

چکیده

با گذشت زمان نه تنها کشورهای در حال توسعه، بلکه کشورهای توسعه یافته نیز، در مسیر پیشرفت اقتصادی، اجتماعی و مدیریتی با مسائل نوینی مواجه می‌شوند که راه حل آنها تنها در دل ابزارها و اسباب نظری و عملی نوین می‌باشد. بدون تردید یکی از جدیدترین و موثرترین ابزارهای مدیریتی در یک سیستم سازمانی و دولتی را می‌توان سیستم عدم تمرکز فنی دانست. هدف از نگارش این مقاله بررسی مفهوم عدم تمرکز فنی و شناسایی و بررسی آن در سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد.

چنین بحثی از آن جهت قابل اهمیت است که با بررسی عوامل مختلف آن، این امکان برای مدیران و مسئولین ذیربط فراهم می‌آورد تا با راهکارهای پیش رو از این طریق به رشد هدف های سازمانی خود، سریع تر و مطمئن تر دسترسی یابند.

و از آن جهت ضرورت دارد که به تبع آن رشد، در عرصه اقتصاد نیز، با توجه به وظایف و اختیارات سازمان سازمان که مستقیماً از سوی قانون گذار (مجلس) به اعطا نموده است کمک خواهد کرد تا به انجام ۹۵٪ از واردات و صادرات اقتصادی کشور که از مجاری بنادر زیر مجموعه این سازمان صورت می‌گیرد سرعت ببخشد.

و همچنین در عرصه های بین المللی نیز به عنوان نماینده ای آگاه و متخصص از سوی جمهوری اسلامی ایران در کنوانسیون ها و کنفرانس های جهانی در بخش بندری و دریایی عضویت و حضوری موثر و پر رنگ داشته باشد. لذا با مطالعه موردی در سازمان و با امعان نظر به قوانین و مقررات و انتخابات و انتصابات درون سازمان، مفهوم عدم تمرکز فنی که از ابتدا هدف مقنن بوده و در مفاد قوانین مربوطه نیز پیش بینی شده است را به خوبی درک نموده و به آن اهتمام نورزیدند.

در این مطالعه نشان می‌دهد که سازمان پس از انقلاب، (مخصوصاً از اواخر دهه هفتاد)، مفهوم عدم تمرکز، کاملاً رنگ و بوی خود را از دست داده و این مفهوم دسخوش تغییرات مدیریت شده است و همچنان در سالهای اخیر نیز با تعیین و تحمیل میران ارشد و به تبع آن مدیران میانی درک صحیحی از لحاظ تخصصی بودن سازمان در ساماندهی و جذب نیروی انسانی و روند انجام وظایف و اهداف سازمان دیده نمی‌شود که این امر در دراز مدت موجب افت و عقب افتادگی سازمان در عرصه های اقتصادی و بین المللی خواهد شد. و در راستای آن به کشوری که ۹۵٪ واردات و صادرات آن وابسته به دریا و بنادر می‌باشد شاهد فرار مغزها از سازمان به شرکت های رقیب و کشورهای همسایه و عربی می‌شود و ضربه و لطمه غیر قابل جبرانی در نهایت به سازمان و کشور وارد خواهد شد.

بنابراین در این تحقیق پیشنهاد گردید که برای داشتن سازمانی پویا و موثر، مدیران سازمانی و مسئولین کشوری، مدیریت خود را براساس قوانین مرتبط تنظیم نموده (عدم تمرکز فنی) و از مدیریت های سلیقه ای و غیر سیستمی پرهیز نمایند.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.

فهرست مطالب

<u>صفحه</u>	<u>عنوان</u>
۱	مقدمه
۴	بخش اول: آشنایی با سازمان و رژیم حقوقی حاکم بر نحوه اداره آن
۱۰	فصل اول: موقعیت حقوقی و سازمانی
۱۲	مبحث اول: تاریخچه و مفاهیم
۱۴	گفتار اول: قانون موجد و مقررات حاکم بر ارکان مدیریت
۱۹	گفتار دوم: قانون و مقررات حاکم بر کارکنان
۲۴	گفتار اول: چگونگی ارتباط سازمان از لحاظ ساختار با وزارت راه و ترابری
۲۵	گفتار دوم: آشنایی با وظایف و اختیارات سازمان (داخلی و خارجی)
۲۵	وظایف و اختیارات سازمان بر اساس مصوبه مجلس شورای ملی در سال ۱۳۴۸ در ۲۵ بند تدوین و تصویب گردید، که عبارتند از:
۲۸	فصل دوم: رژیم حقوقی حاکم بر امور مالی و استخدامی سازمان
۲۹	مبحث اول: مقررات حاکم بر امور مالی و محاسباتی
۳۰	گفتار اول: امور مالی
۳۲	بند اول: بودجه
۳۳	بند دوم: نحوه تامین منابع مالی
۳۴	گفتار دوم: معاملات
۳۶	مبحث دوم: مقررات حاکم بر امور استخدامی
۳۷	گفتار اول: ورود به خدمت
۴۰	گفتار دوم: حقوق و تکالیف کارمندان
۴۳	بخش دوم: ارتباط و روش اداره نوع فعالیت از سازمان با مقررات مالی و استخدامی آن در نظام حقوقی اداری ایران
۴۴	فصل اول: جایگاه و روش اداره سازمان در نظام حقوقی اداری ایران
۴۴	مبحث اول: سازمان به مثابه یک سازمان فنی و تخصصی
۴۶	الف - کارکردهای تجاری و خدماتی از قبیل:

گفتار اول: عدم تمرکز فنی.....	۵۱
گفتار دوم: مزایای عدم تمرکز فنی.....	۵۷
مبحث دوم: وظایف سازمان با نگاه به عدم تمرکز فنی.....	۵۹
گفتار اول: وظایف شورای عالی با نگاه به عدم تمرکز فنی.....	۶۹
گفتار دوم: وظایف هیات عامل با نگاه به عدم تمرکز فنی.....	۷۳
فصل دوم: تاثیر نوع فعالیت های سازمان بر مقررات حاکم بر امور مالی و استخدامی سازمان	۷۷
مبحث اول: آیین نامه مالی و محاسباتی در ساختار ایران.....	۷۸
گفتار اول: آئین نامه معاملات.....	۷۸
گفتار دوم: آیین نامه مالی.....	۱۰۴
مبحث دوم: آیین نامه استخدامی در ساختار کشور.....	۱۰۵
گفتار اول : استخدام و ورود به خدمت در سازمان.....	۱۰۶
گفتار دوم: بازنشستگی و صندوق خاص.....	۱۱۰
نتیجه گیری.....	۱۱۹
منابع و مآخذ:.....	۱۲۱

مقدمه

نیازهای اجتماعی مردم که با توسعه علم و صنعت رو به تزاید گذارده، دولت را به برآوردن آن ها موظف می نماید. مسئولیت دولت، که در گذشته محدود به حفظ و حمایت از مالکیت فردی اشخاص خصوصی و الزام به رعایت تعهدات آنها بود، گسترش یافته و مسئولیتهای جدیدی بر عهده دولت گذارده است.

بدیهی است، دولت به منظور تامین رفاه اجتماعی در امور عمرانی، بهداشتی، آموزشی و دیگر امور همگانی مداخله کند، چنانکه این امور امروزه، از تکالیف اصلی و اساسی دولتها به شمار می آید. هر یک از این وظایف، توسط وزارتخانه و موسسات دولتی مربوطه صورت گرفته تا در راستای آن حقوق اشخاص حقوقی، منافع گروهها و در نهایت منافع عموم تضییع نگردد.

دخالتهای بیش از پیش دولت در عرصه های عمومی و تحقق بخشیدن به طرح های بزرگ اقتصادی و صنعتی، در عمل بدون خطا نبوده و نیست، و چه بسا در مواردی، اشخاص خصوصی از ناحیه اعمال سازمانهای اداری زیان ببینند. بنابراین دستگاه اداری دولت، باید تابع مقررات و قواعد حقوقی دقیقی باشد، تا از یک سو اعمال خود را با آن مجموعه مقررات حقوقی تطبیق دهد، و از سوی دیگر در صورت تعارض با منافع اشخاص خصوصی، حدود قانونی دولت و آنان (اشخاص خصوصی) مشخص شود.

در این راستا، حقوق اداری به عنوان شاخه ای از حقوق عمومی داخلی و یکی از جوانترین رشته های علم حقوق، در جهت ممانعت از تضییع حقوق اشخاص خصوصی و عمومی تدوین شده است. و چنانچه دولت در حدود تکالیف و اختیارات خود، در انجام اعمال حاکمیتی و تصدی گری دقیقاً تمسک به قواعد و مقررات حقوق اداری نماید می توان، شاهد احقاق حقوق و آزادیهای فردی به نفع منافع عمومی کشور بود.

در این میان سازمان بنادر و دریانوردی دارای سیستمی متشکل از زیر بناها، مسیرهای آبی، ناوگان، تجهیزات، ناوبری و پرسنل فنی و اداری است کارکرد موفق این سازمان به شناخت، همکاری و تلاش مشترک برنامه ریزی مهندسان و اقتصاددانان و متخصصان مدیریتی و به ویژه علوم انسانی (نیروی انسانی) نیاز دارد هم اکنون اگر چه گرایشهای مختلف مهندسی در دانشگاهها دروسی همچون مهندسی حمل و نقل و برنامه ریزی حمل و نقل دریایی جزو دروس مصوب هستند اما با زمینه های اصلی طراحی و برنامه ریزی و چیدمان صحیح پازل می توان اهمیت جهانی و نقش و جایگاه اصلی سازمان و بنادر کشور را با در نظر گرفتن حقوق اداری و نیروی انسانی متخصص در حقوق اداری ایران نمایان تر نمود.

با بیان این مقدمه و طرح پرسشهای ذیل که:

۱- آیا تشکیل سازمانهای دولتی بر اساس قواعد و مقررات حقوق اداری است؟

۲- با توجه به تکالیف و وظایف سازمانهای مستقل و وابسته، آیا سازمانها اعمال خود را بر اساس قواعد و مقررات حقوق اداری انجام میدهند؟

۳- با توجه به مقررات و قوانین مصوب از سوی مجلس که بر اساس مشروح مذاکرات و منطق اداری صورت گرفته آیا بر طبق سلیقه، دولتهای بعدی می توانند مصوبات فوق را مشمول مرور زمان و روند سیاستگذاری خود قرار داده و سیاست دولت را بر مصوبات مجلس تحمیل نمایند.

۴- این سیاستگذاری برای یک سازمان دارای استقلال مالی و استخدامی در دراز مدت چه چالش و عواقب منفی خواهد داشت.

هدف آن است که با مطالعه موردی در سازمان بنادر و دریانوردی که به صورت یک سازمان تخصصی و مستقل در کشور اداره می شده است را از لحاظ موضوع عدم تمرکز فنی، که به عنوان یکی از سیستم های مدیریتی در مواجهه وزارتخانه با سازمان زیرمجموعه(از لحاظ

تشکیلاتی) می باشد، مورد بررسی قرار داده تا از این طریق با شناخت سازمان و برجستگی های آن در اجرای وظایفش در عرصه اقتصادی کشور و عرصه های بین المللی، به جایگاه واقعی و حقوقی خود رسیده تا خدمتی باشد به کشور عزیزمان ایران و کمکی هم برای مدیران در جهت تصمیم گیری آسانتر.

بخش اول:

آشنایی با سازمان و رژیم حقوقی حاکم بر نحوه اداره آن

سازمان بنادر و دریانوردی برای اداره نمودن امور بندری بنادر کشور، تکمیل و توسعه ساختمان و نگهداری و تعمیر تاسیسات بندری و تامین وسایل مخابراتی و امور انتظامی و همچنین تنظیم و اجرای مقررات بندری و کشتیرانی ساحلی و مراقبت در توسعه کشتیرانی بازرگانی و ثبت شناورهای تابع کشور و تعیین شرایط تابعیت ایرانی برای کشتیها و سلب آن و وصول حقوق و عوارض بندری در خرداد ماه ۱۳۳۹ و براساس قانونی که به تصویب مجلس شورای ملی رسیده بود تاسیس گردید و در روزنامه رسمی شماره ۴۴۶۹ مورخ ۳۹/۳/۲۹^۱ منتشر شد.

بر اساس این قانون سازمان زیر نظر وزارت گمرکات و انحصارات تشکیل گردید. و بر طبق مفاد این مکلف شد کلیه اموال منقول و غیر منقول خود را به قیمت روز ارزیابی و به عنوان سرمایه در دفاتر ثبت نماید.^۲

مقررات استخدامی سازمان نیز به موجب قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان که مشتمل بر هفت ماده بود پس از تصویب مجلس سنا در تاریخ روز دوشنبه ۱۳۴۸/۳/۲۶، در جلسه روز پنجشنبه ۱۹ تیر ماه ۱۳۴۸ شمسی به تصویب مجلس شورای ملی رسید.^۳

سازمان بر اساس آیین نامه ای که در بهمن ماه ۱۳۴۸ با هفده ماده به تصویب کمیسیونهای دارایی و استخدامی و سازمان های اداری مجلس شورای ملی رسید، اداره می شود و بر اساس ماده ۲ آن

^۱ صفحه ۷۷ مجموعه قوقنین سال ۱۳۳۹
^۲ تبصره ۱ قانون راجع به اجازه تاسیس سازمان و اصلاحات بعدی
^۳ ماده ۷ قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان

نیز سازمان، وابسته به وزارت دارایی قرار گرفت و بر طبق آن مرکز سازمان و بنادر تابعه در تهران خواهد بود، و به شورای عالی سازمان اجازه داده شد در هر یک از بنادر موجود آن زمان، و یا بنداری که بعداً به وجود خواهد آمد دارای اداره یا شعبه باشد.

سازمان تا سال ۱۳۹۰ دارای ...بندرمی باشد که حدود منطقه نظارت و حوزه عملیات بندری هریک از ادارات بنادر جنوب و شمال کشور به قرار زیر مشخص می گردد^۱:

الف) جنوب کشور

استان هرمزگان:

۱- اداره کل بنادر و دریانوری استان هرمزگان (بندر شهید رجایی) ۲- بندر شهید باهنر

الف) حدود منطقه بندر در خلیج فارس و بحر عمان شامل کلیه آب های ساحلی بنادر و جزایر متعلق به دولت ایران بین راس نابند و هرمز و کواتر است.

ب) حدود حوزه بندر از قسمت جنوب غربی جزیره قشم و جزیره هرمز و محوطه تاسیسات بندر است.

استان خوزستان:

۱- اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان (بندر امام خمینی ره)^۲

الف) حدود منطقه بندر در خلیج فارس کلیه آب های سواحل واقع از دهانه رودخانه بهمنشیر تا بندر گناوه است.

ب) حدود حوزه بندر آب های حوضچه بندر تا منتهی الیه خور که بندر معشور داخل آن قرار می گیرد می باشد.

^۱ تصویب نامه تشخیص حدود منطقه نظارت و حوزه عملیات بنادر به شماره ۱۶۵۲۸/ت مورخ ۱۳۴۰/۶/۶ ابلاغ گردید.
^۲ پس از پیروزی انقلاب اسلامی نام بندر شاهپور به بندر امام خمینی (ره) تغییر نمود

۲- اداره بندر خرمشهر

الف) حدود منطقه بندر نهر خین تا پوزه جنوبی صلبوخ و مصب رودخانه کارون تا اهواز و از تقاطع کارون و بهمن شیر تا پل ثابت بهمن شیر است.

ب) حدود حوزه بندر از پوزه جنوبی جزیره صلبوخ تا نهر خین و محوطه تاسیسات بندر است.

۳- اداره کل بنادر و دریانوردی آبادان

الف) حدود منطقه بندر از دریای آزاد تا پوزه جنوبی صلبوخ و پل ثابت بهمن شیر تا دریای آزاد است.

ب) حدود حوزه بندر از پوزه جنوبی صلبوخ تا جزیره معاویه و محوطه تاسیسات بندری آبادان و خسرو آباد است.

استان بوشهر: ۱

- اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر (بندر بوشهر)

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

ب) حدود حوزه بندر لنگر گاه داخلی و کانال ورودی و خور سلطانی و محوطه تاسیسات بندری است.

استان سیستان و بلوچستان:

۱- اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان (بندر چابهار)

الف) حدود منطقه بندر، شامل آب های سواحل و جزایر از مرز گواتر تا راس میدانی است.

ب) حدود حوزه بندر، سواحل واقع در خلیج فارس شامل سواحل بندر شهید بهشتی و آب های به شعاع سه میل از رئوس شرقی و غربی خلیج چاه بهار است.

ب) شمال کشور

استان مازندران:

۱- اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران (بندر نوشهر)

الف) حدود منطقه بندر از رامسر تا فرح آباد.

ب) حدود حوزه بندر شامل آب های به شعاع سه میل از راس موج شکن ها و مدخل کانال و حوضچه بندر و محوطه بندری.

۲- اداره بندر فریدونکنار

۳- اداره بندر اقتصادی بندر امیر آباد

۴- اداره بندر نکا

استان گلستان:

۱- اداره بندر گلستان

۲- اداره بندر ترکمن و گز^۱

الف) حدود منطقه بندر از فرح آباد تا گمیشان است

ب) حدود حوزه بندر شامل آب های به شعاع سه میل از مدخل کانال ها و حوضچه بندر و محوطه تاسیسات بندر است.

استان گیلان:

۱- اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان (بندر انزلی)^۲

الف) حدود منطقه بندر از آستارا تا رامسر به انضمام مرداب انزلی می باشد

^۱ پس از پیروزی انقلاب اسلامی نام بندر شاه به بندر ترکمن تغییر نمود
^۲ پس از پیروزی انقلاب اسلامی نام بندر پهلوی به بندر انزلی تغییر نمود

ب) حدود حوزه بندر شامل آب های به شعاع سه میل از راس موج شکن ها و مدخل کانال و حوضچه بندر و محوطه تاسیسات بندری است.

۲- اداره بندر آسارا

ج) مرکز کشور

۱- اداره بنادر دریاچه ارومیه^۱

الف) حدود منطقه شامل تمام دریاچه ارومیه می باشد.

ب) حدود حوزه بنادر محوطه عملیات امور بندری و تاسیسات بندری هر بندر است به شعاع یک میل.

^۱ پس از پیروزی انقلاب اسلامی نام بنادر رضاییه به بنادر ارومیه تغییر نمود.

فصل اول : موقعیت حقوقی و سازمانی

سازمان بر اساس قانون راجع به تاسیس سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب سال ۱۳۳۹ از لحاظ ساختار تحت نظر وزارت گمرکات و انحصارات مورد تصویب قرار گرفت، اما علی رغم اینکه در تبصره ۱ ماده واحده این قانون مقررات استخدامی سازمان را تابع قانون استخدام کشوری و سایر مقررات اداری و مالی آن را به موجب آیین نامه ای دانسته که به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید، ولی مجلس شورای ملی در مورخ ۱۹ تیر ماه ۱۳۴۸ قانونی را به تصویب رساند که در آن اختیارات مالی و استخدامی سازمان از شمول مقررات قانون محاسبات عمومی و قانون استخدام کشوری خارج نمود^۱، و همچنین امور مالی و استخدامی و معاملات و وظایف و اختیارات سازمان تابع آیین نامه ای خواهد بود که به تصویب کمیسیون های دارایی و استخدام مجلس رسیده باشد و تا زمانی که آیین نامه مزبور به تصویب نرسید مقررات فعلی سازمان قابل اجراست^۲، که در ادامه آیین نامه مورد اشاره که مشتمل بر هفده ماده و دو تبصره بود در تاریخ ۲۵ و ۳۰/۱۰/۴۸ که به ترتیب به تصویب کمیسیون های دارایی و استخدام مجلس سنا رسیده بود در جلسات ۹ و ۱۳ بهمن ماه ۱۳۴۸ به ترتیب مورد تصویب کمیسیون های دارایی و امور استخدام و سازمان های مجلس شورای ملی قرار گرفت^۳.

شایان ذکر است که در ماده اول این آیین نامه آمده است که سازمان دارای شخصیت حقوقی است و بر طبق این آیین نامه و وظایف و اختیارات شورای عالی^۴ کلیه موارد مالی و استخدامی سازمان

^۱ در ماده ۱۳۰ قانون محاسبات عمومی کشور مصوب ۱۳۶۶ آمده است "از تاریخ تصویب قانون کلیه موسسات، شرکت ها، سازمان های خاص و... تابع مقررات قانون محاسبات کشور در آمده و مکلف شدند با رعایت مقررات مربوط وضع خود را با یکی از سه وضع حقوقی مواد ۲، ۳، و ۴ قانون تطبیق دهند بنابر این کلیه دستگاه ها از جمله سازمان از این امر مستثنی نبوده و از سال ۱۳۶۶ مشمول قانون محاسبات عمومی کشور قرار گرفت."

^۲ ماده ۱ قانون اختیارات و وظایف سازمان

^۳ ماده ۱۷ آیین نامه سازمان

^۴ بندهای ۱، ۳، ۵، ۸، ۹، ۱۰ ماده ۶ همان

پس از تهیه و ارائه طرح از سوی هیات عامل در اختیار این شورا قرار گرفته و پس از تصویب، در سازمان لازم الاجرا خواهد بود و از این لحاظ دارای استقلال اداری و مالی بوده است.

همچنین در ماده ۴ قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان، وظایف، صلاحیت و اختیارات گارد بنادر و گمرکات و امور استخدامی، مالی و انضباطی و هرگونه ساز و برگ و سلاح و آموزش مامورین و روابط گارد مزبور با دستگاه های انتظامی کشور و همچنین تعیین و ترتیب انتقال وظایف سازمان فعلی پلیس گمرکات و بنادر براساس آیین نامه ای خواهد بود که به تصویب کمیسیون های دارایی و استخدام و جنگ مجلسین برسد.^۱

اما از تاریخ تصویب قانون لایحه انحلال گارد بنادر و گمرکات (مصوب ۱۳۵۸/۹/۱۴ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران)^۲ گارد بنادر و گمرکات وابسته به وزارت امور اقتصادی و دارایی که به موجب آیین نامه اجرایی ماده ۴ قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان تشکیل شده بود، منحل و کلیه وظایف، اختیارات، مسئولیت ها، صلاحیت، کارکنان، همچنین بودجه و اعتبارات، دارایی و تعهدات گارد مزبور به سازمان های گمرک ایران و بنادر و کشتیرانی به تفکیک منتقل می گردد.

^۱ آیین نامه اجرایی ماده ۴ در خرداد ۱۳۵۰ به تصویب کمیسیون های خاص دو مجلس رسید (منتشر شده در روزنامه رسمی شماره ۷۷۲۴ مورخ ۱۳۵۰/۵/۱۶ در صفحه ۷۵ مجموعه قوانین سال ۱۳۵۰)

^۲ لایحه مذکور دارای ۳ ماده می باشد و به موجب تبصره ۲۱ قانون راجع به اصلاح بعضی از مقررات قانون بودجه سال ۱۳۵۹ مصوب ۵۹/۱۱/۱۸ مجلس شورای اسلامی که ذیلا نقل می گردد تاریخ انحلال گارد بنادر و گمرکات به ۵۹/۱/۱ اصلاح گردید.

تبصره ۲۱: "تاریخ انحلال گارد بنادر و گمرکات موضوع ماده یک لایحه قانونی انحلال گارد مزبور (مصوب ۱۳۵۸/۹/۱۴) به تاریخ ۱۳۵۹/۱/۱ اصلاح و به سازمان برنامه و بودجه اجازه داده می شود که اعتبارات حقوق و مزایای سال ۱۳۵۹ پرسنل منتقله از گارد منحل بنادر و گمرکات به سازمان بنادر و کشتیرانی و سایر هزینه های مربوط را از اعتبار جاری ردیف ۱۱۰۵۰۰ قسمت چهارم قانون بودجه سال ۱۳۵۹ (گمرک ایران) کسر و به اعتبار جاری ردیف ۳۰۱۵۰۰ قسمت چهارم قانون مزبور (سازمان بنادر و کشتیرانی) تحت عنوان برنامه حفاظت بنادر شماره ۱۰۶۰۴۰۰۰ منتقل نماید. اعتبارات فوق الذکر به صورت کمکی در اختیار سازمان مذکور قرار خواهد گرفت"

مبحث اول: تاریخچه و مفاهیم

در این مبحث اشاره ای گذرا بر اولین سابقه تنظیم تاریخی اعمال حاکمیت دولت در سواحل و بنادر تا تشکیل و تاسیس سازمان بنادر و دریانوردی خواهیم داشت.^۱

اعمال حاکمیت دولت در سواحل و بنادر کشور، به منظور ایجاد تسهیلات لازم در جهت گسترش امور تجارت دریایی و ارتباطات ساحلی و همچنین وصول حقوق و عوارض متداول، که قسمتی از وظایف سازمان بنادر و کشتیرانی می باشد، به سابقه تنظیم تاریخی آن، به ۱۲ ذیحجه سال ۱۲۲۹ برابر با ۲۵ نوامبر ۱۸۱۴ میلادی باز میگردد.

✓ در آن سالها در بندر بوشهر اداره ای به عنوان "شعبه گمرکات جنوب" تاسیس گردید.

✓ در تاریخ ششم بهمن ماه ۱۳۰۶ شمسی، تاسیسات و تجهیزات اداره بندر انزلی در شمال کشور از دولت روسیه تحویل و اداره امور آن به ماموران ایرانی سپرده شد.

✓ از سال ۱۳۰۷ پس از افتتاح راه شوسه تهران - خرمشهر، بندر خرمشهر در جنوب کشور اهمیت فراوان پیدا کرد.

✓ در روز ۱۵ بهمن ماه ۱۳۱۴ به منظور اداره امور بنادر کشور، "اداره کل بنادر" در تهران تاسیس و کلیه امور بنادر در ایران در آن متمرکز شد، در این زمان ضمن ایجاد بندر جدیدی در نوشهر نسبت به توسعه و تکمیل باراندازهای بندر خرمشهر و همچنین ایجاد تاسیسات بندری لازم در سایر بنادر شمال و جنوب کشور نیز اقدام شد.

✓ در تاریخ ۲۴ دیماه ۱۳۱۷ هیات وزیران آیین نامه بندرهای ایران را که از طرف وزارت راه تهیه و پیشنهاد گردیده بود، تصویب نمود و در آن مقرر گردید در بندری که وزارت راه نماینده ندارد، اداره کل گمرک به نمایندگی از طرف وزارت راه مجری آیین نامه مورد بحث باشد.

^۱ سازمان بنادر و دریانوردی، تاریخچه، ۱۳۸۸ <http://www.pmo.ir>

- ✓ در چهارم شهریور ماه ۱۳۲۵ براساس مصوبه هیات وزیران، مقرر گردید که درآمد حاصل از بهره برداری بنادر، جهت توسعه تاسیسات بندری در حساب مخصوصی منظور گردد.
- ✓ در سال ۱۳۲۸ نام اداره کل بنادر، به بنگاه کل بنادر و کشتیرانی تغییر و دروزارت راه تشکیل گردید.
- ✓ در هفتم خرداد ۱۳۳۱ آیین نامه ثبت و بهره برداری شناورها، مشتمل بر ۱۸ ماده به تصویب هیات وزیران رسید.
- ✓ در سال ۱۳۳۸ بر اساس توافق دو وزارت راه و گمرکات و انحصارات، بنگاه کل بنادر و کشتیرانی از وزارت راه به وزارت گمرکات و انحصارات منتقل گردید.
- ✓ در چهارم خرداد ماه ۱۳۳۹ بنگاه کل بنادر و کشتیرانی به سازمان بنادر و کشتیرانی تبدیل و بر مسئولیت و اختیارات آن افزوده گردید.
- ✓ در دهم خرداد ماه ۱۳۴۰ سازمان بنادر، به وزارت بازرگانی منتقل گردید.
- ✓ در بیستم اسفند ماه ۱۳۴۱ سازمان بنادر، تابع وزارت اقتصادی گردید.
- ✓ در نهم آبان ماه ۱۳۴۳ قانون دریایی ایران، در ۱۹۴ ماده تنظیم و به مورد اجراء گذارده شد.
- ✓ در تیرماه ۱۳۴۵ سازمان بنادر مجدداً از وزارت اقتصادی منتزع، و تابع وزارت دارایی گردید.
- ✓ از تاریخ ۱۹ تیرماه ۱۳۴۸ سازمان از شمول مقررات قانون محاسبات عمومی و قانون استخدام کشوری و آیین نامه معاملات دولتی خارج شد و برای حفاظت انبارها، کالاها، ساختمانها و همچنین انجام اجرائیات و امور انتظامی و حفاظتی در اسکله ها و بار اندازها، سازمانی به نام بنادر و گمرکات در وزارت دارایی پیش بینی گردید.

✓ در تاریخ ۱۳ بهمن ۱۳۴۸ سازمان بنادر، شخصیت حقوقی پیدا نمود و وظایف و اختیارات، ارکان و تشکیلات آن اعلام گردید.

✓ در تاریخ ۲۴ خرداد ۱۳۴۹ آیین نامه های معاملات و مالی سازمان بنادر مورد تصویب شورای عالی سازمان قرار گرفت.

✓ در تاریخ ۶ مرداد ۱۳۴۹ آیین نامه استخدامی سازمان بنادر مورد تصویب شورای عالی سازمان قرار گرفت.

✓ در سال ۱۳۵۳ سازمان مجدداً از وزارت دارایی منتزع و به وزارت راه و ترابری انتقال یافت.

✓ و در تاریخ ۱۳۸۷/۲/۲۵ نام سازمان بندرو کشتیرانی به سازمان و بنادر و دریانوردی تغییر یافت.^۱

✓ و بالاخره در سال ۱۳۹۰ با ادغام دو وزارتخانه راه و ترابری با مسکن و شهرسازی، سازمان زیر نظر وزارت راه و شهرسازی قرار گرفت.

گفتار اول: قانون موجد و مقررات حاکم بر ارکان مدیریت

ارکان سازمان و مقررات حاکم بر آنان در فصل سوم و چهارم آیین نامه سازمان معرفی گردیدند که ترکیب آن به قرار زیر می باشد:

الف: شورای عالی

ب: هیئت عامل

ج: مدیر عامل

^۱براساس شماره ۱۸۴۲۳ مورخ ۱۳۸۷/۳/۹ منتشر گردید.

همچنین ترکیب شورای عالی نیز در ماده پنجم آیین نامه به شرح زیر آمده است:

شورای عالی از وزیر دارایی^۱، وزیر راه^۲، وزیر اقتصاد، فرمانده نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران و مدیر عامل سازمان برنامه^۳ یا معاونان آنها تشکیل می شود.

ریاست شورای عالی با وزیر دارایی^۴ است و در جلساتی که وزیر دارایی حضور نداشته باشد رئیس جلسه را اعضای حاضر انتخاب خواهند نمود^۵.

وظایف و اختیارات شورای عالی در ادامه آیین نامه به قرار ذیل احصاء گردید^۶:

- ۱- تعیین خط مشی کلی سازمان.
- ۲- تایید تعرفه های حقوق و عوارض بندری جهت پیشنهاد برای تصویب مراجع مربوط.
- ۳- تصویب بودجه سازمان
- ۴- تصویب گزارش سالانه سازمان.
- ۵- اتخاذ تصمیم در مورد تحصیل وام و یا اعتبار داخلی از بانکها و موسسات دولتی.
- ۶- انتخاب اعضای هیئت عامل.
- ۷- اتخاذ تصمیم درباره ارجاع دعاوی به داوری و تعیین داور و ختم دعوی به صلح.

^۱ نام وزیر دارایی در کلیه متن به وزیر امور اقتصادی و دارایی با استناد ماده ۲ قانون تشکیل وزارت اقتصادی و دارایی مصوب تیرماه ۵۳ تغییر نمود.

^۲ نام وزیر راه در کلیه متن به وزیر راه و ترابری با استناد مصوب ۱۳۵۳ تغییر یافت.

^۳ مدیر عامل سازمان برنامه به معاون رئیس جمهور (معاونت توسعه مدیریت و منابع نیروی انسانی) تغییر یافت .

^۴ وزیر دارایی به وزیر راه و ترابری با استناد قسمت اول تبصره ۲ ماده ۲ قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری تغییر یافت

^۵ همچنین لازم به ذکر است که بر اساس " قانون عضویت وزیر سپاه پاسداران در مجامع و شوراها" مصوب ۶۷/۱/۲۸ مقرر گردید که ایشان عضو شورای عالی سازمان بنادر گردند (روزنامه رسمی شماره ۱۲۶۰۲ - مورخ ۱۳۶۷/۳/۱۴ صفحه ۲۱۱ مجموعه قوانین سال ۶۷) اما با حذف وزارت سپاه پاسداران در سال ۱۳۶۷، بر اساس " قانون تشکیل وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح " مصوب ۱۳۶۸/۵/۲۸ وزیر دفاع به جای وزیر سپاه به عضویت شورای عالی سازمان بنادر منصوب گردید .

^۶ در حال حاضر عملاً اعضای شورای عالی سازمان عبارتند از: ۱- وزیر راه و شهرسازی (رئیس شورا) ۲- وزیر امور اقتصادی و دارایی ۳- وزیر دفاع و پشتیبانی نیروی مسلح ۴- معاونت توسعه مدیریت و منابع نیروی انسانی رئیس جمهور ۵-

^۷ ماده ششم آیین نامه سازمان

۸- تصویب طرح تشکیلات و شرح وظایف واحدهای تابع سازمان و آئین نامه های استخدام، بازنشستگی، بیمه، پس انداز و وام مسکن کارکنان با رعایت تبصره ماده (۱۱۲) قانون استخدام کشوری.

۹- تصویب آئین نامه های مالی و معاملات و سایر آئین نامه های اجرایی سازمان.

۱۰- تعیین حقوق و مزایای مدیر عامل و سایر اعضای هیئت عامل سازمان

۱۱- رسیدگی و اتخاذ تصمیم نسبت به موضوعات دیگری که در حدود مقررات این آئین نامه در دستور شورای عالی گذاشته می شود.

تبصره: شورای عالی میتواند در مواقع لزوم امور مالی سازمان را به وسیله کارشناسان رسمی و یا حسابداران قسم خورده مورد رسیدگی قرار دهد

شورای عالی به طور عادی یا فوق العاده تشکیل می شود. جلسه عادی شورای عالی یکبار قبل از پایان تیر ماه هر سال برای رسیدگی به گزارش سالانه و سایر موضوعات مندرج در دستور جلسه و بار دیگر قبل از پایان آذر ماه برای بررسی بودجه و برنامه تعیین خط مشی کلی سال بعد و سایر موضوعات مندرج در دستور جلسه تشکیل خواهد شد.

جلسه فوق العاده شورای عالی با تقاضای هر یک از اعضای شورای عالی و یا مدیر عامل تشکیل می گردد.^۱

دعوت اعضای شورای عالی با رئیس شورا است دستور جلسه در دعوت نامه ذکر می گردد و جلسات شورای عالی با حضور لااقل سه نفر از اعضاء رسمیت خواهد یافت و در هر حال تصمیمات شورای عالی با رای سه نفر معتبر خواهد بود.^۲

^۱ماده هفتم همان منبع
^۲ماده هشتم همان منبع