

از منور برای کار دیگری هم استفاده می‌کنند؛ اسلحه‌ای که با آن به سوی نیروهای دریابانی شلیک می‌کنند؛ اسلحه‌ای برای روز مبادا و موقعی که در تنگنا راه فراری نداشتند و مجبور به درگیری می‌شوند.

شلیک منور به سمت نیروهای دریابانی تاکنون چندین زخمی و حتی شهید هم داشته است. به همین خاطر دریابانی از نیروی انتظامی درخواست قرار گرفتن منوره‌های دودزا در ردیف سلاح‌های گرم را مطرح کرده است.

این تجارت قاچاق و پرخطر سال‌هاست که در قشم، جاسک، میناب، بندر لنگه و... برقرار است. جالب آنکه قیمت گوسفند ایرانی در امارات از دام‌های استرالیایی و نیوزیلندی گران‌تر است. با این حال چرا همسایگان جنوبی همچنان خریدار دام ایرانی‌اند؟ محسن که ۲۰ سال است در دویی در یک صرافی کار می‌کند، می‌گوید: در امارات از میادید مختلف گوسفند وارد می‌شود. نیوزیلند، استرالیا، ترکیه، سوریه و ایران کشورهایی هستند که در بازار گوشت دام سبک امارات جایی برای خود دارند. اما بسیاری از عرب‌ها علاقه به خوردن گوشت دامی دارند که چرا کرده باشد. آنها معتقدند طعم گوشت دامی که با علوفه خشک پرورش داده شده باشد زیاد خوب نیست و از گوشت آنها برای غذاهای فست‌فودی و نیمه آماده استفاده می‌کنند. گوشت استرالیایی و نیوزیلندی هم بیشتر در همین بخش مصرف دارد. اما گوشت گوسفند ایرانی، ترک و سوری برای طبخ غذاهای سنتی عربی و مجلسی استفاده می‌شود. در رستوران‌های گران و مجلل دویی هم از گوشت گوسفند ایرانی استفاده می‌کنند. او می‌گوید: البته گوشت گوسفند ترک و سوری به خاطر بعد مسافت و اینکه مانند ایران راه برای قاچاق باز نیست و حقوق گمرکی می‌خورد، از گوشت گوسفند ایرانی گران‌تر است. به همین خاطر بازار گوسفند ایرانی در میادین امارات بهتر است.

هر چند آمار دقیقی از میزان قاچاق گوسفند ایرانی به کشورهای حاشیه خلیج فارس وجود ندارد، اما برآوردهای تخمینی، این آمار را تا ۵ هزار رأس در روز اعلام می‌کند. اما چرا این حجم واردات به صورت قاچاق است و از میادید رسمی نیست؟ پاسخ البته سود بیشتر و دردسر کمتر است. به گفته یکی از اعضای اتاق بازرگانی بندرعباس، صادرات دام از میادید رسمی تشریفات زیادی دارد و این جدای از بخشنامه‌های موقتی است که صادرات را متوقف می‌کند یا کشور مقصد واردات از مبدأ ایران را ممنوع می‌کند. علاوه بر آن حقوق گمرکی، قرنطینه و... هم هست که بر هزینه‌ها می‌افزاید و حاشیه سود را کم می‌کند. او می‌گوید: بارها شاهد بوده‌ایم که دام از مسیر رسمی برگشت خورده ولی همان بار با کاتال قاچاق به مقصد رسیده است! ❖



امارات می‌رود، کمتر شده است. می‌گوید: چهار سال پیش گوسفند را از ایران دو میلیون می‌خریدیم و اینجا با ۱۰ میلیون می‌فرستادیم امارات. الان ۱۵ تا ۲۰ میلیون پول گوسفند می‌دهیم، تهش شاید ۱۰ یا ۱۵ میلیون هم به ما نرسد. احمد مهم‌ترین و بیشترین هزینه این کاسبی را گرایه حمل گوسفندها با قایق‌های شوتی می‌داند و می‌گوید: «تا وقتی که بار به خصب نرسد، مدام دلشوره داریم. از به طرف نیروی پلیس و دریابانی ایران و از طرف دیگر خطر طوفان و گرداب. دریا برای حمل بار موقعی امن است که هواشناسی ورود شناورها را به خاطر موج و طوفان ممنوع می‌کند، چون اون موقع قایق‌های دریابانی هم به دریا نمی‌آیند. اما خب خطر هم همان موقع است. شاید در این سال‌ها اقل ۱۰۰ گوسفند من به خاطر طوفان و تعقیب دریابانی تلف شده‌اند.»

وقتی شوتی‌ها در رصد قایق‌های دریابانی قرار می‌گیرند، اولین قربانیان تعقیب و گریز دریابانی و قایق‌های شوتی، گوسفندها هستند که بلافاصله همگی به دریا انداخته می‌شوند. در مسیر بین قشم، جاسک و میناب به خصب کم نیست لاشه گوسفندهای شناور در دریا که شوتی‌ها به آب انداخته‌اند تا مدرک جرم به

دریابانی ندهند. آب لاشه‌ها را آرام آرام در سواحل ایران از خود دور می‌کند. شوتی‌ها در جاسازهای قایق‌های خود منوره‌های دودزا و آتش‌زا را برای مواجهه احتمالی با دریابانی همراه خود دارند. به محض دیدن قایق‌های دریابانی منورها شلیک می‌شوند تا قایق‌های پشت سر خبردار شوند و برگردند. بعضی وقت‌ها هم که تعداد قایق‌ها زیاد است و کاروانی حرکت می‌کنند، یک قایق جلوتر و بدون بار حرکت می‌کند تا اگر قایق دریابانی را دید با منور علامت بدهد. اما شوتی‌ها



**وقتی شوتی‌ها در رصد قایق‌های دریابانی قرار می‌گیرند، اولین قربانیان تعقیب و گریز دریابانی و قایق‌های شوتی، گوسفندها هستند که بلافاصله همگی به دریا انداخته می‌شوند. در مسیر بین قشم، جاسک و میناب به خصب کم نیست لاشه گوسفندهای شناور در دریا که شوتی‌ها به آب انداخته‌اند تا مدرک جرم به دریابانی ندهند**