجریه به عنوان مسئول اجرای قوانین، می‌بایست از اختیار بالاترین مقام اجرایی

کشور بهره برده و مابین ارگان‌ها هماهنگی لازم را ایجاد نماید. در سطح خرد نیز این هماهنگی می‌تواند توسط استانداران یا فرمانداران مابین ادارات انجام شود. هرچند که قانون مصوب ۱۳۹۲ کامل و جامع باشد، به سبب ضعف در اجرا، عقیم مانده و قانون‌گذار به این مهم توجهی نکرده است (دانش ناری، ۱۴۰۰: ۳۲).

بنابراین در چنین وضعیتی حمل و نقل توسط شناورها با دو چالش اساسی مواجه است. اولاً در غیاب نظارت صحیح بر این سازوکار، روزه و ورود به قاچاق کالا وجود دارد. ثانیاً در صورت اتهام قاچاق، پیگیری آزادی آن با چالش‌های فراوانی مواجه خواهد بود. بنابراین ریسک این کسب‌وکار افزایش یافته و درنهایت به بیکاری و بزه‌کاری جوانان مرزنشین می‌انجامد.

#### ۲-۴-۲ قانون حمایت از ملوانان

در غیاب منبع حقوقی جامع که مسئله حمل و نقل کالا توسط شناور را قانون‌مند نماید، قوه مجریه حسب اختیارات وضع آئین‌نامه‌های اجرایی، در سال ۱۳۹۶ و سپس ۱۳۹۷ اقدام به وضع قانون مربوطه نمود. تولی صحیح کسب‌وکار مذکور مستلزم هماهنگی بین چند نهاد مختلف بوده که علی‌رغم ذکر در این آئین‌نامه، قوه مجریه اقدامی عملی برای هماهنگی الزام‌آور نکرد و بنابراین بخش‌هایی از این آئین‌نامه بدون قابلیت اجرا باقی ماند.

به‌موجب تبصره یکم ماده یکم این آئین‌نامه، سازمان بنادر و دریانوردی مکلف است با همکاری گمرک جمهوری اسلامی ایران و ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، ظرف سه ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این آیین‌نامه، نسبت به تدوین شیوه‌نامه اجرایی نحوه و چگونگی استقرار عوامل آن سازمان در مناطق مشمول این آیین‌نامه برای ایفای کلیه تعهدات اقدام نماید. متأسفانه این تبصره اجرایی نشد.

به‌موجب تبصره چهارم همین ماده، سازمان بنادر و دریانوردی مکلف است با همکاری گمرک جمهوری اسلامی ایران، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز و وزارت کشور، ظرف سه ماه نسبت به تدوین و تصویب طرح ساماندهی بنادر کوچک مشمول این آیین‌نامه اقدام نماید. این اقدام نیز به سبب عدم پیگیری محقق نشد.

به‌موجب ماده ششم این آئین‌نامه نیز ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز و گمرک موظف‌اند ظرف یک ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این آیین‌نامه نسبت به اصلاح، تقویت و

استقرار کامل زیرسامانه ملوانی در سامانه جامع امور گمرکی اقدام نمایند. این در حالی است که در حال حاضر مشکلات زیرساختی فراوانی در این حوزه وجود داشته که نشان از عدم اجرای صحیح آئین‌نامه مذکور است.

با توجه به اختیارات اجرایی هیئت دولت، ایجاد چنین هماهنگی سهل و آسان فرض می‌شود.

#### ۲-۵ پیشینه پژوهش

اکرمی و اکرمی در سال ۱۳۹۵ در پژوهش خود این معافیت را عاملی برای قاچاق کالا دانستند. امیربایرامی در سال ۱۳۹۶ نیز به معرفی خلأ حقوقی تصادف لنج‌ها پرداخت. انصاری و دهقانی در سال ۱۳۹۶ دیگر قوانین را برای این منظور قابل‌تعمیم دانستند. ایمانی در سال ۱۳۹۸ نیز به خلأ حقوق کیفری در مسائل اداری-قضائی قایق‌ها اشاره کرد.

پژوهش‌های مختلف به رابطه قاچاق کالا و خلأ قضائی حمل‌ونقل غیر از کشتی (لنج یا قایق با ظرفیت کمتر از ۲۵ تن) پرداختند. اما در بررسی میدانی چنین مشخص است که به‌طورکلی خلأهای اداری موجب شده که هیچ سازوکار اجرایی حامی این نوع حمل‌ونقل وجود نداشته باشد که در عمل موجب بروز مشکلات کثیر برای ملوانان این لنج‌ها می‌شود.

از طرف دیگر حمل‌ونقل کالاهای با تیراژ کمتر توسط کشتی به‌صرفه نبوده و لذا لنج‌ها و قایق‌ها نقش مهمی در حمل‌ونقل با وزن کمتر از هزار تن دارند. بنابراین ضرورت داشته که خلأهای اداری این مهم مورد واکاوی قرار گرفته تا بلکه با رفع این خلأها، شاهد حمل‌ونقل صحیح، سالم و قانونی با ظرفیت اندک بوده که خود بر جریان واردات و صادرات کالا اثر مثبت دارد.

#### ۲-۶ سوال پژوهش

سوال پژوهش این است که خلأهای اداری تا چه میزان مانع گسترش حمل و نقل دریایی به جز کشتی شده است؟ هدف پژوهش نیز بررسی این خلأ است. چنین فرض می‌شود که عدم هماهنگی سازمان‌های متولی در نهایت به بروز مشکلاتی برای صاحبان این وسایل نقلیه ختم گردیده که در کل هزینه این نوع حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد. این پژوهش در نوع خود دارای نوآوری بوده و تاکنون به این مهم توجه چندانی نشده است.

### ۳- روش شناسی پژوهش

از آنجاکه این پژوهش از پژوهش‌های بنیادی از نوع مطالعه تحلیلی-توصیفی است که در آن از روش‌های استدلال و تحلیل عقلایی بر پایه‌ی مطالعات اسنادی (کتابخانه‌ای) بهره گرفته می‌شود، لذا روش گردآوری اطلاعات روش کتابخانه‌ای است که ماخذیابی، گام نخست این پژوهش خواهد بود و از طریق فیش‌برداری یا پژوهش و تفحص در آثار علمی بهره‌مند شده است. تحقیق از نظر هدف کاربردی است.

#### ۴- یافته‌ها

امروزه بر مبنای مسائل فقهی و حقوقی، چنین پذیرفته شده که صرف وضع یک قانون برای دستیابی به اهداف آن کفایت نداشته و نیاز است که قابلیت اجرای آن بررسی شود. پذیرش رسمیت اسناد الکترونیکی توسط قوه محترم قضائیه نشان از همت این قوه برای استفاده از امکانات به‌روز در اجرای قانون است (عزتی، ۱۳۸۸: ۴۳).

گمرک به‌عنوان مبدأ ورودی کالا می‌بایست به سامانه‌های بروز تشخیص اصالت مانیفیست مجهز باشد. در حال حاضر امکان سوءاستفاده از مانیفیست‌های صادره وجود دارد. البته در این خصوص کنوانسیون وجود نداشته، نیاز است که با همکاری وزارت امور خارجه، سازوکاری برای تشخیص اصالت مانیفیست‌های مختلف صادره از کشورهای همسایه تهیه و تنظیم شده تا مرجع تشخیص اصالت قرار گیرد.

در صورت توقیف شناور، با توجه به اصل مهم تناسب مجازات با جرم در حقوق کیفری، نیاز است که لنج تا زمان تحویل در مکانی مناسب نگهداری شود. میزان مجازات ملوان متخلف حسب قانون تعیین شده و می‌بایست متناسب با جرم ارتكابی باشد. اما بروز خسارت به لنج به سبب شرایط نامناسب نگهداری با اصول عدالت کیفری سازگاری ندارد (بیگلری، ۱۳۹۶: ۱۲). نیاز است که سازمان اموال تملیکی مکانی مناسب برای نگهداری این شناورها تعبیه نماید.

از نظر حقوق اداری، قوه قضائیه به لحاظ اداری تابع قوه مجریه است. بنابراین هیئت‌وزیران تنها با هماهنگی اداری می‌توانند زیرساخت‌های فنی مذکور را در مدت‌زمانی معین اصلاح کرده و زمینه برای اجرای صحیح سازوکار صحیح حمل‌ونقل توسط شناور فراهم دارند.

در خصوص عدم هماهنگی اداری در خصوص حمل و نقل توسط شناور توضیح داده شد. در حله اول نیاز است که در لایحه پیشنهادی دادگاه دریایی، صلاحیت رسیدگی به مسائل شناور نیز به این دادگاه اعطاء شده تا به لحاظ حقوق اداری-قضائی، بررسی تخصصی در این مورد صورت پذیرد.

هماهنگی بین پلیس دریابانی و گمرک، باتوجه به وابستگی نیروی انتظامی به وزارت کشور، به سهولت ممکن است. بنابراین نیاز است که ضمن همکاری بین دو نهاد مذکور، خطوط حرکت شناورها تعیین شده و بر آن نظارتی دقیق اعمال نمود. در خصوص مشکل مانیفست‌های صادره نیز نیاز است که مابین سازمان گمرک که به وزارت اقتصاد وابسته است با وزارت امور خارجه هماهنگی صورت پذیرد که این مهم با همت هیئت دولت ممکن است.

چنانچه بیان شد مابین سه نهاد ستاد اموال تملیکی، دادگستری و وزارت اقتصاد در خصوص جرائم مربوط به شناورها هماهنگی لازم وجود ندارد. در خصوص نحوه توقیف و آزادی شناورها به موجب احکام قضائی نیاز است که هماهنگی کامل مابین ستاد مذکور با دادگستری صورت گیرد که هر دو زیرمجموعه قوه قضائیه بوده و با همت قوه قضائیه این هماهنگی ممکن است. چنانچه بیان شد در صورت اعمال جریمه نقدی، معمولاً نتیجه‌ای از آن اعلام نمی‌شود. در این خصوص نیز لازم است مابین وزارت اقتصاد و دادگستری هماهنگی صورت گرفته که از دیدگاه حقوق اداری این تفاهم با نظارت روسای قوای مجریه و قضائیه ممکن است. در این صورت می‌توان برای اعمال جریمه نقدی و نحوه صحیح اعمال آن هماهنگی لازم به عمل آید. باتوجه به نقش دو قوه مجریه و قضائیه در تنظیم لایحه و ارسال آن به قوه مقننه، نیاز است که جهت رفع چالش‌های تقنینی، لوایح مناسب تهیه و به قوه محترم ارسال شود.

#### ۵- نتیجه گیری و پیشنهادها

سؤال پژوهش این بود که خلأهای اداری حمل و نقل آبی توسط شناورهای کوچک چیست؟ فرضیه نیز چنین بود که عدم هماهنگی سازمان‌های متولی در نهایت به بروز مشکلاتی برای صاحبان این وسایل نقلیه ختم شده که در کل هزینه این نوع حمل و نقل را افزایش می‌دهد.



این فرضیه قابل تأیید است. صرف نظر از خلأها و چالش‌های تقنینی در خصوص حمل و نقل توسط شناور، چالش‌های اداری عدم تولی صحیح بر این رویه، دو بخش کلی مشکلات زیرساختی و عدم هماهنگی اداری است. جهت اجرای صحیح دو منبع حقوقی ۱- قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز مصوب ۱۳۹۲، و ۲- آئین‌نامه ورود کالا به کشور توسط ملوانان مصوب ۱۳۹۷، هماهنگی بین چند نهاد مهم شامل دریابانی، سازمان بنادر و کشتیرانی، وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت اقتصاد، دادگستری، گمرک و ستاد اموال تملیکی نیاز است که در اکثر موارد تعارض در امورات اجرایی موجب خنثی شدن اقدام نهاد دیگر می‌شود.

پیش‌تر وجود خلأ حقوقی عاملی در جهت توقف لنج‌ها دانسته شده بود (امیربایرامی، ۱۳۹۶). همچنین اشاره شده بود که قوانین بدین منظور می‌بایست توسعه یابند (انصاری و دهقانی، ۱۳۹۶). بنابراین پژوهش‌های همسو به وجود خلأ حقوقی در رابطه با عدم استفاده صحیح از لنج‌ها اشاره داشته‌اند.

از طرف دیگر اجرای برخی مفاد منابع مذکور مستلزم برخورداری از امکانات فنی بوده که متأسفانه نهادهای اجرایی از آن برخوردار نیستند.

استفاده از امکانات فنی برای کشف جرم در پژوهش‌های پیشین مورد تأکید قرار گرفته بود (اکرمی و اکرمی، ۱۳۹۵). برای کشف تخلفات اداری نیز به وجود امکانات فنی نیز اشاره گردیده بود (ایمانی، ۱۳۹۸). پژوهش‌های پیشین به نوعی اهمیت امکانات فنی در کشف جرم را بیان داشته بودند.

نتیجه این ناهماهنگی، عدم نظارت صحیح بر حمل و نقل کالا توسط شناور بوده که موجب تمایل ملوانان به قاچاق کالا و در نهایت افزایش هزینه حمل و نقل می‌شود. ضمن آنکه در جریان اقدامات قضائی علیه آنان، گاه فراتر از جرم ارتكابی، حقوق آن‌ها ضایع می‌گردد. اما در صورت رفع چالش‌های مذکور، می‌توان شاهد اجرای صحیح و سالم حمل و نقل توسط شناور شد که ضمن مبارزه با قاچاق کالا، موجب اشتغال‌زایی پایدار بومی و در نهایت کاهش هزینه حمل و نقل خواهد شد.

از محدودیت پژوهش این بود که به سبب اداری- اجرایی بودن مسائل مذکور، منابع علمی مکتوب در این خصوص اندک بوده و مصاحبه با مسئولین مرتبط، در اکثر موارد با پاسخ منفی

آنان مواجه می‌شد. بنابراین محقق در عین بررسی میدانی، نیازمند جمع منابع علمی معتبر محدود و تفسیر دقیق آنها به نحوی بود که در حیطه امورات اداری-اجرایی کارایی داشته باشد.

#### ۱-۵ پیشنهادها

مبتنی بر نتیجه پژوهش پیشنهادهای ذیل ارائه شده است:

به مسئولین محترم قوه مجریه پیشنهاد می‌شود که ضمن استعلام نیاز از نهادهای مذکور، در جهت نظارت صحیح بر سازوکار حمل و نقل توسط شناور، لیست امکانات موردنیاز را تهیه کرده و در اسرع وقت ضمن اختصاص بودجه مناسب، برای خرید آن و تحویل به سازمان‌های مرتبط اقدام نماید.

به سران محترم سه قوه پیشنهاد می‌شود که ضمن تهیه فهرستی از تعارضات اداری مذکور در خصوص نظارت صحیح بر حمل و نقل توسط شناور، در جلسه خود کلیات هماهنگی را تصویب کرده و جزئیات آن را به نهادهای مذکور بسپارند تا ضمن رفع این تعارضات و برخورداری از سند لازم‌الاجرای حقوقی، بتوان نسبت به رفع چالش‌ها و درنهایت اجرای صحیح سازوکار مذکور اقدام نمود.

باهداف اشتغال بومی و محلی و همچنین ایجاد امتیاز برای مرز نشینان، می‌بایست کارت مرز نشینی صادر و امتیازات ویژه در قالب سهام عدالت به مرز نشینان اعطاء گردد. در ادامه نیز با شناسایی نیروی کار جوان باهدف صیادی و تجارت مجاز در مناطق مرزی زمینه اشتغال مرز نشینان به اشتغال مشروع را فراهم داشته تا توجه آنها کمتر به سمت ظرفیت منفی مرز نشینی که همان قاچاق کالا می‌باشد برود. پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

در راستای حذف ناهماهنگی سازمان‌ها در جمع‌آوری و فروش اموال قاچاق، نیاز است که در مناطق مرزی، ستاد اموال تملیکی و ستاد اجرایی فرمان امام ادغام شده و یا طی تفاهم با یکدیگر، مسئولیت مذکور توسط یک نهاد انجام شود. درنهایت نیز باهدف مقابله با قاچاق توسط کشتی‌های بیش از ۵۰۰ تن نیروهای دریایی ارتش و سپاه مأموریت یابند.

مقتضیست که برای بروز کردن تجهیزات شناوری و تعویض شناورهای سنتی تسهیلات اختصاص یابد. در همین راستا، مالکان وسایل نقلیه زمینی و دریایی به نصب سیستم شناسایی راداری جی.آی.اس و سامانه سجاد ملزم شوند.

بسیاری از مواد قوانین مهمی همچون قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز و ورود کالا توسط ملوانان به کشور، قابلیت اجرایی نداشته و همین مسئله زمینه ورود کالای قاچاق به کشور است. در این راستا نیاز است که قانون‌گذار تدابیری را بی اندیشد. ابتدا نیاز است که با اصلاح ماده ۳۶ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز باهدف تعیین ناجا به‌عنوان ضابط مستقل در شناسایی کالای قاچاق اقدام نماید. سپس در شرح وظایف اعضای کمیسیون تبصره ۳ ماده ۵۰ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز و پیش‌بینی ضمانت اجرای تصمیمات کمیسیون تصریح نماید. در ادامه مرجع اصالت مانیفیست صادره از کشورهای خارجی که در قانون فعلی مشخص نیست را تصریح نموده و ماده ۵۳ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز در مورد تعیین تکلیف هزینه و چگونگی تحویل کالا را در مقام اجرا، مشخص نماید. درنهایت نیز با اصلاح مواد ۱۰۳ الی ۱۰۵ قانون گمرکی که راه‌گریز از قانون در مورد کالای اظهارنشده می‌باشد، منافذ ورودی کالای قاچاق را با قانون‌گذاری مناسب ببندد.

#### ۲-۵ محدودیت‌های پژوهش

در مسیر پژوهش مشکلات و محدودیت‌هایی وجود داشته که در صورت رفع آن، نتایج بهتری بدست می‌آید. این مشکلات به شرح ذیل است:

- کمبود وقت که مشکل اصلی محققان است.
- کمبود منابع علمی در زمینه مرتبط با موضوع.
- عدم همکاری خبرگان حقوقی آگاه به موضوع.
- بروز بیماری کرونا که امکان تردد باهدف پژوهش با مشکل می‌نمود.

با این وجود اعتقاد بر این است که هیچ‌یک از محدودیت‌های مذکور خللی در اعتبار نتایج پژوهش ایجاد ننموده است.

## فهرست منابع

- اساسنامه شورای حل اختلاف دریایی، مصوب ۱۳۸۹.
- استواری، کورش؛ امامی، محمد (۱۴۰۰) حقوق اداری، تهران: میزان، چاپ اول، جلد دوم.
- اکرمی، سام؛ اکبری، عاطفه (۱۳۹۵). نقش پلیس در پیشگیری از جرم قاچاق کالا، کنفرانس ملی فقه، حقوق و روانشناسی، شیراز، مرکز توسعه آموزش‌های نوین ایران (متانا).
- امیربایرامی، امیر (۱۳۹۶). تصادف کشتی‌ها، مطالعات حقوقی، ۶(۱)، ۹۷-۱۱۷.
- انصاری، علی؛ دهقانی، حسین (۱۳۹۶). حُسن نیت در حقوق دادرسی، حقوق اداری، ۴(۱)، ۱۰۹-۱۳۳.
- ایزدی، محمد مراد (۱۳۸۶). بررسی عوامل انتظامی مؤثر بر تردهای غیرمجاز مرزی در منطقه قصر شیرین، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم انتظامی.
- ایمانی، معصومه (۱۳۹۸). بررسی تطبیقی شاخصه‌های عنصر روانی جرم در نظام حقوقی ایران و انگلستان، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه تبریز.
- آیین نامه ورود کالا توسط ملوانان شناورهای دریایی سنتی با ظرفیت کمتر از (۵۰۰) تن (لنج تجاری) و ساماندهی و نوسازی آن شناورها، مصوب ۱۳۹۷.
- بیرانوند، رضا؛ سبزیان فرد، شهرام (۱۳۹۵). جایگاه جامعه مدنی در حقوق کیفری با تأکید بر سیاست جنایی مشارکتی ایران، تحقیقات حقوقی آزاد، ۳۹(۲)، ۱-۲۴.
- بیگلری، پویان (۱۳۹۶). بررسی عنصر روانی جرم بین‌المللی نسل زدایی در فقه و حقوق، پژوهش تطبیقی حقوق اسلام و غرب، ۴(۳)، ۱-۳۰.
- پورحسین سالکویه، هادی؛ بخنوه، کریم (۱۳۹۳). بررسی جرم شناسانه قاچاق کالا و ارز از موانع اصلی اقتصاد مقاومتی، همایش ملی اقتصاد دانش بنیان معبر اقتصاد مقاومتی، تهران.
- تقی زاده، ابراهیم (۱۴۰۱). حقوق حمل و نقل دریایی، تهران: نوآوران، چاپ سوم، جلد اول.
- تقی زاده، ابراهیم (۱۳۹۵). حقوق حمل و نقل دریایی، تهران: نشر پیام نور، چاپ اول، جلد اول.
- جهانگیر، کیومرث؛ رستمی، ولی؛ تازی، بهالدین (۱۳۹۹). الزامات حقوقی اقتصاد مقاومتی در مرحله قانونگذاری با تأکید بر اصل ۴۴ قانون اساسی، مطالعات حقوق عمومی، ۵(۲)، ۱۳۰۷-۱۳۲۹.
- دانش نازی، زهرا؛ حبیب نژاد، سید (۱۴۰۰). آسیب شناسی ساختار و صلاحیت هیئت رسیدگی به امور مراکز فرهنگی؛ ارائه الگوی مطلوب دادرسی اداری، پژوهش‌های نوین حقوق اداری، ۱(۱)، ۲۵-۳۵.
- زارعی، حسین (۱۴۰۰). تخلفات اداری، تهران: دوران، چاپ اول، جلد اول.
- صادقی تختی، زهره؛ محمدی، عباس (۱۳۹۵). ماهیت حقوقی رهن دریایی، حقوق تطبیقی، ۴(۲)، ۹۳-۱۱۴.

- صادقی نشاط، امیر؛ شفیعی علویجه، قاسم (۱۳۹۱). نقش خطر در خسارت مشترک دریایی، مطالعات حقوق خصوصی، ۴۲(۲)، ۱۳۷-۱۵۶.
- طباطبائی، منوچهر (۱۴۰۰). حقوق اداری، تهران: میزان، چاپ اول، جلد اول.
- عدالت نژاد خامنه، جعفر (۱۳۶۹). قواعد عمومی خسارات مشترک دریایی، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه شهید بهشتی.
- عزتی، عزت‌الله (۱۳۸۸). جغرافیای استراتژیک ایران، تهران: نشر ثبته، چاپ اول، جلد اول.
- قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، مصوب ۱۳۵۸ بازنگری شده در سال ۱۳۶۸.
- قانون امور گمرکی، مصوب ۱۳۹۰.
- قانون تجارت، مصوب ۱۳۱۱.
- قانون دریایی ایران، مصوب ۱۳۴۳.
- قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مصوب ۱۳۹۲.
- کنوانسیون نیروییورک، مصوب ۱۹۵۸ م.
- گنجی، امید (۱۳۹۵). جنبه‌های حقوقی ادغام ناشی از قانون موسسات مالی و اعتباری، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه علامه طباطبائی.
- لایحه تشکیل دادگاه دریایی، ارسال شده به مجلس شورای اسلامی در تاریخ ۱۴۰۰/۰۲/۰۶.
- محترم، رحیم (۱۴۰۰). حمل و نقل بین‌المللی، تهران: شرکت چاپ و نشر بازرگانی، چاپ اول، جلد اول.
- محمدزاده وادقانی، علیرضا (۱۳۹۷). مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی، حقوق و سیاست، ۱(۱)، ۱۸-۳۵.
- محمدی، مهدی؛ پاسبان، محمدرضا (۱۴۰۱). راه‌کارهای غیرقضایی مقابله با سوءاستفاده از حق در شرکت‌های دولتی، پژوهش‌های نوین حقوق اداری، ۴(۲)، ۳۷-۷۴.
- محمدی، فاطمه (۱۳۹۶). رابطه بین اقتصاد مقاومتی و عوامل جرم‌زا، همایش علمی تحقیقی ظرفیت‌سازی سپاه نینوا در جهت تحقق اقتصاد مقاومتی در استان گلستان فرصت‌ها و محدودیت‌ها، علی‌آباد.
- نصرپور، اشرف (۱۳۹۷). تحلیل روش‌های حل و فصل اختلافات در قراردادهای بیمه حمل و نقل دریایی داخلی و بین‌المللی، قانونیار، ۷(۲)، ۱۶۹-۲۰۰.
- وطن‌پور، علیرضا (۱۳۸۵). قاچاق کالا و تأثیر آن بر امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران با تأکید بر نقش نیروی انتظامی در مبارزه با آن، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه امام حسین (ع).