

آشنایی با گمرک و ترخیص کالا

بهزاد پورسید

مقدمه

اهمیت گمرک و ترخیص کالا تا بدان حد است، که در کلیه عملیات تجاری ناظر بر صادرات یا واردات کالا، در مقطعی با مرحله ترخیص کالا از گمرک رو به رو می‌شویم، تا بدین ترتیب قانوناً بتوان آن را بر روی وسیله حمل، بارگیری نموده و یا از آن تخلیه کرد؛ براین اساس، انجام عملیات گمرکی و ترخیص کالا، در مراحل مختلف روند صادرات یا واردات امری الزامی می‌باشد، که در عمل پیچیدگی‌های این عملیات برای دست‌اندرکاران امور تجاری بخصوص کشورهای در حال توسعه مشکلات عمده‌ای را به دنبال دارد.

از میان کلیه عملیات و تشریفات واردات کالا به کشورهای در حال توسعه، مشتمل بر آنهایی که به منظور ترخیص کالا انجام می‌گیرد، و به عبارت دیگر در

خصوص عملیات و تشریفات که باید، در فاصله ورود کالا به گمرک و خروج قانونی آن صورت پذیرند، واردکنندگان کمترین اطلاع را دارند. به عنوان یک قاعده کلی، واردکنندگان نسبت به طرفهای خارجی تهیه کننده کالا در وهله اول و مشتریان خویش در مرحله بعد اطلاع داشته، و براساس شرایطی که از آنها آگاه‌اند، اقدام به انعقاد قرارداد می‌نمایند. اما راجع به اشخاص دیگری که در جریان حمل و نقل کالا از نقطه مبدا تا رسیدن آن به مقصد دخالت دارند و همین طور عملیات و تشریفات که آنها برای چنین منظوری انجام می‌دهند، آگاهی آنها بسیار اندک است، بویژه عملیات و تشریفات که برای تضمین ترخیص کالاهای وارداتی پس از رسیدن آنها به قلمرو گمرک داخلی مقرر شده، در بیشتر موارد از دیدگاه

واردکنندگان، به عنوان یک رویه پیچیده، مسئله‌ساز می‌باشد، که درک آن نیز مشکل است.

دشواری عملیات گمرکی و ترخیص کالا، در مواردی که خریدار به شرایط قرارداد توجه کافی مبذول دارد، قابل پیشگیری می‌باشد، چنانکه حسب مورد در شرایط قراردادهای تجاری بین‌المللی، که تحت عنوان اینکوترمز از جانب اتاق بازرگانی بین‌المللی تجویز شده است، موارد نیز وجود دارد، که خریدار انجام اقدامات مربوط به گمرک و ترخیص را از خود ساقط نموده و آن را بر عهده فروشنده قرار می‌دهد. DEQ^۱ و DDP^۲ (۲) دو اصلاح جزء اینکوترمز بیشترین بار تعهد را، بر عهده فروشنده قرار می‌دهد. هرگاه قرارداد فروش، تابع شرایط DDP باشد، تکلیف فروشنده در مورد تحویل کالا هنگامی پایان می‌یابد، که کالا را در محل تعیین شده (معمولاً کشور محل خریدار) در اختیار خریدار قرار دهد، در این صورت کلیه خطرات و هزینه‌های مربوطه شامل: هزینه حمل، عوارض، مالیاتها، و سایر هزینه‌های پس از ترخیص کالا بر عهده فروشنده است. بدین ترتیب فروشنده باید کلیه عملیات و

تشریفات ناظر بر صادرات و واردات اعم از اخذ پروانه‌های مربوطه و سایر مجوزهای رسمی و تشریفات گمرکی، هم در مرحله صدور و هم ورود به انجام برساند، البته به علت آشنایی خریدار با مقررات داخلی، می‌تواند با مسؤلیت و هزینه فروشنده در این خصوص به وی کمک نماید. در DEQ نیز وضعیت مشابهی وجود دارد و بر این اساس فروشنده باید کالا را، در بندر مقصد، ضمن ترخیص، در اختیار خریدار قرار دهد. در این شرایط انجام تشریفات و پرداخت عوارض و مالیاتها نیز برطبق توافق، می‌تواند بر عهده فروشنده باشد. برخلاف این وضعیت در قراردادهای تابع شرایط ex-work^۳ یا FAS^۳ (۳) فروشنده حتی در مرحله صدور نیز، برای ترخیص کالا از گمرک و انجام تشریفات و پرداخت حقوق و عوارض، مسؤلیتی ندارد و تمامی مسؤلیت بر عهده خریدار قرار دارد. در ex-work تعهد فروشنده با تحویل کالا در محل کارش، پایان می‌یابد و خریدار حتی پروانه صادرات و واردات و سایر مجوزهای رسمی را اخذ کرده، و کلیه تشریفات گمرکی برای صدور و ورود را انجام می‌دهد. در FAS نیز، فروشنده کالا را در

1. Delivered ex quay (Duty paid)

2. Delivered duty paid

3. Free alongside ship

بندر بارگیری، روی اسکله یا دوبه تحویل می‌دهد و در این شرایط نیز، خریدار ملزم به ترخیص کالاهای صادراتی است و باید پروانهٔ صدور یا ورود و سایر مجوزهای رسمی را اخذ نموده و کلیهٔ تشریفات گمرکی را انجام دهد، بنابراین ex-work و FAS کاملاً در نقطهٔ مقابل DDP و DEQ قرار دارند.^۱

اهمیت گمرک و ترخیص کالا به گونه‌ای است، که در عمل، کلیه کالاها برای صادرات یا واردات، باید از گمرک ترخیص گردند.

پیچیده جلوه کردن تشریفات گمرکی ضرورتاً نتیجهٔ قصور در درک ماهیت عملیات و تشریفات، و از سوی دیگر، پیچیدگی عملیات و تشریفات ورود کالا، ناشی از عدم اطلاع نسبت به آنها و همین‌طور اشخاص مختلفی است، که در روند ترخیص کالا دخالت دارند، و به جهت این عدم ادراک، واردکنندگان نمی‌توانند نسبت

به ارائه‌کنندگان خدمات مختلف مربوط به کالاها، در حیطهٔ ترخیص گمرکی کالا برخورد یکسانی داشته باشند. واردکنندگان باید صورت حسابهای این خدمات را، که عموماً به نحو غیرمنتظره‌ای نامطلوب نیز می‌باشد، پرداخت کنند و این روند متداول، در بیشتر موارد، به واسطه فقدان رقابت واقعی بین عرضه‌کنندگان این نوع خدمات، برای واردکنندگان تشدید شده است. به منظور گریز از این پیامدهای نامطلوب بسیاری از واردکنندگان درصدد یافتن راه‌حلهای دیگری برمی‌آیند، بخصوص به این نتیجه می‌رسند که عملیات ترانزیت و تشریفات ورود کالا به بندر مقصد را، خود انجام دهند و از مزایا و مطلوبیتهای احتمالی آن بهره‌مند گردند. وضعیت واردکنندگان با یکدیگر تفاوت دارد و هریک طریقی را برمی‌گزینند، که بیش از همه نیازهایشان را برآورده نماید. مباحثی که در این مقاله عرضه می‌شود در نظر دارد، اطلاعات ضروری و اساسی را، برای واردکنندگان کالا ارائه نماید، تا آنان بتوانند امکانات را

۱. برای اطلاع بیشتر رجوع کنید به:

اتاق بازرگانی بین‌المللی، اینکو‌ترمز ۱۹۹۰، ترجمهٔ مسعود طارم‌سری (تهران: موسسهٔ مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، ۱۳۷۰).

موسسهٔ مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، آشنایی با جنبه‌های حقوقی بازرگانی خارجی، چاپ چهارم (تهران: م.م.پ.ب، دی ماه

ارزیابی کرده و انتخابی سنجیده به عمل آورند و براین اساس با عرضه کنندگان خدمات، در شرایط مساوی، قرارداد منعقد سازند.

مسئول واردات، ترانزیت و صدور کالا تعریف شده است^۳ به موجب ماده ۱ قانون امور گمرکی ایران مصوب ۱۳۵۰ مفاهیم اصطلاحات گمرکی به کار برده شده در مواد مختلف این قانون، طبق همان تعریفی است، که از طرف شورای همکاری گمرکی بروکسل به صورت مجموعه، برای کشورهای عضو، منتشر شده یا می‌شود.

الف - ۱. کالای وارده از دریا: مقامات گمرکی، کشتیها را در دریا، در منطقه دریایی گمرک^۴، مورد بازرسی قرار می‌دهند. مقررات قابل اعمال و محدودیتهای این قلمرو، در کشورهای مختلف متفاوت است. حدود آن معمولاً در قوانین ملی گمرکی ذکر شده و طی آن مرزهای منطقه دریایی گمرک، تعیین می‌شود. این محدوده از ۳ تا ۱۲ مایل

۱ - ملاحظات کلی

الف - نظریه قلمرو گمرکی

کالاهایی که به قلمرو^۱ گمرک یک کشور وارد می‌شوند، حتی پیش از تخلیه از وسیله حمل، تحت کنترل گمرکی قرار دارند. این امر در شرایط مختلف بسته به قوانین و مقررات کشور مربوطه و شیوه به کار گرفته شده در حمل کالا، متفاوت می‌باشد. گمرک (Customs) توسط شورای همکاری گمرکی^۲، به عنوان یک سازمان دولتی، مسئول اجرای قانون گمرکی و اخذ حقوق و عوارض ورود و صدور، و همچنین

1. Customs Territory

قلمروی گمرکی شامل قلمروی داخلی و ملی و فضای زمینی و دریایی و هوایی است

که قانون گمرکی یک کشور در آن به طور کامل اجرا می‌شود مگر در موارد استثنایی.

این شورا در ۱۵ دسامبر ۱۹۵۰ در بروکسل به منظور مشارکت، سهولت، استاندارد کردن، و مشورت در زمینه مسائل گمرکی برای یکنواختی و هماهنگی مقررات گمرکی تشکیل گردید، که هم اینک ۸۳ دولت عضو آن هستند.

۳. شورای همکاری گمرکی، واژه نامه اصطلاحات بین المللی گمرکی، مترجم غلامحسین آرام (تهران: اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، ۱۳۶۷)، ص ۱۷.

رضا بنایی، آشنایی با مقررات گمرکی و ترخیص کالا، (تهران: موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، ۱۳۷۲) ص ۴۵.

4. Maritime Customs Zone

شرایط و مقررات عمومی مربوط به واردات و به کالاهای وارده از طریق دریا اختصاص یافته است،^۱ که به موجب آن بلافاصله پس از آنکه، اجازه ارتباط کشتی با خارج صادر شد، نماینده اداره گمرک در کشتی حاضر شده و دفتر مخصوصی را برای ثبت اطلاعات ارائه می‌کند، که فرمانده کشتی یا نماینده موسسه حمل و نقل، مکلف است، آن را تکمیل و به گمرک اعاده نماید و پس از آن اظهارنامه اجمالی را، تکمیل و به انضمام فهرست کل بار به گمرک تسلیم دارد و در این صورت است، که پس از صدور اجازه کتبی از طرف گمرک و با نظارت نماینده اداره گمرک، کالاها از کشتیها تخلیه می‌شود.

الف - ۲. واردات زمینی: انجام عملیات گمرکی معمولاً به تمام قلمرو گمرکی، توسعه می‌یابد. منطقه بازرسی در هر حال در طول مرزهای زمینی و ساحل تعیین شده است. این منطقه در زمین از ۳۰ تا ۶۰ کیلومتر - بسته به کشور مربوطه - ادامه می‌یابد. در منطقه زمینی گمرک،^۷ ماموران

دریایی^۱ ادامه می‌یابد و هر کشتی در این محدوده می‌تواند تردد و بارگیری نماید. اگر یک کشتی به دستور توقف، توجه ننماید، می‌تواند تعقیب^۲، توقیف^۳، و ضبط^۴ شود. اگر کشتی مورد بازرسی واقع شود، کاپیتان کشتی باید اسناد مربوطه کالاها را ارائه نماید. بیشتر کشورها، بازرسی دریایی را، محدود به کشتیهای کوچک (کمتر از ۱۰۰ تن وزن خالص یا ۵۰۰ تن وزن ناخالص، که هر تن برابر ۲/۸۳ متر مکعب است) می‌نمایند، چرا که چنین کشتیهایی برای تخلیه مخفیانه و غیرقانونی مناسبتر هستند. ماده ۱۳ قانون مناطق دریایی ایران^۵ نیز، برای جلوگیری از نقض قوانین و مقررات کشور، از جمله: مقررات امنیتی، گمرکی، دریایی، مالی، مهاجرتی، بهداشتی زیست محیطی منطقه نظارت دریایی ایران در مجاور دریای سرزمینی، ۲۴ مایل دریایی از خط مبدا را مقرر داشته است و دولت ایران در این منطقه نظارت اقدامات لازم را، معمول خواهد داشت.

فصل اول از قسمت دوم آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی، در خصوص

1. Nautical miles
2. Pursue
3. Seize
4. Confiscate

۵. قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲ مجلس شورای اسلامی

7. Land Customs Zone

۶. رجوع کنید به: مواد ۲۹ تا ۴۲ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی

گمرک^۱، خصوصاً در ارتباط با حمل و نقل و انتقال کالا، اختیارات بازرسی ویژه‌ای دارند.

فصل سوم از قسمت دوم آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی نیز، به واردات کالاها از راه خشکی اختصاص یافته است^۲؛ که به موجب آن پس از رسیدن کالا به اولین گمرک مرزی، باید متصدی حمل یا نماینده وی، اظهارنامه اجمالی و فهرست کل بار و یک نسخه از بارنامه را، به گمرک تسلیم و محمولات را طبق آن تحویل گمرک نماید. در مورد راه آهن نیز مقرر شده که در اولین پست گمرک، پس از عبور از مرز، باید واگنها شمارش و ثبت و پلمب شود و کالاها به محلی که از طرف گمرک برای توقف قطعی و تخلیه مقرر شده است، هدایت شود.

وجود قوانین و سیستم‌های متنوع ناظر بر گمرک و ترخیص کالا مشکلات تجار را افزایش داده و عملیات و تشریفات ترخیص کالا را دشوار و پیچیده نموده است.

الف - ۳. واردات هوایی: پرواز هواپیماهای خارجی بر فراز کشور ایجاب می‌نماید، که از مسیر هوایی از قبل تعیین شده‌ای، استفاده شود، و تنها در فرودگاه‌های بین‌المللی، که دارای تسهیلات گمرکی، و مهاجرت هستند، فرود آیند. برخلاف حمل و نقل دریایی، در این شیوه از حمل و نقل، بیرون انداختن کالا ممنوع شده است^۳.

فصل دوم از قسمت سوم آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی نیز، به واردات کالا از طریق هوا اختصاص یافته است^۴، که در این خصوص قرارداد هواپیمایی کشوری بین‌المللی شیکاگو (۱۹۴۴) و سایر مقررات و توصیه‌نامه‌های بعدی، که دولت ایران در آن عضویت دارد، اجرا می‌شود. به موجب این مقررات موقع ورود هواپیما به فرودگاه، فرمانده هواپیما یا نماینده موسسه حمل و نقل باید یک نسخه از فهرست کل بار و بارنامه هریک از محمولاتی را، که تخلیه می‌شوند، به گمرک تسلیم نماید، سایر مقررات و تشریفات گمرکی تابع واردات از طریق دریاست.

1. Customs Officers

3. Jettisoning

۲. رجوع کنید به: مواد ۴۷ تا ۵۳ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی

۴. رجوع کنید به: مواد ۴۳ تا ۴۶ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی

ب - رژیمهای اساسی گمرکی، غیر از واردات و صادرات

موقعی که کالاها براساس یک اظهارنامه اجمالی^۱ وارد گمرک می‌شوند، باید تا تعیین وضعیت گمرکی مورد نظر، در محوطه ترخیص کالاهای گمرک^۲ و یا انبارها^۳، جای داده شوند.

ب - ۱. محوطه ترخیص کالا و انبارها: کالاهایی که نتوان برای آنها پس از ورود به قلمرو گمرکی، بلافاصله اظهارنامه تفصیلی^۴ تنظیم کرد، باید با نظارت گمرک انبار گردند. کالاها در محوطه ترخیص کالا و یا انبارهای بندر یا فرودگاه یا جایی نزدیک گمرکخانه‌های مرزی انبار می‌گردند. به منظور تدارک تسهیلات انبارداری، برای این دسته از کالا باید توافقی با اداره گمرک به عمل آمده و با ارائه یک تضمین^۵ محکم گردد. انبارها یا محوطه ترخیص کالا، عموماً توسط اتاق بازرگانی، مقامات بندری، شرکتهای هوایی و یا حمل دریایی و موسسات عمومی اداره می‌شوند.

ضروری است که اداره کننده انبار، سابقه‌ای از ورود کالا به انبار یا محوطه، را

براساس اسنادی (مانند مانیفست، بارنامه و ...) که تخلیه ورود کالا را به گمرک دربر می‌گیرد، حفظ نماید. کالاها تا زمانی که عودت داده شوند، در انبار و تحت حفاظت انباردار باقی می‌مانند. اقدامات ضروری برای نگاهداری کالا، در شرایط رضایتبخش مانند: تمیز کردن، گردگیری، و مرتب کردن آنها نیز، می‌تواند مجاز شمرده شود. طول زمانی که کالاها می‌توانند در انبار باقی بمانند، بسته به مقررات داخلی، متفاوت می‌باشد. این مدت چنانچه کالا از طریق دریا وارد شده باشد، (در برخی کشورها) تا ۴۵ روز و در سایر موارد حداکثر ۱۵ روز است. بعد از گذشتن این زمان، کالاها باید از محوطه گمرک یا انبار خارج شده و ترخیص گردند، در غیر این صورت در یک انبار عمومی جای گرفته و پس از یک دوره ارفاقی^۶ (زمان طولانی‌تر) به حراج گذارده می‌شوند.

در قانون امور گمرکی ایران، به موجب ماده ۲۲ حداکثر توقف هر کالا، از تاریخ تسلیم مانیفست یا اظهارنامه اجمالی، برای یکی از منظوره‌های مندرج در ماده ۱۹، به استثنای ترانزیت داخلی، چهار ماه خواهد

- | | | |
|-------------------------|----------------------------|-------------------------|
| 1. Summary declaration | 2. Customs Clearance areas | 3. Ware house |
| 4. Detailed declaration | 5. Bond | 6. Further grace Period |

تشریفات ضروری گمرکی را، برای آنکه کالا تحت رژیم مطلوب قرار گیرد، به انجام رساند. واردات قطعی و صادرات، با در نظر گرفتن حجم کالا و آثار اقتصادی آن مهمترین رژیمهای گمرکی هستند. در کنار این رژیمها سایر رژیمهای گمرکی وجود دارند، که تعلیق پرداخت حقوق و عوارض گمرکی^۱ را اجازه می‌دهند. در مورد این رژیمها که گاه رژیمهای اقتصادی خوانده می‌شوند، در کشورهای مختلف به طرق مختلف عمل می‌شود.^۲

تجار برای رهایی از دشواریهای ناشی از تشریفات و مقررات گمرکی و ترخیص کالا در هنگام انعقاد، باید با دقت تمام، شرایط قراردادها را معلوم سازند.

برطبق ماده ۱۹ قانون امور گمرکی، کالاهای وارده به کشور، جهت ورود قطعی یا موقت و اعاده به خارج از کشور یا ترانزیت خارجی و داخلی باید اظهار شوند و عملیاتی که از طرف گمرک نسبت به اظهارنامه و کالای مربوطه انجام و نهایتاً به

بود و چنانچه در این مدت اظهارکننده، تشریفات قطعی گمرکی و یا وظایف قانونی محوله را انجام ندهد، کالا متروکه محسوب می‌گردد. برطبق تبصره یک همان ماده، کالاهای فاسد شدنی که ضوابط و طبقه‌بندی آنها در آیین‌نامه گمرکی تعیین خواهد شد و همچنین کالایی که نگهداری آن ایجاد خطر یا هزینه (غیر از انبارداری متعارفی) می‌کند، از شمول مقررات این ماده خارج و مشمول مقرراتی است، که در آیین‌نامه گمرکی تعیین می‌شود، البته در مواردی مهلت ۴ ماهه قابل تمدید است، که شرایط آن در تبصره‌های ۲ و ۳ این ماده است. در خصوص گمرکات فرودگاهها، در حمل هوایی نیز، حداکثر مهلت توقف کالا، از تاریخ صدور قبض انبار دو ماه خواهد بود و در صورت عدم انجام تشریفات مربوطه، کالا متروکه محسوب می‌شود و برطبق ماده ۲۴، بیست روز پس از متروکه شدن کالا گمرک، آن را به فروش می‌رساند.

ب - ۲. رژیمهای مختلف گمرکی: قبل از انقضای مدت مقرر، واردکننده باید

1. Suspension of duties & Taxes

۲ - بخشودگی یا معافیت از حقوق و عوارض ورودی موضوع ضمیمه ۶.F کنوانسیون کیوتو (کنوانسیون ساده‌سازی و هماهنگ کردن روشهای گمرکی پذیرفته شده توسط شورای همکاری گمرکی در سال ۱۹۷۳) می‌باشد.

صدور پروانه گمرکی می انجامد، تشریفات قطعی گمرکی است؛ جز در مورد ترانزیت داخلی که تشریفات غیر قطعی گمرکی نامیده می شود. مراد از اظهار کالا نیز بر طبق بند ۵ ماده ۲ ذکر اوصاف و مشخصات کالا، در اظهارنامه تسلیمی به گمرک است، به این منظور که اوصاف و مشخصات کالای اظهار شده مشخص، و از غیر آن به نحو روشن متمایز گردد. به موجب ماده ۱۸ تسلیم اظهارنامه و انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا و پرداخت وجوه مربوط به ورود قطعی کالا، در اولین گمرک مجاز انجام می شود و در این خصوص مؤسسات حمل و نقل زمینی و دریایی و هوایی، به موجب ماده ۱۷ مکلف شده اند، تا هنگام ورود، یک نسخه رونوشت از بارنامه کالاهای وارداتی، به انضمام فهرست کل بار (Manifeste) و اظهارنامه اجمالی را به گمرک تسلیم نمایند. اظهارنامه اجمالی معمولاً حاوی اطلاعات ذیل است:^۱

- ۱) نام کشور مبدا و مقصد کالا
- ۲) تعداد و نوع بسته ها و علامت و

شماره و وزن با ظرف آنها

۳) نوع کالای محتوی بسته و در صورت

امکان وزن خالص و ارزش کالا

۴) نام گیرنده کالا (نام شخصی که کالا

باید به او تحویل شود)

۵) نام و نام خانوادگی و محل اقامت

تنظیم کننده اظهارنامه و امضاء او

۶) نام و پرچم و مبدا حرکت کشتی و

نام صاحب یا فرمانده آن

اظهارنامه اجمالی و فهرست کل بار

(مانیفست) ضمیمه آن، باید بدون

قلم خوردگی تسلیم گمرک شود.

رژیمهای گمرکی اساساً در نظر دارند،

که اقتصاد ملی را برای استفاده از منافع

حاصله از فعالیتهای حمل و نقل کالا،

انبارداری و پردازش کالاهای پذیرفته شده

در قلمرو ملی، که به منظور مصرف

ترخیص نمی شوند، آماده سازند. این

موضوع در مورد سیستم انبارهای عمومی

تضمینی^۲ (انبارهای تحت نظارت

گمرک)، ترانزیت گمرکی^۳ و ورود موقت^۴

واقعیت دارد، که از آنها باید به عنوان

مهمترین روشهای واردات یاد کرد.

۱ - ماده ۳۲ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی

2. bonded ware house 3. Customs Transit arrangements 4. Temporary admission

ورود موقت کالا یک رژیم گمرکی است، که طی آن کالا با معافیت از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی متعلق به ورود قطعی وارد

یک سند تضمین^۱ - برای متفیع شدن از یکی از این ترتیبات، واردکننده باید یک سند تضمین یا سند گمرکی، که برای چنین منظوری به کار

قلمروی گمرکی شده و در ظرف مهلت معینی پس از انجام کارهای تکمیلی در ساخت یا تعمیر و یا بدون تغییرات پس از مصرف مجدداً از کشور خارج می‌شود. ماده یک آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی نیز مقرر می‌دارد که حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض مذکور در ماده ۲ قانون امور گمرکی فقط از کالاهایی که برای مصرف در داخل کشور اظهار و ترخیص شده و به عنوان واردات قطعی تلقی می‌شوند، قابل دریافت است. برطبق بند ۴ ماده ۳۷ قانون امور گمرکی نیز کالای ترانزیت خارجی، مرجوعی، انتقالی، کابوتاژ و واردات موقت، همچنین صادرات کشور از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض بخشوده هستند، ولی مشمول پرداخت هزینه‌های گمرکی خواهند بود. ورود موقت کالا با اهداف متفاوتی صورت می‌گیرد: در مواردی کالاها برای صادرات مجدد و یا برای تعمیرات و یا ماشین‌آلات برای استفاده موقت در پروژه‌های داخلی و یا جهت شرکت در نمایشگاهها و غیره به طور موقت وارد کشور می‌گردند و کنوانسیون ATA نیز، که در سال ۱۹۶۱ توسط شورای همکاری گمرکی مورد پذیرش واقع شد و ایران در سال ۱۳۴۶ به آن ملحق گردید، ناظر بر ورود موقت کالا می‌باشد. طبق مقررات گمرکی ایران، کالاهای خارجی موضوع ورود موقت تنها می‌توانند به منظور شرکت در نمایشگاههای بین‌المللی، تعمیر و تکمیل یا عکسبرداری هوایی و انجام مطالعات علمی و فنی پذیرفته شوند، به علاوه وسایل نقلیه و کانتینرها نیز، می‌توانند موقتاً وارد کشور گردند. ورود موقت احشام برای تعلیف نیز طبق همین روش گمرکی، و سایر کالاها برطبق قراردادهای گمرکی بین‌المللی مشروط بر اخذ سپرده معادل مبلغ حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض که به واردات قطعی تعلق می‌گیرد با احتساب جریمه احتمالی، تداً و یا با ضمانت‌نامه بانکی مجاز می‌باشد. به موجب این مقررات، مدتی که کالاها مورد بحث اجازه دارند در کشور باقی بمانند، توسط گمرک و با توجه به منظور صاحب کالا از ورود آنها تعیین می‌شود. دفترچه آ.ت.آ (A.T.A. Carnet) نیز یک سند گمرکی است که به جای اسناد گمرک داخلی استفاده شده و برای ورود موقت کالا صادر می‌شود، که به موجب آن نیاز به انجام تشریفات گمرکی نخواهد بود. با صدور کارنه آ.ت.آ، کالا بدون سپردن تضمینات و با معافیت از هرگونه حقوق واردات (و صرفاً با پرداخت هزینه‌های گمرکی) به طور موقت وارد کشور می‌شود. کارنه‌های آ.ت.آ را اتاقهای بازرگانی یا سازمانهای مشابه مورد تأیید مقامات گمرکی کشور، که از این کارنه‌ها در آنجا استفاده می‌شود، صادر می‌کنند. کنوانسیون راجع به صدور کارنه‌های نمونه تجاری ECS ۱۹۵۶ نیز مقرر می‌دارد که کارنه نمونه تجاری ECS برای تحت پوشش قرار دادن جابه‌جایی نمونه‌های تجاری استفاده می‌شود، که امروزه کلیه اعضای جامعه اروپا و بسیاری از کشورها آن را به اجرا درآورده‌اند. رجوع کنید به: مواد ۱۳۳ تا ۱۵۱ آیین‌نامه امور گمرکی و

حمیدرضا اشرف‌زاده و مسعود طارم‌سری، ضمیمه شماره (۱) آشنایی با تعاریف و اصطلاحات بازرگانی - اقتصادی (تهران:

موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، ۱۳۷۱) صص ۱۱۸ - ۱۳۶

حمیدرضا اشرف‌زاده و مسعود طارم‌سری، ضمیمه شماره (۲) آشنایی با تعاریف و اصطلاحات بازرگانی، اقتصادی، (تهران:

موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، ۱۳۷۲) صص ۱۲۷ - ۱۲۶.

1. The bond note

می‌رود را ارائه نماید.

سند تضمین شامل موارد ذیل می‌شود:

- اظهارنامه تفصیلی بار موضوع این تریبیات (این الزام ذیلاً مورد بحث واقع می‌شود).

- ضمانت‌نامه‌ای کافی، که مبلغ آن توسط اداره گمرک تعیین می‌شود.

هدف از ضمانت‌نامه آن است، که ورود کالا به مقصد نهایی، در حالت ترازیت بین‌المللی یا تکمیل عملیات و تشریفات مورد نیاز، در تریبیات گمرکی، که کالا در چارچوب آن قرار گرفته است را، تضمین کند.

اداره گمرک می‌تواند استرداد سند تضمین را با اقدامات ذیل اجازه دهد.

- انجام تمامی تعهدات تحت پوشش یک ضمانت‌نامه می‌تواند عملیات متعددی را شامل شود.

- سپردن وجه نقد، معادل حقوق و عوارضی که برای ترخیص کالا، به منظور مصرف، قابل پرداخت است.

- هرگاه مقامات گمرکی قانع شوند، که واردکننده، به طور کامل تمامی تکالیفی را

که برعهده داشته انجام داده، پول سپرده شده مسترد و سند تضمین نیز آزاد می‌شود^۱.

دو - انبار تضمینی کالا^۲

در روش انبار تضمینی، کالاهای وارده تحت نظارت گمرک و بدون پرداخت حقوق و عوارض در انبارهای عمومی یا اختصاصی انبار می‌شوند، این انبارها معمولاً در مواردی، که کالاها هنوز ترخیص نشده‌اند، مورد استفاده قرار می‌گیرند. براساس تشریفات انبار تضمینی کالا، کالاهای خارجی می‌توانند بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و بدون هیچ‌گونه ممنوعیت یا سایر تدابیر گمرکی - که در غیر این صورت به مرحله اجرا گذاشته می‌شد - در کشور نگاهداری شوند. تریبیات انبار تضمینی کالا می‌تواند اشکال مختلفی را دربرگیرد، با این حال پاره‌ای قواعد عمومی، بخصوص در رابطه با رویه‌ها و تشریفات صدور اجازه^۳ بازرسیهای گمرک و تخصیص و ایمنی مکانهایی که از آنها برای انبار کالا استفاده می‌شود، حاکم

۱. شورای همکاری گمرکی نیز دو اصطلاح Security و Deposit یعنی سپرده و تضمین را به معنای پرداخت موقت مبلغ یا سپردن

اسناد و یا هر وسیله‌ای را برای پرداخت حقوق و عوارض و اجرای تعهدات گمرکی پذیرفته است.

2. Storage in bond 3. AuThorizaTion

خواهد بود.

انواع اصلی انبارهای تضمینی به شرح زیر می‌باشند:

- کالاها را می‌توان حداکثر برای یک یا دو سال - بسته به مقرراتی که اعمال می‌شود- در انبار نگاهداری کرد. در صورت انقضای این مدت، کالاها باید مسترد شده و اظهار گردند و تحت یک رژیم دائمی گمرکی (ترخیص برای مصرف، صدور مجدد،^۷ ورود موقت و سایر موارد) قرار گیرند. در غیر این صورت توسط گمرک توقیف^۸ و فروخته می‌شود.

برطبق ماده ۱ تصویب‌نامه مربوط به تأسیس انبارهای عمومی (۱۳۴۰)، انبار عمومی موسسه‌ای است بازرگانی، که به منظور قبول امانت و نگاهداری مواد اولیه و محصولات صنعتی و فلاحتی و کالاهای صاحبان صنایع و کشاورزان و بازرگانان با موافقت هیئت نظارت بر انبارهای عمومی و با رعایت مقررات این قانون و آیین‌نامه‌های مربوطه به صورت شرکت سهامی تأسیس، و برطبق مقررات و قوانین ایران به ثبت رسیده باشد. انبارهای عمومی این کالاها را در مقابل قبض رسید و برگ وثیقه، که طبق مقررات این قانون و آیین‌نامه‌های مربوطه صادر می‌شود به امانت می‌پذیرند. قبض رسید مدرک

انبارهای عمومی^۱

- اگر نیازهای ملی ایجاب کند، دسترسی به انبارهای عمومی برای تمامی استفاده کنندگان، مجاز می‌باشد.
- اجازه تأسیس انبارهای عمومی به مقامات محلی (برای مثال واحدهای کوچک حکومت محلی) موسسات عمومی (مقامات بندری) یا اتاق بازرگانی اعطا می‌شود.

مقامات گمرکی در محدوده قلمرو گمرکی، برطبق قوانین ملی مجاز می‌باشند، تا کلیه کالاها را مورد بازرسی قرار دهند.

- کالاهای چیده شده در این انبارها، تحت نظارت گمرک، بازرسی^۲، نمونه‌برداری^۳ بسته‌بندی^۴ و مورد تغیر و تبدیل قرار می‌گیرند^۵ و نگاهداری^۶ می‌شوند.

1. Public ware house

2. examine

3. Sample

4. Packe

5. handle

6. maintain

7. re - export

8. Seize

شرکت سپرده می‌شود

ج - صدور قبض رسید و برگ وثیقه گواهی انبار و هر ورقه دیگری در قبال کالاهای موضوع بند «ب» که جهت نگاهداری، تحویل شرکت شده است.

مهلت انجام عملیات گمرکی، برای کالاهای انبارشده در ایران ۴ ماه و در گمرکات هوایی ۲۴ روز می‌باشد.

انبارهای خصوصی^۱: برخلاف انبارهای عمومی، انبارهای خصوصی برای اهداف محلی و بومی مورد استفاده قرار می‌گیرند. این انبارها می‌توانند به مثابه انبارهایی برای مصارف عمومی و همین‌طور به عنوان انبارهای خصوصی مورد استفاده واقع شوند.

- انبار برای مصارف عمومی: شرکتها یا موسساتی که امتیاز انبار را به دست می‌آورند، می‌توانند تسهیلات آن را در اختیار سایر افراد ذی‌نفع قرار دهند. رخدادهای مربوط به تجارت بین‌الملل (مانند نمایشگاهها،^۲ بازارهای مکاره^۳ و مکانهای عرضه کالا^۴) تحت همین ترتیبات می‌باشد.

مالکیت و سپردن کالا در انبارهای عمومی و برگ وثیقه بعد از ظهنویسی دلیل وثیقه بودن کالا می‌باشد (ماده ۲). این انبارها مسئول حفظ و نگاهداری کالاهای سپرده شده هستند و در صورت ورود خسارت به کالا باید خسارت وارده به کالاهارا تا میزان ارزش اظهار شده کالا، در موقع تودیع، جبران نمایند. در سال ۱۳۵۹ کلیه سهام شرکت سهامی انبارهای عمومی ملی اعلام و سهام ملی شده به مالکیت وزارت امور اقتصادی و دارایی به عنوان صاحب سهام، منتقل گردید. براساس ماده ۳ اساسنامه شرکت ملی انبارهای عمومی و خدمات گمرکی، موضوع این شرکت عبارت است از:

الف: انجام کلیه عملیات تخلیه، بارگیری، انبارداری و حفاظت کالاهای وارده به اماکن گمرکی (اعم از کالاهای وارداتی و صادراتی) و همچنین کلیه عملیاتی که برای اجرای تشریفات قانون امور گمرکی و آیین‌نامه اجرایی آن و نیز آیین‌نامه اصول ایمنی انبارها لازم است.

ب - قبول و نگاهداری و تحویل کالاهایی که براساس تصویب‌نامه قانونی تأسیس انبارهای عمومی، مصوب ۱۳۴۰ به

1. Private ware house

2. exhibition

3. Fair

4. Show

بازارهای داخلی مجاز است.

ج - ترانزیت گمرکی^۱

ترانزیت گمرکی ترتیبی است، که به موجب آن کالاها می‌توانند بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی از قلمرو ملی عبور کنند. این روش خصوصاً اجازه می‌دهد، که کالاها از اداره گمرک مرزی به اداره گمرک داخلی و بالعکس انتقال یابند.

کالاهای وارده بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی، در انبارهای تضمینی کالا پذیرفته می‌شوند.

مقامات گمرکی این شیوه را در موارد ذیل مجاز می‌شمارند:

- ۱ - از گمرک ورودی به گمرک خروجی
- ۲ - از گمرک ورودی به گمرک داخلی
- ۳ - از گمرک داخلی به گمرک خارجی
- ۴ - از گمرک داخلی به گمرک داخلی دیگر

در سه مورد نخست، چنانچه جزئی از عملیات گمرکی، در یک یا چند مرز، طبق موافقت‌نامه دوجانبه یا چندجانبه واقع شده

- انبار برای مصرف خصوصی: این انبارها فقط توسط دارنده امتیاز و برای مصارف شخصی وی مورد استفاده می‌باشند. به عبارت دیگر تسهیلات آن تنها برای انبار کالاهای مورد نیاز فعالیتهای تجاری یا عملیات صنعتی فرد دارنده امتیاز، مورد استفاده هستند. در صورت انقضای مدت مجاز برای انبار، کالاها باید مسترد گردند و یا برای تعیین وضعیت دائمی گمرکی اظهار شوند.

انبارهای صنعتی^۱: این نوع انبارها مؤسسه‌ای تحت نظارت مقامات گمرکی، هستند، که اجازه دارند کالاهای خارجی را بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی، به منظور پردازش بعدی برای صادرات، تحویل گیرند. در حکم اداری^۲ مربوط به اجازه تأسیس انبار صنعتی، در کنار سایر مسائل باید نکات زیر مشخص گردد:

- ۱ - مقدار کالاهایی که می‌توانند تحت این ترتیبات پذیرفته شوند.

- ۲ - مدت اعتبار امتیاز
- ۳ - نسبت کالاهای پردازش شده (در اشاره به کالاهای جبرانی^۳) که لازم است صادر گردند، و مقداری که برای فروش در

1. Industrial ware house
3. Compen satorg goods

2. Administrative decision
4. Customs Transit

باشد، عملیات ترانزیت گمرکی تحت عنوان عملیات ترانزیت بین‌المللی گمرکی نامیده می‌شود.^۱ برطبق ماده ۱۷۲ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی، ترانزیت خارجی عبارت است از ورود کالاهای خارجی به منظور عبور از خاک ایران، از یک نقطه مرزی و خروج آن از نقطه مرزی دیگر، که بدین ترتیب کالا از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی معاف بوده است، لیکن هزینه‌های گمرکی آن باید پرداخت شود. در این خصوص نیز به موجب ماده ۱۷۸ آیین‌نامه، ارائه اظهارنامه در دو نسخه ضروری می‌باشد. ماده ۱۲۲ آیین‌نامه مذکور همچنین مقرر می‌دارد که ترانزیت داخلی عبارت است از: حمل و تحویل کالای گمرک نشده از گمرکخانه مجاز به گمرکخانه دیگر که گمرک مبدأ و مقصد نامیده می‌شوند و برای انجام آن، طبق ماده ۱۲۵ همان آیین‌نامه ارائه اظهارنامه ترانزیت داخلی در سه نسخه به گمرک مبدأ ضروری است. ترانزیت براساس مسؤلیت فرد اظهارکننده صورت می‌گیرد، که باید

ضمانت‌نامه‌ای را، که تضمین‌کننده کالا به گمرکخانه مقصد ارائه خواهد شد، تسلیم دارد. این شیوه معمولاً فقط برای ترانزیت زمینی یا هوایی اجازه داده شده و به عنوان یک قاعده کلی برای حمل دریایی مجاز نمی‌باشد. در مورد ترانزیت بین‌المللی کالا، یا به تعبیر دیگر مواردی که کالاها باید از مرزهای یک یا چند کشور، قبل از آنکه به مقصد برسند، عبور نمایند. رویه‌های مختلفی وجود دارد، که پیچیدگی آنها بسته به کشور متفاوت است. کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی (TIR)^۲ مصوب ۱۹۷۵ رویه‌های قابل اعمال را یکنواخت و ساده ساخته و بخشهای عمومی و حمل‌کنندگان خصوصی را برای پذیرش فعالیت‌های بین‌المللی آماده ساخته است. این کنوانسیون که در نوامبر ۱۹۷۵ توسط اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل زمینی (IRU)^۳

ترانزیت گمرکی شیوه‌ای است، که به موجب آن کالا با معافیت از حقوق و عوارض گمرکی، مجاز به عبور از قلمرو ملی می‌باشد.

۱. اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، پیشین، ص ۱۰ و بنایی، پیشین، ص ۵۲ - ۵۳.

2. The Convention on International Road Transport

3. International Road Transport Union

به منظور ایجاد تسهیلات و هماهنگی تشریفات اداری، در زمینه حمل و نقل بین‌المللی، بویژه در مرزها به تصویب رسید، طبق ماده واحده‌ای در سال ۱۳۶۳ توسط مجلس شورای اسلامی تأیید شد و دولت ایران بدان ملحق گردید. برطبق ماده ۲ کنوانسیون مذکور، مقررات آن شامل حمل و نقل کالاهایی می‌گردد، که در وسایط نقلیه، ترکیبی از وسایط نقلیه یا کانتینرها بدون بارگیری مجدد در بین راه حین عبور از یک یا چند مرز، بین یک گمرکخانه مبدا یک طرف متعاقد و یک گمرکخانه مقصد طرف متعاقد دیگر، با همان طرف متعاقد حمل می‌گردد، مشروط براینکه قسمتی از مسیر بین آغاز و پایان عملیات تیر از طریق جاده صورت گرفته باشد. ماده ۴ کنوانسیون نیز مقرر می‌دارد، محموله‌هایی که به موجب روش تیر حمل می‌گردند، مشمول پرداخت یا ودیعه عوارض و مالیات ورودی و خروجی گمرکخانه‌های بین‌راهی نمی‌گردند. اجرای

تسهیلات گمرکی اقتضا دارد، که کالاهای خصوصاً در کانتینرهای لاک و مهر شده، مورد بازرسی در گمرکخانه‌های بین‌راهی واقع نشوند، مع‌ذکب بند ۲ ماده ۵ مقرر می‌دارد، که برای جلوگیری از بروز تخلفات، مقامات گمرکی حق بازرسی کالا را در این مورد خواهند داشت. برطبق مقررات کنوانسیون تیر، موسسه ضامنی که توسط مقامات گمرکی یک طرف متعاقد به عنوان ضامن و وثیقه‌ای در قبال اشخاصی که از روش تیر استفاده می‌نمایند مورد قبول واقع شده، پرداخت حقوق گمرکی و عوارض واردات و صادرات و جریمه تاخیر را، در موارد تخلف، متعهد شده و مدت اعتبار آن را معین می‌نماید.^۱

ترانزیت بین‌المللی کالا تحت کنوانسیون با استفاده از اوراق قابل جدا شدن، در دفترچه‌های تیر^۲ صورت می‌گیرد. کالاهای در وسایل نقلیه‌ای که به طور ویژه طراحی شده و مورد تأیید گمرک است (مانند کانتینر) حمل می‌شوند. این وسایل

۱. برطبق تبصره ۱ ماده واحده قانون الحاق ایران به کنوانسیون تیر، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران به عنوان موسسه ضامن و برای صدور دفترچه‌های کارنه تیر تعیین شده است.

چنانکه در گذشته نیز اشاره شده، کارنه تیر یک سند ترانزیت بین‌المللی زمینی کالا است که به موجب

بند ۱ ماده ۱۷ برای هریک از وسایط نقلیه زمینی یا کانتینر صادر خواهد شد. این سند در مبدأ صادر و تحت پوشش آن کالا به صورت ترانزیت از کشورهای مختلف تا مقصد عبور می‌کند، کالای تحت پوشش این سند به موجب کنوانسیون تیر تابع تشریفات گمرکی نخواهد بود.

نقلیه توسط گمرک مهر و موم شده و
علامتهای خاصی را، که به سهولت قابل
شناسایی هستند، دارا می‌باشند.

یکی از کنوانسیونهای ناظر بر ترانزیت
بین‌المللی کالا TIR می‌باشد، که ایران نیز
بدان ملحق شده و به موجب آن کالاها با
استفاده از دفترچه کار نه تیر، ترانزیت
شده و تابع تشریفات گمرکی نخواهند
بود.

د - ورود موقت

بر اساس ترتیبات ورود موقت، کالاها
می‌توانند بدون پرداخت حقوق و عوارض
گمرکی و به منظور صدور مجدد پس از
پردازش یا به منظور استفاده در کارهای
عمومی یا تجهیزات حمل و نقل، وارد
قلمرو گمرک شوند. مقامات گمرکی
می‌توانند ورود چنین کالاهایی، را برای
مدت زمانی حداکثر تا ۲ سال اجازه دهند.

بر طبق مقررات گمرکی ایران، بخصوص
ماده ۱۳۶ آیین‌نامه اجرایی قانون امور
گمرکی، مدت مجاز باقی ماندن کالا و
زمانی که کالا باید خارج شود، توسط
گمرک تعیین و در پروانه مربوطه قید
می‌شود، اما در هر حال اجازه آن موقوف به
اخذ سپرده می‌باشد. در ضمن بر طبق ماده

۱۳۸ آیین‌نامه اجرایی، تمدید مدت پروانه
ورود موقت برای مدت ۶ ماه، اجازه داده
شده است. هدف اصلی ورود موقت، تشویق
صنایعی است، که در جهت صادرات
می‌کوشند، یا هدف آن اجازه استفاده
موقت از تجهیزات خاصی است، که در داخل
قابل دسترسی نمی‌باشند مانند برخی
ماشین‌آلات صنعتی یا دستگاههای
حفاری. م] برخلاف ترتیبات انبارهای
صنعتی، ورود موقت امکان می‌دهد، که
پردازش یا استفاده از کالاها یا تجهیزات در
تأسیسات خصوصی (کارخانه‌ها یا ساختمانها)
و نه تحت نظارت گمرک انجام گیرد.

ورود موقت، شیوه‌ای برای واردات
کالا بدون پرداخت حقوق و عوارض
گمرکی، به منظور صدور مجدد پس از
استفاده و با انجام تشریفات گمرکی
می‌باشد.

جمع‌بندی

گمرک و ترخیص کالا امروزه نقش
عمده‌ای را در امور تجارت بین‌الملل و
واردات ایفا می‌کند و به لحاظ اهمیت آن،
آگاهی بر آن و اطلاع از تشریفات مربوطه،
برای دست‌اندرکاران این امر ضروری و

واردکنندگان از مزایای آن بهره‌مند می‌شوند. در جریان واردات کالا و میان رژیم‌های مختلف گمرکی نیز، تسهیلاتی همچون ترانزیت گمرکی، که کالا بدون پرداخت حقوق و عوارض از قلمرو ملی عبور می‌کند و ورود موقت که طی آن کالاها بدون پرداخت حقوق و عوارض وارد کشور می‌شوند، که البته باید مجدداً خارج شوند، نیز، از روشهایی است، که قابل دسترسی می‌باشد و نکته حائز اهمیت آن است، که علی‌رغم تشّت و اختلاف مقررات گمرکی و وارداتی کشور و صرف نظر از وجود پاره‌ای کنوانسیون‌های بین‌المللی در این راستا، ضرورت دارد که تجار برای جلوگیری از بروز هرگونه مشکلی از آنها اطلاع و آگاهی داشته باشند.

واجب می‌باشد، چرا که عدم اطلاع از آنها، می‌تواند مشکلات بسیاری را در روند بازرگانی ایجاد نماید. امروزه دولت‌ها بر حسب مقررات و سیاست‌های داخلی خود در قلمرو کشور، اعم از دریایی یا زمینی و هوایی، بر امر صادرات و واردات کالاها به کشور نظارت نموده و این را از طریق مبادی گمرکی انجام می‌دهند، در این میان، حسب رژیم‌های مختلف گمرکی، کالا از زمانی که وارد کشور و گمرک می‌شود، تحت رژیم گمرکی بوده و تا زمانی که ترخیص شده و وارد بازار گردد، مراحل و تشریفات مختلفی را باید طی نماید. امروزه وجود انبارهای عمومی و خصوصی نیز، در جریان واردات کالا به گمرک، اهمیت فراوانی یافته‌اند، به نحوی که عموم تجار و

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

فهرست منابع

الف - به زبان فارسی:

۱. بنایی، رضا. آشنایی با مقررات گمرکی و ترخیص کالا، تهران: موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، مهرماه ۱۳۷۲.
۲. اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، راهنمای اصطلاحات گمرکی، تهران: اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، ۱۳۶۶.
۳. پاکدامن، رضا. مجموعه قوانین و مقررات واردات کالا. تهران: موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، بهمن ماه ۱۳۷۲.
۴. اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، واژه‌نامه اصطلاحات بین‌المللی گمرکی، تهران: روابط عمومی اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، ۱۳۶۷.
۵. بنایی، رضا. هزار سؤال گمرکی و بازرگانی و پاسخ آن، تهران: موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، بهمن ماه ۱۳۷۲.

ب - به زبان انگلیسی:

ITC, **IMPORT MANAGEMENT: Port and Customs Clearance**, Guide No.12 ITC: Geneva, 1988.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی