

Legal challenges and harms of social development and shipments under the customs transit convention

In the procedure of their and transit by submission of the declaration to the customs of entry, the passerby is obliged to exit the goods through the customs of exit within the appropriate period of time specified in the transit license, according to the paragraph of Article ۱. However, in the case of transit cargos that fall under the Tier Convention, there is no need to submit a declaration and deposit a guarantee at the customs of entry. And from the time of arrival at the customs of origin to the customs of exit or destination, There are a few challenges presented with declaration of receipt, settlement of guarantee, movement of goods, deficit and surplus, tariff determination, and allocation of guarantee, control tools, collection of guarantee, return, confiscation and settlement of guarantee, Weakness of the system of customs, existence of multiple trustees, conflict and contradiction of the laws and regulations, etc, And the existing challenges require that in this article in a descriptive, analytical, and documentary manner, we examine the legal challenges, identify social harms and introduce an appropriate solution in the matter of transit.

<https://dx.doi.org/10.30510/psi.2022.275946.1594>

صادق سلیمی^۱ تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۲/۱۰

سعید خردمندی^۲ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۶/۰۵

چکیده:

در رویه تیر و ترانزیت عبور دهنده، با تسلیم اظهارنامه به گمرک ورودی با تودیع تضمین بند ح ماده ۱ ق.ا.گ متعهد می‌گردد کالا را ظرف مهلتی مناسب که در پروانه عبوری مشخص شده از طریق گمرک خروجی، خارج نمایند، منتها در محموله ترانزیتی تحت شمول کنوانسیون تیر نیازی به تسلیم اظهارنامه و سپردن تضمین در گمرک ورودی نیست (دفترچه تیر کفایت می‌کند) و از زمان ورود به گمرک مبدا، تا گمرک خروجی، چالش‌های در زمینه، اعلام وصول، تسویه تضمین، جابه‌جای کالا، کسری و اضافه، تعیین تعرفه و اختصاص میزان تضمین، ابزار کنترلی، وصول تضمین، استرداد، ضبط و تسویه تضمین، ضعف سامانه جامع امور گمرکی، وجود متولیان متعدد، تعارض قوانین و مقررات... وجود دارند، و چالش‌هایی موجود و حائز اهمیت ایجاد می‌کند در مقاله حاضر، با روش توصیفی، تحلیلی، و اسنادی، به بررسی چالش‌ها حقوقی و شناسایی آسیب‌های اجتماعی و بیان راهکار مناسب در امر تیر و ترانزیت، پردازیم.

کلمات کلیدی:، پلمب گمرکی، اعلام وصول صوری، تضمین و تعرفه، تغییر رویه ترانزیت، سقوط تضمین، شرکتهای حمل و نقل، آسیب اجتماعی ترانزیت

^۱ دانشجوی دکترای حقوق خصوصی، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران

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

در رویه ترانزیت کالا، منظور از محموله ترانزیتی، هرگونه کالای است که توسط کانتینر از طریق جاده ای، ریلی، هوایی، دریایی از محلی به محل دیگر جابه جا می شوند که این جابه جای محموله در رویه ترانزیت به دو صورت انجام می گیرد، یا به صورت ترانزیت داخلی و یا به صورت ترانزیت خارجی، عبور داخلی (ترانزیت بین دوگمرک داخلی) حسب ماده ۵۹ قانون امور گمرکی رویه گمرکی است که براساس 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، اما ترانزیت خارجی به استناد ماده ۵۳ ق.ا.گ، رویه ایی، گمرکی است که براساس آن کالایی به منظور عبور از قلمرو گمرکی از یک گمرک مجاز وارد و از گمرک مجاز دیگری تحت نظارت گمرک خارج می شود، ازسوی در سطح بین المللی در ارتباط با ترانزیت خارجی مقررات بسیار مهمی، من جمله کنوانسیون تیر وجود دارد، کنوانسیون تیر، کنوانسیون گمرکی حمل و نقل بین المللی کالا تحت پوشش دفترچه تیر است که با حمایت، کنوانسیون اقتصادی سازمان ملل در اروپا تهیه و تدوین گردیده است (کشور ایران به آن ملحق شده)، هدف این کنوانسیون، تسهیل حمل و نقل بین المللی کالا توسط وسایل نقلیه جاده ای و ساده سازی و هماهنگ نمودن تشریفات اداری، در زمینه حمل و نقل بین المللی در مرزهاست، در ارتباط با ترانزیت (چه تحت پوشش تیر یا بدون تحت پوشش تیر) با توجه به اینکه از مرحله ورود محموله به کشور تا خروج آن، مراحل مختلفی می بایستی من جمله اخذ تضمین یا انطباق محموله با برگه اظهار و تعیین تعرفه و میزان تضمین و اعلام وصول و.. انجام گردد و در تمامی این مراحل مشکلات و موانعی مختلفی وجود که می تواند به نوبه خود منجر به پدیده ایی به نام قاچاق کالا گردد لذا در این مقاله، ابتدائاً تمامی مشکلات و موانع های حقوقی حسب مقررات امور گمرکی و کنوانسیون تیر و قانون قاچاق کالا و ارز و حقوق مدنی بررسی و سپس از منظر جامعه شناسی موانع توسعه اجتماعی ترانزیت و راهکار مناسب و شایسته در این راستا ارایه و مورد اشاره قرار می گیرد.

۱- تعریف ترانزیت و اهمیت آن:

ترانزیت مستند به ماده ۵۳ ق.ا.گ رویه ای است که بر اساس آن کالای به منظور عبور از قلمرو گمرکی از یک گمرک مجاز وارد و از گمرک مجاز دیگر تحت نظارت گمرک خارج می شود.^۱

از سویی در خصوص مساله ترانزیت، موقعیت ژئوپولیتیک ایران به عنوان چهار راه جهانی و نقطه اتصال غرب اروپا با شرق آسیا و جنوب خاورمیانه با شمال اروپا باعث گردیده که فرصت ویژه ای برای کشورمان از منظر کسب درآمد از محل ترانزیت و مشارکت در فرآیند تجارت بین المللی فراهم شود، یقیناً بهره برداری

قانون امور گمرکی-معاونت برنامه ریزی و امور بین المللی گ.ج.ا.ا. ۱۳۹۲ چاپ دوم بهار^۱

از این فرصت نیازمند تدابیر و برنامه ریزی صحیح با مدیریت قوی فرصت‌ها و تهدیدهای موجود است، متتها امار میزان، ترانزیت به آسیایی میانه و کشورهای اروپایی پایین است و از طرفی توجه کشور ایران به درآمد نفت سبب شده است به آسانی از دیگر درآمدها من جمله، ترانزیت، چشم پوشی شود، در حالیکه کشور ج.ا.ا. دارای بنادر متعددی، از جمله بنادر چابهار، شهید رجایی، امام و... است در بین مقامات و تصمیم‌گیرندگان اهمیت زیاد ترانزیت و توان درامدی آن شاهد نیستیم و تا زمانی که تعامل با کشورهای منطقه برخلاف سوءدشمنان در رابطه با امنیت مسیر ترانزیت کشور برقرار نشود نمی‌توانیم به ترانزیت، جنبه اقتصادی و اجتماعی بدهیم. و از طرفی نیز مسیر برخی از گمرکات در امر ترانزیت از لحاظ امنیت جاده‌ای موثر هستند به عنوان نمونه گمرک باشماق کردستان به دلیل موقعیت ممتاز و حساس در زمینه عبوری کالای خارجی به صورت مبداء و مقصد دارای رتبه‌های برتر در سطح کشور بوده که لزوم تامین امنیت جاده‌های مواصلاتی به مبادی مرزی (باشماق) توسط متولیان مربوط را بیش از پیش حائز اهمیت ساخته است، با توجه به اهمیت موضوع و با هدف پیشگیری از انتقال مسیر ترانزیت از کشورمان و به مسیرهای جایگزین در کشور های همسایه لازم است، لزوم نظارت بیشتر و ایجاد امنیت مسیرهای عبوری ترانزیتی را مد نظر و مدیریت کنیم.

۲- پلمپ گمرکی و چالش آن در امر ترانزیت:

پلمپ الکترونیکی: نوعی ابزار قفل‌کننده یک بار مصرف مکانیکی - الکترونیکی مجهز به (RFID)^۱ با کد انحصاری است، که به عنوان شاخص جهت حصول اطمینان گمرک از عدم دستکاری در کالاها و محموله‌هایی که تحت نظر گمرک قرار دارد این ابزار امکان رصد محموله‌ها را داخل گمرک‌های اجرایی و مسیرهایی عبوری فراهم می‌سازد^۲ از سویی دیگر، یک نوع پلمپ دیگر در گمرک به عنوان پلمپ فندوقی مورد استفاده قرار می‌گیرد، که در قانون امور گمرکی تعریفی بعمل نیامده، و به نظر می‌رسد پلمبی است که به منظور امنیت و برای نشان دادن دستکاری یا بازکردن غیر مجاز درب کانتینرها، مخازن، درب انبارها، واگن و غیره مورد استفاده قرار می‌گیرد، که در حال حاضر گمرک برای محموله‌های ترانزیتی و حساس از این پلمپ استفاده نمی‌کند و منسوخ واز رده خارج می‌باشد بلکه گاه‌گاه برای امور اداری در راستایی حفظ و امنیت محوطه اداری و کنترل و نظارت بیشتر جهت انجام تشریفات گمرکی کالای تجاری، ورودی و صادراتی و ترانزیتی، که ترخیص قطعی نگردیده‌اند، و در محوطه‌های گمرکی تا انجام تشریفات گمرکی هنگام توقیف کامیون‌های موجود در گمرک که حامل محموله می‌باشد و شبانه روزی بر درب آنها از این

^۱ یک تراشه مغناطیسی که قابل ردیابی و کنترل است RFID
^۲ دستورالعمل پلمپ الکترونیکی مورخ ۱۳۹۸/۸/۱۹ گمرک ج.ا.ا.

پلمپ الصاق می‌شوند تا جلو دخل و تصرف در محفظه‌های بار توسط افراد متفرقه گرفته شود، که روز بعد پس از انجام تشریفات گمرکی پلمپ مورد تایید (مگا الکترو نیک) الصاق و کالا به مقصد ارسال و هدایت شود و چون این پلمپ در حال حاضر در حوزه اداری گمرکات کار برد داخلی دارد و برای ارائه خدمات مشمول اخذ هزینه نمی‌باشد و جهت خاطر جمعی و تسهیل کنترل سرویس ارزیابی مجدد را فراهم می‌کند مثال برای درب ورود و خروج و انبارهای تجاری و قضایی و سایر موارد اضطراری و حسب ماده ۱۱ و ۳۹ قانون امور گمرکی جهت استفاده بهینه از اموال دولتی با توجه به دستور العمل‌های صادره از گمرک ج.ا.ا از جمله بخشنامه شماره ۹۲/۱۱۵۲۹۱ مورخ ۱۳۹۲/۶/۱۹ می‌باشد^۱

از نظر گمرک استفاده از پلمپ هوشمند این فرصت را فراهم می‌کند تا امکان تخلف به حداقل برسد زیرا چنانچه اطلاعات روی پلمپ نباشد قابل بازگشایی است اما پلمپ الکترونیکی بعد از باز شدن در مدت ۲۰ دقیقه می‌سوزد و یکبار مصرف می‌باشد در واقع پلمپ هوشمند یا ابزارهای الکترونیکی به عنوان یکی از طرحهای جدید گمرک و با هدف رصد کامل و دقیق کامیونها به خصوص کامیونهای ترانزیتی موجب کاهش چشم‌گیر قاچاق کالا می‌شود این نظریه اخیر به طور مطلق قابل قبول نیست زیرا تجار و رانندگان حرفه‌ای جهت امر تسویه تضمین و قاچاق با انجام ترنند یا ترنندهای به راحتی اعتبار این نوع از پلمپ را زیر سؤال می‌برند.

۱-۱-۲- سوء استفاده از پلمپ‌های الکترومگاترون:

پلمپ‌های الکترو مگاترون علیرغم اینکه از نظر گمرک هوشمند و ابزار کنترل محموله‌های ترانزیتی و غیر می‌باشد که توسط افراد سود جو و متخلف مورد سوء استفاده قرار می‌گیرند با این ترنند که سیم پلمپ الصاقی بر روی کامیونهای را از یک سانتی بدنه پلمپ فک و سپس قسمت ته مانده سیم پلمپ را ریش ریش و با سوزن ته گرد و... داخل سیم پلمپ ریش ریش شده فرو نموده و طوریکه سر سیم لحیم شده داخل پلمپ از هم باز و با انبر دست یا وسیله دیگری تک تک رشته‌های باز شده پلمپ را بیرون می‌آورند و پس از بهره برداری از کالای مورد نظر سر پلمپ برش خورده را به مانند روز اول لحیم کاری و به راحتی کامیون را پلمپ می‌نمایند.

از آنجا که هیچ اثری فیزیکی روی پلمپ نمانده و کسری یک یا دو سانتی پلمپ دست کاری شده هم با چشم طبیعی قابل تشخیص نیست و ارزیاب هم بی توجه و غافل، اقدام به تایید پلمپ مربوطه می‌نماید.

^۱ مستند پرونده گمرک باشماق و اختلاف بین سازمان بازرسی کل کشور (سندج) و گمرک به استناد ماده ۹۸ قانون مجازات اسلامی موضوع تضییع اموال دولتی

قریب به اکثر تانکرهای مواد سوختی صادراتی سایر گمرکات به مرز باشماق فاقد دریچه استاندارد رویی بوده طوریکه مقدار ۱۰الی ۱۲ سانتی سیم پلمپ الصاقی فرصتی پیش می آورد، دریچه های مربوطه به همین میزان باز تا شلنگ یا کابل هایی داخل دریچه های پلمپ شده گردد و کالای کسر یا اضافه یا حتی جابجا شود

از طرف دیگر در گمرک الصاق پلمپ روی تانکرهای سوخت ترانزیتی مبداء یا ورود موقت شده توسط نیروهای شرکت تعاونی صورت می گیرد در صورتیکه در کلیه بخشنامه ها ارزیاب را موظف به الصاق پلمپ نموده و بالا بودن حجم کار تانکرها و کمبود نیروی فنی توجیهی گردیده تا نیروهای شرکت تعاونی پلمپ را الصاق نمایند، ضرورت بخشنامه جدید و تاکید به فک و الصاق پلمپ توسط ارزیابان گمرکی یا متصدیان امور گمرکی و بستن خلاءهای موجود که گاهاً مشاهده می گردد فک پلمپ کامیونهای صادراتی و ترانزیتی نیز توسط صاحبین بار با نمایندگان شرکتهای حمل و نقل اتفاق می افتد که متاسفانه با این ترفند تضمین به راحتی مسترد و مسئولیتی برای شرکتهای حمل و نقل و صاحبان کالا حاصل نمی شود.

۲-۱-۲ راه حل این ترفند :

به نظر می رسد، با عنایت به دستورالعمل پلمب الکترونیکی که وظایف کمیته فنی پلمب ج.ا.ا، تعیین مشخصات فنی پلمب از قبیل شماره سریال، کدهای امنیتی، جنس، رنگ، ضخامت... و بررسی اسیب شناسی گزارشات واصله از گمرک های اجرای است نسبت به رفع چالش فوق اقدام و به گونه ای طراحی گردد که به محض دستکاری پلمب و تغییر فیزیکی به طور اتوماتیک به سیستم جامع امور گمرکی، منعکس و سیگنال بدهد، که این موضوع موجب اطمینان خاطر ارزیاب گمرکی و معاونین فنی و همچنین تسهیل تشریفات به ویژه در امر ترانزیت می گردد و نیاز به به بررسی مجدد گمرکات مرزی نمی گردد.

۳-۱-۲ احراز مغایرت محموله ترانزیتی و مرجع تشخیص بررسی سوءنیت:

قبل از اینکه در خصوص سوئیت یا عدم سوئیت و چالش موردنظر را تشریح کنیم لازم است در خصوص بندهای ماده ۵۶ ق.ا.گ و ضمانت اجرایی فک پلمب در محموله های ترانزیتی اشاره ای داشته باشیم لذا ماده ۵۶ قانون امور گمرکی مقرر نموده است هرگاه در موقع رسیدگی به کالای عبوری در گمرک خروجی مشاهده شود که مهر وموم و پلمپ از بین رفته است، گمرک با حضور نماینده شرکت حمل و نقل و یا راننده محتویات بسته ها را رسیدگی و با پروانه عبوری تطبیق می نماید و در صورتی که اختلافی مشاهده نشود اجازه خروج داده می شود و نسبت به ابطال تضمین یا تعهد اقدام می گردد و هرگاه مهر وموم و پلمپ به طور

مستند از پرونده ترانزیتی قطعات خودرو مستعمل سال ۱۳۹۷ گمرک باشماق^۱

عمدی شکسته و در محتویات دخل و تصرف شده باشد در این صورت مطابق مقررات قاچاق رفتار می‌شود.

گاهی اوقات پلمپ گمرکی سالم است و بدون فک پلمپ محفظه مورد دستبرد قرار می‌گیرد مثلاً با در آوردن لولاها یا بریدن سیم یا پاره کردن چادرکه این گونه موارد در حکم فک پلمپ تلقی می‌شوند و مفاد ماده ۵۴۳ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۵۷ موید این موضوع است^۱

در خصوص مورد اخیر الذکر چنانچه محموله عبوری خارجی با فک پلمپ یا اقدامی در حکم فک پلمپ به گمرک خروجی برسد ولی پس از کنترل‌های گمرکی بین کالا و اسناد ترانزیتی مغایرت کشف شود در صورت احراز عمد در فک پلمپ ودخل و تصرف در محتویات محموله و کالا مغایرت کسری مشمول مقررات قاچاق می‌باشد. اما در صورت عدم وجود مغایرت، صرفاً از حیث بزه فک پلمپ در راستایی ماده ۵۴۳ قانون مجازات اسلامی ۱۳۵۷ پیگیری می‌شود.^۲ ضمانت اجرایی فک پلمپ محموله ترانزیتی عبارتند از:

الف- اگر فک پلمپ صورت گیرداما در بررسی محموله در گمرک خروجی اختلافی روئیت نشود (یعنی بین اسناد و محموله) در این حالت اجازه خروج داده می‌شود و تضمین اخذ شده ابطال می‌گردد.

ب- اما اگر مهر و موم و پلمپ عمدی شکسته شود و در محتویات کانتینر (یا بارگنج) تصرفاتی صورت گرفته باشد طبق مقررات قاچاق عمل می‌شود

پ- در صورتی که مهر و موم و پلمپ سالم و مغایرت کشف شود یعنی در گمرکات خروجی، کالای اضافی، کسری یا مغایر نسبت به اسناد گمرکی کشف شود اینجا احراز سوئیت و عدم سوئیت مطرح است که در صورت عدم احراز سوئیت اجازه تخلیه کالا در انبار گمرکی با تنظیم صورت‌مجلس یا خروج کالا از قلمرو گمرکی داده می‌شود و تضمین اخذ شده مسترد یا تعهد اسقاط می‌شود^۳

حال با توجه به مرقومات فوق و مفاد ماده ۵۶ ق.ا.گ، سئوالی که در اینجا مطرح است تشخیص احراز سوئیت یا عدم سوئیت و مرجع رسیدگی است که قانون در این خصوص ساکت است شاید بتوان با توجه به مفاد ماده فوق اظهار نظر کرد با توجه به سالم بودن پلمپ و مهر و موم و محفظ حمل بار، چنانچه ثابت

^۱ هرگاه محلی یا چیزی بر حسب امر مقامات صالح رسمی مهر یا پلمپ شده باشد و کسی عالم‌او عامداً آنها را بشکند یا محو نماید یا عملی را مرتکب شود که در حکم محو یا شکستن پلمپ تلقی شود مرتکب به حبس از سه ماه تا دو سال محکوم خواهد شد.

در صورتی که مستحفظ آن مرتکب شده باشد به حبس از یک تا دو سال محکوم می‌شود و اگر ارتکاب به واسطه اهمال مستحفظ واقع گردد مجازات مستحفظ یک تا شش ماه حبس یا حداکثر (۷۴) ضربه شلاق خواهد بود.
^۲ ماده ۵۴۳ ق.م.ا مقرر می‌دارد: ((هرگاه محلی یا چیزی بر حسب امر مقامات صالح رسمی پلمپ شده باشد و کسی عالم‌او عامداً آنها را بشکند یا محو نماید یا عملی مرتکب شود که در حکم محو یا شکستن پلمپ تلقی شود مرتکب به حبس از سه ماه تا دو سال محکوم خواهد شد))

^۳ دکتر رضا گلی، توضیح و تحلیل قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن، اردیبهشت ۱۳۹۹ چاپ اول ص ۱۲۳

شود دخل و تصرف در محموله صورت نپذیرفته، نظر قانونگذار بر این امر استوار است که این محموله همان محموله است که از گمرک ورودی حرکت کرده و کسری و اضافه و با مغایرت مربوط به کشور مبداء بوده، و کالا با همان وضعیت در حال خروج می باشد، منعی جهت جلوگیری از خروج وجود ندارد و اشکالی در امر ترانزیت نیست و اگر شک و ظنی که سوءنیت مرتکب یا مرتکبین را برساند موجبات اعلام مراتب به مراجع قضایی را فراهم می آورد این نظریه اخیر صحیح نیست و باید بر این باور بود، گمرک که در امر ترانزیت، تخصص و صلاحیت اظهار نظر دارد برخلاف قانون آیین دادرسی است که دعوای ظنی و احتمالی را مطرح و گزارش نمایند و احراز سوءنیت و عدم سوءنیت را برعهده مرجع قضایی قراردهد در واقع وقتی که خود سازمان شاکی، یقین و قطعیت در موضوع ندارد چطوری دادرسی در دعوای که موضوع آن ظنی و احتمالی است به قطعیت برسد، لذا بهترین راحل این است، که با توجه به تخصصی بودن این امر نظر به جوانب و قرائن در خصوص سوءنیت، یا عدم سوءنیت، گمرک به صراحتاً اعلام نظر نمایند، تا دادرسی بتواند، وارد ماهیت دعوی شود^۱

۴- چالش در اعلام وصول صوری ترانزیت:

تنها معضل رویه تیر و ترانزیت در کشور ما فک ماهرانه پلمپ گمرکی نیست با وجود سامانه جامع امور گمرکی انتظار می رفت، که با راه اندازی سامانه جامع امور گمرکی دیگر امکان سوء استفاده وجود ندارد لازم به ذکر است، وقتی کالای ترانزیتی وارد محدوده گمرک می شود و کارشناس و ارزیاب مراحل آن را انجام می دهند و کارشناس ترانزیت پس از جمع بندی نظریه ارزیاب و درج آن روی سامانه جامع امور گمرکی اقدام کرد متأسفانه گاهی با تبانی و نحو سازمان یافته اقدام به درج کامنت غیر واقعی^۳ در سامانه جامع امور گمرکی می شود و اعلام وصول درج و به گمرک مقصد از طریق سامانه ارسال و قابل رویت است و پس از وصول اعلام وصول و تایید آن توسط گمرک مقصد و مبداء نیز شرکت حمل و نقل تضمین خود را مسترد و از طرفی کالا هم جهت مصرف داخلی بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی^۴ به کشور اعاده می

^۱ همان منبع

^۲ حسب بند س ماده ۱ قانون قاچاق کالا و ارز مصوب سال ۱۳۹۲ ((قاچاق سازمان یافته)) جرمی است که با برنامه ریزی و هدایت گروهی و تقسیم کار توسط یک گروه نسبتاً منسجم متشکل از سه نفر یا بیشتر که برای ارتکاب جرم قاچاق تشکیل یا پس از تشکیل، هدف آن برای ارتکاب جرم قاچاق منحرف شده است صورت می گیرد.

^۳ حسب بند الف ماده ۷۳۴ قانون جعل داده های رایانه ای، تغییر یا ایجاد داده های قابل استناد یا ایجاد یا وارد کردن متقلبانه داده ها به آنها مجازات دارد و میزان مجازات آن برای جاعل در قانون یاد شده در نظر گرفته شده ^۴ مستند به بند (د) ماده ۱ ق.ا.گ حقوق گمرکی، عبارتست معادل ۴٪ ارزش گمرکی کالا به علاوه سود بازرگانی که توسط هیات وزیران تعیین می گردد که به موجب قانون گمرک مسئول وصول آن است و به کالای وارداتی تعلق می گیرد ولی شامل هزینه انجام خدمات نمی شود

شود و این عمل براساس مقررات امور گمرکی مشمول بند پ ماده ۱۱۳ قانون امور گمرکی^۱ و ماده ۱ بند س قانون قاچاق کالا و ارز مصوب سال ۱۳۹۲ ناظر بر ماده ۲۸ و ۲۹ قانون اخیر جرم سازمان یافته تلقی می‌شود و از طرفی هم اعلام وصول صوری که از طریق رایانه ای انجام گرفته مشمول بند الف ماده ۷۳۴ قانون جعل داده های رایانه ای می باشد (تغییر ایجاد داده های قابل استناد یا ایجاد یا وارد کردن متقلبانه داده ها به انها) البته در صورتی است که موضوع کشف گردد و معمولاً این عمل به صورت تبانی انجام می‌گیرد و به ندرت کشف می‌شود. معمولاً افراد متخلف به خاطر اطمینان کالای ترانزیتی را پس از مرحله ارزیابی و کارشناسی و تایید اعلام وصول در محوطه گمرک چند مدتی مثال ۲روز و غیر نگهداری می‌کنند چنانچه فرصت مناسب داشتند نسبت به اعاده کالای ترانزیتی به داخل کشور اقدام می‌کنند ولی اگر دستگاهای نظارتی و یا سازمانهای دیگر یا مدیر کل نظارتی متوجه شوند در سامانه فوراً نسبت به بازگردانی و ابطال اعلام وصول اقدام می‌کنند که صرفاً این عمل تخلف اداری و جعل داده های رایانه ای محسوب می‌شود زیرا بازگردانی اطلاعات ثبت شده فقط توسط گمرک مبداء مقدور است با وجود کالا در داخل محوطه گمرک با هیچ یک از بندهای ماده ۱۱۳ ق.ا.گ مطابقت ندارد و جنبه قاچاق منتفی است زیرا چنانچه شرکت حمل و نقل کالا را تا سه ماه از کشور خارج نکند کالا متروکه تلقی و گمرک نسبت به تنظیم اظهارنامه متروکه اقدام می‌کند

۱-۴- راه حل این ترفند:

با توجه به اینکه اعلام وصول در حال حاضر سیستمی و در مهلت مقرر از اهمیت ویژه ای برخوردار است و در صورت عدم وصول کالا موضوع مشمول ماده ۵۷ ق.ا.گ می‌گردد پس چنانچه اگر محموله با کالای عبوری تا پایان مدت اعتبار پروانه از قلمرو گمرکی خارج یا به گمرک تحویل نگردد کالا مشمول مقررات قاچاق گمرکی می‌شود، و باید بر این باور بود که قانون دارای نقص میباشد و درست نگارش نشده زیرا چنانچه کالا اعلام وصول صوری و ثبت در سیستم گردید، عدم خروج تلقی و رکن مادی و معنوی و قانونی جرم محرز است و در حکم عدم تحویل به گمرک محسوب می‌شود زیرا درست است که شرکت حمل و نقل اسناد خلاف واقع را ارائه ننموده و صرفاً به طور مستقیم کارمند آن مرتکب جعل رایانه ای شده اند و لی شرکت یا صاحب کالا نیز تبانی و مشارکت در عدم خروج کالا از قلمرو گمرک را داشته اند و بر علیه خود اقدام و قاعده اقدام را انتخاب نموده اند و در واقع، به نحوی جرم سازمان یافته محقق شده است و هرکدام در برنامه ریزی و تقسیم کار نقش داشته اند لذا، پیگیری به موقع اعلام وصول توسط گمرک مبداء

^۱ در صورت کشف و محقق شدن این ترفند گمرک مقصد حسب بند پ و الف ماده ۱۱۳ ق.ا.گ گزارش اعلام جرم را تقدیم مرجع صالح می‌کند

و مقصد (البته به صورت واقعی) منجر به جلوگیری از سوء استفاده و تخلفات احتمالی می گردد لذا به نظر می رسد مدیران گمرکات اعم از مدیران حوزه نظارت و مدیرکل گمرکات مرزی در روزهای کاری پایان هر هفته اقدام به گزارشگیری کامیونهای وصول نشده به مقصد گمرک بنمایند (مدیران گمرک مقصد نیز روزانه سیستم گزارشگیری mic را مورد بررسی قرار گیرد) زیرا اعلام وصول نهایی اظهار نامه (تسویه پروانه) بسیار حائز اهمیت است و در مطالبات بیمه ای و تضمین نقش اساسی دارد و ضروری است به قید فوریت علاوه بر اعلام وصول حاملها در تسویه نهایی پروانه (اعلام وصول نهایی) اقدام قانونی معمول گردد و به دقت صوری یا واقعی بوده اعلام وصول مورد بررسی قرار گیرد چون اعلام وصول صوری موجب استرداد تضمین و تسویه پروانه می شود البته تا زمانی که به طور مطلق سامانه جامع امور گمرکی هوشمند نگردد عملیات صوری کماکان مستمر و به سهولت تضمین تسویه می گردد.

۵- چالش در نحوه وصول تضمین در امر ترانزیت :

مباحثی که در گمرکات برای شرکتهای حمل و نقل چالش ایجاد نموده است وصول تضمین و دارا شدن من غیر حق گمرک است در واقع یکی از قواعدی که در بسیاری از کشورها به عنوان مبنای مسئولیت مدنی پذیرفته شده است همان قاعده استیفای بلاجهت یا دارا شدن من غیر حق است که برخی از اساتید حقوق از آن به عنوان استیفای بلاجهت یا د می کنند اما در ماده ۳۱۹ ق ت ، به عنوان استفاده بلاجهت از آن یاد شده بنابراین استفاده بلاجهت به معنای عام شامل ایفای ناروا، اداره مال غیر و استیفای از مال و یا عمل غیروبه معنای خاص استیفای بلاجهت است در قانون مدنی ایران شخصی را که به ناحق و غیر عادلانه دارا شده است مکلف به جبران خسارات شخصی می باشد، که دارا شدن این شخص در نتیجه کاهش دارایی وی بوده است و بین این کاستی و فزونی رابطه مسلم و علت عرفی مستقیم وجود دارد در حقوق ایران مواردی از قانون مدنی و قانون تجارت وجو دارند که در آنها از دارا شدن غیر عادلانه و بدون سبب جلوگیری شده است مانند ماده ۳۳۳ م. (در مورد زراعت با حبه غیر) ماده ۳۰۱ تا ۳۰۵ (در مورد ایفای ناروا) و ماده ۳۳۶ و ۳۳۷ (درباره استیفای از عمل و مال غیر) و همچنین ماده ۳۱۹ ق. ت که به استفاده بلاجهت تصریح نموده است ، گمرک به محض عدم وصول محموله و گزارش گمرک مقصد اقدام به وصول تضمین می کند که این اقدام از چند منظر جای بحث و بررسی دارد :

الف- وصول تضمین تعهدات شرکت حمل و نقل بین المللی (ویژه ترانزیت خارجی) در قبال گمرک ج. ا. ۱.۱ از شرکت بیمه در مواردی که مدیر عامل شرکت حمل و نقل مبرا از بزه انتسابی باشد و صرفاً راننده به جزای نقدی مقرر از حیث ارتکاب قاچاق کالا در حق دولت محکوم می گردد به نظر جایگاه قانونی ندارد

زیرا حسب مقررات هدف از تنظیم اعلام جرم و تعقیب کیفری شرکت حمل و نقل و حاملین کالا از مقام صلاحیت دار از باب ارتکاب فعل قاچاق به استناد بند ب ماده ۱۱۳ قانون امور گمرکی احقاق حقوق دولت بوده است که با صدور حکم ضبط کالا و محکومیت راننده به جریمه نقدی (دو برابر کالای توقیفی) به نحوی از انحا حقوق دولت استیفاء شده است و وصول تضمین ماخوذه به نظر اینجانب دارا شدن ناعادلانه تلقی و فاقد وجهت قانونی است

ب- محموله ترانزیتی مطابق حکم مرجع قضایی ضبط گردیده است گاه‌ها مشاهده می‌شود که شرکت‌های حمل و نقل از دایره ترانزیت گمرک ج.ا.ا. مبنی بر تحویل کالای توقیفی و النهایه ادامه مسیر ترانزیت و خروج آن از کشور می‌نمایند باید گفت این درخواست مردود و اثری ندارد و قابل استماع نیست زیرا با صدور حکم مرجع صالح کالا از ید شرکت حمل و نقل بدون اراده شرکت خارج و به ملکیت دولت در آمده است بنابراین وصول تضمین شرکت توسط گمرک منطبق با قواعد و مقررات نیست و استیفاء ناروا، تلقی می‌گردد چون وصول مبلغ تضمین زمانی قابل وصول است که ارتکاب تخلف از سوی مضمون عنه صورت پذیرد (زیرا اصل بر مدیونیت ضامن نیست بلکه اصل بر مسئولیت ضامن است و اگر داری بیمه نامه معتبر هم باشد، شرکت بیمه امر قاچاق که با اراده انسان صورت گرفته متعهد نیست و از طرفی جرم توسط شرکت حمل و نقل صورت نگرفته و) و در خصوص این موضوع چون مشارالیه یعنی شرکت حمل و نقل براءت حاصل نموده و مسئولیتی برای او ایجاد نشده تا موجب مسئولیت ضامن گردد بنا براین وصول وجه از محل ضمانت نامه مورد نظر فاقد وجهت قانونی است و از طرفی هم با صدور حکم قطعی به ضبط کالا، کالا به ملکیت دولت در آمده است و درخواست شرکت تضمین سپار جهت تحویل و خروج کالا از کشور و ادامه مسیر ممکن نیست و چنانچه از بابت ضبط کالا به نفع دولت ضرری متوجه مالک قبلی گردد از آنجای که کالا به صورت امانت در ید راننده (به عنوان امین) قرار داشته نسبت به مالک خیانت و از باب مسئولیت مدنی و کیفری هم مسئول جبران خسارت وارده می‌باشد به نظر می‌رسد گمرک که اقدام به وصول تضمین نموده من غیر حق دارا و عادلانه نیست.

۶- بررسی عذر موجه و قوه قاهر در مقررات امور گمرکی و کنوانسیون تیر:

در خصوص، قوه قاهره یا عذر موجه بین ماده ۴۱ کنوانسیون تیر با تبصره ماده ۵۷ قانون امور گمرکی تناقص وجود دارد، در ماده ۴۱ کنوانسیون تیر بیان شده چنانچه برای مقامات گمرکی محرز شود کالای موضوع دفترچه تیر تلف شود یا به واسطه حادثه خارجی بطور کلی و قطعی از دست رفته باشد یا به علت طبیعت کالا خود دچار کسری و نقصان شود از دریافت حقوق و عوارض که معمولاً تعلق می‌گیرد صرفه نظر

خواهد شد در صورتیکه در تبصره ۱ ماده ۵۷ قانون امور گمرکی مقرر شده، اگر برای گمرک محرز شود که از بین رفتن کالا به دلیل قوه قاهره بوده است تضمین مسترد می‌شود و در سایر موارد ماده ۴۱ که در کنوانسیون تیر هست در تبصره ماده اخیر ذکر نشده است و موارد معافیت موسسه ضامن و شرکت حمل و نقل به مراتب بیشتر از ماده ۵۷ و تبصره آن می‌باشد به بیان ساده در تبصره ۱ ماده ۵۷ قانون جدید امور گمرکی استنباط می‌شود که کالا اگر به علل قوه قاهره از بین رفته باشد، تضمین مآخذ باید مسترد گردد اما در مورد عذر موجه تضمین به میزان حقوق ورودی کالای خارجی تحویل نشده محاسبه می‌گردد یعنی حتی در صورت برائت، ترانزیت کننده باید حقوق ورودی را بپردازد این تبصره اساساً در تعارض آشکار با کنوانسیون تیر است چرا که به موجب ماده ۴۱ کنوانسیون تیر در مواقعی که برای گمرک محرز شود که کالا ی مذکور در مانیفست یا به واسطه حادثه یا قوه قاهره از دست رفته اند یا به علت طبیعت خود دچار کسری و نقصان شده اند عذر موجه بوده و از دریافت حقوق و عوارض صرفه نظر می‌گردد و از طرف دیگر در ترانزیت خارجی به موجب تبصره ۱ ماده ۹۸ آیین نامه امور گمرکی کالای تحت پوشش کارنه تیر بدون نیاز به تسلیم اظهارنامه و سپردن تضمین، ترانزیت می‌شود که این نشانگر این می‌باشد که در کالای تحت پوشش تیر اصلاً تضمین توسط گمرک دریافت نمی‌شود تا مسترد گردد و از طرفی شایان ذکر است تضمین داده شده به گمرک بابت تعهداتی است که شرکت حمل و نقل طبق قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن برعهده گرفته است آنچه از مجموع مقررات قانون امور گمرکی از جمله ماده ۵۶ و تبصره ۱ ماده ۵۷ و ماده ۶۲ و ۶۳ و تبصره ماده ۱۰۱ قانون امور گمرکی و مواد ۳۸۶ و ۳۸۸ قانون تجارت برداشت می‌شود آن است که تعهد شرکت حمل و نقل به تحویل کالا به گمرک مقصد، تعهد به نتیجه بوده و تنها در صورتی از مسئولیت معاف است که عدم انجام تعهد ناشی از قوه قاهره باشد و در نتیجه در صورت عدم انجام تعهد به هر علت به جز قوه قاهره تضمین سپرده شده قابل وصول است و محکومیت راننده یا شرکت حمل و نقل تحت هر عنوانی رافع مسئولیت شرکت حمل و نقل نخواهد بود و جریمه ناشی از جرم قاچاق ارتباطی به تضمین مذکور ندارد^۱ در واقع مغایرت مقررات امور گمرکی و قانون تجارت با مفاد کنوانسیون تیر محرز است

۷- چالش میزان تضمین و تعرفه کالای ترانزیتی:

شرکتهای حمل و نقل معمولاً براساس اسنادی که صاحب کالا به آنها تحویل می‌دهند نسبت به اظهار و ترخیص کالای ترانزیتی در گمرک مبداء اقدام می‌کنند و در مناطق آزاد اقتصادی مثل شهید رجایی اجازه بازرسی ندارند و براساس مستندات صاحب کالا به همان میزان و اوصاف یا مقدار اقدام به انجام تشریفات و اظهار کالا و نسبت به تودیع تضمین می‌کنند حال چنانچه مغایرت براساس کنترل گمرک مقصد محرز شود

^۱ نظریه مشورتی کمیسیون قوانین تجارت و حقوقی قوه قضاییه به عنوان گمرک ج.ا.

مسئولیت کیفری و مدنی برای شرکت حمل و نقل محقق می‌گردد به نظر می‌رسد این منصفانه نیست و بایستی شرکت حمل و نقل در گمرک مبداء نسبت به بازرسی کالا اقدام بکند تا مانع مسئولیت کیفری و مدنی و تبانی پرسنل گمرک و صاحب کالا شود.^۱ (صاحب کالا معمولاً بعد از کشف ادعای مبنی بر خیانت در امانت را مطرح می‌کند) از طرفی هم گاهاً شرکت حمل و نقل در گمرک مبداء کالای کم ارزش را اظهار و گمرک بر اساس همان میزان تضمین را اخذ می‌کند در صورتی که بایستی به میزان کالای واقعی و موجود در کانتینر تضمین تودیع شود (معمولاً کالای مشابه اما تعرفه متفاوت است) و هدف از این عمل در واقع این است تا در بین مسیر ترانزیت کالای با ارزش و مرغوب تعویض و به همان میزان یا وزن کالای بی ارزش (با ارزش کمتر) که در مبداء اظهار شده جایگزین گردد به عنوان مثال در گمرک مبداء کالای عنوان بیسیم تاکی واکشی اسباب بازی اظهار ولی در واقع آنچه در کانتینر وجود دارد کالای عنوان بی سیم امنیتی و واقعی است یا اینکه در واقع اصلاً تعویضی یا برداشتی در کار نیست و صاحب کالا در همان گمرک مبداء به میزان کالای مثل موارد فوق اقدام به اظهار می‌کند و ارزیاب گمرک بدون توجه به نوع و تعیین تعرفه و مقدار، وزن (معمولاً در کالاهای چند قلمی از این فرصت استفاده می‌شود) را مد نظر قرار می‌دهند و نوع کالا با آنچه اظهار و در مانفیسست وجود دارد مغایر است، هدف از این کار به دلایل امنیتی بودن کالا است که نیاز به مجوز وزارت دفاع دارد (ممکن است به هدف تروریستی باشد) و از طرفی ممکن است در کشور مقصد با توجه به نوع کالا و اهداف آن دارای سود کلانی باشد.

۸- چالش تغییر رویه ترانزیت با حکم مراجع قضایی

مطابق ماده ۵۳ قانون امور گمرکی ترانزیت خارجی کالا رویه گمرکی است که براساس آن کالا به منظور عبور از قلمرو گمرکی از یک گمرک، مجاز دیگر تحت نظارت گمرک از گمرک مجاز دیگر خارج می‌شود. در این گونه موارد وبه استناد کنوانسیونهای بین المللی و از جمله کنوانسیون تیر مصوب سال ۱۳۸۹ صرفاً کالا از قلمرو کشور جمهوری اسلامی ایران تحت نظارت گمرک عبور داده می‌شود و در بسیاری از موارد کالای که از قلمرو کشور ترانزیت می‌گردد فاقد شرایط ترخیص بوده و یا امکان ورود قطعی ندارد و چنانچه در مواردی این اقلام بنا بر شرایط، ضروری به نظر برسد علاوه بر اخذ مجوزهای قانونی نظیر ثبت سفارش، استاندارد و نیازمند کسب مجوز از کمیسیون موضوع ماده ۱ قانون مقررات صادرات و واردات

حسب ماده ۳۱ و تبصره ۱ آیین نامه حمل و نقل عبوری کالاهای خارجی انجام تشریفات عبور کالاهای خارجی از قلمرو کشور در اولین گمرک مجاز صورت می‌گیرد که حسب تبصره آن ماده یاد شده به منظور دستیابی به مشخصات کالا جهت اظهار، عبور دهنده می‌تواند قبل از تسلیم اظهارنامه از گمرک درخواست نماید اجازه دهد محموله با نظارت گمرک بازدید و مشخصات لازم پاداشت شود و گمرک با این درخواست موافقت خواهد نمود.

حسب بند ت ماده ۱۱۳ ق.ا.گ کالای عبوری که تعویض یا قسمتی از آن برداشته شود مشمول مقررات قاچاق است در واقع مفهوم تعویض که در این بند (ت) ماده ۱۱۳ ق.ا.گ به کار رفته ((برداشتن و جایگزین کردن است)) که به جای آن کالا معمولاً کالای با همان ابعاد و وزن جایگزین می‌گردد

می باشد (اعضای کمیسیون عبارتند از نماینده استاندارد، جهاد کشاورزی و مدیر کل دفتر صادرات و مدیرکل دفتر واردات، و بایستی در خصوص تغییر رویه از محل ترانزیت به واردات موافقت بکنند) در واقع بحث اصلی و چالشی در این خصوص این است که برخی افراد با طرح دعاوی مختلف علیه یکدیگر که صوری و غیر واقعی است (مثال معرفی ماشین آلات ترانزیتی) با معرفی این گونه کالاها به عنوان مال خوانده یا متهم و با هدف عدم رعایت تشریفات امور گمرکی و قانونی درخواست توقیف و نهایتاً ترخیص کالا را از مراجع قضایی رسیدگی کننده می نمایند از انجائیکه این کالاها توجهاً به مواد ۸ و ۳ قانون مقررات صادرات و واردات و همچنین مواد ۳۸ و ۳۹ قانون امور گمرکی و نیز بند ۳ ماده ۲۴ این نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات و قوانین مرتبط با استاندارد ضوابط فنی خودرو و... شرایط ترخیص را ندارد در صورت تاکید مرجع قضایی نیز نیازمند ارائه مجوزهای قانونی از سازمان صنعت و معدن و تجارت و سازمان ملی استاندارد می باشند و بدون اخذ مجوز قانونی مذکور، ترخیص ماشین آلات امکانپذیر نمی باشد در موارد مذکور بیم آن می رود که طرفین دعوی با طرح دعوی صوری و غیر واقعی در صدد دور زدن قانون باشند، بلحاظ اهمیت و حساسیت موضوع شایسته است مراجع قضایی در رسیدگی اینگونه پرونده‌ها دقت لازم داشته و احکام برخلاف مقررات و اینکه گمرکات را ملزم به انجام نمایند پرهیز و در صدور دستور توقیف این اموال علاوه بر رعایت قانون اجرای احکام مدنی و این دادرسی کیفری مقررات مربوط به کالا و رویه های حاکم بر امور گمرکی نیز مدنظر قرار دهند.

متأسفانه از سوی دیگر، در صورت صدور حکم مرجع رسیدگی برخلاف مفاد مقررات فوق الذکر و عدم اجرای دستور توسط مدیر کل گمرکات ضمانت اجرای دارد و از طرف سازمان بازرسی کل کشور دستور عدم اجرای دستور قضایی را ابلاغ می نمایند که قطعاً برای گمرک در رویه ترانزیت چالش ایجاد و تعارض بین دو مرجع قضایی و نظارتی حاصل و مشکلات عدیدی برای گمرک حاصل می شود، اساساً در این گونه پرونده‌ها گمرک طرف دعوی قرار نمی گیرد و در هیچ یک از جلسات دادرسی حضور ندارند و بعداً هم که دادخواست اعتراض ثالث نسبت به رای صادره و تقاضای توقیف دستور اجرای احکام می شود حکم بر بطلان دعوی گمرک معمولاً صادر می شود و اجرای احکام همچنان اصرار بر اجرای حکم می نمایند و موضوع در نهایت منجر به ترخیص کالا می گردد از انجا که ترخیص این کالاها برخلاف قانون و مقررات بوده با تنظیم دادخواست تجدید نظر خواهی قطعاً بایستی اعتراض گمرک و نقص و الغاء آراء صادر صورت

۹- چالش ماده ۸۸ آیین نامه اجرایی ق.ا.گ در تحقق قاچاق ترانزیت :

در خصوص کالای های وارداتی یا ترانزیتی که گاهاً تعویض و جابه جای صورت می گیرد یا کالا از محل ورود موقت در مهلت مقرر صادر نمی شود پس از تحقق امر قاچاق حقوق ورودی به جای اینکه اخذ و به حساب فوق که گمرک ایران اعلام می کند واریز شود، توسط مرجع قضایی به صورت کلی به عنوان جریمه قاچاق به علاوه حقوق ورودی (گاهاً گمرک تضمین را وصول لیکن مرجع قضایی حسب قسمت اخیر ماده ۸۸ آن را از گمرک اخذ و به حساب قاچاق واریز می کند) به حساب مخصوص تمرکز قاچاق کالا و ارز دستور می دهد. ماده ۲ قانون قاچاق کالا و ارز در آمد ناشی از قاچاق را مشخص و از طرفی هم ماده ۱۶۰ قانون امور گمرکی تکلیف حقوق ورودی را کاملاً مشخص و معین نموده است در واقع هدف از وصول جریمه متعلقه به قاچاق کالا و ارز در بندهای الف، ب، و ج، د، معین است^۲ در حالیکه حقوق ورودی بایستی ۲٪ آن در حساب مخصوص نزد خزانه به نام گمرک ج.ا.ا واریز شود، و ۷۰ درصد آن اختصاص داده می شود به تجهیزات گمرکی و ابنیه و ساختمانهای گمرکات، و خانه های سازمانی با اولویت گمرکات مرزی هزینه می نمایند و عملکرد این ماده را هر شش ماه یک بار به کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی گزارش می نماید تکلیف سایر مبالغ از حقوق ورودی در مواد ۱۱۶۲ الی ۱۶۳ ق.ا.گ مشخص شده است لذا به نظر می رسد در این خصوص بین حقوق ورودی و درآمد حاصل از امر قاچاق باید تفکیک قائل بشویم چون هرکدام از آنها اهداف و به موارد خاص تخصیص داده شده اند و دادرسان محترم به ویژه مراجع شبیه قضایی از جمله تعزیرات در اعمال ماده ۸۸ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی و تبصره های آن استنباط صحیح داشته باشند در غیر این صورت تضمین گمرکی فلسفه وجودی خود را از دست می دهد^۳، لذا دادرس محترم، در ضمن حکم صادره در راستای ماده ۸۸ آیین نامه امور گمرکی پس از قطعیت رای و جوه تضمین را به

^۱ اظهارنامه ترانزیتی به کوتاژهای ۱۳۲۴۵۵۴ و ۱۴۲۳۳۳۳ و ۱۲۴۵۶۲۱ و ۱۳۹۷۰۵۸۸ از گمرک بازرگان به گمرک خرمشهر می باشد که کوتاژه ۹۹۲۲۱۳۱۲۱ از مبدا DE آلمان و مقصد AE امارات متحده عربی و کوتاژهدیگر از مبدا بلژیک و مقصد عراق می باشد .

نکته مهم در این پرونده دستور مرجع قضایی است که به صراحت به جهت جلوگیری از تضییع حقوق شاکی به عدم لزوم طی تشریفات اخذ مجوزات از سازمانهای ذیربط (ثبت سفارش، استاندارد ملی و محیط زیست و عدم توجه به سال ساخت) تاکید گردیده است در حالیکه گمرک به موجب مکاتبات واضح ترخیص کالای عنوان تعداد ۷ دستگاه کشنده کامیون و یک دستگاه تریلر در خصوص مدل ۲۰۱۷ به بالا از کشور های اروپایی، کره، ژاپن مستلزم اخذ مجوز ثبت سفارش و استاندارد و محیط زیست بوده و عدم رعایت این سلسله مراحل موجب تضییع حقوق دولت می گردد لیکن مرجع صادر کننده دستور ی برخلاف مقررات صادر نموده است و از طرف دیگر معمولاً این کالا هنوز اظهار نشده اند و ترخیص کالا و اخذ حقوق و عوارض مستلزم اخذ مجوزهای فوق الاشاره هستند و امکان اظهار و اجرای دستور صادره در عمل غیر ممکن و بر فرض محال در صورت ترخیص کالا تبعات اظهار و خروج متوجه گمرک خواهد بود .

^۲ مستفاد از مفاد ماده ۸۸ آیین نامه اجرایی امور گمرکی و تبصره های آن و همچنین ماده ۲ قانون قاچاق کالا

و ارز و ماده ۱۶۰ قانون امور گمرکی

^۳ همان منبع پیشین

عنوان بخشی از جریمه مقرر در دادنامه به وسیله اجرای احکام از گمرک خواستار می شوند، هدف قانونگذار از تدوین این ماده قانونی به نظر این جانب این بوده است که سازمان متعهد له در برابر متعهد جهت اقامه دعوی حقوقی و کیفری با مشقت مواجه نشود و قانونگذار اجازه داده است که موضوع تعهد و امور کیفری در یک شعبه یکجا رسیدگی شود.

۱۰- چالش روندی ترانزیت در گمرک مرزی، از نظر مقررات و وظایف سازمانی:

متأسفانه گاه‌آبدون هماهنگی گمرک و بعد از خروج و بدون رعایت تبصره ذیل ماده ۵۵ قانون امور گمرکی فک پلمپ صورت می‌گیرد حال با توجه به اینکه اعمال سیاست دولت در زمینه صادرات و واردات و عبور کالا، کنترل و نظارت بر امر عبور کالا از قلمرو کشور اجرای قوانین و مقررات مربوط به تخلفات و قاچاق گمرکی، کالا های متروکه و ضبطی، انجام سایر وظایف گمرکی به موجب این قانون و سایر قانونین و مقررات برابر بندهای الف، ت، چ، خ، ماده ۳ قانون امور گمرکی از وظایف گمرکی می باشد و مستند به تبصره ماده ۵۵ قانون اخیرالذکر چنانچه در طول مسیر عبور کالا ظن قوی قاچاق نسبت به محموله عبوری به وجود آید فک مهر و موم و پلمب و بازرسی محموله فقط با حضور نماینده گمرک و تنظیم صورتجلسه امکانپذیر است بنابراین متولیان متعدد و سازمانهای مختلف در این راستا علاوه بر اینکه نسبت به نقص قانون و اصل تفکیک قوا و تداخل در وظایف سازمانی، موجب تاخیر در روند کار و نارضایتی تجار و فعالان اقتصادی و رانندگان گردیده و منجر به از دست دادن مزایای رویه ترانزیت در این اوضاع و شرایط بد اقتصادی برای کشور می شوند لذا تفسیر نامطلوب قانون توسط متولیان متعدد به غیر از گمرک مانع بزرگی در رویه ترانزیت و اسیب جدی به دنبال دارد^۱ از طرف دیگر در خصوص مدیریت یکپارچه، پایانه های مرزی براساس ماده ۱۲ق.ا.گ ساماندهی واحده مرزی و مباحث تجاری و ایجاد رویه های واحد، گمرک است و چون ترانزیت یک رویه گمرکی در حوزه تجارت است باید به این موضوع توجه نمایند.

در حال حاضر مدیریت پایانه مرزی به سازمان راهداری منتقل شده است که براساس مصوبه ستاد هماهنگی اقتصادی دولت و با دستور رئیس جمهور سابق بوده است، با وجود اینکه مصوبه ستاد نمی تواند مقدم بر قانون کشور و در این موضوع خاص قانون امور گمرکی ملاک می باشد و این سازمان در حال همکاری با یکدیگرند، اما قانون وظایف هر سازمان را در مرز مشخص کرده ولی با وجود موظف بودن راهداری برای فراهم کردن بنا و زیر ساخت ها، زیر ساخت های لازم قانونی در اختیار سازمان راهداری قرار ندارد. سازمان راهداری صرفاً باید بناها و تاسیسات مربوطه در مرزها و تیر پارک ها را ایجاد کند و در حوزه نرم افزار و اعمال حاکمیت بر رویه های گمرکی و تجاری اختیار قانونی ندارد در واقع اگر در ایجاد زیر ساختها

^۱ مستند از مطالعه پرونده گمرکات تابعه حوزه نظارت گمرکات استان کردستان، ۱۴۰۰

هم سازمان راهداری اگر از نظرات تخصصی و حوزه وظایف سایر سازمانها به ویژه گمرک استفاده می‌کرد تاسیسات ایجاد شده می‌توانست سرعت بیشتری به کنترل و عبور کالا دهد در واقع به دلیل نبود مدیریت یکپارچه و عدم تفویض اختیار به یک دستگاه در مرز مشکلات زیادی در مرزها داریم که سبب معطلی بیش از حد شده، لذا مزیت جغرافیایی ما در حوزه ترانزیت به شدت کاهش یافته است که در کنار روش جابه‌جایی کشنده‌ها و محدودیت ترانشیپمنت تا جابجایی کشنده‌ها و محدودیت پذیرش کالا در کشورهای مقابل فرصت‌های بزرگ بهره‌گیری از مرز تجاری به اسانی از دست می‌رود

۱- جامعه‌شناسی و حقوق

۱-۱- مفهوم جامعه‌شناسی:

منظور از جامعه‌شناسی علم بررسی و مطالعه علمی دقیق رفتار از منظر اجتماعی انسان است^۱ در این دانش مطالعه علمی رفتار جمعی یا گروهی انسان‌ها در اجتماع یا پدیده‌های اجتماعی مرتبط با آن را مورد بررسی دقیق خود قرار می‌دهد.^۲ جامعه‌شناسان در ارتباط با تعریف این دانش میان رشته‌ای نظراتی را ابراز نموده‌اند و در ماهیت این علم تعاریف را در آثار خود منعکس کرده‌اند منظور از جامعه‌شناسی حقوق مطالعه حقوق با رویکردی اجتماعی^۳

۱-۲- مفهوم جامعه‌شناسی حقوقی:

دانش حقوق یکی از پدیده‌های اجتماعی است. این علم از درون اجتماع و ارزش‌های موجود در آن سرچشمه می‌گیرد.^۴ از سویی دیگر در خصوص ارتباطاتی که بین علوم مختلف بوجود آمده است و حسب پیچیدگی‌ها روابط اجتماعی و رابطه متقابل به هر شکلی عوامل مهم اجتماعی که بر جامعه اثر گذارند، به همان شکل، نیز بر حقوق و ساختار نظام حقوقی آن جامعه نیز تاثیر می‌گذارد.^۵

بر این اساس بواسطه ارتباط فی مابین حقوق با سایر عوامل و پدیده‌های اجتماعی موجود رابطه تنانگی دارد به شکلی که برخی از جامعه‌شناسان بر این اعتقاد و باورند که حقوق را باید یکی از نهادهای اجتماعی تلقی کرده^۶ مبنای اصلی و اساس این امر بر این نظر استوار است که علم حقوق تعیین‌کننده روابط

- علیزاده، عبدالرضا، ۱۳۸۷، مبانی رویکرد، اجتماعی به حقوق، انتشارات سمت، چاپ اول، ص ۱۳.^۱

- ارجمند سایه پوش، اسحق، جامعه‌شناسی حقوق، ۱۳۸۹، جامعه‌شناسان، چاپ اول، صص ۱۶-۱۵.^۲

- شهبابی، مهدی، احمدی روزبهانی، پیام، ۱۳۹۲، جامعه‌شناسی حقوق تاملی بر تعامل یا تضاد مفهوم تجربی از علم و باید‌ها و نیاید‌های ارزشی، مجله علوم اجتماعی دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه فردوسی مشهد، شماره ۲، ص ۱۷۳.^۳

- مریچی، شمس‌الله، ۱۳۸۹، عوامل اجتماعی مؤثر بر حقوق، فصلنامه معرفت، شماره ۴۵، ص ۷۶.^۴

- مدوق، محمد داود، شرف‌الدین، سید شرف‌الدین، ۱۳۹۲، روش‌شناسی نظریه اجتماعی امیل دورکیم، مجله^۵

معرفت، پنجم، شماره ۱، ص ۴۴.

- علیزاده، منبع پیشین، همان، ص ۳۰.^۶

اجتماعی است^۱. لذا میان حقوق و جامعه رابطه معنا داری شکل می‌گیرد^۲ و برخی قواعد و نهادهای حقوقی از منظر دانش جامعه‌شناسی مورد تحلیل و بررسی قرار می‌گیرد.

۱-۳- رابطه حقوق و جامعه‌شناسی:

علم حقوق به عنوان دانشی که تنظیم‌کننده روابط بین اشخاص است و در واقع بیانگر روابط اجتماعی است^۳ این رابطه آنقدر پررنگ است که برخی از اساتید بر این باورند که حقوق را رشته‌ایی از علوم اجتماعی تلقی کرده‌اند^۴. از سویی دیگر جامعه‌شناسی نیز در صدد بررسی و شناخت قوانین زندگی اجتماعی و پدیده‌های اجتماعی و تحول آنهاست^۵ دانش حقوق بواسطه ویژگی پویایی که دارد در طول زمان بواسطه‌های مختلف من جمله قانونگذاری همواره در حال تغییر و تحول می‌باشد این علم به دلیل منشاء خود متأثر از سایر عوامل و پدیده‌های پیرامون خود می‌باشد. جامعه به عنوان خاستگاه و منشاء اساسی آن در ارتباط با برخی عوامل هم چون سیاسی، فرهنگی و اقتصادی بر این علم تاثیر می‌گذارد چرا که حقوق در حال تنظیم این پدیده می‌باشد.

۳- عوارض اجتماعی عدم توسعه ترانزیت

۱-۱- آسیب‌های دولتی و حکومتی:

قوانین و مقررات نامطلوب ترانزیت و بخشنامه‌ها و مصوب هیات وزیران که دستگاهها و ادارات مرتبط تفسیرهای مختلفی و سخت‌گیرانه اعمال می‌کنند به عنوان نمونه به قانون قاچاق و تخلفات گمرکی اشاره داشته‌باشیم، بازرسیهای متعدد در طول مسیر ترانزیت و همچنین در کشور ایران و تشریفات زاید اداری موضوعی است که دلسردی صاحبان کالا اعم از داخلی و خارجی را موجب می‌شود و علاوه بر پیچیدگی‌های زیاد اداری همان مراحل زائد نیز به کندی انجام می‌گیرد که سبب زمان‌بر بودن ترانزیت شده و این امر ناشی از چالش‌های مقررات و قوانین دست و پاگیر است که متولیان و متصدیان متعدد را برای کنترل تیر و ترانزیت تعیین نموده‌اند^۶ زمان در امر ترانزیت نقش عمده را ایفا می‌کند متأسفانه سازمانها و نهادهای

- لوی برول، هانری، ترجمه قاضی، ابوالفضل، ۱۳۹۹، جامعه‌شناسی سیاسی، نشر میزان، چاپ سیزدهم، ص ۳۷.^۱
- علیزاده، عبدالرضا، ۱۳۸۴، زمینه‌های پذیرش رویکردی جامعه‌شناختی در حقوق اسلامی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۶۸، ص ۱۱۸.

- الماسی، نجاد علی، ۱۳۵۴، حقوق و اجتماع، مجله حقوقی دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۱۸، ص ۱.^۲
- کاتوزیان، ناصر، ۱۳۸۴، مقدمه علم حقوق، چاپ چهل و چهارم، شرکت سهامی انتشار، ص ۷۶.^۳
- رجبی، محمود سلیمان‌پناه، صدیق سروستانی، سیدمحمد رحمت‌الله، میرسیاه، اکبر، محمدی عراقی، محمود، ۱۳۸۴، مبانی جامعه‌شناسی: درآمدی به جامعه‌شناسی اسلامی، سمت، ص ۱۶.^۴

نظری محسن، طهمورث، حسینقلی پور، اسفیدانی، محمد رحیم، ۱۳۹۸، فصلنامه علمی پژوهشنامه حمل و نقل، سال شانزدهم، شماره ۶، ص ۱۵۰.^۵

نظارتی و یا متولیان امر پروتکل های در زمینه ترانزیت مقرر نموده اند که مهمترین آنها متوقف و بازبینی کالای ترانزیتی است و ازطرفی اکثر دستورات عملی که مربوط به مقررات صادرات و واردات کالا در گمرک مبداء و بنادرها می باشد نسبت به امر ترانزیت تسری می دهند در حالیکه رویه ترانزیت متفاوت و صرفاً محموله گذری و لزومی در اعمال قوانین مقررات و صادرات نمی باشد و این عمل باعث شده تا کشور ایران از لحاظ زمانی کمترین مزیت نسبت به کشورهای دیگر داشته باشد و موقعیت مناسب ترانزیتی کشور در مقایسه با کریدورهای رقیب روزه روز ضعیف تر شود^۱ که علیرغم این موارد امر قاچاق و تاثیر نامطلوب آن بر اجتماع و موانع توسعه ترانزیت حاکم است ، دلیل کنترلهای متعدد و دخالت سازمانهایی مختلف ، در امر ترانزیت از جمله موانع حکمتی و دولتی در امر ترانزیت هستند لذا به منظور جلوگیری از آسیب روندی که توسط دولت به موجب قانون مقرر شده بایستی بازرسیهای متعدد در طول مسیر کاهش و کنترل بار با پلمپ گمرکی صرفاً در مرز خروجی توسط گمرک انجام گیرد^۲.

۳-۱-۳ عدم مدیریت و روابط بین المللی :

درسالهای قبل بخشی از تجارت ایران و کشورهای اروپایی از طریق ترانزیت جاده ای انجام می گرفت و جابه جای محموله های ترانزیتی توسط رانندگان ایرانی صورت می گرفت ، اماچند مدتی است که بخشی ازبازار ترانزیت کالا از اروپا به ایران توسط شرکت ها و ناوگان حمل و نقل ترکیه صورت می گیرد واقف بر این امر هستیم ترانزیت کالا به کشورهای مختلف مشمول مقررات بین المللی به ویژه کنوانسیون تیر می باشد که بسیاری ازاین مقررات توسط ((سازمان ایرو)) به عنوان اتحادیه بین المللی حمل و نقل جاده ای امضاء شده است و یکی از مقررات سازمان ((ایرو)) این هست که کالای تجاری در رویه ترانزیت توسط کامیونهای یکی از دوکشور مقصد ومبداء حمل شود در نتیجه از لحاظ قانون ومقررات تیر و سازمان فوق حمل بار توسط کامیون های کشور ثالث غیر قانونی وتخلف محسوب می شود و از نظر اقتصادی و اجتماعی به ناوگان حمل و نقل جاده ای کشور لطمه وارد می کند واین در حالی است که دستگاههای ذیربط در کشور ایران به این موضوع غیر قانونی عکس العملی انجام نداده اند و کامیونهای ترک با خیال آسوده اقدام به ترانزیت کالا های تجاری میان ایران و اروپا می نمایند و سود حاصل نصیب آنها می شود ولی اگر همین عمل توسط کامیون داران ایرانی صورت گیرد (میان ترکیه و اروپا) دولت ترکیه قطعاً نسبت به توقیف کامیون ومحموله کرده و راننده ایرانی بازداشت می شود^۳ و ازطرف دیگر کامیونهای عراقی برای حمل بار وارد خاک ایران می شوند

^۱ ضیایی علی، کارشناس اقتصادی حمل و نقل ۴۰۰ فارس نیوز

^۲ خبرگزاری تسنیم، اخبار اقتصادی، شهریور ۱۴۰۰

واقعا به حمل کالا از داخل ایران می‌نمایند و امکان ورود حمل یکسره کالای ترانزیتی توسط کامیون ایرانی وجود ندارد و گاهی اگر ورود کرده اند با توافق دوکشور مردم محلی جهت انتفاع حمل و نقل کشور عراق جلوگیری و حتی اقدام به آتش زدن و خسارات کامیونهای ایرانی کرده اند متأسفانه کشور عراق از طرف دیگر مشمول و عضو کنوانسیون تیر نمی‌باشد و در صورت وجود خسارات به کامیونهای ایران سازمان ایرو پاسخگون نیست لذا از نظر اقتصادی و اجتماعی جهت جلوگیری از این عوارض اجتماعی و اقتصادی لازم است دستگاه‌های ذیربط اقدام به برنامه ریزی در توسعه حوزه ترانزیت و ناوگان حمل و نقل بنمایند^۱

۴-۱-۳ تاثیر فرهنگ اجتماع بر قاچاق و ترانزیت :

قاچاق کالا یا تجارت غیر قانونی در واقع همان نقل و انتقال کالا بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی است و بر اقتصاد کشور آثار سنگینی دارد و سیاستهای اقتصادی کشور را بی اثر یا کم رنگ می‌کند و قاچاق نه تنها در رویه ترانزیت بلکه در سایر رویه های امور گمرکی پدیده پیچیده و چند وجهی است و تنها آثار اقتصادی ندارد بلکه عوارض اجتماعی و سیاسی را در بردارد و موجب کم رنگ شدن ارزشهای اخلاقی می‌شود^۲، عدالت اجتماعی وجود فرصتهای برابر اجتماعی برای کسب آموزش و مهارت و دسترسی به سرمایه مالی و فیزیکی از راه و روش بازار متعادل است هرگاه در این خصوص یا حوزه خلل ایجاد شود پدیده های ناهنجار اجتماعی شکل می‌گیرد که از مهمترین آنها فساد اداری، بروکراسی و نداشتن ممنوعیت شرعی قاچاق کالا است در حوزه فرهنگی عدم ممنوعیت قاچاق کالا از سوی برخی علمای مذهبی و گرایش اقشار پردرآمد کشور به کالای لوکس، حجم وسیع تبلیغات کالای خارجی در سیطخ دنیا تشویق به مصرف توسط رسانه های برشمرد، اگر هوشیار و درست فکر کنیم قاچاق چه در مسیر ترانزیت و چه از راههای غیر رسمی و رسمی عارضی است نه ذاتی به این معنی که مردم فطرتاً عدالت گرا هستند و از ناعدالتی رنج می‌برند اما سودجویان و مستکبران دنیایی سرمایه داری در این امر نقش ایفا می‌کنند و این همان معنا و مفهوم است که بیانگر قاچاق عارضی است نه ذاتی و عامل بیرونی داشته نه درونی، با کمی دقت محقق است که به لحاظ ژئوکالچرال نیز پدیده قاچاق کالا نتیجه اندیشه ها و عملیات فرهنگی دنیایی سرمایه داری است^۳

نتیجه گیری و پیشنهاد

۱- با توجه به اینکه در حال حاضر سامانه جامع امور گمرکی در خصوص رویه ترانزیت راه اندازی شده است لازم است همزمان، با سیستمی شده این رویه که از اهمیت فوق العاده ای برخوردار است تجهیزات

^۱ مستند پرونده گمرک باشمق و خسارت وارده توسط مرمان محلی عراق به کامیون داران کشور ایران
^۲ صادقی، حسین، موسوی سید هادی، وفایی یگانه رضا، بررسی روند قاچاق کالا در ایران از روش منطق فازی
^۳ کلاه مال همدانی، احمد تاثیرات ژئوکالچرال بر دیوار، فرهنگی مرزهای ایران در روابط آن

ایمنی و کنترلی گمرک از جمله دستگاه ایکس ری و پلمپ گمرکی (پلمپ الکترومگنا ترون) جی پی اس^۱، ایمنی تر و مانعی برای فرصت طلبی شرکتهای حمل و نقل و ترفند صاحب کالا باشند، البته سیستم جامع امور گمرکی انچنان هوشمندانه طراحی نگردیده و نواقصی دارد که در عمل محرز شده است از جمله قفل نبودن سامانه اکسس کنترل با کاستمز^۲ و همچنین در رویه مقصد عدم همخوانی رویه سامانه ای ترانزیت با شرایط زیر ساخت مرز و عدم هشدار سامانه در مواردی مغایرت وزن مبداء/مقصد، تاخیر موضوع ماده ۱۰۹ق.ا.گ در صورت مشترک بودن محموله ترانزیتی بر روی یک کامیون در واقع هیچ هشدار سامانه ای صادر نمی شود و از طرفی در اکثر گمرکات علیرغم اینکه گمرک مرزبان اقتصادی کشور است متنها در هر گمرک صرفاً یک دستگاه ایکس ری به عنوان ابزار کنترلی در مسیر امر ترانزیت قرار گرفته که با توجه به ترافیک کاری و وجود سایر رویه های امور گمرکی کفایت نمی کند و لازم است لاین ترانزیت خارجی از سایر مسیرهای گمرکی جدا گردد تا کنترل و نظارت دقیق تر و از چالشهای اشاره شده جلوگیری بعمل آید .

۲- گاه‌آبادون هماهنگی گمرک و بعد از خروج و بدون رعایت تبصره ذیل ماده ۵۵ قانون امور گمرکی فک پلمپ صورت می گیرد حال با توجه به اینکه اعمال سیاست دولت در زمینه صادرات و واردات و عبور کالا، کنترل و نظارت بر امر عبور کالا از قلمرو کشور اجرای قوانین و مقررات مربوط به تخلفات و قاچاق گمرکی، کالا های متروکه و ضبطی، انجام سایر وظایف گمرکی به موجب این قانون و سایر قانونین و مقررات برابر بندهای الف، ت، ج، خ، ماده ۳ قانون امور گمرکی از وظایف گمرکی می باشد .

۳- در خصوص وصول تضمین در رابطه با شرکتهای حمل و نقل یا تضمین سپار گمرک و مراجع قضایی نسبت به بنگاه اقتصادی و چرخه فعالیت آنها و چالش موجود بی تفاوت هستند زیرا وصول تضمین توسط گمرک گاهاً دارا شدن من غیر حق است زیرا زیرا وقتی که شخص مضمون عنه از مسئولیت میرا و مرتکب تخلفی نشده و حسب اصل مجازاتها و اصل مسئولیت مدنی راننده کامیون مرتکب جرم می باشند لذا وصول تضمین از ضامن جایگاه قانونی ندارد و از طرفی شرکت حمل و نقل ادعاش مبنی بر تحویل کالا مسموع نیست و نمی تواند مسیر ترانزیت را ادامه واز گمرک درخواست نمایند زیرا با حکم مرجع قضایی کالا از ید مشارالیه خارج شده است در نتیجه وصول تضمین توسط گمرک با برائت شرکت حمل و نقل

در بخش سامانه جامع امور گمرکی سامانه جی پی اس فعال نیست ولی اگر فعال شود محرز است که محموله ترانزیتی در مسیر تعیین شده حرکت کرده یا خیر ؟ در واقع اگر این قسمت فعال باشد و چنانچه محرز شود که در طول مسیر محوله از مسیر تعیین شده خارج شده است اقدامات کنترلی و احتیاط ببیشتری توسط ارزیاب در بررسی به کار گرفته می شود منظور از سامانه اکسس کنترل و سامانه کاستمز این است با توجه به اینکه تشریفات گمرکی کالا های عبوری در دو سامانه اکسس کنترل (گارد و باسکول) و سامانه کاستمز صورت می پذیرد به طوری که به ترتیب اقدامات اجازه ورود پروانه (کاستمز) و گارد ورود به علاوه باسکول (اکسس کنترل)، ارزیابی و کارشناس و تسویه حامل (کاستمز) صورت می گیرد و مرحله نهایی خروج کامیون که شامل تایید گارد خروجی می باشد توضیح اینکه تسویه حامل و تایید گارد خروجی همزمان در سامانه های فوق ملاک خروج کامیون در کشور می باشد پس اگر در مراحل ارزیابی به وسیله گارد ورود و تایید گارد خروج به وسیله تسویه حامل قفل گردد امکان خروج کامیون از کشور بدون اقدام یکی از دو سامانه ها میسر نخواهد بود و به همین ترتیب اگر گارد ورود را تایید نکند ارزیاب دسترسی اقدام نداشته باشد (مانع ترانزیت صوری و فساد اداری)

منصفانه نیست و عذر موجه تلقی می‌شود زیرا اصل بر مدیونیت ضامن نیست بلکه اصل بر مسئولیت است که در این خصوص مسئولیتی برای شرکت حاصل نشده بلکه متضرر از فعل راننده می‌باشند

۴- چنانچه در مسیر ترانزیت کالا جابه‌جا یا کسری حاصل شود و حسب ماده ۸۸ آیین‌نامه امور گمرکی عمد بودن محرز شود معمولاً پس از پروسه قضایی در ض من حکم مراجع قضایی بابت تضمین اخذ شده (بابت حقوق ورودی) گمرک را ملزم به واریز وجوه تضمین وصولی به عنوان بخشی از جریمه می‌نمایند که این موضوع مغایر با قانون و مقررات خاص امور گمرکی به ویژه ماده ۱۶۰ ق.ا.گ، می‌باشد و مرجع قضایی توجهی به فلسفه تضمین ندارند

۵- در مقررات کنوانسیون تیر، وقتی که محموله تحت شمول رویه تیر و ترانزیت قرار گیرد چنانچه محرز شود در مسیر ترانزیت کالای موضوع دفترچه تیر یا یا کالای داخل کانتینر، به واسطه حادثه خارجی از بین رفته از دریافت حقوق ورودی و وصول تضمین و مطالبه آن از موسسه ضامن صرفه نظر می‌شود ولی در مقررات امور گمرکی صرفاً قوه قاهره ملاک عمل است و سایر موارد عذر موجه تلقی نمی‌شوند و در هر صورت تضمین وصول می‌شود که منصفانه نیست و بایستی این تعارض با توجه به الحاق گمرک ج.ا.ا. به کنوانسیون تیر حل و فصل شود

۶- میزان تضمین با توجه به تعرفه و نوع کالا از شرکت حمل و نقل اخذ می‌شود و براساس اسنادی که صاحب کالا (که اسم از ایشان در سند نیست) اظهار می‌کنند ممکن است مسئولیت کیفری و مدنی باری شرکت حمل و نقل حاصل شود لذا جهت جلوگیری از تبانی صاحب کالا با عوامل گمرک و جلوگیری از تضییع حق دولت و ایجاد مسئولیت برای شرکت حمل و نقل لازم و ضروری است اجازه بازرسی کالا در گمرکات ورودی پس از بازدید و فک پلمب و تعیین تعرفه و نوع کالا به شرکت حمل و نقل داده شود

۷- در تغییر رویه ترانزیت مراجع قضایی نسبت به مقررات و تشریفات امور گمرکی تخصص ندارند لذا در صورت ادعای مالکیت چه به صورت صوری یا واقعی لازم و ضروری است اظهار نظر گمرک اخذ و در جلسات رسیدگی نماینده گمرک دعوت تا برخلاف نظر کمیسیون ماده ۱ قانون مقررات صادرات و واردات کالا تغییر رویه ترانزیت و ترخیص آن صورت نگیرد و حکمی مغایر با قانون صادر نشود.

منابع:

- ۱- قانون امور گمرکی - معاونت برنامه ریزی و امور بین‌المللی ج.ا.ا. ۱۳۹۲ چاپ دوم بهار
- ۲- محمد حسینی، ناصر، ۱۳۹۶. راهنمایی کنوانسیون تیر و تیر الکترونیکی انتشارات وکیل چاپ نخست، ۱۳۹۶ دانش چاپ اول
- ۳- گلی، رضا، توضیح و تحلیل قانون امور گمرکی و آیین‌نامه اجرایی آن، ناشر مسیر دانشگاه، چاپ دوم، ۱۳۹۹

- ۴- کلیه پرونده‌های مستند و مرتبط در حوزه گمرکات
- ۵- کلیه بخشنامه‌ها و دستور العمل‌های مربوطه، گمرک جمهوری اسلامی ایران
- ۶- سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران، www.IRICA.IR
- ۷- سایت سازمان جهانی گمرک، WWW.WCOOMD.ORG
- ۸- مقررات صادرات و واردات، ناشر، شرکت چاپ و نشر بازرگانی
- ۹- محمدی اسماعیل، ۱۳۸۵ حمل و نقل بین‌المللی کالا تحت پوشش دفترچه تیر، چاپ اول
- ۱۰- حمل و نقل عبور کالا‌های خارجی و ایین‌نامه اجرایی آن مصوب ۱۳۷۴
- ۱۱- قانون قاچاق کالا و ارز مصوب سال ۱۳۹۲
- ۱۲- علویان قوانین، آرش، تحلیلگر اقتصادی، خبر نود اقتصادی
- ۱۳- محمودی جلال، ازکیا مصطفی، میثم موسوی، ۱۴۰۰ مجله مطالعات توسعه اجتماعی ایران سال سیزدهم، شماره دوم بهار
- ۱۴- زاده، عبدالرضا، ۱۳۸۷، مبانی رویکرد، اجتماعی به حقوق، انتشارات سمت، چاپ اول، ص ۱۳.
- ۱۵- علیزاده، عبدالرضا، ۱۳۸۷، مبانی رویکرد، اجتماعی به حقوق، انتشارات سمت، چاپ اول، ص ۱۳.
- ۱۶- ارجمند سایه پوش، اسحق، جامعه‌شناسی حقوق، ۱۳۸۹، جامعه‌شناسان، چاپ اول، صص ۱۶-۱۵.
- ۱۷- شهابی، مهدی، احمدی روزبهرانی، پیام، ۱۳۹۲، جامعه‌شناسی حقوق تاملی بر تعامل یا تضاد مفهوم تجربی از علم و بایدها و نبایدهای ارزشی، مجله علوم اجتماعی دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه فردوسی مشهد، شماره ۲، ص ۱۷۳.
- ۱۸- مریجی، شمس‌الله، ۱۳۸۹، عوامل اجتماعی مؤثر بر حقوق، فصلنامه معرفت، شماره ۴۵، ص ۷۶.
- ۱۹- مدقق، محمد داود، شرف‌الدین، سید شرف‌الدین، ۱۳۹۲، روش‌شناسی نظریه اجتماعی امیل دورکیم، مجله معرفت، پنجم، شماره ۱، ص ۴۴.
- ۲۰- علیزاده، منبع پیشین، همان، ص ۳۰.
- ۲۱- لوی برول، هانری، ترجمه قاضی، ابوالفضل، ۱۳۹۹، جامعه‌شناسی سیاسی، نشر میزان، چاپ سیزدهم، ص ۳۷.
- ۲۲- علیزاده، عبدالرضا، ۱۳۸۴، زمینه‌های پذیرش رویکردی جامعه‌شناختی در حقوق اسلامی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۶۸، ص ۱۱۸.
- ۲۳- الماسی، نجاد علی، ۱۳۵۴، حقوق و اجتماع، مجله حقوقی دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۱۸، ص ۱.
- ۲۴- کاتوزیان، ناصر، ۱۳۸۴، مقدمه علم حقوق، چاپ چهل و چهارم، شرکت سهامی انتشار، ص ۷۶.
- ۲۵- رجبی، محمود سلیمان‌پناه، صدیق سروستانی، سیدمحمد رحمت‌الله، میرسپاه، اکبر، محمدی عراقی، محمود، ۱۳۸۴، مبانی جامعه‌شناسی: درآمدی به جامعه‌شناسی اسلامی، سمت، ص ۱۶.

- ۲۶- حسینی مهدی ۱۳۸۱، بررسی موانع فیزیکی، اقتصادی و مدیریتی ترانزیت کالا در ایران ص ۱۵
- ۲۷- همان منبع پیشین
- ۲۸- یوسفی، محمد قلی، ۱۳۸۵، ماهنامه اقتصاد توسعه شماره ۱۳ و ۱۴
- ۲۹- احمدی پرتو، سحر، رحمانی سرشت، حسین ۱۳۸۹، عوامل موثر بر موفقیت ترانزیت جاده ای کالا از قلمرو ج.ا.ا.
- ۳۰- امیر مسعود، افندی زاده زرگری، شهریار ۱۳۷۸، ارزیابی شبکه ترانزیتی کشور و طراحی مدل مکانیابی خط سبز بهینه ترانزیت کالا
- ۳۱- پرند، فرهاد، ۱۳۹۲، نقش ترانزیت خارجی در توسعه روابط بازرگانی ایران با کشورهای آسیایی مرکزی، فرصت‌ها و چالش‌ها
- ۳۲- شهرکی، فرهاد، کریمیان، مریم، ارضا اندری، محمود ۱۳۹۹، ترانزیت جاده ای و اثرات آن بر توسعه اقتصادی روستایی منطقه سیستان
- ۳۳- نوری، روستایی، ۱۴۰۰، بررسی نقش موقعیت گذرگاهی و ترانزیتی در توسعه و رونق گردشگری (مورد مطالعه کشور ایران)
- ۳۴- احمدی، پرتو، سحر، رحمانی سرشت، حسین ۱۳۸۹، عوامل موثر بر موفقیت ترانزیت جاده ای کالا از قلمرو ج.ا.ا.
- ۳۵- رخشایی، مهر مصطفی، تباوار، علی اصغر ۱۳۹۸، تشخیص و توسعه فرصت‌های کار آفرینی در بخش خدمات ترانزیتی استان سیستان و بلوچستان
- ۳۶- شیرازیان، رضا، ۱۳۸۱، بررسی موانع فیزیکی، اقتصادی، و مدیریتی، ترانزیت کالا در ایران
- ۳۷ نظری محسن، طهمورث، حسینقلی پور، اسفیدانی، محمد رحیم، ۱۳۹۸ فصلنامه علمی پژوهشنامه حمل و نقل، سال شانزدهم، دوره سوم، شماره ۶۰ ص ۱۵۰
- شرکت پیشرو آرمان دیبا طی یک فقره اظهارنامه صادراتی بشماره کوتاه ۵۵۴۷۱۰-۹۴/۰۷/۲۶ از گمرک - غرب تهران به نمایندگی آقای علی صادقی اقدام به اظهار ۳۷ نگله کاغذ روزنامه بشکل رول با ورق به وزن خالص ۲۲۵۰۰ کیلو گرم جهت صادرات به کشور عراق از طریق گمرک باشماق نموده است.
- محموله مورد نظر بر روی یک دستگاه کامیون چادری بشماره پلاک ۴۴ع ۳۱۸ ایران ۱۵ بارگیری و در مورخ ۹۴/۰۷/۲۸ با اظهار کاغذ روزنامه با پلمپ سالم وارد گمرک باشماق می‌گردد
- محموله مورد نظر طی دو مرتبه توسط ارزیاب مربوطه ارزیابی و اعلام می‌دارند کالا ساخت کشور کره ۳- جنوبی و پروانه وارداتی که منشا ارز آن را مشخص نماید پیوست نبوده است لذا بعد از آن که کامیون با محموله طی رسید تحویل انبارهای عمومی شرکت بازرگانی سازه آبیدر و مسئول انبار شرکت آقای دانا فرخی گردید.

گمرک باشماق طی نامه شماره ۲۳۶۴۲-۱۳۹۴/۷/۲۸ به گمرک مبدا (گمرک غرب تهران) مراتب را اعلام ۴- و خواستار تعیین تکلیف و اظهار نظر در خصوص محموله گردید.

گمرک باشماق حتی طی مکاتبه شماره ۲۴۶۸۷-۱۳۹۴/۸/۱۰ به گمرک غرب تهران اعلام می نماید که ۵- کامیون حاوی محموله مورد نظر با پلمب سالم در مورخ ۱۳۹۴/۰۸/۱۱ به گمرک غرب تهران ارسال می نماید که حسب اعلام مسئول سرویس مبنی بر اینکه طی موافقت صورت گرفته با گمرک غرب تهران مبنی بر برگشت کالا به گمرک مبدا، ارزیاب گمرک باشماق جهت الصاق پلمب بر روی کامیون حاوی کالا . مراجعه و اعلام میدارد کامیون مورد نظر در محوطه انبار مشاهده و یافت نگردید.

که متعاقبا حراست طی نامه محرمانه مورخ ۱۳۹۴/۸/۱۶ مراتب وقوع قاچاق و تخلف را به مدیر کل ۶- گمرک باشماق منعکس می نماید، مدیر کل به حراست دستور پیگیری دقیق موضوع و بازجویی از کلیه عوامل ذی‌مدخل را صادر می نماید.

بازجویی و تحقیقات از انبار دار شرکت سازه آبیدر به هويت دانا فرخی صورت می گیرد که اعلام می ۷- نمایند شخصی به هويت خبات مرادی در مورخ ۱۳۹۴/۸/۱۱ با پرداخت ۲۴۰ هزار تومان حق انبارداری و بدون انجام تشریفات گمرکی و ارزیابی کالا را از محوطه انبار خارج می نماید (احتمال اینکه به صورت جاسازی و در زیر چند کامیون عراقی خروج خورده باشد وجود دارد زیرا یک کامیون عراقی ظرفیت دو (کامیون ایرانی را دارد)

اعلام جرم گمرک در تیر ماه ۱۳۹۵ تحت عنوان قاچاق و خیانت در امانت تحویل دادستان شهرستان ۸- مریوان گردیده که در خصوص خیانت در امانت پرونده در شعبه دوم بازپرسی تحت رسیدگی است و در خصوص قاچاق اخیرا مرجع قضایی با قار عدم صلاحیت پرونده را به تعزیرات ارسال نموده است (با این اوصاف مرجع قضایی مریوان مخالف با جرم سازمان یافته و مشارکت پرسنل بوده است) که در غیر آن صورت می بایست جرم قاچاق به عنوان جرم سازمان یافته رسیدگی می شد.