

چالش های مربوط به تضمین گمرکی در مقایسه با کنوانسیونهای بین المللی و قوانین هم عرض

صادق سلیمی^۱، سعید خردمندی^۲، خدیجه مرادی^۳

^۱دانشجوی دوره دکترا، گروه حقوق خصوصی، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران.

^۲استادیار، گروه حقوق، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران (نویسنده مسئول)

^۳استاد یار، گروه حقوق، دانشگاه رازی، کرمانشاه، ایران (استاد مشاور)

تاریخ دریافت: 1402/03/04 تاریخ پذیرش: 1402/04/01

Challenges related to customs assurance compared to international conventions and parallel laws

Sadegh Salimi¹, Saeed Kheradmandi², Khadijeh Moradi³

¹PhD student, private law department, Kermanshah branch, Islamic Azad University, Kermanshah, Iran.

² Assistant Professor, Department of Law, Kermanshah branch, Islamic Azad University, Kermanshah, Iran (corresponding author)

³ Assistant Professor, Department of Law, Razi University, Kermanshah, Iran (consulting professor)

Received: (25/05/2023) Accepted: (22/06/2023)

شناسه یکتا: asm.pgu.ac.ir/article_701290.html

چکیده:

هر سازمانی تحت حاکمیت مجموعه قوانین مقررات عام و خاص قرار دارد، بدیهی است قوانین و مقررات حاکم با نقاط قوت و ضعف همراه باشد لذا نقاط ضعف آن زمینه به چالش تبدیل شدن دارد با این اوصاف گمرک کشوری به عنوان یکی از مهمترین سازمانهای حقوقی و قانونی کشور که به کنوانسیونهای تجاری بین المللی، نظیر تیر 1975 و کنوانسیون تجدید نظر شده کیوتو 1389 الحاق شده است نیز از این قاعده مستثنا نیست بنابراین، در بحث تضمین با چالش های در مقررات مواجه هستیم که یک سری تعارضات یا تراحمات با مقررات کنوانسیونها از قبیل، نحوه تعیین و میزان تضمین، مدت زمان مطالبه و کسری محموله های عبوری یا تعارض با قوانین هم عرض از جمله، تضمین در پوشش بیمه نامه معتبر، عنصر عمد و غیر عمد در رویه ورود موقت، یا مدت زمان پروانه عبوری در وصول یا استرداد تضمین می باشند. نتیجه می گیریم که در مقررات مربوط به امور گمرکی در بخشها فوق دچار این چالشها هستیم و برای حل آنها، مصادیق تعارضات، که ابتدای وصول یا استرداد تضمین، مقررات کنوانسیونها و امور گمرکی می باشند، وحدت رویه، در یکسان سازی تشریفات در امر تضمین گمرکی وجود ندارد. جهت ایجاد وحدت رویه، با اتکا به قاعده حقوقی تراحم و تعارض، پیشگیری از تداوم چالشها و حفظ حقوق موسسات ضامن و گمرک هر یک از چالشهای مورد تحلیل قرار گرفته است، هدف از نگارش این مقاله روشن ساختن تعارضات است، که تاکنون در ادبیات حقوقی ایران به آن توجه نشده است. لذا در این تحقیق با روش کتابخانه‌ای و توصیفی و تحلیلی و بهره‌گیری از تجربه‌های اجرایی در امور گمرکی، علاوه بر استفاده از راه حل حقوقی تعارض و تراحم، راهکارهایی، علمی، عملی، کاربردی پیشنهاد گردیده است.

کلیدواژه: چالش چند وجهی، بیمه نامه معتبر، تضمین، کنوانسیون تیر، کنوانسیون تجدید نظر شد کیوتو

Abstract:

Every organization is governed by a set of general and special laws and regulations, it is obvious that the governing laws and regulations are associated with strengths and weaknesses, so the weaknesses of that field are becoming a challenge. The country that has joined the international trade conventions, such as July 1975 and the Revised Kyoto Convention 1389, is not exempt from this rule. Therefore, in the discussion of guaranteeing, we are facing challenges in the regulations that a series of conflicts or conflicts with the provisions of the conventions such as The method of determining and the amount of guarantee, the duration of the demand for customs clearance of transit cargoes or conflicts with similar laws, including the guarantee covered by a valid insurance policy, the intentional and unintentional element in the temporary entry procedure, or the duration of the transit permit in collecting or issuing the guarantee We conclude that we have these challenges in the regulations related to customs affairs in the above sections, and to solve them, the examples of conflicts, which are the collection or return of guarantees, the regulations of conventions and customs affairs, unanimity, in harmonizing the procedures in There is no customs guarantee. In order to create a unified approach, relying on the legal rule of conflict and conflict, preventing the continuation of challenges and protecting the rights of guarantor and customs institutions, each of the challenges has been analyzed. have not been noticed. Therefore, in this research, using the library, descriptive and analytical method and taking advantage of executive experiences in customs affairs, in addition to using the legal solution of conflict and conflict, scientific, practical, practical solutions have been proposed.

Keywords: multifaceted challenge, valid insurance policy, guarantee, Tire Convention, Revised Kyoto Convention

مقدمه:

قانون امور گمرکی مصوب 1350/03/30 می باشد که گمرک ج.ا.ا تا سال 1390 از این قانون در رویه و تشریفات گمرکی پیروی نموده است لذا با گذر زمان و پیشرفت حمل و نقل و گستردگی امر صادرات یا واردات و عبور کالاهای خارجی مجلس شورای اسلامی با همکاری ج.ا.ا قانون فوق را به طور کلی نسخ و اقدام به تصویب قانون جدید امور گمرکی به تاریخ 1390/09/16 نموده است، قانون امور گمرکی مصوب سال 1350 قبل از اینکه نسخ شود به کنوانسیون های تجاری نظیر ورود موقت (ATA)، کنوانسیون تیر (T.I.R) و کنوانسیون تجدید نظر شده کیوتو را الحاق شده است و جز کشورهای متعاقد بوده است متاسفانه علیرغم نسخ قانون قدیم و تدوین قانون جدید امور گمرکی با مفاد کنوانسیون های تجاری فوق الذکر به ویژه در امر تضمین و یکسان سازی تشریفات متناسب نگردیده است (سلاجقه و همکاران، 1398).

سیستم تیر و ترانزیت، در ژوئن 1949 به عنوان یک سیستم هماهنگی بین المللی کنترل گمرکی تسهیل کننده حمل و نقل و بازرگانی بین المللی و در رابطه با ترانزیت کالای تحت پوشش کارنه تیر اجرا می گردید، هم اکنون این کنوانسیون 64 کشور عضو دارد. استفاده از سیستم تیر، در حمل و نقل بین المللی کالا بیانگر ویژگی خاص نظام تیر است و برای مؤسسات حمل و نقل و مقامات گمرکی یک سیستم مطمئن و با ارزش و ساده برای حمل و نقل کالا از مرزها عرضه می کند. پیشرفت تکنولوژی باعث گردید این سیستم در نوامبر سال 1975 اصلاح شده و در سال 1978 قابلیت اجرا یابد (دیاگوریوت⁴ و همکاران، 2020). یکی از دلایل اصلاح کنوانسیون تیر این بود که کانتینرها به جهت بهبود علاوه بر حمل و نقل جاده ای در اروپا در حمل و نقل ریلی و دریایی مورد استفاده قرار گرفتند قانون الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تیر در خرداد ماه سال 1363 به تصویب مجلس شورای اسلامی و تأیید شورای نگهبان رسید، در مقابل کنوانسیون تیر 1975 کنوانسیون تجدید نظر شده کیوتو در سال 1389 که به تأیید مجلس شورای اسلامی به عنوان قانون عادی کشور ما پذیرفته شد و هدف سازمان جهانی گمرک از تدوین این کنوانسیون اخیر به منظور مشارکت بیشتر گمرکات در توسعه تجارت و ارائه تسهیلات تدوین گردید در هریک از کنوانسیونها به ویژه کنوانسیون تیر و کنوانسیون ورود موقت آ.ت.ا، ابزارهای قانونی تضمین جهت یکسان سازی تشریفات مشابه بند ح ماده 1 ق.ا.گ جهت وصول یا تسویه تضمین جهت حفظ حقوق گمرکی طراحی شده اند لذا چون گمرک در حمل و نقل بین المللی فعال و با تجار و مؤسسات ضامن و شرکت های حمل و نقل و کارگزاران گمرکی و مراجع رسیدگی صالح همکاری و ارتباط دارد (سلیمی و خردمندی، 1401). علیرغم این تامل و همکاری حسب مقررات، روابط اشخاص در قرارداد و تجارت بین المللی و اعمال قوانین و مقررات داخلی و بین المللی نگاه تنظیم کننده حاکمیتی جهت وصول درآمد دولت و حفظ حقوق گمرکی و تسهیل در امر تجارت و جایگاه کنترلی در وصول یا تسویه تضمین وجود دارد و این اعمال حاکمیتی برای حفظ حقوق ورودی و خسارات تاخیر در مقررات بین المللی نظیر کنوانسیون تیر یا کنوانسیون ورود موقت یا کنوانسیون تجدید نظر شده کیوتو با مقررات داخلی حسب بند ح ماده 1 ق.ا.گ یا اجرای قسمت اخیر ماده 97 همان قانون انجام می گیرد، به استناد قوانین امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن به ویژه مفاد ماده 10 ق.ا.گ و ماده 98 آیین نامه اجرایی آن میزان تضمین برای کالای عبوری خارجی اظهار شده به وسیله شرکت های حمل و نقل بین المللی دارای پروانه فعالیت از وزارت راه و شهرسازی که فعالیت آنها از سوی دفتر ترانزیت اعلام گردیده است (ساداتی، 1395). در مقررات داخلی معادل حقوق ورودی به علاوه وجوهی که به موجب قانون گمرک وصول آن برعهده دارد و به واردات قطعی تعلق می گیرد تعیین می گردد، لیکن در مقررات بین المللی حسب مفاد کنوانسیون تیر اخذ تضمین با توجه به مفاد ماده 10 ق.ا.گ یا ماده 14 آن تضمین براساس تعرفه گمرکی نیست بلکه براساس هر کانتینر تعیین می گردد لذا به منظور تعیین صحیح و دقیق و رفع تعارض تضامین با توجه به مشخصات کمی و کیفی کالا و تعرفه و ارزش آن بایستی تعیین گردد (سلاجقه و همکاران، 1398). در مقررات داخلی میزان تضمین به غیر از بیمه نامه معتبر تضمین به میزان تعرفه و ارزش کالا توسط گمرک اخذ می گردد، لیکن برای کالاهای وارده تحت صحابت کارنه تیر نیاز به اخذ تضمین جداگانه نبوده حال این سئوالی مطرح می شود که در مقررات بین المللی چنانچه براساس مشخصات کمی و کیفی کالا برای گمرک محرز شود که میزان تضمین کارنه تیر، تکافوی وجوه مورد مطالبه گمرک را نداشته باشد حسب مقررات گمرک علاوه بر تضمین کارنه تیر برای مابه التفاوت وجوه مورد مطالبه تضمین جداگانه توسط گمرک برخلاف مقررات کنوانسیون تیر حسب مقررات امور گمرکی مجاز است؟ و از سوی دیگر سئوال دیگر اینکه در نوع تضمین و تعیین آن و یا در صورت کسری محموله های عبوری مدت زمان مطالبه اختلافی بین مقررات امور گمرکی و کنوانسیون های بین المللی نظیر تیر و کنوانسیون تجدید نظر کیوتو وجود دارد؟ چگونه می توان با توجه به ابزارهای قانونی تضمین در مقررات بین المللی و مقررات امور گمرکی راه حلی با توجه به قاعده تعارض و تراحم در نظر بگیریم.

البته تنها اختلاف در تعیین تضمین و یا کسری کالا در محموله های عبوری جهت وصول تضمین، در محموله های عبوری نیست بلکه در رویه ورود موقت برای پردازش یا فراوری که مدت زمان حسب ماده 82 آیین نامه اجرایی آن جهت اجرای تعهدات و تسویه تضمین و استرداد آن یا وصول آن توسط مامور وصول درآمد دولت اهمیت دارد (اشراقی آرانی، 1398)، لذا توجه به دو عنصر عمد و غیر عمد با توجه به ماده 88 و 186 آیین نامه اجرایی و 109 و بند ب ماده 113 ق.ا.گ جهت وصول تضمین یا سقوط آن یا جریمه انتظامی (تعهد، تخلف، جرم) تعارض یا تراحم محقق است و از طرف در رویه واردات قطعی هم مثل سایر رویه های امور گمرکی فوق الذکر در خروج کالا به صورت اضافی با توجه به مفاد ماده 135 و بند پ ماده 136 و ماده 108 و ماده 6 و 7 ق.ا.گ و بند پ ماده 36 قانون قاچاق تعارض یا تراحم مطرح است (حیدری خورمیزی، 1395). یا اینکه اصلاً تعارض نیست بلکه سکوت قانون و ترفند تاجر چالش چند وجهی و درگیر کردن چند رویه نسبت به استرداد حقوق ورودی و یا تسویه تضمین مطرح است. در صورت مغایرت در مقررات نباید تصور شود که «تعارض و تساقطاً حاکم است» حقوق دانان ما تعارض و تراحم را به یک معنا تفسیر، حقوق دانان هر چیزی که با هم همخوانی نداشته باشند تعارض تلقی می کنند ولی از نظر اصولین تعارض جای است که تراحم نباشد، نسخ، منسوخ، حاکم و محکوم نباشد، اگر مسئله مربوط به عام و خاص باشد قطعاً تعارض هست ولی این تعارض بدوی است و امکان برطرف آن وجود دارد و مستقر نیست ما در قانون گذاری تعارض یعنی تنافی در مقام انشاء و قانون گذاری به صورت مستقر نداریم، تعارض مربوط به مرحله انشاء و ایجاد و قانون گذاری است و در مرحله انشاء و ایجاد و قانون گذاری قابل جمع نیستند و همدیگر را نفی می کنند و نمی شود هر دو درست باشند. اگر هر دو درست باشند لازم اجتماع دو تا امر معارض است چون نمی شود یک امری هم واجب باشد و هم واجب نباشد و این تعارض است پس تعارض یعنی تنافی در مرحله انشاء و قانون گذاری و ایجاد قانون است به همین خاطر می گوئیم تعارض در قوانین نداریم (رضوی و همکاران، 1401). اما در خصوص تراحم باید گفت تراحم در مرحله اجرا است (احمدی و همکاران، 1401). در مرحله اجرا امکان عمل کردن به هر دو مورد نیست، همه این موارد و سئوالات نیاز به تجربه و تحلیل و ارایه راهکار و پیشنهاد دارد و در تحقیقات پیشین که بیشتر به کلیات پرداخته شده نسبت به رفع تعارضات یا تراحمات پرداخته نشده و قطعاً استمرار تضييع حقوق گمرک و موسسات ضامن و تاجر را در بردارد از این جهت جنبه نو آوری تحقیق محرز و با توجه به اینکه اهداف در پروراندن مطالب توسط محقق معین شده است از اهمیت ویژه برخوردار است و نظر به مطالعات در حوزه تخصصی و تجربیات در گمرکات اجرایی و با بضاعت علمی توانسته ام تعارضات را شناسایی و راهکار ارایه گردد تحقیق علمی و کاربردی تمرکز دارد و روش تحقیق در این مقاله به صورت تحلیلی و توصیفی و کتابخانه ای بوده و از دستاوردهای مطالعه تطبیق حقوق امور گمرکی با مقررات کنوانسیون های بین المللی و قوانین هم عرض استفاده لازم به عمل آمده است.

1- اختیار تعیین تضمین و میزان آن:

الف- تعیین تضمین

تعیین تضمین معمولاً براساس ماده 14 ق.ا.گ و در رویه های امور گمرکی صرفاً جهت حفظ حقوق گمرکی یا اختلاف ارز در تعرفه زمانی که بین گمرک و صاحب کالا اختلاف حاصل شود به سبب اینکه احتمال حقوق ورودی بیشتر به ترخیص کننده تعلق گیرد تضمین بابت اختلاف ارزش اخذ می گردد که علاوه بر این موضوع اخذ تضمین ممکن است بابت حسن انجام تعهد و غیره باشد که به استناد ماده 10 ق.ا.گ و ماده 112 آیین نامه اجرایی آن و بند ح ماده ق.ا.گ و بند ب ماده 38 قانون رفع موانع تولید و رقابت پذیری ارتقای نظام مالی کشور میزان تضمین جهت عبور کالای داخلی و خارجی و سایر رویه های امور گمرکی تعیین می گردد (نوردیده و طجریلو، 1400). این سؤال مطرح است که تعیین تضمین با اظهار کننده است یا اینکه گمرک نسبت به تعیین آن اقدام می کند و از طرفی میزان تضمین بر چه اساسی تعیین می گردد، اختلافی و تعارض بین مقررات مرتبط محرز می باشد؟ که جای بررسی دارد.

تعارض که مقررات آیین نامه امور گمرکی با کنوانسیون تیر در ضمیمه تعیین و اختیار تضمین متصور است، که در امر ترانزیت اجازه تعیین نوع تضمین به شرکت حمل و نقل یا تضمین سپار داده نشده است بلکه نوع تضمین را مقررات کنوانسیون تیر معین کرده و برای هر کانتینر 50 هزار دلار و استثنائاً برای تنباکو والکل 200 هزار دلار برای هر کانتینر در نظر گرفته شده است (محمد حسینی، 1396) که موسسه ضامن و شرکت حمل و نقل منفرداً و مجتمعاً در مقابل گمرک متعهد هستند و از طرفی شرکت حمل و نقل در برابر موسسه ضامن بایستی تضمین از جمله ضمانت بانکی یا سفته و غیر بدهد که این قرارداد اخیر خصوصی و ربطی به گمرک ندارد در حالیکه طبق ماده 6 آیین نامه امور گمرکی در مواردی که گمرک مجاز به اخذ تضمین باشد اظهار کننده می تواند یکی از تضمینات بند ح ماده 1 قانون امور گمرکی را انتخاب و ارائه نمایند و چنانچه اشخاص تاجر سابقه تخلف یا قاچاق داشته باشند تنها در این مورد حق تعیین نوع تضمین را ندارد و گمرک ج.ا.ا بایستی نوع تضمین را تعیین کند ولی موسسه ضامن حسب مقررات تیر دفترچه تیر که عنوان تضمین تلقی میشود به افرادی داده می شود که سابقه قاچاق قطعیت یافته نداشته

باشند و گمرک آنها را از دسترسی به ترانزیت محدود نکرده باشد (بازتعارض محرز است) لذا پیشنهاد می گردد حداقل در رویه ترانزیت ما بین ترانزیت عادی و ترانزیت با دفترچه تیر را از همدیگر تفکیک کنیم تا شاهد این نوع تعارض نباشیم لذا لازم است به ماده 6 امور گمرکی به خاطر ایجاد تناسب عملیات ترانزیت با رویه تیر از ماده 6 در نوع تعیین تضمین استثناء کنیم.

قانون امور گمرکی در سال 1390 مورد بازنگری و اصلاح قرار گرفت و ج.ا.ا در سال 1389 به کنوانسیون تجدید نظر کیوتو ملحق شد این کنوانسیون به رویه های جهانی گمرک کمک می کند و هدف آن ساده سازی تشریفات و توسعه بهبود مستمر فناوری های مربوط به کنترل های گمرکی و یکسان سازی تشریفات می باشد (سلاجقه و همکاران، 1398).

وقتی به بررسی استاندارد 3-5 کنوانسیون تجدیدنظر کیوتو نگاه می کنیم نگاه می کنیم بیان شده هر شخص مشمول ارایه تضمین در صورت موافقت گمرک می تواند به هر شکلی تضمین گمرکی را برگزیند⁵ ولی در ماده 6 آیین نامه امور گمرکی نوع تضمین اظهار کننده یا صاحب کالا اختیار تعیین دارد و گمرک مکلف به قبول آن است⁶ و همچنین در ماده 6 قانون اخیر ذکر شده است که در صورت تخلف و قاچاق فقط این حق از اظهار کننده سلب و گمرک تضمین را تعیین می کند که چنین شرطی در کنوانسیون ذکر نشده و در صورت تخلف یا قاچاق تاجر سکوت دارد البته اختلاف نظر هست و برخی ها که سواد حقوقی ندارند معتقد هستند که کنوانسیون تجدید نظر با آیین نامه تعارض دارد باید گفت آیین نامه لاحق بر قانون است اما حقوقدانان همیشه معتقد هستند و این را می دانند که قانون همیشه ارجح بر آیین نامه است حال چون کنوانسیون یک قانون عادی تلقی می شود و باید گمرک نوع تضمین را تعیین و موافقت کند اما کنوانسیون تیر که قرارداد سه جانبه بین گمرک و شرکت حمل و نقل و موسسه ضامن است نوع تضمین آن مقررات تعیین کرده و گمرک و شرکت حمل و موسسه ضامن مکلف به پذیرش آن هستند البته من معتقد هستم به خاطر رفع اختلاف لازم است ترانزیت با کارنه تیر در این خصوص از سایر رویه ها استثنا شود ولی در سایر رویه ها ملاک عمل کنوانسیون تجدید نظر ملاک عمل قرار گیرد و ماده 6 آیین نامه مورد بازنگری و با مقررات بین المللی متناسب شود البته در تعیین ارزش کالا با توجه به تعرفه بین ماده 14 ق.ا.گ و کنوانسیون تیر در میزان تضمین با توجه به ارزش کالا تعارض و جود دارد.

به نظر می رسد در بین کنوانسیون تجدید نظر کیوتو که در سال 1389 به عنوان قانون عادی کشور ما پذیرفته شده است و قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن در سال 1390 مورد اصلاح قرار گرفته و کنوانسیون تیر 1375 هماهنگی لازم در تعیین نوع تضمین و اینکه چه کسی تضمین را انتخاب کند وجود ندارد حال سؤال این است آیا تعارض وجود دارد یا تزامم بایستی مورد بررسی قرار بدهیم همانطوریکه بیان شد تعارض یا بدوی است یا مستقر که ما در قانون «تعارض و تساقط» نداریم در قانون معمولاً تعارض مربوط به مرحله انشاء و قانونگذاری و ایجاد است و قابل جمع نیستند بلکه همدیگر را نفی می کنند و نمی شود هر دودرست باشد چون اگر هر دو درست باشد لازم است اجتماع دو تا امر متعارض است در واقع نمی شود یک امری هم واجب باشد و هم نباشد و این تعارض است و تنافی در مرحله انشاء و قانونگذاری و ایجاد قانون است در خصوص موضوع فوق الذکر چون دو قانون به ویژه ماده 6 ق.ا.گ و ماده 6 آیین نامه و استاندارد 3-5 کنوانسیون تجدید نظر شده کیوتو از هر جهت مخالف مدلول یکدیگر هستند بین آنها تعارض وجود دارد ولی تعارض از نوع بدوی است و در خصوص موارد تحت پوشش کنوانسیون تیر باید اظهار نظر کرد که نسبت به عام تخصیص حاصل شده است لذا تعارض بین قانون (کنوانسیون تجدید نظر شده کیوتو) و آیین نامه به نظر می رسد قانون مقدم و بایستی پیشنهاد ابطال آیین نامه به هیات عمومی دیوان عدالت اداری توسط سازمان مربوطه داده شود (مزینی و همکاران، 1398).

⁵ مستفاد از استاندارد 3-5 کنوانسیون تجدید نظر شده کیوتو مصوب سال 1389 فصل 5

⁶ مستفاد از ماده 6 آیین نامه اجرایی امور گمرکی مصوب سال 1390

ب- میزان تضمین :

کالا از نظر ماده 10 قانون امور گمرکی⁷ و ماده 112 آیین نامه اجرایی آن جهت تعیین میزان تضمین و همچنین میزان جریمه حسب ماده 18 قانون قاچاق کالا و ارز به سه دسته تقسیم می شوند: 1- کالای مجاز 2- کالای مجاز مشروط 3- کالای ممنوعه⁸، اگر این دسته بندی و نحوه تعیین تضمین را با مقررات بین المللی به ویژه کنوانسیون تیر بررسی کنیم، حسب یادداشت توضیحی بند 3 ماده 8 کنوانسیون تیر، هر کارنه تیر به عنوان تضمین برای هر کانتینر 50 هزار دلار یا یکصد هزار یورو و استثنائاً برای کالای عنوان تنباکو و الکل 200 هزار دلار در نظر گرفته شده است که این میزان تضمین براساس تعرفه و ارزش کالا اخذ نمی گردد بلکه حسب مقررات کنوانسیون تیر صرفاً کارنه تیر با میزان فوق الذکر برای هر کانتینر اخذ می گردد (محمدی، 1385). که نوع دسته بندی کالا و تعرفه و ارزش کالا در مقررات آن ملاک عمل نیست لذا در نحوه تعیین تضمین لازم است به استناد ماده 10 ق.ا.گ و ماده 112 آیین نامه اجرایی آن، بند 38 قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور میزان تضمین جهت عبور داخلی و خارجی کالاها که بنای عمل جهت میزان تضمین ماده 10 ق.ا.گ می باشد و در مقام عمل و اجرا با توجه به ماده 14 و ماده 10 ق.ا.گ طبقه بندی کالا به مجاز، مجاز مشروط، ممنوع، باخلاء قانونی مواجه هستیم و از اینرو ماده 10 جهت تعیین میزان تضمین مقرر می دارد «به استثناء هزینه ها انجام خدمات که بلافاصله وصول می شود میزان تضمین برای وصول حقوق ورودی برای کالای مجاز معادل حقوق ورودی متعلقه و برای سایر کالاها معادل حقوق ورودی متعلقه به علاوه نصف تا سه برابر ارزش کالا است که حسب مورد گمرک تعیین می کند (سلیمی و خردمندی، 1401).

در خصوص میزان تضمین با توجه به مقررات کنوانسیون تیر و مطالعه ماده 14 قانون امور گمرکی در نحوه تعیین تضمین جهت حفظ حقوق گمرکی به نظر ماده 14 ق.ا.گ از هر نظر مناسب با تعرفه و نوع تضمین است زیرا ماده 14 ق.ا.گ مصوب سال 1390 ارزش کالای گمرکی در همه موارد عبارتست «ارزش بهای خرید کالا در کشور مبدأ به اضافه هزینه بیمه حمل و نقل (سیف) به اضافه سایر هزینه ها بی که به ان کالا تا ورود به اولین گمرک تعلق می گیرد». البته معتقد هستیم بند الف ماده 8 کنوانسیون تیر به این مورد اشاره دارد که چنانچه عملیات تیر نقص شود موسسه ضامن مکلف است براساس مقررات و قوانین کشوری که تخلف صورت گرفته است حقوق و عوارض گمرکی را پرداخت بکند لذا میزان تضمین با توجه به مستند اخیر بایستی منطبق با تعرفه و ارزش کالا باشد هر چند که حسب مفاد ماده 9 قانون مدنی مقررات عهدی که بر طبق قانون اساسی بین دولت ایران و سایر دول منعقد شده باشد در حکم قانون است اما در معتقد هستیم در خصوص میزان تضمین و تفاوت در مقررات امور گمرکی و کنوانسیون تیر باید گفت با توجه به اینکه قانون امور گمرکی نسبت به کنوانسیون تیر عام موخر است (مصوب سال 1359) از این رو باید دید که عام بعد از خاص موجب نسخ خاص مقدم می گردد یا اینکه عام به خاص مقدم تخصیص می خورد در اصول فقه وضعیت عام بعد از خاص مورد اختلاف قرار گرفته و نظر صحیح این است که نمی توان بطور کلی یا در همه موارد قائل به نسخ یا تخصیص شد بلکه با توجه به مجموعه قرائن باید دید که قول به نسخ تضمین کننده نظر قانون گذار است یا قول به تخصیص در رابطه با تعارض بدوی بین مقررات کنوانسیون و ق.ا.گ با توجه به اینکه مقررات کنوانسیون توسط ایران در سال 1359 پذیرفته شده و این کنوانسیون حاکم بر تمام مقررات است از این رو نمی توان ماده 14 ق.ا.گ را ناسخ مقررات کنوانسیون تیر دانست و باید براین اعتقاد بود که کنوانسیون به عنوان خاص مقدم، قانون عام امور گمرکی موخر را تخصیص زده است بنابراین در چارچوب مقررات کنوانسیون تیر باید حکم تعیین تضمین به میزان فوق داد اما چون میزان تضمین ممکن است با تعرفه و ارزش کالا متناسب و ماده 14 ق.ا.گ رعایت نشود جهت تکمیل تضمین با تعرفه و ارزش کالا صرفاً پلاس تیر⁹ اضافه گردد (تضمین اضافی اخذ گردد) و در سایر موارد حسب مقررات امور گمرکی عمل کرد اما با توجه به حقوق گمرک و جلوگیری از سو استفاده موسسات ضامن و تاجر بایستی به گونه ای میزان تضمین مقررات کنوانسیون تیر با تعرفه و ارزش کالا که حسب ماده 14 ق.ا.گ تعیین گردد.

2- بررسی مدت زمان مطالبه و کسری در وصول یا تسویه تضمین

اگر قرار بر این باشد که مبلغی جهت کسری کالا که در بین مسیر روی داده یا اصلاً کالا ابتداً کسری داشته است برای دفترچه تیر محاسبه و مطالبه گردد، طبق بند 1 ماده 8 کنوانسیون تیر آن مبلغ که برای کسری کالا محاسبه می شود بر اساس و مفاد قانون امور گمرکی کشور مربوطه

⁷ ماده 10 ق.ا.گ مقرر میدارد (به استثناء هزینه انجام خدمات که بلافاصله وصول می شود، میزان تضمین اخذ شده برای وصول حقوق ورودی برای کالاها مجاز معادل حقوق ورودی متعلقه و برای سایر کالاها معادل حقوق ورودی متعلقه به علاوه نصف تا سه برابر ارزش کالا است که حسب مورد توسط گمرک تعیین می شود))

⁸ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز مصوب سال 1392 ناشر، انتشارات روزنامه رسمی ج.ا.ا.

⁹ سند تیر پلاس (TIR+) برای پوشش حقوق ورودی کالاها با ارزش بالا در قلمرو ج.ا.ا امکان پذیر شده است لیکن به صورت قانون در کنوانسیون تیر مطرح نشده

برآورد می‌شود. در سابق مطابق ماده 28 ق.ا. گ مصوب سال 1350 مبلغ مورد مطالبه محاسبه و اخذ می‌گردید لیکن در خصوص زمان مربوط به مطالبه و مهلت شرکت حمل‌ونقل بین ماده 28 قانون سابق و ماده 11 کنوانسیون تیر اختلاف وجود داشت که در حال حاضر درست است مطابق ماده 104 ق.ا. گ مهلت زمان ارائه اسناد کسری 3 ماه تعیین شده است که در صورت عدم ارائه آن کالا ضبط و جریمه تعیین و تضمین وصول می‌گردد اما باز در خصوص نحوه مطالبه بین قانون امور گمرکی و مقررات کنوانسیون تیر اختلاف وجود دارد. به نظرمی‌رسد در صورت عدم ارائه اسناد کسری کالا بعد از سه ماه گمرک فوراً از محل تضمین جریمه و حقوق ورودی را وصول می‌کند. در ماده 28 قانون سابق امور گمرکی شرکت حمل‌ونقل فقط شش ماه مهلت داده شده است تا با ارائه اسناد و مدارک لازم موضوع کسری تخلیه را منتفی کند در غیر این صورت جریمه مربوطه محاسبه و اخذ می‌گردید لیکن در حال حاضر ماده 28 ق.ا. گ مصوب سال 1350 نسخ شده است و ملاک عمل ماده 104 ق.ا. گ مصوب سال 1390 است. منتها بندهای 1الی 5 ماده 11 کنوانسیون تیر مهلت‌های تعیین شده جهت وصول جریمه و حقوق ورودی از موسسه ضامن را به صورت ذیل تعیین کرده است:

1- از تاریخ پذیرش دفترچه تیر گمرک ظرف مدت یک سال مهلت دارد تا موسسه ضامن را از عدم تصفیه دفترچه تیر مطلع کند و بایستی اختاریه کسر تخلیه یا کسر وزن را صادر و اعلام کند. البته اگر پایان عملیات تیر به صورت نادرست یا متقلبانه تهیه شده باشد این مهلت دو سال خواهد بود (محمدی، 1385).

2- گمرک سه ماه بعد از تاریخ ابلاغیه کسر وزن یا کسری کالا و حداکثر 2 سال بعد می‌تواند مبلغ مورد مطالبه خود را به موسسه ضامن و دارنده دفترچه تیر اعلام کند و موسسه ضامن 3 ماه فرصت دارد مبلغ مورد مطالبه را پرداخت کند البته اگر موضوع دعوی حقوقی یا اداری مربوط به شخص یا اشخاص مذکور در بند 2 ماده 11 کنوانسیون تیر این ماده مطالبه باید ظرف یکسال از تاریخ لازم الاجرا شدن حکم دادگاه صورت گیرد. و همچنین در صورتی که ظرف مهلت 2 سال از تاریخ مطالبه دلائل و مستندات قانع‌کننده‌ای بر اینکه در ارتباطات با عملیات تیر موردنظر تخلف و عمل خلاف قانونی صورت نگرفته است و این اسناد و مدارک به مقامات گمرکی ارائه شود مبلغ پرداخت شده حسب مورد به موسسه ضامن یا شرکت حمل‌ونقل مسترد می‌گردد منتها در ماده 104 ق.ا. گ صرفاً به مدت سه ماه مهلت ارایه اسناد اشاره دارد و در مورد مطالبه و ابلاغ کسری صراحت ندارد (محمدی، 1385). و صرفاً ماده 104 در بند ب در مورد کسری تخلیه به اخذ جریمه انتظامی ماده 110 ق.ا. گ بابت هر اظهارنامه اجمالی یا بارنامه معادل 1/300/000 ریال تا 2/006/000 ریال مبلغ جریمه تعیین می‌شود (گلی، 1398). لیکن در قانون سابق امور گمرکی مصوب سال 1350 حسب بند 2 ماده 28 ق.ا. گ جهت کسری کالای مجاز مبلغی معادل یک و نیم برابر وجوهی که به ترخیص قطعی کالا تعلق می‌گیرد مشروط بر اینکه از یک برابر بهای سیف آن تجاوز نکند و جهت کالای ممنوع ورود یا غیر مجاز مبلغی معادل دو برابر بهای سیف کالا جریمه محاسبه و از شرکت حمل و نقل اخذ می‌گردد اما قانون جدید برخلاف قانون سابق که نسخ شده است صرفاً در کسری تخلیه جریمه موضوع ماده 110 ق.ا. گ در نظر گرفته است و در کنوانسیون بین‌المللی تیر با استناد به بند 2 ماده 8 آن گمرک می‌تواند در صورت کسری مبلغی معادل حقوق و عوارض واردات و صادرات و هرگونه جریمه تاخیر را اخذ نمایند (کنوانسیون برخلاف مقررات کشور ایران هم جریمه و هم حقوق ورودی را هدف قرار داده است) به نظر می‌رسد با توجه به اینکه برخی از کالاهای که تحت شرایط کنوانسیون تیر وارد می‌گردند طبق مقررات صادرات یا واردات از پرداخت از پرداخت حقوق و سود گمرکی بخشوده می‌باشند و بدین لحاظ چگونگی محاسبه و مطالبه جرایم کسری تخلیه برای گمرکات مشخص نبوده و مشکلاتی را به بار آورده است لذا لازم است جرایم کسری این نوع کالاها را براساس بند 2 ماده 8 فصل دوم کنوانسیون تیر 1975 اخذ گردد، منتها در خصوص وجود کسری کنوانسیون با ماده 63، 61 ق.ا. گ تعارض دارد چنانچه نسبت به پروانه عبور داخلی کسری حاصل و پلمپ گمرکی سالم باشد. در این صورت ق.ا. گ موضوع را به صورت صریح پیش بینی نکرده است (محمدی، 1385).

برخی بر این نظرند که اگر محموله از نوع عبوری داخلی و با پلمپ سالم و دست کاری صورت نگرفته باشد و از سوی مامورین گمرک و ناجا در طول مسیر کسری محرز شود موضوع مشمول مقررات کسری تخلیه است با این اوصاف ماده 104 ق.ا. گ اظهار کننده باید ظرف 3 ماه اسناد و مدارک مورد قبول گمرک را ارائه نمایند در غیر این صورت مشمول جریمه بند ب ماده 104 ناظر بر ماده 110 ق.ا. گ است ولی اگر در طول مسیر کشف نگردد بلکه در گمرک مقصد کسری حاصل شود حسب ماده 63 ق.ا. گ مشمول مقررات کسری تخلیه می‌گردد.

عده ای دیگر براین باور هستند با استنباط از مفاد ماده 55 ق.ا.گ کالای کسری در عبور خارجی و داخلی در طول مسیر حتی با پلمپ سالم را قاچاق می دانند که البته با وجود سکوت قانون و اقتضایی اصول حقوقی از جمله اصل برائت و اصل قانونی بودن جرائم و مجازاتها این نظریه ها به آسانی قابل پذیرش نیستند.

طبق تصریحات فوق الذکر فارغ از زمان های ارائه شده به گمرک جهت مطالبه مبالغ درخواستی جهت کسر تخلیه، شرکت حمل و نقل و موسسه ضامن 3 ماه از تاریخ مطالبه می بایست مبلغ مطالبه شده را پرداخت کنند و دو سال از تاریخ مطالبه مذکور فرصت دارند تا اسناد و مدارک لازم مبنی بر منتفی شدن کسر تخلیه به مقامات گمرکی ارائه کنند و مبلغ پرداخت شده را مسترد کنند در خصوص مهلت ها و زمان ها کدام مورد ملاک عمل است؟ ماده 104 ق.ا.گ و ماده 11 کنوانسیون تیر به نوعی در مهلت ارایه اسناد و همچنین نحوه مطالبه باهم تعارض دارند و در حال حاضر ماده 28 ق.ا.گ مصوب 1350 نسخ شده است.¹⁰

در رشته حقوق مبحثی به عنوان تعارض قوانین و نسخ آن داریم یعنی وقتی بین دو ماده قانونی تعارض وجود داشته باشد قانون جدید در قسمتی که با قانون سابق مخالف است آن را نسخ می کند و شکی در این خصوص نیست.

قانون امور گمرکی در سال 1350 توسط مجلس شورای اسلامی تصویب گردید و اخیراً در سال 1390 مورد بازبینی و اصلاح قرار گرفت و از طرفی کشور ج.ا.ا. در خرداد 1363 به کنوانسیون تیر ملحق شده است. پس قانون جدید ناسخ قانون قدیم است اما سؤال اینجا است که آیا کنوانسیون تیر به عنوان یک عهدنامه بین المللی نیز می تواند ناسخ قانون داخلی کشور باشد؟ در مورد تعارض عهدنامه ها با قوانین داخلی به نظر می رسد که عهدنامه می تواند ناسخ قانون باشد چون در حکم قانون است. با توجه به نظر دکتربین حقوق و چون کنوانسیون تیر در مجلس شورای اسلامی تصویب شده است در حکم قانون است پس در صورت تعارض قانون داخلی نسخ می شود (کاتوزیان، 1373).

با توجه به مرقومات فوق الذکر، در خصوص زمان های مطالبه کسری از محل تضمین یا مؤسسات ضامن مربوط به شرکت های حمل و نقل به نظر مفاد کنوانسیون تیر و ماده 11 آن قابل اجرا است و لازم و ضروری است مقررات امور گمرکی با مفاد کنوانسیون تیر متناسب گردد.
3- عمد و غیر عمد بودن در وصول یا عدم وصول تضمین (صادرات از محل ورود موقت)

الف- در خصوص وصول یا عدم وصول تضمین در عدم صادرات از محل ورود موقت عمد و غیر عمد مطرح است که به نظر می رسد قانون معیار عمد و غیر عمد یا مصادیق آن را معین نکرده است و گمرک چه عمد و چه غیر عمد را به مرجع قضایی اعلام می کند و به همین خاطر اعتقاد قضات محترم یکسان نیست و به نظر قانون سکوت دارد و اعمال ماده 109 ق.ا.گ و 186 و 82 آیین نامه اجرایی امور گمرکی با بند ب ماده 113 ق.ا.گ، حتی اگر کالا تحویل گمرک یا برائت صادر شود در خصوص وصول یا عدم وصول اختلاف نظر است، ماده 82 رویه ورود موقت سه محور در نظر گرفته است 1- در مهلت مقرر قانونی 2- کالا تحویل نگردد 3- یا ترخیص قطعی نشود 4- یا مرجوع نشود مواد اولیه یا خام که در صورت عمدی بودن در عدم برگشت مشمول مقررات بند ب ماده 113 ق.ا.گ می شود که در صورت غیر عمدی بودن وصول تضمین و پیگیری اجرای عدم تعهد اقدام می شود (یعنی عذر موجه هم در غیر عمدی بودن معنا ندارد) بند ب ماده 113 در مورد وصول یا عدم وصول تعیین تکلیف ننموده است) و ماده 109 منتفی است در واقع ماده 88 آیین نامه قسمت اول و دوم بند ب ماده 113 ق.ا.گ متناسب است فقط با این تفاوت که قسمت دوم ماده 88 در خصوص وصول تضمین حتی با عذر موجه بحث کرده ولی بند ب ماده 113 فقط از حیث انتفای جرم بحث کرده و در خصوص تضمین سکوت دارد باز ماده 109 با وجود مطالبه تضمین و اعلام جرم منتفی است علی رغم این سه ماده قانونی ماده 186 آیین نامه امور گمرکی اشاره نموده است علی رغم اعلام جرم و مطالبه تضمین و صدور حکم برائت تا زمانی که تسلیم کالا ممکن است مشمول ماده 109 قانون امور گمرکی باشد اما برای مواردی که تضمین وصول شود و حکم برائت صادر گردد سکوت دارد و با مواد قانونی قبلی مغایرت و تناقض دارد پس چنانچه کالا در مهلت مقرر قانونی خارج نشود بین اعمال ماده 109 و 88 و بند ب ماده 113 ق.ا.گ به گونه ای تعارض و جمع بین آنها برای دادرس ممکن نیست و همین باعث احکام متعارض و تصمیمات گمرکی متفاوت و موجب تضییع حقوق دولت و همچنین در برخی موارد موجب تضییع حقوق شرکتهای تولیدی و به این شرح، چون بند ب ماده 113 ق.ا.گ اعلام و نگرش شده که در صورت عدم خروج در مهلت مقرر قانونی قاچاق محرز است مگر در مواردی که عدم خروج نیز عمدی نباشد در واقع این ماده قانونی معیار غیر عمد را معین نکرده اماد

ماده 109 قانون اخیر الذکر بیان شده حتی بعد از مهلت مقرر قانونی و با تاخیر باشد صرفاً تخلف محسوب میشود و مشمول جریمه انتظامی است و از شمول قاچاق خارج است با این وصف ما بر وصول تضمین حقی نداریم اما برعکس ماده 88 آیین نامه امور گمرکی دو بند را مطرح کرده است که بند اول با بند ب ماده 113 ق.ا.گ منطبق است و بحثی نیست ولی بند دوم آن با بند ب ماده 113 ق.ا.گ منطبق نیست زیرا حتی در صورت غیر عمدی بودن تضمین بایستی وصول شود و تبصره آن نیز اعلام نموده تا زمانی که اعلام جرم و تضمین مطالبه و وصول نشده که قطعاً گمرک قبل از اعلام جرم معمولاً از شرکت مطالبه را انجام می دهد و اخطاریه را صادر می کند با این اوصاف دادرسی یا مرجع رسیدگی بعد از اعلام جرم اصلاً امکان تعیین مهلت و دستور خروج با تاخیر ندارد و کاملاً باید نسبت به ضبط تضمین و وصول مطابق بند ب ماده 113 عمل کنیم یا اینکه اجازه خروج بدهیم و ضمن صدور حکم دستور وصول را صادر بکنند چون مطالبه انجام تعهد از سوی گمرک قبل از اعلام جرم صورت گرفته است.

و از طرفی فلسفه اخذ تضمین عدم رعایت مفاد قرارداد است که رعایت نشده و یا ماده 186 آیین نامه امور گمرکی باز با مواد قبلی که بیان شده مغایرت و مفاد آنها را بر هم زده به گونه ای که امکان جمع بین مواد قانونی و آیین نامه وجود ندارد و با حکم برائت چنانچه تضمین توسط گمرک وصول شده باشد و به درآمد قطعی واریز گردد اجرای ماده 109 سلب می گردد و جای برای اجرای آن نیست¹¹ با توجه به مرقومات فوق الذکر و تفسیر مواد قانونی و آیین نامه اجرایی امور گمرکی بند ب ماده 113 صرفاً بحث کیفری را بایستی در صورتی منتفی نمایند که در راستایی ماده 82 آیین نامه تاجر اقدام کرده باشد و تعهد منتفی گردد (در بحث مصادیق عمد و غیر عمد سکوت دارد و صرفاً از مفاد ماده 82 آیین نامه می توانیم عمد و غیر عمد را احراز کنیم) و از طرفی ماده 109 در صورتی اعمال می کنیم که موضوع تخلف و از شمول ماده 82 اخیر الذکر خروج موضوعی داشته باشد لذا تعارض اینجا بدوی و مستقر نیست و با تفسیر عرفی تعارض حل و فصل می گردد و همچنین در مورد وصول و تسویه

تضمین در راستای تبصره ماده 88 و 186 و به نظر تعارض حاکم است ما در تعارض همیشه سعی می کنیم از طریق جمع عرفی مرتفع گردد و اگر از نظر جمع عرفی مقدور نبود هر یک از آنها که ارجح باشد اخذ و دیگری کنار گذاشته می شود لذا در اینجا قسمت دوم ماده 88 آیین نامه اجرایی امور گمرکی جهت وصول حقوق گمرکی که با مفاد ماده 82 آن برابری می کند ارجح تر است.

4- وصول یا تسویه تضمین در خروج کالا

الف- بیرون بردن کالا غیر از صاحب کالا

الف- تنها اینکه صاحب کالا یا نماینده ایشان بایستی در تشریفات گمرکی دقت لازم را به عمل آورد بلکه گمرک ملزم و موظف به رعایت تشریفات مطابق قانون امور گمرکی و دستورالعمل های گمرکی می باشد که در ترخیص کالای وارداتی همانگونه که صاحب کالا گاهلاً با تضمین لازم و یا به وثیقه قراردادن بخشی از کالا حقوق گمرک را تامین و تضمین می کند در مقابل گمرک تکلیف به ایجاد تسهیلات و حفظ و نگهداری کالا را دارد لذا حسب بند پ ماده 113 قانون امور گمرکی بیرون بردن کالای تجاری از اماکن گمرکی بدون اظهار یا بدون پرداخت تامین لازم جهت حفظ حقوق گمرکی خواه عمل در حین خروج کالا از گمرک و یا بعد از خروج کشف شود هرگاه خارج کننده غیر از صاحب کالا و یا نماینده قانونی او باشد گمرک عین کالا را و در صورت نبودن کالا بهای آن را از مرتکب می گیرد و پس از دریافت وجوه گمرکی مقرر، به صاحب کالا مسترد می دارد و مرتکب طبق مقررات امور کیفری و قانون خاص قاچاق تعقیب می شود بند پ ماده 113 به نوعی با ماده 6 قانون امور گمرکی تعارض دارد، چون گمرک از یک طرف حسب بند ق ماده 1 ق.ا.گ وظیفه دارد کنترل و نظارت بکند در خصوص خروج و ورود کالا و از طرفی هم حسب بند 6 ق.ا.گ حقوق ورودی و وجه متعلقه به کالا بایستی اخذ گردد و گمرک مأمور وصول درآمد دولت است در واقع اگر گمرک حقوق ورودی کالا را با توجه به مستندات و کنترل گمرکی اخذ کند و ماده این گونه نگرش می گردید که خروج دهنده چه صاحب کالا و چه غیر از صاحب کالا باشد با پرداخت حقوق ورودی و احراز هویت اقدام به خروج بکند که اگر بعداً محرز شود که کسی غیر از صاحب کالا بوده صرفاً در صورت وجود کالا عین کالا از خروج دهنده غیر از صاحب کالا اخذ و به صاحب کالا مسترد گردد نه اینکه گمرک بعد از خروج کالا و عدم کنترل به فکر حقوق ورودی باشد (چون خروج کالا بدون تضمین در صورت عدم پرداخت حقوق ورودی امکان ندارد) در واقع بند پ ماده 113 به صراحت با ماده 6 ق.ا.گ و بند ق ماده 1 قانون امور گمرکی، تعارض دارد و جمع این دو ماده با همدیگر امکان ندارد زیرا معتقد هستیم که خروج کالا از گمرک و احاله امر به مرجع قضایی سالها طول می کشد تا بهای کالای از دست رفته از غیر صاحب کالا اخذ شود و برداشت

¹¹ تفسیر بند ب ماده 113 و 109 ق.ا.گ و ماده 88 و 186 و 82 آیین نامه اجرایی امور گمرکی

حقوق ورودی عملاً از بهای کالا بعد از مدت‌ها ممکن است و در صورت وصول هم به ضرر دولت است. علیرغم اینکه این تعارض و نحوه نگرش بندپ ماده 113 ق.ا.گ وجود دارد، متاسفانه روال گمرکات سلیقه‌ای و برخلاف مقررات عمل می‌شود و دلیل این موضوع شاید عدم مهارت پرسنل گمرک و عدم تخصص در رشته شغلی و همچنین عدم آگاهی به مقررات و نداشتن آموزش لازم در کارگاه آموزشی و استفاده از مدیران کم تجربه و مسن که پشتوانه کاری ندارند و صرفاً به دنبال مدیریت گرای هستند که متاسفانه گمرک ایران به این مسئله توجه ندارند کالای وارداتی که داخل محدوده گمرکات اجرایی یا مرزی هستند در بیرون بردن کالای تجاری غیر صاحب کالایین ماده 6 و بند پ ماده 113 خلا قانونی و به نوعی همیشه گفت تعارض وجود دارد و این عمل موجب سو استفاده تاجر به خاطر اینکه ماده 114 اعمال نشود یا اینکه تضمین به غیر از شرکت حمل و نقل تودیع می‌شود که ان شخص منطبق با سند گمرکی نیست و یا اگر قبل از خروج در بحث تعرفه و اظهار اختلاف هست بایستی بابت خسارات احتمالی تضمین وصول، و کالا ترخیص شود و مراتب به مرجع صالح اداری گردد بنابراین صرف خروج قانونی و انجام تشریفات دلیلی بر قاچاق نیست که متاسفانه به این مورد توجه نمی‌شود و پس از خروج چون بحث قاچاق به وسط کشیده می‌شود اعمال بند 5 ماده 144 هم غیر ممکن و چالش ایجاد می‌شود¹².

نتیجه حاصله این می‌باشد، چنانچه غیر از صاحب کالا، کالا را از گمرک بیرون ببرد بند پ ماده 113 ق.ا.گ مقرر میدارد ((که کالا از غیر صاحب کالا توسط گمرک چه در حین خروج چه بعد از خروج نسبت به توقیف ان اقدام کند و کالا را پس از اخذ حقوق ورودی به صاحب کالا تحویل نمایند و بر علیه خروج دهنده اقدام کیفری مبنی بر سرقت و قاچاق اعمال گردد از طرفی ماده 6 و ماده 7 و بند ق ماده 1 ق.ا.گ برای مامور وصول درآمد دولت تکلیف معین کرده است که اخذ هرگونه تامین یا وجوهی که به کالا و صاحب کالا تعلق می‌گیرد اعم از اینکه مربوط به بدهی قطعی باشد یا وجوه مربوط به کالای وارداتی اخذ گردد زیرا پس از خروج کالا ممکن است که کالا از دسترس گمرک و صاحب کالا خارج شود لذا پروسه قضایی و وصول حقوق ورودی از غیر صاحب کالا مدت‌ها طول می‌کشد یا اینکه ممکن است شخص خروج دهنده متواری و کالا از دسترس خارج کند با این اوصاف بین ماده 6 و 7 با بند پ ماده 113 تعارض وجود دارد و جمع بین آنها ممکن نیست زیرا حسب ماده 6 و 7 گمرک مکلف به وصول حقوق ورودی است (چه خروج دهنده صاحب کالا باشد یا غیر صاحب کالا) پس لازم است بند پ ماده 113 ق.ا.گ اصلاح و با ماده 6 و 7 و بند ق ماده 1 ق.ا.گ متناسب گردد در همان ابتدا چه طرف صاحب کالا باشد یا غیر صاحب کالا نسبت به اخذ حقوق ورودی اقدام نمایند تا هم برای گمرک و هم برای صاحب کالا چالش ایجاد نگردد یا اینکه گمرک قربانی ترفند خروج دهنده و صاحب کالا نگردد علیرغم این مواردی که بیان کردیم چالش دیگری که در خروج کالا از اماکن گمرکی حسب بند پ ماده 113 ایجاد می‌شود و با قانون قاچاق کالا و ارز تعارض ایجاد نموده است این می‌باشد که گمرک طبق بند پ ماده 36 قانون قاچاق کالا و ارز صرفاً در محدوده خود کاشف تلقی می‌شود و امکان اعلام گزارش از نظر قانون قاچاق مقدور نیست و خیلی راحت می‌شود ایراد گرفت. اما در این خصوص تبصره ای به بند پ ماده 113 لازم است اضافه گردد که چون در راستای بررسی اسناد گمرکی و از محل ان سند وارداتی کالا خارج گردیده است هرچند خارج از اماکن گمرکی بوده است و قانون این اختیار را به گمرک به عنوان مامور وصول درآمد دولت داده است و قانون خاص سابق مخصص عام لاحق است.

ب- وصول یا تسویه تضمین به میزان اضافی با انجام تشریفات:

چنانچه خروج دهنده صاحب کالا باشد نکته قابل بررسی نحوه اعمال ماده 135 ق.ا.گ است چنانچه صاحب کالا بدون توجه به کامنت کارشناس گمرکی و درب خروج هم بدون توجه به کامنت کارشناس در سامانه نسبت به خروج کالای اضافی اقدام بکنند (یا بدون کامنت) که حسب بند پ ماده 113 ق.ا.گ مشمول مقررات قاچاق می‌گردد و از طرفی با توجه به مفاد ماده 135 ق.ا.گ چنانچه گمرک و مودی بعد از ترخیص کالا از همدیگر مطالباتی داشته باشند بایستی ظرف مدت شش ماه از همدیگر مطالبه نمایند متاسفانه این ماده قانونی سئوئیت یا عدم سئوئیت را مورد بررسی قرار نداده و باعث چالش و اختلاف نظر گردیده است که یک عده معتقد هستند که ماده 135 ق.ا.گ زمانی قابل اعمال است و طرف می‌تواند حقوق ورودی را صرفاً پرداخت کند که صاحب کالا یا کار گزار گمرکی کالا را به طور دقیق اظهار نمایند و نظر به اینکه ارزش برخی از کالاها بر اساس تعداد یا وزن یا ست می‌باشد و کالا را براساس وزن اظهار می‌کنند که از نظر تعدادی و تعرفه و تضمین تفاوت ایجاد می‌گردد بایستی براساس بند الف ماده 1 ق.ا.گ مشمول مقررات قاچاق است معتقد هستیم اینجا گمرک تکلیف به اجرای بند ق ماده 1 ق.ا.گ داشته است و عدم رعایت تشریفات از ناحیه صاحب کالا حاکم نیست چون تشخیص تعرفه و ارزش کالا و تناسب تضمین و کنترل و سپس وصول حقوق ورودی وظیفه گمرک است (کالای اظهاری از نظر وزن درست است اما از نظر تعداد مغایر) و مشکل اساسی خود مامور وصول درآمد دولت است لذا بایستی خروج پنهانی با ترفند با خروج عادی تفکیک قائل بشویم و به عبارت بهتر در صورت عدم عمد در خروج ماده 135 ق.ا.گ را

¹² مستفاد از پرونده 94 تن لوازم آشپزخانه مشتمل بر سینی و سرویس رومیزی گمرک باشماق

اعمال بکنیم و اعلام موضوع به مراجع قضایی در صورت وجود تضمین یا اینکه صاحب کالا حاضر به پرداخت حقوق ورودی کالای اضافی باشد مطرح نگردد و چون بند پ ماده 113 خروج غیر از صاحب یا صاحب کالا را بدون اظهار را مورد هدف قرار داده به گونه ای با ماده 135 ق.ا.گ و ماده 108 تعارض ایجاد نموده و جای برای اعمال ماده 135 را باقی نگذاشته است (متاسفانه با وجود ماده 3 و بند ز و تبصره‌های لایحه اصلاحی 1400/11/10) تعارض بیشتر احساس می شود) زیرا بحث عمد و غیر عمد و فلسفه اخذ تضمین بابت مطالبه مبنی بر اخذ حقوق ورودی در موارد غیر عمدی که خود گمرک به عنوان مامور وصول درآمد دولت بین وزن و عدد یا دستگاه برای اخذ حقوق ورودی اشتباه کند نظر نگرفته است و وجود ماده 3 اخیر الذکر موجب ازدحام بی رویه پرونده‌ها در مراجع قضایی خواهد بود (چه بعد از ترخیص و چه قبل از ترخیص مغایرت کشف شود حسب لایحه اصلاحی قانون قاچاق محقق می شود و با این وجود فلسفه تضمین و ماده 135 قانون امور گمرکی مفهوم و معنایی ندارد زیرا حتی با اسناد تسلیمی هم منطبق باشد ولی اضافه وجود داشته باشد بایستی مراتب به مرجع قضایی اعلام شود در صورتی که این عمل صرفاً تخلف است نه جرم)^{۱۳}.

معتقد هستیم بین جرایم بعد ترخیص اختلاف نظر وجود دارد:

نظر اول - این است چون در ماده 108 ق.ا.گ ذکر می شود از بعد ترخیص نشده، اخذ هر گونه مابه التفاوت بعد از ترخیص کالا مشمول جریمه نمی شود

نظردوم - با توجه به ماده 135 ق.ا.گ و عبارت «هرگاه بعد از ترخیص کالا معلوم گردد وجوهی که وصول آن برعهده گمرک است بیشتر یا کمتر از آنچه مقرر بوده دریافت گردیده است یا اساساً دریافت نشده و یا اشتباهاً دریافت گردیده است». بنابراین گمرک می تواند با استناد به این ماده قانونی و اینکه اگر در زمان ترخیص مابه التفاوت وصول می شد جریمه نیز وصول می گردید لذا جریمه نیز جزء همان وجوه است و جریمه بعد از ترخیص قانونی است و وصول آن از محل تضمین مانعی نیست

این اختلاف نظر ها و آرای متناقض کمیسیونها و شعبات تعزیرات حکومتی به نظر موجبی فراهم کرده است که گمرک جمهوری اسلامی ایران در اصلاحات جدید ق.ا.گ جریمه بعد از ترخیص را در ماده 108 تصریح نمایند و بایستی در انتظار تصویب مجلس شورای اسلامی باشیم که قطعاً مورد تایید دیوان محاسبات و سازمانهای نظارتی قرار می گیرد و مورد تاکید است^{۱۴}.

1- بررسی مدت زمان پروانه ترانزیت در تسویه تضمین:

چالش فقط در بحث اعلام وصول صوری با وجود محموله داخل گمرک نیست بلکه گاه‌ها شرکت‌های حمل و نقل با تحریک رانندگان از مهلت و اعتبار پروانه با وجود اینکه کالای ترانزیتی تحویل گمرک گردیده است اقدام به خروج مجدد کالا به داخل کشور می نمایند که در صورت متوجه شدن گمرک یا سازمانهای دیگر محموله را با پلمپ سالم به محوطه گمرک مقصد بر می گردانند آیا اصل بر حسن نیت مبنی بر تحویل مجدد محموله ترانزیتی و خروج از کشور قابل پذیرش است جای تامل است در واقع قانونگذار سکوت دارد و از طرفی به دلیل اعتبار پروانه حامل و شرکت حمل و نقل یا صاحب کالا در آن مدت زمان معتبر با پلمپ سالم کالا را به مکانی که مورد نظر دارند حمل می کنند تا بعداً با هر ترفندی اعلام وصول آن را اخذ و نسبت به تضمین اقدام و کالا بدون پرداخت حقوق ورودی تخلیه نمایند^{۱۵}.

با وجود ماده 57 ق.ا.گ مبنی بر تحویل محموله ترانزیتی تا پایان مدت اعتبار آن این سوء استفاده فراهم گردیده است که پس از تحویل به گمرک خروج به داخل کشور و تحویل مجدد در آن ایام امکان قاچاق و، وصول تضمین برای گمرک ممکن نیست.

حال بحث این است آیا اصل بر حسن نیت تحویل مجدد محموله ترانزیتی و خروج از کشور قابل پذیرش است؟ جهت جلوگیری از سوء استفاده از مهلت اعتبار پروانه محموله ترانزیتی و بهانه شرکت مبنی بر خروج راننده بدون اذن شرکت، لازم و ضروری است در ماده 57 ق.ا.گ تبصره‌ای در نظر گرفته شود تا چنانچه کالا یا محموله ترانزیتی تحویلی به گمرک مجدداً با پلمپ سالم از گمرک در ایام اعتبار پروانه ترانزیتی خارج گردد قاچاق تلقی گردد و محموله و تضمین ضبط و مشمول مقررات قاچاق گردد. دلیل این پیشنهاد این است که در خصوص خروج مجدد محموله‌های ترانزیتی بندهای یازده گانه ماده 113 ق.ا.گ با موضوع مطروحه منطبق نیست و امکان وصول تضمین محقق نیست و بند الف ماده 113 هم قابلیت سرایت به محموله‌های ترانزیتی ندارد (گلی، 1398).

¹³ مستفاد از پرونده واردات قطعی رویه کولبری موضوع تعداد 373 کارتن زود پز گمرک باشماق - مرز مله خورد سرو آباد مریوان

¹⁴ مستفاد از ماده 135 و ماده 108 ق.ا.گ با تفسیر و تجربیات محقق

¹⁵ مستفاد از پرونده ترانزیتی گمرک باشماق مریوان

به عنوان محقق و با توجه به مطالعه اسناد به‌ویژه پرونده‌های ترانزیتی و تطبیق آن‌ها با مقررات امور گمرکی تبصره (3) با توجه به بند 6 پیشنهادات (پیشنهاد می‌گردد: از این رو ماده 57 مقرر می‌دارد:

«هرگاه کالای عبوری تا پایان مدت اعتبار پروانه از قلمرو گمرکی خارج یا به گمرک تحویل نگردد، کالا مشمول مقررات قاچاق می‌شود».

تبصره 3 مقرر می‌دارد:

«خروج پس از تحویل اگر در مهلت اعتبار پروانه ترانزیتی با اذن گمرک به داخل کشور صورت گیرد که در این حالت اگر راننده به همراه محموله در مهلت اعتبار پروانه گمرکی با میل و اراده خود جهت تحویل مجدد با پلمپ سالم برگردد، اصل بر حسن نیت و سوءنیتی مطرح نیست و نیازی به وصول تضمین و جریمه انتظامی نیست. در غیر این صورت با کشف خروج محموله ترانزیتی توسط عوامل گمرک و اجبار راننده یا با اعلام گزارش به مرجع صالح کالا ضبط و به دوبرابر ارزش آن محکوم و تضمین به جهت حقوق ورودی از محل تضمین توسط گمرک مبدا وصول می‌گردد»

2- بررسی بیمه نامه معتبر در امور گمرکی :

در خصوص ورود موقت سواری به داخل کشور ایران دو امر جهت تامین حقوق ورودی وجود دارد 1- یکی تامین حقوق ورودی با ارایه دفترچه یا کارنه دوپاساژ (کنوانسیون ورود موقت) که موسسه ضامن در کشور ایران کانون اتومبیل رانی و گردشگری حقوق گمرکی را تامین و در هنگام ورود دیگر تضمین بند ح ماده 1 ق.ا.گ اخذ نمی‌شود و در این خصوص گمرک با مشکلی مواجه نیست چون کارنه فوق وثیقه بین المللی محسوب و زنجیره تضمین بین المللی حاکم است 2- یکی تامین حقوق گمرکی با وجود بیمه نامه معتبر که در این خصوص معمولاً کشورهای خارجی که به کنوانسیون ورود موقت ملحق نشده اند ج.ا.مکلف است هنگام ورود یکی از تضمینات بند ح ماده 1 ق.ا.گ را اخذ نمایند تا متعهد یعنی شرکت بیمه نسبت به خروج دوباره وسیله نقلیه از کشور در مهلت مقرر در پروانه ورود موقت اقدام نکند اما این تضمین به تنهایی کافی نیست و امکان فرار از جرم قاچاق توسط راننده عراقی محرز است و بار سنگین مقررات بر شخص بیمه تحمیل می‌شود و این عمل جنبه پیشگیرانه ندارد و از طرفی گاهی تعزیرات برای شرکت بیمه و راننده عراقی دادنامه کیفری صادر می‌کند که این عمل مغایر با قانون و خارج از صلاحیت است (قاچاق و امر حقوقی) دوم اینکه تامین گمرکی براساس طبقه بندی کالا یعنی کالای مجاز و مجاز مشروط و ممنوعه اخذ و در نظر گرفته می‌شود مثال کالای مجاز یک برابر حقوق ورودی و جای اشکال نیست ولی برای کالای مجاز مشروط دوبرابر یا سه برابر و برای کالای ممنوعه هم همین طور (که این موضوع مغایر با مقررات بیمه و نظم عمومی می‌باشد زیرا شخص بیمه نمی‌تواند کالای که ممنوعه باشد بیمه نمایند) در واقع بیمه فقط ارزش کالا را بیمه می‌کند و دوبرابر یا سه برابر علاوه بر ارزش کالا و برای جریمه می‌باشد که جرم قابل بیمه نیست اما در خصوص ضمانت نامه چون سقف ضمانت نامه با اراده طرفین و مانعی نیست اشکال ایجاد نمی‌کند¹⁶.

در مورد صدور بیمه نامه معتبر معمولاً از راننده عراقی بیمه نامه و یا تعهد اخذ نمی‌گردد بلکه شرکت بیمه فقط وسیله نقلیه را به میزان دو برابر حقوق ورودی تامین می‌کند که همین مسئول نبودن راننده عراقی باعث می‌شود مورد بیمه را طعمه سرقت یا با ان کالای ممنوعه در داخل کشور حمل کند در خصوص سرقت معمولاً اعلام سرقت صوری انجام می‌گیرد و جهت دور زدن قانون قرار منع تعقیب صادر می‌شود که در اینجا گمرک به میزان بیمه نامه حقوق خود را مطالبه می‌کند اما در مورد جرم و یا برنگرداندن خودرو گمرک اعلام جرم می‌کند چون در گمرک عراق متقابلاً تفاهمی در اخذ تضمین از راننده عراقی و یا کفالتی جهت شناسایی نیست به راحتی از کشور خارج و صرفاً بار مسئولیت بر عهده بیمه است که برخلاف مقررات تعزیرات علاوه بر حقوق و موضوع تعهد بیمه را به جرم کیفری محکوم می‌کند (افشارمنش و تارم، 1389).

پیشنهاد این است که راننده عراقی بدون خودرو نتواند از کشور خارج و لینگ راهنمایی و رانندگی و گذر نامه با سامانه جامع امور گمرکی لینگ باشند و به محض اقدام به خروج به سامانه و متصدی ورود موقت هشدار داده شود.

3- بن تضمین که به عنوان بیمه ترانزیت استفاده می‌شود کلاً بایستی حذف شود زیرا در مقررات بیمه ذکر شده و چون در بین رانندگان و شرکتهای حمل و نقل به راحتی به همدیگر قابل انتقال است و مشخصات کالا به صورت دقیق در آن درج نشده تالی فاسد ایجاد و گاهی موجب تعطیلی شرکتهای و بنگاههای اقتصادی و از طرفی افزایش پروندههای قاچاق در گمرک گردیده است با عنایت به بررسیهای بعمل آمده و سنوات سپری شده در گمرکات کشور ابزار مالی و دولتی تحت عنوان بن تضمین بیمه فاقد وجاهت قانونی می‌باشد ادله و دلایل اینجانب عبارتند از بررسیهای و کنکاش بعمل آمده در استاندارد های مالی و حسابداری، حسابرسی بخش دولتی، دولتی و خصوصی داخل کشور و مطالعه و تدقیق در استانداردهای بین لمللی حسابداری و استانداردهای بین المللی گزارشگری مالی هیچگونه آثار رد و نشانی دال بر استفاده و به کاربردن ابزار مذکور

¹⁶تفسیر و استدلال بر اساس پرونده بیمه توسعه و تبعه عراقی در رویه ورود موقت خودرو سواری

(بن های تضمین بیمه) برای اینجانب مشاهده و محرز نگردیده است. لذا به نظر می رسد این ابزار ساختگی و صرفاً جهت کسب درآمد توسط افراد و نهادهای ذی نفع به کار گیری شده است (اشراقی آرانی، 1398).

در نحوه تعیین تضمین لازم است گمرک به استناد ماده 10 ق.ا.گ و ماده 112 آیین نامه اجرایی آن، بند ب ماده 38 قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور میزان تضمین جهت عبور داخلی و خارجی کالاها که بنای عمل جهت میزان تضمین ماده 10 ق.ا.گ می باشد و در مقام عمل و اجرا با توجه به طبقه بندی کالا به مجاز، مجاز مشروط، ممنوع، باخلاء قانونی و آرای مختلف مراجع شبه قضایی مواجه هستیم از اینرو قانون که مقرر می دارد «به استثناء هزینه ها انجام خدمات که بلافاصله وصول می شود میزان تضمین برای وصول حقوق ورودی برای کالای مجاز معادل حقوق ورودی متعلقه و برای سایر کالاها معادل حقوق ورودی متعلقه به علاوه نصف تا سه برابر ارزش کالا است که حسب مورد گمرک تعیین می کند»، لذا اخذ تضمین در پوشش بیمه برای کالاها مجاز بایستی پذیرفته شود که در قسمت پیشنهادات راه کار علمی و عملی در نظر گرفته شده است (رعدی، 1384).

6- بررسی چالش چند وجهی در وصول و استرداد تضمین :

در خصوص خروج موقت و صادرات و ترانزیت (از محل ورود موقت یا واردات قطعی) همزمان بعد از چند روز یک چالش چند وجهی وجود دارد که در قانون امور گمرکی یا قانون قاچاق کالا و ارز به هیچ عنوان در خصوص این موضوع قانون یا ماده یا راهی را پیش بینی نکرده اند و از طرف کارشناسان امور گمرکی تا به حال در خصوص این موضوع اظهار نظر یا راه حلی پیش بینی نکرده اند در واقع از نظر محقق چالش چند وجهی حرکتی است «با برنامه ریزی، وارد کننده قطعی کالا یا ورود موقت کننده کالا تا با این روش تضمینات و استرداد حقوق ورودی ماده 66 قانون امور گمرکی داشته باشد و با استفاده از صادرات صوری و سو استفاده از خلاء قانونی چند رویه دیگر را پوشش و اصل عمل مستتر گردد» که در این بین تنها کسی که از مزایا و تسهیلات استفاده می کند خود شرکت سازنده یا وارد کننده قطعی هستند که مجدداً اقدام به صادرات غیر واقعی نموده است (سلطانی، 1393).

در این خصوص متأسفانه گمرک به مدارک و مستندات کشنده توجه می کند و به مدارک خروج موقت بونکرها توجه نمی شود در صورتی که مطابق مقررات صادرات و واردات تعرفه هر قلم کالا باید معین شود و به نظر می رسد بونکر کالا است و روی چهار چرخ سوار شده است پس کشنده و بونکر دو کالا هستند و مجوز جداگانه می خواهند و هر کدام داری مشخصات و خصوصیات مختص به خود می باشند، لذا همین امر که در قانون پیش بینی نشده که دو کالا مجوز جداگانه و سند جدا داشته باشند و رویه هر کدام مشخص بشود (کشنده که ایرانی و قصد صادرات از محل ورود موقت داشته حمل یکسره به کشور عراق است لذا باید سند خروج موقت داشته باشد و بونکر که روی چهار چرخ کشنده قرار دارد بایستی سند صادرات از محل ورود موقت و با کلیه مشخصات ثبت شود) همین امر باعث شده که شرکت سازنده کالای ورود موقت یا واردات قطعی کننده با این شگرد از یک سو با درخواست صدور خروج موقت برای شرکت حمل و نقل دیگر اقدام به دور زدن قانون و از سوی دیگری اقدام به صادرات بونکرها از محل واردات قطعی یا ورود موقت برای پردازش نموده است تا بدین شیوه تضامین ماخوذه را مسترد و از مزایای آن منتفع و از طرفی دیگر پروانه واردات قطعی را تسویه نمایند (در حالت پنهانی قبل از صدور بونکرها فروخته شده اند و کسی دیگر به عنوان مالک شرکت خروج موقت کننده را فریب داده و مجوز خروج موقت را اخذ نموده است که موجب چالش برای شرکت حمل و نقل کننده گردیده است و معامله کالای خارجی در داخل کشور مشروعیت ندارد (صادقی نشاط و صمدی، 1397) در واقع همین امر باعث گردیده است با سوء استفاده در رویه های دیگر ورود و خروج آنها قابل کنترل نباشد در واقع یکی از عوامل صادرات صوری با استفاده از تسهیلات ارز 4200 یا تسهیلات ماده 66 ق.ا.گ همین چالش فوق الذکر است و از طرفی مقرراتی که اتصال باسکول و سامانه جامع امور گمرکی و درب ورود و خروج کالا را معین کند و برای آن ضمانت اجرایی در نظر بگیرد در مقررات امور گمرکی ذکر نشده است و از طرف دیگر سامانه جامع امور گمرکی صرفاً پلاک خودرو را بدون مشخصات یدک کش ثبت می کند زیرا اگر پلاک خودرو و شماره شاسی بونکر در سامانه گارد و غیر ثبت شود اجازه خروج و ورود و کنترل اسانتر و قابل پیگیری است.

لذا پیشنهاد می گردد تا زمانی که ماده قانونی در این خصوص با ضمانت اجرایی هم برای صادر کننده قطعی از محل ورود موقت یا واردات قطعی و همچنین احراز مالکیت شرکت واگذار کننده با مدارک به شرکت حمل و نقل کننده جهت خروج موقت برای مقاصد تجاری معین نگردد و

پروانه صادراتی با خروج مهلت زمت معین و متعارف در نقطه صفر مرزی و تحویل سند کالای ایرانی محقق نشود امکان تعهد برای شرکت حمل و نقل خروج موقت کننده ممکن نباشد و به عنوان یک تکلیف برای گمرک هم در نظر گرفته شود و از طرفی نیز اگر خروج از محل ورود موقت یا واردات قطعی باشد ورود آنها به کشور مستلزم پروانه وارداتی با اخذ حقوق و عوارض باشد تا امکان سو استفاده از خلاء قانونی نباشد و از طرفی امکان صدور پروانه صادراتی از محل تسهیلات همزمان با خروج موقت امکان پذیر نباشد و اینکه مهلت زمان معین و متعارف و سند کشور مقصد و سند تحویل گیرنده خارجی مانع صدور همزمان صادرات و خروج موقت بونکرها روی کشنده می گردد.

به نظر می رسد قانونگذار در مورد خروج موقت بونکرها که کالای خارجی و عنوان کالای ایرانی پروانه خروج موقت آنها صادر می شود مجازاتی در نظر نگرفته است و صرفاً برای صادرات صوری که از اسناد ان بهره برداری شده اخیراً ماده 33 مکرر 1 قانون قاچاق کالا و ارز علاوه بر ضبط کالا دو برار ارزش ان مجازات در نظر گرفته است و از طرفی انتقال مالکیت یا مالکیت منفعت توسط شرکت تولیدی با توجه به تعهد مبنی بر صادرات قطعی از محل ورود موقت به نظر مشروعیت بیع حاکم نیست و مشارکت دو شرکت جای ابهام است و با وجود پروانه خروج موقت در صورت اعمال ماده 97 ق.ا.گ و انجام عمل ترانزیت به داخل کشور نمی توانیم واردات غیر قانونی تلقی و برای شرکت کابینتاژ کننده مجازات قاچاق در نظر بگیریم لذا لازم و ضروری است برای این موضوع چه در قانون قاچاق و چه در مقررات امور گمرکی مجازات با تفکیک موضوع به دقت در نظر گرفته شود تا شاهد چالش چند وجهی نباشیم (سلیمی و خردمندی، 1401).

نتیجه گیری :

نظر به اینکه در مورد صادرات از محل ورود موقت، مصادیق عمدی و غیر عمدی در تحقیقات پیشین مطرح نشده است و به نحو احسن در بین مواد قانونی از جمله ماده 88 و ماده 186 و ماده 109 و بند ب ماده 113 و قواعد آمره در ماده 82 آیین نامه مدنظر قرار نگرفته است، همه این موارد با در نظر گرفتن تبصره های و نتیجه خاص در ماده 113 قانون یا اصلاح ماده 88 آیین نامه امور گمرکی که ملاک عمل و مبنای صدور رأی و تصمیم گیری باشد با تعیین معیار عمد و غیر عمد بودن جمع و نتیجه واحد داشته باشند تا امکان تصمیم گیری برای دادرسی و تعیین تکلیف تضمین ممکن باشد و تفاوت بین تخلف و جرم و عدم تعهد معین گردد. لذا به بند ب ماده 113 ق.ا.گ تبصره های ذیل پیشنهاد می گردد:

بند ب ماده 113 مقرر میدارد:

«خارج نکردن وسایل نقلیه و یا کالای ورود موقت، ورود موقت برای پردازش عبور خارجی و مرجوعی ظرف مهلت مقرر از قلمرو گمرکی و عدم تحویل کالای عبور داخلی شخصی ظرف مهلت مقرر جز در مواردی که عدم خروج یا عدم تحویل به گمرک و یا ترخیص قطعی، عمدی نباشد»

تبصره 2 ماده مقرر میدارد:

«در رویه ورود موقت برای پردازش یا فرآوری چنانچه در مهلت مقرر قانونی موضوع ماده 82 آیین نامه امور گمرکی کالا تحویل نگردد یا اینکه ترخیص قطعی نگردد یا مواد اولیه و خام مرجوع نشود یا در اثنای مهلت قانونی، تمدید مهلت قانونی پروانه ورود موقت به دلیل مواردی مثل بحران، یا عذر موجه دیگر با ارائه اسناد صورت نگیرد مشمول بند ب ماده 113 قانون و تضمین وصول گردد».

تبصره 3- در صورت غیر عمدی بودن صدور کالا از محل ورود موقت با وجود مواردی مثل بحران یا عذر موجه دیگر قابل قبول گمرک محل تعهد جرم کیفری منتفی است و با تعهد مجدد مهلت جهت فرآوری یا پردازش خروج مواد خام یا اولیه در راستای ماده 82 آیین نامه اجرایی با تایید کارگروه مربوطه تعیین گردد و صرفاً به دلیل تخلف از تعهد جرمه انتظامی ماده 109 ق.ا.گ کفایت می کند و نیازی به اعلام جرم و گزارش نیست.

تبصره 4 مقرر میدارد:

«چنانچه صاحب کالا با سپری شدن مدت پروانه ورود موقت قبل از گزارش آن به مراجع رسیدگی با ارائه عذر موجه کالا را تحویل گمرک بدهند صرفاً ماده 109 عملی و تخلف محسوب و نیازی به وصول تضمین نیست لیکن بعد اعلام گزارش و عدم توجه صاحب کالا به اخطار گمرک محل با وجود براءت از طرف مرجع صالح گمرک مکلف به وصول تضمین می باشد».

2- برای جلوگیری از اعلام وصول صوری و کنترل و اثبات آسان در امر ترانزیت یا رویه صادرات از محل ورود موقت در مقررات امور گمرکی از محل درآمد واردات موضوع ماده 160 ق.ا.گ با توجه اینکه در اعلام وصول صوری در امر ترانزیت و صادرات از محل ورود موقت با خلأ قانونی مواجه هستیم، از اینرو قانون امور گمرکی که مقرر می دارد:

«دو درصد از حقوق ورودی در حساب مخصوص خزانه به نام گمرک ج.ا.ا 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 ج.ا.ا هفتاد درصد اعتبار موضوع این ماده را برای تجهیزات گمرک ها و ایینه و ساختمان های گمرک و خانه های سازمانی با اولویت گمرک های مرزی هزینه می نماید و عملکرد این ماده هر شش ماه یکبار به کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی گزارش می نماید».

تبصره 4 به ماده قانونی در مقررات امور گمرکی به شرح ذیل پیشنهاد می شود:

«گمرکات ج.ا.ا. مکلف اند از محل درآمد واردات یا تضمینات وصولی نسبت به نصب توزین بار در حال حرکت علاوه بر دستگاه ایکس ری کامیونی، اقدام کنند».

قطعاً اعلام وصول صوری و تخلیه کالا داخل کشور نخواهیم داشت زیرا این سامانه قابلیت پردازش حجم بسیار بالای اطلاعات و تخمین دقیق وزن خودروها به صورت برخط و همچنین شماره توزین- شماره پلاک - زمان عبور- سرعت- کلاس خودرو و مشخصات راننده را به سامانه منعکس می کند. با آمارگیری از این وسیله به صورت روزانه چنانچه کالا در داخل کشور تخلیه شود یا اینکه بخواهد به صورت غیرقانونی به داخل کشور برگردد (از محوطه گمرک) به آسانی کنترل و اثبات آن با وجود اعلام وصول صوری آسان است.

با توجه به بند پ ماده 113 ق.ا.گ پیشنهاد می گردد مستند به مواد 7 و 6 و بند ق ماده 1 ق.ا. گ، و در نظر داشتن مفاد ماده 36 قانون قاچاق کالا و ارز و در بیرون بردن کالای تجاری توسط غیر تاجر به جهت جلوگیری از تبانی صاحب کالای اصلی و شخص ثالث و عوامل گمرکی ماده فوق اصلاح و چنانچه کالا توسط خود تاجر یا نماینده قانونی خارج گردد در موارد عمدی و غیر عمدی بین ماده 135 و ماده 108 و مواد 6 و 7 ق.ا. گ و بند ز ماده 3 قانون قاچاق تعارض و چالش ایجاد گردیده است.
بند پ ماده 113 مقرر می‌دارد:

«بیرون بردن کالای تجاری از اماکن گمرکی بدون اظهار یا بدون پرداخت یا تامین حقوق ورودی، خواه عمل در حین خروج از اماکن گمرکی یا بعد از خروج کشف شود، هرگاه خارج کننده غیر از صاحب کالا یا نماینده قانونی او باشد گمرک عین کالا و در صورت نبودن کالا بهای آن را از مرتکب می گیرد و پس از دریافت وجوه گمرکی مقرر، به صاحب کالا مسترد می دارد و مرتکب طبق مقررات کیفری تعقیب می شود.»
لذا پیشنهاد اصلاح بند پ ماده 113 و الحاق تبصره به آن و همچنین اصلاح ماده 108 بین جرائم بعد ترخیص به شرح ذیل مفید فایده است:

اصلاح بند پ ماده 113 :

«بیرون بردن کالای تجاری از اماکن گمرکی بدون اطلاع و هماهنگی درب خروج و بدون پرداخت یا تامین حقوق ورودی، خواه عمل در حین خروج از اماکن گمرکی یا بعد از خروج کشف شود، هرگاه خارج کننده غیر از صاحب کالا یا نماینده قانونی او باشد گمرک عین کالا و در صورت نبودن کالا بهای آن را از مرتکب می گیرد و پس از دریافت وجوه گمرکی مقرر در صورت عدم وجود تضمین، به صاحب کالا جهت ترخیص مسترد می دارد و مرتکب طبق مقررات کیفری عنوان قاچاق و سرقت تعقیب می شود چنانچه خروج دهنده کالا نیز صاحب کالا باشد بایستی عمد و غیر عمد بودن خروج با رعایت ماده 135 و ماده 108 قانون بررسی گردد.»
تبصره 1 مقرر می‌دارد:

«چنانچه کالای تجاری غیر از صاحب کالا و با اطلاع مأمور درب خروج از اماکن گمرکی بدون رعایت مفاد ماده 6 و 7 و بند ق ماده 1 ق.ا.گ خارج گردد عوامل گمرک به مجازات ماده 35 قانون قاچاق کالا و ارز و متهم به دو برابر ارزش کالا محکوم است و همچنین گمرک به جهت وصول تضمین از صاحب کالا نسبت به عین کالا یا بهای آن مسئولیت مدنی دارد.»
تبصره 2 مقرر می‌دارد:

«چنانچه کالا بعد از درب خروج توسط عوامل گمرک کشف گردد، به جهت رعایت ماده 36 قانون قاچاق کالا و ارز استثنأً، گمرک کاشف تلقی می گردد و قانون خاص سابق مخصوص عام لاحق است.»
تبصره 3 مقرر می‌دارد:

«چنانچه خروج دهنده صاحب کالا باشد به صورت غیر عمدی و بدون توجه به کامنت کارشناس گمرکی نسبت به خروج کالای اضافی اقدام بکند و درت خروج نیز اعمال ماده 7 و 6 ق.ا.گ را رعایت نکند (به صورت غیر عمد) و این خروج ناشی از اختلاف مواردی مثل اظهار در وزن، کیلو، ست، تعداد یا ناشی از اظهار در ترانزیت داخلی در گمرک مبداء جهت ترخیص قطعی در گمرک مقصد صورت گیرد به دلیل عدم سؤنیت و عدم تخلیه کالا اضافی در بین دو گمرک حسب ماده 135 ق.ا.گ صرفاً بعد از ترخیص برای اخذ حقوق ورودی کالای اضافی خروجی، به علاوه جریمه با در نظر گرفتن ماده 108 ق.ا.گ کسر دریافتی برای تاجر صادر گردد و بند ز ماده 3 قانون قاچاق کالا و ارز از این موضوع مستثناء است.»

ماده 108 قانون امور گمرکی مقرر می‌دارد:

«غیر از مصادیقی که در این قانون به عنوان قاچاق ذکر شده است کشف هر نوع مغایرت بعد از اظهار و قبل از ترخیص کالای ورودی از گمرک که موجب زیان مالی دولت گردد و مستلزم اخذ مابه التفاوت وجوه متعلقه باشد علاوه بر اخذ مابه التفاوت با توجه به اوضاع و احوال به تشخیص رئیس گمرک جریمه ای از ده درصدا تا صد درصد مابه التفاوت دریافت می شود.»

لذا به جهت هماهنگی با ماده 135 و بند پ ماده 113 ق.ا.گ در موارد غیر عمدی اصلاح ماده 108 قانون به این دلیل که ماده 135 مقرر می‌دارد:

«هرگاه بعد از ترخیص کالا معلوم گردد وجوهی که وصول آن بر عهده گمرک است بیشتر یا کمتر از آنچه مقرر بوده دریافت گردیده است یا اساساً دریافت نشده و یا اشتبهاً دریافت گردیده است»، گمرک می تواند با استناد به این ماده قانونی و اینکه اگر در زمان ترخیص مابه التفاوت

وصول می‌شد جریمه نیز وصول می‌گردید لذا جریمه نیز جزء همان وجوه است و جریمه بعد از ترخیص قانونی است، آن را از محل تضمین وصول کند».

این اختلاف نظرها و آرای متناقض کمیسیونها و شعبات تعزیرات حکومتی به نظر موجبی فراهم کرده است که گمرک جمهوری اسلامی ایران در اصلاحات جدید ق.ا.گ جریمه بعد از ترخیص را در ماده 108 تصریح کنند و بایستی در انتظار تصویب مجلس شورای اسلامی باشیم که قطعاً مورد تأیید دیوان محاسبات و سازمانهای نظارتی قرار می‌گیرد، مورد تأکید است. لذا اصلاح ماده 108 ق.ا.گ به شرح ذیل پیشنهاد می‌گردد:

ماده 108 مقرر می‌دارد:

«غیر از مصادیقی که در این قانون به عنوان قاچاق ذکر شده است کشف هر نوع مغایرت بعد از اظهار و بعد از ترخیص کالای ورودی از گمرک که موجب زیان مالی دولت گردد و مستلزم اخذ مابه التفاوت وجوه متعلقه باشد علاوه بر اخذ مابه التفاوت با توجه به اوضاع و احوال به تشخیص رئیس گمرک جریمه ای از ده درصدا صد درصد مابه التفاوت دریافت می‌شود زیرا در زمان ترخیص وصول مابه التفاوت مشمول وصول جریمه می‌گردد و این جریمه نیز همان وجوه است و جریمه بعد از ترخیص قانونی است».

به‌عنوان محقق و با توجه به مطالعه اسناد به‌ویژه پرونده‌های ترانزیتی و تطبیق آنها با مقررات امور گمرکی تبصره (3) با توجه به بند 6 پیشنهادات) پیشنهاد می‌گردد: از این رو ماده 57 مقرر می‌دارد:

«هرگاه کالای عبوری تا پایان مدت اعتبار پروانه از قلمرو گمرکی خارج یا به گمرک تحویل نگردد، کالا مشمول مقررات قاچاق می‌شود».

تبصره 3 مقرر می‌دارد:

«خروج پس از تحویل اگر در مهلت اعتبار پروانه ترانزیتی با اذن گمرک به داخل کشور صورت گیرد که در این حالت اگر راننده به همراه محموله در مهلت اعتبار پروانه گمرکی با میل و اراده خود جهت تحویل مجدد با پلمپ سالم برگردد، اصل بر حسن نیت و سوءنیتی مطرح نیست و نیازی به وصول تضمین و جریمه انتظامی نیست. در غیر این صورت با کشف خروج محموله ترانزیتی توسط عوامل گمرک و اجبار راننده یا با اعلام گزارش به مرجع صالح کالا ضبط و به دوبرابر ارزش آن محکوم و تضمین به جهت حقوق ورودی از محل تضمین توسط گمرک مبدا وصول می‌گردد».

در نحوه تعیین تضمین لازم است گمرک به استناد ماده 10 ق.ا.گ و ماده 112 آیین نامه اجرایی آن، و بند ب ماده 38 قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور میزان تضمین جهت عبور داخلی و خارجی کالاها که بنای عمل جهت میزان تضمین ماده 10 ق.ا.گ می‌باشد و در مقام عمل و اجرا با توجه به طبقه بندی کالا به مجاز، مجاز مشروط، ممنوع، باخلاء قانونی و آرای مختلف مراجع شبه قضایی مواجه هستیم از اینرو قانون که مقرر می‌دارد «به استثناء هزینه‌ها انجام خدمات که بلافاصله وصول می‌شود میزان تضمین برای وصول حقوق ورودی برای کالای مجاز معادل حقوق ورودی متعلقه و برای سایر کالاها معادل حقوق ورودی متعلقه به علاوه نصف تا سه برابر ارزش کالا است که حسب مورد گمرک تعیین می‌کند».

پیشنهاد می‌گردد که به ماده فوق 3 تبصره جهت جلوگیری از آرای مختلف و چالش برای شرکت بیمه به شرح ذیل الحاق گردد:

تبصره 1- برای کلیه کالاها متعلق به واحدهای تولیدی و شرکت دانش بنیان با زمینه فعالیت در پروانه بهره برداری معادل حقوق ورودی و مالیات بر ارزش افزوده به علاوه یک برابر ارزش به صورت سپرده نقدی یا ضمانت نامه بانکی یا بیمه نامه معتبر.

تبصره 2- و برای کالاهای مشروط یا ممنوع، محدودیت واردات قطعی یا ارایه مجوز معتبر از سوی مراجع ذیصلاح متعلق به سایر اشخاص حقیقی و حقوقی به استثناء شرکتهای تولیدی و دانش بنیان معادل حقوق ورودی و مالیات بر ارزش افزوده به علاوه 1/5 برابر ارزش کالا، به صورت سپرده نقدی یا ضمانت نامه بانکی یا بیمه نامه معتبر.

تبصره 3- گمرک صدور بیمه نامه را صرفاً برای کالای مجاز از اظهارکننده بپذیرد.

- در مورد چالش چندوجهی یا به عبارت دیگر ابهام در کنترل رویه ترانزیت و خروج موقت و صادرات از محل ورود موقت جهت تصفیه تضمین یا استرداد حقوق ورودی جهت جلوگیری از دارا شدن من غیرحق شرکتهای تولیدی و تباری عوامل گمرکی و سوء استفاده شرکت حمل و نقل و همچنین در انتقال مالکیت یا مالکیت منفعت توسط شرکت تولیدی با توجه به تعهد مبنی بر صادرات قطعی از محل ورود موقت، به نظر مشروعیت بیع حاکم نیست و مشارکت دو شرکت جای ابهام است و باوجود پروانه خروج موقت در صورت اعمال ماده 97 ق.ا.گ و انجام عمل ترانزیت به داخل کشور نمی‌توانیم واردات غیرقانونی تلقی و برای شرکت کاپوتاژ کننده مجازات قاچاق در نظر بگیریم. لذا لازم و ضروری است برای این موضوع چه در قانون قاچاق و چه در مقررات امور گمرکی مجازات با تفکیک موضوع به دقت در نظر گرفته شود تا شاهد چالش چندوجهی نباشیم.

موارد ذیل به عنوان بند((ر)) ماده 113 قانون امور گمرکی با ابه آن ا لحاق تبصره ها پیشنهاد می گردد:
بند((ر)) ماده 113 ق.ا.گ:

((صادرکننده قطعی از محل ورود موقت جهت تصفیه تضمین (صادرات معمولاً صوری) یا صادرات قطعی از محل واردات قطعی جهت استرداد حقوق ورودی موضوع ماده 66 ق.ا.گ همزمان خروج موقت تحت عنوان کاپوتاژ توسط شرکت حمل و نقل دیگر، اقدام بکنند نوع صادرات صوری تلقی می شود و شرکت تولیدی یا تجاری به مجازات دوبرابر ارزش به علاوه ضبط تضمین و اعمال ماده 114 ق.ا.گ محکوم است.
«گمرک و شرکت حمل و نقل یا کاپوتاژکننده مکلف به احراز مالکیت شرکت واگذارکننده (شرکت تولیدی جهت استفاده از تسهیلات ورود موقت یا واردات قطعی) جهت خروج موقت برای مقاصد تجاری معین هستند و بایستی مهلت زمان معین و متعارف پروانه صادراتی با خروج موقت جهت حمل کالای ترانزیتی به داخل کشور در نقطه صفر مرزی و تحویل سند کالای ایرانی به عنوان صادرات از محل ورود موقت محرز نمایند، امکان تعهد برای شرکت حمل و نقل خروج موقت کننده تا زمان بررسی هریک از مدارک فوق ممکن نیست، تخلف از هریک از بند((ر)) ماده 113 قانون به مجازات دوبرابر ارزش کالای اظهاری برای شرکت حمل و نقل محقق است»

تبصره 1 بند ((ر)) ماده 113 قانون:

«خروج موقت بونکرها که کالای خارجی و تحت عنوان کالای ایرانی پروانه خروج موقت آن ها صادر می شود علاوه بر ضبط کالا دو برابر ارزش آن به عنوان مجازات برای شرکت حمل و نقل و مشارکت عوامل گمرک با توجه به اوضاع و امارات و دلیل خروج موقت، مجازات ماده 35 قانون قاچاق کالا و ارز معمول است».

تبصره 2 بند ((ر)) ماده 113 قانون:

«اگر خروج از محل ورود موقت یا واردات قطعی باشد ورود آن ها به کشور مستلزم پروانه وارداتی با اخذ حقوق و عوارض ممکن است تا امکان سو استفاده از خلأ قانونی نباشد و از طرفی امکان صدور پروانه صادراتی از محل تسهیلات همزمان با خروج موقت وجود ندارد، و بایستی بین صادرات از محل ورود موقت و خروج موقت فاصله معقول و متعارف توسط گمرک بررسی گردد تا امکان سو استفاده و صادرات صوری محقق نگردد».

تبصره 3 بند ((ر)) ماده 113 قانون:

«قبل از انجام صادرات از محل ورود موقت امکان خروج موقت و تمدید کاپوتاژ توسط شرکت تولیدی برای شرکت های حمل و نقل وجود ندارد زیرا خروج موقت کالایی که از محل ورود موقت بوده است صرفاً صادرات آن مجاز است که در صورت خروج موقت قبل از صادرات از محل ورود موقت با مجوز شرکت تولیدی، شرکت تولیدی به دو برابر ارزش کالا مجازات و تضمینات بابت حقوق ورودی به نفع گمرک وصول شود».

منابع

- احمدی، عباس، نصرتی، علی، حسینی زیدی، سید ابوالقاسم. (1401). واکاوی تزامم حق حبس و حق استمتاع بین زوجین و راه‌کارهای حل آن. *فقه و مبانی حقوق اسلامی*. 7-29، (1)55،
- اشراقی آرانی، مجتبی. (1398). مسئولیت مدنی متصدیان حمل بین‌المللی ناشی از اجرای نادرست تشریفات گمرکی. *مطالعات حقوق خصوصی*. 369-387، (3)49،
- افشارمنش، ز، و تارم، م. (1389). قاعده وزر و مقایسه آن با اصل شخصی بودن مجازات‌ها. *مطالعات قرآنی (فدک)*، فصلنامه دین پژوهی و کتابشناسی قرآنی، 1(3)، 55-68.
- حیدری خورمیزی، سید محمد. (1395). رویکردی نوین در بررسی قاعده اضطرار با نگاه به موارد رفع تزامم. *فقه و مبانی حقوق اسلامی*. 69-81، (1)49،
- رضوی، سیدمحمد، رضوی، سید علی، جوانمرد فرخانی، ابراهیم. (1400). کیفیت تفکیک مجرای تزامم و تعارض و تأثیر آن بر استنباط فقهی. *فقه و مبانی حقوق اسلامی*. 383-402، (2)54،
- رعدی، کامبیز. (1384). زبان همگانی در حقوق بیمه دریایی. *پژوهش‌های حقوقی*، 4(8)، 217-242.
- ساداتی، سیدمحمد مهدی. (1395). قاچاق کالا از طریق ارائه اسناد یا اظهار خلاف واقع در حقوق کیفری ایران. *دانشنامه حقوق اقتصادی*. 30-59، (9)23،
- سلاجقه، سعادت، ابراهیمی، شهرام، سایبانی، علیرضا. (1398). پیشگیری موقعیت مدار از قاچاق کالا در قانون امور گمرکی. *فصلنامه تحقیقات حقوق خصوصی و کیفری*، 15 (شماره 2 (پیاپی 40))، 57-76.
- سلطانی، محمد. (1393). مطالبه وجه ضمانت نامه های بانکی. *پژوهش حقوق خصوصی*، 2(5)، 123-148.
- سلیمی، صادق، خردمندی، سعید. (1401). چالش های حقوقی و آسیب های توسعه اجتماعی، محموله های تحت کنوانسیون تیر و ترانزیت در گمرکات ج.ا.ا. *ماهنامه جامعه شناسی سیاسی ایران*. 218-241، (7)5،
- شریفی، ابودر. (1394). نقش و تأثیر کنوانسیون های بین المللی در تسهیل تجارت قانونی، اولین کنفرانس بین المللی مدیریت و حسابداری با رویکرد ارزش آفرینی، تهران
- صادقی نشاط، امیر، صمدی، افروز. (1397). دوران مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و تداخل آن با مسئولیت گمرک. *مطالعات حقوق خصوصی*، 2(48)، 285-299.
- علی اکبریان، حسنعلی. (1391). نقش حکمت احکام در حل تعارض و تزامم. *فقه*. 3-43، (71)19،
- قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تجدید نظر شده کیوتو در مورد ساده و هماهنگ سازی تشریفات گمرکی مصوب مجلس شورای اسلامی مورخ 1389/12/04 - قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون ورود موقت کالا مصوب مجلس شورای اسلامی مورخ 02/05/1391
- کاتوزیان ناصر، مقدمه علم حقوق و مطالعه در نظام حقوقی ایران چاپ هفدهم، 1373 ص 177 ناشر شرکت انتشارات با همکاری بهمن برنا گلی رضا، توضیح و تحلیل قانون امور گمرکی ناشر مسیر دانشگاه، شهرپور 1398 چاپ دوم
- محمد حسینی ناصر، راهنمایی کنوانسیون تیر و تیر الکترونیکی انتشارات وکیل 1396
- محمدی اسماعیل، حمل و نقل بین المللی کالا تحت پوشش دفترچه تیر چاپ اول 1385
- مزینی، امیرحسین، صادقی، حسین، یزدان پناه، رضوان. (1398). بررسی اثربخشی پروتکل کیوتو در کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای (از منظر اقتصاد محیط زیست). *فصلنامه اقتصاد محیط زیست و منابع طبیعی*، 3(7)، 115-142.
- نوردیده، م.، و طجلرو، ر. (1400). بررسی شیوه خاص حل و فصل اختلاف در قراردادهای ماده 12 قانون رفع موانع تولید و اثر آن در جذب سرمایه گذاری. *مطالعات اقتصاد انرژی*، 17(69)، 223-250.
- Daigoriūtė, M., Veselytė, K., Norkutė, M., Jankauskaitė, S., & Tamelis, J. (2020, May). RESEARCH ON THE NEED FOR THE TIR TRANSIT SYSTEM IN LITHUANIAN COMPANIES. In *INDIVIDUAL. SOCIETY. STATE. Proceedings of the International Student and Teacher Scientific and Practical Conference* (pp. 21-27).