

تأسیس سازمان بنادر و دریانوردی در آیین اسناد

این کتاب بر اساس قرار داد فی این قانون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی
یادکتر محمد باقر وثوقی و دکتر منصوحه خاکی در به شماره ۳۴۸۵۲/ص مورخ ۹۶/۹/۲۷ تهیه
شده است. تمامی مسئولیت های قانون گذاری از حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی در
این اثر بر عهده مآلفین شده می باشد.



سازمان بنادر و دریانوردی
Ports & Maritime
Organization

سرشناسه	: وثوقی، محمدباقر، ۱۳۳۷ -
عنوان و نام پدیدآور	: تاسیس سازمان بنادر و دریانوردی در آیین اسناد/ محمدباقر وثوقی، منصور صفت گل؛ سفارش دهنده سازمان بنادر و دریانوردی معاونت امور بندری و اقتصادی.
مشخصات نشر: تهران	: تهران: سازمان بنادر و دریانوردی، انتشارات، ۱۳۹۷.
مشخصات ظاهری	: ۷۴۲ ص: منصور (رنگی).
شابک	: ۹۷۸-۶۰۰-۸۴۲۲-۴۱-۹
وضعیت فهرست نویسی	: فیبا
یادداشت	: نمایه
موضوع	: سازمان بنادر و دریانوردی -- اسناد و مدارک
موضوع	: Ports and Maritime Organization of Iran -- Sources
موضوع	: سازمان بنادر و دریانوردی -- تاریخ -- اسناد و مدارک
موضوع	: Ports and Maritime Organization of Iran -- History -- Sources
شناسه افزوده	: صفت گل، منصور ، ۱۳۴۰ -
شناسه افزوده	: سازمان بنادر و دریانوردی، انتشارات
شناسه افزوده	: سازمان بنادر و دریانوردی، معاونت امور بندری و اقتصادی
رده بندی کنگ	: ۱۳۹۷ ت ۳/۷ و VK1۰۷
رده بندی دربی	: ۳۵۱/۵۵۰۳۲۷
شماره کتابشناختی ملی	: ۵۴۵۴۰۰۱



انتشارات سازمان بنادر و دریانوردی ناشر کتب تخصصی بندری و بندری

تاسیس سازمان بنادر و دریانوردی در آیین اسناد

سفارش دهنده: سازمان بنادر و دریانوردی - معاونت امور بندری و اقتصادی

مولفان: محمدباقر وثوقی و منصور صفت گل

طرح روی جلد: حمیدرضا بختیاری فرد

طراحی و صفحه آرایی: حمیدرضا بختیاری فرد و گروه طراحان نشر مار

چاپخانه: خجسته نوین

توزیع و پخش: انتشارات اسرار دانش ۰۲۱-۶۶۴۶۹۷۶۱-۲ www.asrardanesh.ir

چاپ اول: پاییز ۱۳۹۷ شمارگان: ۱۰۰۰ جلد

قیمت: ۶۰۰۰۰ تومان

کلیه حقوق مادی و معنوی این اثر برای ناشر محفوظ است.

دفتر انتشارات: تهران، بزرگراه شهید حقانی، بعد از چهارراه جهان کودک، انتهای خیابان شهیدی، پلاک یک.

سازمان بنادر و دریانوردی، مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی کدپستی: ۱۵۱۸۶۶۳۱۱۱

تلفن: ۱-۸۴۹۳۲۱۳۰۰ دورنگار: ۸۴۹۳۲۱۳۷ پست الکترونیکی: pub@pmo.ir

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۸۴۲۲-۴۱-۹

SBN: 978-600-8422-41-9



فهرست مطالب

ط	پیام مدیرعامل
ک	پیشگفتار
م	مقدمه

بخش اول: تأسیس سازمان بنادر و دریانوردی (پیشینه و تحولات تاریخی)

۱	۱. مقدمه (طرح مسئله)
۱۱	۲. تدوین نخستین آیین‌نامه بندری در سال ۱۳۱۷ خورشیدی
	۳. «بحران اجتماعی-سیاسی بنادر و جزایر خلیج فارس و دریای عمان در دهه بیست خورشیدی»
۱۴	
۴۱	۴. مهاجرت و کاهش چشمگیر جمعیت بنادر در دهه سوم قرن چهاردهم
۴۷	۵. بحران حل وظایف سازمان‌های مستقر در بنادر و تلاش برای تأسیس نهاد مستقل دریایی
۶۴	۶. تأسیس بنگاه کل بنادر و کشتیرانی (گام نخست)
۷۵	۷. نخستین آیین‌نامه بنگاه کل بنادر و کشتیرانی
۸۲	۸. تبدیل بنگاه کل بنادر و کشتیرانی به اداره کل بنادر و کشتیرانی
۸۸	۹. طرح مجدد تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی «تغییر وظایف و اختیارات»
۱۰۴	۱۰. تأسیس سازمان امدادی عمران بنادر جنوب
۱۰۸	۱۱. تصویب قانون تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی
۱۱۶	۱۲. نتیجه:

بخش دوم: اسناد تأسیس سازمان بنادر و دریانوردی

۱۲۱	دستورالعمل حکومت بنادر خلیج فارس در سال ۱۳۱۶ هجری قمری
۱۳۰	تشکیل کمیسیون بررسی نظام‌نامه بندری در اواخر سال ۱۳۱۵ خورشیدی
۱۳۱	نمایندگان وزارتخانه‌های مختلف در کمیسیون نظام‌نامه بنادر
۱۳۲	از وزارت کشور به فرمانداری‌های خرمشهر، رشت، بوشهر و بندرعباس
۱۳۳	ارسال فوری نظام‌نامه بنادر به فرمانداریهای بنادر
۱۳۴	ارسال رونوشت گزارش طرق و نظام‌نامه مربوط به امور بنادر
۱۳۵	ارسال رونوشت نظام‌نامه بنادر به فرمانداری بندرعباس
۱۳۶	ارسال رونوشت نظام‌نامه بنادر به فرمانداری بوشهر
۱۳۷	اعلام نظر فرماندار بوشهر درباره نظام‌نامه بنادر
۱۴۰	اعلام نظر فرمانداری مازندران درباره نظام‌نامه بنادر
۱۴۱	پاسخ‌نامه مربوط به نظام‌نامه بنادر
۱۴۲	اعلام نظر حکومت عباسی درباره نظام‌نامه بنادر
۱۴۳	اعلام نظر فرمانداری گرگان و دشت درباره نظام‌نامه بنادر
۱۴۴	نامه اعلام تأسیس اداره کل بنادر در روزنامه باختر
۱۴۵	اعلام نظر فرمانداری رشت درباره نظام‌نامه بنادر





- ۱۴۶ اعلام نظر فرمانداری خرمشهر درباره نظامنامه بنادر
- ۱۴۷ اعلام نظر فرمانداری گیلان و طالش به وزارت داخله در مورد نظامنامه بنادر
- ۱۴۸ «جمع‌بندی اعلام نظر فرمانداری بنادر در مورد نخستین آیین‌نامه بندری در سال ۱۳۱۷ خورشیدی»
- ۱۵۱ آیین‌نامه بندرهای ایران
- ۱۶۷ مالیات گمرکی بنادر
- ۱۶۹ نسخه‌ای از راپورت کفیل کنسولگری انگلیس در بوشهر
- ۱۷۲ گزارش وضعیت مالی بندرلنگه
- ۱۷۵ گزارش وضعیت تجار مهاجر ایرانی در مسقط
- ۱۷۷ رونوشت نامه شماره ۱۰۵ مورخ ۱۳۲۹/۸/۱۳ سرکنسولگری بصره
- ۱۸۲ مهاجرت دسته‌جمعی مردم بوشهر
- ۱۸۳ وضع عمومی بوشهر و بنادر مجاور آن
- ۱۸۶ صورت‌های احتیاجات ساختمانی ادارات دولتی در مرکز شهرستان و بخش‌های تابعه
- ۱۸۸ خلاصه رونده عمران و آبادی و اصلاحات شهرستان بوشهر
- ۱۹۰ اعلام نظر آقای کرشام مستشار وزارت دارایی در مورد اختلاف بین گمرک و اداره راه‌آهن
- ۱۹۲ اعلام نظر مستشار وزارت دارایی در مورد رفع مشکل ترخیص کالا در بنادر
- ۱۹۵ نامه وزیر دارایی به وزیر راه در مورد راهکارهای ایجاد هماهنگی بین گمرک و راه‌آهن
- ۱۹۹ نامه مستشار خارجی وزارت دارایی به وزیر دارایی در مورد تداخل وظایف گمرک و راه‌آهن
- ۲۰۱ نامه مستشار خارجی و ارت دارایی و وزیر راه در مورد اصلاح بنادر جنوب
- ۲۱۶ اعلام نظر و راهکارهای مدیر گمرک جهت رفع موانع بنادر جنوب ایران
- ۲۲۶ قانون تأسیس بنگاه کل بنادر و کشتیرانی
- ۲۳۳ متن تصویب‌نامه ایجاد بنگاه کل بنادر و کشتیرانی ایران
- ۲۳۹ مخالفت وزیر دارایی با تفکیک وظایف گمرک و کشتیرانی
- ۲۴۱ اعلام نظر کارشناس وزارت دارایی در مورد بنگاه بنادر و کشتیرانی
- ۲۴۲ نگهداری چراغها و فانوس‌های دریایی
- ۲۴۴ موضوع تحویل چراغهای دریایی
- ۲۴۶ موضوع واگذاری امور فانوسهای دریایی
- ۲۴۷ موضوع واگذاری امور فانوس‌های دریایی
- ۲۴۸ اعتراض به ضبط عایدات بنگاه کل بنادر و کشتیرانی توسط گمرک
- ۲۴۹ پیشنهادات مستشار وزارت دارایی در مورد بنادر جنوب
- ۲۵۲ قانونی بودن اخذ عواید بنگاه کل بنادر توسط گمرک
- ۲۵۳ اختلاف در مورد واریز عواید بنگاه کل بنادر و کشتیرانی به حساب گمرک
- ۲۵۵ صورت‌جلسه کمیسیون حل اختلاف بنگاه کل بنادر و کشتیرانی با گمرک
- ۲۵۶ آیین‌نامه بنگاه کل بنادر و کشتیرانی
- ۲۶۹ اعلام نظر کارشناسان وزارت دارایی در مورد طرح بنگاه کل بنادر کشتیرانی
- ۲۷۵ نظر کارشناس وزارت راه در مورد بنگاه کل بنادر و کشتیرانی
- ۲۸۱ تحویل و تحول گمرک و بنگاه کل بنادر و کشتیرانی
- ۲۸۳ ارائه لایحه تأسیس بنادر و کشتیرانی به مجلس
- ۲۸۵ درخواست انتقال عمل تخلیه کشتی‌ها از بنگاه بنادر به گمرک





۲۸۷	متن مصوبه هیئت دولت درباره تغییر عنوان بنگاه کل بنادر و کشتیرانی و لغو مصوبات قبلی
۲۹۰	لایحه قانونی تأسیس اداره کل بنادر و کشتیرانی
۲۹۲	نامه وزیر راه به وزیر دارایی در مورد تعیین تکلیف کارمندان سابق بنگاه کل بنادر و کشتیرانی
۲۹۳	صورت مجلس کمیسیون رسیدگی به وضعیت کارمندان سابق بنگاه کل بنادر و کشتیرانی
۲۹۵	نظر کارشناس سازمان برنامه در مورد طرح وزارت را برای اداره امور بنادر
۲۹۶	تشکیل کمیسیونی برای مذاکره در اطراف امور بنادر
۲۹۷	معرفی نماینده برای شرکت در کمیسیون
۲۹۸	تشکیل کمیسیون طرح اداره بنادر «۱۳۳۵/۳/۲»
۲۹۹	سؤال درباره مابه التفاوت عایدات بنادر
۳۰۰	توضیح مابه التفاوت عایدات بنادر
	جدول وابسته پیشنهادات نمایندگان بانک بین المللی وزارت گمرکات و انحصارات با
۳۰۲	لایحه قانونی سازمان بنادر و کشتیرانی
۳۰۵	ارسال طرح قانون تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی
۳۰۶	طرح تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی
۳۱۵	نظر کارشناسی بانک بین المللی توسعه و ترمیم درباره اداره بنادر ایران
۳۱۹	نظر بانک بین المللی توسعه و ترمیم در مورد اصلاح بنادر ایران
۳۲۸	نامه وزیر راه سرلشکر امیر قزوینی آقای فولک
۳۲۹	جریان قانونی مجلس در مورد لایحه قانونی تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی
۳۳۱	تصویب لایحه تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی
۳۳۳	نظر کمیسیون گمرکات در مورد لایحه تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی
۳۳۵	رونوشت فرمان دائر بر اجرای قانون رابع به تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی
۳۳۸	آیین نامه های سازمان بنادر و کشتیرانی
۳۶۱	اداره امور کلیه بنادر اعم از خرمشهر و آبادان تحت نظر یک سازمان واحد
۳۶۳	بخش سوم: گزیده تصاویر اسناد سازمان بنادر و کشتیرانی
۴۶۱	نمایه
۴۶۷	کتابشناسی





مقدمه

تمدن و تاریخ دریای ایران گرچه ریشه در تاریخ عمومی ایران دارد اما تاکنون چنانکه باید و شاید بررسی‌هایی همه جانبه در باره آن انجام نشده است. در این میان مومنی شکل‌گیری و تحولات تشکیلات اداری دریایی ایران هنوز نیازمند تک‌نگاری‌ها و پژوهشهای گسترده است. تا روزگاری که ایران در دریاهای شمال و جنوب ایران حضوری جدی و قوی داشت، نهادها و تأسیسات خاص هر دوره تا حدودی بزرگواری وجود داشتند و در اشکال گوناگون امور بنادر و کشتیرانی و واردات و صادرات کالاها را سامان می‌دادند. در دوره‌هایی که به دلیل فشار خارجی یا آشفتگی‌های داخلی این نوع از فعالیت‌ها کم و دچار رکود می‌شد، نهادهای مرتبط نیز از آن تأثیر می‌پذیرفتند. روشن است که اگر دریانوردان ایرانی در دوره باستان و پس از آن در دوره اسلامی افزون بر مسیرهای دریایی منطقه این تأثیر و دست‌ها به بنادر چین نیز می‌رفتند این امر هم نشان‌دهنده تجارت دریایی ایران و بنابراین تشکیلات مرتبط با آن بوده است. آگاهی‌های ما درباره شیوه‌های مدیریت بنادر در ایران پیش از دوره قاجار بیشتر مبتنی بر فعالیتهای مقاماتی چون کارگزاران راهداری، شهیندرها، گارگزاران امور گمرکی بوده است. به نظر می‌آید تا پیش از تأسیس نهادهای تخصصی دریایی و دریانوردی، امور مربوطه در ضمن فعالیت گمرک در ایران انجام می‌یافته است. تنها در دوره قاجار بود که به تدریج زمینه برای تفکیک کارهای دریانوردی از گمرک فراهم شد.

برای نخستین بار در سده سیزدهم هجری، قاجارها در اندیشه تأسیس



سازمانی برآمدند، که به گونه‌ای مشخص، امور بنادر و جزایر خلیج فارس را مدیریت می‌کرد. چگونگی نظارت، کنترل و دریافت عواید مالیاتی گمرکات، عوارض خروج و ورود کالا، از مهم‌ترین مشکلات مربوط به اداره بنادر و جزایر خلیج فارس بود؛ با توجه به درآمد سرشار بنادر، مسئله نظارت بر آن موضوع مناقشه حاکمان محلی و والیان و کارگزاران مرکزی شده بود. ایالت فارس که سه بندر عمده وارداتی عباسی، لنگه و بوشهر داشت، از بیشترین درآمدهای گمرکی برخوردار بود و والی فارس برای کنترل و در اختیار گرفتن این درآمدها کوشش گسترده‌ای را به کار می‌برد. ایجاد یک نهاد جدید که امور بندری و ورود و خروج کالا از مبادی ورودی را نظارت می‌کند، از جمله اقدامات مؤثر «امین السلطان» به شمار می‌رود و این نهاد پس از مرگ او تحت نظارت فرزندش قرار گرفته و «اتابک اعظم» در سال ۱۰۵۰ ق/۱۸۸۷ م. تأسیس نهاد جدید اداری «بنادر و جزایر خلیج فارس» را رسماً اعلام نمود.

تأسیس نهایی سازمان «حکومت بنادر فارس» برای نخستین بار در ایران و توجه به امور غیر نظامی دریایی در این مقطع از تاریخ را باید رویکرد جدید حکومت قاجاریه به مالیه بنادر و دریانوردی برشمرد، هرچند زمینه اصلی چنین اقدامی را در امور مالی و اقتصادی ایران آن دوره نیز می‌توان جستجو نمود. در این مورد باید تفکیک امور دریایی از قدرت والیان ایالات و قرار گرفتن آن تحت نظارت حکومت مرکزی راه حلی بود تا درآمدهای بیشتری به خزانه حکومت واریز گردد، این تحول اما در واقع، آغاز حضور هر چه بیشتر حکومت در امور بنادر و دریانوردی به شمار می‌آید و روند حضور حکومت در همه شئون دریایی بنادر را پس با شتاب بیشتری دنبال گردید. به عبارت دیگر تأسیس نهادهای دریایی در این دوره به معنای دخالت حکومت در بنادر و تلاشی در جهت کنترل و نظارت بهتر و بیشتر امور دریانوردی به شمار می‌آید، این روند کم و بیش تا پایان دوره قاجاریه و به پس از انقلاب مشروطیت ادامه یافت.

در دوره پهلوی اول اما با در پیش گرفتن برخی اقدامات و فعالیتهای مرتبط با توسعه شبکه راهها و اجرای طرح اتصال دو بندر جنوبی و شمالی ایران بوسیله راه آهن و تأسیس بندرگاههای جدید در دریای خزر و خلیج فارس مساله تأسیس بیش از پیش ضروری به نظر می‌رسید. توضیح اینکه در سال ۱۳۰۶ خورشیدی تأسیسات دریایی بندر پهلوی (بندر انزلی) که توسط روسها ساخته و تحت نظارت آنان قرار داشت در اختیار دولت ایران قرار گرفت به دنبال این امر، سه فروند ناوچه به ایتالیا سفارش داده شد. ناوها به





صورت قطعه قطعه به بندر خر مشهر و از آنجا با کامیون به بندر انزلی منتقل شدند. در آنجا به دست متخصصان ایتالیایی و ایرانی سرهم شدند. نام این سه ناو، گرگان، سفیدرود و بابلسر بود. در همان سال عملیات ساخت بندرگاه جدید در دریای خزر با کمک متخصصان آلمانی در بندر شاه (ترکمن) آغاز و اسکله و تاسیسات بندری افتتاح گردید و با راه اندازی تاسیسات دریایی در بندر شاهپور (بندر امام خمینی ره) در همین سال ها، دریای خزر و خلیج فارس توسط یک شبکه راه آهن و خطوط شوسه به هم متصل و در واقع حجم اصلی ورود و خروج کالاها در ایران برای نخستین بار از مبادی زمینی به مبادی دریایی منتقل گردید. به وجود آمدن تاسیسات جدید بندری در بنادر شمال و جنوبی ایران به معنای تغییر عمده در جغرافیای مبادی ورود و خروج کثر به شمار می رفت و در واقع «دالانی جدید حمل و نقل ریلی و جاده ای» به وجود آمد.

تأثیرات برآیند این تحول چندان مرتبط با این کتاب نیست و برخی اثرات عمده آن پیش از این در پژوهش مشترک نویسندگان این کتاب معرفی و مورد ارزیابی قرار گرفته است.^۱ آنچه که در اینجا قابل اعتنا و بررسی است، تأثیر شکل گیری تاسیسات بندری جدید در ایران این دوره بر به وجود آمدن نهادهای درایی است. توضیح اینکه همانگونه که پیش از این گفته شد تنها نهاد اداری مستقر در بنادر «سازمان یا نهاد و یا اداره گمرکات» بود، این نهاد مسئولیت نظارت بر ورود و خروج کالاها و اخذ عوارض گمرکی را داشت. با به وجود آمدن مبادی جدید ورود و خروج کالا در بنادر دو مسئله اساسی و جدید پیش روی مدیران قرار گرفت، مسئله نخست موضوع نگهداری و مراقبت از تاسیسات دریایی ایجاد شده و مسئله دوم نظارت بر امور مرتبط با کشتیها و کالاهای وارد و صادر بود. در واقع این دو وظیفه جدید تحت تأثیر شکل گیری تاسیساتی همچون اسکله و بارانداز و انبار و مسیرهای ارتباطی بندر با خشکی از طریق ریل و شمس بود. وجود آمده بود و همین امر موجب شد تا برای نخستین بار در ایران حرکت در

۱ برای آگاهی بیشتر از تأثیرات اقتصادی و اجتماعی شکل گیری دالان جدید حمل و نقل ایران در این دوره بنگرید به: وثوقی، محمد باقر و صفت گل، منصور (۱۳۹۵)، اطلس تاریخ بندر و دریانوردی ایران، جلد دوم و سوم. دالان جنوب به شمال پیشینه ای در تاریخ ایران داشت. دست کم نزدیکترین آن به زمان کنونی مربوط به دوره صفویه است که دولت ایران درصدد برآمد تا بندر عباسی را به بندر فرح آباد در کناره شرقی دریای مازندران وصل کند. به نظر می آید برنامه دولت ایران در این دوره فراتر از این بود و به احتمال فراوان برنامه اصلی ایران عصر صفوی اتصال بندر دریای مازندران به دریای بالئیک و دریای سیاه بود.



اداره بنادر مستقل در ایران شد.

زمینه های موجود برای تأسیس بنگاهی مستقل و جدید در این شرایط به وجود آمد و وزارت راه در سال ۱۳۲۸ خورشیدی متن اولیه ای برای تصویب به هیأت دولت ارائه نموده که ماده نخست آن عبارت « برای اداره امور بنادر و کشتیرانی غیر نظامی کشور بنگاهی بنام بنادر و کشتیرانی در وزارت راه تشکیل میشود » آمده است. این ماده در در هیئت دولت تغییر یافته و هدف اصلی تأسیس بنگاه کل بنادر و کشتیرانی « عمران، اداره و بهره برداری بنادر خلیج فارس » در نظر گرفته شده است نهایتاً هیئت دولت در جلسه مورخه ۱۳۲۸/۸/۲۶ خورشیدی بنا به پیشنهاد شماره ۱۱۹۱۱ وزارت راه و به استناد تبصره ۳۴ قانون بودجه سال ۱۳۲۸ کشور و ماده ۴ قانون متمم بودجه سال ۱۳۲۱، مواد قانونی تأسیس « بنگاه کل بنادر و کشتیرانی » را به تصویب رسانید. شواهد نشان می دهد که بنگاه جدیدالتأسیس بنادر و کشتیرانی به دلیل کم تجربگی و دیگر مسائلی که بر ما بدرستی معلوم نیست، نتوانسته وظایف محوله بر اساس مصوبه جدید را به انجام رساند و در واقع تشکیل بنگاه کل بنادر و کشتیرانی که برای رفع برخی موانع حمل و نقل دریایی تأسیس شده بود در کوتاه مدت نتوانست رضایت مدیران دارایی را جلب نماید بنابراین زمینه تصویب قانون تبدیل این بنگاه به اداره کل بنادر در سال ۱۳۳۲ فراهم شد.

از سال ۱۳۳۵ با توجه به ادامه روند مشکلات مرتبط با ورود و خروج کالا در بنادر و همچنین نبود مدیریت واحد در ساحل از یک سو و وخیم تر شدن مساله کاهش جمعیت بنادر بزرگ ایران که مشکلات اساسی را به دنبال داشته است، وزارت راه در صدد حل این موانع بر آمده و با پیمانکار مشهور دانمارکی خود به نام « کامپساک » در این مورد به مشورت پرداخته و این شرکت طرح مطالعاتی تجدید نظر در ساختار اداره بنادر را به انجام رسانیده است. سرانجام وزارت راه در سال ۱۳۳۵ خورشیدی با توجه به ضرورت ساماندهی بنادر و همچنین طرح مجدد مساله نا اسیب چشمگیر جمعیت در بنادر و جزایر خلیج فارس، طرح تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی را به هیأت وزیران ارسال و مصوبه دولت در تاریخ ۲۴ آبان ماه ۱۳۳۵ خورشیدی طی نامه ای به امضای وزرای دارایی و وزیر راه و وزیر کشاورزی و نخست وزیر وقت خطاب به رئیس مجلس شورای ملی جهت طرح در مجلس ارسال گردید.

هدف اصلی تأسیس اداره کل و یا سازمان جدید « تمرکز و هم آهنگ ساختن کلیه امور اداری و بهره برداری بنادر و کشور و تکمیل و توسعه و





ساختمان و نگاهداری و تعمیر تأسیسات بندری و همچنین تنظیم و اجرای مقررات بندری و کشتیرانی ساحلی و نظارت در کشتیرانی بازرگانی کشور و تعیین وصول حقوق و عوارض بندری و مصرف آن» دانسته شده است. طرحی که در سال ۱۳۳۵ خورشیدی توسط وزارت راه برای مدیریت امور حمل و نقل دریایی به مجلس ارائه شد نهایتاً چهار سال بعد در سال ۱۳۳۹ خورشیدی از تصویب مجلسین گذشت و شکل قانونی به خود گرفت. ظاهر امر چنین به نظر می‌رسد که کارشناسان کمیسیونهای مختلف وزارتخانه‌ها و مجلس، طی چهار سال همه زوایای این طرح را مورد بررسی و کنکاش قرار داده‌اند تا بتواند قابل اجرا و کارآمد شود، اما شرایط پس از آن نشان داد که هرگز سازمان بنادر و کشتیرانی به صورت سازمانی مستقر شکل نگرفت و تثبیت نهایی آن هنوز چند سالی باید منتظر بود. تنها یکسال پس از اینکه سازمان بنادر و کشتیرانی تحت اداره وزارت گمرکات و انحصار قرار گرفته بود، در تاریخ بیستم اسفندماه ۱۳۴۱ خورشیدی، پس از تشکیل وزارت اقتصاد از اعلام وزارتخانه بازرگانی و صنایع و معادن، تابع وزارت اقتصاد شد. چهار سال بعد، در تیرماه سال ۱۳۴۶ خورشیدی، سازمان بنادر و کشتیرانی بر طبق قانون مسووبه دولت با کلیه کارکنان و بودجه و اموال از وزارت اقتصاد منتزع و تابع وزارت دارایی شد. همین سازمان سپس از کشتیرانی جدا و به صورت سازمان مستقل بنادر و دریانوردی ایران درآمد. پژوهش کنونی در دو بخش تنظیم شده است. بخش یکم شکل‌گیری و تحولات تشکیلات اداری و مدیریتی دریایی و دریانوردی ایران در بر می‌گیرد. در این بخش ضمن اشاره به پیشینه این تشکیلات در تاریخ ایران پیشا قاجار، چگونگی ظهور و مراحل نهاد‌های نوین اداری مرتبط از بررسی آن در ضمن فعالیت گمرکات تا استقلال آن از گمرک و به انجام تأسیس سازمان بنادر و دریانوردی مورد بررسی قرار گرفته است. در بخش دوم گزیده‌ای از مهم‌ترین اسناد آرشیوی شامل مکاتبات و مصوبات مجله شورای ملی پیشین و آیین‌نامه‌های مرتبط استنساخ و بازخوانی و همراه با تفسیر اصلی در دسترس قرار گرفته است. اسناد معرفی شده در این کتاب بخش ناچیزی از انبوه اسناد موجود در آرشیوهای پراکنده و مختلف ایران است، امید که با تسهیل هرچه بیشتر دسترسی به اسناد و فهرست نویسی کامل آنها، این امکان به وجود آید تا به و صرتی جامع‌تر تغییرات ساختار اداری نهادهای دریایی ایران و به ویژه مهمترین و تخصصی‌ترین سازمان دریایی ایران یعنی «سازمان بنادر و دریانوردی ایران» بیش از پیش فراهم آید. آنچه که در اینجا لازم به ذکر است اینکه تاریخ شکل‌گیری سازمان بنادر و دریانوردی ایران را





نباید جدا از تغییرات روند اداری ایران معاصر مورد بررسی و ارزیابی قرار داد و به عبارت دیگر آن را می توان بخشی از روند توسعه ساختار اداری ایران در دوره پیش از انقلاب اسلامی به شمار آورد.

از مقامات محترم سازمان بنادر و دریانوردی، جناب آقای مهندس محمد استاد معاون محترم وزیر و مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی و جناب آقای دکتر علی مرادی مدیر کل محترم مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی برای مساعدت و پشتیبانی از انجام این پژوهش سپاسگزاری می کنیم. همچنین از جناب آقای مهندس یونس غربالی رئیس محترم اداره مطالعات راهبردی و جناب آقای مهندس مهرداد اربابیان کارشناس محترم توسعه فرهنگ دریایی به خاطر همراهی ها و مراقبت های دلسوزانه در روند این پژوهش، سپاسگزاریم. مدیران و کارشناسان محترم سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، کتابخانه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی و مرکز اسناد ریاست جمهوری و کتابخانه مرکزی و مرکز اسناد دانشگاه تهران، با همکاری و مساعدت خود ما را در انجام این پژوهش یاری نموده و قدردان زحمات آنان هستیم. خاتم دکتر سوسن اصیلی در تمامی مراحل پژوهش و آماده سازی کتاب اسناد کوششی پیگیر داشتند، از ایشان نیز سپاسگزاریم، این پژوهش با همکاری برخی دانشجویان کارشناسی ارشد و دکتری تاریخ به انجام رسیده است. بدین سبب از همکاران و یاری خانم ها فاطمه رحیمی، بهاره زرگری، مهسا اسدیان، زینب مرادی، همچنین آقایان محمد حسن نادری و بهرام شایان آذر و شهاب الدین سمنان، علیرضا آقا کوچکی و آرش سلیمانی تشکر و قدردانی می گردد.

محمد باقر وثوقی و منصور صفت گل