

ته لنجی یا شبه قاچاق و پیامدهای آن در استان بوشهر

اسدالله فروتن^۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۱۰/۱۰

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۱۰/۲۸

چکیده

قاچاق کالا پدیده ای است که در سالیان گذشته به صورت یک معضل با ابعاد مختلفی بر حیات اقتصادی اجتماعی و حتی سیاسی و امنیتی و فرهنگی کشور تحمیل شده و همواره ذهن مسئولان محترم برخی از دستگاههای اجرایی و مهم بویژه دست اندرکاران مسایل اقتصادی و امنیتی و انتظامی را به خود معطوف نموده است .

دست اندرکاران این پدیده برای نیل به اهداف خود مسیر و روشهای گوناگونی را انتخاب می نمایند . یکی از این مسیرهای مهم ، مسیر دریایی است استفاده از لنج که اصلی ترین وسیله حمل کالا در این مسیر آبی است ، خرید و بارگیری و انتقال کالا از کشورهای عربی حاشیه جنوبی خلیج فارس و ورود آن به نام ته لنجی هم اکنون از مرسوم ترین روش برای ورود کالا است .

در این روش کالا به نام ته لنجی بدون اظهار واقعی و کنترل های لازم و بدون ارزیابی دقیق و پرداخت عوارض گمرکی و سود بازرگانی از مسیری امن و در مرعی و منظر مامورین دولتی وارد کشور می گردد . این شیوه قانونی نبوده و علی رغم قانونی نبودن و مخالفت برخی از دستگاههای متولی امر مبارزه با قاچاق به استفاده از آن همچنان به عنوان اصلی ترین راه برای ورود کالا رواج داشته و تلاشهای صورت گرفته جهت مقابله و اعمال محدودیت هم تا کنون به نتایج مثمر ثمر و قابل قبولی نرسیده و راهی آسان و شگردی کم هزینه و بی خطر برای ارتکاب پدیده ای محرمانه به عنوان ورود کالا بدون پرداخت عوارض به کشور می باشد .

واژه‌های کلیدی: لنج، ته لنجی، قاچاق کالا، شبه قاچاق، جرم

مقدمه

یکی از موانع موجود در سیستم اقتصادی، معضلی است بنام قاچاق که سالیان متمادی است به انواع واشکال و شیوه های مختلف فرا راه روند توسعه اقتصادی و تجارت سالم کشورمان خودنمایی نموده و بر شدت آن هم به مرور افزوده شده است این پدیده مجرمانه به عنوان واقعیتی تلخ همیشه سلامت و امنیت اقتصادی و اجتماعی جامعه را تهدید نموده و مسئولین و نهادهای مرتبط برای مقابله با آن به فراخور توان فکری و فرهنگی خویش تدابیری را در جهت زدودن آن اتخاذ کرده اند.

وجود مرزهای طولانی و گسترده در سواحل استانهای جنوبی کشور از جمله استان بوشهر باعث گردیده است که وسایل نقلیه دریایی متعددی در امر تجارت به فعالیت مشغول گردند و عده زیادی از مرزنشینان در بنادر و سواحل با بهره گیری از آنها به دریانوردی بپردازند. فعالیت این وسایل نقلیه دریایی در استانهای مورد نظر از جمله استان بوشهر و استفاده از آنها در بارگیری و حمل و نقل کالا بوسیله خدمه، مالکان و صاحبان سرمایه، حامیان پیدا و پنهان آنها زمینه ساز رواج پدیده مجرمانه ای بنام قاچاق کالا گردیده است.

سود سرشار و باد آورده ناشی از قاچاق کالا در سواحل و بنادر جنوب کشور باعث گردیده است که دست اندرکاران این پدیده با روش ها و ترفندهای مختلفی برای نیل به امیال مجرمانه خود اقدام بنمایند. به مرور زمان آنها با کسب تجربه و آموختن شیوه و شگردهای متعدد در طی سالیان دراز در صدد بوده اند که با انواع لطایف الحیل از جمله جاسازی، تهیه بارنامه متعدد به مقصد دو یا چند بندر، تغییر در بسته های اولیه، استفاده از سهمیه ملوانی، تبانی با مامورین دولتی، استفاده از خورهای غیر مجاز و اسکله ها در حمل و نقل و ورود کالای قاچاق به کشور اقدام کنند.

یکی از شیوه های مرسوم فعلی که مورد استفاده ویژه قرار گرفته و اکنون با جدیت و شدت در دستور کار دست اندرکاران برای ورود کالای قاچاق در جنوب کشور به ویژه استان بوشهر و برخی از بنادر در استانهای خوزستان و هرمزگان قرار دارد ورود کالا تحت عنوان «ته لنجی» با استفاده از لنجهای تجاری است. دامنه ورود کالای قاچاق با نام ته لنجی به اندازه ای گسترده شده است که در حال حاضر راحت ترین، با صرفه ترین و بی خطر ترین شیوه برای ورود کالای قاچاق است.

علی رغم تلاشهای متعددی که برای مقابله و مهار این شیوه انجام شده است لیکن بنا به معاذیری برای قطع ورود کالا بدین شیوه توفیقی حاصل نگردیده و اقدامات صورت گرفته به سرانجام موثر و مفیدی نرسیده است و لنجهای تجاری همچنان با انبوهی کالا با نام ته لنجی روزانه وارد بنادر استان می شوند و مانعی هم بر سر راه خود نمی بینند.

بیان مسئله

سالیان متمادی است که روند ورود کالا در بنادر جنوبی بویژه استان بوشهر با شیوه ای که در مقدمه بالا به آن اشاره گردید آغاز شده و هم اکنون هم ادامه دارد کالاهای خارجی زیادی با نام ته لنجی بدون پرداخت هرگونه حقوق گمرکی و عوارض وارد می شود و سودهای فراوانی نصیب صاحبان آن می گردد. اقدامات بازدارند برای مهار و حذف آن صورت نگرفته یا مقطعی و فاقد اثر بوده و تلاشهای اداری و انتظامی هم برای مقابله با آن با موانع و مشکلات مواجه گردیده است. با توجه به مطالبی که در مقدمه پیرامون موضوع با آن اشاره شد این مقاله در پی آن است که به این سوالات پاسخ دهد.

۱- ته لنجی چیست؟

۲- پیامدهای ناشی از ورود آن کدامند؟

۳- چه راهکارهایی برای ساماندهی و مقابله با ته لنجی وجود دارد؟

مبانی نظری و ادبیات تحقیق

تعریف لنج

لنج در لغت به معنی خرام، رفتار از روی ناز و کبر و به بیرون کشیدن، بیرون بردن چیزی را از جایی به جایی معنی شده است (معین، ۱۳۸۴، ص ۱۵۵۰) و در اصطلاح وسیله است که در کارگاههای محلی (لنج سازی) با چوب یا مواد فایبر گلاس ساخته شده و پس از نصب موتور دیزلی بر روی آن برای دریانوردی و در امور ماهیگیری، تجارت، حمل و نقل کالا در دریا از آن استفاده می شود. و در بنادر از آن به موتور لنج یاد می کنند.

تعریف ته لنجی

کلمه ته لنجی در فرهنگ فارسی از نظر لغوی تا کنون تعریف نشده و اصطلاحی است خاص مناطق ساحلی و مرزی در جنوب کشور و از جمله استان بوشهر و آن هم عبارت است از میزان نامعینی از کالا که معمولاً توسط کارکنان شناوران باری در هر سفر دریایی از کشورهای عربی حاشیه جنوبی خلیج فارس خریداری و در درون لنجهای تجاری بارگیری و به بنادر و سواحل کشور انتقال می یابد (فروتن، ۱۳۸۶، ص ۴۸) و این انتقال بدون پرداخت هرگونه سود و عوارض و حقوق گمرکی و از طریق مبادی رسمی وارد کشور می شود که جنبه قانونی نداشته و صرفاً به عرف محلی باز می گردد.

تعریف قاچاق

در فرهنگ لغات تعاریف متعددی از قاچاق آمده است که عبارتند از آن چه ورود آن به کشور ممنوع یا معامله آن از طرف دولت ممنوع است. (دهخدا، ۱۳۳۸، ص ۱۴۹) کاری بر خلاف قانون که پنهانی انجام شود، متاعی که معامله و یا ورود آن به کشور ممنوع است (معین، ۱۳۷۱، ص ۵۴۱) به معنی تردستی، کاری که پنهانی و با تردستی انجام شود. خرید فروش کالاهایی که در انحصار دولت بوده و معامله آن ممنوع باشد. وارد کردن یا صادر کردن کالاهایی که ورود و صدور آن ممنوع است. قاچاق در ترکی به معنی فراری است. (عمید، ۱۳۶۳، ص ۹۳۰)

این لغت از کلمه ترکی قاچماق مشتق شده و معنای ربوده یا برده نیز می دهد، در ادبیات اقتصاد بین المللی، قاچاق ترجمه واژه (smuggling) به معنی تجارت غیر قانونی است.

کنوانسیون بین المللی قاچاق را بدین گونه تعریف می کنند، اصطلاح قاچاق عبارت است از: تقلب گمرکی که شامل گذراندن مخفیانه کالا به هر طریقی از مرزهای گمرکی می باشد. (شهادی، ۱۳۸۳، ص ۸) اما بهترین تعریفی که بنظر می رسد در برگیرنده و متناسب با شرایط حال باشد عبارت است از: ورود و یا خروج هرگونه کالا، ارز و اوراق بهادار از مبادی رسمی و یا غیر رسمی بر خلاف قوانین ناظر به اقدام مذکور و تشریفات مقرر

فیروزه خلعتبری پژوهشگر ایرانی در تعریف اقتصاد زیرزمینی، می گوید: «منظور از اقتصاد زیرزمینی مجموعه‌ای از فعالیتهای مولد ارزش افزوده است که در قالب اقتصاد رسمی تعریف و گنجانده نمی‌شود. فعالیتهای خارج از بازار خانوارها و سازمانهای غیرانتفاعی و نیز آن دسته از فعالیتهای بازار که به دلایل گوناگون دور از چشم مقامات نگاه داشته می‌شود، مجموعه فعالیتهای سازنده اقتصاد زیرزمینی را به وجود می‌آورد.» (عرب مازار یزدی، ۱۳۸۴، ص ۲۹)

وی سپس اقتصاد سیاه را به عنوان زیرمجموعه‌ای از اقتصاد زیرزمینی، طبقه‌بندی می‌نماید و آن را «فعالیهایی که به صورت قانونی و غیرقانونی در قالب بازار و خارج از چشم مقامات صورت می‌گیرد»، تعریف می‌کند. (همان، ص ۷۰)

خلعتبری در تشریح دامنه فعالیتهای اقتصادی سیاه، می گوید: «فعالیتهای نامشروع، خلاف اخلاق، غیرقانونی، قاچاق، عملیات بازار کبود، سوء استفاده از نامهای تجاری، فعالیتهای بزه کارانه مثل دزدی، کلاهبرداری، رشوه‌دهی و رشوه‌گیری، سوء استفاده از مقام، فعالیتهای مربوط به مواد مخدر و قاچاق اسلحه و ارز، فروش اسناد جعلی، کشت گیاهان مولد مواد مخدر، ایجاد قمارخانه، انتشار نشریات خلاف عفت عمومی، تخلف از قوانین تجاری، جعل اسناد حمل و هزینه‌های

مختلف تولید ، مهمترین اقسام خلاف اخلاق را در اقتصاد سیاه را تشکیل می‌دهد. با وجود این ، همه فعالیت‌های اقتصادی سیاه به اندازه فعالیت‌های بالا بزهکارانه و خارج از عرف نیست. پاره‌ای از فعالیت‌های این بازار در نقش خود ماهیت غیرقانونی ندارد ، اما به دلایل گوناگون در عمل به صورت غیر قانونی ارائه می‌شود. فعالیت‌هایی که به قصد فرار از مالیات یا دوری از کنترل قیمت و یا انگیزه‌های مشابه از چشم مقامات دور می‌ماند نیز در شمار فعالیت‌های اقتصاد سیاه قرار می‌گیرد. (همان ، ص ۵)

بدین ترتیب ، خلعتبری ملاک اصلی برای تشخیص فعالیت‌های اقتصادی زیرزمینی را ثبت نشدن در محاسبات آماری اعلام می‌کند و به ویژه در مورد آنچه که وی اقتصاد سیاه می‌نامد به ملاک پنهان بودن (از چشم مقامات) ، توجه می‌نماید. نکته مهم دیگر آنکه وی اقتصاد سیاه را نه مترادف با اقتصاد زیرزمینی بلکه زیرمجموعه‌ای از آن ، می‌داند علاوه بر این او تلویحاً معیار اندازه‌گیری این فعالیت‌ها را ، به جای درآمد ، ارزش افزوده پیشنهاد می‌کند. گرچه ، به نظر می‌رسد ، در معرفی دامنه فعالیت‌های تحت مشمول اقتصاد سیاه ، در پاره‌ای موارد همانند دزدی ، رشوه‌گیری ، این ضابطه را نادیده گرفته است. (همان ، ص ۳۲)

شبه قاچاق

به آن دسته از شیوه‌های قاچاق که با سوء استفاده از خلاء های قانونی یا ناهماهنگی دستگاه‌های ذی ربط به ظاهر قانونی رنگ قانونی و سلامت دارد شبه قاچاق می‌گویند. ورود کالای قاچاق تحت پوشش کالای مسافری ، ورود کالای قاچاق با سوء استفاده از امتیازات مقرر شده برای مرز نشینان ، ورود قاچاق با سوء استفاده از مجوزهای ملوانی ، ته لنجی و ... از جمله مهمترین مصادیق شبه قاچاق می‌باشد. (شجیعی گیسور ، ۱۳۸۶ ، ص ۹۴)

تعریف جرم

هر جامعه‌ای از اعضای خود انتظار دارد از ارزش و هنجارهای اجتماعی تبعیت کنند ، اما همواره عده‌ای پیدا می‌شوند که پاره‌ای از هنجارها را رعایت نمی‌کنند. جامعه به چنین افرادی «ناهنجار» می‌گوید. از میان افراد ناهنجار ، کسی که رفتار ناهنجارش زود گذر باشد و دیر گاهی دوام آورد کجبر و یا منحرف نامیده می‌شود و رفتار او را کژ رفتاری یا انحراف اجتماعی می‌خوانند. به شاخه‌ای از انحراف اجتماعی «جرم» می‌گویند ، طبق ماده ۲ قانون مجازات اسلامی جرم به هر فعل یا ترک فعل اطلاق می‌شود که در قانون برای آن مجازات تعیین شده باشد. جرم عملی است که بر خلاف یکی از موارد قانون مجازات عمومی هر کشور باشد و مجرم کسی است که در زمان معینی عمل او بر خلاف قانون رسمی کشور باشد شود. (ستوده ، ۱۳۸۰ ، ص ۳۵)

در علم حقوق در تعریف جرم چنین آمده است :

« از نظر حقوقی هر فعل یا ترک فعلی که مطابق قانون قابل مجازات یا مستلزم اقدامات تامینی و تربیتی باشد جرم محسوب می شود » (عبدی ، ۱۳۷۱ ، ص ۲۱۴)

در تعریف دیگر از جرم چنین بیان شده است که در حقیقت جرم را می توان :

« اقدام به عملی که بر خلاف موازین ، مقررات ، قوانین و معیارهای ارزشی و فرهنگی هر جامعه باشد تعریف کرد و کسانی که مرتکب چنین اعمال خلاف می گردند مجرم نامیده می شوند » (فرجاد ، ۱۳۶۳ ، ص ۴۵)

تعریف کالا

کالا به معنی اسباب خانه ، لوازم سرای ، مال التجاره ، متاع که به آن کاله هم گفته می شود .

(معین ، ۱۳۸۴ ، ص ۱۳۱۴)

در این تحقیق مجموعه اقلامی است که بوسیله لنجهای باری وارد بنادر و سواحل کشور می شود

نظریات مختلف در ارتباط با جرم قاچاق

در رابطه با معضل اقتصادی قاچاق کالا که گریبانگیر جوامع مختلف است دیدگاهها و نظریات متعدد و مختلفی وجود داشته و دارد که با توجه به اهمیت این دیدگاهها به برخی از آنها اشاره می گردد. نظریه انسان اقتصادی ، نظریه حرص و آز ، نظریه مبادله اجتماعی ، نظریه انحراف مکتب تضاد، نظریه بازدارندگی ، نظریه مراجع دینی .

نظریه انسان اقتصادی

بر اساس این نظریه انسان اصولاً بر کسب پول کار می کند ، چرا که پول به خودی خود یعنی لذت. وی با پول چیزهایی را می خرد که بر اساس برداشت او از ماه (بدون توجه به برداشت دیگران) او را به بیشترین خوشنودی می رساند. در این مورد به یک مثال از قوانین اقتصادی کلاسیک که بر این فرض بنا شده است اشاره می کنیم : « انسان از ارزانترین بازار می خرد و به گرانترین بازار می فروشد. (گوردن دبلیو آلپورت - ادوارد ای جونز ، ۱۳۷۱ ، ص ۲۸)

نظریه حرص و آز

قدیمی ترین نظریه در باب ارتکاب جرایم مالی که در عین حال هنوز هم معتبر به نظر می رسد نظریه افلاطون (حرص و آز) است. افلاون علت پیدایش این جرایم را در حرص و آز مردم و تفنن و تجمل پرستی آنان می داند. به طوری که مردم به زندگی ساده قناعت کرده و سودپرست و جاه طلب ، رقابت جو و حسود می شوند.

افلاطون علل جرم را در تشکیلات اقتصادی اجتماعی جستجو می‌کرد و بیان می‌نمود خود عوامل اقتصادی و اجتماعی در ارتکاب جرم اثر مستقیم ندارد بلکه برای آن که تأثیر ببخشد به نفسانیات و عواطفی از قبیل میل ، حرص ، آز ، خشم ، خوشی ، اندوه و... نیازمند است. (حاتمی ، ۷۳)

موارد ذکر شده به وسیله افلاطون امروزه به خوبی پیدایش و گسترش معضل قاچاق را بر اساس عوامل اجتماعی و اقتصادی نشان می‌دهد و برابر نظریه فوق حرص و آز تمایل به تجمل‌پرستی باعث عدم رضایت از زندگی شده که در نهایت سودپرستی و جاه‌طلبی و حسرت به زندگی دیگران را باعث شده و این احساس تضاد بین فقرا و اغنیا تمایل به ارتکاب جرم را افزایش می‌دهد. (حاتمی ، ۱۳۸۴ ، ص ۷۳)

نظریه مبادله اجتماعی و کژ رفتاری جرج هومنس

از صاحب نظران برجسته نظریه مبادله می‌توان جورج هومنز و پیتر بلاک را نام برد. بر اساس این نظریه اعمالی که از ارگانیزم سر می‌زند متأثر از محیط است و این تأثیرات به صورت محرک و انگیزه دوباره ارگانیزم را تحت تأثیر قرار می‌دهد. اگر رفتاری عوامل تقویت کننده مثبت یا منفی را دنبال داشته باشد احتمال تکرار آن بیشتر خواهد بود. هومنز در اصل اول خود می‌گوید : « هر رفتاری که پاداش بیشتری برای فرد به دنبال داشته باشد یا آن فرد معتقد باشد که چنین پاداشی در انتظار اوست احتمال اینکه آن رفتار از فرد سر بزند بیشتر خواهد بود. »

طبق اصل دوم نظریه مبادله هومنس ، چنانچه هر کوشش یا رفتاری از سوی فرد با تشویق و پاداشی پاسخ داده شود و رفتار تقویت شده مرتبط با برخی از جنبه‌ها و زمینه‌های محیطی و بستری که در آن بستر و زمینه تقویت شده است ، باشد و فرد همواره به یافتن همان زمینه و بستر تمایل خواهد داشت.

طبق اصل سوم هومنس ، چنانچه کیفیت و ارزش پاداش از دیدگاه فرد بالا باشد میزان تلاش و مجاهدت فرد در کسب آن به همان نسبت بالا است.

طبق اصل چهارم ، چنانچه نیازهای فرد به سرعت و بدون مانعی ارضاء شود احتمال اینکه فرد کوششی مشتاقانه جهت ارضاء آن نیازها مبذول دارد پایین است. (محسنی تبریزی ، ۱۳۸۳ ، ص ۱۱۶)

پیش فرض قابل قبول در نظریه مبادله چنین است که اکثریت افراد در جامعه رفتاری جاگرانه و معقول دارند به عبارت دیگر فرد در هنگام انجام و عمل محاسبه ای در خصوص منافع حاصل از انجام

آن در مقابل هزینه ای که باید بپردازد انجام می دهد و در صورتیکه کفه منافع سنگین تر از کفه هزینه باشد .

نظریه انحراف مکتب تضاد

مکتب تضاد انحراف را زائیده ساختارهای اجتماعی اقتصادی و فرهنگی جامعه طبقاتی در نظر می آورد. صاحب نظران اصلی این مکتب، اصل تضاد را در جامعه پذیرفته و معتقدند که جامعه های طبقاتی اصالتاً بر تضاد و رقابت استوار است و نظام های اجتماعی و ارزشهای موجود توسط زور و قدرت بر افراد جامعه تحمیل شده است. نظریه های انحراف مکتب تضاد عمدتاً بر آراء و افکار کارل ماکس و فردریک انگلس استوار است (همان ، ص ۱۱۲)

نظریه بازدارندگی

این نظریه می گوید که تأثیرات خارجی مانند افزایش خطر دستگیری ، می تواند افراد را از ارتکاب جرم باز دارد. این نظریه مفهوم بازدارندگی را شرح می دهد. هدف از بازدارندگی که همان پیشگیری از جرم می باشد ، بر این فرض استوار است که تبهکاران و جانیان بالقوه از اینکه مرتکب جرم می شوند خوب فکر می کنند البته با این شرط که احتمال دستگیری و ترس از مجازاتهای شدید وجود داشته باشد. بعنوان یک اصل کلی ، بازدارنده های جرم در ماهیت خود بر دو گونه اند : عمومی و ویژه.

نظریه بازدارندگی عمومی می گوید : جرایم با تهدید به تنبیه یا مجازات خنثی می گردد. اگر افراد از این بترسند که روزی دستگیر می شوند ، هیچگاه مرتکب اعمال جنایت آمیز نخواهند شد. نظریه بازدارندگی ویژه یا تخصصی می گوید : مجازات های جنایتکارانه باید به قدر کافی سخت و شدید باشد تا تبهکاران مشهور و معروف ، اعمال جنایتکارانه خود را تکرار نکنند. (حاتمی ص ۸۰)

نظریه مراجع دینی

امام خمینی معتقد است اگر در روابط تجاری و غیر آن بیم استیلای سیاسی یا غیر سیاسی اجانب بر حیطة اسلام و سرزمینهای مسلمین برود که موجب استعمار آنها یا استعمار سرزمین هایشان گردد بر همه مسلمانان اجتناب از آن واجب است و آن داد و ستدها حرام است. هم چنین فرموده است غرب هر چه به این طرف فرستاده، آنهایی بوده که برای خودش مفید نبوده است. حالا مضر به حال ما باشد و یا نباشد مطرح نیست اگر باورتان باشد که خود ما می توانیم صنعتی ابتکاری داشته باشیم همین باور توانایی شما را بیشتر می کند. آیت الله خامنه ای نیز اعتقاد دارد که معضل قاچاق یک معضل

بزرگ است. یک عده راه قاچاق را که یک راه بسیار ناسالمی است پیدا کرده‌اند به مردم هم ظلم می‌کنند تولید داخلی را به شکست می‌کشاند به جای اینکه رو بیاورند به تولید، کشور را آباد کنند شهر و استان خودشان را آباد کنند رو می‌آورند به کارهای ناسالم، خلاف قانون که جز فساد برای مردم هیچ اثری ندارد اما برای خود آنها پولهای بادآورده‌ای را به ارمغان می‌آورد این هم یک معضل بزرگ است. قاچاق برای کشور خطر امنیتی و اقتصادی در پی دارد بنابراین تمامی انسانهای خوب با انصاف و مؤمن باید با این پدیده زشت که منطبق بر خواست دشمن است مقابله کنند. (اداره کل مبارزه با قاچاق ناجا ، ۱۳۷۸ ، ص ۲)

ترتیب ورود و روش اظهار کالا :

در نتیجه مرادفات معموله بین اتباع کشورها با یکدیگر بویژه داد و ستد بین تجار و بازرگانان ، کالاهای ساخت یک کشور به انگیزه‌های مختلف به کشور دیگری وارد و یا صادر می‌شود. صاحبین کالا در موقع ورود به کشورمان می‌باید کالاهای وارده خود را برای یکی از منظوره‌های زیر اظهار نمایند.

۱- ورود قطعی

۲- ورود موقت

۳- اعاده به خارج از کشور (مرجوعی)

۴- ترانزیت خارجی

۵- ترانزیت داخلی

عملیاتی که از طرف گمرک نسبت به اظهارنامه و کالای مربوط به آن انجام و منتهی به صدور پروانه گمرکی در موارد بندهای ۱ تا ۴ بالا می‌گردد تشریفات قطعی گمرکی و در مورد بند پنجم تشریفات غیر قطعی گمرکی نامیده می‌شود. انجام تشریفات گمرکی اعم از قطعی و غیر قطعی بجز در مواردی که در آیین‌نامه گمرکی آمده منوط به تسلیم اظهارنامه به گمرک می‌باشد. طرز تنظیم و تسلیم اظهارنامه و پیوستهای آن و ترتیب ممیزی و بازبینی کالا در آیین‌نامه گمرکی تعیین می‌شود. (نویدی و ارونقی ، ۱۳۸۵ ، ص ۹)

ترتیب ورود و روش عدم اظهار کالا

علاوه بر روال و ترتیب فوق که در آن به تشریح ورود و انجام تشریفات قانونی کالا اشاره رفت به صور دیگری نیز کالا از طریق مرزهای آبی در جنوب ، گاهی اوقات به صورت غیر قانونی و پنهانی و بدون اظهار به مأمورین دولتی کالا از طریق مبادی غیر رسمی تحت عنوان قاچاق و گاهی

اوقات به صورت قانونی و به شیوه‌ای حساب شده از طریق مبادی رسمی وارد و در شمول اظهار غیر رسمی و با عنوان ته‌لنجی وارد کشور می‌گردد که با توجه به اهمیت این دو روش به تشریح آنها پرداخته می‌شود. (فروتن ، ۱۳۸۶، ص ۴۲)

۱- به طریق قاچاق از مبادی غیر رسمی :

قبل از انقلاب به لحاظ شرایط خاص حاکم بر کشور ما ورود کالاهای خارجی چندان محدودیتی نداشت و کشور به یکی از بازارهای مصرف کالاهای تولیدی شرکتهای چند ملیتی تبدیل شده بود اما پیش از انقلاب اسلامی به لحاظ کاهش شدید منابع ارزی و برخی مصالح سیاسی اقتصادی و حتی فرهنگی واردات و صادرات کالاها منوط به شرایط خاصی شد. (شمس الدینی ، ۱۳۷۸ ، ص ۲۱)
وقوع جنگ تحمیلی و عوارض ناشی از آن و کمبود کالا در بازارهای داخلی و نیاز روز افزون مردم و اعمال سیاست تک نرخی کردن ارز از سوی بانک مرکزی باعث رواج کالای قاچاق و گرایش عده‌ای از سرمایه داران به این نوع تجارت غیر قانونی گردید.

در جنوب کشور به ویژه استانهای ساحلی قاچاقچیان با بهره‌گیری از وسایط نقلیه دریایی از جمله لنج و قایق کالاهای خارجی را از کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس ایتیاغ و بارگیری و به سواحل و بنادر جمهوری اسلامی ایران انتقال و با شیوه‌های متعددی از جمله تخلیه در لنج‌ها و قایق‌های صیادی و در پوشش حمل ماهی و میگو یا تخلیه در اسکله‌ها و خورهای غیر مجاز به صورت پنهانی تخلیه و به داخل کشور وارد می‌نمایند. (فروتن ۱۳۸۶ ، ص ۴۴)

این پدیده مخرب صدمه فراوانی بر پیکره اقتصاد کشور وارد می‌کند. برنامه‌ها و سیاستهای توسعه اقتصادی را مختل ساخته و منجر به کاهش تولیدات داخلی ، افزایش بیکاری و مشکلات ناشی از آن می‌شود .

این شیوه اکنون به لحاظ اقدامات انتظامی (تشکیل پایگاههای دریابانی و تقویت پاسگاه های مرزی ساحلی) و عواقب سنگین قضایی ناشی از ارتکاب (جریمه ، زندان ، مصادره خودرو) به میزان زیادی کاهش پیدا کرده لیکن به صورت موردی بعضی اوقات توسط قاچاقچیان اعمال می‌شود .

۲- به طریق ته‌لنجی از مبادی رسمی :

با توجه به اهمیت موضوع ورود کالا با این روش و گرایشی که مالکین و خدمه شناوران در سالیان اخیر با آن پیدا کرده و موضوعیت آن در استان بوشهر به تشریح این موضوع و همچنین آثار و پیامدهای آن پرداخته می‌شود.

کلمه ته لنجی در فرهنگ فارسی از نظر لغوی تعریف نشده است لیکن در اصطلاح عبارت است از میزان نامعینی از کالا که معمولاً توسط هر یک از خدمه لنجها تجاری که به مسافرتها خارج از کشور (کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس) می‌روند در هر سفر دریائی بدون پرداخت هر گونه عوارضی آورده می‌شود که جنبه قانونی نداشته و صرفاً به عرف و رویه باز می‌گردد. در سالهای اخیر میزان آن رو به رشد بوده و معمولاً بین ۱۰ تا ۲۰ دستگاه وانت سایپا انواع کالای خارجی است. به منظور آشنائی بیشتر در ارتباط با این موضوع توضیحات زیر لازم به نظر می‌رسد.

قبل از انقلاب خدمه شناوران سنتی که جهت حمل و نقل کالا به کشورهای عربی مسافرت می‌کردند در مراجعت خود اقدام به تخلیه کالا در گمرکات می‌کردند در حین بارگیری ، حمل و نقل و تخلیه مقادیری از کالا از بسته های اصلی خارج و در درون لنج می‌ریخت که مالک کالا به لحاظ نداشتن صرفه اقتصادی و یا اینکه جمع آوری و بسته بندی آن دشوار بود از تملیک آن صرف نظر میکرد از طرفی چون زمان هر مرحله مسافرت طولانی و گاهی اوقات بیش از یک ماه بود و خدمه شناوران احتیاجاتی را داشتند لذا مقادیری کالا که مایحتاج آنها در طول سفر را در بر می‌گرفت از خارج تهیه می‌نمودند و بخشی را در طول مسافرت مصرف و مابقی بعنوان کالای ته لنجی برای مصرف در مواقع دیگر مورد استفاده قرار می‌گرفت و یا موقع ورود به کشور بین ملوانان تقسیم می‌گردید.

پس از وقوع انقلاب و شرایط خاص مرتبط با این دوران در پی مسافرتها لنجها و خدمه به کشورهای عربی این رویه ادامه یافت و سال به سال میزان این کالا اضافه گردید. به گونه‌ای که خدمه لنجها در مراجعت از مسافرت قبل یا حین ورود به اسکله گمرکات خود را مستحق برخورداری از همراه داشتن مقادیری کالا می‌دانستند و متوقعانه از مامورین می‌خواستند تا در ارتباط با ورود این کالاها محدودیتی اعمال نکنند.

با گذر زمان علاوه بر کالاهای مصرفی خدمه و یا کالاهای مازاد و مانده در لنج خدمه لنجها یک بسته کالا در حد یک ساک یا کیف دستی یا یک کیسه ملوانی همراه خود حمل می‌کردند ، محتوی این کیسه‌ها شامل نیازمندیهای اعضای خانواده یا بستگان از جمله پوشاک ، پارچه ، کفش و چای را در بر می‌گرفت. خدمه شناوران با انجام هر مسافرت در برگشت بر حجم این کالاها افزوده و نوع آنها را نیز متنوع می‌نمودند. به مرور یک کیسه برنج ، یک کیسه شکر، یک حلب روغن نیز به ته لنجی مورد تقاضا خدمه اضافه شد. با اشاعه این شیوه سال به سال میزان کالاها افزایش یافت به گونه‌ای

که اکنون شامل انواع مواد غذایی ، چینی آلات ، پتو ، چمدان ، لوازم آرایشی و بهداشتی ، لوازم خانگی و برقی و پوشاک شده است.

ترحم مامورین دولتی از یک سو و سوءنیت آنان در گرایش به این عمل خدمه لنج‌ها و بهرمندی مامورین دولتی متولی کنترل ورود کالا با عنوان ته لنجی را ترغیب تا این روش را در دستور کار خود قرار داده و به صورت هدایت شده این شیوه و رویه را شیوه‌ای مناسب برای ورود کالا و سود اندوزی بدون پرداخت هرگونه عوارضی به ادارات وصول عایدات دولتی در دستور کار خود قرار دادند.

با رواج این شیوه گرچه مامورین دولتی همواره سعی در مقابله یا مهار ورود کالا با این شیوه داشته اند اما به لحاظ بهره‌مندی و ذی‌نفع بودن مامورین دولتی ، مسئولین محلی و عمده اқشار سکنه شهرهای مرزی از حل آن به صورت ریشه‌ای تعمداً و به بهانه‌هایی از جمله معیشت ملوانان ، محرومیت شهرهای بندری ، کمبود زیر ساختهای اقتصادی و صنعتی ، نبود اشتغال ، رضایت مرز نشینان ، جلوگیری از ناامنیهای مرزی حذر نموده و هرکدام از ادارات دولتی دیگری را مقصر قلمداد و از حل آن طفره رفته‌اند.

گرچه از سال ۱۳۸۳ برای ساماندهی و حل این مشکل با حمایت ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز برای حل ریشه‌ای این معضل اقتصادی که به جرات می‌توان گفت قاچاق کالا از مبادی رسمی در جنوب کشور است بوسیله مامورین انتظامی طرح و برنامه‌های به مرحله اجرا درآمده اما با مخالفت‌های مردمی (لنجداران ، سرمایه داران دخیل در موضوع) و عدم همکاری کامل برخی از دستگاه‌های دولتی روبرو شده و منتج به نتیجه نگردیده است .

لذا هم اکنون ورود کالا با این شیوه اوج گرفته و حجم و میزان این کالاها نامشخص و ماه به ماه در حال افزایش است و از قبل ورود این کالا بازار برخی از شهرهای ساحلی مملو از انواع کالای خارجی است. و سیاست‌های مبارزه با قاچاق عملاً برای مقابله با این پدیده شوم به سادگی و راحتی و بنا به مواردی که به آن اشاره شد خنثی یا کم اثر بوده است. (فروتن ، ص ۵۰)

لنج‌های فعال استان بوشهر

در حال حاضر بر اساس آخرین برآوردهای صورت گرفته در استان بوشهر تعداد ۱۷۲۶ فروند لنج تجاری فعال بوده که تعداد ۸۸۳ فروند آن در بنادر شمالی استان شامل گناوه تعداد ۴۴۶ فروند ، دیلم تعداد ۲۹۰ فروند و ریگ تعداد ۱۴۷ فروند و تعداد ۴۴۷ فروند آن در بنادر مرکزی استان شامل بندر بوشهر ۱۴۶ فروند ، خارک ۱ فروند ، دلوار تعداد ۱۵۵ فروند و ابوالخیر و عامری تعداد

۱۴۵ فروند و تعداد ۳۹۶ فروند در بنادر جنوبی استان شامل کنگان ۱۲۵ فروند ، دیر ۱۴۷ فروند ، عسلویه ۴۷ فروند و نخل تقی ۷۷ فروند به فعالیت مشغول می باشد . (پایگاه دریابانی بوشهر ، ۱۳۸۸) بر اساس بررسی های به عمل آورده در سال ۱۳۸۷ در مجموع تعداد ۸۴۶۵ فروند لنج تجاری به بنادر استان ورود نموده اند (پلیس مرزبانی ، ۱۳۸۷).

در جداول زیر میزان ورود این شناوران بر اساس ماههای سال و بنادر فعالیت ذکر گردیده است .

جدول ۱: میزان ورود لنج های تجاری به استان بوشهر بر اساس ماههای ۸۷ (پلیس

مرزبانی ، ۱۳۸۷)

| فروردین | اردیبهشت | خرداد | تیر | مرداد | شهریور | مهر | آبان | آذر | دی | بهمن | اسفند | جمع کل |
|---------|----------|-------|-----|-------|--------|-----|------|-----|-----|------|-------|--------|
| ۵۳۳ | ۸۹۰ | ۷۶۱ | ۷۸۵ | ۷۱۱ | ۷۱۰ | ۶۳۲ | ۶۲۵ | ۶۲۳ | ۶۴۳ | ۷۳۴ | ۸۱۸ | ۸۴۶۵ |

جدول ۲: میزان ورود لنج های تجاری به استان بوشهر بر اساس بنادر محل فعالیت ۸۷

(پلیس مرزبانی ، ۱۳۸۷)

| کنگان | دیلم | گناوه و ریگ | دیر | عسلویه و نخل تقی | دلوار و ابوالخیر (عامری) | بوشهر | خارک | جمع کل |
|-------|------|-------------|-----|------------------|--------------------------|-------|------|--------|
| ۶۲۵ | ۹۵۹ | ۲۲۵۹ | ۶۲۳ | ۱۰۵۲ | ۱۰۴۳ | ۱۳۴۶ | ۵۵۸ | ۸۴۶۵ |

مبادی تهیه ورود ته لنجی

مبدا بارگیری کالای تجاری از کشورهای عربی حاشیه جنوبی خلیج فارس شامل کویت ، قطر ، بحرین و امارات متحده عربی است در بین این کشورها امارات سهم بیشتری داشته و دبی بندر اصلی مبدا خرید و بارگیری کالا است . پس از خرید و بارگیری کالا در درون لنجها نسبت به انتقال آنها از طریق دریا اقدام و پس از ورود به آبهای ساحلی با توجه به محل فعالیت لنج ها از طریق مبادی رسمی وارد لنگرگاهها و سپس اسکله های گمرکی شده و از آن طریق نیز وارد بازار می شود . هم اکنون بنادر عسلویه ، نخل تقی ، کنگان ، دیر ، ابوالخیر ، دلوار ، بوشهر ، بندر ریگ ، گناوه ، دیلم ، و خارک لنجهای تجاری فعالیت داشته و در موضع ورود کالا نقش دارند .

انواع کالای ته لنجی

امروزه کالای متنوعی بنام ته لنجی وارد بنادر و بازار شهرهای بندری می شود که لوازم صوتی تصویری، برقی و خانگی، مواد غذایی، البسه و پوشاک، وسایل آشپزخانه و لوازم تزئینی را شامل می شود.

شگردهای معمول برای ورود

برای انتقال و ورود کالای ته لنجی شگردهای متفاوتی بکارگرفته می شود که مهمترین آنها عبارتند

از:

- ۱- تهیه ۲ یا چند مانفیسست از کشور مبدأ.
- ۲- خارج کردن کالا از بسته بندی و لفاف اولیه و تجمع آن در گونی های بزرگ.
- ۳- عدم ثبت کامل مشخصات کالا در مانفیسست.
- ۴- همراه نمودن کالای ته لنجی با کالای تجاری و عدم اظهار آن.
- ۵- تهیه لفاف غیر واقعی و استفاده از شگردهای جاسازی.
- ۶- توقف لنج حامل در لنگرگاهها و اسکله ها و تخلیه آرام با فرصت (مورچه وار) با استفاده از خدمه

سازمانهای دولتی مسئول

۱- در سطح کشور

گرچه از سال ۱۳۱۲ ماموریت مقابله با قاچاق به عهده ماموران گارد مسلح گمرک و ژاندارمری کل کشور محول گردید لیکن بعد از پیروزی انقلاب اسلامی توماً توسط ژاندارمری، شهربانی و کمیته انقلاب اسلامی مبارزه صورت می گرفت در سال ۱۳۶۶ به کمیته انقلاب اسلامی محول و از سال ۱۳۶۹ به نیروی انتظامی ارجاع گردید. از سال ۱۳۸۳ ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق با مسئولیت نماینده ویژه رییس جمهور برای سیاستگذاری و برنامه ریزی، هماهنگی و نظارت در حوزه امور اجرایی تشکیل گردید و نمایندگان تام الاختیار وزرای کشور، اطلاعات، امور اقتصادی و دارایی، بازرگانی، راه و ترابری، صنایع و معادن، جهاد کشاورزی، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، نماینده رئیس قوه قضائیه، فرمانده ناجا، رئیس کل گمرک، رئیس سازمان تعزیرات حکومتی، قائم مقام بانک مرکزی و حسب ضرورت نماینده سایر دستگاهها در این ستاد عضویت یافتند.

۲- در سطح استان

در استان نیز کمیسیونی به ریاست استاندار یا معاون سیاسی و امنیتی وی با عضویت فرمانده انتظامی استان، رئیس کل دادگستری، مدیر کل اطلاعات و روسای سازمانهای بازرگانی، صنایع و معادن، جهاد کشاورزی، حمل و نقل و پایانه ها، تعزیرات حکومتی ناظر گمرکات تشکیل می شود.

با تعمق در عناوین دستگاههای دولتی برخی از آنها در مقوله مبارزه با پدیده قاچاق بشرح زیر نقش ایفا می نمایند.

۱- نیروی انتظامی بر اساس قانون ناجا وظیفه مبارزه با قاچاق را عهده دار است و نقش کاشف و سازمان شاکی را دارد.

۲- گمرک مجری قانون امور گمرکی و انجام ورود و خروج منظم و قانونی کالا و نقش سازمان شاکی را دارد.

۳- اطلاعات موظف به مبارزه با قاچاق ارز با همکاری سازمانهای ذیربط.

۴- مراجع قضایی (دادگستری و تعزیرات حکومتی) مسئول رسیدگی و اعمال مجازات.

۵- سایر سازمانها و نهادها حسب مورد در این مهم به ایفای نقش می پردازند.

در بین سازمانها بیشترین سهم به ناجا، گمرک و مراجع قضایی مربوط می شود.

اقدامات صورت گرفته برای ساماندهی ته لنجی

۱- دستورالعمل کنترل انتظامی تردد شناورها در آبهای داخلی و دریای سرزمینی به منظور جلوگیری از تردد و فعالیتهای غیر قانونی شناورها در آبهای داخلی و دریای سرزمینی و تبیین وظایف سازمانهای ذیربط دستورالعملی تحت عنوان موضوع فوق که در آن وظایف ناجا بنادر و کشتیرانی، شیلات تشریح گردیده و همچنین به بیان وظایف مشترک فی ما بین نیز اشاره شده تهیه و به امضاء مسئولین ذیربط در سازمانهای مذکور نیز رسیده تهیه و این دستورالعمل با بازنگریهای لازم طی توافق بین ناجا و سازمان بنادر طی شماره ۱۷/۴۳/۲۸۳/۳۲/۲۸۱ مورخه ۸۳/۳/۲۴ جهت اجراء ابلاغ گردیده است.

۲- تهیه شیوهنامه ته لنجی

همانطور که اشاره گردید به مرور زمان و از گذشتههای دور حتی قبل از انقلاب از ته مانده های کالاهای مصرفی مانند برنج، چای یا سایر مواد غذایی که برای تجار و صاحبان کالا جمع آوری آنها فاقد ارزش بوده و به خدمه مستضعف لنجها اهداء می شده تا یک کیسه ملوانی

کالاهای همراه ملوانان ختم می‌شده شروع و در سالهای اخیر بویژه از سال ۱۳۷۴ تا کنون به ۱ یا ۲ وانت و سپس ۲ تا ۴ وانت و در ادامه به ۱۰ وانت و اکنون بالغ بر ۱۰ وانت و بعضی اوقات تا ۴۰ وانت سایپا هم رسیده است. نوع این کالا از یک کیسه برنج، یک قوطی روغن، یک تا پنج کیلو چای، چمدان برای هر ملوان آغاز و بر اساس شیوه‌نامه اعطایی ته‌لنجی در سال ۱۳۸۳ که توسط کمیسیون مبارزه با قاچاق استان در استانداری مطرح و به صورت غیر رسمی به گمرکات و ناجا و افراد ذینفع اعلام گردیده به میزان ۶ کیسه برنج، ۴ کیسه شکر، ۲ کارتن روغن (۳۰ کیلو)، ۲۰ کیلو چای، ۴ کارتن نوشابه، ۴ کارتن آناناس، پتو و چینی‌آلات تا سقف ۱۵۰ هزار تومان و مقادیر زیادی کالاهای دیگر ارتقاء یافته است. کلیه محموله‌های یک موتور لنج فعال در دفاتر گمرکی استان در حال حاضر بجز یک با دو قلم کالا که در مانفیست لنج ذکر شده مابقی در شمول ته‌لنجی است. (فروتن، ص ۵۱)

۳- مصوبه هیئت وزیران

هیئت وزیران در مورد اصلاح کلمه ته‌لنجی در جلسه مورخه ۸۶/۴/۱۰ بنا به پیشنهاد شماره ۱/۲۴۴۴ مورخه ۸۶/۲/۴ وزارت بازرگانی موافقت نمود در بند «ز» تصمیم نامه شماره ۳۶۵۱۴/۱۴۱۸۱۸ مورخه ۸۵/۱۱/۲ کلمه ته‌لنجی به کلمه ملوانی اصلاح گردد. همچنین بر اساس مصوبه هیئت وزیران به شماره ۲۳۲۶۸/۵۷۲۳۰ در تاریخ ۸۶/۴/۱۶ بنا به پیشنهاد وزارت بازرگانی و به استناد اصل یکصد سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و ماده ۱۲ قانون ساماندهی مبادلات مرزی، مصوب ۱۳۸۴ و در اجرای ماده ۹ آئین نامه اجرایی قانون یاد شده تصویب نمود.

۱- کالای وارداتی ملوانان، خدمه و کارکنان شناورها به شرح فهرست پیوست که به مهر دفتر هیئت دولت تأیید شده است تعیین می‌گردد.

۲- میزان تخفیف برای ارزاق عمومی صد در صد (۱۰۰٪) و برای لوازم خانگی پنجاه در صد (۵۰٪) حقوق ورودی تعیین می‌شود.

۳- سهمیه ملوانان شش بار در سال و هر بار مبلغ پنج میلیون (۵۰۰۰,۰۰۰) ریال تعیین می‌گردد.

۴- کلیه دستگاههای اجرایی با گمرک جمهوری اسلامی ایران همکاری نمایند.

در اصلاحیه موضوع این مصوبه که طی شماره ۴۱۲/۱۵۷۹۷۷/ت/۴۱۲ ه سهمیه ملوان شش بار در سال و هر بار مبلغ شش میلیون و پانصد هزار (۶,۵۰۰,۰۰۰) ریال تعیین می‌گردد. همچنین ورود کالای

مستعمل توسط ملوانان ممنوع و مقرر گردیده که آمار کالای وارداتی ملوانی توسط گمرک ثبت و هر سه ماه یک بار به وزارت بازرگانی اعلام گردد.

فهرست اقلام ملوانی موضوع مصوبه عبارت است از :

۱- برنج خوراکی ۲۰۰ کیلو گرم در سال و تخفیف ۱۰۰٪

۲- چای ۱۰ کیلو گرم در سال و تخفیف ۱۰۰٪

۳- قهوه ۲ کیلو گرم در سال و تخفیف ۱۰۰٪

۴- نسکافه کیلو گرم در سال و تخفیف ۱۰۰٪

۵- روغن خوراکی ۶۰ کیلو گرم در سال و تخفیف ۱۰۰٪

۶- قند و شکر ۳۰ کیلو گرم در سال و تخفیف ۱۰۰٪

۷- تمر هندی ۵ کیلو گرم در سال و تخفیف ۱۰۰٪

۸- انواع ادویه ۴ کیلو گرم در سال و تخفیف ۱۰۰٪

۹- پتو ۶ تخته در سال و تخفیف ۵۰٪

۱۰- چرخ خیاطی و کمپرسور یخچال و موتور برق و پنکه سقفی و یا دستی و موتور ژنراتور برق تا ۲۰ کیلو وات و ریش تراش برقی و دستی ، ماشین حساب رومیزی و جیبی ، ماشین آلات ریسندگی و بافندگی خانگی و جارو برقی و چرخ گوشت هر کدام یک دستگاه و میزان ۵۰٪ تخفیف و

۱۱- ۳ عدد چمدان و ۲۰ کیلو گرم چینی و ۶۰ کیلو گرم انواع میوه گرمسیری و ۲ دست قاشق ، چنگال و کارد به میزان ۵۰٪ تخفیف در سال .

۳- تصویب نامه هیئت محترم وزیران در جلسه ۸۶/۱۱/۱۱ در مرکز استان بوشهر که طی شماره ۱۸۸۳۹۵ت ۳۹۱۲۸ ه مورخه ۸۶/۱۱/۳۰ ابلاغ گردید .

۳- بخشنامه اجرایی مقررات ورود کالای ملوانی ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق :

۱- مصوبه جلسه ۷۵ ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا

۲- مصوبه جلسه ۷۷ در تاریخ ۸۷/۲/۱۶ که بر اساس مفاد آن روش اجرایی مقررات ورود کالای ملوانی مصوبه جلسه ۷۵ ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز نهاد ریاست جمهوری مجدداً مطرح و اصلاحاتی اعمال و بر اساس آن موارد زیر ابلاغ گردید .

الف) استانداران محترم بمحض وصول بخشنامه با تشیل جلسه کمیسیون مبارزه با قاچاق کالا و ارز مفاد مصوبه جلسه ۷۷ ستاد را بشرح زیر ابلاغ نمایند .

۱- گمرک ایران ترتیبی اتخاذ نماید تا تمامی ناخدایان لنج های تجاری در زمان خروج از بندر و گمرک مربوطه ، نسبت به اخذ اظهارنامه اجمالی از گمرک و ثبت مشخصات لنج ، ناخدا ، ملوانان ، کشور مقصد و تاریخ اقدام نمایند.

تبصره - سازمان بنادر و کشتیرانی در تحقیق این بند همکاری لازم را با گمرک و با اطلاع رسانی مناسب به عمل می آورد .

۲- نیروی انتظامی در زمان خروج لنج ها نسبت به کنترل مشخصات مندرج در اظهارنامه اجمالی با مشخصات شناور و ناخدا و ملوانان اقدام و اظهار نامه را ممهور به مهر ثبت خروج یا قید تاریخ می نماید .

۳- گمرک ایران ترتیبی اتخاذ نماید تا ناخدای هر لنج پس از تهیه کالا در مبدا مشخصات و میزان کالای تجاری و بار ملوانی را به تفکیک در اظهارنامه اجمالی که منطبق با مفاد کالای مندرج در مانفیسست باشد ثبت و در زمان مراجعه ابتدا به نیروی انتظامی و سپس به گمرک ارائه نماید .
تبصره - سازمان بنادر و کشتیرانی همکاری لازم را با اطلاع رسانی مناسب با گمرک بعمل می آورد .

۴- نیروی انتظامی به هنگام ورود لنج ها مشخصات شناور ، ناخدا و ملوانان با مشخصات ثبت شده در اظهارنامه اجمالی را که در زمان خروج اخذ نموده اند تطبیق داده و با کنترل فهرست کالاها آن را ممهور به مهر ورود می نماید.

تبصره - در صورت مشاهده هرگونه مغایرت مراتب صورتجلسه و به ظن قاچاق جهت رسیدگی تحویل گمرک می نمایند .

۵- کالای همراه ملوانی وارده پس از تخلیه در اسکله ، به انبار گمرک منتقل و جدا از کالای تجاری نگهداری شود.

تبصره ۱ - گمرک ایران موظف است حداکثر تا پایان سال ۸۷ نسبت به ایجاد سیستم مکانیزه به منظو ثبت دقیق مشخصات لنج ، ناخدا ، ملوانان ، تاریخ ورود ، نوع و میزان کالای همراه ملوان ، سقف ریالی ، تعداد دفعاتی که از معافیت استفاده شده (حداکثر ۶ نوبت در سال) توسط هر لنج اقدام نماید .

تبصره ۲- تا زمان مکانیزه شدن ثبت مشخصات موضوع تبصره یک همین بند ، گمرک موظف است دفاتری یکسان و پلمپ شده را تهیه و در اختیار کلیه گمرکات ورودی استانهای جنوبی قرار دهد و مشخصات مورد اشاره در تبصره فوق را در آن دقیق درج نماید .

۶- گمرک کالای ملوانی وارد شده را در سقف ارزش ریالی تعیین شده (برابر مصوبه فوق) برابر با فهرست کالای مجاز قابل ورود ملوانی ارزیابی و با صدور سند گمرکی (پته یا پروانه) برای هر ملوان ترخیص نماید

تبصره ۱- نوع کالا و میزان ارزش ریالس : بر اساس مواد ۱۰ و ۱۱ قانون امور گمرکی و میزان حقوق ورودی آن باید دقیق در سند گمرکی (پته یا پروانه برای هر ملوان) درج و از کلی گویی خودداری شود .

تبصره ۲- گمرک باید جمله « این سند گمرکی (پته یا پروانه) صرفاً در سطح استان معتبر است» را بر روی سند گمرکی (پته یا پروانه) چاپ یا درج نماید .

۷- ورود کالای مستعمل تحت عنوان کالای همراه ملوانی ممنوع است .

۸- خروج کالای ملوانی از استان ، مطابق تبصره ۳ ماده ۶ آیین نامه مذکور ، با حذف معافیت ها و پرداخت مابه التفاوت حقوق ورودی با صدور گواهی گمرکی و اخذ موافقت شورای ساماندهی مبادلات مرزی استان بلامانع است.

۹- برابر تبصره یک ماده ۸ قانون ساماندهی مبادلات مرزی دستگاههای مسئول کنترل قرنطینه ای و بهداشتی موظفند و حتی الامکان با استقرار دائم در گمرکات ورودی نسبت به پاسخ استعلام گمرک مربوطه در کوتاهترین زمان اقدام نمایند .

۱۰- کمیسیون مبارزه با قاچاق کالا و ارز استان ، به محض وصول روش اجرایی جدید نسبت به تشکیل جلسه کمیسیون استانی و ابلاغ مقررات و توجیه اعضاء و ایجاد هماهنگی اقدام نماید و کلیه تصمیمات و مصوبات جلسات استانی مغایر لغو می گردد .

۱۱- استانداران محترم با تشکیل جلسات مستمر استانی بر اجرای مراحل نظارت و نسبت به رفع مشکلات اجرایی اقدام نمایند .

۱۲- دستگاههای عضو ستاد با ابلاغ مراتب به واحدهای تابعه استانی و توجیه بستر سازی نسبت به اجرای دقیق مصوبات و هماهنگی با سایر دستگاههای ذیربط اقدام نمایند .

۱۳- گزارش اقدام بعمل آمده هر سه ماه یکبار توسط کمیسیون های استانی به دبیرخانه ستاد مرکزی ارسال می گردد .

ب) در اجرای مصوبه هیئت محترم دولت و این دستورالعمل کلیه دستگاهها با گمرک جمهوری اسلامی ایران همکاری خواهند نمود . (پلیس آگاهی ، ۱۳۸۷)

دلایل ورود و رواج ته‌لنجی

برابر بررسیهای صورت گرفته و تجارب حاصله بدست آمده توسط نگارنده و محقق موارد زیر را می‌توان از دلایل اصلی ورود و رواج ته‌لنجی به حساب آورد .

۱- تأثیر مستقیم دریانوردی و بازرگانی و داد و ستد همراه با آن در امور معیشتی مربوط به مرزنشینان

۲- ارتباط مستقیم قشر عظیمی از مرزنشینان بنادر و سواحل با لنج و دریا و اشتغال به حرف ملوانی و ناخدایی

۳- سرمایه‌گذاری مالکین در خرید لنج و ضرورت بهره‌گیری از این سرمایه‌گذاری

۴- وجود هزینه‌های هنگفت در موضوع لنج‌داری و امور دریانوردی

۵- عدم رواج کشاورزی ، دامداری به لحاظ کمبود آب و خاک مناسب

۶- جذب نشدن نیروهای غیر شاغل موجود و مشکلات فرا روی آنها از نظر عدم وجود مشاغل صنعتی

۷- فرهنگ خاص مرزنشینی ، رغبت ، وابستگی و عادت عمومی بندرنشینان به کار روی لنج و دریانوردی و اینکه این حرفه را پیشه‌آبا و اجدادی خود می‌دانند.

۸- مرزنشینان با توجه به اوضاع و احوال اقلیمی خود را مستحق برخوردارگی از مزایای خاص و امتیازات مرتبط با دریا و دریانوردی می‌دانند.

۹- اعتقاد قلبی بندرنشینان به اینکه روزی آنها از جانب خدا از طریق دریا تأمین می‌شود.

۱۰- سهولت دستیابی به منفعت و سودآوری ناشی از ورود کالا از طریق ته‌لنجی و عرضه و فروش آن در بازار محلی

۱۱- دشواری انجام تجارت قانونی و رسمی و هزینه‌های مربوطه

۱۲- عدم استطاعت مالی و ناتوانی مرزنشینان در بنادر و سواحل برای پرداخت سود و عوارض قانونی برای ورود کالا

۱۳- مشکلات و موانع فرا روی صادرات و واردات قانونی

۱۴- کمبود امکانات و زیر ساختهای لازم در بنادر کوچک

۱۵- بی‌اعتمادی تجار به حمل و نقل کالا از طریق لنج‌ها و گرایش به شناورهای بزرگ جهت بارگیری و انتقال کالای خود در بنادر بزرگ

۱۶- نا مناسب بودن خورهای مرکزی و اصلی بنادر کوچک برای تردد و فعالیت شناورهای بزرگ

۱۷- مشغول شدن مرزنشینان به مشاغلی مانند دستفروشی ، مغازه‌داری ، رانندگی ناشی از فعالیت

لنجه‌ها و دریانوردی خدمه آنها (فروتن ، ص ۵۸)

ته‌لنجی و پیامدهای ناشی از ورود آن

۱- پیامدهای مثبت

در بنادر حقوق ملوانان و ناخدایان بر اساس سهمیه‌ای که به زبان محلی به آن « گلاته » می‌گویند در هر سفر پرداخت می‌شود. در هر سفر بین ۱۵۰ هزار تومان تا ۲۰۰ هزار تومان برآورد می‌شود در حالیکه منافع حاصل از ورود ته‌لنجی خیلی بیشتر از این مقدار است. با توجه به رواج ته‌لنجی ملوانان به نحوی استثمار گردیده و عده‌ای از سرمایه‌داران بنام آنها کالاهای زیادی را وارد و سود زیادی را به دست می‌آورند. ملوانان به لحاظ نیاز خود حق اعتراض ندارند و مجبور به تحمل هستند به عبارتی ملوانان عاملی هستند برای ورود کالا تحت عنوان ته‌لنجی تا معیشت آنان عاملی شود برای ثروت‌اندوزی دیگران و خود از این امتیاز حداقل بهره را می‌برند. بنابراین از پیامدهای مثبت آن می‌توان به استمرار حرفه ملوانی و معیشت ملوانان ، ایجاد رغبت به حضور در بنادر و سواحل (شهرها و روستاها) و مرزداری ، حضور مستمر مرزداران در ساحل و دریا و پاسداری از کشور ، رونق تجارت و داد و ستد و ایجاد سرگرمی های مالی و اقتصادی در شهروندان ، آبادانی بنادر و سواحل ، رونق گردشگری و ایرانگردی و ایجاد زمینه جذب و حضور گردشگر در بنادر و سواحل ، سرمایه گذاری در خرید و بکارگیری لنج و ایجاد اشتغال یاد کرد.

۲- پیامدهای منفی آن برای کشور

الف - پیامدهای اقتصادی ناشی از ورود و رواج ته‌لنجی

- ۱- ایجاد اختلال در سیستم اقتصادی کشور و سیاستهای تجاری و برنامه‌های وزارت بازرگانی
- ۲- انحراف سرمایه‌گذاری مولد از مسیر اصلی به سمت مسیرهای غیر مولد
- ۳- تقاضای فراوان برای ارز در بازارهای غیر رسمی برای واردات کالای خارجی
- ۴- ورود کالای فاقد استاندارد ارزان قیمت و تهدید کارخانجات تولید داخلی
- ۵- تقویت بازار مصرف کالاهای بنجل و ارزان قیمت خارجی در داخل کشور
- ۶- اختلال در تجارت رسمی و قانونی کشور و عدم دریافت عوارض مقرر
- ۷- فراهم شدن زمینه ورود کالا بدون پرداخت عوارض قانونی از مبادی قانونی و عدم تحقق درآمدهای دولت

۸- ایجاد سرگرمی و اشتغال کاذب در پی ورود کالا

- ۹- فراهم شدن بستر تخلفات اداری و رواج تبانی و اشاعه فساد در ارگانهای دولتی مرتبط
- ۱۰- فراهم شدن بستر لازم برای ورود کالاهای ممنوعه و مجاز مشروط به صور غیر قانونی از مبادی قانونی
- ۱۱- وابستگی شدید بازار داخلی به مصرف برخی از اقلام خوراکی خارجی مانند برنج ، روغن ، شکر و چای
- ۱۲- سودآوری کلان برای دست‌اندرکاران و ظهور افراد متمول و ایجاد فاصله طبقاتی در جامعه
- ۱۳- رواج بی‌انضباطی مالی و اقتصادی و کاهش امنیت اقتصادی (همان ، ص ۵۲)

ب - پیامدهای فرهنگی و اجتماعی ناشی از ورود و رواج ته‌لنجی

- ۱- رواج مشاغل کاذب از قبیل دست‌فروشی ، چتربازی ، حمالی و واسطه‌گری
- ۲- وابستگی شدید به مرادوات دریایی با کشورهای عربی حوزه خلیج فارس
- ۳- نفوذ فرهنگ تجملی و رواج روحیه مصرف‌گرایی در بین مردم بویژه مناطق مرزی
- ۴- رواج چتربازی و فراهم شدن زمینه حمل و نقل غیرقانونی کالا در دریا و خشکی
- ۵- رواج قاچاق کالا در دریا و اسکله‌ها و سواحل
- ۶- بروز معضلات اجتماعی در پی ورود برخی کالاهای ضدفرهنگی مانند ریسپور ، مشروبات الکلی ، پاسور ، مواد محترقه ، ادوات برنده مانند خنجر و سلاح سرد و گرم
- ۷- بروز برخی بیماریهای پوستی ناشی از ورود و مصرف لوازم آرایشی و بهداشتی غیراستاندارد
- ۸- بروز برخی بیماریهای گوارشی ناشی از ورود و مصرف مواد خوراکی آلوده
- ۹- بروز برخی بیماریهای روحی روانی ناشی از ورود و مصرف داروهای غیرمجاز و آلوده
- ۱۰- نفوذ افراد متمول در دستگاههای دولتی و رواج فساد اداری
- ۱۱- ایجاد فاصله طبقاتی در اجتماع
- ۱۲- تهدید امنیت اجتماعی جامعه
- ۱۳- فراهم شدن زمینه نفوذ سرمایه‌داران خارجی بر مالکین و خدمه شناورهای ایرانی و تجار و بازرگانان (همان ، ص ۵۳)

ج - پیامدهای سیاسی و امنیتی ناشی از ورود و رواج ته‌لنجی

- ۱- فراهم شدن بستر لازم برای اختلال در چرخه واردات رسمی کالا به کشور
- ۲- فراهم شدن بستر لازم برای ورود کالای کالاهای ممنوعه به کشور

۳- فراهم شدن بستر و زمینه لازم برای روبرویی مأمورین یگانهای مرزی با دست‌اندرکاران این

موضوع

۴- رو در رویی مردم با مأمورین دولتی در یگانهای مرزی و ساحلی

۵- رو در رویی مردم با مأمورین دولتی در گمرکات

۶- وابستگی شدید بازار بنادر با ورود کالای ارزان قیمت و مصرفی غیر استاندارد

۷- نفوذ عوامل داخلی و خارجی شبکه‌های قاچاق در حوزه‌های تصمیم‌گیری، اجرایی (انتظامی) -

گمرک - قضایی)

۸- افزایش هزینه‌های سیاسی نظام برای اعمال مقررات کنترلی در مرزهای آبی

۹- کاهش اعتماد عمومی و یأس و نومیدی در بین مردم نسبت به کارگزاران دولتی

۱۰- افزایش قدرت نامشروع ناشی از نفوذ ثروت باد آورده در بین عده‌ای معدود

۱۱- بدنام شدن مأمورین ارگانهای دولتی مرتبط با کنترل مرز و محموله‌های وارداتی بویژه در ناجا

و گمرک

۱۲- تخلیه اطلاعاتی خدمه شناوران بوسیله عوامل بیگانه در آنسوی مرز

۱۳- آشنایی به نقاط ضعف سیستم‌های انتظامی در کنترل نوار ساحلی و مرزهای جنوبی

۱۴- ایجاد تنش و درگیری و شرارت در جامعه در پی ورود کالاهای ممنوعه

۱۵- ایجاد روحیه قانون‌گریزی و اشاعه بی‌نظمی‌های اجتماعی

۱۶- بهره‌برداری کشورهای بیگانه و عوامل آنها از بستر ورود غیرقانونی کالا (همان، ص ۵۵)

تبعات کلی ته‌لنجی

۱- تهدید برنامه‌های بازرگانی و اقتصادی کشور.

۲- خنثی شدن تدابیر اقتصادی نظام.

۳- عدم اجرای مقررات مربوط به ورود کالاها بویژه در بخش مواد غذایی - لوازم آرایشی و بهداشتی

- لوازم الکترونیکی و برقی که ممکن است دارای استانداردهای لازم نباشند و سلامتی جامعه را به

خطر اندازند.

۴- عدم تحقق منابع مالی پیش‌بینی شده از محل انجام اعتبارات.

۵- فراهم شدن بستر لازم برای ورود قیر قانونی کالا از مجاری رسمی بدون پرداخت هرگونه سود

و عوارض گمرکی. (فروتن، ص ۵۲)

آسیب شناسی مقابله با ته لنجی

- ۱- تعدد اسکله ها و بنادر محل فعالیت لنج ها .
- ۲- هماهنگی برخی از مامورین دولتی با صاحبان و کارکنان لنج ها .
- ۳- تعدد مراکز تصمیم گیری و اجرایی در موضع ته لنجی .
- ۴- ناهماهنگی بین دستگاههای اجرایی در اجرای شیوه ای واحد برای مقابله .
- ۵- ضعف نظارت و کنترل و بازرسی از عملکرد دستگاههای اجرایی مرتبط .
- ۶- ضعف در اجرای قوانین و مقررات مرتبط با مبارزه با قاچاق کالا .
- ۷- کم هزینه بودن شیوه ته لنجی برای ورود کالا .
- ۸- وجود استعداد و ظرفیت و اراده قوی در دست اندرکاران منطقه ای برای رواج ته لنجی (ملوانان ، نجاتگران ، ملوانان ، سرمایه گذاران ، مامورین دولتی) .
- ۹- فقدان اطلاعات جامع در خصوص میزان حجم ورود کالای ته لنجی .
- ۱۰- منافع و سود هنگفت ناشی از ورود و رواج ته لنجی برای دست اندرکاران .
- ۱۱- دخالت و تأثیر گذاری اراده برخی از افراد ذی نفوذ و برخی مقامات .
- ۱۲- متنوع و گستردگی کالای ته لنجی .
- ۱۳- سیاسی شدن مقوله ته لنجی .
- ۱۴- نبود اطاق فرمان یا مرکز فرماندهی و کنترل واحد مقتدر و دارای پشتیبانی های لازم از سوی همه دستگاههای اجرایی .

نتیجه گیری

- علیرغم تلاشهایی که بویژه از سال ۱۳۸۳ تا کنون صورت گرفته لیکن بر اساس بررسیهای معمول و روند فعلی ورود کالای ته لنجی چنین نتیجه گیری می شود که :
- ۱- سیاستهای دستگاههای اجرایی برای ساماندهی و مقابله با آن ناکار آمد و کم اثر می باشد .
 - ۲- سیاستهای دولت در امر ساماندهی و مقابله با این شیوه در سطح استان بخوبی تا کنون اجراء نگردیده است .
 - ۳- شیوه ته لنجی دارای پیامدهای منفی زیادی برای اقتصاد و امنیت ملی کشور می باشد .
 - ۴- در امر مقابله با این پدیده مراکز و دستگاههای متعددی ایفای نقش دارند و تعدد در مراکز اجرایی باعث عدم هماهنگی و نبود وحدت رویه گردیده است .

به جرأت می توان نتیجه گرفت که ته لنجی شیوه نرم در ورود کالای قاچاق محسوب گردیده و طبق تعریفی که از جرم صورت گرفته پدیده ای است مجرمانه و در شمول جرم و مرتکبین آن هم در محدوده مجرمین قرار می گیرند.

و برای دفاع از اقتصاد ملی و افزایش امنیت ملی ضرورت دارد که هر چه سریعتر سیاستهای دولت برای مقابله و مهار آن در بنادر استان بدون هیچ گونه اغمازی عملی گردد .

راهکار و پیشنهادات

الف- در کوتاه مدت :

۱- اقدامات لازم برای آگاه سازی و توجیه مرزنشینان (ملوانان ، ناخدایان ، لنجداران و ...) از پیامدهای ورود غیر قانونی کالا و ایجاد زمینه برای تغییر ذهنیت آنها و فرهنگ وابستگی و رغبت به ته لنجی و ترغیب آنها به انجام کارهای قانونی در تجارت .

۲- فعال شدن کمیسیون مبارزه با قاچاق استان و اعمال سیاستهای ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کشور با جدیت و بدون ملاحظات منطقه ای .

۳- اعمال کامل و جامع مقررات بندری و گمرکی بویژه مصوبات ابلاغی هیئت وزیران و ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کشور در بنادر و اسکله ها .

ب - در بلند مدت :

۱- ساماندهی شناوران و اسکله ها با باز تعریف مجدد و تعیین کاربری اسکله ها ، تفکیک توقفگاهها قایقها و لنج ها صیادی و تجاری از یکدیگر ، مکانهای سوخت گیری ، حفاظت فیزیکی ، لایروبی خورهای مجاز منتهی به گمرکات ، حذف فاصله گمرک تا اسکله در برخی بنادر ، تعریف نحوه حفاظت و نگهداری واسکورت ، نحوه بازرسی و صورت برداری و تخلیه و ترخیص .

۲- بررسی نیازمندیهای سازمانهای دولتی مسئول بویژه بنادر و دریانوردی ، گمرک ، ناجا و تامین آنها .

۳- ایجاد مرکز ارتباطات رایانه ای و استفاده از فن آوری اطلاعات جهت مبادله سیستمی اخبار و اطلاعات مربوط به ورود و خروج لنج ها و قایقها و محموله های آنها بین ناجا ، گمرک ، بنادر و دریا نوردی و شیلات .

۴- تهیه و تدوین و ابلاغ قانون خاص و مشخصی درمورد چگونگی فعالیت لنج ها و قایقها و نحوه حمل و نقل کالا توسط آنها .

۵- تهیه و تدوین و ابلاغ قانون خاص و مشخصی در مورد نحوه اعمال مقررات مرزبانی و دریابانی و تعریف حدود اختیارات مامورین دولتی بویژه ناجا و گمرک و بنادر و دریانوردی و شیلات .

منابع

- ۱- پلیس مرزبانی (۱۳۸۷) آمار ورود و خروج شناوران ، فرماندهی انتظامی استان بوشهر
- ۲- پایگاه های دریابانی (بوشهر ، کنگان و گناوه) ، (۱۳۸۸) آمار عددی لنج های تجاری حوزه استحفاظی ، فرماندهی انتظامی استان بوشهر
- ۳- پلیس آگاهی ، (۱۳۸۷) ، اصلاحیه ورود کالای ملوانی ، فرماندهی انتظامی استان بوشهر
- ۴- حاتمی ، هدایت الله (۱۳۸۴) ، بررسی عملکرد فرماندهی انتظامی استان بوشهر در رابطه با مبارزه با قاچاق کالا ، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشکده دافوس ، دانشگاه علوم انتظامی ، تهران
- ۵- دهخدا ، علی اکبر (۱۳۸۸) ، لغت نامه دهخدا ، تهران ، چاپخانه دانشگاه
- ۶- ستوده ، هدایت الله (۱۳۸۰) ، آسیب شناسی اجتماعی ، تهران ، آوای نور
- ۷- شکیبایی ، علی رضا و احمدی (۱۳۷۸) ، قاچاق کالا ، علل و آثار و شاخص های اندازه گیری ، تهران
- ۸- شمس الدینی ، شهباز (۱۳۷۸) ، بررسی پدیده قاچاق کالا و آثار اقتصادی آن در کشور ، تهران ، باران
- ۹- شجیعی گیسور ، مجید (۱۳۸۶) مبارزه با قاچاق کالا ، معاونت آموزش ناجا با همکاری انتشارات به آموز
- ۱۰- عمید ، حسن (۱۳۵۶) ، فرهنگ فارسی عمید ، تهران ، ابن سینا
- ۱۱- عبدی ، عباس (۱۳۷۱) ، تأثیر زندان بر زندانی ، تهران ، نشر نور
- ۱۲- گوردن دبلیو آلپورت و ادوارد جونرد ، (۱۳۷۱) ، روان شناسی اجتماعی از آغاز تا کنون ، ترجمه محمد تقی منشی طوس ، آستان قدس رضوی
- ۱۳- عرب مازار یزدی ، علی (۱۳۸۴) اقتصاد سیاه در ایران ، تهران ، موسسه تحقیقاتی و توسعه علوم انسانی
- ۱۴- فروتن ، اسدالله ، (۱۳۸۶) بررسی نقش لنج های تجاری در ورود ته لنجی و قاچاق کالا ، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشکده علوم مرزی و انتظامی ، دانشگاه علوم انتظامی ، تهران
- ۱۵- گلدوزیان ، ایرج (۱۳۸۲) بایسته های حقوق جزای عمومی ، تهران ، میزان
- ۱۶- محسنی تبریزی ، علیرضا (۱۳۸۲) وندالیسم ، تهران ، آن
- ۱۷- معین ، محمد (۱۳۸۴) ، فرهنگ فارسی ، تهران ، آرنا