

# SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

## بسمه تعالی

### چارچوب استانداردهای SAFE

2021

در نشست شورای سازمان جهانی گمرک در ژوئن ۲۰۰۵ در بروکسل، اعضای WCO، چارچوب استانداردهای SAFE را برای ایمن کردن و تسهیل تجارت جهانی به تصویب رساندند. این ابزار بین‌المللی منحصربه‌فرد، استانداردهای امنیتی زنجیره تأمین مدرن را به وجود آورد و ضمن آغاز رویکردی جدید برای مدیریت سراسری کالاهایی که از مرزها عبور می‌کنند، اهمیت مشارکت نزدیک‌تر بین گمرک و تجارت را اثبات کرد.

چارچوب، از آن زمان، به طور مرتب به روز می‌شود تا به طور مؤثر به تحولات جدید و نوظهور در زنجیره تأمین بین‌المللی بپردازد. از ضوابط قابل توجه چارچوب می‌توان به موضوعاتی مانند فعالان اقتصادی مجاز (AEO)، مدیریت هماهنگ شده مرزی (CBM) و تداوم و از سرگیری تجارت، رکن سوم (گمرک به سایر سازمان‌های دولتی و بین‌دولتی) و اطلاعات پیش از بارگیری محموله (ACI) برای محموله‌های هوایی اشاره نمود.

جهانی شدن، با نوآوری و تغییرات تکنولوژیکی، در ایجاد تحولات گسترده در زنجیره تأمین جهانی تداوم یافته است. برای کمک بیشتر به اعضاء و ذینفعان در ایجاد و تقویت یک محیط تجارت بین‌المللی ایمن و تسهیل کننده، چارچوب SAFE دوباره در سال ۲۰۲۱ به روز شد.

نسخه ۲۰۲۱ چارچوب SAFE، همکاری بین گمرک و سایر سازمان‌های دولتی را تقویت کرده؛ دستگاه‌های امنیتی هوشمند را برای بهینه‌سازی کنترل گمرکی و نظارت مؤثر بر جابجایی کالاها در زمان واقعی ترویج نموده و شامل مقررات پایه و اساسی در مورد توسعه برنامه‌های منطقه‌ای اتحادیه‌های گمرکی است.

در پس زمینه همه‌گیری COVID-19، برای تقویت انعطاف‌پذیری و بهبود زنجیره‌های تأمین جهانی، راهنمای اعتبارسنجی AEO با ارتقای اسناد موجود ایجاد شده است. راهنمای اعتبارسنجی جدید، بهترین شیوه‌ها، دانش و مطالب آموخته‌شده از اعضاء را به منظور ساده‌سازی فرآیند اجرای AEO و همسوس کردن الزامات AEO با فرآیندهای اعتبارسنجی گمرک گردهم آورده و رویکردی پیشنهادی برای اعتبارسنجی مجدد مجازی و استفاده از فناوری‌های مدرن برای حمایت از تداوم کسب و کار و اطمینان از انعطاف‌پذیری برنامه‌های AEO در طول یک بیماری همه‌گیر معرفی می‌کند.

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

از آنجایی که کمک به ظرفیت سازی، به عنوان بخشی حیاتی از استراتژی اجرای SAFE باقی می ماند، WCO تلاش های ظرفیت سازی خود را در برآوردن نیازهای گمرک ها و ذینفعان به شیوه ای ساختاریافته و مستمر که هماهنگی و اجرای پایدار چارچوب را تضمین کند، تقویت خواهد کرد.

من خوشحالم که این نسخه جدید چارچوب SAFE را به عنوان یک ابزار پویای به روز شده ارائه می کنم. نسخه ای که تسهیل و کنترل را متعادل می کند و در عین حال، امنیت زنجیره های تأمین جهانی را ارتقاء می دهد. این ابزار منحصر به فرد، همچنان به عنوان یک نقطه مرجع برای گمرک، سایر سازمان های دولتی و فعالان اقتصادی باقی خواهد ماند.

**Kunio Mikuriya**

دبیرکل سازمان جهانی گمرک

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

اگر زمان، منتظر ما می‌ایستاد تا ما به بلوغ برسیم و کامل شویم، قطعاً زندگی را با خلاءها و کمبودهای کمتری تجربه می‌کردیم. نمی‌دانم زندگی بدونِ واژه «افسوس» چه شکلی است؟! شیرین‌تر است یا مزه یکنواختی دارد!؟

اثر بهومیل هرآبال Příklad hlučná samota

در جریان یک معامله خارجی، تعداد زیادی از افراد حقیقی و حقوقی دخالت دارند که سازمان ملل، پروسه اقداماتی که باید در این زمینه انجام پذیرد را تحت عنوان «زنجیره عرضه تجارت بین المللی» یا International Trade Supply Chain نامگذاری نموده است.

به طور کلی، ذینفعان در این پروسه را می‌توان در سه گروه اصلی دسته بندی کرد:

- ۱) طرفین معامله یا خریدار (Buyer) و فروشنده (Seller)؛
- ۲) مقامات (Authorities) از قبیل واضعین قوانین و مقررات، مقامات کنترل کننده مانند گمرک، مقامات مجوزدهنده مانند وزارت جهاد کشاورزی، وزارت بهداشت و سازمان استاندارد و ...؛
- ۳) واسطه های انجام یک معامله مانند بانک، بیمه، متصدیان حمل و نقل، مراجع تحویل گیرنده و ....

علاوه بر مواردی که در قوانین و مقررات موضوعه کشورمان در خصوص اقدامات لازم الاجراء در این پروسه ذکر شده است، در دنیای کنونی، وقوف بر استانداردها و رویه های به روز و جهانی در تجارت خارجی، از اهمیت ویژه ای برخوردار است. در این راستا، سازمان جهانی گمرک، یک سری تصمیمات و به قولی ابزارهایی را برای مسائل گمرکی تصویب و ایجاد نموده که همانند کنوانسیون های تدوینی آن سازمان، اجباری نبوده و نیازی به ارسال اسناد تصویب توسط کشورها به WCO نیست، بلکه کشورها مختارند آن را بپذیرند و اجراء کنند و فقط کافی است که به سازمان جهانی گمرک اطلاع دهند.

فرهنگ اصطلاحات بین المللی گمرکی (Glossary of International Customs Terms)، یکی از این ابزارهای مهم سازمان جهانی گمرک است که در این سند، بیش از ۱۸۰ اصطلاح گمرکی، تعریف شده و در ماده (۱) قانون امورگمرکی کشورمان، به آن اشاره و جنبه قانونی داده شده است. تمامی اصطلاحات این فرهنگ، در کتاب «مکس ترمز» به بیانی شیوا ترجمه شده و همراه با نکات کاربردی تألیف و در اختیار علاقمندان قرار گرفته است. همچنین در کتب دیگری مانند «مکت در مکس»، «مکس پدیا»، «مکس دات»، «مکس ویندو»، «مکس نت» و ... به مباحث مختلف دیگری در زمینه امورگمرکی با ملحوظ نظر قرار دادن آخرین استانداردها و کنوانسیون ها پرداخته شده است.

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

با توجه به این که چارچوب استانداردها برای امنیت و تسهیل تجارت بین المللی موسوم به «چارچوب استانداردهای SAFE سازمان جهانی گمرک» با آخرین اصلاحات و تغییرات و به روز رسانی، در سال ۲۰۲۱ از سوی WCO منتشر شده و این قطعنامه، از ابزارهای به روز و مهم سازمان جهانی گمرک به شمار می رود، ترجمه متن نهایی این چارچوب، با توضیحات تکمیلی آن مرتبط با قوانین و مقررات موضوعه کشور ایران، در این مجلد تحت عنوان SAFE MAX، تقدیم علاقمندان این مباحث می گردد تا خود، با مطالعه دقیق آن، وضعیت سازمان گمرک در کشورمان را با این استانداردهای جهانی مقایسه نمایند. البته، هدف از طرح مسائل و مشکلات و بیان نقائص، زیرسئوال بردن مسئول یا شخص خاصی نیست؛ چرا که خود مؤلف نیز سالهای دراز و در پست های مدیریتی و حتی سیاستگزاری مختلف، در سازمان گمرک مشغول به انجام وظیفه بوده و در همان مقاطع زمانی نیز، گمرک از همین قسم بی برنامهگی ها و کمبودها رنج می برده است و تا زمانی هم که قوانین و مقررات موضوعه، به روز نشوند؛ تا زمانی که پس از یازده سال سپری شدن از اجرای قانون امورگمرکی مصوب ۱۳۹۰ مجلس شورای اسلامی، «آیین نامه گمرک الکترونیکی» موضوع تبصره ذیل ماده (۹) قانون امورگمرکی – که در سال ۱۳۹۰، وزارت امور اقتصادی و دارایی با نص قانون، موظف شده بود ظرف شش ماه از تاریخ تصویب قانون امورگمرکی تهیه کرده و به تصویب هیأت وزیران برساند – تهیه و تصویب نشود، وضعیت، بهتر از این نخواهد شد!

با این همه، اعتراف می کنم که هنوز جای مطالب فراوانی در این خصوص خالی است، ولی با این اوصاف، من به صلابت تفکر و شفافیت دیدگاه آن دسته از منتقدانی که اندیشه آنها، عامل سقوط اذهان خام و قطع تصورات ناپخته کسانی است که از این امور مهم، به راحتی عبور می کنند، اعتقاد دارم و توجهات و تذکرات آنان، همواره موجب دلگرمی و سپاس اینجانب خواهد بود.

مهرداد جمال ارونقی

۲۳ دیماه ۱۴۰۲ هجری شمسی

# SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

## ۱. پیشگفتار

تجارت بین‌المللی قانونی، یک محرک اساسی برای رونق اقتصادی است. سیستم تجارت جهانی، در برابر استثمار تروریستی آسیب پذیر است. گمرک‌ها، به عنوان سازمان‌های دولتی که جابجایی بین‌المللی کالاها را کنترل و مدیریت می‌کنند، در موقعیت منحصر به فردی قرار دارند تا امنیت بیشتری را برای زنجیره تأمین جهانی فراهم آورند و از طریق وصول درآمد و تسهیل تجارت، به توسعه اجتماعی - اقتصادی کمک کنند.

نیاز به یک استراتژی مورد تأیید سازمان جهانی گمرک<sup>۲</sup> (WCO) برای ایمن سازی تجارت جهانی، نه تنها باید به گونه ای باشد که مانعی پیش روی تجارت ایجاد نکند، بلکه برعکس، باید آن را تسهیل کند. ایمن سازی زنجیره تأمین بین‌المللی<sup>۳</sup> تنها یک گام در روند کلی تقویت و آماده سازی گمرک‌ها برای قرن بیست و یکم است. بر این اساس، اعضای<sup>۴</sup> WCO برای تقویت و فراتر رفتن از برنامه‌ها و شیوه‌های موجود، چارچوبی را ایجاد کرده‌اند که «امنیت»<sup>۵</sup> و «تسهیل»<sup>۶</sup> تجارت بین‌المللی را افزایش می‌دهد. این چارچوب، استانداردهای SAFE سازمان جهانی گمرک برای ایمن سازی و تسهیل تجارت جهانی است (که از این به بعد «چارچوب SAFE» نامیده می‌شود). چارچوب SAFE، اصول و استانداردها را بیان نموده و آنها را به عنوان حداقل اقداماتی که باید توسط اعضای WCO انجام شود، ارائه می‌کند.<sup>۷</sup>

دلیل این که WCO بستر مناسبی برای این ابتکار می‌باشد، به راحتی آشکار است. سازمان جهانی گمرک، دارای عضویت و در نتیجه، مشارکت گمرک‌هایی است که ۹۹ درصد تجارت جهانی را نمایندگی می‌کنند. گمرک‌ها، دارای اختیارات مهمی هستند که در هیچ جای دیگری در دولت وجود ندارد: اختیار بازرسی محموله‌ها و کالاهای وارده از خارج یا ارسالی به خارج از کشور؛ اختیار قانونی در جلوگیری از ورود یا خروج برخی کالاها یا محموله‌ها؛ اختیار تسریع در انجام تشریفات قانونی ورود و صدور کالاها.<sup>۸</sup> در اجرای این وظایف و اختیارات

<sup>1</sup> Introduction

<sup>2</sup> World Customs Organization (WCO)

<sup>3</sup> International Trade Supply Chain

<sup>۴</sup> سازمان جهانی گمرک (شورای همکاری گمرکی): سازمان بین‌المللی بین‌الدولی که بر اساس کنوانسیون مورخ ۲۴/ ۹/ ۱۳۲۹ هجری شمسی مطابق با ۱۵ دسامبر ۱۹۵۰ میلادی ایجاد گردیده است و کشور ایران در اسفندماه سال ۱۳۳۷ هجری شمسی به آن پیوسته است.

<sup>5</sup> Security

<sup>6</sup> Facilitation

<sup>۷</sup> طبق مفاد ماده (۲) قانون امور گمرکی - مصوب ۱۳۹۰- مجلس شورای اسلامی، گمرک جمهوری اسلامی ایران سازمانی دولتی تابع وزارت امور اقتصادی و دارایی است که به عنوان مرزبان اقتصادی کشور نقش محوری و هماهنگ کننده را در مبادی ورودی و خروجی کشور دارد و مسؤول اعمال حاکمیت دولت در اجرای قانون امور گمرکی و سایر قوانین و مقررات مربوط به صادرات و واردات و عبور (ترانزیت) کالا و وصول حقوق ورودی و عوارض گمرکی و مالیاتهای مربوطه و الزامات فنی و تسهیل تجارت است.

<sup>۸</sup> مطابق مفاد ماده (۳) قانون امور گمرکی، وظایف و اختیارات گمرک ایران به شرح ذیل است:

الف - اعمال سیاستهای دولت در زمینه صادرات و واردات و عبور کالا

ب - تشخیص و وصول حقوق ورودی و سایر وجوه قابل وصول قانونی توسط گمرک ایران

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

تصریح شده در قانون، گمرک ها به اطلاعاتی در مورد کالاهای وارد شده و صادر شده نیاز دارند. آن ها می توانند با اعمال و اجرای قوانین مناسب، این اطلاعات را از قبل و به صورت الکترونیکی دریافت و پردازش کنند. با توجه به اختیارات و تخصص منحصر به فرد گمرک، این سازمان می تواند نقشی محوری در امنیت و تسهیل تجارت جهانی داشته باشد؛ با این حال، یک رویکرد کلی نگر برای بهینه سازی امنیت زنجیره تأمین بین المللی و در عین حال، حصول اطمینان از بهبود مستمر در تسهیل تجارت بین المللی، مورد نیاز است و در همین راستا است که گمرک باید تشویق شود تا ترتیبات همکاری با سایر سازمان های دولتی را توسعه دهد.

این که تمامی محموله های تجاری بازرسی شوند، امری صعب، غیرقابل قبول و غیرضروری است. در واقع، انجام این اقدام، هرچند امکان پذیر نیز باشد، تجارت جهانی را با تأخیر و چالش های متعددی مواجه می کند. لذا برای جلوگیری از ایجاد هرگونه تأخیر در امر تجارت، گمرک های مدرن، از سیستم های مکانیزه و خودکار خود،

---

پ - انجام تشریفات قانونی ترخیص و تحویل کالا به صاحب یا نماینده قانونی وی و بررسی اسناد ترخیص به منظور احراز صحت شرایط ترخیص و وصول کسر دریافتی یا استرداد اضافه دریافتی

ت - کنترل و نظارت بر امر عبور کالا از قلمرو کشور

ث - اجرای قوانین و مقررات مرتبط با بازارچه های مرزی، مرز نشینان و پبله وران

ج - اعمال مقررات گمرکی درباره معافیتها و ممنوعیتها در بخشهای صادرات قطعی، صادرات موقت، واردات قطعی، واردات موقت، کران بری (کابوتاز)، عبور داخلی کالا، انتقالی، معاملات پایاپای مرزی، فروشگاههای آزاد، بسته ها و پیکهای سیاسی و پست بین الملل

چ - اجرای قوانین و مقررات مربوط به تخلفات و قاچاق گمرکی، کالاهای متروکه و ضبطی

ح - پیش بینی و فراهم نمودن زیرساختهای مورد نیاز برای اجراء و استقرار سامانه ها، رویه ها و روشهای نوین همچون پنجره واحد در فعالیتهای گمرکی

خ - جمع آوری، تجزیه و تحلیل و انتشار آمار میزان واردات و صادرات کالا

د - بررسی و شناخت موانع نظام گمرکی و برنامه ریزی در جهت رفع آنها

ذ - اظهار نظر درباره پیش نویس طرحها، لوایح، تصویبنامه های مرتبط با امور گمرکی

ر - اتخاذ روشهای مناسب جهت هدایت و راهبری دعاوی حقوقی و قضائی در رابطه با امور گمرکی

ز - آموزش کارکنان و نظارت و انجام بازرسی اعمال و رفتار کارکنان گمرک، کشف تخلف و تقصیرات اداری آنان

ژ - بازرسی از واحدهای اجرائی گمرکی و نظارت بر عملکرد آنها و ساماندهی کمی و کیفی مبادی ورودی و خروجی

س - رسیدگی و حل اختلافات ناشی از اجرای قانون و مقررات گمرکی فی ما بین گمرک و صاحب کالا برابر قوانین و مقررات مربوطه

ش - گسترش ارتباطات بین المللی، انعقاد تفاهمنامه و موافقتنامه های گمرکی دو یا چند جانبه، عضویت و تعامل فعال با سازمانهای بین المللی و گمرکی با رعایت اصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی و قوانین مربوطه

ص - رعایت توصیه های سازمان جهانی گمرک، قراردادهای بازرگانی و توافقنامه های منعقد شده یا پایاپای در چهارچوب قوانین و مقررات مربوطه

ض - رعایت مفاد قانون اجرای سیاستهای کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی به منظور واگذاری امور غیرحاکمیتی گمرکی به بخشهای خصوصی و تعاونی

ط - استفاده از فناوریهای نوین و تجهیز اماکن گمرکی به ابزارهای پیشرفته جهت افزایش کارایی و بهبود انجام تشریفات گمرکی

ظ - تمهیدات لازم برای تسهیل امور تجاری، تشویق صادرات و گسترش عبور کالا

ع - تسهیل فرآیندهای گمرکی با هدف توسعه گردشگری

غ - انجام سایر وظایف گمرکی به موجب این قانون و با سایر قوانین و مقررات.

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

برای مدیریت ریسک<sup>۹</sup> در انجام تشریفات مربوط به رویه های مختلف استفاده می کنند.<sup>۱۰</sup> با توجه به این موارد، گمرک ها، نه تنها نباید جامعه تجارت بین المللی را با مجموعه های مختلفی از الزامات برای ایمن سازی و تسهیل تجارت مواجه کنند، بلکه باید استانداردهای بین المللی دیگر را به رسمیت بشناسند. بنابراین، باید مجموعه ای از استانداردهای گمرکی بین المللی وجود داشته باشد که توسط WCO ایجاد شده و تکراری یا مغایر با سایر الزامات بین دولت ها نباشد.

در کنار وجود این استانداردها، چارچوب SAFE عناصر حیاتی ظرفیت سازی<sup>۱۱</sup> و اختیارات قانونی لازم را نیز در نظر می گیرد. درحالی که جنبه های خاصی از این استانداردها را می توان بدون ظرفیت سازی اجراء کرد، اما مشخص است که بسیاری از دولت ها برای اجرای آن ها، به مساعدت های گوناگونی نیاز دارند. چارچوب SAFE کمک های مناسبی را در راستای ظرفیت سازی، برای آن دسته از گمرک هایی که نیاز به مساعدت دارند، پیش بینی نموده است.

### ۱. اهداف و اصول چارچوب SAFE<sup>۱۲</sup>

از اهداف ایجاد چارچوب SAFE، می توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- ✓ ایجاد استانداردهایی در راستای امنیت و تسهیل زنجیره تأمین در سطح بین المللی، با ارتقاء سطح اطمینان در این زمینه؛
- ✓ فعال نمودن مدیریت زنجیره تأمین یکپارچه<sup>۱۳</sup> و هماهنگ<sup>۱۴</sup> برای همه شیوه های حمل و نقل؛
- ✓ تقویت نقش، کارکردها و قابلیت های گمرک برای رویارویی با چالش ها و فرصت های قرن بیست و یکم؛
- ✓ تقویت همکاری بین گمرک ها جهت افزایش توانایی آن ها برای کشف محموله های پرخطر<sup>۱۵</sup>؛
- ✓ تقویت همکاری بین گمرک ها از طریق تبادل اطلاعات، به رسمیت شناختن متقابل فعالان اقتصادی مجاز<sup>۱۶</sup> (AEOs) و کمک های اداری متقابل<sup>۱۷</sup>؛

<sup>9</sup> Risk Management

<sup>۱۰</sup> طبق مفاد ماده (۱۱) قانون امور گمرکی، به منظور حصول اطمینان از رعایت مقررات گمرکی، کلیه کالاهایی که به قلمرو گمرکی وارد یا از آن خارج می شود، مشمول تشریفات و کنترل های گمرکی با استفاده از شیوه هایی مانند مدیریت خطر، بازرسیهای منظم یا اتفاقی، به کارگیری تجهیزات و شیوه های نوین بازرسی، روشهای مبتنی بر حسابرسی و در موارد استثنائی بدرقه یا مراقبت است.

<sup>11</sup> Capacity Building

<sup>12</sup> Objectives and Principles of the SAFE Framework

<sup>13</sup> Integrated

<sup>14</sup> Harmonized

<sup>15</sup> High-Risk Consignments

<sup>16</sup> Authorized Economic Operators (AEOs)

<sup>17</sup> Mutual Administrative Assistance (MAA)

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

- ✓ تقویت همکاری بین گمرک و سایر سازمان های دولتی مرتبط با تجارت و امنیت بین المللی از طریق ابزارهایی مانند پنجره واحد<sup>۱۸</sup>؛
- ✓ ترویج و تشویق حمل و جابجایی یکپارچه کالاهای تجاری از طریق زنجیره تأمین بین المللی.

### ۲. پنج عنصر اصلی چارچوب SAFE<sup>۱۹</sup>

چارچوب SAFE از پنج عنصر اصلی تشکیل شده است:

- اول، الزامات اطلاعات الکترونیکی محموله های ورودی، خروجی و ترانزیتی را هماهنگ می کند؛
- دوم، هر کشوری که به چارچوب SAFE می پیوندد متعهد می شود که از یک رویکرد مدیریت ریسک سازگار برای مقابله با تهدیدات امنیتی استفاده کند؛
- سوم، گمرک کشور فرستنده، بازرسی خروجی از محموله های پرخطر را ترجیحاً با استفاده از تجهیزات تشخیص غیرمزامح مانند دستگاه های اشعه ایکس (ایکس ری) انجام می دهد؛
- چهارم، این چارچوب، مزایایی را پیشنهاد می کند که گمرک، برای کسب و کارهایی که استانداردهای امنیتی زنجیره تأمین و بهترین شیوه ها را رعایت می کنند، ارائه می کند؛
- پنجم، همکاری نزدیک با سایر سازمان های دولتی و نظارتی همجوار را به منظور حفظ اطمینان و امنیت جوامع و در عین حال تسهیل جابه جایی کالا، ترویج می کند.<sup>۲۰</sup>

### ۳. سه رکن چارچوب SAFE<sup>۲۱</sup>

#### <sup>18</sup> Single Window (SW)

ماده (۱۲) قانون امور گمرکی - به منظور تسهیل و تسریع در انجام تشریفات گمرکی در مبادی ورودی و خروجی، نمایندگان وزارتخانه ها و سازمان های مسؤول سایر کنترل ها موظفند تحت نظارت گمرک اقدام نمایند. سایر کنترل ها مانند بازرسی های پزشکی، دامپزشکی، گیاهی، استانداردهای فنی و کیفیت باید به صورت هماهنگ و تحت نظارت گمرک ساماندهی شود. برخی از این کنترل ها به منظور تسهیل تجارت بین المللی می تواند با هماهنگی قبلی به گمرک واگذار شود یا در مکان دیگری به تشخیص گمرک صورت گیرد. وزارتخانه ها و سازمان های مسؤول این کنترل ها باید به منظور انجام سریع وظایفشان امکانات و تسهیلات لازم را فراهم نمایند.

#### <sup>19</sup> Five Core Elements of the SAFE Framework

<sup>۲۰</sup> گمرک ایران وفق مفاد ماده (۵) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، موظف است متناسب با ایجاد زیرساختها به منظور انجام تشریفات گمرکی و کنترل های گمرکی از فناوریهای نوین نظیر فناوری اطلاعات و پرتونگاری با رعایت قوانین تجارت الکترونیکی - مصوب ۱۳۸۲ - و مدیریت خدمات کشوری - مصوب ۱۳۸۶ - استفاده نموده و با ایجاد زیرساختها، مجوزهای صادره، معافیتها و ممنوعیت ها در انجام تشریفات گمرکی را در بستر فناوری اطلاعات و ارتباطات دریافت نماید. همچنین به منظور شناسایی هویت شخصی و تجاری متعاملین خود در قالب اشخاص حقیقی و حقوقی به اطلاعات سازمان ثبت احوال کشور، اداره کل ثبت شرکتها و مؤسسات غیرتجاری، اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران (اتاق ایران) و سازمان امور مالیاتی کشور و سایر سازمانها (حسب مورد در مواقع لزوم) استناد نموده و سازمانهای ذی ربط باید اطلاعات مربوط را در بستر فناوری اطلاعات و ارتباطات در اختیار قرار دهند.

#### <sup>21</sup> Three Pillars of the SAFE Framework



## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

چارچوب SAFE، بر اساس پنج عنصر اصلی که قبلاً توضیح داده شد، بر سه رکن ترتیبات شبکه گمرک به گمرک<sup>۲۲</sup>، مشارکت گمرک با تجارت<sup>۲۳</sup> و همکاری گمرک با سایر آژانس های دولتی<sup>۲۴</sup> استوار است. استراتژی سه رکنی، مزایای زیادی دارد. این ارکان، شامل مجموعه ای از استانداردها است که برای سهولت در اتخاذ تمهیدات مناسب و اجرای سریع بین المللی ادغام شده اند. علاوه بر این، این ابزار، مستقیماً از اقدامات و برنامه های تسهیل کننده و امنیتی WCO می باشند که توسط دولت های عضو ایجاد شده است.

### ۴. ظرفیت سازی<sup>۲۵</sup>

ظرفیت سازی مؤثر، عنصر مهمی برای اطمینان از پذیرش و اجرای گسترده چارچوب SAFE است. با این حال، مشخص شده است که بخش هایی از چارچوب SAFE، نیاز به ظرفیت سازی قبلی نداشته و این استانداردها را می توان بلافاصله اجرا کرد. در سایر مواردی که نیاز به ظرفیت سازی است، استراتژی هایی برای ظرفیت سازی یا ارتقاء آن، از سوی WCO ارائه شده تا امکان اجرای دقیق چارچوب SAFE فراهم شود. لازم است به این امر مهم نیز توجه شود که قطعاً برای موفقیت آمیز بودن ظرفیت سازی، پایه ای از اراده سیاسی، باید از قبل وجود داشته باشد. بنابراین، کشورهایی که تعهد به اجرای چارچوب SAFE داشته و اراده سیاسی لازم را نیز در عمل نشان می دهند، باید توسط WCO و کنسرسیومی از اعضاء و سایر شرکای همکار مساعدت شوند.

### ۵. اجراء<sup>۲۶</sup>

برای اجرای این ابزار، نه تنها ظرفیت سازی لازم است، بلکه درک این موضوع که یک رویکرد مرحله ای نیز مورد نیاز است از اهمیت ویژه ای برخوردار خواهد بود. انتظار این که هر دولتی بتواند فوراً چارچوب SAFE را اجرا کند، نامعقول و غیرمنطقی است. در حالی که چارچوب SAFE به عنوان حداقل مجموعه استانداردهای اعلام شده در این زمینه، در نظر گرفته می شود، لازم است مطابق با ظرفیت هر دولت و اختیارات قانونی آن، در مراحل مختلف، اجراء شود. توسعه بیشتر برنامه اجرایی چارچوب، طبق دستور شورای WCO پیش خواهد رفت.

گمرک ها باید در مورد اجرای چارچوب SAFE، از طریق مکانیسم های گزارش دهی ایجاد شده توسط WCO، گزارش های لازم را ارائه دهند. مقدمات پیاده سازی و اجرای استانداردهای چارچوب SAFE و همچنین یک ابزار تشخیصی (بر اساس ابزارهای به روز) برای حمایت از گمرک ها در تقویت و بهبود اجرای این استانداردها، مورد نیاز است.

<sup>22</sup> Customs-to-Customs Network Arrangements

<sup>23</sup> Customs-to-Business Partnerships

<sup>24</sup> Customs-to-other Government Agencies Co-operation

<sup>25</sup> Capacity Building

<sup>26</sup> Implementation

# SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

## ۱۱. مزایای ۲۷

چارچوب SAFE، پلت فرم یا محیط یکپارچه ای را معرفی می کند که در صورت اجرای کامل و صحیح استانداردهای مربوطه، تجارت جهانی را تقویت، امنیت بیشتر در برابر تروریسم و سایر اشکال جنایت فراملی را تضمین و سهم گمرک و شرکای تجاری را در رفاه اقتصادی و اجتماعی کشورها افزایش می دهد. همچنین، توانایی گمرک در کشف و مقابله با محموله های پرخطر را بهبود، کارایی در مدیریت ورود، خروج و جابجایی کالاها را افزایش و در نهایت، تشریفات ترخیص<sup>۲۸</sup> و خروج (ترخیص قطعی) کالاها<sup>۲۹</sup> را در رویه های مختلف گمرکی، تسریع می بخشد. توجه به این نکته، حائز اهمیت است که اجرای دقیق و صحیح استانداردهای چارچوب SAFE، مزایای فوق الذکر را برای دولت ها، گمرک ها و جامعه تجاری، به طور یکسان، به همراه خواهد داشت.

## ۱. دولت ها ۳۰

یکی از اهداف اصلی چارچوب SAFE، ایمن سازی و تسهیل تجارت جهانی است. این امر، تجارت بین المللی را قادر می سازد تا به رشد و توسعه اقتصادی کمک کند؛ همچنین به تضمین تجارت در برابر تهدید تروریسم جهانی و سایر اشکال جنایات فراملی، به طور همزمان کمک می کند. چارچوب SAFE به گمرک ها این امکان را می دهد که حرکت تجارت قانونی را تسهیل کرده و تشریفات و عملیات گمرکی را بهبود بخشیده و نسبت به نوسازی آن اقدام کنند. این امر، به نوبه خود باعث بهبود در وصول درآمدها و همچنین اجرای صحیح قوانین و مقررات ملی خواهد شد. بنابراین، این ابزار، از اهداف و برنامه های اقتصادی و اجتماعی دولت پشتیبانی نموده و در نتیجه، امکان سرمایه گذاری مستقیم خارجی را نیز فراهم خواهد کرد.

چارچوب SAFE، همچنین اتخاذ تمهیدات لازم در راستای همکاری میان گمرک و سایر سازمان های دولتی را تشویق می کند. البته در این راستا باید توجه نمود که سایر استانداردهای بین المللی موجود نیز، به رسمیت شناخته شوند؛ چرا که پذیرش سایر استانداردهای بین المللی، به دولت ها کمک خواهد کرد تا مدیریت و کنترل هماهنگ مرزها را به خوبی و به صورت کامل، تضمین نمایند. در این میان، چارچوب SAFE با اعمال تدابیر لازم، به دولت ها این اجازه را نیز می دهد تا وظایف و اختیارات سازمان گمرک را در این زمینه گسترش دهند.

## ۲. گمرک ۳۱

<sup>27</sup> Benefits

<sup>28</sup> Clearance of Goods

<sup>29</sup> Release of Goods

<sup>30</sup> Governments

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

یکی از محورهای اصلی چارچوب SAFE ایجاد و تقویت ارتباطات شبکه گمرک به گمرک برای ترویج جابجایی امن و یکپارچه کالاها از طریق زنجیره های تأمین بین المللی است. این ارتباطات، از جمله، منجر به تبادل اطلاعات به موقع و دقیقی می شود که گمرک ها را در موقعیت مدیریت خطر (ریسک)، در وضعیت مؤثرتر و بهتری قرار می دهد. این امر نه تنها توانایی گمرک در شناسایی محموله های پرخطر را ارتقاء می دهد، بلکه این سازمان را قادر می سازد تا کنترل های خود را در طول زنجیره تأمین بین المللی بهبود بخشیده و تخصیص بهتر و کارآمدتر منابع گمرکی، صورت پذیرد.

ارتباطات شبکه گمرک به گمرک، همکاری بین گمرک ها را تقویت می کند و آن ها را قادر می سازد تا کنترل های اولیه را در زنجیره تأمین، به خوبی و با موفقیت انجام دهند؛ به عنوان مثال، گمرک یک کشور واردکننده، از گمرک کشور صادرکننده کالا درخواست می کند تا از طرف آن گمرک، بررسی و ارزیابی های لازم را درخصوص کالای صادراتی در حال صدور انجام دهد.

چارچوب SAFE، همچنین امکان به رسمیت شناختن متقابل کنترل ها و نظارت های مربوطه را تحت شرایط خاصی فراهم می کند. این امر، گمرک را قادر می سازد تا دیدگاه جامع و گسترده تری از زنجیره تأمین جهانی اتخاذ کرده و فرصتی را برای حذف الزامات تکراری و گزارش دهی های متعدد ایجاد کند.

به طور کلی، چارچوب SAFE گمرک ها را قادر می سازد تا با چالش های جدید موجود در محیط تجارت بین المللی، با انجام اصلاحات و نوسازی گمرک، مواجه شده و برخورد نمایند. استانداردهای چارچوب SAFE همچنین به شیوه ای انعطاف پذیر تنظیم شده است تا گمرک ها را قادر سازد با سرعت های مختلف و یا به صورت مرحله ای نسبت به انجام اقدامات لازم در این خصوص مبادرت کرده و استانداردها را مطابق با سطوح توسعه، شرایط و الزامات منحصر به فرد خود اجراء کنند.

### ۳. تجارت ۳۲

چارچوب SAFE، در ضمن این که شرایطی را برای تضمین تجارت بین المللی اتخاذ می کند، آن را تسهیل و ارتقاء نیز می دهد. این امر باعث می شود که خریداران و فروشندگان کالاها، بتوانند محموله های خود را به راحتی به خارج از مرزها انتقال دهند. چارچوب SAFE، مدل های تولید و توزیع بین المللی مدرن را در نظر گرفته و مبتنی بر آن پیش می رود.

<sup>31</sup> Customs

<sup>32</sup> Business

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

مطابق با استانداردهای چارچوب SAFE، فعالان اقتصادی مجاز، از مزایای مختلفی از جمله رسیدگی و ارزیابی سریعتر کالاهای مربوطه توسط گمرک و در نتیجه، تسریع در ترخیص و خروج کالا بهره مند خواهند شد. اقدامات و عملکردهایی که کاهش هزینه های بازرسی و ارزیابی کالاهای اشاره شده را در برداشته و در نهایت، منجر به صرفه جویی در زمان و هزینه های مترتبه خواهد شد. در هر حال، یکی از اصول اساسی چارچوب SAFE، ایجاد مجموعه ای از استانداردهای بین المللی است که یکسان سازی<sup>۳۳</sup> و پیش بینی پذیری<sup>۳۴</sup> را ایجاد نموده و الزامات گزارش دهی چندگانه و پیچیده را تا حد امکان کاهش می دهد.

---

<sup>33</sup> Uniformity

<sup>34</sup> Predictability

گمرک ها باید با استانداردهای مشترک و پذیرفته شده بین المللی همکاری کنند تا امنیت و تسهیل زنجیره تأمین بین المللی را به حداکثر برسانند، زیرا کالاهای مورد مبادله در چرخه تجارت و سیستم حمل و نقل، از پارامترهای اصلی سیستم تجارت جهانی به شمار می روند که این پارامترها در ارتباط مستقیم با گمرک قرار دارند. دستیابی به اهداف رکن گمرک به گمرک، همچنین، یک مکانیسم مؤثر برای تأمین امنیت زنجیره تأمین بین المللی در برابر اثرات تروریسم و سایر اشکال جنایات فراملی فراهم می کند.

به طور سنتی، گمرک ها، کالاها و وسائط حمل را پس از رسیدن به مبادی ورودی خود، بازرسی می کنند. امروزه باید توانایی بازرسی و همچنین غربالگری محموله ها و وسائط حمل و نقل، قبل از رسیدن آن نیز وجود داشته باشد. با توجه به اختیارات و تخصص منحصر به فرد گمرک، این سازمان می تواند در تأمین امنیت و تسهیل تجارت جهانی مشارکت مؤثری داشته باشد.

اصل اصلی رکن گمرک به گمرک، استفاده از اطلاعات الکترونیکی پیشرفته برای شناسایی محموله های پرخطر و حمل و نقل است. گمرک ها می توانند با استفاده از ابزارهای هدف گیری خودکار، محموله های پرخطر در زنجیره تأمین را در اولین فرصت ممکن، در گمرک کشور مبدأ یا قبل از آن شناسایی کنند. البته، در این راستا، باید برای تبادل خودکار اطلاعات، پیش بینی های لازم صورت گیرد و سیستم ها نیز بر اساس پیام های هماهنگ، اقدامات خود را انجام دهند.

همچنین، ادارات گمرک، برای تأثیرگذاری و اطمینان از این که روند حرکت تجارت را کند نمی کنند، باید از فناوری مدرن، برای بازرسی محموله های پرخطر استفاده کنند.<sup>۳۷</sup> این فناوری شامل دستگاه هایی اعم از ماشین های مجهز به پرتو ایکس (ایکس ری) و گاما در مقیاس بزرگ و دستگاه های تشخیصی غیرمزامی می شود.<sup>۳۸</sup> حفظ یکپارچگی محموله و کانتینر با تسهیل استفاده از فناوری مدرن نیز جزء حیاتی این رکن به شمار می رود.

<sup>35</sup> Pillar 1 – Customs-to-Customs

<sup>36</sup> Introduction

<sup>۳۷</sup> طبق مفاد ماده (۱۱) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، به منظور حصول اطمینان از رعایت مقررات گمرکی، کلیه کالاهایی که به قلمرو گمرکی وارد یا از آن خارج می شود، مشمول تشریفات و کنترل های گمرکی با استفاده از شیوه هایی مانند مدیریت خطر، بازرسی های منظم یا اتفاقی، به کارگیری تجهیزات و شیوه های نوین بازرسی، روشهای مبتنی بر حساسی و در موارد استثنائی بدرقه یا مراقبت است.

<sup>۳۸</sup> در بند (ل) ماده (۱) قانون امور گمرکی به هزینه اشعه ایکس (ایکس ری) جزو هزینه های انجام خدمات اشاره شده و طبق مفاد این بند، هزینه های انجام خدمات، وجوهی است که در قبال انجام خدماتی از قبیل هزینه اشعه ایکس (ایکس ری)، مهر و موم، پلمب، باربری، انبارداری در اماکن گمرکی،

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

با اقتباس از مواردی اعم از کنوانسیون تجدید نظر شده کیوتو<sup>۳۹</sup>، دستورالعمل های مدیریت زنجیره تأمین یکپارچه<sup>۴۰</sup> (ISCM) و برنامه های ملی<sup>۴۱</sup> (که در بسیاری از موارد، چارچوب SAFE و به ویژه مشخصات فنی مربوطه، مستقیماً از این منابع اقتباس شده است)، گمرک ها با پیوستن به چارچوب استانداردهای SAFE، می توانند استانداردهای رکن اول این چارچوب را به طور کامل و به صورت دقیق اجرا کنند.

باید توجه داشت تداوم و اقدامات از سرگیری تجارت در مواقع خاص نیز شامل همکاری و مشارکت گمرکی است و گمرک ها، در صورت بروز اختلال در زنجیره تأمین بین المللی، باید با همدیگر همکاری نمایند تا مکانیسم ها، طرح ها و فرآیندهایی را با هدف به حداکثر رساندن تداوم و از سرگیری تجارت ایجاد نمایند.

### ۲. استانداردها و مشخصات فنی برای اجراء<sup>۴۲</sup>

#### ۲.۱ استاندارد (۱) - مدیریت یکپارچه زنجیره تأمین<sup>۴۳</sup>

گمرک، باید روش های کنترل یکپارچه گمرکی را که در دستورالعمل های سازمان جهانی گمرک درباره مدیریت یکپارچه زنجیره تأمین مشخص شده است به کار بگیرد.

##### ۲.۱.۱. محدوده<sup>۴۴</sup>

اجرای روش های کنترل یکپارچه گمرکی، مستلزم داشتن اختیار قانونی مناسب است که به گمرک، اجازه می دهد تا اطلاعات الکترونیکی پیشینی<sup>۴۵</sup> (AEI) را از صادرکننده، واردکننده و حمل کننده (کریر)، برای اهداف ارزیابی خطر امنیتی، درخواست کند. الزامات داده AEI برای اهداف ارزیابی ریسک امنیتی نباید از عناصر مندرج در پیوست مربوطه در این چارچوب، تجاوز کند. اگر اعضاء، نیازی به افزایش عناصر فهرست شده در ضمیمه را تشخیص دهند، باید توسط گروه کاری SAFE، با استفاده از مکانیسم مربوطه، بررسی و اقدام شود.

علاوه بر این، رویه های کنترل یکپارچه گمرکی، شامل همکاری فرامرزی بین گمرک ها در مورد ارزیابی ریسک و کنترل های گمرکی نیز می گردد تا در نتیجه این همکاری ها، امنیت کلی تقویت گردیده و فرآیند ترخیص، تسهیل شود.

آزمایش و تعرفه بندی، مراقبت، بدرقه، توزین کالا و خدمات فوق العاده دریافت می شود و شرایط، ضوابط و مصادیق آن متناسب با خدمات انجام شده تعیین می گردد.

<sup>39</sup> Revised Kyoto Convention (RKC)

<sup>40</sup> Integrated Supply Chain Management (ISCM)

<sup>41</sup> National Programmes

<sup>42</sup> Standards and Technical Specifications for Implementation

<sup>43</sup> Integrated Supply Chain Management (ISCM)

<sup>44</sup> Scope

<sup>45</sup> Advance Electronic Information (AEI)

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

هردوی این الزامات، توسط ابزارهای توسعه یافته WCO اعم از دستورالعمل تدوین قوانین ملی برای جمع آوری و انتقال اطلاعات گمرکی<sup>۴۶</sup>؛ نمونه توافقنامه دوجانبه<sup>۴۷</sup> و کنوانسیون بین المللی کمک های اداری متقابل در امور گمرکی (کنوانسیون ژوهانسبورگ)<sup>۴۸</sup> پشتیبانی می شوند.

### ۲.۱.۲. اقدامات کنترل عمومی<sup>۴۹</sup>

#### i. کنترل گمرکی<sup>۵۰</sup>

کنوانسیون تجدیدنظر شده کیوتو در پیوست کلی (استاندارد ۶.۱) مقرر می دارد که کلیه کالاها، از جمله وسایل حمل و نقل که وارد قلمرو گمرکی یا خارج می شوند، باید تحت کنترل گمرکی<sup>۵۱</sup> قرار گیرند.<sup>۵۲</sup> برای نیل به اهداف مدیریت یکپارچه زنجیره تأمین، یکپارچگی محموله باید از زمانی که کالا در کانتینر و یا اگر حمل به طریق کانتینری نیست، روی وسیله حمل بارگیری می شود، تا زمانی که از کنترل گمرکی در مقصد فارغ شده و به عبارت دیگر، ترخیص قطعی می شود، تضمین و حفظ شود. در مورد عبور (ترانزیت) کالاها به یا از کشورهای محصور در خشکی، گمرک مرتبط باید اجرای اقدامات و تشریفات عبور (ترانزیت) را در محدوده وظایف خود تسهیل کند تا به این وسیله، امکان تسهیل جریان های تجاری را بدون به خطر انداختن امنیت زنجیره تأمین، از مبدأ تا مقصد فراهم آورد.<sup>۵۳</sup>

#### ii. ارزیابی ریسک<sup>۵۴</sup>

در زنجیره کنترل یکپارچه گمرکی، کنترل گمرکی و ارزیابی ریسک، برای مقاصد امنیتی، یک فرآیند با اهمیت، مداوم و مشترک است. این پروسه، از زمانی که کالا برای صادرات، توسط صادرکننده آماده می شود آغاز می گردد. برای شناسایی و به رسمیت شناختن متقابل

<sup>46</sup> Guidelines for the Development of National Laws for the Collection and Transmission of Customs Information.

<sup>47</sup> Model Bilateral Agreement

<sup>48</sup> International Convention on Mutual Administrative Assistance in Customs Matters (Johannesburg Convention)

<sup>49</sup> General Control Measures

<sup>50</sup> Customs Control

<sup>51</sup> بند (ق) ماده (۱) قانون امور گمرکی، کنترل های گمرکی را اقداماتی معرفی کرده که توسط گمرک، به منظور حصول اطمینان از رعایت مقررات گمرکی انجام می شود.

<sup>52</sup> وفق مفاد ماده (۷) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی نیز کالاها و وسایل نقلیه (زمینی، دریایی و هوایی) که به قلمرو گمرکی وارد یا از آن خارج می شوند، اعم از اینکه مشمول حقوق ورودی باشند یا نباشند و مسافران ورودی و خروجی مشمول کنترل های گمرکی خواهند بود.

<sup>53</sup> مرتبط با این بحث می توان به مفاد ماده (۴۹) کنوانسیون گمرکی مربوط به حمل و نقل بین المللی کالا تحت کارنه های تیر (کنوانسیون تیر) اشاره کرد که تصریح نموده «این کنوانسیون، مانع اجرای تسهیلات بیشتری که طرف های متعاقد، یا از طریق مقررات یک جانبه، یا به موجب موافقتنامه های دو جانبه یا چند جانبه اعطاء کرده یا مایل به اعطاء آن باشد نخواهد شد به شرط آن که این قبیل تسهیلات، مانع اجرای مفاد این کنوانسیون و به ویژه مانع اجرای عملیات تیر نگردند.»

<sup>54</sup> Risk Assessment

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

کنترل‌ها، گمرک‌ها باید در مورد استانداردهای کنترل و مدیریت ریسک، اشتراک اطلاعات و مشخصات ریسک و همچنین تبادل داده‌های گمرکی به توافق برسند. با در نظر گرفتن اقداماتی که در چارچوب استراتژی اخبار و اطلاعات جهانی (GIIS) سازمان جهانی گمرک<sup>۵۵</sup> انجام شده است، چنین توافقاتی باید امکان نظارت مشترک یا اعمال رویه‌های کنترلی لازم را فراهم نمایند.

### .iii کنترل در هنگام خروج<sup>۵۶</sup>

گمرک کشور صادرکننده باید تمامی اقدامات لازم را برای شناسایی و ارزیابی محموله صادراتی انجام داده و تمهیدات لازم را در راستای جلوگیری از امکان هرگونه دخالت غیرمجاز در طول زنجیره تأمین، اتخاذ نماید.<sup>۵۷</sup> در مورد محموله‌های کانتینری دریایی، هرگونه غربالگری یا اقدام بعدی، باید بر اساس اصول مدیریت ریسک صورت گرفته و قبل از بارگیری کانتینر در کشتی انجام شود؛ به عنوان مثال، (ISPS Code (b1 630-37)، اقداماتی که باید توسط تأسیسات بندری انجام شود را به طور کلی تشریح می‌کند.<sup>۵۸</sup> علاوه بر این، گمرک‌ها، در طول زنجیره تأمین، باید درخصوص استفاده از یک سیستم پیام‌رسانی الکترونیکی برای تبادل داده‌های گمرکی، کنترل نتایج و اعلان‌های ورود و خروج، به ویژه برای محموله‌های پرخطر موافقت کنند. در صورت لزوم، گمرک باید اختیارات قانونی خود را اصلاح کند تا بتواند محموله‌های پرخطر را به طور کامل بررسی کند.<sup>۵۹</sup>

### .iv مهر و موم (پلمب)<sup>۶۰</sup>

<sup>55</sup> WCO Global Information and Intelligence Strategy (GIIS)

<sup>56</sup> Controls at Departure

<sup>۵۷</sup> مرتبط با این موضوع، ماده (۱۱۷) آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی و تبصره‌های ذیل آن تصریح نموده است در مواردی که اظهارنامه صدور در یکی از گمرک‌های داخلی تسلیم می‌گردد، پس از انجام عملیات ارزیابی، به هر یک از بسته‌های موضوع اظهارنامه مهر و موم (پلمب) گمرکی الصاق و مهلتی نیز برای حمل کالا از آن گمرک تا گمرک مرز تعیین و در پروانه صدور قید می‌شود. در خصوص کالای صادراتی که در محفظه حمل بار بارگنج یا وسایل نقلیه قابل مهر و موم (پلمب) حمل می‌شود، گمرک به مهر و موم (پلمب) کردن محفظه یا وسیله نقلیه اکتفاء خواهد نمود. همچنین، گمرک می‌تواند (پس از موافقت گمرک ایران) با توجه به نوع کالا و در صورت امکان کنترل محموله و لحاظ نمودن سایر شرایط، به صدور اجازه حمل کالای صادراتی بدون مهر و موم اقدام نماید.

<sup>58</sup> International Ship and Port Facilities Security (ISPS)

<sup>۵۹</sup> به عنوان مثال، وفق مفاد ماده (۱۱۸) آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی و تبصره ذیل آن، کالای صادراتی که پروانه آن در گمرک داخلی صادر شده است وقتی که به گمرک مرزی رسید در صورتی که مهر و موم (پلمب) الصاقی سالم و دست نخورده باشد، گمرک، به تطبیق ظاهری آن با پروانه اکتفاء نموده و ضمن ثبت خروج کالا، اجازه عبور کالا را از مرز می‌دهد، سپس مشخصات وسیله حمل و تاریخ خروج کالا را از مرز در پشت پروانه درج و پس از مهر و امضاء، آن را به صاحب کالا یا حامل تسلیم می‌نماید. همچنین، گمرک مرزی می‌تواند در موارد سوء ظن قوی به تخلف، نسبت به باز کردن و معاینه بسته‌ها، محفظه و وسیله حمل مهر و موم (پلمب) شده اقدام نماید.

<sup>60</sup> Sealing



## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

به منظور امنیت زنجیره تأمین و چرخه کنترل های گمرکی یکپارچه، به ویژه برای اطمینان از حرکت کاملاً ایمن محموله، از زمان بارگیری کالا در کانتینر تا پایان نظارت و کنترل های گمرکی در مقصد، گمرک باید برنامه یکپارچگی مهر و موم (پلمب) را همانگونه که در دستورالعمل های فصل ۶ پیوست کلی کنوانسیون تجدیدنظر شده کیوتو توضیح داده شده است، اعمال کند. چنین برنامه های یکپارچگی مهر و موم (پلمب)، در کنار استفاده از دستگاه های امنیتی هوشمند یا مهر و موم های مکانیکی با امنیت بالا، شامل روش هایی برای نحوه الصاق پلمب، فک و تغییر پلمب الصاقی روی کالا یا بارگنج (کانتینر) و یا وسیله حمل مربوطه می باشد.<sup>۶۱</sup> علاوه بر این، گمرک باید استفاده داوطلبانه از فناوری ها از جمله دستگاه های امنیتی هوشمند را برای کمک به نظارت بر یکپارچگی کانتینر در طول زنجیره تأمین تسهیل کند. در این رابطه، توصیه شورای WCO در مورد تشریفات گمرکی ورود موقت دستگاه های امنیتی مربوط به کانتینر، زمینه را برای تسهیل پذیرش موقت این تجهیزات فراهم می کند.

۷. شماره مرجع واحد محموله (مرجع محموله منحصر به فرد)<sup>۶۲</sup> (UCR)

گمرک، باید توصیه WCO را در مورد UCR و دستورالعمل های همراه آن رعایت و اعمال کند.<sup>۶۳</sup>

۲.۱.۳. ارسال داده ها<sup>۶۴</sup>

۱. اظهارنامه کالاهای صادراتی<sup>۶۵</sup>

صادرکننده یا نماینده او باید قبل از بارگیری کالای صادراتی در وسیله حمل یا داخل کانتینری که برای صادرات استفاده می شود، اظهارنامه الکترونیکی صادراتی را به گمرک، ارسال کند.<sup>۶۶</sup>

<sup>۶۱</sup> به عنوان مثال، در ماده (۹۶) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی و تبصره ذیل آن تشریح شده است که در رویه عبور (ترانزیت) خارجی، کالای عبوری پس از انجام کنترل های گمرکی و تودیع تضمین در گمرک ورودی، مهر و موم (پلمب) می گردد و در صورتی که وسیله نقلیه، قابل مهر و موم (پلمب) شدن باشد به مهر و موم (پلمب) وسیله نقلیه اکتفا می شود. در صورتی که بارگنج یا وسیله نقلیه حامل کالای عبوری به هنگام ورود دارای مهر و موم (پلمب) سالم باشد، گمرک ضمن کنترل مهر و موم (پلمب) نسبت به الصاق مهر و موم (پلمب) جدید اقدام می نماید. در موارد ظن قوی به وجود تخلف، گمرک می تواند علاوه بر کنترل مهر و موم (پلمب) محموله ها را با اسناد و اظهارنامه تطبیق نماید. همچنین، در صورت نبودن وسایل نقلیه مناسب و یا عدم امکان مهر و موم (پلمب)، گمرک مبدأ می تواند با اعمال روش های کنترلی مناسب، اجازه عبور را بدهد.

<sup>۶۲</sup> Unique Consignment Reference (UCR)

<sup>۶۳</sup> مرجع محموله منحصر بفرد (UCR) یک شماره مرجع برای استفاده گمرکی است و ممکن است لازم باشد در هر نقطه از یک رویه گمرکی به گمرک گزارش شود.

<sup>۶۴</sup> Submission of Data

<sup>۶۵</sup> Export Goods Declaration

<sup>۶۶</sup> طبق مفاد ماده (۵۷) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، کالای صادراتی، به منظور انجام تشریفات گمرکی باید به انبارهای گمرکی تحویل گردد، مگر در مواردی که صاحب کالا به صورت کتبی تقاضا نموده باشد که در این صورت، گمرک می تواند اجازه انجام عملیات ارزیابی در خارج از این امکان را صادر نماید.

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

گمرک نباید بخواهد که اظهارنامه کالای صادراتی متضمن استعلام اطلاعات بیشتری از جزئیات فهرست شده در ضمیمه مربوط به این موضوع، در چارچوب استانداردهای SAFE باشد.<sup>۶۷</sup> صادرکنندگان باید ترجیحاً الکترونیکی و در غیر اینصورت به طور کتبی به شرکت حمل (کریر)، اعلام و تأیید کنند که اظهارنامه کالاهای صادراتی را به گمرک ارسال کرده یا تسلیم نموده اند. در مواردی که اظهارنامه یک کالای صادراتی، به هر دلیلی، ناقص ارائه می شود، باید این نقص، به دلایل دیگری از جمله جمع آوری آمار تجارت خارجی، با اظهارنامه تکمیلی دیگری پیگیری و رفع نقص شود.

### ii. اظهارنامه کالاهای وارداتی<sup>۶۸</sup>

واردکننده یا نماینده او باید قبل از ورود وسیله حمل به اولین گمرک یا برای محموله های کانتینری دریایی، قبل از بارگیری، اظهارنامه الکترونیکی کالای وارداتی را به گمرک ارسال کند.<sup>۶۹</sup>

در اظهارنامه کالای وارداتی نیز گمرک نباید بیش از جزئیات ذکر شده در ضمیمه مربوطه چارچوب استانداردهای SAFE، مشخصات و جزئیات دیگری استعلام یا درخواست نماید.<sup>۷۰</sup> در مواردی که اظهارنامه یک کالای وارداتی، به هر دلیلی ناقص، تسلیم گمرک شده باشد، در صورت امکان باید این نقص، به دلایل دیگری از جمله محاسبه صحیح حقوق و عوارض

<sup>۶۷</sup> طبق مفاد بند (ب) ماده (۵۸) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، اصل اسنادی که باید به اظهارنامه کالای صادراتی ضمیمه شود، عبارتند از: قبض انبار (در صورت تحویل کالا به انبارهای گمرکی)، مجوز ارزیابی در خارج از اماکن گمرکی (حسب مورد)، سیاهه فروش (فاکتور)، فهرست عدلبندی (در صورت یکنواخت نبودن کالا)، گواهی ها و مجوزهای قانونی (در صورت شمول)، تصویر پروانه ورود موقت برای پردازش یا پروانه ورود قطعی برای تعیین مواد وارداتی به کار رفته در کالای صادراتی (حسب مورد) و سایر اسنادی که گمرک در اجرای مصوبات مراجع صلاحیت دار ضروری بداند.

#### <sup>68</sup> Import Goods Declaration

<sup>۶۹</sup> درحالی که در این قسمت از استاندارد چارچوب SAFE توصیه شده است «واردکننده یا نماینده او باید قبل از ورود وسیله حمل به اولین گمرک یا برای محموله های کانتینری دریایی، قبل از بارگیری، اظهارنامه الکترونیکی کالای وارداتی را به گمرک ارسال کند»، اما طبق مفاد ماده (۶۴) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، تصریح شده است که صاحب کالا یا نماینده قانونی وی پس از اطمینان از «موجود بودن کالا»، باید اظهارنامه تعیین شده از طرف گمرک (فرم (برگه) کاغذی، سایر حامل های اطلاعات یا اظهار از راه دور) را از لحاظ اطلاعات و وجوه گمرکی متعلقه که از ناحیه وی باید اعلام شود بر اساس اسناد مربوط تکمیل و به همراه اسناد لازم به واحد پذیرش اسناد در گمرک تسلیم نماید. البته در تبصره (۳) ماده (۳۹) قانون امور گمرکی اعلام شده است که گمرک ایران، شرایط تسلیم اظهارنامه و اظهار قبل از ورود کالا را تعیین می نماید.

<sup>۷۰</sup> طبق مفاد ماده (۵۸) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، اصل اسنادی که باید به اظهارنامه کالای ورودی ضمیمه شود عبارتند از: اسناد خرید، حمل (یا تصویر تصدیق شده سند حمل توسط شرکت حمل و نقل بین المللی)، ترخیصیه، قبض انبار، مجوزها و گواهی های لازم، اسناد بانکی (در صورتی که کالا از طریق نظام بانکی وارد شده باشد)، گواهی مبدأ، صورت عدلبندی (در صورت یکنواخت نبودن کالا) و سایر اسنادی که گمرک در اجرای قانون یا سایر قوانین ضروری بداند. ضمیمه نمودن سند حمل و ترخیصیه برای کالای ورودی از مناطق آزاد تجاری - صنعتی و ویژه اقتصادی به سرزمین اصلی که در منطقه معامله شده یا قبض انبار آن تبدیل شده است ضروری نمی باشد.

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

ورودی یا جمع آوری آمار تجارت خارجی، با اظهارنامه تکمیلی دیگری، پیگیری و برطرف شود.<sup>۷۱</sup>

زنجیره تأمین مجاز، امکان ادغام اطلاعات صادرات و واردات کالا را در یک اظهارنامه واحد برای رسیدن به اهداف رویه های مربوطه فراهم کرده و این اطلاعات، میان گمرک های مربوطه به اشتراک گذاشته می شود.<sup>۷۲</sup>

### iii. اظهارنامه بار (محموله)<sup>۷۳</sup>

متصدی حمل و نقل یا نماینده او باید اظهارنامه الکترونیکی محموله را هنگام صادرات و/یا واردات، به گمرک ارسال کند. برای محموله های کانتینری دریایی، اظهارنامه الکترونیکی محموله، باید قبل از بارگیری کالا/کانتینر در کشتی تسلیم شود. برای همه حالت ها و محموله های دیگر، باید اظهارنامه مزبور، قبل از ورود وسیله حمل به گمرک در هنگام صادرات و/یا واردات تسلیم شود.

گمرک در این خصوص هم نباید بیش از جزئیات ذکر شده در ضمیمه مربوطه چارچوب استانداردهای SAFE، مشخصات و جزئیات دیگری استعلام یا درخواست کند. همچنین، اظهارنامه محموله نیز ممکن است با یک اظهارنامه تکمیلی، برای رفع نقص اظهارنامه قبلی همراه باشد.<sup>۷۴</sup>

<sup>۷۱</sup> به عنوان مثال، در تبصره (۱) ماده (۵۸) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی اعلام شده است که در موارد استثنایی که تسلیم یک یا چند سند بجز ترخیصیه، موافقت بانک (در صورتی که کالا از طریق نظام بانکی وارد شده باشد) و مجوزها و گواهی های لازم میسر نباشد، با تشخیص رییس گمرک اظهارنامه قبول و به جریان گذاشته می شود. ترخیص کالا منوط به ارائه تمامی اسناد و انجام کامل تشریفات گمرکی می باشد. همچنین مطابق مفاد ماده (۴۲) قانون امور گمرکی، در موارد استثناء و درخصوص کالای مورد نیاز فوری اعم از دولتی یا غیردولتی، گمرک می تواند با اجازه رئیس کل گمرک ایران و تعهد بالاترین مقام وزارتخانه یا مؤسسه دولتی مرتبط و با محاسبه وجوه متعلقه و صدور حکم، مجوز خروج کالا را صادر نماید، ولی متقاضی مکلف است ظرف هفت روز اداری نسبت به انجام تشریفات کامل گمرکی اقدام نماید.

<sup>۷۲</sup> علاوه بر این که مطابق قوانین و مقررات کشور ما از جمله قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن، امکان ادغام اطلاعات اظهارنامه های وارداتی و صادراتی در یک اظهارنامه پیش بینی نشده و مقدور نمی باشد، اما طبق مفاد ماده (۶۰) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، کالای چند ردیف از یک فهرست کل بار (مانیفست) یا بارنامه حمل را حتی اگر کالای واحد و به نام شخص واحد وارد شده باشد، نمی توان در یک اظهارنامه اظهار نمود، ولی صاحب کالا یا نماینده وی می تواند برای یک ردیف کالای متعلق به خود در صورتی که بیش از یک بسته باشد در چند نوبت اظهارنامه های متعدد تنظیم و تسلیم نماید. با این وجود، مطابق مفاد تبصره های (۱) و (۲) ذیل این ماده، کالای موضوع یک گشایش اعتبار یا سیاهه خرید (خرید واحد) که طی بارنامه های متعدد حمل می شود، قابل اظهار به موجب یک اظهارنامه می باشد. همچنین، محموله های عبوری (ترانزیتی) که با یک کامیون، یک بارگنج (کانتینر) یا یک واگن از مبادی ورودی به مقصد گمرک های داخلی اعزام یا از کشور عبور می نمایند، حتی اگر موضوع چندین بارنامه یا راهنامه بوده و عبور (ترانزیت) کننده آن واحد باشد، قابل اظهار به موجب یک اظهارنامه عبوری (ترانزیتی) خواهد بود.

<sup>73</sup> Cargo Declaration

<sup>۷۴</sup> وفق مفاد ماده (۱۸) قانون امور گمرکی، شرکت های حمل و نقل موظفند هنگام ورود وسیله نقلیه به قلمرو گمرکی، دو نسخه اظهارنامه اجمالی تنظیم و به هر یک از آنها نسخه ای از فهرست کل بار و در صورت نیاز، بارنامه های (راهنامه های) هر ردیف از فهرست کل بار را ضمیمه و به گمرک و مرجع تحویل گیرنده کالا تسلیم کنند و در صورت خالی بودن وسیله نقلیه، اظهارنامه اجمالی با تصریح بر خالی بودن تسلیم نمایند. اظهارنامه اجمالی باید به زبان فارسی و طبق نمونه ای که گمرک ایران با هماهنگی مراجع تحویل گیرنده تهیه می نماید، بدون حک و اصلاح و قلم خوردگی تنظیم گردد.

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

iv. ارسال اطلاعات پیش از بارگیری برای امنیت محموله هوایی<sup>۷۵</sup>

گمرک با همکاری سایر مراجع ذیربط، ممکن است با درخواست از یک نهاد مرتبط با زنجیره تأمین در شیوه حمل هوایی مانند: حامل (کریر)، کارگزار (فورواردر)، تجمیع کننده،<sup>۷۶</sup> اپراتور پست یا نماینده آنها، لایه دیگری از ارزیابی ریسک امنیتی را برای محموله هوایی و یا مرسوله پستی اعمال کرده و مجموعه داده های پیش از بارگیری را همانطور که در ضمیمه مربوطه در چارچوب، مشخص شده است، از مراجع ذیربط دریافت کند. دریافت داده ها و تجزیه و تحلیل ریسک مربوطه، باید در اسرع وقت انجام شود تا هرگونه اختلال غیرضروری در شیوه های عادی تجارت از جمله فرآیند بارگیری محموله ها در هواپیما به حداقل برسد.<sup>۷۷</sup>

گمرک، با همکاری مقامات ذیربط، باید از ظرفیت و قابلیت های ذینفعان بخش خصوصی مرتبط، در این بررسی ها استفاده کرده و همچنین، اصول راهنمای مشترک (سازمان جهانی گمرک - سازمان بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی)<sup>78</sup> WCO-ICAO را نیز برای ارسال اطلاعات پیش از بارگیری محموله تحت عنوان<sup>79</sup> (PLACI)، همانطور که در بسته SAFE آمده است، بکارگیرد.

v. ارسال پیشاپیش داده ها در مورد مرسولات پستی<sup>۸۰</sup>

گمرک باید با اپراتورهای پست مشورت و هماهنگی کند تا اطمینان حاصل شود که اطلاعات الکترونیکی مرسولات پستی قبل از ورود / بارگیری مرسولات، به گمرک ارسال می شود.<sup>۸۱</sup>

<sup>75</sup> Pre-loading Data Submission for Air Cargo Security

<sup>۷۶</sup> **تجمیع کننده (Consolidator)**، شرکتی است که کالاها یا خدمات خاصی را از مکان های مختلف خریداری می کند و سپس آنها را برای فروش به عموم مردم، عرضه می کند و یا یک شرکت حمل و نقل که ترتیبی می دهد تا کالاهای ارسال شده توسط شرکت های مختلف، باهم تجمیع و حمل شوند. در اینجا، کارکرد دوم مدنظر می باشد.

<sup>۷۷</sup> **ماده (۹۵) قانون امور گمرکی**، «وسایل نقلیه برای مقاصد تجاری» را شناور، وسیله نقلیه آبی خاکی (هاورکرافت)، هواپیما، وسایل نقلیه جاده ای و ریلی که در حمل و نقل بین المللی برای حمل اشخاص و کالا به صورت تجاری، مورد استفاده قرار می گیرد، معرفی می کند. در **ماده (۹۶) قانون**، صرفاً تصریح شده است که وسایل نقلیه برای مقاصد تجاری، اعم از پر یا خالی، می تواند به صورت موقت یا عبوری وارد قلمرو گمرکی شود، مشروط بر اینکه در خارج به ثبت رسیده باشد و برای حمل و نقل داخلی مورد استفاده قرار نگیرد. در **ماده (۹۷) قانون امور گمرکی** نیز فقط به این مورد اشاره شده است که وسایل نقلیه برای مقاصد تجاری به هنگام ورود و خروج فقط یک برگه اظهارنامه اجمالی ورودی یا خروجی بدون نیاز به اسناد دیگر، به منظور شناسایی و تسویه این وسایل نقلیه به گمرک تسلیم می کنند. ملاحظه می شود که هیچ موضوع دیگری در قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن در خصوص ارائه اطلاعات پیش از بارگیری کالاها در وسیله حمل، به گمرک جهت تجزیه و تحلیل و مدیریت ریسک مطرح نشده است.

<sup>78</sup> The International Civil Aviation Organization (ICAO)

<sup>79</sup> Pre-loading Advance Cargo Information (PLACI)

<sup>80</sup> Advance Data Submission on Postal Items

<sup>۸۱</sup> طبق مفاد **ماده (۸۱) قانون امور گمرکی**، مرسولات پستی کلیه اشیائی است که بر طبق قوانین پستی کشور یا اتحادیه جهانی پست توسط پست قبول، مبادله و توزیع می شود و شامل مراسلات و امانات به شرح ذیل است: الف - مراسلات پستی، نامه، کارت پستال، مطبوعات، نمونه های تجاری، نوار و لوح فشرده پر شده و مانند آنها است. ب - امانات پستی، کلیه بسته های پستی است به استثناء مراسلاتی که از لحاظ بسته بندی، وزن و کرایه پستی تابع ضوابط خاص خود باشد. در قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن هیچ بحثی در خصوص ارسال پیشاپیش داده ها در مورد مرسولات پستی وارده به میان نیامده و

# SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

v.i. کیفیت داده ۸۲

کیفیت داده ها و اطلاعات، همچنان یک چالش بزرگ برای گمرک و بخش خصوصی به شمار می رود. بهبود کیفیت داده ها در چارچوب استانداردهای SAFE، زیربنای مفهوم تعادل میان «امنیت» زنجیره تأمین ارتقاء یافته و «تسهیل» تجارت بیشتر است. اتوماسیون، یکی از کلیدهای اساسی برای بهبود کیفیت داده ها است و اجرای آن باید یک هدف دارای اولویت برای همه ذینفعان باشد. علاوه بر این، شورای WCO توصیه ای را در مورد اصول راهنمای کیفیت داده (ژوئن ۲۰۱۵) تصویب کرده است که می تواند در این زمینه، مورد استفاده واقع شود.<sup>۸۳</sup>

vii. نقشه انبار شناور (کشتی)<sup>۸۴</sup>

گمرک ممکن است از اپراتور کشتی بخواهند که هنگام واردات، نقشه انبار کشتی (VSPs) را قبل از ورود وسیله حمل به اولین گمرک، از طریق سیستم مبادله اطلاعات الکترونیکی، ارائه کند. نقشه انبار برای کشتی های کانتینری، پلنی است که مطابق با آن، انواع مختلف کشتی های کانتینری با کانتینرهایی که دارای ابعاد استاندارد هستند باگیری می شوند. این نقشه ها برای به حداکثر رساندن اقتصاد حمل و نقل و ایمنی در کشتی استفاده می شوند. کشتی های غیرکانتینری، از ارائه VSP معاف هستند. از آنجایی که VSP ها فقط برای شیوه حمل دریایی اعمال می شوند، نقشه انبار کشتی، باید از طریق سیستم الکترونیکی، حداکثر تا ۴۸ ساعت پس از خروج کشتی از آخرین بندر خارجی، توسط گمرک دریافت شوند. همچنین، برای سفرهای کمتر از ۴۸ ساعت، VSP، باید قبل از رسیدن کشتی به اولین گمرک ارائه شود.<sup>۸۵</sup>

صرفاً در ماده (۱۵۴) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، به این موضوع اشاره شده است که کیسه های حاوی مرسولات وارده از خارج کشور در دفاتر مبادله مقصد با حضور و نظارت مأموران گمرک با توجه به صحت پلمب مبدأ و گمرک مرزی و بارنامه های همراه آنها باز می شوند. این نظارت با زدن مهری که از طرف گمرک ایران تهیه می گردد بر روی فرم های (برگه های) پستی که عبارت از بارنامه کیسه ها و محتویات آنها می باشد اعمال می شود.

## <sup>82</sup> Data Quality

<sup>۸۳</sup> ماده (۹) قانون امور گمرکی، گمرک را موظف نموده است تا امکانات به کارگیری فناوری اطلاعات و ارتباطات را با رعایت قوانین تجارت الکترونیک و مدیریت خدمات کشوری در اجرای وظایف خود فراهم آورد. همچنین در بند (ت) ماده (۸) آیین نامه اجرایی قانون مذکور، وزارتخانه ها و سازمانهای مسئول سایر کنترلها موظفند تا نسبت به ارائه اسناد، مدارک، گواهی ها و مجوزهای مرتبط به گمرک، به صورت الکترونیکی به نحوی که گمرک ایران تعیین می نماید، اقدام کنند. رعایت این بند توسط سازمانها و مؤسساتی که در انجام تشریفات گمرکی کالا دخیل می باشند، نیز الزامی است. اما در قوانین و مقررات مربوطه هیچ تکلیفی در خصوص بهبود کیفیت داده ها به هیچ سازمانی پرداخته یا اشاره نشده است.

## <sup>84</sup> Vessel Stow Plan (VSP)

<sup>۸۵</sup> در این خصوص باید به دو نکته توجه نمود: اول - طبق مفاد ماده (۱۸) قانون امور گمرکی، شرکت های حمل و نقل فقط موظف شده اند «هنگام ورود» وسیله نقلیه به قلمرو گمرکی «نه پیش از ورود»، دو نسخه اظهارنامه اجمالی تنظیم و به هر یک از آنها نسخه ای از فهرست کل بار و در صورت نیاز، بارنامه های (راهنماهای) هر ردیف از فهرست کل بار را ضمیمه و به گمرک و مرجع تحویل گیرنده کالا تسلیم کنند و در صورت خالی بودن وسیله نقلیه،

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

### viii. پیام های وضعیت کانتینر<sup>۸۶</sup>

گمرک در حمل و نقل کالا به شیوه دریایی، ممکن است از حامل بخواهد که پیام های وضعیت کانتینر (CSM) را در جهت ارائه گزارش جابجایی کانتینرهای یک ترمینال و تغییرات در وضعیت آنها، ارسال کند. در برخی موارد، CSM برای همه کانتینرها، از جمله کانتینرهای خالی، که قرار است حداکثر ۲۴ ساعت پس از ورود اطلاعات آنها در سیستم، به محدوده یک گمرک ورودی وارد شوند، الزامی است. شایان ذکر است، شرکت های حمل، از الزامات CSM برای محموله های فله معاف هستند.

### ix. کاهش ریسک و امنیت بیشتر محموله هوایی<sup>۸۷</sup>

برای کاستن از مخاطرات مربوطه و در راستای امنیت بیشتر هوانوردی، گمرک، در صورت لزوم، ضمن همکاری با مقامات هواپیمایی کشوری و سایر مقامات مرتبط، باید سیستمی جهت برقراری ارتباط به موقع با رعایت الزامات مربوطه، برای رسیدگی به موارد دارای ریسک بالا، به روش زیر ایجاد کند:

- الزام به ارسال اطلاعات تکمیلی؛
- الزام به تأیید غربالگری همانطور که در ضمیمه ۱۷ کنوانسیون بین المللی هوانوردی غیرنظامی موسوم به کنوانسیون شیکاگو، تعریف شده است؛<sup>۸۸</sup>
- نیاز به اعمال غربالگری اضافی خاص، و
- اعلان «ممنوعیت بارگیری» در صورت وجود هرگونه تهدید قریب الوقوع.

### x. اعلان «ممنوعیت بارگیری»<sup>۸۹</sup> (DNL)

گمرک باید سیستمی ایجاد کند که به موجب آن، اعلان های غیرتکراری لازم، فقط برای محموله هایی که ممنوعیت بارگیری دارند صادر شود. چنین اعلان هایی باید در مدت زمان مشخصی پس از ارسال داده های مورد نیاز برای ارزیابی ریسک، صادر و اعلام شوند.

---

اظهارنامه اجمالی با تصریح بر خالی بودن تسلیم نمایند. اظهارنامه اجمالی باید به زبان فارسی و طبق نمونه ای که گمرک ایران با هماهنگی مراجع تحویل گیرنده تهیه می نماید، بدون حک و اصلاح و قلم خوردگی تنظیم گردد؛ دوم - وفق مفاد ماده (۳۸) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی هم، مأمور گمرک موظف شده است بلافاصله پس از اجازه مأموران بهداشت (بر اساس مقررات مربوط)، داخل وسیله نقلیه برای مقاصد تجاری موضوع ماده (۹۵) قانون شده، ضمن بازرسی کالای همراه، آذوقه، لوازم مصرفی، اسلحه و مهمات و قطعات یدکی موجود، «اطلاعات مورد نیاز گمرک» در خصوص آن ها و خدمه و مسافران را اخذ نماید و اشاره ای به اخذ اطلاعات و داده های قبل از ورود کشتی یا سایر وسایل نقلیه برای مقاصد تجاری نشده است.

<sup>86</sup> Container Status Messages (CSM)

<sup>87</sup> Air Cargo Security Risk Mitigation

<sup>88</sup> غربالگری (Screening) به معنای استفاده از ابزارهای تکنیکال (فنی) یا سایر ابزارهایی است که به منظور شناسایی و/یا کشف سلاح، مواد منفجره یا سایر وسایل خطرناک، اشیاء یا موادی است که ممکن است برای ارتکاب یک عمل در مداخله غیرقانونی استفاده شود.

<sup>89</sup> “Do Not Load” (DNL)

# SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

.Xi محدودیت زمانی<sup>۹۰</sup>

زمان دقیقی که در آن زمان، اظهارنامه های کالا و یا محموله در گمرک، تحت رویه صادرات یا واردات می تواند تنظیم و تسلیم شود، باید توسط قانون ملی هر کشور، پس از تجزیه و تحلیل دقیق موقعیت جغرافیایی و فرآیندهای تجاری قابل اعمال برای انواع مختلف شیوه های حمل، ضمن مشاوره با بخش بازرگانی و گمرک، مشخص و تعریف شود. گمرک باید بدون توجه به نوع شیوه حمل، دسترسی یکسان به تمهیدات اتخاذ شده را برای AEOها فراهم کند.<sup>۹۱</sup> با این حال، گمرک نباید به ارائه اظهارنامه های مربوطه، بیش از مواعد ذیل نیاز داشته باشد:

## دریایی

- - محموله کانتینری: ۲۴ ساعت قبل از بارگیری در بندر مبدأ.
- - محموله غیرکانتینری (فله): ۲۴ ساعت قبل از ورود به اولین بندر در کشور مقصد.

## هوایی

- - مسافت کوتاه: در زمان خروج پرواز برنامه ریزی شده از فرودگاه مبدأ.<sup>۹۲</sup>
- - مسافت طولانی: ۴ ساعت قبل از رسیدن به اولین فرودگاه در کشور مقصد.

## ریلی

### 90 Time Limit

<sup>۹۱</sup> در قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن نیز، چنین تمهیداتی اتخاذ نشده و چنین مواعیدی در نظر گرفته نشده است، با این وجود، مرتبط با موضوع می توان به ماده (۱۰۳) قانون امور گمرکی اشاره نمود که مقرر کرده است وسیله نقلیه آبی اعم از خالی یا حامل کالا که وارد آب های کشور می شود باید در اسکله های مجاز پهلو بگیرد یا در لنگرگاه های مجاز لنگر ببندد و قبل از انجام تشریفات مربوطه، نباید کالایی را تخلیه یا بارگیری نماید یا از اسکله ها یا لنگرگاه ها خارج شود. هواپیمایی که وارد کشور می شود اعم از خالی یا حامل کالا باید در فرودگاه مجاز فرود آید و تشریفات گمرکی مقرر درباره آن انجام شود. برای هواپیماهای خروجی و کالای آنها تشریفات گمرکی باید قبل از پرواز انجام گیرد. وسایل نقلیه زمینی اعم از خالی یا حامل کالا باید از راه های مجاز گمرکی وارد کشور شود و یکسره به اولین گمرک مرزی وارد و تشریفات گمرکی آن انجام گردد و همچنین از راه های مجاز گمرکی خارج شود. تبصره (۱) ماده (۱۰۳) قانون امور گمرکی تصریح کرده است اسکله ها، لنگرگاه ها، فرودگاه ها و راه های مجاز گمرکی برای ورود و خروج وسایل نقلیه و کالا و مسافر و هواپیماهای مشمول تشریفات گمرکی به پیشنهاد کارگروهی به مسئولیت وزارت کشور و با شرکت نمایندگان تام الاختیار گمرک ایران، وزارتخانه های امور خارجه، اطلاعات، راه و شهرسازی و صنعت، معدن و تجارت، نیروی انتظامی و معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری تعیین می شود و به تصویب هیأت وزیران می رسد. همچنین در تبصره (۲) همین ماده مقرر شده است پهلو گرفتن، لنگر انداختن، فرود آمدن و وارد شدن وسایل نقلیه و خارج شدن آنها بدون انجام تشریفات مربوطه از مسیر غیرمجاز جز در موارد قوه قهریه (فوریس مازور) که باید ثابت شود، در مورد وسایل نقلیه خالی مشمول پرداخت جریمه به مبلغ ۱.۶۲۰.۰۰۰ تا ۱۶.۲۰۰.۰۰۰ به تشخیص رئیس گمرک مربوطه می شود. همچنین در مورد وسایل نقلیه حامل کالا طبق مقررات قاچاق مندرج در ماده (۱۱۳) قانون رفتار می گردد.

<sup>۹۲</sup> **Wheels Up/Wheels Down** به معنای زمان بین خروج پرواز برنامه ریزی شده در فرودگاه مبدأ و رسیدن به مقصد نهایی است که شامل زمان انتظار بین پروازها می شود.

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

- ۲ - ساعت قبل از ورود به اولین ایستگاه ورودی در کشور مقصد.<sup>۹۳</sup>

### جاده ای

- ۱ - ساعت قبل از ورود به اولین ورودی در کشور مقصد.

#### xii. محدودیت زمانی پیش از بارگیری محموله هوایی<sup>۹۴</sup>

در صورت نیاز به ارسال داده های پیش از بارگیری، همانطور که در بند چهارم مشخص شده است، داده ها باید به محض اطلاعات در دسترس قرار گرفت، حداکثر قبل از بارگیری محموله ها در هواپیما، ارسال شود.

#### ۲.۱.۴. تبادل اطلاعات برای محموله های پرخطر<sup>۹۵</sup>

به عنوان بخشی از زنجیره کنترل یکپارچه گمرکی، گمرک ها، در طول زنجیره تأمین، باید تبادل اطلاعات گمرک به گمرک را، به ویژه برای محموله های پرخطر، ضمن تجزیه و تحلیل و اعمال مدیریت ریسک در نظر بگیرند.

قوانین ملی باید حاوی مقرراتی باشد که به گمرک اجازه دهد اطلاعاتی که در این راستا جمع آوری و تجزیه و تحلیل می کند را به سایر گمرک ها ارسال کند.<sup>۹۶</sup> در صورت عدم وجود چنین مقرراتی، باید

<sup>۹۳</sup> مرتبط با این موضوع، صرفاً در ماده (۴) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی و تبصره های ذیل آن به انجام خدمات فوق العاده اشاره و اعلام شده است انجام خدمات (تشریفات گمرکی) فوق العاده در روزهای تعطیل یا ساعات غیراداری در داخل اماکن گمرکی مستلزم موافقت گمرک با درخواست کتبی متقاضی در ساعات اداری می باشد که در این صورت هزینه خدمات فوق العاده متناسب با خدمات مورد نظر دریافت خواهد شد. انجام خدمات یاد شده در خارج از اماکن گمرکی در تمام اوقات مستلزم پرداخت هزینه های مذکور و تأمین وسایل رفت و آمد بر عهده متقاضی است. خدمات پیاده کردن مسافران و پیک سیاسی و معاینه توشه و اشیای شخصی آنها و پیاده کردن کیسه های پستی، سوار کردن مسافران و پیک سیاسی و بارگیری کیسه های پستی به وسایل نقلیه به شرط اینکه نمایندگان مؤسسات حمل و نقل، رییس گمرک و مرجع تحویل گیرنده کالا را برای اینکه بتواند کارمندان مورد نیاز را حاضر نماید به موقع مطلع سازند و اظهارنامه اجمالی و رونوشت برنامه و سایر اسناد را قبل از شروع کار به گمرک و مرجع تحویل گیرنده تسلیم نمایند، بدون اینکه نیاز به درخواست قبلی و تحصیل اجازه و پرداخت هزینه خدمت فوق العاده باشد در تمام اوقات اعم از ساعات اداری یا غیراداری یا ایام تعطیل انجام می گیرد. هرگاه ساعات ورود و حرکت وسایل نقلیه مطابق برنامه های منظم، معین و معلوم باشد احتیاجی به اعلام موردی نخواهد بود. واگن های راه آهن ممکن است در خارج از ساعات اداری بدون هیچ تشریفات به انبارهای گمرکی وارد شوند، به شرط اینکه معاینه یا تحویل گرفتن کالا یا شمارش محموله های آنها درخواست نشده و فقط امانت گذاشتن موقتی تا فرا رسیدن ساعات کار اداری بدون مسئولیتی برای گمرک و مرجع تحویل گیرنده مدنظر باشد. این توضیحات، مشخص می کند که تکلیفی برای متصدیان حمل و نقل برای ارسال یا تسلیم اطلاعات مربوط به کالاها و محموله های تجاری، قبل از رسیدن وسیله حمل به صورت الکترونیکی، در هیچیک از شیوه های حمل و نقل، در نظر گرفته نشده است.

<sup>۹۴</sup> Time Limit for Pre-loading air cargo

<sup>۹۵</sup> Exchange of information for high-risk consignments

<sup>۹۶</sup> علاوه بر مواردی که پیشتر به آنها اشاره شده، مرتبط با این بحث، می توان فقط به ماده (۱۸۴) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی اشاره نمود که در آن آمده است گمرک ایران موظف است نسبت به ایجاد بانک اطلاعاتی از تعداد تخلفات قطعی شده، سابقه و وضعیت متخلف، حجم، نوع و ارزش آن اقدام نماید. گمرک های اجرایی باید جریمه را بر اساس اطلاعات موجود در این بانک تعیین و ثبت نمایند. در مواردی که مرتکب تخلف دارای سابقه قبلی در مورد یک موضوع خاص باشد، روسای گمرک می توانند با تعیین جریمه مناسب و بالاتر از میزان جریمه قبلی، به نحوی که دارای اثر بازدارندگی باشد، اقدام نمایند. البته همین تکلیف مقرراتی نیز در سازمان گمرک ایران، اجرایی نشده است. همچنین طبق مفاد تبصره ذیل ماده (۲۰۷) آیین نامه اجرایی قانون



## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

مقررات لازم در این رابطه وضع گردیده و توسعه یابند. دستورالعمل توسعه قوانین ملی برای جمع آوری و انتقال اطلاعات گمرکی، ممکن است به عنوان مبنایی برای توسعه این مقررات استفاده شود. علاوه بر این، ابزارهای موجود WCO مانند کنوانسیون ژوهانسبورگ و توافقنامه مدل دوجانبه ممکن است به عنوان مبنایی برای تبادل اطلاعات در مورد کالاهای پرخطر مورد استفاده قرار گیرند.

### ۲.۱.۵. مدل داده سازمان جهانی گمرک<sup>۹۷</sup>

گمرک باید اطمینان حاصل کند که سیستم های فناوری اطلاعات مورد استفاده، تعامل پذیر بوده و براساس استانداردهای باز<sup>۹۸</sup> طراحی شده است. در همین راستا، گمرک باید از مدل داده WCO استفاده کند که مجموعه ای از داده ها را برای انجام تشریفات گمرکی در رویه های صادرات و واردات تعریف می کند.<sup>۹۹</sup> مدل داده سازمان جهانی گمرک، همچنین فرمت و قالب پیامهای الکترونیکی مورد استفاده در اظهارنامه های مختلف را مشخص کرده است.

### ۲.۱.۶. زنجیره تأمین مجاز<sup>۱۰۰</sup>

#### ۱. فعالان اقتصادی مجاز<sup>۱۰۱</sup>

AEOهایی که حائز شرایط و معیارهای مشخص شده توسط گمرک هستند،<sup>۱۰۲</sup> انتظار دارند که با ارائه حداقل اطلاعات و اسناد، بتوانند نسبت به ترخیص سریع کالاهای خود از گمرک، اقدام کنند. از جمله معیارهای انتخاب فعالان اقتصادی مجاز می توان به داشتن سوابق عدم وجود تخلف قبلی؛ تعهد به

---

امور گمرکی، حسابرسان گمرک ایران موظفند پس از انجام رسیدگی های خود و شناسایی نواقص، مراتب را طی گزارش کتبی جهت اصلاح سیستم، ثبت و بایگانی و اقدامات پیشگیرانه بعدی منعکس نمایند. پس از پایان و تکمیل گزارش حسابرسی و صدور نظر قطعی گمرک، برای هر یک از طرف های حسابرسی شونده، به صورت محرمانه شماره ای مبنی بر رتبه خطر آنها تعیین خواهد شد که این شماره، مبنای ارزشیابی فعالیت های مدیریت خطر طرف حسابرسی شونده قرار خواهد گرفت.

<sup>97</sup> WCO Data Model

<sup>98</sup> استاندارد باز یا Open Standard یک استاندارد عمومی برای یک فناوری یا صنعت است که هر کسی می تواند آن را بدون محدودیت استفاده کند و توسعه دهد. بدین ترتیب، این استانداردها برای همه افراد و شرکتها قابل دسترسی هستند و می توانند به شکلی کاملاً باز توسعه داده شوند.

<sup>99</sup> مدل داده سازمان جهانی گمرک (WCO Data Model) تلفیقی از مجموعه های شفاف ساختار یافته، هماهنگ، استاندارد و قابل استفاده مجدد از تعاریف داده ها و پیام های الکترونیکی برای برآورده کردن الزامات عملیاتی و قانونی آژانس های نظارتی فرامرزی، از جمله گمرک، که مسئول مدیریت مرز هستند.

<sup>100</sup> Authorized Supply Chain

<sup>101</sup> Authorized Economic Operators (AEO)

<sup>102</sup> مطابق مفاد فرهنگ اصطلاحات بین المللی گمرکی، فعال اقتصادی مجاز (AEO)، طرفی است که در جایجایی بین المللی کالا در هر کارکردی که توسط و یا از طرف یک گمرک ملی، مطابق با استانداردهای امنیت زنجیره تأمین WCO یا معادل آن تأیید شده باشد، درگیر است. فعالان یا متصدیان مجاز اقتصادی، ممکن است شامل تولیدکنندگان، واردکنندگان، صادرکنندگان، کارگزاران، کریرها (حمل کنندگان بلاواسطه) تجمیع کنندگان، واسطه ها، بندر، فرودگاه ها، متصدیان پایانه، اپراتورهای یکپارچه، انبارها، توزیع کنندگان و فورواردرها (کارگزاران حمل کالا) باشد.

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

زنجیره تأمین با شرکت در برنامه های مشارکت گمرک- تجارت و وجود سوابق مناسب و شفاف تجاری

و مالی اشاره کرد.<sup>۱۰۳</sup>

### ii. زنجیره تأمین مجاز<sup>۱۰۴</sup>

زنجیره تأمین مجاز، مفهومی است که طبق آن، کلیه مشارکت کنندگان در یک معامله تجاری بین المللی، به دلیل رعایت استانداردهای مشخص در حمل و نقل ایمن کالا، توسط گمرک، مورد تأیید قرار می گیرند. محموله‌هایی که از مبدأ به مقصد، به صورت کامل درچنین زنجیره‌ای منتقل می‌شوند از یک رویه ساده فرامرزی یکپارچه بهره می‌برند که در آن، تنها یک اظهارنامه ساده با حداقل اطلاعات، برای اهداف صادرات و واردات مورد نیاز است.<sup>۱۰۵</sup>

### ۲.۲ استاندارد (۲) - مرجع بازرسی بار<sup>۱۰۶</sup>

گمرک باید این اختیار را داشته باشد که محموله های تجاری ورودی، خروجی، عبوری (ترانزیتی) (از جمله موجود در کشتی) یا در حال انتقال از طریق یک کشور را بازرسی کند.<sup>۱۰۷</sup>

<sup>۱۰۳</sup> در مورد مبحث فعالان اقتصادی مجاز، توجه به چند نکته، حائز اهمیت است: اول- علیرغم اینکه چارچوب استانداردهای SAFE سازمان جهانی گمرک، اهمیت ویژه ای را برای AEO ها قائل شده و توصیه های متعددی در این زمینه به عمل آورده است، با این وجود، در قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن هیچ تعریف یا اشاره ای به AEO ها نشده است؛ دوم- مقررات و تسهیلاتی که برای AEO ها از سوی گمرک ایران در نظر گرفته می شود، از طریق بخشنامه یا دستورالعمل داخلی ابلاغ و اجراء می شود و جنبه ثابت یا کلی ندارد؛ حتی ضابطه های انتخاب فعالان اقتصادی مجاز نیز، در گمرک ایران، ضوابط داخلی است و مدام تغییر می کند - البته تغییری که به معنای به روز شدن نیست؛ سوم- ماده (۱۹۴) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، تکلیف خود را با «کارگزار گمرکی» که می تواند جزو «فعالان اقتصادی مجاز» نیز قلمداد شود روشن کرده و تصریح نموده از نظر نحوه انجام تشریفات گمرکی و میزان جرایم احتمالی، تفاوتی بین صاحب کالا که شخصاً و یا از طریق کارگزار گمرکی یا نماینده خود اقدام می نماید، وجود ندارد و ادامه داده است که گمرک ایران مجاز است برای صاحبان کالا که از کارگزاران گمرکی استفاده می نمایند تسهیلات ویژه ای مطابق قوانین و مقررات مربوط در نظر گیرد؛ موردی که تا لحظه نگارش این متن، هیچ اقدام مرتبط مستقیمی در این راستا از سوی گمرک، انجام نشده است.

#### <sup>104</sup> Authorized Supply Chain

<sup>۱۰۵</sup> به این مورد نیز به صورت واضح، در قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن اشاره نشده است. با این وجود می توان از مواردی که در قانون و مقررات گمرکی، به آنها پرداخته شده به ماده (۹۸) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی اشاره کرد که طبق آن اعلام شده است عبور خارجی کالا برای شرکتهای حمل و نقل ایرانی دارای مجوز فعالیت از وزارت راه و شهرسازی از نظر سپردن تضمین، در حکم کالای مجاز تلقی می شود. در تبصره (۱) ذیل این ماده تصریح شده کالای تحت پوشش کارنه تیر بدون نیاز به تسلیم اظهارنامه و سپردن تضمین، عبور (ترانزیت) می شود و در تبصره (۲) ذیل ماده آمده است که در مواردی که کالای عبوری به وسیله پست دولتی یا شرکت های حمل و نقل ریلی یا راه آهن اظهار و به شیوه ریلی حمل می شود و همچنین کالای غیر تجاری همراه مسافران عبوری، به جای تضمین با اخذ تعهد اقدام به صدور پروانه عبور (ترانزیت) می شود. این موارد به نحوی در رویه عبور (ترانزیت) داخلی نیز تکرار شده از جمله تبصره های ذیل ماده (۱۱۲) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی که مقرر کرده کالای تحت پوشش کارنه تیر بدون نیاز به تسلیم اظهارنامه و سپردن تضمین، عبور داخلی می شود و درخصوص عبور داخلی کیسه ها، بسته ها و مرسولات پستی، محموله های حمل شده به وسیله راه آهن و کالاهای دولتی که مستقیماً از گمرک مبدأ به گمرک مقصد حمل می گردد، به جای تضمین، اخذ تعهد بلامانع است. پیشتر هم اشاره شد که وفق مفاد ماده (۹۷) قانون امور گمرکی، وسایل نقلیه برای مقاصد تجاری، به هنگام ورود و خروج فقط یک برگه اظهارنامه اجمالی ورودی یا خروجی بدون نیاز به اسناد دیگر، به منظور شناسایی و تسویه این وسایل نقلیه به گمرک تسلیم می کنند و به شرط سپردن تعهد، شرکت حمل و نقل ایرانی مربوطه از سپردن تضمین معاف است.

#### <sup>106</sup> Cargo Inspection Authority

# SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

## ۲.۳ استاندارد (۳) - فناوری مدرن در تجهیزات بازرسی<sup>۱۰۸</sup>

تجهیزات بازرسی غیرمזاحم و همینطور، تجهیزات تشخیص تشعشع باید در دسترس بوده و در صورت نیاز، برای انجام بازرسی ها، مطابق با ضابطه های ارزیابی خطر، استفاده شود. وجود اینگونه تجهیزات برای بازرسی سریع محموله ها و/یا وسائط حمل و نقل دارای ریسک بالا، بدون ایجاد هرگونه اختلالی در جریان تجارت قانونی، ضروری است.<sup>۱۰۹</sup>

## ۲.۳.۱. فن آوری پیشرفته<sup>۱۱۰</sup>

WCO، برای کمک به اعضاء خود، شبکه فناوری<sup>۱۱۱</sup> (TeN) را راه اندازی کرده و دستورالعمل های دقیقی را برای تهیه و استقرار تجهیزات اسکن/ بازرسی غیرمزاحم<sup>۱۱۲</sup> در بسته SAFE ارائه کرده است.<sup>۱۱۳</sup>

## ۲.۴ استاندارد (۴) - سیستم های مدیریت ریسک (خطر)<sup>۱۱۴</sup>

<sup>۱۰۷</sup> مرتبط با این استاندارد در ماده (۶۶) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی تصریح شده است به منظور حصول اطمینان از اجرای مقررات گمرکی، وصول وجوه متعلقه، صحت مندرجات اظهارنامه و اسناد، کالاهای اظهار شده از لحاظ نوع جنس، تعداد، وزن، ارزش، کشور سازنده، تعرفه و سایر مشخصات و مجوزهای لازم باید مورد ارزیابی و کنترل های گمرکی قرار گیرند. ماده (۹۶) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به بازرسی کالاها در رویه عبور خارجی اشاره نموده: در صورتی که بارگنج یا وسیله نقلیه حامل کالای عبوری به هنگام ورود دارای مهر و موم (پلمب) سالم باشد گمرک ضمن کنترل مهر و موم (پلمب) نسبت به الصاق مهر و موم (پلمب) جدید اقدام می نماید. در موارد ظن قوی به وجود تخلف، گمرک می تواند علاوه بر کنترل مهر و موم (پلمب) محموله ها را با اسناد و اظهارنامه تطبیق نماید. همچنین طبق مفاد ماده (۱۱۴) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی در رویه عبور داخلی مقرر شده است پس از وصول کالا به گمرک مقصد تعداد و علایم و مهر و موم های (پلمب) بسته ها یا وسیله نقلیه حسب مورد واریسی و با مندرجات پروانه تطبیق و در صورتی که اختلافی مشاهده نگردد کالا به انبار تحویل و قبض انبار صادر و تسلیم تحویل دهنده می گردد. در رویه صادرات قطعی طبق مفاد ماده (۱۱۷) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، اشاره شده است در مواردی که اظهارنامه صدور در یکی از گمرک های داخلی تسلیم می گردد پس از انجام عملیات ارزیابی، به هر یک از بسته های موضوع اظهارنامه مهر و موم (پلمب) گمرکی الصاق و مهلتی نیز برای حمل کالا از آن گمرک تا گمرک مرز تعیین و در پروانه صدور قید می شود. نکته حائز اهمیت این است که علیرغم این که رویه انتقال یا (Transshipment) یک رویه گمرکی محسوب شده و طبق مفاد ماده (۱۷۲) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، تصریح شده است برای انتقال کالاهای تحویل شده به وسیله نقلیه دیگر و بارگیری آن، تحویل دهنده کالا باید به صورت کتبی از گمرک و مرجع تحویل گیرنده درخواست صدور اجازه انتقال کرده و نسخه ای از اظهارنامه و رسید انبار را به آن ضمیمه نماید و در این صورت اجازه انتقال صادر و بسته ها به وسیله نقلیه دیگر حمل و تحت نظارت مأمورانی که گمرک در ضمن صدور اجازه تعیین می کند بارگیری گردیده و سپس اجازه حرکت وسیله حمل توسط گمرک صادر گردید، اما تشریفات گمرکی این رویه گمرکی، اغلب، بدون تنظیم اظهارنامه و بدون نظارت گمرک انجام می شود.

### <sup>108</sup> Modern Technology in Inspection Equipment

<sup>۱۰۹</sup> وفق مفاد بند (ط) ماده (۳) قانون امور گمرکی، استفاده از فناوریهای نوین و تجهیز اماکن گمرکی به ابزارهای پیشرفته جهت افزایش کارایی و بهبود انجام تشریفات گمرکی، از وظایف و اختیارات گمرک ایران برشمرده شده است. در ماده (۱۱) قانون امور گمرکی نیز تصریح شده است که به منظور حصول اطمینان از رعایت مقررات گمرکی، کلیه کالاهایی که به قلمرو گمرکی وارد یا از آن خارج می شود، مشمول تشریفات و کنترل های گمرکی با استفاده از شیوه هایی مانند مدیریت خطر، بازرسیهای منظم یا اتفاقی، به کارگیری تجهیزات و شیوه های نوین بازرسی، روشهای مبتنی بر حساسی و در موارد استثنائی، بدرقه یا مراقبت است.

<sup>110</sup> Modern Technology

<sup>111</sup> Technology Network (TeN)

<sup>112</sup> Non-Intrusive Inspection (NII)

<sup>۱۱۳</sup> بسته SAFE تمام مواد راهنمایی را برای تسهیل اجرای چارچوب استانداردهای SAFE در برمی گیرد.

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

گمرک باید یک سیستم مدیریت ریسک (خطر) خودکار برای شناسایی محموله ها و/یا وسائط حمل و

نقل با ریسک بالا ایجاد کند. این سیستم مدیریتی، باید دارای مکانیزمی برای اعتبارسنجی ارزیابی

ریسک، تصمیم گیری هدفمند و اجرای بهترین شیوه ها باشد.<sup>۱۱۵</sup>

۲.۴.۱. سیستم های انتخاب خودکار<sup>۱۱۶</sup>

گمرک باید سیستم های خودکار مبتنی بر بهترین شیوه های بین المللی - که از مدیریت ریسک برای شناسایی محموله ها و/یا حمل و نقل های دارای ریسک بالا برای امنیت و ایمنی استفاده می کنند - را توسعه دهد. برای محموله های کانتینری با شیوه حمل دریایی، این قابلیت، باید قبل از بارگیری محموله در کشتی، قابل اعمال باشد. به طور کلی، در تمامی شیوه های حمل و نقل و درخصوص محموله های تجاری در حال حمل، استفاده از سیستم های خودکار اشاره شده، باید در طول مسیر انتقال محموله از مبدأ تا مقصد، قابلیت اعمال داشته باشد.

۲.۴.۲. خلاصه مدیریت ریسک (خطر) گمرک سازمان جهانی گمرک<sup>۱۱۷</sup>

این خلاصه، از دو جلد مجزا اما مرتبط با هم تشکیل شده است. جلد اول به جنبه های سازمانی مدیریت ریسک پرداخته و ساختار چارچوب مدیریت ریسک سازمانی را توصیف می کند. بکارگیری مدیریت ریسک به عنوان یک فرهنگ سازمانی و ایجاد ظرفیت مدیریت ریسک در مراحل مختلف بررسی های گمرک نیز در جلد اول گنجانده شده است.<sup>۱۱۸</sup>

جلد دوم خلاصه مدیریت ریسک، به مدیریت ریسک عملیاتی می پردازد. این جلد شامل مطالب «دارایی حساسیت در اجراء»<sup>۱۱۹</sup> برای اهداف «فقط گمرکی»، از جمله راهنماها و الگوهای عملی متعدد برای ارزیابی خطرات در ارتباط با جابجایی کالا، افراد، وسایل نقلیه، فعالان اقتصادی و سایر طرف های تجارت بین المللی

<sup>114</sup> Risk-Management Systems

<sup>115</sup> پس از این که در ماده (۶۶) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، اشاره شده است به منظور حصول اطمینان از اجرای مقررات گمرکی، وصول وجوه متعلقه، صحت مندرجات اظهارنامه و اسناد، کالاهای اظهار شده، از لحاظ نوع جنس، تعداد، وزن، ارزش، کشورسازنده، تعرفه و سایر مشخصات و مجوزهای لازم باید مورد ارزیابی و کنترل های گمرکی قرار گیرند، در ادامه مفاد این ماده تصریح شده است وظایف ارزیابان، کارشناسان و سایر کارکنان، نحوه نمونه برداری، نقص اسناد، کشف تخلف و گزارش آن، نحوه و میزان واریسی و معاینه بر اساس اصول انتخاب خطر و واریسی اتفاقی و درج نتایج واریسی در اظهارنامه طی دستورالعملی توسط گمرک ایران تعیین و ابلاغ می شود. بنابراین ملاحظه می شود هیچ اشاره مستقیم دیگری در قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن، به ایجاد یک سیستم مدیریت ریسک (خطر) خودکار برای شناسایی محموله ها و/یا وسائط حمل و نقل با ریسک بالا که دارای مکانیزمی برای اعتبارسنجی ارزیابی ریسک، تصمیم گیری هدفمند و اجرای بهترین شیوه ها باشد، نشده است.

<sup>116</sup> Automated Selectivity Systems

<sup>117</sup> WCO Customs Risk Management Compendium

<sup>118</sup> طبق تعریف سازمان جهانی گمرک در فرهنگ اصطلاحات بین المللی گمرکی، مدیریت ریسک (خطر) (Risk Management) به فعالیت های هماهنگ شده توسط ادارات [گمرک] برای هدایت و کنترل ریسک (خطر) اطلاق می شود.

<sup>119</sup> Enforcement Sensitive

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

است. موضوعات پوشش داده شده در جلد دوم را می توان در چهار محور دسته بندی کرد: اول- ارزیابی ریسک، پروفایل و هدف گذاری مربوطه؛ دوم- شاخص های ریسک؛ سوم- تجزیه و تحلیل ریسک<sup>۱۲۰</sup>؛ و چهارم- سوابق و اطلاعات مربوطه. به طور کلی، خلاصه، سند پویایی است که به طور مداوم به روز می شود تا آخرین تحولات مربوط به شیوه های مدیریت ریسک را در محیط عملیاتی گمرک امروزی - که دائماً در حال تغییر است - منعکس کند.

۲.۴.۳. منابع<sup>۱۲۱</sup>

جلد دوم خلاصه مدیریت ریسک گمرک WCO، شامل چندین سند (به عنوان مثال شاخص های عمومی پرخطر، شاخص های ریسک و دستورالعمل های مرتبط با سیستم لجستیکی تجارت بین المللی در مراحل پیش از ورود، ورود و پس از ورود محموله و وسیله حمل) است که مرجع مفیدی برای مدیریت ریسک و تجزیه و تحلیل آن به شمار می رود.

### ۲.۵ استاندارد (۵) - انتخاب، پروفایل و هدف گذاری<sup>۱۲۲</sup>

گمرک باید از روش های پیچیده و به روز برای شناسایی و هدف قراردادن محموله های پرخطر از جمله اطلاعات الکترونیکی پیشرفته در مورد محموله های حمل شده به یک کشور قبل از خروج از مبدأ یا رسیدن به مقصد؛ هوش استراتژیک؛ داده های تجاری خودکار؛ تجزیه و تحلیل ناهنجاری ها و امنیت نسبی زنجیره تأمین استفاده کند.

### ۲.۶ استاندارد (۶) - اطلاعات الکترونیکی پیشرفته<sup>۱۲۳</sup>

گمرک باید به اطلاعات الکترونیکی پیشرفته دسترسی داشته باشد تا بتواند ارزیابی ریسک را به صورت کامل انجام دهد.

۲.۶.۱. نیاز به کامپیوتری شدن<sup>۱۲۴</sup>

انتقال الکترونیکی اطلاعات به گمرک، مستلزم استفاده از سیستم های کامپیوتری گمرکی از جمله استفاده از مبادله الکترونیکی اطلاعات در رویه های گمرکی مانند صادرات و واردات است.

<sup>۱۲۰</sup> تجزیه و تحلیل ریسک (خطر) (Risk Analysis) مطابق تعریف مندرج در فرهنگ اصطلاحات بین المللی گمرکی سازمان جهانی گمرک، استفاده سیستماتیک از اطلاعات موجود برای تعیین میزان وقوع خطرات تعریف شده و میزان پیامدهای احتمالی آنها است.

<sup>121</sup> References

<sup>122</sup> Selectivity, Profiling and Targeting

<sup>123</sup> Advance Electronic Information

<sup>124</sup> Need for Computerization

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

### ۲.۶.۲. دستورالعمل های فناوری اطلاعات و ارتباطات (ICT) کنوانسیون تجدیدنظر شده کیوتو<sup>۱۲۵</sup>

استانداردهای ۷.۱، ۶.۹، ۳.۲۱ و ۳.۱۸ پیوست کلی کنوانسیون تجدیدنظر شده کیوتو، گمرک را ملزم می کند که فناوری اطلاعات و ارتباطات (ICT) را برای انجام تشریفات گمرکی در رویه های مختلف، به کار گیرد.<sup>۱۲۶</sup> برای این منظور، WCO، دستورالعمل های دقیقی را برای استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات در گمرک تدوین کرده است. این دستورالعمل های ICT باید برای توسعه سیستم های فناوری اطلاعات و ارتباطات گمرکی جدید یا بهبود آنها مورد استفاده قرار گیرند. علاوه بر این، به گمرک توصیه شده است تا به خلاصه تدوین شده از سوی سازمان جهانی گمرک در مورد مکانیزاسیون گمرک مراجعه کند.

### ۲.۶.۳. استفاده از سیستم های فعالان اقتصادی<sup>۱۲۷</sup>

دستورالعمل ICT، علاوه بر عملکردهای دیگری که دارد، برقراری ارتباط با سیستم های مکانیزه فعالان اقتصادی و ممیزی آنها را - برای برآورده کردن الزامات گمرک - توصیه کرده و در زمینه زنجیره تأمین مجاز، امکان دسترسی برخط (آنلاین) گمرک به سیستم های تجاری طرف های مرتبط با تجارت را با در نظر گرفتن محرمانگی برخی اطلاعات، فراهم می سازد. مرتبط با این موضوع، می توان به سیستم مکانیزه لجستیک CCS اشاره کرد که طرف های مرتبط با زنجیره حمل و نقل، در بنادر یا فرودگاه ها، یک سیستم جامع الکترونیکی ایجاد کرده و با کمک این سیستم، محموله ها و داده های مربوط به حمل و نقل را مبادله می کنند.<sup>۱۲۸</sup> باید توجه داشت چنانچه این سیستم ها متضمن اطلاعات لازم برای اهداف گمرکی باشند، گمرک، باید ارتباط با این سیستم ها و دریافت داده های مورد نیاز را مدنظر قرار دهد.

### ۲.۶.۴. استانداردهای تبادل اطلاعات الکترونیکی<sup>۱۲۹</sup>

دستورالعمل های ICT کنوانسیون کیوتو، به گمرک توصیه می کند که بیش از یک شیوه، برای تبادل الکترونیکی اطلاعات<sup>۱۳۰</sup> ارائه دهد. در حالی که تبادل الکترونیکی داده ها یا EDI<sup>۱۳۱</sup> با استفاده از استاندارد بین

<sup>125</sup> Revised Kyoto Convention ICT Guidelines

<sup>126</sup> استاندارد ۷.۱ کنوانسیون تجدیدنظر شده کیوتو مقرر نموده است گمرک به منظور پشتیبانی از عملیات گمرکی، فن آوری اطلاعات را در صورت مقرون به صرفه و کارا بودن برای گمرک و جوامع تجاری به کار خواهد برد. در استاندارد ۶.۹ کنوانسیون مزبور تصریح شده است که گمرک، به منظور گسترش اعمال کنترل های گمرکی، از فناوری اطلاعات و تجارت الکترونیکی حداکثر بهره برداری را خواهد کرد. مطابق استاندارد ۳.۲۱، گمرک تسلیم اظهارنامه کالا از طریق وسایل الکترونیکی را مجاز خواهد دانست و طبق مفاد استاندارد ۳.۱۸ کنوانسیون تجدیدنظر شده کیوتو، گمرک تسلیم اسناد مؤید از طریق الکترونیکی را مجاز خواهد دانست.

<sup>127</sup> Use of Economic Operators' Systems

<sup>128</sup> پلت فرم سیستم جامعه بار (Cargo Community Systems (CCS) برای تسهیل تبادل پیام های الکترونیکی بین ارائه دهندگان لجستیک و شرکت های حمل و نقل هوایی ایجاد شده و توسعه یافته است.

<sup>129</sup> Electronic Data-exchange Standards

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

المللی UN/EDIFACT<sup>۱۳۲</sup>، هنوز یکی از گزینه های اصلی و برتر در تبادل اطلاعات است، گمرک باید گزینه های دیگری مانند XML<sup>۱۳۳</sup> را نیز بررسی کند. البته با در نظر گرفتن مخاطرات، حجم مورد انتظار تراکنش ها و تعداد طرف های مرتبط با تجارت، در برخی مواقع، ایمیل و تلفکس نیز به عنوان یکی از روش های تبادل اطلاعات، می تواند مورد استفاده قرار گیرد.

۲.۶.۵. مدل داده سازمان جهانی گمرک<sup>۱۳۴</sup>

آن دسته از فعالان اقتصادی که برای انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالاهای خود تحت رویه های مختلف گمرکی، ملزم به تسلیم اظهارنامه به گمرک و اظهار کالا می باشند، باید اطلاعات الکترونیکی مربوطه را در چارچوب مدل داده WCO ارائه نمایند.<sup>۱۳۵</sup>

۲.۶.۶. امنیت فناوری اطلاعات و ارتباطات<sup>۱۳۶</sup>

<sup>۱۳۰</sup> تبادل داده های تجاری تحت استاندارد خاصی که مورد توافق طرفین باشد از یک رایانه به رایانه دیگر بدون دخالت متصدی را تبادل الکترونیکی داده گویند.

<sup>۱۳۱</sup> **EDI** مخفف **Electronic Data Interchange** و به معنی تبادل الکترونیکی داده ها است. EDI، زیرمجموعه ای از E-Commerce است و معمولاً وقتی استفاده می شود که حداقل، یکی از شرکاء تجاری، درگیر حجم وسیع معاملات تجاری باشد.

<sup>۱۳۲</sup> UN United Nations/Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport (**UN/EDIFACT**) استاندارد عرضه شده توسط سازمان ملل است که به طور عمده در اروپا مورد استفاده قرار می گیرد.

<sup>۱۳۳</sup> زبان نشانه گذاری گسترش پذیر (به انگلیسی: **Extensible Markup Language**) با کوتاه نوشت **XML**، نوعی زبان نشانه گذاری می باشد که شامل مجموعه قواعدی است که به کمک آن می توان یک سند رایانه ای را کدبندی کرد. قالب کدبندی ایجاد شده توسط زبان **XML**، هم برای انسان و هم برای ماشین (رایانه)ها قابل خواندن است.

### <sup>134</sup> WCO Data Model

<sup>۱۳۵</sup> علیرغم این که با توجه به تعاریف مندرج در فرهنگ اصطلاحات بین المللی گمرکی سازمان جهانی گمرک، ورود کالا به اماکن گمرکی، تحویل آن به مرجع تحویل گیرنده، نگهداری کالا در انبارها و اماکن گمرکی، جزو تشریفات گمرکی کالا محسوب می شود با این وجود، وفق مفاد ماده (۳۸) قانون امور گمرکی، بدو اعلام شده است که خروج کالا از اماکن گمرکی مستلزم انجام تشریفات گمرکی است و تشریفات گمرکی کالای ورودی در اولین گمرک مجاز انجام می شود؛ و سپس در ماده (۳۹) قانون مذکور، تصریح گردیده تشریفات گمرکی، به استثناء موارد مندرج در مواد (۴۰) و (۴۱) این قانون، منوط به «اظهار کالا با تسلیم اظهارنامه» به شکل و تعداد نسخی که گمرک ایران تعیین می نماید توسط صاحب کالا یا نماینده قانونی وی انجام می شود. با توجه به نص قانون، آنچه استنباط می شود این است که طبق قوانین و مقررات موضوعه کشورمان، تشریفات گمرکی از زمان اظهار کالا به گمرک آغاز می گردد. باید توجه داشت «حتی» کالاهایی که در اماکن گمرکی تخلیه نشده و به هنگام ورود به کشور، در مناطق آزاد تجاری - صنعتی یا ویژه اقتصادی تخلیه می شوند، از لحظه اظهار به گمرک توسط اظهارنامه، شرایط حقوقی مربوط به اماکن گمرکی بر آنها مترتب می شود و با وجود این که کالا از نظر فیزیکی در یکی از این مناطق قرار دارد - که قلمرو گمرکی محسوب نمی شوند - اما در چارچوب قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن (مانند کالایی که در قلمرو گمرکی قرار دارد) با آن رفتار می شود. در ادامه ماده (۳۹) قانون امور گمرکی به گمرک ایران این اختیار داده شده است که شکل، نحوه تنظیم اظهارنامه و تشریفات اظهار و ترخیص کالا را بر حسب ضرورت تغییر دهد. همچنین طبق مفاد تبصره های (۲) و (۳) ذیل ماده (۳۹) قانون امور گمرکی، اولاً - صاحب کالا مسؤولیت صحت مندرجات اظهارنامه و اسناد تسلیمی به گمرک را بر عهده دارد و دوماً - گمرک ایران، شرایط تسلیم اظهارنامه و اظهار قبل از ورود کالا را تعیین می نماید.

<sup>136</sup> ICT Security

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات به طور کلی و تبادل الکترونیکی اطلاعات در شبکه های مربوطه به طور خاص، مستلزم وجود یک استراتژی امنیتی دقیق برای ICT است. بنابراین، امنیت ICT باید به عنوان بخشی جدایی ناپذیر از هر استراتژی امنیتی زنجیره تأمین گمرک در نظر گرفته شود. گمرک برای رسیدن به یک استراتژی امنیتی مؤثر و کارآمد باید از ارزیابی و تجزیه و تحلیل ریسک (خطر) استفاده کند. دستورالعمل های ICT کنوانسیون کیوتو روش هایی را بیان می کند که با بکار بردن روشهای مزبور، استراتژی امنیتی فناوری اطلاعات و ارتباطات می تواند در دسترس بودن، یکپارچگی و محرمانه بودن برخی داده ها و اطلاعات را در بستر سیستم های مربوطه، تضمین کند.

### ۲.۶.۷. امضای دیجیتال<sup>۱۳۷</sup>

یکی از عناصر ضروری ICT مرتبط با استراتژی امنیت زنجیره تأمین، امضای دیجیتال است. امضای دیجیتال می تواند نقش بسیار مهمی در امنیت تبادل الکترونیکی اطلاعات ایفاء کند. زنجیره کنترل یکپارچه گمرکی این امکان را به تجار می دهد که آنها بتوانند اظهارنامه های خود را در رویه صادرات، از قبل و در رویه واردات، به هنگام رسیدن کالا به اماکن گمرکی، به گمرک تسلیم کنند. حال چنانچه گواهی های دیجیتال فعالان اقتصادی مورد پذیرش متقابل گمرک ها (حتی در سطح فرامرزی) قرار گیرد، فعال اقتصادی این اختیار را خواهد داشت تا کلیه داده ها و پیام های الکترونیکی خود را در قالب گواهی دیجیتال، امضاء، تأیید و ارسال کند. این امر نه تنها می تواند به افزایش امنیت کمک کند، در عین حال، تسهیل و ساده سازی قابل توجهی را نیز برای معامله گر فراهم می کند. بنابراین، برای نیل به این اهداف، گمرک ها ترغیب می شوند تا توصیه های WCO را در مورد احراز هویت الکترونیکی اشخاص مرتبط، در تبادل الکترونیکی داده ها و اطلاعات، اجراء کنند.<sup>۱۳۸</sup>

#### <sup>137</sup> Digital Signatures

<sup>۱۳۸</sup> با وجود این که در حال حاضر، در اظهار کالا به طریق الکترونیکی، امضای دیجیتال اظهارکننده، آن هم صرفاً در بستر سامانه گمرک و به صورت داخلی مورد پذیرش گمرک واقع شده است که البته این امضاء و تأیید الکترونیکی، نه برای سایر سازمان های دولتی قابل پذیرش است و نه جنبه فرامرزی دارد، طبق مفاد ماده (۶۴) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، مقرر شده است صاحب کالا یا نماینده قانونی وی پس از اطمینان از موجود بودن کالا، اظهارنامه تعیین شده از طرف گمرک (فرم (برگه) کاغذی، سایر حامل های اطلاعات یا اظهار از راه دور) را از لحاظ اطلاعات و وجوه گمرکی متعلقه که از ناحیه وی باید اعلام شود بر اساس اسناد مربوط تکمیل و به همراه اسناد لازم به واحد پذیرش اسناد در گمرک تسلیم نماید. در این بخش اظهارنامه و اسناد از جهات تکمیل بودن اطلاعات و اسناد ضمیمه، نداشتن بدهی قطعی، محاسبات، نداشتن خط خوردگی، احراز مالکیت، ارتباط اسناد با کالا و همچنین برگ وکالتنامه یا نمایندگی و کارت کارگزاری (در صورت لزوم) بررسی شده و در صورتی که ایرادی در هر یک از موارد یاد شده مشاهده گردد، اظهارنامه و اسناد جهت رفع نقص و تکمیل به اظهارکننده مسترد می شود تا نسبت به اصلاح، تکمیل و «امضای» آن اقدام و اعاده نماید. واحد پذیرش پس از اخذ «اظهارنامه امضاء شده» و اطمینان از کامل بودن اسناد و مندرجات اظهارنامه و صحیح بودن محاسبه حقوق ورودی متعلقه، اسناد را به اظهارنامه ضمیمه و مهر و موم و مشخصات آن را در دفتر ثبت اظهارنامه درج و یا در رایانه وارد و شماره ثبت آن را با قید تاریخ در متن اظهارنامه منعکس می نماید و به سرویس ارزیابی تحویل می دهد. با تخصیص شماره ثبت و درج آن در متن اظهارنامه، کالا اظهار شده تلقی و اظهارنامه تحت این شماره ثبت شده شناسایی و از این پس نباید از اختیار مأموران گمرک خارج شود. قبل از این مرحله (اظهار کالا) صاحب کالا حق هرگونه اصلاح یا تغییر در اظهارنامه را دارد. در تبصره ذیل ماده صدرالاشاره صرفاً به این موضوع اشاره شده است که به منظور دریافت اطلاعات اظهارنامه (با رعایت محرمانه بودن اطلاعات تجاری اشخاص)، گمرک شرایط و تمهیدات لازم را جهت انجام امور توسط بخش تعاونی و خصوصی فراهم خواهد نمود.



## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

۲.۶.۸. ظرفیت سازی<sup>۱۳۹</sup>

گمرک هائی که برای دستیابی به سیستم های خودکار مورد نیاز یا توسعه سیستم های خودکار موجود خود، درخواست مساعدت می کنند، باید اراده سیاسی لازم را نیز برای ظرفیت سازی و اجرای چارچوب SAFE داشته باشند.

۲.۶.۹. حریم خصوصی داده ها و حفاظت از آن ها<sup>۱۴۰</sup>

تبادل داده ها به طریق الکترونیکی بین گمرک ها یا میان گمرک با بخش خصوصی، باید پس از کسب نظر از نهادهای دولتی متولی حفظ حریم خصوصی داده ها و حفاظت از آن ها انجام شود. در این میان می توان به قانون حفظ حریم خصوصی و حفاظت از داده ها اشاره نمود که با به رسمیت شناختن حقوق افراد در راستای حفظ حریم خصوصی داده ها، محرمانه بودن برخی از اطلاعات در فرآیند تجارت و اعطاء مجوز به افراد جهت دسترسی به داده های شخصی خود، وضع شده است. در این رابطه، قوانین ملی باید متضمن مقرراتی باشد که نشان دهد اطلاعات جمع آوری و یا ارسال شده توسط گمرک، باید محرمانه و ایمن بوده و به میزان کافی محافظت شوند. همچنین باید حقوق خاصی را به اشخاص حقیقی یا حقوقی که اطلاعات، مربوط به آنهاست اعطاء کند. می توان ادعان داشت حفاظت از داده ها و محرمانگی آنها، در ابزارهای موجود WCO مانند کنوانسیون ژوهانسبورگ و توافقنامه مدل دوجانبه، مورد توجه قرار گرفته است.<sup>۱۴۱</sup>

۲.۷ استاندارد (۷) - هدف گیری و ارتباطات<sup>۱۴۲</sup>

<sup>139</sup> Capacity Building

<sup>140</sup> Data Privacy and Data Protection

<sup>۱۴۱</sup> طبق مفاد ماده (۱۴) قانون امور گمرکی، ارزش گمرکی کالای ورودی در همه موارد عبارت است از ارزش بهای خرید کالا در مبدأ به اضافه هزینه بیمه و حمل و نقل (سیف) به اضافه سایر هزینه هایی که به آن کالا تا ورود به اولین دفتر گمرکی تعلق می گیرد که از روی «سیاهه خرید» یا «سایر اسناد تسلیمی صاحب کالا» تعیین می شود و بر اساس برابری نرخ ارز اعلام شده توسط بانک مرکزی در روز اظهار است. در ماده (۱۱) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی هم تصریح شده است ملاک ارزش گمرکی کالای ورودی طبق ماده (۱۴) قانون، قیمت واقعاً پرداخت شده یا قابل پرداخت برای کالای فروخته شده بین افراد غیرمرتبط جهت صدور به قلمرو گمرکی ایران است که بر اساس «سیاهه خرید» و «سایر اسناد تسلیمی» صاحب کالا و طبق شرایط و ضوابط مقرر در ماده یاد شده تعیین می شود. علیرغم این که در مواد قانونی و مقرراتی، صراحتاً به سیاهه خرید و سایر اسناد تسلیمی صاحب کالا جهت بررسی ارزش کالا اشاره شده است و در ماده (۱۵) قانون امور گمرکی اعلام شده هرگاه از طرف صاحب کالا سیاهه خرید به گمرک تسلیم نشده باشد یا ارزش مندرج در اسناد تسلیمی صاحب کالا به استناد دلایل و مدارک قابل قبول مورد پذیرش گمرک نباشد، ارزش کالا بر مبنای یکی از روش های مذکور در قانون تعیین می شود، گمرک های اجرایی کشور، در هر مورد، برای بررسی ارزش اقلام اظهار شده به گمرک، به سوابق ترخیص قبلی سایر واردکنندگان مندرج در سامانه رسیدگی به ارزش کالاها موسوم به TSC مراجعه می کنند. فارغ از بحث کارشناسی در این خصوص، آنچه در این قسمت موضوع بحث است، دسترسی تمام اظهارکنندگان کالاهای وارداتی به تصویر اسناد و سوابق ترخیص سایر واردکنندگان می باشد که در اصل، باید حفاظت از این داده ها و محرمانگی آنها مورد توجه گمرک واقع شود.

<sup>142</sup> Targeting and Communication

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

گمرک باید هدف‌گیری و غربالگری مشترک، استفاده از مجموعه استانداردهای معیارهای هدف‌گیری و مکانیسم‌های ارتباطی و/یا تبادل اطلاعات سازگار را فراهم کند. این عناصر به توسعه آینده سیستم به رسمیت شناختن متقابل کنترل‌ها کمک خواهند کرد.

۲.۷.۱. چکیده مدیریت ریسک گمرکی سازمان جهانی گمرک<sup>۱۴۳</sup>

جلد دوم مجموعه مدیریت ریسک گمرکی WCO دارای مقرراتی برای ارزیابی ریسک استاندارد از جمله مجموعه استاندارد شده معیارهای هدف‌گیری است.

۲.۷.۲. ملاحظات حقوقی<sup>۱۴۴</sup>

هدف‌گیری و غربالگری مشترک، فعالیت‌هایی است که می‌تواند توسط گمرک برای افزایش اثربخشی آنها در تضمین امنیت محموله‌ها و در مبارزه با جرایم سازمان یافته فرامرزی انجام شود. در این زمینه، معمولاً قوانین و مقرراتی برای چنین فعالیت‌های مشترکی بین گمرک‌ها وضع و تصویب می‌شود. ابزارهای WCO مانند کنوانسیون ژوهانسبورگ و توافقنامه دوجانبه نیز حاوی مقرراتی هستند که از چنین همکاری‌های بین‌المللی یا دوجانبه حمایت می‌کنند.

۲.۸. استاندارد (۸) - معیارهای عملکرد<sup>۱۴۵</sup>

گمرک باید گزارش‌های آماری موردنیاز در زمینه معیارهای عملکرد متضمن مشخصات محموله‌های مورد بررسی، محموله‌های پرخطر، محموله‌های پرخطر بررسی شده توسط فناوری بازرسی غیرمزا، محموله‌های پرخطر بررسی شده به طریق فیزیکی، زمان ترخیص کالا از گمرک و نتایج حاصله تهیه و ارائه نماید.

گزارش‌های مربوط به معیارهای عملکردی در اجرای چارچوب SAFE باید در اختیار WCO قرار گرفته و در صورت نیاز، بین گمرک‌ها نیز منتشر شود.

۲.۸.۱. جمع‌آوری داده‌ها<sup>۱۴۶</sup>

<sup>143</sup> WCO Customs Risk Management Compendium

<sup>144</sup> Legal Considerations

<sup>145</sup> Performance Measures

<sup>146</sup> Collection of Data

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

گمرک در راستای بررسی تأثیر و اثربخشی معیارهای عملکردی، داده ها را جمع آوری و برای اقدامات عملکردی به کار خواهد برد. مرتبط با این موضوع، مطالعه زمان سنجی ترخیص<sup>۱۴۷</sup> (TRS) سازمان جهانی گمرک، یکی از روش‌هایی است که ممکن است مورد استفاده قرار گیرد.<sup>۱۴۸</sup>

### ۲.۹ استاندارد (۹) - ارزیابی های امنیتی<sup>۱۴۹</sup>

گمرک باید با سایر مقامات ذیصلاح، برای انجام ارزیابی‌های امنیتی مربوط به جابجایی کالا در زنجیره تأمین بین‌المللی، ضمن تعهد به برطرف کردن سریع خلاءهای شناسایی شده، همکاری کند.

### ۲.۱۰ استاندارد (۱۰) - درستکاری کارکنان<sup>۱۵۰</sup>

گمرک و سایر مقامات ذیصلاح باید تا جایی که مقدور است تمهیداتی را برای جلوگیری از ایجاد خلل در درستکاری و یکپارچگی کارکنان، ایجاد کنند.

### ۲.۱۰.۱. بیانیه تجدیدنظر شده آروشای سازمان جهانی گمرک<sup>۱۵۱</sup>

بیانیه تجدیدنظر شده آروشای WCO، منبع اصلی راهنمای گمرک جهت استقرار سیستم های ضدفساد به شمار می رود.<sup>۱۵۲</sup>

<sup>147</sup> Time Release Study (TRS)

<sup>148</sup> چند نکته، مرتبط با این بحث، حائز اهمیت و قابل توجه است: اول- مطابق تعاریف مندرج در فرهنگ اصطلاحات بین المللی گمرکی، زمان سنجی ترخیص یا TRS، ابزاری است راهبردی و بین المللی که برای اندازه گیری زمان واقعی مورد نیاز برای ترخیص و ایا انجام تشریفات ترخیص کالا، از زمان ورود تا خروج (ترخیص) فیزیکی محموله، با هدف یافتن گلوگاه ها در فرآیند جریان تجارت و انجام اقدامات لازم مربوطه در راستای بهبود اثربخشی و کارایی رویه های مرزی، به رسمیت شناخته شده است؛ دوم- علیرغم این که در فرهنگ اصطلاحات بین المللی گمرک، مدت زمان نگهداری کالا در اماکن یا انبارهای گمرکی قبل از اظهار، جزو تشریفات گمرکی محسوب شده و در زمان سنجی ترخیص کالا، لحاظ می گردد، اما وفق ماده (۳۹) قانون امور گمرکی، تشریفات گمرکی در کشور ایران، با اظهار کالا به گمرک شروع می شود و مبنای گمرک برای محاسبه زمان سنجی ترخیص، از روز و زمان اظهار کالا به گمرک است نه تحویل آن به مرجع تحویل گیرنده کالا که زمان سنجی مزبور، با این اوصاف، واقعی به نظر نمی رسد؛ سوم- وفق قوانین و مقررات موضوعه، مانند قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز و اصلاحیه های بعدی آن، کلیه واردکنندگان باید منشاء ارز مربوط به کالاهای وارداتی خریداری شده خود را به بانک مرکزی اعلام و کدرهگیری مربوطه را از بانک های عامل اخذ و جهت ترخیص کالا به گمرک ارائه نمایند. گمرک ایران، برای این که مدت زمان اخذ و ارائه کد رهگیری بانک، در برخی اوقات، حتی به چندماه نیز می رسد و این امر میانگین مدت زمان ترخیص کالا را افزایش می دهد، تشریفات مربوط به ارائه کدرهگیری بانک و اعمال آن در سامانه گمرک را به بعد از صدور پروانه الکترونیکی منتقل کرده تا در زمان سنجی ترخیص کالا لحاظ نشود، با این وجود، فارغ از این که تأخیر در صدور کد رهگیری بانک چه دلایلی دارد، بدون اعمال آن در سامانه گمرک، امکان صدور مجوز بارگیری و خروج کالا وجود نداشته و این مدت زمان نیز جزئی از زمان انجام تشریفات گمرکی، قانونی و ترخیص کالا محسوب می شود، بدون این که در عمل، توسط گمرک، محاسبه و جزو زمان سنجی ترخیص قطعی کالا به شمار آید.

<sup>149</sup> Security Assessments

<sup>150</sup> Employee Integrity

<sup>151</sup> WCO Revised Arusha Declaration

# SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

۲.۱۰.۲. آموزش ۱۵۳

برقراری امنیت و تسهیل در زنجیره تأمین جهانی، نیاز به کارکنان بسیار آموزش دیده و با انگیزه در گمرک و همچنین سایر طرف های مرتبط با تجارت دارد. گمرک باید اطمینان حاصل کند که به همه سطوح کارکنان، به طور منظم و کاربردی، آموزش های لازم برای ایجاد مهارت های مورد نیاز جهت انجام کنترل های گمرکی مؤثر و کارآمد در محیطی الکترونیکی ارائه شده است.<sup>۱۵۴</sup>

۲.۱۱ استاندارد (۱۱) - بازرسی های امنیتی خروجی ۱۵۵

**گمرک باید به درخواست کشور واردکننده، بازرسی امنیتی محموله ها و/یا وسائط حمل و نقل پرخطر صدور را انجام دهد.**

۲.۱۱.۱. معاینه (ارزیابی فیزیکی) در صورت درخواست ۱۵۶

هنگامی که یک گمرک با اعمال ارزیابی ریسک، مدارک و مستنداتی مبنی بر این موضوع داشته باشد که محموله و/یا وسائط حمل و نقل، به مقصد هر یک از مبادی ورودی آن کشور، از ریسک بالایی برخوردار است، می تواند از گمرک کشور خروجی درخواست کند تا ترجیحاً قبل از بارگیری و صدور کالا، آن را تحت معاینه یا ارزیابی فیزیکی قرار دهد.

۲.۱۱.۲. ملاحظات حقوقی ۱۵۷

<sup>۱۵۲</sup> واژه بیانیه تجدیدنظر شده آروشا طبق تعریف مندرج در فرهنگ اصطلاحات بین المللی سازمان جهانی گمرک، برای اشاره به بیانیه شورای همکاری گمرکی در مورد حکمرانی خوب و درستکاری در گمرک ها، که توسط شورای همکاری گمرکی در آروشا در سال ۱۹۹۳ به تصویب رسید و در سال ۲۰۰۳ بازنگری شد، استفاده میشود.

<sup>153</sup> Training

<sup>۱۵۴</sup> طبق مفاد ماده (۱۶۰) قانون امور گمرکی، دو درصد (۰.۲٪) از حقوق ورودی، در حساب مخصوصی نزد خزانه به نام گمرک جمهوری اسلامی ایران واریز می شود و معادل آن از محل اعتبار اختصاصی که در قوانین بودجه سنواتی منظور می گردد در اختیار سازمان مزبور قرار می گیرد. گمرک جمهوری اسلامی ایران هفتاد درصد (۰.۷۰٪) اعتبار موضوع این ماده را برای تجهیز گمرک ها و ابنیه و ساختمان های گمرک و خانه های سازمانی با اولویت گمرک های مرزی هزینه می نماید و عملکرد این ماده را هر شش ماه یک بار به کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی گزارش می نماید. همچنین، طبق مفاد ماده (۱۶۲) قانون امور گمرکی، گمرک موظف شده است ده درصد (۰.۱۰٪) از منابع موضوع ماده (۱۶۰) این قانون را به منظور آموزش، پژوهش و بالابردن سطح آگاهی، مهارت و معلومات کارکنان گمرک و سایر اموری که موجب افزایش بهره وری کارکنان گمرک و وصول حقوق دولت می شود، هزینه نماید. حال باید دید آیا گمرک ایران می تواند اطمینان حاصل کند که به همه سطوح کارکنان، به طور منظم و کاربردی، آموزش های لازم برای ایجاد مهارت های مورد نیاز جهت انجام کنترل های گمرکی مؤثر و کارآمد در محیطی الکترونیکی ارائه شده است یا خیر؟

<sup>155</sup> Outbound Security Inspections

<sup>156</sup> Examination on Request

<sup>157</sup> Legal Considerations

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

در میان سایر کمک های متقابل یا دوجانبه اداری، ابزارهای WCO مانند کنوانسیون ژوهانسبورگ و نمونه توافقنامه دوجانبه، این امکان را برای یک گمرک فراهم می کند تا از گمرک دیگری برای انجام چنین فعالیتی درخواست کند.

### ۳. یکپارچگی مهر و موم (پلمب) برای محفظه های امن<sup>۱۵۸</sup>

#### ۳.۱. اهمیت مشخص کردن روابط امنیتی<sup>۱۵۹</sup>

مشخص کردن روابط امنیتی فیما بین طرفین در جابجایی قانونی کالاها، همراه با اعمال و اجرای ضوابط مربوطه، مزایای متعددی را برای طرفین به همراه خواهد داشت که برخی از این مزایا عبارتند از:

- افزایش امنیت در برابر اعمال تروریستی، که از تجارت جهانی کالا سوء استفاده می کند؛
- ارتقاء امنیت در برابر سرقت و یا انحراف محموله از مسیر قانونی خود و در نتیجه کاهش خسارات مستقیم و هزینه های غیرمستقیم در این زمینه؛
- افزایش امنیت در برابر حمل غیرقانونی اقلامی مانند مواد مخدر، سلاح و افراد؛
- بهبود امنیت در برابر اقدامات غیرقانونی در «بازار سیاه»<sup>۱۶۰</sup> و «بازار خاکستری»<sup>۱۶۱</sup>؛
- افزایش اعتماد به سیستم های قانونی تجارت بین المللی توسط ارسال کنندگان کالا؛
- کاهش بازرسی ها و دسترسی به رویه های ساده شده.

#### ۳.۲. مسئولیت ها در طول زنجیره حفاظت<sup>۱۶۲</sup>

#### الف. مسئولیت های متقابل<sup>۱۶۳</sup>

مسئولیت ها و اصولی وجود دارد که در طول چرخه حیات یک محموله کانتینری، اعمال می شود. هر طرفی که محموله مزبور را در اختیار دارد، دارای مسئولیت های امنیتی متعددی از قبیل موارد ذیل خواهد بود:

<sup>158</sup> Seal Integrity for Secure Containers

<sup>159</sup> Importance of Specifying Security Relationships

<sup>۱۶۰</sup> بازار سیاه یا اقتصاد زیرزمینی (Black Market یا Underground Economy): یک بازار کالا و خدمات است که بیرون از گستره پشتیبانی شده رسمی و قانونی کار می کند. چنین فعالیت هایی بیشتر در جایگاه یک مکمل برای اقتصاد رسمی شناسانده می شوند. بازار سفید (White Market): یک بازار قانونی برای کالا و خدمات است. برخلاف بازار سیاه، در بازار سفید همه کالاها دردسترس و موجود با قیمت واقعی می باشند.

<sup>۱۶۱</sup> بازار خاکستری (Grey Market) یا واردات موازی، وقتی که اختلاف قیمت ها در ارتباط با محصول تولیدی خاص، در دو کشور (یا دو بازار) زیاد می شود، خریداران یا ریسک پذیران مستقل وارد بازار می شوند و محصولات را در کشورهای ارزان قیمت می خرند و مجدداً به کشورهای با قیمت بالاتر صادر می کنند، که در پی آن از اختلاف قیمت ها سود می برند. این رفتار آربیتراژی، واردات موازی یا بازار خاکستری نامیده می شود.

<sup>162</sup> Responsibilities along the Chain of Custody

<sup>163</sup> Cross-cutting Responsibilities

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

- محافظت از کالا در برابر دستکاری، سرقت و آسیب؛
- ارائه اطلاعات به موقع و دقیق به مقامات دولتی برای اهداف غربالگری امنیتی؛
- حفاظت از اطلاعات مربوط به کالا از دستکاری و دسترسی غیرمجاز؛<sup>۱۶۴</sup>

مُهر و موم های (پلمب های) امنیتی، جزء لاینفکی از زنجیره حفاظت هستند. پلمب های مذکور، معمولاً هنگام رسیدن محموله و وسیله حمل به مقصد و یا درطول مسیر حمل، مورد بازرسی مقامات ذیصلاح قرار می گیرند. در بازرسی پلمب یک محموله، محفظه بار یا کانتینر، در صورت برخورد با علائمی مبنی بر دستکاری یا دخل و تصرف در پلمب یا محفظه بار، عدم مطابقت شماره پلمب با اسناد مربوطه یا به صورت خاص، فقدان پلمب الصاق شده توسط گمرک، اقداماتی به شرح ذیل صورت می پذیرد:

چنانچه مغایرت های فوق توسط مرجع تحویل گیرنده کالا احصاء شود، مرجع مزبور باید مغایرت های موجود را به فرستنده کالا، همچنین شرکت حمل مربوطه اطلاع داده و توضیحات لازم درخصوص مغایرت را در اسناد مربوطه یادداشت و مراتب را با رعایت قوانین ملی، به گمرک یا سازمان های ذیصلاح مربوطه گزارش نماید. اگر در قوانین ملی یک کشور، الزامی مبنی بر اطلاع رسانی توسط مرجع تحویل گیرنده به سازمان های ذیصلاح مانند گمرک وجود نداشته باشد، مرجع تحویل گیرنده باید پس از بررسی کامل موضوع و تصمیم گیری در مورد اختلافات احتمالی، پلمب امنیتی جدیدی را به کانتینر یا محفظه بار الصاق و مشخصات و توضیحات آن را در اسناد مربوطه منعکس نماید.

باید توجه داشت که پلمب های امنیتی الصاق شده بر روی کانتینر یا محفظه بار ممکن است در اجرای مقررات قانونی، از جمله نیاز به بازرسی کالای صادراتی اظهارشده در یکی از گمرک های داخلی کشور، توسط گمرک مرزی تغییر نماید. چنانچه نیاز باشد که مقامات دولتی یا خصوصی، در هنگام بازرسی یا نمونه برداری از محموله بارگیری شده، پلمب امنیتی الصاق شده را فک کنند، باید پلمب جایگزین دیگری را به نحوی الصاق کنند که شرایط لازم از جمله موارد مندرج در ذیل را برآورده کرده و جزئیات عمل از جمله شماره پلمب جدید را به صورت کامل در اسناد مربوطه یادداشت کنند.

**ب. سایت بارگیری کالا<sup>۱۶۵</sup>**

<sup>۱۶۴</sup> مرتبط با این موضوع می توان به اصلی ترین شعار اتاق بازرگانی بین المللی (ICC) در زمینه INCOTERMS اشاره کرد که نقاط مشخص شده در قواعد اینکوترمز را محل انتقال ریسک (خطر)، از فروشنده به خریدار می داند و با عبارت *Transfer of Risk from the Seller to the Buyer*. اهمیت این موضوع را نشان می دهد.

<sup>۱۶۵</sup> Stuffing Site

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

فرستنده، مسئول بارگیری ایمن کانتینر و تشریح دقیق و کامل محموله است. فرستنده، همچنین مسئول الصاق پلمب امنیتی محموله بلافاصله پس از پایان فرآیند بارگیری و تهیه اسناد برای حمل، از جمله درج شماره پلمب در اسناد مربوطه است. پلمب امنیتی محموله باید با تعریف پلمب مکانیکی با امنیت بالا در ISO17712 مطابقت داشته باشد. پلمب باید به گونه ای روی کانتینر الصاق شود که محموله مربوطه پس از نصب پلمب، قابل دخل و تصرف نباشد. پس از انجام اقدامات اشاره شده، متصدی حمل، محموله و اسناد مربوطه را تحویل گرفته، پلمب را بررسی و ضمن درج مشخصات آن در اسناد، نسبت به حمل محموله اقدام می کند.<sup>۱۶۶</sup>

### ب. ترمینال (پایانه) واسط<sup>۱۶۷</sup>

اگر در مسیر حمل کالا از مبدأ تا مقصد، انتقال کانتینر محتوی محموله از طریق یک ترمینال یا پایانه واسط صورت پذیرد، متصدی حمل، کانتینر را تحویل این ترمینال می نماید. اپراتور ترمینال، پس از دریافت اسناد و بررسی سالم بودن پلمب، کالا را تحویل گرفته و مراتب را در اسناد و سوابق مربوطه درج می نماید. معمولاً، اپراتور پایانه واسط، پس از تحویل گرفتن محموله با پلمب سالم، گزارش لازم را به صورت الکترونیکی، به طرف های خصوصی در این چرخه (فرستنده و گیرنده) ارسال کرده و سپس، کانتینر را برای ادامه مسیر بعدی خود آماده می کند. حمل کالا در ادامه مسیر می تواند از طریق جاده، راه آهن یا بارج (دوبه)<sup>۱۶۸</sup> صورت بگیرد. فرآیندهای تأیید و مستندسازی مشابه، هنگام خروج کانتینر از ترمینال واسط انجام می شود. به ندرت پیش می آید که سازمان های بخش عمومی، درگیر در پایانه های واسط باشند.

### ت. ترمینال (پایانه) بارگیری اقیانوس<sup>۱۶۹</sup>

پس از ادامه مسیر و ورود محموله به ترمینال بارگیری اقیانوس، نماینده شرکت حمل و نقل، کانتینر محتوی کالا را به اپراتور پایانه تحویل می دهد. ترمینال مذکور، پس از تحویل گرفتن محموله و اسناد، یک اعلان الکترونیکی یا گزارش وضعیت دریافت کالا را برای طرف های خصوصی در این چرخه ارسال می کند. سپس، اپراتور ترمینال، کانتینر را برای بارگیری روی کشتی اقیانوس پیما آماده می کند. باید توجه داشت در این

<sup>۱۶۶</sup> همانطور که پیشتر نیز اشاره شده است وفق مفاد ماده (۱۸) قانون امورگمرکی، شرکت های حمل و نقل موظفند هنگام ورود وسیله نقلیه به قلمرو گمرکی، دو نسخه اظهارنامه اجمالی تنظیم و به هر یک از آنها نسخه ای از فهرست کل بار و در صورت نیاز، بارنامه های (راهنامه های) هر ردیف از فهرست کل بار را ضمیمه و به گمرک و مرجع تحویل گیرنده کالا تسلیم کنند و در صورت خالی بودن وسیله نقلیه، اظهارنامه اجمالی با تشریح بر خالی بودن تسلیم نمایند. در تبصره (۱) ذیل این ماده تصریح شده است که مسؤلیت شرکت های حمل و نقل به هنگام تنظیم و تسلیم اظهارنامه اجمالی از نظر محتویات بسته های آکبند محدود به مندرجات بارنامه های مربوطه است. بارگنج های (کانتینرهای) بارگیری و مهر و موم (پلمب) شده از طرف فرستنده کالا در حکم بسته آکبند تلقی می گردد.

<sup>۱۶۷</sup> Intermediate Terminal

<sup>۱۶۸</sup> دوبه یا بارج (به انگلیسی: Barge) شناوری است که برای ترابری اشیای بزرگ یا حجم نسبتاً زیادی از کالا یا مواد بر روی آب به کار می رود. بیشتر، دوبه ها را در آبراه و رودها به کار می برند. دوبه معمولاً موتور یا پیشرانه دیگری ندارد و آن را قایق یا کشتی دیگری بر روی آب می کشد یا به جلو می راند.

<sup>۱۶۹</sup> Loading Ocean Terminal

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

پروسه نیز ترمینال بارگیری اقیانوس، وضعیت پلمب الصاقی را بازرسی و مشاهدات خود را در اسناد مربوطه یادداشت می کند. این امر ممکن است در قسمت ورودی ترمینال اقیانوس یا پس از ورود به ترمینال اما قبل از بارگیری کانتینر در کشتی انجام شود. در این مقطع است که سازمان های دولتی ذیربط در کشور صادرکننده، اسناد مربوطه را بررسی کرده، کنترل های لازم را در رویه صادرات اعمال نموده و گواهی های ایمنی لازم را صادر و ارائه می کنند. چنانچه گمرک در این مرحله، نیاز به اطلاعات و سوابق قبلی داشته باشد، آنها را دریافت و بررسی می کند و پس از کنترل های لازم، چنانچه مانعی برای بارگیری کالا وجود نداشته باشد اجازه بارگیری کانتینر را به طور صریح یا ضمنی صادر می نماید و در غیر این صورت برای اعمال بررسی های بیشتر، پیام «بارگیری ممنوع» از سوی گمرک، صادر می شود. برای کشورهایی که در رویه صادرات، دارای اظهارنامه صادراتی و الزامات غربالگری هستند، متصدی حمل باید از فرستنده درخواست کند که قبل از بارگیری محموله برای صادرات، الزامات مربوطه را رعایت نماید؛ چرا که فرستنده، مسئول مطابقت محموله با تمام اسناد مربوطه و سایر الزامات صادرات مربوطه است.<sup>۱۷۰</sup> در صورت لزوم، کشتی اقیانوس پیما باید اطلاعات کامل خود را به گمرک کشور واردکننده ای که به چنین اطلاعاتی نیاز دارد ارسال کند. باید توجه داشت محموله هایی که پیام «بارگیری ممنوع» برای آنها صادر شده است، نباید در کشتی بارگیری شوند تا بررسی های بیشتر در مورد آنها انجام شود.

### ث. ترمینال (پایانه) ترانشیپمنت (انتقال)<sup>۱۷۱</sup>

اپراتور پایانه ترانشیپمنت (انتقال)، باید پلمب امنیتی بارگیری مجدد کانتینر را بازرسی کند.<sup>۱۷۲</sup> این الزام ممکن است برای پایانه های حمل و نقلی که دارای پروتکل های امنیتی منطبق با کد بین المللی کشتی و تأسیسات بندری (کد ISPS تولید شده توسط سازمان بین المللی دریانوردی)<sup>۱۷۳</sup> هستند، لازم الاجرا نباشد.

<sup>۱۷۰</sup> به عنوان مثال، در آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی به نحوه الصاق پلمب برای کالاهای صادراتی اشاره شده است. طبق مفاد ماده (۱۱۷) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، در مواردی که اظهارنامه صدور در یکی از گمرک های داخلی تسلیم می گردد پس از انجام عملیات ارزیابی، به هر یک از بسته های موضوع اظهارنامه، مهر و موم (پلمب) گمرکی الصاق و مهلتی نیز برای حمل کالا از آن گمرک تا گمرک مرز تعیین و در پروانه صدور قید می شود. در تبصره (۱) ذیل این ماده آمده است که در خصوص کالای صادراتی که در محفظه حمل بار بارگنج یا وسایل نقلیه قابل مهر و موم (پلمب) حمل می شود، گمرک به مهر و موم (پلمب) کردن محفظه یا وسیله نقلیه اکتفا خواهد نمود. همچنین در تبصره (۲) همین ماده اعلام شده است گمرک می تواند (پس از موافقت گمرک ایران) با توجه به نوع کالا و در صورت امکان کنترل محموله و لحاظ نمودن سایر شرایط، به صدور اجازه حمل کالای صادراتی بدون مهر و موم اقدام نماید. ماده (۱۳۰) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی نیز به استفاده از پلمب امنیتی در رویه صدور موقت پرداخته و تصریح نموده است گمرک حسب مورد می تواند بسته های کالاهایی را که برای صدور موقت اظهار می گردد، پس از مطابقت مشخصات کالا با مندرجات اظهارنامه مهر و موم (پلمب) یا هر نوع علامت دیگری که برای تشخیص کالا در موقع بازگشت لازم باشد الصاق و سپس پروانه صدور موقت صادر و مدتی را هم که کالا در آن مدت باید به کشور برگردد تعیین و در متن پروانه قید نماید و پروانه و کالا را در اختیار صاحب کالا یا نماینده قانونی وی قرار دهد.

<sup>۱۷۱</sup> Transhipment Terminal

<sup>۱۷۲</sup> مطابق ماده (۹۸) قانون امور گمرکی، به انتقال کالاها تحت نظارت گمرک از وسیله حمل ورودی به وسیله حمل خروجی در محدوده یک گمرک که همان گمرک ورودی و خروجی از قلمرو گمرکی است رویه انتقالی اطلاق می شود. این انتقال به صورت مستقیم و یا غیرمستقیم انجام می شود که وسایل



گیرنده<sup>۱۷۵</sup> (Consignee) معمولاً برای تسریع و تسهیل در ترخیص کالا در ترمینال تخلیه بار اقیانوس، یک کارگزار گمرکی<sup>۱۷۶</sup> معرفی می نماید. <sup>۱۷۷</sup> به طور کلی، این امر مستلزم آن است که صاحب محموله، قبل از ورود، اسنادی را به کارگزار ارائه دهد.

حمل ورودی و خروجی همزمان یا با فاصله زمانی در محدوده یک گمرک حضور دارند تا عمل انتقال انجام گیرد. در ماده (۱۶۹) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، اعلام شده است که برای انتقال کالا شرکت حمل و نقل یا نماینده وی باید اظهارنامه به گمرک تسلیم نماید اظهارنامه باید مبین تعداد و نوع بسته و علامت و شماره و وزن با ظرف و نوع جنس محتوی بسته هایی باشد که انتقال آنها مورد تقاضا است. ماده (۱۷۰) آیین نامه اجرایی قانون مذکور، به انتقال مستقیم کالا اشاره و تصریح نموده است در مورد انتقال مستقیم، گمرک و مرجع تحویل گیرنده پس از دریافت اظهارنامه، مأمورانی برای نظارت تعیین می نمایند که مراقب جریان انتقال کالا باشند. مشخصات بسته هایی که به تدریج از یک وسیله نقلیه تخلیه و به دیگری بارگیری می شود در اوراق بار شماری یادداشت و پس از اتمام عملیات انتقال با مندرجات اظهارنامه تطبیق و اگر اختلافی مشاهده نشود مراتب در زیر اظهارنامه قید و آن را امضا میکنند و هرگاه اختلافی دیده شود شرح اختلاف را گزارش میدهند تا دستور رسیدگی و رفع اختلاف صادر گردد. همچنین ماده (۱۷۱) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، نحوه اقدام در انتقال غیرمستقیم را تشریح کرده و اعلام می دارد در مورد انتقال غیرمستقیم پس از تسلیم اظهارنامه و صدور اجازه تخلیه با رعایت همان اصول و ترتیبی که در بخش سوم قانون مقرر است بسته ها از وسیله نقلیه تخلیه شده و با رعایت همان اصول تحویل مرجع تحویل گیرنده می گردد.

<sup>173</sup> International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)

<sup>174</sup> Off-loading Ocean Terminal

<sup>۱۷۵</sup> گیرنده (Consignee) شخصی است که به موجب بارنامه، حق دریافت بار را دارد. در این ارتباط توجه به چند نکته، حائز اهمیت است. طبق مفاد بند (ش) ماده (۱) قانون امور گمرکی، «صاحب کالای تجاری» تعریف شده است و مطابق این تعریف، صاحب کالای تجاری، شخصی است که نسخ اصلی اسناد خرید و حمل به نام او صادر شده (و در مورد کالای خریداری شده با تعهد سامانه بانکی، آن اسناد از طرف بانک مهر شده) و ترخیصیه نیز به نام او باشد یا اسناد مزبور به نام وی ظهرنویسی و صحت امضاء واگذارنده از طرف مقام صلاحیتدار گواهی شده باشد. در بند (ج) ماده (۱) قانون امور گمرکی و در تعریف «ترخیصیه»، اشاره شده است که ترخیصیه، سندی است که به موجب آن شرکت حمل و نقل (کریور و فورواردر) پس از احراز هویت، بلامانع بودن انجام تشریفات گمرکی توسط «گیرنده» کالا را به گمرک اعلام می نماید. در تبصره (۱) ذیل ماده (۴۰) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی نیز اعلام شده است اصلاح فهرست کل بار (مانیفست) در ارتباط با نام «گیرنده» وقتی قابل قبول است که حداکثر تا سه روز اداری پس از تخلیه کالا به گمرک ارائه و مستند به دستور از مبدأ بوده و نسخه های اصلی بارنامه در اختیار دستور دهنده باشد. در تبصره (۱) ماده (۳۴) قانون امور گمرکی هم تصریح شده است شرکت های حمل و نقل یا آورنده کالا مکلفند تاریخ تحویل کالا به انبارهای گمرکی همچنین مفاد ماده (۲۴) قانون را حداکثر ظرف پنج روز پس از تحویل کالا، به «صاحب» یا «گیرنده» کالا و در صورتی که صاحب یا گیرنده کالا مشخص نباشد به بانک واسطه یا فرستنده کالا اطلاع دهند. با توجه به موارد تشریح شده وجه تمایز «گیرنده» کالا با «صاحب» کالا باید به صورت واضح و صریح در قانون امور گمرکی مشخص شود تا هیچگونه اختلاف و ابهام حقوقی در این خصوص حادث نشود.

<sup>۱۷۶</sup> طبق مفاد ماده (۱۲۸) قانون امور گمرکی، کارگزار گمرکی در گمرک به شخصی اطلاق می شود که تشریفات گمرکی کالای متعلق به اشخاص دیگر را به وکالت از طرف آنان انجام دهد. حدود اختیارات وکیل باید به تفکیک در وکالت نامه رسمی که توسط موکل در فرم نمونه ارائه شده توسط گمرک ایران تنظیم می شود، مشخص گردد. کارگزار گمرکی باید پروانه مخصوص از گمرک ایران تحصیل نماید که این پروانه برای ترخیص کالا از کلیه گمرکهای کشور معتبر است. در ماده ۱۹۰ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی (اصلاحی ۱۱، ۰۱، ۱۳۹۸) تصریح شده است انجام تشریفات گمرکی به وکالت از طرف صاحبان کالا مستلزم داشتن پروانه کارگزاری گمرکی و کارشناسی رسمی و وکالت دادگستری و یا نماینده قضایی است، ولی سازمان های دولتی و سفارتخانه ها می توانند کارمندان تمام وقت خود را برای انجام امور گمرکی کالاهای متعلق به خود با تصریح حدود اختیارات به گمرک معرفی نمایند بدون اینکه نیاز به ارائه پروانه کارگزاری گمرکی داشته باشند. صاحبان کالا (اشخاص حقوقی) می توانند کارمندان تمام وقت خود را که دارای وکالت نامه رسمی می باشند جهت ترخیص کالای خود به گمرک معرفی نمایند؛ که این تعریف مندرج در آیین نامه کاملاً نادرست بوده و هیچ کارشناسی رسمی دادگستری، وکیل دادگستری و یا نماینده قضایی، نمی تواند بدون داشتن کارت کارگزاری گمرک یا شرایط کارمندی شخص حقوقی دیگر، نسبت به انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از گمرک اقدام کند.

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

کشتی اقیانوس پیما، در صورت لزوم، اطلاعات محموله را به شکل الکترونیکی به اپراتور پایانه و گمرک کشور ورودی ارسال می نماید. گمرک کشور ورودی، ممکن است کانتینرها را برای سطوح مختلف بازرسی، انتخاب کند.<sup>۱۷۸</sup> گمرک، ممکن است علاوه بر خود محموله، وضعیت پلمب الصاقی و اسناد مربوطه را نیز بررسی کند. اگر قرار است کانتینر، تحت نظارت گمرک، به مکان دیگری برای ترخیص قطعی منتقل شود، گمرک در پایانه تخلیه بار باید یک فقره پلمب گمرکی روی کانتینر الصاق نموده و مستندات مربوطه را یادداشت کند.<sup>۱۷۹</sup> در غیر این صورت، در همین مرحله، گیرنده یا کارگزار گمرکی، نسبت به پرداخت هرگونه حقوق ورودی، عوارض و مالیات متعلقه به کالا اقدام نموده و ترتیب ترخیص قطعی کالا از گمرک را می دهد.<sup>۱۸۰</sup> پس از تحویل گرفتن کالا برای خروج از ترمینال اقیانوسی، نماینده شرکت حمل، وضعیت پلمب را بررسی و یادداشت می کند و اسناد را از اپراتور پایانه دریافت می نماید.

<sup>۱۷۷</sup> البته این موضوع به **قاعدهٔ اینکوترمز** مورد توافق فروشنده و خریدار نیز بستگی دارد، چرا که اگر از قواعد گروه D در اینکوترمز ۲۰۲۰ استفاده شود، ریسک یا خطر، در مقصد، از فروشنده به خریدار منتقل می شود.

<sup>۱۷۸</sup> در ماده (۶۶) **آیین نامهٔ اجرایی قانون امور گمرکی** آمده است: به منظور حصول اطمینان از اجرای مقررات گمرکی، وصول وجوه متعلقه، صحت مندرجات اظهارنامه و اسناد، کالا های اظهار شده از لحاظ نوع جنس، تعداد، وزن، ارزش، کشور سازنده، تعرفه و سایر مشخصات و مجوزهای لازم باید مورد ارزیابی و کنترل های گمرکی قرار گیرند. وظایف ارزیابان، کارشناسان و سایر کارکنان، نحوه نمونه برداری، نقص اسناد، کشف تخلف و گزارش آن، نحوه و میزان واریسی و معاینه بر اساس اصول انتخاب خطر و واریسی اتفاقی و درج نتایج واریسی در اظهارنامه طی دستورالعملی توسط گمرک ایران تعیین و ابلاغ می شود.

<sup>۱۷۹</sup> طبق مفاد ماده (۵۹) **قانون امور گمرکی**، عبور داخلی، رویه گمرکی است که بر اساس آن کالای گمرک نشده از یک گمرک مجاز به گمرک مجاز دیگر و یا سایر اماکن تحت نظارت گمرک منتقل می گردد تا تشریفات قطعی گمرکی آن در مقصد انجام شود. حسب آنکه عبور داخلی کالا بنابر درخواست متقاضی یا تصمیم گمرک باشد به ترتیب عبور داخلی شخصی و یا عبور داخلی اداری نامیده می شود. همچنین طبق مفاد ماده (۱۱۰) **آیین نامهٔ اجرایی قانون امور گمرکی**، صاحب کالا یا نماینده قانونی وی در مورد عبور داخلی شخصی و شرکت حمل و نقل بین المللی در مواردی که مقصد بارنامه بعد از مرز ورودی باشد باید پس از انجام تشریفات مربوط و صدور پروانه، کالا را در مهلتی که متناسب با مسافت، نوع وسیله نقلیه و فصول سال توسط گمرک تعیین می شود با مهر و موم (پلمب) سالم الصاقی به بارگنج، محفظه بار یا بسته ها به گمرک مقصد تحویل نماید. باید توجه نمود با عنایت مفاد تبصره (۳) ماده (۶۰) **قانون امور گمرکی**، گمرک مکلف است برای کالایی که در اسناد حمل آن محل تحویل یکی از شهرهای داخلی ذکر شده است به شرط این که در شهر مزبور گمرک مجاز و مناسب وجود داشته باشد به تقاضای شرکت حمل و نقل و با انجام تشریفات مربوطه، پروانه عبور داخلی به صورت حمل یکسره صادر نماید.

<sup>۱۸۰</sup> وفق مفاد ماده (۶۵) **آیین نامهٔ اجرایی قانون امور گمرکی**، پس از تحویل اظهارنامه به سرویس ارزیابی و تعیین ارزیاب و کارشناس توسط مسئول سرویس ارزیابی، ارزیاب و کارشناس نتایج بررسی را در اظهارنامه منعکس و در صورت قبول اظهار یا تعیین تکلیف طبق سایر مواد قانون در مواردی که اختلافی مشاهده نشود، اظهارنامه را امضاء و میزان وجوهی را که باید پرداخت شود به اظهارکننده اعلام و اظهارنامه تحویل واحد صندوق و پروانه می گردد. واحد مذکور پس از دریافت اسناد پرداخت یا تأمین وجوه متعلقه از اظهارکننده، نسبت به کنترل و ثبت آنها و انطباق وجوه پرداخت شده اقدام و اظهارنامه و پروانه ای را که بر اساس مندرجات اظهارنامه در این واحد تهیه شده است، مهر و امضاء می نماید. سپس اظهارنامه و پروانه به شخصی که از طرف رییس گمرک تعیین می شود تحویل تا پروانه را با اظهارنامه مطابقت و در صورت صحت اقدامات انجام شده، با قید تاریخ، پروانه را امضاء و مهر نماید سپس اظهارنامه و اسناد و پروانه تحویل متصدی دفتر ثبت اظهارنامه شده تا پس از ثبت شماره و تاریخ امضای پروانه و اطلاعات تکمیلی پیش بینی شده در آن دفتر، پروانه را با اخذ رسید تحویل صاحب کالا یا نماینده قانونی وی و اظهارنامه و اسناد ضمیمه را تحویل واحد نگهداری اظهارنامه نماید. در ضمن، وفق مفاد بند (ث) ماده (۱) **قانون امور گمرکی**، واژه ترخیص (Release) به معنی خروج کالا از اماکن گمرکی پس از انجام تشریفات گمرکی مربوط است.

# SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

## ج. ترمینال (پایانه) واسط<sup>۱۸۱</sup>

فرآیندها در پایانه واسط در کشور ورودی، مشابه فرآیندهای پایانه واسط در کشورهای صدور است.

## ح. سایت تخلیه<sup>۱۸۲</sup>

پس از دریافت کانتینر، گیرنده، کانتینر را تخلیه کرده و مشخصات کالا را با اسناد مربوطه مقایسه و در صورت وجود کسری، آسیب دیدگی یا مغایرت، مراتب، جهت پیگیری های بعدی یادداشت می شود و در صورت مشاهده هرگونه موارد غیرعادی مرتبط با مواد مخدر، کالای قاچاق یا مواد مشکوک، موارد مربوطه باید به گمرک مربوطه یا سازمان مجری قانون اطلاع داده شود.<sup>۱۸۳</sup>

<sup>181</sup> Intermediate Terminal

<sup>182</sup> Unloading Site

<sup>۱۸۳</sup> مرتبط با این موضوع باید به چند نکته توجه شود: اول - تشریفات قبل از اظهار در بخش سوم و نگهداری کالا در اماکن گمرکی در بخش چهارم قانون امورگمرکی و آیین نامه اجرایی آن قید شده است که رعایت مفاد آن در مورد کالاهای وارده به کشور، ما الزامی است؛ دوم - طبق مفاد ماده (۲۴) قانون امورگمرکی، مدت مجاز نگهداری کالا در انبارهای گمرکی از تاریخ تحویل کالا به این اماکن سه ماه است. در صورت تقاضای کتبی صاحبان کالا یا شرکت های حمل و نقل در مورد کالای عبوری و وجود علل موجه به تشخیص گمرک و با پرداخت هزینه انبارداری تا تاریخ موافقت گمرک، این مدت حداکثر تا دو ماه دیگر قابل تمدید است. در صورتی که ظرف مهلت مقرر، صاحب کالا برای انجام تشریفات گمرکی و پرداخت وجوه متعلقه اقدام ننماید کالا مشمول مقررات متروکه می شود. چنانچه کالا به انبارهای گمرکی متعدد منتقل و نگهداری شود مدت توقف از زمان ورود کالا به اولین انبار گمرکی محاسبه می شود. به این موارد به صورت کلی یا جزئی در متون چارچوب استانداردهای SAFE سازمان جهانی گمرک اشاره نشده است. سوم - چنانچه عملیات و اقدامات مربوط به سایت تخلیه در بند (ح) فوق را مربوط به مرجع تحویل گیرنده و درخصوص کانتینرهای LCL بدانیم، توضیحات مربوطه، مطابق قوانین و مقررات و پروسه اجرایی در کشورمان، مفهوم خواهد داشت اما چنانچه موارد عنوان شده باید توسط صاحب کالا یا حداکثر، نماینده وی و در مقصد انجام شود (چون تخلیه کالا از کانتینر پس از ترخیص قطعی آن از گمرک کشور ورودی و توسط صاحب کالا صورت می پذیرد) در صورت وجود مغایرت هایی که اطلاع دادن آنها به زیان واردکننده یا صاحب کالا خواهد بود، معمولاً صاحب کالا نسبت به اطلاع و اعلام آن به گمرک ورودی ترخیص کننده کالا اقدامی به عمل نخواهد آورد و لذا لازم است کنترل های لازم بدو توسط گمرک به عمل آمده و پس از اعمال کلیه مقررات مربوطه، کالا ترخیص قطعی شود؛ البته در برخی از کشورهای اتحادیه اروپا که مسیر آبی در گمرک مورد استفاده قرار می گیرد و کالا پس از انتقال به انبار یا محل استقرار صاحب کالا، با حضور و نظارت گمرک فک پلمب و تخلیه می گردد اجرای موارد اعلام شده امکان پذیر است.

گمرک جهت مشارکت دادن بخش خصوصی در تضمین ایمنی و امنیت زنجیره تأمین بین‌المللی، با این بخش، همکاری‌های لازم را انجام می‌دهد. تمرکز اصلی این رکن، ایجاد یک سیستم بین‌المللی برای شناسایی آن دسته از مشاغل خصوصی است که امنیت بالایی را در رابطه با نقش خود در زنجیره تأمین، تضمین می‌نمایند. متقابلاً این شرکای تجاری، باید در چنین مشارکت‌هایی از مزایای ملموسی در قالب تسریع در انجام تشریفات و سایر تسهیلات مرتبط بهره‌مند شوند. مرتبط با این موضوع، می‌توان به قسمتی از دستورالعمل‌های صادره از سوی WCO در راستای همکاری اعضای سازمان با بخش خصوصی برای افزایش امنیت زنجیره تأمین و تسهیل جریان تجارت بین‌الملل اشاره کرد:

" تا جایی که گمرک بتواند به شرکای خود در جامعه تجاری، برای ارزیابی و رسیدگی به تهدیدات زنجیره تأمین متکی باشد، خطر پیش‌روی گمرک کاهش می‌یابد. در این صورت، شرکت‌هایی که تمایلی برای افزایش امنیت زنجیره تأمین نشان می‌دهند، سود خواهند برد. به حداقل رساندن ریسک (خطر) از این طریق، به گمرک، در انجام وظایف امنیتی خود و تسهیل تجارت کمک می‌کند."

چارچوب SAFE، ضوابطی را تشریح می‌کند که با رعایت این ضوابط، مشاغل، در زنجیره تأمین می‌توانند وضعیت مجاز را به عنوان شریک امنیتی گمرک، به خود اختصاص دهند. این ضوابط و معیارها، به موضوعاتی در زمینه ارزیابی خطر، اقدامات امنیتی لازم متناسب با تهدیدات، اقدامات رویه‌ای برای جلوگیری از ورود کالاها به صورت غیرقانونی به زنجیره تأمین بین‌المللی، امنیت محموله‌ها و وسائط حمل و نقل، حفاظت از سیستم‌های اطلاعاتی و امنیت فیزیکی اماکنی که به عنوان سایت‌های بارگیری یا انبار از آنها استفاده می‌شوند، می‌پردازد.

اولویت‌های اعتبارسنجی یا اعطاء مجوز به فعالان تجاری را می‌توان با عواملی از جمله حجم واردات، تخلفات حادث شده، ناهنجاری‌های مرتبط با امنیت، تهدید استراتژیک ناشی از مناطق جغرافیایی خاص یا سایر سوابق مرتبط با ریسک (خطر) تعیین کرده و اعمال نمود. البته، تصمیم‌گیری در خصوص برخی از این عوامل، باید براساس شرایط در حال تغییر، بازنگری شده و به روز شوند.<sup>۱۸۶</sup>

<sup>184</sup> Pillar 2 – Customs-to-Business

<sup>185</sup> Introduction

<sup>186</sup> به این موضوعات، به طور مستقیم در قانون امورگمرکی و آیین‌نامه اجرایی آن پرداخته نشده است و در این زمینه صرفاً در ماده (۱۸۴) آیین‌نامه اجرایی قانون امورگمرکی، گمرک، موظف شده است نسبت به ایجاد بانک اطلاعاتی از تعداد تخلفات قطعی شده، سابقه و وضعیت متخلف، حجم، نوع و

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

در صورت اعطاء عنوان AEO به یک فعال اقتصادی، می توان اذعان داشت وی می تواند از تسهیلات متعددی مانند ترخیص سریع تر محموله های تجاری از گمرک بهره مند و برخوردار شود.

### ۲. استانداردها و مشخصات فنی برای اجراء<sup>۱۸۷</sup>

هم اعضای WCO و هم بخش تجاری خصوصی، اهمیت ایمن سازی زنجیره تأمین و در عین حال تسهیل در جریان کالا را تشخیص می دهند. آنها همچنین تشخیص می دهند که با تلاش برای ایجاد بهبود در یک طرف این زنجیره، از طرف دیگر نیز مزایایی به دست می آورند. در این ارتباط، توجه به «چارچوب SAFE برای ترتیبات تعاونی خاص در جهت افزایش امنیت زنجیره تأمین و تسهیل تجارت»<sup>۱۸۸</sup> است که می تواند به عنوان طرحی مفید برای چنین سیستمی در مرحله اجرای اولیه چارچوب SAFE عمل کند. سنگ بنای مشارکت موفق گمرک با تجارت، متکی به چندین عامل حیاتی است که ذیلاً به چند مورد اشاره شده است:

### ۲.۱ استاندارد (۱) - مشارکت<sup>۱۸۹</sup>

**AEOهای مرتبط با زنجیره تأمین بین الملل، در یک فرآیند خودارزیابی، شرکت خواهند کرد تا اطمینان حاصل کنند که سیاستها و روش های داخلی آن ها، تضامین کافی را در برابر به خطر افتادن زنجیره های تأمین خود، تا زمانی که کنترل های گمرکی محموله در مقصد به پایان می رسد، فراهم می کند.**

برنامه مشارکت گمرک با تجارت باید انعطاف پذیری طرح های امنیتی را بر اساس مدل تجاری AEO فراهم کند. گمرک و AEO ها باید به طور مشترک، اقدامات امنیتی مناسبی را که توسط AEO ها اجراء خواهد شد، مستند کنند. سند مشارکت گمرک با تجارت، باید تا جایی که ممکن است دارای فرآیندهای مکتوب، قابل اجراء و مطابق با مدل تجاری AEO ها باشد. همچنین، لازم است اطمینان حاصل شود که شرکای تجاری AEO ها از جمله تولیدکنندگان، تأمین کنندگان محصول و فروشندگان، خود را ملزم به رعایت استانداردهای امنیتی مندرج در چارچوب SAFE می دانند. بازبینی دوره ای فرآیندها و اقدامات امنیتی AEO ها باید با

---

ارزش آن اقدام نماید و گمرک های اجرایی باید جریمه را بر اساس اطلاعات موجود در این بانک تعیین و ثبت نمایند. در مواردی هم که مرتکب تخلف، دارای سابقه قبلی در مورد یک موضوع خاص باشد، روسای گمرک «می توانند» با تعیین جریمه مناسب و بالاتر از میزان جریمه قبلی، به نحوی که دارای اثر بازدارندگی باشد، اقدام نمایند. برای اعتبارسنجی تاجر یا متقاضی اخذ کارت بازرگانی، مواردی در ماده (۱۰) آیین نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات قید شده اما جای درج ضوابط و معیارهای مربوط به AEO ها، حتی به صورت کلی، در میان مواد قانون امورگمرکی و آیین نامه اجرایی آن خالی است!

<sup>187</sup> Standards and Technical Specifications for Implementation

<sup>188</sup> SAFE Framework for Sector-Specific Co-operative Arrangements to Increase Supply Chain Security and Facilitate Trade

<sup>189</sup> Partnership

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

در نظر گرفتن ضوابط تجزیه و تحلیل و مدیریت ریسک انجام شده و با رویه‌های امنیتی مندرج در توافق‌نامه مربوط به امنیت تجاری، مطابقت داشته باشد.

### ۲.۲ استاندارد (۲) - امنیت<sup>۱۹۰</sup>

**AEOها، بهترین و مناسب‌ترین شیوه‌های امنیتی از پیش تعیین شده را در رویه‌های تجاری خود می‌گنجانند.**

از جمله ضوابط و اقدامات امنیتی که AEOها در این زمینه با آنها مواجه هستند می‌توان به مواردی همچون امنیت اماکن، دسترسی به تأسیسات، وسائط حمل و اسکله‌های بارگیری، مدارک شناسایی، کارت‌های دسترسی و سایر دستگاه‌هایی که امکان دسترسی نامحدود به اموال و دارایی‌های یک شخص را فراهم می‌کند، اشاره کرد. داده‌ها و اطلاعات حساس در تجارت، باید از طریق قابلیت‌های خودکاری مانند رمز عبور اختصاصی که نیاز به تأیید مجدد نیز دارد، محافظت شوند.

برنامه‌های امنیتی مربوط به پرسنل باید شامل دستورالعمل‌های لازم برای غربالگری کارکنان و کارمندان بوده و به نحو مقتضی در قوانین ملی، پیش‌بینی و مصوب شود. این برنامه‌ها باید شامل بررسی‌های دوره‌ای سوابق و پیشینه کارمندانی که در موقعیت‌های حساس امنیتی کار می‌کنند بوده و تغییرات غیرعادی در وضعیت اجتماعی و اقتصادی آنها را در مقاطع مختلف زمانی نشان دهد.

در برنامه‌ها و اقدامات امنیتی، رویه‌هایی باید به کار گرفته شوند تا اطمینان حاصل شود تمامی داده‌ها و اطلاعات مورد نیاز برای بررسی محموله‌ها، اعم از الکترونیکی یا دستی، خوانا بوده و به موقع، دقیق و محافظت شده، مبادله می‌شوند. AEOها و گمرک، باید محرمانه بودن اطلاعات تجاری و حساس به امنیت را تضمین نمایند.

یک AEO مرتبط با حمل یا دریافت محموله، باید آن را با اسناد حمل مربوطه تطبیق داده و اطمینان حاصل کند که اطلاعات دریافتی از شرکای تجاری مربوط به محموله، به طور دقیق و به موقع گزارش می‌شود. مراجع تحویل‌گیرنده کالا باید قبل از دریافت یا ترخیص محموله شناسایی شوند.

AEOها باید آموزش‌های لازم را به کارکنان، در حفظ یکپارچگی محموله‌ها، احصاء تهدیدهای بالقوه برای امنیت و حفاظت از دسترسی‌ها ارائه داده و کارکنان را از روش‌هایی که برای شناسایی و گزارش حوادث مشکوک در نظر گرفته شده است، آگاه کنند.

<sup>190</sup> Security

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

### ۲.۳ استاندارد (۳) - مجوز<sup>۱۹۱</sup>

گمرک، همراه با نمایندگانی از جامعه تجاری، نسبت به ایجاد ساز و کارهای لازم برای اعتبارسنجی و اعطای مجوز کیفیت به فعالان اقتصادی حائز شرایط اقدام خواهد نمود. با کسب این مجوز، AEOها، از مزایای ملموسی مانند بررسی اجمالی اظهارنامه، ارزیابی فوری کالا و تسریع در ترخیص محموله، بهره مند خواهند شد.

گمرک باید از طرق مختلف با شرکای تجاری، برای تعیین منافع مشترکی که از مشارکت جمعی در زنجیره تأمین امن حاصل می شود، همکاری کرده و پذیرای نگرانی های AEOها و نمایندگان مجاز آنها باشد و با تعیین روش رسمی ارتباطی، اطمینان حاصل کند که مشکلات مربوط به AEOها، به درستی احصاء، رسیدگی و رفع شده است.

گمرک باید مزایای ملموسی را که دولت قصد دارد (در محدوده صلاحیت خود) به شرکای تجاری مرتبط با زنجیره تأمین امن ارائه دهد، مستند کند. این مزایا باید سنجش و گزارش شوند. گمرک باید به دنبال اصلاح مقررات و اجرای روشهایی برای تسریع در انجام تشریفات واردات یا صادرات محمولههایی باشد که در سطوح کم خطر قرار دارند. در هر حال، گمرک نیز به واسطه افزایش امنیت کالاها در زنجیره تأمین بین المللی سود خواهد برد.

### ۲.۴ استاندارد (۴) - فناوری<sup>۱۹۲</sup>

طرفین، یکپارچگی محموله و کانتینر را با تسهیل در استفاده از فناوری مدرن، حفظ خواهند کرد.

AEOها باید حداقل با الزامات مندرج در قراردادهای بین المللی مختلف، از جمله کنوانسیون گمرکی کانتینر ۱۹۷۲<sup>۱۹۳</sup> و کنوانسیون گمرکی مربوط به حمل و نقل بین المللی کالا تحت کارنه های تیر (کنوانسیون تیر ۱۹۷۵)<sup>۱۹۴</sup> مطابقت داشته باشند.

گمرک باید از طریق افزایش مشوقهای مناسب، استفاده داوطلبانه AEOها از فناوریهای پیشرفته تر از قبیل دستگاههای امنیتی هوشمند جهت نظارت بر یکپارچگی کانتینر و محموله را تشویق و تسهیل کند.

### ۲.۵ استاندارد (۵) - ارتباطات<sup>۱۹۵</sup>

<sup>191</sup> Authorization

<sup>192</sup> Technology

<sup>193</sup> Container Convention اصطلاحی است که معمولاً برای اشاره به کنوانسیون گمرکی کانتینرها به کار برده می شود که در سال ۱۹۷۲، در ژنو، تحت نظارت سازمان ملل متحد منعقد و توسط شورای همکاری گمرکی اداره می شود.

<sup>194</sup> Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention, 1975)

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

گمرک به طور منظم برنامه های مشارکت گمرک و تجارت را برای ارتقای حداقل استانداردهای امنیتی و بهترین شیوه های امنیت زنجیره تأمین، به روز می کند.

گمرک باید ضمن ارائه مشاوره به AEOها، اقداماتی که باید در صورت مشاهده تخلفات و موارد مشکوک، از سوی AEOها صورت پذیرد را به آنها آموزش دهد؛ همچنین نسبت به ارائه اطلاعات تماس به AEOها جهت تماس با مقامات گمرکی در مواقع اضطراری اقدام نماید.

گمرک، همچنین باید در مشاوره های منظم در سطح ملی و محلی با همه طرف های مرتبط با زنجیره تأمین بین المللی، جهت بحث و بررسی در مورد موضوعات مبتلابه از جمله مقررات گمرکی، آخرین رویه های گمرکی و الزامات امنیت اماکن و محموله ها شرکت کند. AEOها نیز باید در جهت ارتقای استانداردهای امنیتی، مشاوره ها و سایر قوانین و مقررات مربوطه را به کارگیرند.

### ۲.۶ استاندارد (۶) - تسهیل<sup>۱۹۶</sup>

گمرک برای به حداکثر رساندن امنیت و تسهیل در زنجیره تأمین بین المللی، با AEOها همکاری خواهد کرد.

گمرک باید به دنبال اصلاح قوانین و مقررات و اجرای رویه هایی باشد که ارائه اطلاعات مورد نیاز گمرک جهت انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا را یکپارچه و ساده می کند، تا با این وسیله، هم تجارت را تسهیل کند و هم محموله های پرخطر را برای اقدامات امنیتی مناسب شناسایی کند.<sup>۱۹۷</sup>

<sup>195</sup> Communication

<sup>196</sup> Facilitation

<sup>197</sup> علیرغم این که در چارچوب استانداردهای SAFE بارها به یکپارچگی داده ها و اطلاعات مورد نیاز در چرخه تأمین تجارت بین المللی اشاره شده است، همچنین در قوانین و مقررات کشورمان، به این موضوع پرداخته شده و در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز با آخرین اصلاحات آن، تصریح شده است:

(۱) به منظور جمع داده ها و یکپارچه سازی اطلاعات مربوط به سامانه های مربوطه و به منظور کاهش زمینه های بروز قاچاق کالا و ارز، وزارت صنعت، معدن و تجارت موظف است با همکاری ستاد و گمرک جمهوری اسلامی ایران و سایر دستگاه های ذیربط اقدام به تهیه، اجراء و بهره برداری از سامانه نرم افزاری جامع یکپارچه سازی و نظارت بر فرآیند تجارت نماید و کلیه دستگاه های مرتبط با تجارت خارجی کشور، موظفند با اجراء و بهره برداری از این سامانه به ارائه و تبادل اطلاعات از طریق آن اقدام نمایند؛

(۲) به منظور یکپارچه سازی اطلاعات مرتبط با سامانه های مربوطه و کاهش زمینه های بروز قاچاق، وزارت صنعت، معدن و تجارت موظف است با همکاری ستاد و دستگاه های ذیربط، «سامانه جامع تجارت» را به گونه ای تهیه و اجرا نموده و مورد بهره برداری قرار دهد که متضمن کلیه فرآیندهای تجارت داخلی و خارجی از جمله صدور، تمدید و ابطال کارت بازرگانی و مجوزهای تجاری بوده و انواع رویه های تجاری اعم از واردات، صادرات و عبور (ترانزیت) را در بر گرفته و یکپارچه نماید. این سامانه باید با اشتراک گذاری اطلاعات موجود در سامانه های مرتبط از جمله سامانه پنجره واحد، سامانه ارزی، سامانه جامع حمل و نقل و سامانه جامع بیمه مورد بهره برداری قرار گیرد، به نحوی که بازرگان بتواند تمام امور خود را در خصوص تجارت از طریق درگاه این سامانه مشاهده و پی گیری کند و از ورود چند باره اطلاعات یکسان و تکراری جلوگیری شود؛

(۳) سامانه جامع تجارت امکان پرداخت الکترونیکی کلیه پرداخت های بازرگان در فرآیندهای تجاری را فراهم می نماید. بدین منظور، دستگاه های مربوط مشخصات قبض درآمد را به صورت سیستمی برای این سامانه ارسال و سامانه مذکور پس از پرداخت الکترونیک توسط بازرگان، شناسه یکتای رسید بانکی را دریافت نموده و



## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

گمرک باید مکانیسم هایی ایجاد کند که به شرکای تجاری اجازه دهد تا در مورد تغییرات پیشنهادی مؤثر بر ایمن سازی زنجیره تأمین، اظهار نظر کنند.

---

همراه با اطلاعات پرداخت برای سامانه دستگاه مربوط ارسال می نماید. پرداخت ها متناسب با موضوع پرداخت به حساب های مشخص شده طبق قوانین جاری انجام می شود؛

(۴) سازمان امور مالیاتی موظف است سامانه جامع امور مالیاتی را به طرق مقتضی با سامانه های مرتبط هماهنگ نموده و نسبت به تبادل سیستمی اطلاعات معاملات با سامانه شناسایی و مبارزه با قاچاق اقدام و ضمن الزامی نمودن درج شناسه کالا در صورت حساب معاملات، امکان استعلام برخط صورتحساب معاملات را در محدوده قوانین و مقررات فراهم نماید؛

(۵) گمرک جمهوری اسلامی ایران موظف است اطلاعات مربوط به صادرات و واردات کالاهای کشور را از طریق سامانه پنجره واحد به سامانه جامع تجارت منتقل نماید و به صورت متقابل اطلاعات مکتسبه سامانه جامع تجارت به سامانه پنجره واحد منتقل شود؛ با این وجود، در حال حاضر، هنوز سامانه جامعی راه اندازی نشده که بتواند تمامی تشریفات مربوط به کالاهای مورد مبادله در زنجیره تأمین تجارت خارجی را به طور کامل، از ابتدا تا انتها، تحت نظارت و پوشش قرار دهد و سازمان های مرتبط با امر تجارت خارجی کشور با سامانه های جداگانه خود و به صورت جزیره ای، نسبت به انجام تشریفات و تراکنش های تجاری خود اقدام می کنند.

# SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

## ۷. رکن سوم - گمرک به سایر سازمان های دولتی و بین الدولی<sup>۱۹۸</sup>

۱. پیشگفتار ۱۹۹

از زمان تصویب چارچوب استانداردهای SAFE در سال ۲۰۰۵، اهمیت همکاری متقابل گمرک و سایر آژانس های دولتی و بین الدولی مرتبط با تجارت بین المللی و امنیت زنجیره تأمین افزایش یافته است. سازمان جهانی گمرک، این مهم را تشخیص داده و تعدادی از ابزارهای کلیدی خود مانند مدیریت هماهنگ شده مرزی (CBM) و پنجره واحد (SW) را در راستای همکاری گمرک و سایر سازمان ها و آژانس های دولتی و بین الدولی ایجاد و معرفی نموده است. هدف اصلی این همکاری، اتخاذ تصمیم صحیح از سوی دولت درخصوص چالش های امنیت زنجیره تأمین و در نهایت، تسهیل و تسریع در تجارت با حذف الزامات و بازرسی های تکراری؛ ساده سازی فرآیندها و استفاده از استانداردهای جهانی است.

مراجع زیادی مانند شرکت های حمل و نقل بین المللی، پلیس، آژانس های فعال در مرز و آژانس های صدور مجوز، در زمینه امنیت زنجیره تأمین، به شیوه های مختلف، با گمرک همکاری می کنند.<sup>۲۰۰</sup> برخی از اقدامات

<sup>198</sup> Pillar 3- Customs to Other Government and Inter-Government Agencies

<sup>199</sup> Introduction

<sup>۲۰۰</sup> در این زمینه چند نکته، حائز اهمیت است: اول - وفق مفاد بند (ح) ماده (۳) قانون امور گمرکی، پیش بینی و فراهم نمودن زیرساخت های مورد نیاز برای اجراء و استقرار سامانه ها، رویه ها و روش های نوین همچون پنجره واحد در فعالیتهای گمرکی، از جمله وظایف و اختیارات گمرک ایران است؛ دوم - مطابق مفاد ماده (۱۲) قانون امور گمرکی، به منظور تسهیل و تسریع در انجام تشریفات گمرکی در مبادی ورودی و خروجی، نمایندگان وزارتخانه ها و سازمانهای مسؤول سایر کنترل ها موظفند تحت نظارت گمرک اقدام نمایند. سایر کنترل ها مانند بازرسی های پزشکی، دامپزشکی، گیاهی، استانداردهای فنی و کیفیت باید به صورت هماهنگ و تحت نظارت گمرک ساماندهی شود. برخی از این کنترل ها به منظور تسهیل تجارت بین المللی می تواند با هماهنگی قبلی به گمرک واگذار شود یا در مکان دیگری به تشخیص گمرک صورت گیرد. وزارتخانه ها و سازمان های مسؤول این کنترل ها باید به منظور انجام سریع وظایفشان امکانات و تسهیلات لازم را فراهم نمایند.

سوم - در اجرای مفاد ماده (۱۲) قانون امور گمرکی و وفق مفاد ماده (۸) آیین نامه اجرایی قانون مزبور، وزارتخانه ها و سازمان های مسؤول سایر کنترل ها موظفند به شرح زیر اقدام نمایند؛ با این وجود در صورت بررسی موضوعات، مشخص خواهد شد که اکثر موارد مندرج در بندهای ذیل اجراء نشده یا ناقص است:

الف - استقرار نمایندگان تام الاختیار خود در اجرای پنجره واحد فیزیکی حسب نظر گمرک در این مراکز در گمرک های اجرایی به نحوی که جوابگویی کامل به مراجعان صورت گیرد؛

ب - تنظیم ساعات کاری و ایام حضور نمایندگان تام الاختیار خود بر اساس نظر گمرک، به نحوی که هیچ گونه خللی در ترخیص کالا به دلیل عدم حضور آنان ایجاد نگردد؛

پ - تنظیم مدت بازدید، نمونه گیری و پاسخگویی خود به طور کامل و بر اساس نظر گمرک به نحوی که زمان ترخیص کالا تا دو سال پس از لازم الاجراء شدن این آیین نامه، حداقل سی درصد کاهش یابد؛

ت - ارایه اسناد، مدارک، گواهی ها و مجوزهای مرتبط به گمرک به صورت الکترونیکی به نحوی که گمرک ایران تعیین می نماید. رعایت این بند توسط سازمانها و مؤسساتی که در انجام تشریفات گمرکی کالا دخیل می باشند، نیز الزامی است؛

ث - فراهم نمودن امکانات لازم و آموزش کارکنان گمرک در مواردی که برخی از کنترل ها با هماهنگی قبلی به گمرک واگذار می شود؛

ج - اتمام و تکمیل ساختمان های اداری از لحاظ سخت افزاری و نرم افزاری و تحویل کل مجموعه به گمرک ایران توسط سازمان های متولی ایجاد زیرساخت در مبادی ورودی و خروجی.

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

انجام شده از سوی این مراجع از جمله تبادل اطلاعات، ارزیابی ریسک (خطر)، بازرسی و نمونه برداری ممکن است مشترک باشد. همکاری بین مراجع اشاره شده، در سطح ملی ضروری است. با توجه به ماهیت زنجیره تأمین جهانی، چنین همکاری مؤثری باید به صورت دوجانبه و چندجانبه، بین سازمان‌هایی که بخش‌ها و حوزه‌های نظارتی مختلف را نمایندگی می‌کنند، به منظور ایجاد هماهنگی بین‌المللی و تسهیل در تجارت صورت پذیرد.

برای اجرای این رکن، اعضاء به ابزارهای WCO از جمله کنوانسیون تجدیدنظر شده کیوتو (RKC)، مدیریت هماهنگ شده مرزی (CBM)، پنجره واحد (SW) ارجاع داده می‌شوند.

### ۲. استانداردها و مشخصات فنی برای اجراء<sup>۲۰۱</sup>

#### همکاری در درون دولت<sup>۲۰۲</sup>

#### ۲.۱ استاندارد (۱) - همکاری متقابل<sup>۲۰۳</sup>

#### دولت‌ها باید همکاری متقابل گمرک و سایر سازمان‌های دولتی ذیصلاح را تقویت کنند.

۲.۱.۱. همکاری متقابل گمرک و سایر سازمان‌های دولتی ذیصلاح که جابجایی محموله‌ها را در شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل از جمله حمل و نقل ترکیبی<sup>۲۰۴</sup> مدیریت می‌کنند، توصیه می‌شود.

#### ۲.۱.۲. همکاری متقابل گمرک و مقامات هواپیمایی<sup>۲۰۵</sup>

گمرک باید همکاری متقابلی را با مقامات هواپیمایی در ارتباط با برنامه‌های صدور گواهینامه امنیتی، فعال اقتصادی مجاز (AEO) و نماینده معرفی شده/فرستنده شناخته شده<sup>۲۰۶</sup> (RA/KC) برقرار نموده و از ظرفیت مقامات امنیتی هواپیمایی برای تجزیه و تحلیل ریسک استفاده کند. این تجزیه و تحلیل خطر گمرکی ممکن است گاهی اوقات بازرسی مجدد محموله‌ها را خارج از قوانین عادی امنیت هواپیمایی ایجاب کند.

#### ۲.۱.۳. همکاری متقابل گمرک و اداره امنیت دریایی و بندری<sup>۲۰۷</sup>

<sup>201</sup> Standards and Technical Specifications for Implementation

<sup>202</sup> Cooperation within Government

<sup>203</sup> Mutual Cooperation

<sup>204</sup> Intermodal

<sup>205</sup> Cooperation between Customs and Aviation Authorities

<sup>206</sup> The Regulated Agent/Known Consignor (RA/KC) Programme

<sup>207</sup> Cooperation between Customs and Maritime and Port Security Authorities

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

گمرک باید همکاری متقابلی را با مقامات امنیتی دریایی و بندری برقرار کند. این همکاری ممکن است درخصوص ضوابط انتخاب AEO ها؛ اطلاعات کدهای امنیتی کشتی و بندر بین‌المللی (ISPS Codes)؛ ارزیابی‌های اولیه امنیتی، تبادل اطلاعات موجود و سایر موارد مرتبط با گمرک یا تجارت بین‌المللی باشد.

### ۲.۱.۴. همکاری متقابل گمرک و متصدیان حمل و نقل زمینی<sup>۲۰۸</sup>

گمرک باید با مقامات حمل و نقل زمینی در زمینه مواردی مانند روش ارزیابی اولیه امنیتی، تبادل اطلاعات موجود و سایر موضوعات مرتبط، همکاری لازم را داشته باشد.<sup>۲۰۹</sup>

### ۲.۱.۵. همکاری متقابل گمرک و پست<sup>۲۱۰</sup>

گمرک باید با اپراتورهای پستی در زمینه مباحثی مانند روش ارزیابی اولیه امنیتی، تبادل اطلاعات و سایر موضوعات مرتبط، همکاری لازم را داشته و تبادل اطلاعات الکترونیکی پیشرفته برای امنیت زنجیره تأمین و درعین حال تسهیل رویه‌های گمرکی، برای مرسولات پستی مورد بررسی قرار گیرد. دستورالعمل‌های قابل اجرا برای امنیت عملیات پستی در استانداردهای امنیتی اتحادیه جهانی پست S58 و S59 موجود است.<sup>۲۱۱</sup> استانداردهای امنیتی UPU با چارچوب استانداردهای SAFE سازگار است.<sup>۲۱۲</sup>

<sup>208</sup> Cooperation between Customs and Land Transportation Authorities

<sup>۲۰۹</sup> پیش‌تر به برخی از این موارد اشاره شده است؛ در هر حال به عنوان مثال باید به این موارد نیز توجه نمود: اول - وفق مفاد ماده (۱۸) قانون امور گمرکی، شرکت‌های حمل و نقل موظفند هنگام ورود وسیله نقلیه به قلمرو گمرکی، دو نسخه اظهارنامه اجمالی تنظیم و به هر یک از آنها نسخه‌ای از فهرست کل بار و در صورت نیاز، برنامه‌های (راهنماهای) هر ردیف از فهرست کل بار را ضمیمه و به گمرک و مرجع تحویل‌گیرنده کالا تسلیم کنند و در صورت خالی بودن وسیله نقلیه، اظهارنامه اجمالی با تصریح بر خالی بودن تسلیم نمایند؛ دوم - در ماده (۱۹) قانون امور گمرکی، تصریح شده است: تخلیه کالا در اماکن گمرکی موکول به موافقت گمرک است. مرجع تحویل‌گیرنده باید قبل از تخلیه کالا هماهنگی لازم را با گمرک به عمل آورد؛ سوم - ماده (۴۱) آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی اعلام نموده است در موقع ورود کالا هر گاه محقق گردد که به علل موجهی مؤسسه حمل و نقل اسناد لازم را همراه ندارد که بتواند اظهارنامه اجمالی به نحو مذکور در ماده (۱۸) قانون را تسلیم کند، مؤسسه مذکور می‌تواند از رییس گمرک اجازه تخلیه بار وسیله نقلیه یا مقداری از آن را تحصیل نماید و تحت نظارت نماینده گمرک با مسئولیت حامل، بسته‌های خود را تخلیه و رسیدگی نموده و تفصیل آن را به دست آورد. رییس گمرک محل موظف است ضمن پذیرش تقاضا، مهلتی را که برای تسلیم اظهارنامه اجمالی لازم تشخیص داده شود، در اجازه نامه معین نماید و تا وقتی که اظهارنامه اجمالی داده نشده است، حامل کالا باید تمام تدابیر احتیاطی را رعایت نماید. هر گاه در وسایل حمل‌هوایی و دریایی بسته‌هایی باشد که باید به مقصد دیگری حمل شود، حمل آنها به آن مقصد به موجب یک نسخه از اوراق اظهارنامه اجمالی خواهد بود که به امضای رییس اولین گمرک ورودی رسیده باشد.

<sup>210</sup> Cooperation between Customs and Postal Operators

<sup>211</sup> Universal Postal Union (UPU) Security Standards S58 and S59

<sup>۲۱۲</sup> در ماده (۸۱) قانون امور گمرکی آمده است که مرسولات پستی کلیه اشیائی است که بر طبق قوانین پستی کشور یا اتحادیه جهانی پست توسط پست قبول، مبادله و توزیع می‌شود و شامل مراسلات و امانات به شرح ذیل است:

الف - مراسلات پستی، نامه، کارت پستال، مطبوعات، نمونه‌های تجارتي، نوار و لوح فشرده پر شده و مانند آنها است؛

ب - امانات پستی، کلیه بسته‌های پستی است به استثناء مراسلاتی که از لحاظ بسته‌بندی، وزن و کرایه پستی تابع ضوابط خاص خود باشد.

# SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

## ۲.۱.۶. همکاری متقابل گمرک و آژانس های کنترل مسافر<sup>۲۱۳</sup>

با توجه به ارتباط بالقوه بین مسافران و جریان های محموله/کالای تجاری، همکاری متقابل گمرک با آژانس های مربوطه که وظیفه کنترل افراد در سراسر مرزها را بر عهده دارند نیز باید وجود داشته باشد.<sup>۲۱۴</sup>

## ۲.۲ استاندارد (۲) - تمهیدات/رویه های مشارکت آمیز<sup>۲۱۵</sup>

با توجه به توضیحات مندرج در مبحث سوم فصل سوم بخش هفتم قانون امور گمرکی، ملاحظه می شود که در این مبحث صرفاً به برخی از تشریفات قانونی و مقرراتی کشورمان اشاره شده و خبری از تشریح دستورالعمل های قابل اجرا برای امنیت عملیات پستی در استانداردهای امنیتی اتحادیه جهانی پست S58 و S59 در این متون وجود ندارد.

### 213 Cooperation between Customs and Passenger Control Agencies

<sup>۲۱۴</sup> در خصوص مبحث مسافر و رویه کالای مسافری باید به چند نکته توجه نمود: اول - طبق مفاد ماده (۷۶) قانون امور گمرکی، منظور از مسافر در این قانون شخصی است که با گذرنامه یا اجازه عبور یا برگ تردد از راههای مجاز به قلمرو گمرکی وارد یا از آنها خارج می شود. اشخاص زیر مسافر تلقی می گردند:

الف - شخص غیرمقیم ایران که به طور موقت به قلمرو گمرکی وارد یا از آن خارج می شود.

ب - شخص مقیم ایران که از قلمرو گمرکی کشور خارج (مسافر خروجی) یا به آن وارد (مسافر ورودی) می شود.

دوم - در ماده (۱۳۵) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی آمده است که گمرک ایران می تواند برای انجام تشریفات گمرکی مسافر و کالای همراه مسافران از نظامهای کنترلی از جمله نظام دو مسیر استفاده نماید و انتخاب یکی از مسیرها به وسیله مسافر به منزله اظهار کالا می باشد که این نظام کنترلی دو مسیر در برخی از گمرک های مسافری به وجود آمده با این وجود بارها مشاهده شده است به هنگام ورود مسافری از برخی از کشورها یا با برخی از پروازها، گمرک مسافری با مسدود کردن درگاه ورودی مسافران به مسیر سبز، تمامی مسافران پرواز مزبور را مجبور به انجام تشریفات کنترلی در مسیر قرمز می نماید.

سوم - علیرغم این که در ماده (۱۳۶) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی قید شده است مسافران ورودی یا «خروجی» از قلمرو گمرکی موظفند کالای همراه خود را به گمرک اظهار نمایند. این اظهار می تواند به صورت شفاهی انجام شود و چنانچه از طرف گمرک به آنان اظهارنامه مخصوص مسافری داده شود باید آن را با دقت تنظیم و به گمرک تسلیم نمایند. چنانچه مسافر اجناس خود را جاسازی و به گمرک اظهار نکرده باشد و گمرک بر اثر بازرسی آنها را کشف نماید مشمول مقررات قاچاق خواهد بود؛ یا در تبصره (۱) ذیل این ماده اعلام شده در صورت درخواست مسافر مقیم ایران که قلمرو گمرکی کشور را ترک می کند، گمرک ملزم است بخشی از کالای همراه وی را که مجاز به خروج آن می باشد مشخص نماید تا در موقع ورود مجدد آن از پرداخت حقوق ورودی معاف شود و یا در ماده (۱۳۹) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی تصریح شده است درخصوص مسافرانی که از کشور خارج می شوند، چنانچه اشیاء ممنوع الصدوری که همراه دارند به گمرک اظهار نمایند، گمرک موظف است ممنوعیت خروج آن اشیاء را به مسافر اعلام تا وی آنها را به داخل کشور منتقل نماید و در این صورت پس از انتقال هیچگونه جریمه ای از مسافر وصول نمی شود؛ با این تفاسیر، گمرک در مبادی خروجی مسافران حضور ندارد و بنابراین، در هنگام خروج مسافر از قلمرو گمرکی، هیچگونه کنترلی توسط «گمرک» درخصوص مسافران خروجی صورت نمی پذیرد و صرفاً مسافری ورودی در هنگام ورود به کشور یا قلمرو کشور، تحت نظارت و کنترل های گمرکی قرار می گیرند. چهارم - ذکر این نکته نیز حائز اهمیت است که در بند فوق از استانداردهای SAFE به همکاری متقابل گمرک و آژانس های کنترل مسافر اشاره شده است، ولی با عنایت به مفاد ماده (۱۵۴) قانون امور گمرکی، که اذعان نموده مراجع تحویل گیرنده دولتی کالا می توانند امور تحویل و تحول کالا از قبیل باربری و انبارداری و یا اماکن غیرگمرکی خود را با رعایت مقررات این قانون برای ایجاد انبارهای اختصاصی یا سردخانه های عمومی به بخش غیردولتی مطابق فهرست تأیید صلاحیت شده از سوی گمرک ایران واگذار نمایند. تحویل گیرنده مکلف است بر اساس وظایف و مسؤولیتهای مذکور در این قانون عمل نماید. محول نمودن وظایف انبارداری و واگذاری اماکنی برای نگهداری کالای گمرک نشده موکول به هماهنگی قبلی با گمرک ایران است؛ و یا مفاد بند (ض) ماده (۳) قانون امور گمرکی که رعایت مفاد قانون اجرای سیاست های کلی اصل چهارم و چهارم (۴۴) قانون اساسی به منظور واگذاری امور غیرحاکمیتی گمرکی به بخش های خصوصی و تعاونی را از وظایف و اختیارات گمرک ایران ذکر نموده، گمرک ایران تشریفات کنترلی و نظارت در امور مسافری را جزو امورحاکمیتی تلقی کرده و آن را به هیچ نهاد کنترل کننده مسافران از بخش خصوصی واگذار نکرده و در مبادی خروجی مسافری نیز به کنترل های به عمل آمده توسط سایر مراجع دولتی و نظامی اکتفا کرده است.

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

دولت‌ها باید تمهیدات یا رویه‌های مشارکت آمیز را میان نهادهای خود که در تجارت و امنیت بین‌المللی دخیل هستند، ایجاد و حفظ کنند.

۲.۲.۱. باید مکانیسم‌هایی برای اطمینان از هماهنگی بین سازمانی برای بهبود کارایی و اثربخشی اقدامات و عملیات امنیتی زنجیره تأمین ایجاد شود. این مکانیسم‌ها باید امکان همسویی کارکردها و مسئولیت‌ها را در بین نهادها به منظور اطمینان از عملیات کارآمد، کیفیت بهینه داده‌ها، مدیریت مؤثر ریسک و اجتناب از تکرار در تلاش‌های دولت برای ایمن سازی و تسهیل تجارت فراهم کنند. برای نیل به این هدف، دولت‌ها باید ماده ۸ موافقتنامه تسهیل تجارت سازمان تجارت جهانی<sup>۲۱۶</sup> را در نظر بگیرند تا از بهترین همکاری و هماهنگی ممکن بین نهادهای مختلف ذیصلاح، اطمینان حاصل کنند.<sup>۲۱۷</sup>

### ۲.۳ استاندارد (۳) - همسوئی برنامه‌های امنیتی<sup>۲۱۸</sup>

دولت‌ها باید در صورت لزوم، الزامات برنامه‌ها/رژیم‌های امنیتی مختلف که برای ارتقای امنیت زنجیره تأمین بین‌المللی اجرا می‌شوند را هماهنگ و همسو نمایند.

۲.۳.۱. گمرک باید با سایر سازمان‌های دولتی در رابطه با برنامه‌های امنیتی خود، هماهنگی و همسوئی لازم را برقرار کند. به عنوان بخشی از این فرآیند هماهنگ‌سازی، دولت‌ها باید اطمینان حاصل کنند که گمرک و سایر نهادها با یکدیگر همکاری می‌کنند تا فرآیندهای خود را برای ارزیابی و اعتبارسنجی متصدیان مرتبط (مانند AEO، RA/KC، ISPS، برنامه انطباق داخلی<sup>۲۱۹</sup> (ICP)) هماهنگ کنند.

<sup>215</sup> Cooperative Arrangements/Procedures

<sup>216</sup> World Trade Organization's Trade Facilitation Agreement

<sup>217</sup> ماده (۸) موافقتنامه تسهیل تجارت سازمان تجارت جهانی به همکاری سازمان‌ها و نهادهای مرزی پرداخته و تصریح نموده است کلیه کشورهای عضو باید اطمینان حاصل کنند که مقامات و نهادهای مسئول کنترل‌های مرزی در ارتباط با رویه‌های واردات، صادرات و عبور (ترانزیت) کالاها با یکدیگر همکاری داشته و فعالیت‌های خود را جهت تسهیل تجارت، با هم هماهنگ می‌کنند. همچنین، تمامی کشورهای عضو، در صورت امکان، باید با کشورهای همسایه که مرز مشترک یا همجوار دارند براساس توافقات متقابل و در راستای هماهنگ نمودن تشریفات و رویه‌های مرزی و تسهیل تجارت مرزی، همکاری کنند. این همکاری‌ها می‌تواند به صورت تنظیم روزها و ساعات فعالیت، یکسان سازی تشریفات گمرکی، استفاده از تأسیسات و کنترل‌های مشترک و ایجاد یک ایستگاه پست مرزی برای اعمال کنترل‌ها باشد. در این خصوص توجه به دو نکته حائز اهمیت است: اول - موارد اشاره شده در فوق، ذیل ماده (۱۲) قانون امورگمرکی و ماده (۸) آیین‌نامه اجرایی قانون مزبور هم قید شده و حتی با وجود این که مربوط به کلیه گمرک‌ها بوده و اختصاص به گمرک‌های مرزی ندارد به شرحی که قبلاً اشاره گردید، به صورت کامل، اجراء نمی‌شود؛ دوم - در فرهنگ اصطلاحات گمرکی بین‌المللی سازمان جهانی گمرک به واژه ای تحت عنوان پست مرزی یک توقف یا One Stop Border Post (OSBP) با این مضمون که OSBP گذرگاه مرزی است که در آن مسافران، کالاها و وسایل حمل و نقل فقط یک بار توقف میکنند تا هم تشریفات خروج از یک کشور و هم تشریفات ورود به کشور دیگر را انجام دهند، اشاره شده است که چنین نهادی در کشور ایران با کشورهای همجوار، تعریف نشده و وجود ندارد.

<sup>218</sup> Alignment of Security Programmes

<sup>219</sup> Internal Compliance Programme (ICP)

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

۲.۳.۲. در زمینه امنیت محموله های هوایی نیز مقامات ذیربط باید در جهت هماهنگی و همسو نمودن برنامه های امنیتی خود، تلاش کنند. این همکاری ممکن است درخصوص تلاش برای همسوئی برنامه هایی مانند ارزیابی اولیه، تبادل اطلاعات، پیگیری پس از اعطای وضعیت/مجوز (از جمله به اشتراک گذاری اطلاعات در رابطه با خروج یا ابطال وضعیت) باشد.

### ۲.۴ استاندارد (۴) - هماهنگ سازی اقدامات کنترل ملی<sup>۲۲۰</sup>

دولت ها باید اقدامات کنترل ملی امنیت زنجیره تأمین سازمان های دولتی، از جمله مدیریت ریسک و کاهش ریسک را هماهنگ نمایند تا هرگونه تأثیر منفی این اقدامات بر تجارت قانونی و حرکت بین المللی را محدود کنند.

۲.۴.۱. گمرک باید تا حد امکان فرآیندها، اقدامات یا استراتژی های کنترلی خود را به منظور تضمین امنیت و رقابت اقتصادی با سازمان های همجوار هماهنگ کند. چنین هماهنگی ها ممکن است شامل بازرسی مشترک (فیزیکی و/یا اداری)، تبادل اطلاعات، مدیریت هماهنگ ریسک و به رسمیت شناختن متقابل کنترل ها باشد.

۲.۴.۲. گمرک باید توافقاتی را با سازمان های دولتی - که به عنوان مقامات نظارتی در مورد برخی کالاهای خاص (مانند سلاح، مواد خطرناک) معرفی شده اند - منعقد کند. همکاری در زمینه امنیت، بازرسی و ترخیص چنین کالاهایی باید مطابق با اصول استاندارد ۴ فوق باشد.

### ۲.۵ استاندارد (۵) - توسعه اقدامات تداوم و از سرگیری<sup>۲۲۱</sup>

گمرک باید با سایر سازمان های دولتی و همچنین بخش خصوصی برای شناسایی نقش ها و مسئولیت های مربوطه در رابطه با تداوم تجارت و اقدامات از سرگیری، همکاری نماید تا در صورت بروز یک حادثه مخرب، خللی در تجارت بوجود نیاید.

۲.۵.۱. در رابطه با تداوم تجارت موجود و اقدامات از سرگیری و ادامه تجارت متعاقب بروز یک حادثه مخرب، لازم است که مکانیسم ها و برنامه هایی از قبل براساس نقش ها و مسئولیت های مربوطه تدوین شده و در صورت لزوم به روز شوند.<sup>۲۲۲</sup>

<sup>220</sup> Harmonization of National Control Measures

<sup>221</sup> Development of Continuity and Resumptions Measures

<sup>222</sup> پدافند غیرعامل یا پدافند ناکنشگر نوعی دفاع غیرنظامی است؛ و به مجموعه اقداماتی گفته می شود که به جنگ افزار نیاز ندارد و با اجرای آن می توان از وارد شدن خسارات مالی به تجهیزات، تأسیسات حیاتی و حساس نظامی و غیرنظامی و تلفات انسانی جلوگیری نموده یا میزان این خسارات و تلفات را به حداقل ممکن کاهش داد. پدافند غیرعامل به معنای کاهش آسیب پذیری در هنگام بحران، بدون استفاده از اقدامات نظامی و صرفاً با بهره گیری از

# SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

۲.۶ استاندارد (۶) - هماهنگ سازی الزامات بایگانی داده ها ۲۳۳

گمرک باید هماهنگی لازم را با سایر سازمان های دولتی که به داده هایی برای ترخیص کالا نیاز دارند، در راستای ارسال، انتقال و استفاده مجدد از داده های تجارت بین المللی، مطابق با مفهوم پنجره واحد، به عمل آورد.

۲.۶.۱. گمرک و سایر سازمان های دولتی باید در جهت ایجاد سیستمی تلاش کنند که بازرگان را قادر می سازد تا اطلاعات مورد نیاز را یک بار به صورت الکترونیکی به یک مرجع مشخص شده، ترجیحاً گمرک، ارسال کند. در این زمینه، گمرک باید به دنبال یکپارچگی نزدیک با فرآیندهای تجاری و جریان اطلاعات در زنجیره تأمین جهانی باشد.<sup>۲۲۴</sup>

فعالیت های غیرنظامی، فنی و مدیریتی است. اقدامات پدافند غیرعامل شامل پوشش، پراکندگی، تفرقه و جابجایی، فریب، مکان یابی، اعلام خبر، قابلیت بقا، استحکامات، استتار، اختفاء، ماکت فریبنده و سازه های امن می باشد. در پدافند غیرعامل تمام نهادها، نیروها، سازمان ها، صنایع و حتی مردم عادی می توانند نقش مؤثری ایفا کنند در حالیکه در پدافند عامل مانند سیستم های ضد هوایی و هواپیماهای رهگیر، تنها نیروهای مسلح، مسئولیت برعهده دارند. استاندارد فوق، مرتبط با تعریف پدافند غیرعامل می باشد. تعریف و توضیحی که در قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن، جای خالی آن محسوس است.

## 223 Harmonization of data filing requirements

<sup>۲۲۴</sup> مرتبط با این موضوع باید توجه داشت: اول- پنجره واحد یا (Single Window (SW)، وفق تعریف مندرج در فرهنگ اصطلاحات بین المللی گمرکی، تسهیلاتی است که به طرف های مرتبط با تجارت و حمل و نقل اجازه می دهد اطلاعات و اسناد استاندارد شده را با «یک نقطه ورودی واحد» تسلیم کنند تا کلیه الزامات نظارتی مربوط به واردات، صادرات و ترانزیت را برآورده کنند. اگر اطلاعات، الکترونیکی است، عناصر داده های فردی باید فقط یک بار ارسال شوند؛ دوم- وفق مفاد ماده (۱۲) قانون امور گمرکی، به منظور تسهیل و تسریع در انجام تشریفات گمرکی در مبادی ورودی و خروجی، نمایندگان وزارتخانه ها و سازمان های مسؤول سایر کنترل ها موظفند تحت نظارت گمرک اقدام نمایند. سایر کنترل ها مانند بازرسی های پزشکی، دامپزشکی، گیاهی، استانداردهای فنی و کیفیت باید به صورت هماهنگ و تحت نظارت گمرک ساماندهی شود. برخی از این کنترل ها به منظور تسهیل تجارت بین المللی می تواند با هماهنگی قبلی به گمرک واگذار شود یا در مکان دیگری به تشخیص گمرک صورت گیرد. وزارتخانه ها و سازمان های مسؤول این کنترل ها باید به منظور انجام سریع وظایفشان امکانات و تسهیلات لازم را فراهم نمایند؛ سوم- مطابق مفاد ماده (۵) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، گمرک ایران موظف است متناسب با ایجاد زیرساخت ها به منظور انجام تشریفات گمرکی و کنترل های گمرکی از فناوری های نوین نظیر فناوری اطلاعات و پرتونگاری با رعایت قوانین تجارت الکترونیکی - مصوب ۱۳۸۲- و مدیریت خدمات کشوری - مصوب ۱۳۸۶- استفاده نموده و با ایجاد زیرساخت ها، مجوزهای صادره، معافیت ها و ممنوعیت ها در انجام تشریفات گمرکی را در بستر فناوری اطلاعات و ارتباطات دریافت نماید. همچنین به منظور شناسایی هویت شخصی و تجاری متعاملین خود در قالب اشخاص حقیقی و حقوقی به اطلاعات سازمان ثبت احوال کشور، اداره کل ثبت شرکت ها و مؤسسات غیرتجاری، اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران (اتاق ایران) و سازمان امور مالیاتی کشور و سایر سازمان ها (حسب مورد در مواقع لزوم) استناد نموده و سازمان های ذیربط باید اطلاعات مربوط را در بستر فناوری اطلاعات و ارتباطات در اختیار قرار دهند. در تبصره ذیل این ماده آمده است که وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات موظف است زیرساخت های ارتباطی و مخابراتی امن و پایدار در بستر شبکه ملی اطلاعات را در گمرک های کشور به منظور اجرای گمرک الکترونیکی فراهم نماید؛ چهارم- با وجود موارد عنوان شده، وفق مفاد ماده (۳) آیین نامه اجرایی مواد (۵) و (۶) قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز - مصوب ۱۳۹۵/۴/۶ هیأت وزیران، تصریح شده است به منظور یکپارچه سازی اطلاعات و کاهش زمینه های بروز قاچاق، وزارت صنعت، معدن و تجارت موظف است با همکاری ستاد و دستگاه های ذیربط، «سامانه جامع تجارت» را به گونه ای تهیه و اجرا نموده و مورد بهره برداری قرار دهد که متضمن کلیه فرآیندهای تجارت داخلی و خارجی از جمله صدور، تمدید و ابطال کارت بازرگانی و مجوزهای تجاری بوده و انواع رویه های تجاری اعم از واردات، صادرات و عبور (ترانزیت) را در برگرفته و یکپارچه نماید. این سامانه باید با اشتراک گذاری اطلاعات موجود در سامانه های مرتبط از جمله سامانه پنجره واحد، سامانه ارزی، سامانه جامع حمل و نقل و سامانه جامع بیمه، مورد بهره برداری قرار گیرد، به نحوی که بازرگان بتواند تمام امور خود را در خصوص تجارت از طریق درگاه این سامانه مشاهده و پی گیری کند و از ورود چند باره اطلاعات یکسان و تکراری جلوگیری شود.



## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

۲.۶.۲. دولت‌ها باید از استانداردهای بین‌المللی در ارتباط با ایجاد، ترویج و توسعه یک محیط پنجره واحد، مانند توصیه‌ها و دستورالعمل‌های UN/CEFACT<sup>۲۲۵</sup> در مورد ایجاد یک پنجره واحد فرامرزی، پنجره واحد WCO و مدل داده WCO در برنامه‌های خود استفاده نمایند.

همکاری بین دولت‌ها و درمیان آنها<sup>۲۲۶</sup>

۲.۷ استاندارد (۷) - همکاری متقابل<sup>۲۲۷</sup>

دولت‌ها باید همکاری متقابل بین‌گمرک و سایر سازمان‌های دولتی ذیصلاح مرتبط با امنیت زنجیره تأمین را در سراسر مرزها یا در داخل اتحادیه گمرکی تقویت کنند.

۲.۷.۱. این همکاری متقابل ممکن است شامل تبادل اطلاعات، آموزش، کمک‌های فنی، ظرفیت‌سازی، تنظیم ساعات کاری (در صورت لزوم) و به اشتراک گذاری تجهیزات باشد.

۲.۸ استاندارد (۸) - توسعه ترتیبات یا پروتکل‌های مشارکت آمیز<sup>۲۲۸</sup>

دولت‌ها باید ترتیبات یا پروتکل‌های مشارکت آمیز را میان نهادهای خود - که در کنار هم در یک مرز مشترک یا در یک اتحادیه گمرکی فعالیت می‌کنند - ایجاد کنند.

۲.۸.۱. چنین مشارکت‌هایی ممکن است به امضای یادداشت‌های تفاهم، موافقت‌نامه‌های کمک متقابل گمرکی<sup>۲۲۹</sup> (CMAA) یا سایر موارد، به منظور دستیابی به وظایف مدیریت هماهنگ شده فرامرزی نیاز داشته باشد.

۲.۹ استاندارد (۹) - هماهنگ سازی برنامه‌های امنیتی<sup>۲۳۰</sup>

دولت‌ها باید در صورت لزوم، الزامات برنامه‌های امنیتی مختلف - که برای افزایش امنیت زنجیره تأمین بین‌المللی اجراء می‌شوند - را هماهنگ کنند.

<sup>225</sup> The United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT)

UN/CEFACT مرکز سازمان ملل متحد برای تسهیل تجارت و تجارت الکترونیک است.

<sup>226</sup> Cooperation between and among Governments

<sup>227</sup> Mutual Cooperation

<sup>228</sup> Development of Cooperative Arrangements or Protocols

<sup>229</sup> Customs Mutual Assistance Agreements (CMAA)

<sup>230</sup> Harmonization of Security Programmes

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

۲.۹.۱. نهادهای مرتبط با امنیت زنجیره تأمین باید برای ارتقای برنامه‌های امنیتی با همدیگر همکاری کنند. این همکاری ممکن است با همسو کردن الزامات، افزایش مزایای اعضاء و به حداقل رساندن تکرارهای غیرضروری به دست آید.

۲.۱۰. استاندارد (۱۰) - هماهنگ سازی اقدامات کنترل فرامرزی<sup>۲۳۱</sup>

دولت‌ها باید برای هماهنگ کردن اقدامات کنترلی فرامرزی تلاش کنند.

۲.۱۰.۱. همکاری ممکن است شامل شناخت متقابل اقدامات کنترلی و برنامه‌های انطباق، به اشتراک گذاری منابع و تکنیک‌ها و پذیرش ترخیص کالا توسط طرف مقابل باشد.

همکاری چند ملیتی<sup>۲۳۲</sup>

۲.۱۱. استاندارد (۱۱) - ایجاد همکاری متقابل<sup>۲۳۳</sup>

دولت‌ها باید با یکدیگر همکاری بین نهادهای بین‌المللی مرتبط با امنیت زنجیره تأمین، تقویت کنند.

۲.۱۱.۱. دولت‌های عضو WCO، باید با تمام نهادهای بین‌المللی مرتبط با تجارت بین‌المللی و امنیت زنجیره تأمین، برای توسعه، حفظ و ارتقای استانداردهای بین‌المللی هماهنگ، مشارکت کنند.<sup>۲۳۴</sup>

۲.۱۲. استاندارد (۱۲) - توسعه ترتیبات یا پروتکل‌های مشارکت آمیز<sup>۲۳۵</sup>

WCO باید به نمایندگی از طرف اعضای خود، ترتیبات همکاری را با نهادهای دولتی بین‌المللی مرتبط با امنیت زنجیره تأمین (مانند ICAO، IMO و UPU)<sup>۲۳۶</sup>، ایجاد و حفظ کند.

<sup>231</sup> Harmonization of Cross-Border Control Measures

<sup>232</sup> Multinational Cooperation

<sup>233</sup> Establishment of Mutual Cooperation

<sup>۲۳۴</sup> مرتبط با این استاندارد، باید توجه نمود: اول- وفق مفاد بندهای (ش) و (ص) ماده (۳) قانون امور گمرکی، گسترش ارتباطات بین‌المللی، انعقاد تفاهمنامه و موافقتنامه‌های گمرکی دو یا چند جانبه، عضویت و تعامل فعال با سازمان‌های بین‌المللی و گمرکی با رعایت اصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی و قوانین مربوطه؛ و رعایت توصیه‌های سازمان جهانی گمرک، قراردادهای بازرگانی و توافقنامه‌های منعقد شده یا پایایی در چهارچوب قوانین و مقررات مربوطه از وظایف و اختیارات گمرک ایران بر شمرده شده است؛ دوم- وفق مفاد ماده (۱) قانون امور گمرکی، مفاهیم اصطلاحات گمرکی به کار برده شده در این قانون، طبق تعریفی است که از طرف شورای همکاری گمرکی به صورت مجموعه برای کشورهای عضو منتشر شده و یا می‌شود مگر این که در سایر مواد این قانون از آن تعریف دیگری به عمل آمده باشد. مفاد این ماده قانونی نشان می‌دهد که ممکن است در مفاهیم اصطلاحات گمرکی مندرج در قانون امور گمرکی، از توضیحاتی استفاده شود که در فرهنگ اصطلاحات بین‌المللی گمرکی شورای همکاری گمرکی (که از توصیه‌های سازمان جهانی گمرک است) به نحو دیگری تعریف یا توصیف شده است؛ سوم- وفق مفاد ماده (۱۵۵) قانون امور گمرکی، در مواردی که دولت جمهوری اسلامی ایران طبق قانون، عضویت در کنوانسیون‌ها و قراردادهای بین‌المللی مربوط به گمرک را پذیرفته و لازم الاجراء شناخته است، روش‌ها و دستورالعمل‌های اجرایی این قراردادها باید از طرف گمرک ایران تهیه شده و به تصویب هیأت وزیران برسد.

<sup>235</sup> Development of Cooperative Arrangements or Protocols

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

۲.۱۲.۱. هدف این تلاش مشترک، تکمیل کار اعضاء برای رسیدگی به موضوعاتی مانند همکاری و هماهنگی ملی و چند ملیتی و اتخاذ/هماهنگ سازی استانداردهای بین المللی خواهد بود.

---

<sup>236</sup> The International Civil Aviation Organization (ICAO)- The International Maritime Organization (IMO)- The Universal Postal Union (UPU)

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

### VI. تداوم و از سرگیری تجارت<sup>۲۳۷</sup>

دولت‌ها باید با نهادهای دولتی، خصوصی و نیز سایر دولت‌ها برای توسعه مکانیسم‌ها، برنامه‌ها و فرآیندها جهت تداوم و همچنین از سرگیری تجارت در صورت اختلال در زنجیره تأمین بین‌المللی همکاری کنند. به منظور ادامه تجارت در صورت بروز یک حادثه مخرب، نهادهای مختلف، نقش‌ها و مسئولیت‌های متفاوتی خواهند داشت. در این خصوص، همکاری گمرک با سایر سازمان‌های دولتی و بخش خصوصی برای شناسایی نقش‌ها و مسئولیت‌های مربوطه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است؛ چرا که سازوکارها و برنامه‌ها باید بر اساس این مسئولیت‌ها تدوین و در صورت لزوم به روز شوند.

گمرک، باید برای ایجاد سازوکارهایی در راستای به اشتراک گذاری اطلاعات، با AEOها و سایر مشاغل همکاری لازم را داشته باشد تا در صورت اختلال مقطعی در زنجیره تأمین بین‌المللی، جابجایی کالاها و انجام تشریفات گمرکی مربوط به محموله‌ها متوقف نشود. باید توجه داشت همکاری میان تمامی ذینفعان زنجیره تأمین، باعث بهبود سریع تجارت به شیوه‌ای جامع و هماهنگ می‌شود.

رهنموده‌هایی برای هماهنگی گمرک با ذینفعان بخش دولتی و خصوصی در مورد از سرگیری تجارت، در دستورالعمل‌های بازیابی تجارت WCO در بسته SAFE گنجانده شده است.<sup>۲۳۸</sup>

<sup>237</sup> Trade Continuity and Resumption

<sup>۲۳۸</sup> راهنمایی‌های فنی بیشتر را می‌توانید در بخش L - مدیریت بحران و بازیابی حوادث الزامات AEOها ملاحظه نمایید.

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

### VII. به رسمیت شناختن (پذیرش) متقابل<sup>239</sup>

#### ۱. پیشگفتار<sup>240</sup>

قطعهنامه چارچوب استانداردهای SAFE از اعضای WCO و گمرک ها یا اتحادیه های اقتصادی درخواست نموده که قصد مثبت خود را برای اجرای استانداردهای این چارچوب به WCO اعلام نموده و اقدامات اجرایی لازم را نیز در اسرع وقت انجام دهند.

به رسمیت شناختن متقابل، مفهوم گسترده ای است که به موجب آن، یک اقدام یا تصمیم اتخاذ شده توسط یک گمرک یا مجوزی که به درستی توسط یک گمرک اعطاء شده است توسط گمرک دیگری بررسی شده و مورد پذیرش قرار می گیرد. رویکرد استاندارد به مجوز AEO ها، یک طرح قطعی برای توسعه بلندمدت سیستم های بین المللی به رسمیت شناختن متقابل AEO ها در سطوح دوجانبه، ملی، منطقه ای و در آینده، جهانی فراهم می کند. در همین راستا، ضروری است که:

- برنامه های AEO ها ، مطابق با استانداردها و اصول تعیین شده در چارچوب SAFE باشد؛
- مجموعه توافقی شده ای از استانداردهای مشترک و لازم الاجراء برای گمرک و AEO ها وجود داشته باشد؛
- استانداردها به شیوه ای یکسان اعمال شوند تا این امر برای بررسی و به رسمیت شناختن توسط گمرک ها امکان پذیر باشد؛
- در صورت واگذاری فرآیند اعتبار سنجی، توسط گمرک به یک مرجع تعیین شده دیگر، استانداردهای مورد توافق برای آن مرجع وجود داشته باشد؛
- قوانین و مقررات لازم برای اجرای یک سیستم به رسمیت شناختن یا پذیرش متقابل وجود داشته باشد؛
- اتحادیه های گمرکی یا اقتصادی استانداردهای تجویز شده را به یک شیوه واحد اجراء نمایند.

در چارچوب استانداردهای SAFE ، به رسمیت شناختن متقابل، در سه محور مورد مطالعه قرار می گیرد:

- رکن دوم ، استاندارد سوم - مجوز: گمرک باید در مورد به رسمیت شناختن متقابل وضعیت AEO ها توافق حاصل کند؛

<sup>239</sup> Mutual Recognition

<sup>240</sup> Introduction

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

- **رکن اول، استاندارد ششم** - اطلاعات الکترونیکی پیشرفته: AEOها باید از به رسمیت شناختن متقابل گواهی‌های دیجیتال بهره مند شوند تا بتوانند پیام‌های الکترونیکی لازم را برای آن دسته از گمرک‌هایی که این گواهی‌ها را پذیرفته اند، ارسال کنند؛
- **رکن اول، استاندارد هفتم** - هدف گذاری و ارتباطات: گمرک باید هدف گذاری و غربالگری مشترک، استفاده از مجموعه های استاندارد شده معیارهای هدف گیری و مکانیسم های ارتباطی و یا تبادل اطلاعات سازگار را فراهم کند. این عناصر به توسعه آینده سیستم به رسمیت شناختن متقابل کنترل ها کمک خواهد کرد.

به رسمیت شناختن متقابل می‌تواند وسیله‌ای برای جلوگیری از تکرار کنترل‌های امنیتی بوده و تا حد زیادی به تسهیل و کنترل کالاهای در حال حرکت در زنجیره تأمین بین‌المللی کمک کند. این بخش از سند، گزینه‌هایی را برای به رسمیت شناختن متقابل بررسی می‌کند. با این حال، مشخص است که تصمیمات مربوط به پذیرش متقابل، توسط گمرک‌ها یا اتحادیه‌های اقتصادی یا گمرکی اتخاذ خواهد شد.

### ۲. به رسمیت شناختن متقابل فعالان اقتصادی مجاز<sup>۲۴۱</sup>

ره‌نموده‌ایی برای گمرک ارائه شده است تا مفهوم به رسمیت شناختن متقابل را طی یک توافقنامه یا موافقتنامه به رسمیت شناختن متقابل<sup>۲۴۲</sup> (MRA) معرفی کند. یک مدل درخواست و فرآیند صدور مجوز واحد نیز در طرح کلی فرآیند برای تجارت ارائه شده است. اینگونه مقدمات، زیربنای لازم را برای توسعه یک سیستم بین‌المللی به رسمیت شناختن متقابل فراهم می‌کند. البته باید اذعان داشت همانطور که توسط اعضای WCO و دبیرخانه سازمان جهانی گمرک، پیشنهاد شده است که چارچوب استانداردهای SAFE به طور تدریجی و با رویکرد مرحله ای اجراء شود، توسعه یک سیستم جهانی به رسمیت شناختن متقابل نیز مستلزم گذشت زمان است.

### ۲.۱. برنامه های AEO های اتحادیه گمرکی منطقه ای<sup>۲۴۳</sup>

توسعه برنامه‌های AEOها و MRA های اتحادیه گمرکی منطقه ای براساس چارچوب استانداردهای SAFE می‌تواند به رسمیت شناختن و هماهنگی متقابل وضعیت AEO ها در سراسر جهان را تسهیل کند. بر اساس این مفهوم، فرض بر این است که وضعیت مجاز AEO ها که توسط گمرک یک عضو اتحادیه اعطاء شده است

<sup>241</sup> Mutual Recognition of Authorized Economic Operators

<sup>242</sup> Mutual Recognition Arrangement/Agreement (MRA)

<sup>243</sup> Regional Customs Union AEO Programmes

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

توسط گمرک های سایر اعضا در اتحادیه گمرکی یا اقتصادی، به رسمیت شناخته می شود. سایر مشاغل نیز می توانند وضعیت AEO را در سراسر منطقه، بدون نیاز به MRA های جداگانه یا اضافی بپذیرند.

### ۲.۲. توافقنامه/موافقتنامه به رسمیت شناختن متقابل چند جانبه<sup>۲۴۴</sup>

رویکرد دیگری برای به رسمیت شناختن متقابل AEO ها در منطقه، توسط MRA های چندجانبه ارائه شده است. موافقتنامه های چندجانبه می توانند اثربخشی به رسمیت شناختن متقابل را افزایش دهند، زیرا اعضا مختلفی که روی یک رویکرد استاندارد برای AEO ها، توافق کرده اند را پوشش می دهند. در این راستا، یک فرآیند مذاکره واحد می تواند به پذیرش متقابل یک AEO بین چندین عضو منتهی شده و در نتیجه، هزینه های عملیاتی مربوط به انعقاد MRA های دوجانبه را کاهش دهد.

### ۳. به رسمیت شناختن متقابل کنترل های گمرکی<sup>۲۴۵</sup>

به رسمیت شناختن متقابل کنترل های گمرکی، حوزه ای است که برای گمرک ها، چالش ایجاد می کند. اگرچه سابقه کمک های اداری متقابل و به اشتراک گذاری اطلاعات در مورد تخلفات گمرکی وجود دارد، الزامات چارچوب SAFE که به موضوع به رسمیت شناختن متقابل کنترل ها می پردازد نسبتاً جدید است.<sup>۲۴۶</sup> در

<sup>244</sup> Plurilateral MRAs

<sup>245</sup> Mutual Recognition of Customs Controls

<sup>۲۴۶</sup> درخصوص این موضوع باید به موارد ذیل نیز توجه نمود: اول - مطابق تعریف فرهنگ اصطلاحات بین المللی گمرکی سازمان جهانی گمرک، کمک های دوجانبه اداری یا Mutual Administrative Assistance (MAA) که پیشتر هم به آن اشاره شد، اقدامات یک گمرک، از جانب یا با همکاری گمرک دیگر برای اجراء صحیح قانون گمرکی و برای پیشگیری، تحقیق و مبارزه با تخلفات گمرکی است؛ دوم - نمونه هایی از کمک های دوجانبه اداری در قانون امورگمرکی و آیین نامه اجرایی آن قید شده که می توان به عنوان مثال به موارد ذیل اشاره نمود:

ماده (۹۱) آیین نامه اجرایی قانون امورگمرکی - هرگاه کالا در گمرک داخلی به عنوان مرجوعی اظهار شود صاحب کالا باید علاوه بر هزینه های انجام خدمات که به طور قطعی پرداخت می نماید تضمین لازم که میزان آن توسط گمرک ایران تعیین خواهد شد، تودیع نماید. کالای مرجوعی باید از گمرک داخلی مستقیماً تا گمرک مرزی حمل و تحویل و پروانه و اظهارنامه نیز تسلیم شود سپس با اطلاع گمرک مرزی و تحت نظر مأمورانی که از طرف گمرک تعیین می شود از راه مجاز مرزی خارج و یا به کشتی یا هواپیما تحویل گردد و مأموران باید تاریخ ورود کالا به گمرک مرز خروجی و خروج کالا را در دفتر مخصوص شماره گذاری و پلمب شده ثبت و در پشت پروانه و اظهارنامه نیز نوشته و امضاء نمایند و امضای آنها از طرف رییس گمرک محل گواهی و اظهارنامه گواهی شده به صاحب کالا تسلیم شود تا جهت ابطال تضمین به گمرک داخلی مربوط تسلیم نماید؛

ماده (۹۲) آیین نامه اجرایی قانون امورگمرکی - هرگاه در گمرک مرزی اختلافی بین مشخصات ظاهری کالای مرجوعی با مندرجات اظهارنامه و پروانه مشاهده گردد رییس گمرک باید از صدور اجازه خروج کالا از کشور خودداری و به اختلاف رسیدگی و در صورت لزوم از گمرک صادرکننده پروانه مرجوعی، چگونگی اختلافات یاد شده را استعلام و در صورت تخلف طبق مقررات مربوط حسب مورد عمل نماید؛

ماده (۱۰۵) آیین نامه اجرایی قانون امورگمرکی - گمرک خروجی موظف است مندرجات پروانه عبور خارجی و وضع مهر و موم (پلمب) و مشخصات ظاهری را تطبیق نموده و پس از حصول اطمینان از مطابقت، اجازه تخلیه یا خروج کالا را تحت نظارت مأمورین گمرک صادر نماید؛

ماده (۱۰۶) آیین نامه اجرایی قانون امورگمرکی - پس از تحویل کالای موضوع پروانه عبور (ترانزیت) خارجی به گمرک مقصد و یا خروج محموله از قلمرو گمرکی گمرک یاد شده بلافاصله مراتب را به گمرک ورودی اعلام و اظهارنامه گواهی شده توسط رییس گمرک مربوط، به اظهارکننده یا نماینده وی تسلیم می شود تا جهت ابطال تعهدات یا تضمین ها به گمرک ورودی تسلیم نماید. پروانه عبور که خروج کالا در پشت آن گواهی شده، در گمرک خروجی بایگانی و علاوه بر آن به محض تحویل یا خروج کالا مراتب در رایانه یا دفتر مخصوص شماره گذاری و مهر و موم (پلمب) و ثبت می شود؛

## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

چارچوب SAFE، عناصری که ممکن است به سیستم به رسمیت شناختن متقابل کنترل ها کمک کنند، طیف وسیعی از فعالیت های گمرکی را پوشش می دهند. می توان گفت علاوه بر خلاصه مدیریت ریسک WCO، کنوانسیون ژوهانسبورگ و توافقنامه مدل دوجانبه، حاوی مقرراتی است که می تواند از فعالیت های غربالگری مشترک حمایت کند.

ماده (۱۱۳) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی - در صورتی که در مسیر عبور (ترانزیت) داخلی، کالا یا وسیله حمل آن دچار سانحه گردد، عبور دهنده یا حامل موظف به اعلام مراتب به نزدیکترین گمرک جهت اعزام مأمور برای واری کالا و تنظیم صورت مجلس می باشد. گمرک پس از انجام اقدامات لازم با مهر و موم (پلمب) مجدد اجازه ادامه مسیر داده و نسخه ای از صورت مجلس را برای گمرکهای مبدأ و مقصد عبور ارسال خواهد نمود؛

ماده (۱۱۴) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی - پس از وصول کالای عبور (ترانزیت) داخلی به گمرک مقصد تعداد و اعلام مهر و موم های (پلمب) های بسته ها یا وسیله نقلیه حسب مورد واری و با مندرجات پروانه تطبیق و در صورتی که اختلافی مشاهده نگردد کالا به انبار تحویل و قبض انبار صادر و تسلیم تحویل دهنده می گردد. علاوه بر صدور قبض انبار، تحویل محموله با قید تاریخ در پروانه عبور یا وله کارنه تیر از طرف گمرک مقصد گواهی تا با ارسال به گمرک مبدأ، عبور دهنده بتواند تضمین و تعهد خود را تسویه نماید؛

ماده (۱۱۵) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی - در صورت کشف اختلاف در گمرک مقصد رویه عبور داخلی، صورت مجلس بلافاصله با حضور عبور دهنده یا حامل کالا، از طرف آن گمرک تنظیم و یک نسخه آن به نماینده شرکت حمل و نقل بین المللی تسلیم و مراتب در زیر پروانه یا کارنه تیر قید می گردد. صورت مجلس مذکور باید ظرف بیست و چهار ساعت تنظیم و یک نسخه آن برای گمرک مبدأ عبور ارسال شود؛

ماده (۱۱۸) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی - کالای صادراتی که پروانه آن در گمرک داخلی صادر شده است وقتی که به گمرک مرزی رسید در صورتی که مهر و موم (پلمب) الصاقی سالم و دست نخورده باشد، گمرک به تطبیق ظاهری آن با پروانه اکتفا نموده و ضمن ثبت خروج کالا اجازه عبور کالا را از مرز می دهد سپس مشخصات وسیله حمل و تاریخ خروج کالا را از مرز در پشت پروانه درج و پس از مهر و امضاء آن را به صاحب کالا یا حامل تسلیم می نماید؛

ماده (۱۸۲) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی - صاحب کالای کران بری، اظهارنامه گواهی شده ورود مجدد کالا را که از طرف گمرک مقصد صادر گردیده و به گمرک مبدأ تسلیم می نماید. گمرک مبدأ در صورتی که گواهی نامه حاکی از ورود کالا به گمرک مقصد در مهلت تعیین شده را رویت نماید، دستور تسویه تضمین یا ابطال تعهد را صادر و اظهارنامه گواهی شده مذکور را به همراه سابقه پروانه بایگانی می نماید؛

تبصره ۲ ماده (۱۸۲) آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی - گمرک مبدأ موظف است بلافاصله پس از صدور پروانه کران بری مراتب را به گمرک مقصد اعلام و گمرک مقصد موظف است پس از وصول کالا چگونگی ورود کالا و تاریخ ورود آن را با قید شماره و تاریخ اظهارنامه ورود به گمرک مبدأ اطلاع دهد؛ سوم - مقررات به رسمیت شناختن کنترل ها در چارچوب قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن و شرح وظایف و اقدامات لازم الاجراء هر رویه گمرکی تصریح شده و به موارد دیگری در راستای استانداردهای SAFE سازمان جهانی گمرک اشاره نشده است؛

چهارم - مطابق مفاد بند (ژ) ماده (۱) قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز (اصلاحی ۱۰، ۱۱، ۱۴۰۰)، اسناد مثبت گمرکی عبارت است از اصل یا تأییدیه الکترونیکی سند پروانه ورود گمرکی، پته گمرکی، قبض سپرده موجب ترخیص کالا، حواله فروش و یا قبض خرید کالای متروکه، ضبطی و بلاصاحب، پروانه عبور (ترانزیت)، پروانه مرجوعی، پروانه ورود موقت، پروانه ورود موقت برای پردازش، پته عبور، پروانه کران بری (کابوتاژ) دفترچه حمل و نقل جاده ای بین المللی (کارنه تیر) و دفترچه عبور گمرکی وسایل نقلیه (کارنه دو پاساژ) که به تأیید گمرک رسیده باشند، پروانه صادراتی، پروانه صدور موقت و کارت مسافری صادره توسط مناطق آزاد تجاری و صنعتی و کارت هوشمند که توسط گمرک تکمیل و تأیید می شود مشروط بر اینکه مشخصات مذکور در این اسناد با مشخصات کالا از هر حیث تطبیق نماید و فاصله بین تاریخ صدور سند و تاریخ کشف کالا با توجه به نوع کالا و نحوه مصرف آن متناسب باشد. در ادامه این بند تصریح شده است که «اسناد گمرکات کشورهای خارجی» و یا اسنادی که دلالتی بر ورود و یا صدور قانونی کالا از کشور ندارند، اسناد مثبت گمرکی تلقی نمی شوند.



## SAFE FRAMEWORK OF STANDARDS

### ۴. نقش سازمان جهانی گمرک<sup>۲۴۷</sup>

قطعنامهٔ مربوط به چارچوب SAFE، ارزش جلسات ارزیابی دوره ای را درخصوص این استانداردها به رسمیت می شناسد. چنین جلساتی می تواند بستری برای پیشبرد شناخت متقابل وضعیت AEOها و همچنین نتایج کنترل و گواهی های دیجیتال فراهم کند. کمیسیون خط مشی WCO، اعضاء را تشویق می کند تا فعالانه در چنین جلساتی شرکت کنند و گزارش هایی از پروژه های آزمایشی و پیشرفت های حاصل شده در راستای هدف به رسمیت شناختن متقابل ارائه کنند. همچنین، برای WCO نیز مطلوب است که در پروژه های آزمایشی منتخب شرکت کند. پروژه هایی که می توانند به فرآیند آموزش و یادگیری کمک کرده و مشکلات عملی را برای تجزیه و تحلیل و بحث درخصوص آنها، شناسایی کنند.

---

<sup>247</sup> Role for the WCO