

واکاوی چالش‌های اداری - حقوقی مبارزه با قاچاق کالا با هدف رونق تولید کالای ایرانی و افزایش اشتغال (از اهداف اقتصاد مقاومتی)

علی حاجت پور قلعه رودخانی^۲

اسماعیل عبداللهی^۳

مریم صفائی^۴

چکیده

مبارزه با قاچاق کالا یک ضرورت برای حمایت از ظرفیت‌های تولیدی کشور می‌باشد. نیاز است که با هدف اجرای اهداف اقتصاد مقاومتی، مشکلات حقوقی این حوزه شناسایی شده و در خصوص رفع آن‌ها، پیشنهادهایی ارائه گردد. این پژوهش به روش اسنادی-تحلیلی-توصیفی درصدد پاسخ به این سؤال بوده که از دیدگاه حقوقی، علت عدم موفقیت کامل در مبارزه با قاچاق کالا چیست. چنین نتیجه شد که از نظر حقوقی زیرساخت لازم برای اجرای کامل قوانین این حوزه وجود ندارد. در اکثر استان‌های مرزی، قاچاق کالا تنها منبع درآمدی مردم آن مناطق بوده و باتوجه به اشعار چند اصل از قانون اساسی که دولت را به تهیه شغل مناسب و زندگی مرفه برای شهروندان ملزم می‌کند و دولت تاکنون به صورت کامل موفق به اجرای این اصول نشده است و همچنین به موجب قواعد حقوق بشر اسلامی مانند تساهل و تسامح، می‌بایست با هدف حفظ تنها منبع درآمدی این شهروندان، با آن‌ها مدارا نمود. از طرف دیگر برخی مفاد حقوقی همچون آئین‌نامه‌ی ورود کالا توسط ملوانان شناورهای دریایی، به دلیل نبود زیرساخت‌های فنی و همچنین هماهنگی کامل بین واحدهای مبارزه با قاچاق کالا قابل اجرا نبوده و نیاز است که در مرحله‌ی نخست، قوه‌ی مجریه نسبت به هماهنگی اجرایی بین ارگان‌های مختلف اقدام کرده و سپس طرح‌های اشتغال‌زا در مناطق مرزی را در اولویت بودجه‌ای قرار دهد و هم‌زمان با ایجاد موقعیت‌های شغلی برای این شهروندان، با قاچاق کالا مبارزه قاطع نماید.

واژگان کلیدی: قاچاق کالا، حقوق شهروندی، تسامح، خلأ تقنینی، اقتصاد مقاومتی

۱. این مقاله برگرفته از رساله دکتری است.

۲. دانشجوی مقطع دکتری، حقوق جزا و جرم‌شناسی، واحد بوشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، بوشهر، ایران.

۳. استادیار گروه حقوق جزا و جرم‌شناسی، واحد بوشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، بوشهر، ایران (نویسنده مسئول)
dr.abdollahi49@yahoo.com

۴. استادیار، گروه حقوق جزا و جرم‌شناسی واحد بوشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، بوشهر، ایران.

۱. مقدمه و بیان مسئله

ورود و خروج کالا به کشور، مستقیماً بر منابع مالی و بانکی تأثیر دارد. بر این اساس، دولت‌ها سیاست کنترل واردات و صادرات را به دست گرفته و در مقام اجرا، این مسئولیت به گمرکات سپرده شده است. وجود نهاد گمرک، سابقه‌ی طولانی در جهان داشته و در کنار آن، مأمورین انتظامی نیز به عنوان ضابط قضائی، مسئولیت مبارزه با قاچاق کالا در مرزها و یا داخل کشور را بر عهده دارند (ابدالی محمدی، ۱۳۹۶: ۵۵). بر مبنای یک اصل کلی اجرایی، ورود کالا به کشور تنها در صورتی مجاز است که تولید داخل جوابگوی نیاز کشور نباشد و صادرات کالا نیز در شرایطی مجاز است که بازار داخل با کمبود کالا مواجه نشود. تعرفه‌های گمرکی اعمالی نیز در همین راستا اعمال می‌شود (آجری، ۱۳۹۷: ۵۸). استان‌های غربی کشور نظیر کرمانشاه و کردستان، سال‌ها با پدیده کولبری مواجه بوده که خود یک راه ورود کالای قاچاق به کشور است (آقابابایی، ۱۳۸۴: ۱۵۸). در استان بوشهر نیز کالای قاچاق توسط شناورهای کوچک به کشور وارد شده که با وجود وضع قانون مشخص، اجرای قانون با مشکلاتی مواجه است. به عقیده فعالین صحنه‌ی مبارزه با قاچاق کالا، برخی قوانین این حوزه عملاً امکان اجرا نداشته و همین مسئله علت عقیم ماندن برخی اقدامات در راستای مبارزه با قاچاق کالا می‌باشد (اکرمی و اکبری، ۱۳۹۵: ۵۴). در این پژوهش که به روش اسنادی-تحلیلی-توصیفی انجام شده، هدف آن است که علل اداری حقوقی عدم موفقیت کامل در مبارزه با قاچاق کالا در برخی موارد خاص بررسی شده و برای حل مشکلات آن راه‌حل‌هایی پیشنهاد شود.

رونق تولید دغدغه تمامی دولت‌های جهان بوده و این اهمیت برای هر کشوری احساس می‌گردد (باریکلو، ۱۳۸۵: ۵۸). متأسفانه کشورهای نفت‌خیز به دلیل داشتن درآمد ارزی کلان، کمتر به تولید توجه کرده و این در حالی است که به علت واردات بی‌رویه در این کشورها، معمولاً تولید با مشکلاتی روبرو خواهد بود (حیاتی، ۱۳۹۰: ۴۵). به هر حال در وضعیت فعلی کشور که سیاست اصلی دولت قطع وابستگی به درآمدهای نفتی می‌باشد، نیاز به پیشرفت اقتصاد ایرانی محسوس است که یکی از راهکارهای اجرای اقتصاد مقاومتی، مبارزه با قاچاق کالا می‌باشد که نیاز است در تحقیق علمی به علل حقوقی عدم موفقیت در این حوزه پرداخته شود. بنابراین ضرورت این تحقیق، شناسایی مشکلات حقوقی مبارزه با قاچاق کالا بوده که در صورت رفع آن بتوان به تولید داخل توجه ویژه داشته و اقتصاد مقاومتی مورد توجه مقام معظم رهبری را اجرایی نمود.

۲. اهداف و سؤالات پژوهش

این پژوهش به دنبال شناسایی موانع حقوقی و اداری مبارزه و پیشگیری از قاچاق کالا و همچنین، بررسی چالش‌های اقتصاد مقاومتی در جهت پیشگیری از قاچاق کالا می باشد و تلاش می نماید به سؤالات ذیل پاسخ دهد.

- موانع حقوقی و اداری مبارزه و پیشگیری از قاچاق کالا شامل کدام موارد می باشد؟
- چالش‌های اقتصاد مقاومتی در جهت پیشگیری از قاچاق کالا شامل چه مواردی می باشد؟

۳. پیشینه پژوهش

نتایج تحقیق کهنه‌پوشی و جلالیان (۱۳۹۲) بیانگر این موضوع است که بیکاری و ضعف فعالیت‌های اقتصادی از مهم‌ترین دلایل گرایش مرزنشینان به قاچاق کالا است. پورحسین سالکویه و بخنوه (۱۳۹۳) بیان داشتند؛ یکی از مهم‌ترین عوامل عدم تحقق سیاست‌های اقتصاد مقاومتی، اقتصاد سیاه بوده و تجارت پرسود واردات کالاهای غیراساسی و بی کیفیت خارجی، عدم توجه و حمایت از تولید داخلی و تجارت چمدانی در اولویت بعدی قرار دارند. نتایج پژوهش کریمی سیلکانی و عسگرزاده (۱۳۹۵) نشان داد که قاچاق کالا ضمن خدشه دار کردن اهداف حمایتی دولت موجب از بین رفتن آثار سیاست‌های تعرفه‌ای و غیر تعرفه‌ای دولت می شود. در نتیجه قیمت تمام شده تولیدات بالا رفته، منجر به افزایش تورم در داخل کشور می شود. حسینی و همکاران (۱۳۹۶) بیان داشتند که معضل قاچاق کالا و ارز با خنثی کردن و یا کاستن سیاست‌ها و تدابیر اقتصادی و تجاری دولت‌ها، حیات اقتصادی فعلی و آینده کشور را به تهدید و چالش می کشاند. علل و اسباب متعددی در ایجاد و توسعه قاچاق دارای نقش می باشند. زارعی شریف (۱۳۹۶) در مقاله‌ای رویکردی نوین در جرم انگاری ربا؛ اقدام و عمل در اقتصاد مقاومتی را تبیین نمود و بیان نمود که هرگونه شرط اضافه مالی عوضین در عقود معاوضی از مصادیق ربا و حرام و قابل تعزیر است و مطالبه مال ربوی به عنوان شروع به محاربه قابل مجازات است و اخذ آن نیز از موجبات شمول حد محاربه است.

همان طور که در پیشینه تحقیق بررسی شد، محققین به لزوم مبارزه با قاچاق کالا توجه داشته و مسائل جرم‌شناسی مرتبط با آن را بررسی کرده‌اند، اما تاکنون در هیچ تحقیقی به چالش‌های

اداری-حقوقی در خصوص مبارزه با قاچاق کالا اشاره نشده است. در واقع، قانون گذار بدون توجه به مسائل موجود در مبارزه با قاچاق کالا، قوانینی را مصوب کرده که در عمل قابل اجرا نبوده و در این بین، ناهماهنگی‌هایی بین نهادهای اجرایی وجود دارد. تاکنون، هیچ تحقیقی به این جنبه از مبارزه با قاچاق کالا توجه نکرده که در این مطالعه برای نخستین بار به آن پرداخته شده است.

۴. روش تحقیق

پژوهش به صورت ترکیبی اسنادی-توصیفی می‌باشد. در واقع، محاسبات آماری در این پژوهش نقشی ندارد. در این روش، ابتدا اسناد حقوقی و علمی مرتبط با موضوع جمع‌آوری شده، سپس به تحلیل و توصیف آن پرداخته و مستند به اسناد حقوقی، چالش‌های آن استخراج شده است. در خصوص قاچاق کالا، ابتدا منابع حقوقی (شامل قوانین و مقررات این حوزه) جمع‌آوری شده و سپس رویه اجرایی آن مورد بررسی قرار گرفته است. در مواردی که قوانین به درستی اجرا نشده، محقق به روش توصیفی و مستند به همین اسناد، درصد شناسایی علت عدم اجرا می‌باشد.

۵. ملاحظات نظری و مفهومی و یافته‌های پژوهش

در این قسمت چارچوب مفهومی پژوهش، شامل شرحی در خصوص اقتصاد مقاومتی و قاچاق کالا بیان شده است.

۵-۱. اقتصاد مقاومتی

رهبر معظم انقلاب «اقتصاد مقاومتی» را معنا و مفهومی از کارآفرینی معرفی کرده‌اند و برای نیاز اساسی کشور به کارآفرینی نیز دو دلیل «فشار اقتصادی دشمنان» و «آمادگی کشور برای جهش» را معرفی نمودند. رویکرد اقتصادی ایران تحت عنوان «اقتصاد مقاومتی» غالباً در برابر اقتصاد تحت سیطره غرب دیده می‌شود (آجری آیسک، ۱۳۹۷: ۶۵). اقتصاد مقاومتی یعنی؛ شناسایی حوزه‌های فشار و تلاش جهت بی‌اثر کردن و کنترل آن‌ها است. برای رسیدن به اهداف اقتصاد مقاومتی، ضروری است که وابستگی‌های خارجی تقلیل یافته و برای افزایش تولید داخلی کشور و خوداتکایی تلاش کرد (حسینی و همکاران، ۱۳۹۶: ۴۳). از اهداف شناسایی چالش‌های حقوقی مبارزه با قاچاق کالا، اجرای بخشی از اقتصاد مقاومتی می‌باشد. در صورت

ورود کالای قاچاق به کشور، نمی‌توان شاهد رونق تولید بود. بنابراین با هدف اجرای بخشی از برنامه اقتصاد مقاومتی نیاز است که با قاچاق کالا مبارزه قاطع گردد.

۲-۵. قاچاق کالا

در فرهنگ لغت دهخدا آمده که کلمه قاچاق ترکی بوده و به معنی ربوده (فرهنگ نظام) می‌باشد و آنچه ورود آن به کشور و با معامله آن از طرف دولت ممنوع است، متاع قاچاق، متاع ممنوع‌الورود یا ممنوع‌المعامله دانسته می‌شود (آشوری، ۱۳۹۳: ۶۹). در زبان ترکی «قاچماق» مصدر فعل و به معنای فرار کردن است و افعال مرتبط با آن نیز از ریشه فرار کردن استخراج شده است. بر این اساس، کلمه قاچاق از زبان ترکی به فارسی وارد شده است (سلیمی، ۱۳۹۴: ۲۰). با وجود تصریح قانون‌گذار بر مبارزه با قاچاق کالا، در برخی موارد برخورد جدی با قاچاق‌چیان صورت نمی‌گیرد. در این قسمت، برخی مصادیق این مهم بیان‌شده و در بخش بعدی به علت حقوقی این عدم برخورد اشاره شده است.

۳-۵. مرزهای غرب و شمال غرب

بخش بزرگی از پدیده کولبری در استان کردستان انجام شده و بخش‌های کوچک‌تر آن در دیگر استان‌های هم‌جوار نظیر کرمانشاه و آذربایجان غربی مشاهده می‌شود. کولبران از مناطق صعب‌العبور و عمدتاً سردسیر بین مرز ایران و عراق عبور کرده و کالای قاچاق را بر دوش خود می‌کشند تا بدین صورت کسب درآمد و امرار معاش کنند (رجب، ۱۳۹۳: ۵۹). گاهی اوقات مأمورین انتظامی مانع از تردد آن‌ها شده و حتی گزارش‌هایی مبنی بر تیراندازی به آن‌ها مخابره شده است. در حالت عادی کولبری در غیاب نیروی انتظامی و یا در جلوی چشمان مأموران انجام شده و مناطق مرزی کردنشین مملوء از کالاهای قاچاق می‌باشد (شریفی و عدالتجو، ۱۳۹۱: ۱۲۰). در مورد علت عدم برخورد جدی با این نوع از قاچاق کالا، بحث فراوان است؛ اما می‌توان علت اصلی را توجه به معیشت مردم این منطقه دانست (رجب، ۱۳۹۳: ۶۵). متأسفانه استان کردستان جزء استان‌های محروم کشور بوده که تقریباً می‌توان صنعت آن را جزء ضعیف‌ترین صنایع کشور دانست. در غیاب صنایع اشتغال‌زا، کشاورزی در این مناطق نیز با مشکلات فراوانی نظیر کم‌آبی مواجه است و نرخ بیکاری در بین جوانان این استان بالاست

(شریفی و عدالتجو، ۱۳۹۱: ۱۲۰). طبیعتاً، زندگی بسیاری از خانوارهای این استان به قاچاق کالا وابسته است و در صورت بسته شدن مرزها، درصد کثیری از مردم این استان بدون هیچ درآمدی به حال خود رها می‌شوند.

از دیدگاه جرم‌شناسی، نبود شغل و درآمد بستری فسادزا بوده و می‌بایست این سرچشمه مهار شود. این مهم، یکی از پایه‌ای‌ترین مباحث جرم‌شناسی تلقی می‌گردد. کولبرانی که به سبب اضطرار، اقدام به قاچاق کالا می‌کنند، مرتکب عمل غیرقانونی عبور از مرز و قاچاق کالا شده‌اند. طبیعتاً مطابق قانون سلاح مصوب ۱۳۷۳، نیروهای مسلح مجازاند که پس از اخطار و شلیک هوائی، ابتدا از کمر به پائین و سپس به دیگر نقاط بدن قاچاق‌چی تیراندازی کنند (پورحسن و بخنوه، ۱۳۹۳: ۴۳). اما به نظر می‌رسد که این اقدام با اصول انسانی در تعارض است؛ چرا که، اگر به ریشه‌ی جرم نگریسته شود، می‌توان آن را تا حدودی توجیه شده دانست. باتوجه به این که این چنین عمل غیرانسانی به ظاهر قانونی می‌باشد، مجلس شورای اسلامی به‌عنوان قوه قانون‌گذاری، پا به میدان گذاشت تا تیراندازی به کولبران را غیرقانونی اعلام کرده و آن را استثنایی بر قانون سلاح بداند (پورحسن و بخنوه، ۱۳۹۳: ۴۵). این موضوع در مجلس مطرح شد که نباید به کولبران شلیک کرد؛ بلکه چنانچه کولبری جرم محسوب می‌شود، باید حداکثر بازداشت شوند و در دادگاه به اتهام آنان پرداخته شود. بنابراین پدیده کولبری در حال حاضر استثنایی بر تیراندازی محسوب شده و ضابطین دادگستری تنها مجاز به بازداشت آن‌ها هستند که این مهم یکی از مصادیق عدم مبارزه با قاچاق کالا و یا محدودیتی بر آن محسوب می‌گردد.

۴-۵. مرزهای آبی جنوب

مرزهای آبی کشور به دلیل ماهیت کنترل‌ناپذیر آن، استعداد خاصی برای ورود کالای قاچاق به کشور دارد. کشتی‌های بزرگ و تجاری حتماً می‌بایست از مرزهای آبی به کشور وارد شوند و کالای وارداتی خود را تحویل گمرک دهند. لنج‌ها و شناورهای کوچک، یک روزنه برای قاچاق کالا است که توسط ملوانان انجام می‌شود (بیرانوند و سبزیان فرد، ۱۳۹۷: ۱۱). مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۹۷ آئین‌نامه‌ای باعنوان ورود کالا توسط ملوانان شناورهای دریایی سنتی با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن را مصوب کرد که زمینه‌ساز مبارزه با قاچاق کالا توسط شناورهای کوچک باشد. آیین‌نامه مشتمل بر ۲۲ ماده است که به عقیده فعالین این حوزه برای مبارزه با

قاچاق کالا ناکافی به نظر می‌رسد (فخرپور و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۲). در ماده یکم این آئین‌نامه، محلی خاص را برای تخلیه و بارگیری شناورها تعیین کرده است (متن قانون مذکور). به موجب ماده دوم، ناخدایان این کشتی‌ها موظف شده‌اند؛ مدارک کنترل خروجی خود همچون، گذرنامه را برای خروج از کشور به واحد مرزبانی تحویل دهند (متن قانون مذکور). گمرک نیز به موجب ماده سوم موظف شده که بر ورود و خروج کالا توسط این واحدها نظارت داشته باشد. به موجب مواد ۴ و ۵ نیز ناخدایان شناورها موظف به پر کردن برگ اظهارنامه گمرکی بوده و کلیه کالاهای وارداتی و صادراتی آن‌ها توسط گمرک بررسی می‌شود. در مواد ۱۲ و ۱۳ این قانون، واحد دریابانی نیروی انتظامی موظف است بر تردد این شناورها نظارت داشته و در صورت ناقص بودن مدارک از خروج آن‌ها از کشور ممانعت نماید. در نهایت این‌که هرگونه ورود و خروج کالا توسط شناورها خارج از مناطق تعیین شده مشمول قاچاق کالا و قانون آن مصوب ۱۳۹۲، خوانده شده است (متن قانون مذکور). همان‌طور که در ادامه بررسی شده است، این قانون عملاً ناکارآمد بوده و در حال حاضر نیز بخش عمده‌ی قاچاق کالا توسط شناورهای با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن انجام می‌شود.

۵-۵. موارد منع مبارزه با قاچاق کالا از دیدگاه فقه و حقوق اسلامی

باوجود الزام قانونی به مبارزه با قاچاق کالا، در برخی موارد به موجب قواعد فقه و حقوق اسلامی این مبارزه معلق می‌ماند که ذیلاً به بحث در این خصوص پرداخته شده است.

الف - تساهل و تسامح

تسامح یکی از قواعد فقهی بوده که عدم سخت‌گیری در برخی مسائل را توصیه می‌کند. به نظر می‌رسد که بر پایه اصول تسامح‌پذیر دین اسلام، برخی چشم‌پوشی‌ها از تخلفات قاچاق‌چیان ضرورت دارد (صدر، ۱۳۶۲: ۴۳۲). تسامح و تساهل که اکنون رواج یافته، کاربردی فراوان در گفت‌وگوهای علمی پیدا کرده، از مصدر باب تفاعل است و به نظر می‌رسد با سمحه و سهله‌ای که در متون دینی و سخنان پیامبر اکرم (ص) به کاررفته است، اندکی فرق دارد؛ زیرا در تسامح و تساهل گونه‌ای رویارویی و دوسویه بودن نهفته است در حقیقت، نرمی، گذشت، مهرورزی و مدارای یک‌سویه، بستگی به طرف مقابل پیدا می‌کند،

اگر او آسان‌گیر و اهل گذشت باشد، با وی به نرمی رفتار می‌شود، ولی اگر اهل گذشت و آسان‌گیری نبود، خیر. (نظری، ۱۳۷۹: ۴۳). هردو سوی، باید از این ویژگی برخوردار باشند و نگهداشت آسان‌گیری و گذشت را بکنند. نگهداشت یک‌سویه این ویژگی، بی‌اثر است؛ ولی در سمحه و سهله که در روایات از آن سخن رفته، مسئله دوسویه‌ای نیست، بلکه نگاه از افق بازتر و بالاتری است. شریعت اسلام، در حقیقت، از پیروان خود می‌خواهد که برخورد کریمانه با دیگران داشته باشند و روح سماحت و سهولت را همیشه و در همه حال، در خود زنده نگهدارند (معتمد نژاد، ۱۳۹۲: ۱۵).

در شرایطی که مردم برخی استان‌های غربی کشور تنها راه امرار معاش خود را در کولبری می‌بینند، حقوق انسانی اجازه نمی‌دهد که با معیشت آنان بازی شود. اگر شرایط کسب و کار در آن مناطق مناسب بود، سخت‌گیری در مبارزه با قاچاق کالا دارای توجیه بود؛ چراکه، مردم آن منطقه کسب و کار حلال خود را رها کرده و قاچاق کالا را در پیش گرفته‌اند. اما در وضعیت کنونی استان‌های مرزی کردنشین که صنعت و کشاورزی در سطح بسیار ضعیف قرار دارد، می‌بایست تا حد ممکن نسبت به وضعیت آنان تسامح داشت. ضمن اینکه، منطقه‌ی آزاد تجاری غیررسمی ایجاد شده و ورود این کالاها به کشور چندان نمی‌تواند به زیان تولیدکنندگان تمام شود. معمولاً در فصول مختلف مسافرانی به این مناطق سفر کرده و کالای در حد نیاز خود را خریداری می‌کنند. به‌طور کلی، وجود چنین مناطقی چندان نمی‌تواند به زیان تولیدکننده داخلی بیانجامد و آزادی در ورود عمده‌ی این کالاها به سرزمین اصلی، ضربه‌ی مهلک به تولید خواهد زد. عدم برخورد جدی با کولبران را می‌توان در قالب قواعد تسامح و تساهل توجیه نمود.

ب - حفاظت از کرامت انسانی

امام خمینی (ره) ملاک ارجمندی و بزرگواری نزد خداوند متعال را نه قوم و نژاد خاصی بلکه تنها ملاک برتری را میزان تقوای الهی می‌داند. ایشان در ضمن بیاناتی می‌فرمایند: «اسلام با صراحت می‌گوید که آنی که پیش خدا کرامت دارد، آدم متقی است، آدمی است که روشش صحیح باشد، تقوا داشته باشد، فاسد نباشد، مفسد نباشد و نسبت به همه عرب و عجم و گُرد و تُرک و این‌ها به‌طور علی‌السویه به همه نظر دارد» (صحیفه نور، ۱۰/۱۹۷).

بیانات ایشان در راستای این آیه شریفه از قرآن است که می‌فرماید: «ای مردم، ما همه شما

را نخست از مرد و زنی آفریدیم و آنگاه شعبه‌های بسیار و فرق مختلف گردانیدیم تا یکدیگر را بشناسید، همانا بزرگوار و با افتخارترین شما نزد خدا با تقواترین شمایند، همانا خدا کاملاً دانا و آگاه است.»^۱ (حجرات، ۱۳/۴۹)

کرامت انسانی افراد در صورت مفلس شدن، قابل مخدوش شدن است. زمانی که فردی به سبب نیاز دست کمک به روی هر انسانی دراز می‌کند، کرامت وی خدشه‌دار می‌گردد. در وضعیتی که کسب و کار حلال در مناطق مرزی کمیاب بوده و ظرفیت آن به اندازه‌ی مردم ساکن در آن منطقه نمی‌باشد، خانواده‌های زیادی بدون کار و درآمد باقی می‌مانند. امکان مهاجرت از آن منطقه برای همگان وجود نداشته و از روی ناچاری و اضطرار دست به قاچاق کالا می‌زنند. در واقع، سوءنیتی از قاچاق کالا وجود نداشته و اضطرار زندگی آنان را به این امر خلاف قانون واداشته است. بنابراین ضابطین قضائی و نظام دادگستری در تمامی مراحل رسیدگی به این جرم، از کشف، تحقیق تا دستگیری و محاکمه می‌بایست کرامت انسانی این افراد را حفظ نمایند. بنابراین از دیدگاه حقوق بشر اسلامی و به سبب ضرورت حفظ کرامت انسانی افراد، می‌بایست در تمامی مراحل رسیدگی به این جرم، حفاظت از آبروی آنان را مدنظر داشت که نتیجه آن چشم‌پوشی از برخی موارد قاچاق کالا نیز می‌باشد.

۵-۶. چالش‌های اداری و اجرایی در مبارزه با قاچاق کالا

همان‌طور که اشاره شد، گاه قانون‌گذار بدون توجه به اثر تصویب، قانونی را تصویب کرده که در نهایت اهداف تقنینی آن با شکست مواجه می‌شود. اجرای قوانین و مقررات نیاز به هماهنگی بین ارگان‌های مختلف داشته که اگر الزامی در این خصوص وجود نداشته باشد و پیگیری اداری نیز در این خصوص صورت نگیرد، در نهایت به علت انجام برخی موازی کاری‌ها و یا عدم اجرای کامل قانون، نتیجه‌ای برای آن حاصل نمی‌گردد. ذیلاً به اهم این مشکلات اشاره شده است.

۵-۶-۱. قوانین و آئین نامه‌های مبارزه با قاچاق کالا

به موجب ماده‌ی ۳۶ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، دستگاه‌های زیر در حدود وظایف

۱. يَا أَيُّهَا النَّاسُ إِنَّا خَلَقْنَاكُمْ مِنْ ذَكَرٍ وَأُنْثَىٰ وَجَعَلْنَاكُمْ شُعُوبًا وَقَبَائِلَ لِتَعَارَفُوا إِنَّ أَكْرَمَكُمْ عِنْدَ اللَّهِ أَتْقَاكُمْ إِنَّ اللَّهَ عَلِيمٌ خَبِيرٌ

محو‌له‌ی قانونی کاشف در امر قاچاق محسوب می‌شوند (متن قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مصوب ۱۳۹۲):

وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، وزارت جهاد کشاورزی، گمرک جمهوری اسلامی ایران در محدوده اماکن گمرکی، سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، سازمان حفاظت از محیط‌زیست، سازمان میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، شرکت سهامی شیلات ایران و شرکت دخانیات ایران. در تبصره این ماده، نیروی انتظامی تنها در حد وظایف محوله کاشف و به‌عنوان یک ضابط مسئول مبارزه با قاچاق کالا شناخته‌شده (متن قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مصوب ۱۳۹۲) که به نظر می‌رسد، این اختیارات ناکافی باشد.

در مورد آئین‌نامه ورود کالا توسط ملوانان شناورهای دریایی سنتی با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن مصوب ۱۳۹۷ صحبت شد. در حال حاضر به دلیل عدم ساماندهی کالای ملوانی و صدور پته گمرکی، علی‌رغم ابلاغ قانون و آیین‌نامه اجرایی آن، به دلیل عدم لحاظ آن و عدم زیرساخت لازم و اینکه هم اکنون، سازمان کاشف، کالای قاچاق را کشف می‌کند، ولی سازمان اموال تملیکی نماینده در شهرستان‌ها ندارد و عملاً مبارزه با کالای قاچاق در دریا عقیم مانده است (قاسم زاده، ۱۳۹۸: ۸۵). به عقیده‌ی حقوقدانان تنها مواد ۱۲ و ۱۳ این قانون قابلیت اجرایی دارد. به موجب ماده‌ی ۱۲ این قانون، دریابانی نیروی انتظامی موظف است؛ در زمان خروج شناورها نسبت به کنترل مشخصات مندرج در اظهارنامه اقدام نماید. همچنین به موجب ماده ۱۳ دریابانی موظف است؛ در زمان ورود شناور به کشور همین تشریفات را انجام دهد. پلیس دریابانی در مرزهای آبی کشور تردد داشته و قادر به یافتن شناورهای در حال تردد می‌باشد (قاسم زاده، ۱۳۹۸: ۷۸).

در مورد ماده دوم که ناخدا را ملزم به ارائه‌ی مدارک خروج از کشور به گمرک می‌کند، نیز همین وضعیت وجود داشته و هیچ ضمانت اجرایی برای آن در نظر گرفته نشده است. ضمن اینکه هماهنگی بین مقامات گمرک و نیروی انتظامی درباره اجرای این بند از قانون نیاز بوده که تاکنون اجرایی نشده است (بیرانوند و سبزیان فرد، ۱۳۹۷: ۱۸). به موجب ماده ششم این آئین‌نامه، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز و گمرک موظف‌اند؛ ظرف مدت یک ماه نسبت به

اصلاح، تقویت و استقرار کامل زیرساخت‌های ملوانی در سامانه‌ی جامع امور گمرکی اقدام نمایند (جهانگیر و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۳۱۰).

با بررسی اجمالی این قانون مشخص است که به جز مواد ۱۲ و ۱۳ که وظیفه پلیس دریابانی در ورود و خروج شناورها را مشخص می‌کند، مابقی مواد قابلیت اجرایی نداشته و علت آن نبود زیرساخت‌های فنی، عدم هماهنگی بین نهادها، عدم ذکر ضمانت‌های اجرایی و در نهایت نبود نماینده‌ی سازمان‌های ذی‌ربط در مناطق ساحلی می‌باشد. خلأهای قانونی مبارزه با قاچاق کالا در این موارد خاص را می‌توان به صورت ذیل خلاصه نمود (فخرپور و همکاران، ۱۳۹۷: ۷۵).

۱- عدم جرم‌انگاری در قانون برای شناوران فاقد هویت و لزوم ساماندهی آن‌ها؛ ۲- عدم جرم‌انگاری در قانون در خصوص شناورانی که اقدام به تجاوز مرزی می‌نمایند؛ ۳- نیاز به اصلاح و بازنگری مواد ۱۰۳، ۱۰۴ و ۱۰۵ قانون امور گمرکی (فرصت اظهار سه‌ماهه کالا و ایجاد فرصت برای فرار از چنگال قانون) و ایجاد رویه و ۴- ارائه تعدد مانیفست‌ها به مقاصد کشورهای متفاوت و یا به بهانه‌هایی از قبیل دور زدن تحریم‌ها و اصولاً پذیرش توسط مراجع قضایی و گمرک.

۵-۶-۲. ناهماهنگی اجرایی گمرکات

مشکلات مربوط به گمرکات را می‌توان به شرح ذیل خلاصه نمود:

- عدم صدور پته ملوانی برای تخلیه کالا در گمرک، با توجه به اینکه دریابانی برابر ماده ۱۲ آیین‌نامه ملوانی و ماده ۲۱ آیین‌نامه اجرایی مواد ۵ و ۶ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز اقدام قانونی را انجام، اما گمرک نتیجه‌ای به دریابانی اعلام نمی‌نماید.
- تحویل اکثر کالا به مالکین بار (مالکین شناور) تحت عنوان ملوانی، در حالی که اکثراً، مشمول تجاری بوده و نیازمند مجوزهای قبلی از سایر سازمان‌ها اعم از سازمان صمت و بهداشت و می‌باشد، (عدم تعیین دقیق میزان، نوع، مارک، مقدار، وزن کالاهای فهرست ابلاغی در لیست ملوانی).
- در اسکله‌ها و گمرکات امکانات فنی و الکترونیکی جهت ورود، عبور، صدور، حمل و نقل از جمله پته الکترونیکی و ایکس ری وجود ندارد.
- سوءاستفاده از چندین مانیفست به مقصدهای متفاوت (ایران و کشورهای حاشیه خلیج) و پذیرش آن به وسیله گمرک (کیان مهر و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۹۰).

۵-۶-۳. ناهماهنگی اجرایی ستاد اموال تملیکی

اهم مشکلات مربوط به ستاد اموال تملیکی به شرح زیر است:

۱- سازمان اموال تملیکی در شهرستان‌ها، فاقد نماینده و انبار می‌باشد که این امر باعث به وجود آمدن مشکلات عدیده برای سازمان کاشف گردیده است، ۲- عدم اعزام خودرو و نماینده جهت تحویل گرفتن کالاهای مکشوفه بخصوص؛ کالاهای ممنوعه که در محل کشف و یا در محل انبار نگه‌داری پاسگاه‌ها و پایگاه‌ها که به‌صورت غیراستاندارد نگهداری و بعضاً باعث به وجود آمدن مشکلاتی نیز گردیده است، ۳- عدم تعیین تکلیف و تحویل‌گیری شنوران ضبطی برابر دستور قضایی توسط سازمان اموال تملیکی و ۴- برابر نامه‌ی واصله از ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق مبنی بر اینکه هزینه‌ها و ملزومات مربوط به حمل کالا از مقدمات و لوازم انجام تکلیف قانونی تحویل دادن کالای قاچاق توسط کاشف می‌باشد. این موضوع با توجه عدم وجود انبار در همه شهرستان‌ها و از طرفی جابه‌جایی و حمل، بارگیری و انتقال به مرکز استان و تخلیه کالای قاچاق در انبار اموال تملیکی نیازمند هزینه‌های هنگفتی می‌باشد (جهانگیر و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۳۱۲).

۵-۶-۴. مشکلات اداری دادگستری و مقررات داخلی آن

مشکلات مربوط به مراجع قضائی به شرح ذیل می‌باشند: ۱- قایق‌های فاقد هویت و ساماندهی علیرغم وجود مصوبه پیشگیری از وقوع جرم دادگستری، توسط مراجع محترم قضایی رفع توقیف و عملاً اعمال محدودیت خاصی برای آنان صورت نمی‌گیرد، ۲- طولانی بودن روند رسیدگی برخی از پرونده‌ها، ۳- عدم اعلام به موقع برخی از پرونده‌های رأی برانت و منع تعقیب از طرف دادگاه و دادسرا به سازمان کاشف و با کمیسیون استاندارد به منظور مطرح شدن در جلسه تبصره ۳ ماده ۵۰ قانون مبارزه با قاچاق کالا، مصوب ۱۳۹۲، ۴- پذیرش مدارک و مانیفست‌های ثانوی با مقصدهای متفاوت (ایران و کشورهای حاشیه خلیج فارس) توسط بعضی از مراجع محترم قضایی و ۵- عدم اعلام نتیجه جریمه‌های وصولی پرونده‌هایی که منجر به محکومیت شده است (کیان مهر و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۹۲).

۵-۶-۵. مشکلات اجرایی سازمان تعزیرات حکومتی

مشکلات مربوط به سازمان تعزیرات حکومتی به این شرح خلاصه می‌شوند: ۱- عمده کالای

خارج از مانیفست که به تعزیرات اعلام می‌گردد، تعزیرات بیان می‌دارد چون در اسکله مجاز پهلوی گرفته و تخلیه غیرقانونی نداشته، قاچاق نمی‌باشد و مشمول مرجوعی می‌شود، این در حالی است که دریابانی قبل از ورود به اسکله، گمرک شناور را برابر دستور توقیف نموده، بنابراین انتظار می‌رود، برابر ماده ۱۸ قانون مجازات قاچاق اعمال قانون گردد، ۲- نتیجه جریمه‌های وصولی پرونده‌های قاچاق اعلام نمی‌شود، ۳- نتیجه قطعیت آراء (اعم از برداشت یا محکومیت قطعی) ابلاغ نمی‌شود و ۴- نیازمندی‌های رفع موانع حقوقی مبارزه با قاچاق کالا (جهانگیر و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۳۱۳).

از بیانات بخش پیشین، می‌توان چنین استنباط کرد که عموم مشکلات حوزه مبارزه با قاچاق کالا سه دسته کلی می‌باشند. دسته‌ی نخست به وضع برخی قوانین مرتبط است که با به‌درستی تقسیم وظایف نکرده و با برای اجرا به شدت مشکل دارند. دسته‌ی دوم، مشکلات ناهماهنگی اجرایی بوده که به تفکیک نهادهای مختلف به آن اشاره شد. عالی‌ترین مقام اجرایی کشور قوه‌ی مجریه بوده که وظیفه‌ی هماهنگی بین ارگان‌های مختلف را عهده‌دار است. دسته‌ی سوم از مشکلات مربوط به تهیه زیرساخت‌های مبارزه با قاچاق است که نیازمند همت مسئولین می‌باشد. ذیلاً هر یک از دسته‌بندی‌ها به تفصیل توضیح داده شده است.

الف - حل مشکلات قانونی

مشکلات اجرایی منابع حقوقی، تنها با مصوبه‌ی مجلس شورای اسلامی مرتفع خواهد شد و قوه‌ی مجریه در این خصوص تنها حق ارسال لایحه دارد.

شماره اصلی	زیرمقوله	گروه مرتبط	معرف	کدها	
				مطالعه	مصاحبه
عوامل علی‌رهبری هوشمند	رویه‌های کارکنان	انگیزش کارکنان	تمایل درونی کارکنان به اهداف و فعالیت‌های سازمانی	ایوب و همکاران (۲۰۱۴)	۱-۶
			تمایل کارکنان به توسعه مهارت‌های دانشی	رانی (۲۰۱۳)، طوسی و همکاران (۱۳۹۹)	۱۰
			علاقه به کار گروهی	رنجبریان (۱۳۹۰)	
			علاقه به یادگیری مستمر مهارت‌های جدید		۵-۳-۹-۱۴
		دیدگاه‌های کارکنان	نگرش مثبت کارکنان به سازمان	نای (۱۳۹۰)	۱۰-۱۳
			نگرش مثبت کارکنان به تسهیم دانش در سازمان		۱۷-۱۹
			علاقه به چالش‌شغلی و آموزش‌های مستمر در سازمان	یوسفی (۱۳۹۰)	۲۰
			توجه و علاقه وافر به محیط کار		۲-۷

ب - رفع ناهماهنگی‌های اجرایی

به موجب قانون اساسی، رئیس‌جمهور پس از رهبری، عالی‌ترین مقام کشور محسوب می‌شود (اصل ۱۱۳ قانون اساسی). نیروهای مسلح، هرچند که جزئی از دولت محسوب نمی‌گردند، اما در حیطه‌ی اداری و جهت هماهنگی‌های امور کشوری همگی با دولت رایزنی‌هایی دارند. قوه‌ی قضائیه نیز به همراه قوه‌ی مقننه جهت هماهنگی‌های لازم مرتب با رئیس‌جمهور ملاقات‌هایی داشته و جلسات سران قوا در این خصوص دارای اهمیت می‌باشد (حسینی و همکاران، ۱۳۹۶: ۶۰). در خصوص ناهماهنگی‌های اداری بیان‌شده، نخست استنادی‌ها بر اساس اختیارات محلی خود، حق هماهنگی بین ادارات را داشته که در صورت پیگیری لازم می‌توان نسبت به رفع ناهماهنگی‌های مذکور اقدام کرد. اگر حل این مشکل با توجه به اختیارات محلی ممکن نباشد، طبیعتاً در سطح عالی، رئیس‌جمهور می‌بایست این مسئولیت را بر عهده گیرد (مستتبط شده از قانون استنادی و قانون اساسی). همان‌طور که در بحث مبارزه با کالای قاچاق استان بوشهر بیان شد، عوامل مبارزه با قاچاق کالا هماهنگی کامل با یکدیگر نداشته و نبود زیرساخت‌ها، اجازه عملی کردن آئین نامه ورود کالا توسط شناورهای کمتر از ۵۰۰ تن را نمی‌دهد. مطابق با مفاد قانون اساسی، هماهنگی امور اجرایی بر عهده رئیس‌جمهور است و این مهم می‌تواند در هیئت دولت مصوب گردد (مستتبط شده از قانون اساسی).

ج - تهیه زیرساخت‌های اجرای قانون

قوه مجریه مسئولیت اجرای قانون اساسی را بر عهده دارد. برای اجرای کامل قوانین مبارزه با قاچاق کالا، نیاز است که زیرساخت‌هایی توسط این قوه تهیه گردد که ذیلاً به اهم آن‌ها پرداخته شده است.

- بهبود وضعیت معیشتی باهدف توجه به کسب‌وکار مشروع

بر پایه چند اصل از قانون اساسی، دولت موظف به فراهم کردن امکانات زندگی مرفه برای مردم است. به موجب اصل چهارم قانون اساسی «کلیه قوانین و مقررات مدنی، جزایی، مالی، اقتصادی، اداری، فرهنگی، نظامی، سیاسی و غیر این‌ها باید بر اساس موازین اسلامی باشد». این اصل بر اطلاق یا عموم همه اصول قانون اساسی و قوانین و مقررات دیگر حاکم است و تشخیص این امر بر عهده فقهای شورای نگهبان است. نیاز است که قوای مقننه و مجریه در

راستای بهبود وضعیت اقتصادی کشور همکاری داشته و گزارش‌های مستمر در این باره را اعلام دارند (فیاض، ۱۳۹۳: ۱۲۰). به موجب اصل بیست و هشتم قانون اساسی «هر کس حق دارد شغلی را که بدان مایل است و مخالف اسلام و مصالح عمومی و حقوق دیگران نیست برگزیند. دولت موظف است با رعایت نیاز جامعه به مشاغل گوناگون، برای همه افراد امکان اشتغال به کار و شرایط مساوی را برای احراز مشاغل ایجاد نماید». در تفسیر این قانون آمده است که دولت موظف به تأمین شغل مناسب برای شهروندان است. در وضعیت کنونی که دولت‌های مختلف نسبت به این وظیفه قانونی خود کوتاهی کرده و موجب بیکاری مردم مرزنشین شده‌اند، حداقل اقدام آن‌ها می‌بایست ممانعت از قاچاق کالا باشد؛ چراکه اگر به درستی به وظیفه خود عمل می‌کردند، مرزنشینان نیازی به قاچاق کالا نداشتند (طباطبائی نژاد و کاظمی، ۱۳۹۸: ۷۰۰). به موجب اصل بیست و نهم «بر خورداری از تأمین اجتماعی از نظر بازنشستگی، بیکاری، پیری، از کار افتادگی، بی‌سرپرستی، در راه ماندگی، حوادث و سوانح، نیاز به خدمات بهداشتی و درمانی و مراقبت‌های پزشکی به صورت بیمه و غیره، حقی است همگانی. دولت موظف است طبق قوانین از محل درآمدهای عمومی و درآمدهای حاصل از مشارکت مردم، خدمات و حمایت‌های مالی فوق را برای یک‌یک افراد کشور تأمین کند». این مسئولیت که به موجب این اصل بر دوش دولت نهاده شده در چارچوب اقدامات اقتصادی است. در چنین وضعیتی که مردم سالخورده مرزنشین بدون مستمری و حقوق بازنشستگی زندگی می‌کنند، تنها راه امرار معاش آن‌ها در کولبری و قاچاق کالا است. دولت که خود در وظیفه نخست خود کوتاهی کرده، حداقل با هدف سرپوش نهادن بر آن می‌بایست با قاچاق کالا توسط این بی‌بضاعت‌ها مقابله نماید (طباطبائی نژاد و صادقی مقدم، ۱۳۹۵: ۹۰). به موجب اصل چهل و سوم قانون اساسی «برای تأمین استقلال اقتصادی جامعه و ریشه‌کن کردن فقر و محرومیت و برآوردن نیازهای انسان در جریان رشد، با حفظ آزادی او، اقتصاد جمهوری اسلامی ایران بر اساس ضوابطی استوار می‌شود» (متن قانون اساسی).

ماحصل بحث اینکه اگر دولت در اجرای دقیق قانون اساسی به درستی عمل می‌کرد، هم‌اکنون مردم بی‌بضاعت مرزنشین دارای شغل و درآمد مناسب بوده و نیازی به قاچاق کالا نداشتند. به هر حال در قصور دولت نسبت به این مردم، اصول انسانی ایجاب کرده که حداقل اقدام دولت در قبال آنان می‌تواند موجه دانستن اقدام آنان باشد. چراکه در صورت بسته شدن راه

کولبری، این مردم بدون هیچ شغل و درآمدی باقی مانده که کرامت انسانی آن‌ها خدشه‌دار خواهد شد. از طرف دیگر بیکاری و بی‌پولی زمینه‌ساز جرائم بسیاری بوده که بر مبنای اصول امنیت انسانی، می‌بایست با این مردمان تا حدودی با مدارا رفتار نمود.

- رونق تولید در مناطق مرزی باهدف عدم نیاز به قاچاق کالا

در سال‌های اخیر، بحث ساخت شهرک صنعتی در شهرستان بانه واقع در استان کردستان مطرح بود که به نتایج تقریباً مناسبی رسید (منبع: آخرین اخبار محلی کردستان). بانه واقع در شمال غرب استان کردستان به‌عنوان مرکز ورود کالای قاچاق از کردستان عراق به ایران تلقی می‌شود. در این طرح ساخت لوازم‌خانگی در شهرک صنعتی در شهرستان انجام شده و میزان اشتغال‌زایی ایجاد شده به‌اندازه اشتغال‌زایی قاچاق کالا و بیش از آن ارزیابی می‌شود. ضمن اینکه، مواد اولیه ساخت می‌تواند؛ کماکان به‌صورت قاچاق وارد شده و بدون آسیب رساندن به بازار اصلی کشور مستقیماً در خدمت تولید قرار گیرد. از طرف دیگر، نزدیکی این شهرستان به کردستان عراق، زمینه صادرات آزاد و کم‌هزینه به خارج از کشور را فراهم کرده که با طرح رسمی منطقه آزاد تجاری نیز گره خورده است. در صورت به ثمر نشستن این طرح، می‌توان شاهد اشتغال‌زایی سالم در این شهرستان ضمن شکوفایی اقتصادی کشور بود و آنگاه است که مبارزه رسمی با قاچاق کالا توسط کولبران توجیه پیدا می‌کند.

- تهیه زیرساخت‌های فنی

در مواردی زیرساخت‌های فنی می‌بایست باهدف اجرای کامل قانون مبارزه با قاچاق و ارزش تقویت شوند. در صورتی که دولت نسبت به تهیه این امکانات اقدام نماید، آنگاه می‌توان انتظار اجرای کامل قانون در این حوزه را داشت. ذیلاً به اهم مشکلات زیرساختی فنی اشاره شده که نیازمند تقویت توسط دولت می‌باشد. به‌موجب ماده ۵۳ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز مصوب ۱۳۹۲، دستگاه‌های کاشف موظف‌اند؛ کالای قاچاق مکشوفه را تحویل سازمان اموال تملیکی دهند (متن قانون). از آنجا که این سازمان، مکان مناسب برای نگهداری کالای قاچاق را ندارد؛ معمولاً در شهرهای دیگر اقدام به نگهداری از آنان نموده (جهانگیر و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۳۲۰). این امر موجب ایجاد هزینه‌های انتقال کالا به مکان نگهداری و بالعکس برای صاحبان کالا می‌گردد که در این شرایط به حقوق انسانی خدشه وارد شده و با هزینه‌های اضافی، کسب‌وکار مردم بومی آسیب می‌بیند. از طرف دیگر در سواحل شمالی و جنوبی مکان مناسب

برای نگهداری لنج های توقیفی وجود ندارد (کیان مهر و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۹۰). 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 (جهانگیر و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۳۲۲)، 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 راز، 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 (متن قانون) این مهم هنوز جامه عمل نپوشیده و به دلایل مختلف از 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 آئین نامه ورود کالا توسط ملوانان شناورهای دریایی سنتی، لزوم جایگزینی شناورهای سنتی با شناورهای جدید ذکر شده (متن قانون)، 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 می‌بایست؛ ضمن اعزام کارکنان 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 ماندن بخشی از مبارزه با قاچاق کالا شده است.

۶. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

ماحصل بحث اینکه، با وجود ضرورت مبارزه با قاچاق کالا، می‌بایست برخی مسائل انسانی را رعایت نمود و به صورت تدریجی با این پدیده مبارزه کرد. در مرحله‌ی نخست نیاز است؛ با توجه به اختیاراتی که قانون اساسی به قوه‌ی مجریه داده است، هماهنگی بین واحدهای درگیر

با قاچاق کالا نظیر گمرک، نیروی انتظامی، سازمان بنادر و ... انجام شده و وظایف هر یک در این باره مشخص گردد. ضمن این که در مورد وظیفه‌ی تهیه‌ی زیرساخت‌های مبارزه با قاچاق نیز تعیین تکلیف شده و نهادهای ذی‌ربط در این خصوص دارای وظایفی گردند. در مرحله بعد، می‌بایست به موجب اصل ۲۸ قانون اساسی برای مردم بیکار مرزنشین شغل ایجاد نمود تا بتوانند بدون قاچاق کالا به زندگی روزمره خود پردازند. این مهم در راستای قاعده فقهی تسامح و تساهل نیز می‌باشد، چراکه در وضعیت اسف‌بار برخی شهروندان مرزنشین، مبارزه با قاچاق کالا برابر با از دست رفتن تنها منبع درآمدی آنان است. در مرحله‌ی اول می‌بایست؛ اشتغال‌زایی مرزی ایجاد نمود و سپس به صورت رسمی، مانع از قاچاق کالا شد. از نظر کارشناسان اقتصادی، بهترین طرح اشتغال‌زایی مرزی می‌تواند؛ ساخت شهرک‌های صنعتی در مناطق آزاد تجاری باشد و بدین صورت نیاز به قاچاق کالا خودبه‌خود از بین رفته و کالای وارداتی از این نقاط تنها در خدمت تولید قرار خواهند گرفت.

زیرساخت‌های اجرایی شدن برخی قوانین که به آن اشاره شد، نقطه‌ضعفی حقوقی در مبارزه با قاچاق کالا می‌باشد. نیاز است که برای اجرای صحیح قوانین آن‌چنان‌که در متن اشاره شد، تدبیری اندیشیده شود تا با اجرای صحیح قانون، بتوان مانع از قاچاق کالا شد.

منابع

۱. ابدالی محمدی، اکبر (۱۳۹۶). «اقتصاد مقاومتی (تفسیر جهاد کبیر)»، قم: انتشارات جهاد دانشگاهی قم، ج ۱، چ ۱.
۲. آجری آیسک، عاطفه (۱۳۹۷). «حقوق خصوصی سازی و قواعد مشترک حاکم بر قراردادهای آن»، تهران: شرکت سهامی انتشار، ج ۱، چ ۱.
۳. آشوری، داریوش (۱۳۹۳). «دانشنامه سیاسی»، تهران: انتشارات مروارید، ج ۱، چ ۲۳.
۴. آقابابایی، رضا (۱۳۸۴). «تحلیل خصوصی سازی بانک‌ها در ایران از منظر نهاد گرایی»، تهران: موسسه تحقیقاتی تدبیر اقتصاد، ج ۱، چ ۱.
۵. 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.
۶. باریکلو، علیرضا (۱۳۸۵). «مسئولیت مدنی»، تهران: بنیاد حقوقی میزان، ج ۱، چ ۱.
۷. بیرانوند، رضا؛ سبزیان فرد، شهرام (۱۳۹۷). «جایگاه جامعه مدنی در حقوق کیفری با تأکید بر سیاست جنایی مشارکتی ایران»، تحقیقات حقوقی آزاد، ۳۹ (۱)، صص ۱-۲۴.
۸. پورحسن 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.
۹. پورحسن سالکویه، هادی؛ بخنوه، کریم (۱۳۹۳). «نگرش جرم شناسانه نقش اقتصاد سیاه در عدم تحقق و توسعه اقتصاد مقاومتی»، کنفرانس بین المللی توسعه و تعالی کسب و کار، تهران.
۱۰. جهانگیر، کیومرث؛ رستمی، ولی؛ تاری، بهالدین (۱۳۹۹). «الزامات حقوقی اقتصاد مقاومتی در «مرحله قانونگذاری» با تأکید بر اصل ۴۴ قانون اساسی»، فصلنامه مطالعات حقوق عمومی دانشگاه تهران ۵ (۴۰)، صص ۱۳۰۷-۱۳۲۹.
۱۱. حسینی، فرزاد؛ منفردشکفتی، لیلا؛ جوکار، غلامعباس (۱۳۹۶). «بررسی جرم شناختی قاچاق کالا و ارز در مرزهای جنوبی ایران و راهکارهای پیشگیری از آن»، همایش ملی علوم انسانی، تهران، شرکت توسعه دانش فرزندگان.
۱۲. حیاتی، علی عباس (۱۳۹۰). «اجرای احکام مدنی در نظم حقوقی کنونی»، تهران: بنیاد حقوقی میزان، ج ۱، چ ۲.

۱۳. رجب، محمدعلی (۱۳۹۳). «مبنای قضاء در اسلام براساس ادله اثبات دعوی و جرم شامل قطع قاضی اقرار بینه و قسم»، شهر قانون ۱۰ (۱)، صص ۴۳-۴۵.
۱۴. زارعی شریف، وحید (۱۳۹۶). «رویکردی نوین در جرم انگاری ربا؛ اقدام و عمل در اقتصاد مقاومتی»، اولین کنفرانس چشم اندازهای جدید در توسعه اقتصاد مقاومتی، رشت. ۱۵. سلیمی، محمد (۱۳۹۴). «تحصیل دلیل در حقوق امامیه و حقوق فرانسه»، مبنای فقهی حقوق اسلامی ۸ (۱۵)، صص ۹-۳۰.
۱۶. شریفی، محمدهادی، عدالتجو، اعظم (۱۳۹۱). «بررسی جایگاه علم دادرس در قوانین حقوقی ایران»، تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین الملل ۵ (۱۶)، صص ۹۸-۱۲۹.
۱۷. صدر، سیدمحمدباقر (۱۳۶۲). «الفتاوی وضع حد»، قم: دارالقلم، جلد دوم، چاپ چهارم.
۱۸. طباطبائی نژاد، سید محمد؛ صادقی مقدم، محمد حسن (۱۳۹۵). «مقایسه نظام مسئولیت انتظامی و نظام مسئولیت مدنی از منظر اهداف عالی نظام مسئولیت»، مطالعات حقوق خصوصی ۴۶ (۱)، صص ۸۳-۹۶.
۱۹. طباطبائی نژاد، سید محمد؛ کاظمی، محمود (۱۳۹۸). «تعامل حقوق عمومی و خصوصی در مورد مسئولیت مدنی»، مطالعات حقوق خصوصی ۴۹ (۴)، صص ۶۹۷-۷۱۶.
۲۰. فخرپور، سید حسین؛ خوش سپهر، زهرا؛ ملکی، محمد حسن (۱۳۹۷). «ارائه‌ی مدلی جهت تحقق اقتصاد مقاومتی در سازمان‌ها با بکارگیری نظریه‌ی شکست‌ناپذیری»، اندیشه مدیریت راهبردی ۱۲ (۱)، صص ۱-۱۵.
۲۱. فیاض، مرتضی (۱۳۹۳). «ضمان خسارت دادرسی»، جستارهای فقه و حقوق ۱ (۱)، صص ۱۰۷-۱۳۷.
۲۲. قاسم زاده، سید مرتضی (۱۳۹۸). «مبنای مسئولیت مدنی»، تهران، نشر میزان، ج ۱، چاپ ۳.
۲۳. قانون اساسی ایران، مصوب ۱۳۵۸، بازنگری شده در سال ۱۳۶۸.
۲۴. قانون تجارت، مصوب ۱۳۱۱.
۲۵. قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مصوب ۱۳۹۲.
۲۶. کریمی سیلکانی، فاطمه؛ عسگرزاده، زهرا (۱۳۹۵). «بررسی علل قاچاق کالا در ایران از منظر حقوقی»، دومین همایش ملی پژوهش‌های نوین در حوزه علوم انسانی و مطالعات اجتماعی ایران، قم، مرکز مطالعات و تحقیقات اسلامی سروش حکمت مرتضوی.

۲۷. کیان مهر، الهام؛ سرمدسعیدی، سهیل و قاسمی، بهروز (۱۳۹۹). «شناسایی مؤلفه‌های اقتصاد مقاومتی مؤثر بر بازاریابی استراتژیک در صنعت هتلداری»، مدیریت کسب و کار ۱۲ (۴۶)، صص ۱۸۲-۲۰۰.
۲۸. نظری، احمدعلی (۱۳۷۹). «تحلیلی پیرامون شریعت سهله و سمحه»، دانشگاه قم، پایان نامه.