



Studia i Materiały. Miscellanea Oeconomicae

Rok 22, Nr 1/2018

Wydział Prawa, Administracji i Zarządzania

Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach

**Europa w globalnym świecie: uwarunkowania i perspektywy
integracji transatlantyckiej**

Małgorzata Czermińska¹, Jowita Świerczyńska²

**BEZPIECZEŃSTWO I UŁATWIENIA
W OBSŁUDZE CELNEJ W TRANSATLANTYCKICH
ŁAŃCUCHACH DOSTAW
– WZAJEMNE UZNAWANIE STANDARDÓW
OCHRONY UE I USA**

Streszczenie: Charakterystyka najważniejszych programów wprowadzonych przez USA i Unię Europejską mających na celu wzrost bezpieczeństwa transatlantyckich łańcuchów dostaw oraz wskazanie skutków wynikających z ich wzajemnego uznawania jest celem artykułu. Zastosowana metodologia sprowadza się do analizy opisowej i porównawczej. Przeprowadzona analiza pozwoliła wysunąć wniosek, że wzajemne uznawanie unijnego Programu Upoważnionego Przedsiębiorcy (Authorised Economic Operator, AEO) oraz amerykańskiego Partnerstwa Handlowo-Celnego Przeciwko Terroryzmowi (Customs – Trade Partnership Against Terrorism, C-TPAT) to kluczowy element wzmacniający i ułatwiający zapewnianie bezpieczeństwa transatlantyckich łańcuchów dostaw oraz użyteczne narzędzie pozwalające na uniknięcie podwójnych kontroli bezpieczeństwa i kontroli zgodności. Ponadto łączenie programów przyczynia się do tworzenia stabilnych i zharmonizowanych struktur przepływu towarów w transatlantyckich łańcuchach dostaw.

Słowa kluczowe: łańcuchy dostaw, upoważniony przedsiębiorca AEO, Partnerstwo Handlowo-Celne Przeciwko Terroryzmowi, wzajemne uznawanie standardów bezpieczeństwa

¹ Dr Małgorzata Czermińska, Wydział Prawa, Administracji i Stosunków Międzynarodowych, Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego.

² Dr Jowita Świerczyńska, Wydział Prawa, Administracji i Stosunków Międzynarodowych, Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego.

Wprowadzenie

Międzynarodowy obrót towarowy musi być związany z zapewnianiem bezpieczeństwa przepływu towarów w łańcuchach dostaw przy jednoczesnym ułatwianiu tego przepływu. Połączenie tych elementów nie jest procesem łatwym ale wykonalnym. Odpowiedzialność za jego powodzenie leży przede wszystkim po stronie służb celnych, dlatego w wielu krajach podjęto szereg inicjatyw, które mogą przyczynić się do realizacji tego trudnego zadania. Przedsięwzięcia administracji celnych, przeznaczone dla uczestników łańcuchów dostaw i mające na celu zapewnienie najwyższej ochrony przy jednoczesnym ułatwianiu obsługi celnej są najbardziej pożądane. Przy czym nie chodzi tylko o to, żeby efekty takich programów były odczuwalne w ramach jednego obszaru celnego, którego dany program dotyczy ale, co wydaje się najistotniejsze, także pomiędzy różnymi obszarami celnymi. Rozwiązaniem jest wzajemne uznawanie programów partnerstwa celno-handlowego. Celem wzajemnego akceptowania jest uznanie zgodności programu partnerstwa handlowego administracji celnej kraju trzeciego i zobowiązanie do traktowania podmiotów obu programów na zasadzie wzajemności, w zakresie, w jakim jest to wykonalne i możliwe. W ramach transatlantyckich łańcuchów dostaw wzajemne uznawanie dotyczy unijnego Programu Upoważnionego Przedsiębiorcy (Authorised Economic Operator, AEO) oraz amerykańskiego Partnerstwa Handlowo-Celnego Przeciwko Terroryzmowi (Customs – Trade Partnership Against Terrorism, C-TPAT). Przedsiębiorcom – uczestnikom programów z obu stron Atlantyku takie rozwiązanie przynosi wiele korzyści, m. in. poprzez ułatwienia w obsłudze celnej, jednocześnie gwarantując wysoki poziom bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw. Celem artykułu jest charakterystyka najważniejszych programów wprowadzonych przez USA i Unię Europejską mających na celu wzrost bezpieczeństwa transatlantyckich łańcuchów dostaw oraz wskazanie skutków wynikających z ich wzajemnego uznawania. W analizie zastosowano metodę opisową i porównawczą, wykorzystano krajowe i zagraniczne źródła literatury a także akty prawa wtórnego w postaci rozporządzeń Unii Europejskiej. Przedstawione w artykule rozważania stanowią próbę wypełnienia luki badawczej, ponieważ o ile tematyka ułatwień i bezpieczeństwa w łańcuchach dostaw względnie niedawno stała się w literaturze polskiej przedmiotem poszerzonej refleksji naukowej, to problematyka ta w aspekcie wzajemnego uznawania programów partnerstwa celno-handlowego przez różne obszary celne jest relatywnie rzadko podejmowana w badaniach naukowych i nie jest rozpowszechniona, co skutkuje m.in. niedostateczną ilością opracowań naukowych w tym zakresie.

Źródła zagrożeń i ryzyka celnego w transatlantyckich łańcuchach dostaw

USA i UE to najbardziej rozwinięte gospodarki odgrywające kluczową rolę w systemie gospodarki światowej. Stany Zjednoczone pozostają drugim (po Chinach) odbiorcą towarów z Unii Europejskiej (247,8 mld EUR w 2016 r.; 14,5% całego importu UE) i pierwszym partnerem w eksporcie (odpowiednio 362,2 mld EUR; 20,8% całego eksportu UE). Z kolei Unia Europejska (UE 28) jest dla USA

głównym partnerem eksportowym (245,6 mld EUR; 18,7 %) i drugim (po Chinach) największym partnerem w imporcie (376,5 mld EUR; 19,0%)³.

Z punktu widzenia ryzyka celnego i obsługi celnej, międzynarodowy łańcuch dostaw można określić jako proces przebiegający od produkcji towarów przeznaczonych na eksport po dostawę towarów do odbiorcy końcowego, do którego te towary są faktycznie wysyłane z innego obszaru celnego. W artykule przyjęto, że transatlantycki łańcuch dostaw obejmuje jedynie dwa obszary celne (bez Kanady): Unii Europejskiej i USA, ze względu na wielkość wzajemnych rocznych obrotów towarowych. Transatlantycki łańcuch dostaw jest zatem zbiorem wielu współpracujących, w różnych obszarach funkcjonalnych, elementów: przedsiębiorców, strumieni produktów, informacji i środków finansowych, które między nimi przepływają. Każdy przedsiębiorca biorący udział w transatlantyckim obrocie towarowym jest jego ogniwem, pełniąc w nim często więcej niż jedną rolę, niejednokrotnie będąc też uczestnikiem kilku łańcuchów jednocześnie. Skategoryzowanie podmiotów – uczestników łańcuchów dostaw i realizowanych przez nie obowiązków z punktu widzenia udziału w czynnościach celnych, wskazuje m.in. na⁴:

- producenta – odpowiedzialnego za zapewnienie właściwego stosowania przepisów celnych w odniesieniu do pochodzenia towarów oraz bezpieczeństwa i ochrony w procesie produkcji swoich wyrobów oraz ich dostawy do klientów;
- eksportera – do którego obowiązków należy zaliczyć terminowe złożenie prawidłowego zgłoszenia wywozowego, jak również stosowanie prawnych formalności wywozowych zgodnie z obowiązującymi przepisami celnymi unijnymi bądź amerykańskimi oraz zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony w procesie dostawy towarów do spedytora, przewoźnika lub agenta celnego;
- spedytora – zobligowanego do stosowania zasad dotyczących formalności transportowych, jak również do zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony w procesie transportu towarów;
- prowadzącego skład i miejsce składowe – którego obowiązki dotyczą m.in. zapewnienia, by wdrożone zostały odpowiednie procedury gwarantujące, że towary składowane nie zostaną usunięte spod dozoru celnego oraz odpowiedniej ochrony miejsca składowania (np. przed: wtargnięciem osób z zewnątrz; nieuprawnionym dostępem do towarów, ich zamianą lub manipulowaniem nimi);
- agenta – zobowiązanego do terminowego wypełnienia niezbędnych formalności zgodnie z przepisami prawa celnego w celu objęcia towarów procedurą celną;
- przewoźnika – na którym ciąży obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony transportu towarów, w szczególności zabezpieczenie przed nieuprawnionym dostępem oraz manipulacjami, jak również terminowe dostarczanie dokumentacji transportowej zgodnie z wymogami prawa;

³ Eurostat, <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/statistics/>, (27.11.2017).

⁴ J. Świerczyńska, *Ograniczanie zagrożeń i ryzyka celnego w łańcuchach dostaw – wybrane działania na poziomie Unii Europejskiej*, Studia i Materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego 2017, nr 14, s. 274-287.

- importera – zobowiązanego do nadawania towarom przeznaczenia celnego; stosowania niezbędnych formalności prawnych zgodnie z unijnymi bądź amerykańskimi przepisami celnymi dotyczącymi przywozu towarów jak również stosowanie środków polityki handlowej oraz środków zakazu i środków ograniczających.

Tabela 1. Obszary ryzyka i źródła zagrożeń w transatlantycznych łańcuchach dostaw

Obszar ryzyka	Źródła zagrożenia
Regulacje i wymogi celne	<ul style="list-style-type: none"> – nieprzestrzeganie przepisów amerykańskiego czy unijnego prawa celnego, nieprzestrzeganie obowiązujących norm i standardów celnych, m. in.: nieprawidłowe lub niepełne informacje w zgłoszeniach celnych lub innych dokumentach składanych organom celnym (niewłaściwa klasyfikacja towarów, nieprawidłowy kod taryfy celnej, zaniżanie wartości celnej towarów); – postępowanie niezgodne z wymogami korzystania z określonej procedury celnej.
Sytuacja finansowa uczestników łańcucha	<ul style="list-style-type: none"> – trudna sytuacja finansowa (niewypłacalność lub niewypelnianie zobowiązań finansowych).
Systemy informatyczne	<ul style="list-style-type: none"> – nieprawidłowe lub niepełne rejestrowanie transakcji w systemie księgowym; – brak kontroli nad bezpieczeństwem funkcjonujących systemów i dostępem do nich dostęp osób nieuprawnionych lub włamanie do systemów lub programów komputerowych przedsiębiorstwa; – niewłaściwe wykorzystanie systemu informatycznego przedsiębiorcy zagrażające ciągłości łańcucha dostaw.
Przepływ towarów	<ul style="list-style-type: none"> – przesyłanie towarów nielegalnych, niebezpiecznych, towarów o zaniżonej wartości lub nieprawidłowo zaklasyfikowanych; – brak kontroli dostawy towarów (nieuprawniony dostęp do jednostek ładunku, terenów wysyłki, doków ładunkowych i obszarów składowania ładunków, niewystarczająca ochrona miejsca składowania).
Partnerzy handlowi	<ul style="list-style-type: none"> – nieprawdziwa, niedostateczna lub całkowity brak wiedzy o partnerach handlowych (brak przejrzystych mechanizmów identyfikacji partnerów handlowych); – handel realizowany w oparciu o nieuczciwe warunki (obejmujący m.in.: towary stanowiące nieuczciwą konkurencję, czyli np. sprzedawane po cenach dumpingowych; towary naruszające prawa własności intelektualnej; towary niespełniające określonych norm amerykańskich bądź unijnych, stanowiące zagrożenie dla zdrowia czy życia ludzi albo zwierząt, towary zagrażające środowisku naturalnemu).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Upoważnieni przedsiębiorcy. Wytoczne*, Załącznik 2 do TAXUD/B2/047/2011– REV6, Komisja Europejska – Dyrekcja Generalna ds. Podatków i Unii Celnej, Bruksela 2016.

W ostatnich dwóch dekadach nasiliły się zagrożenia w międzynarodowym obrocie towarowym, związane nie tylko z terroryzmem, ale też z napływem towarów nielegalnych, czy stanowiących nieuczciwą konkurencję, obrotem towarami stanowiącymi zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi (np. prekursorzy narkotyków), zwię-

rząt, wreszcie zagrażających środowisku naturalnemu. Wymusza to podjęcie określonych działań w skali międzynarodowej, a nie tylko krajowej czy regionalnej. Najbardziej skutecznym sposobem, aby upewnić się, że niebezpieczne, nielegalne lub niezgodne z wymaganiami importowane produkty nie są wprowadzane na rynek, jest przeprowadzenie odpowiednich kontroli przed dopuszczeniem tych produktów do swobodnego obrotu.

Bezpieczny łańcuch dostaw to ważne źródło korzyści i zysków. Przedsiębiorstwa uczestniczące w transatlantyckich łańcuchach dostaw napotykać wiele różnych rodzajów ryzyka. W transatlantyckich łańcuchach dostaw, podobnie jak w każdym innym, ryzyko celne dotyczy bardzo wielu obszarów, m.in. może być związane z towarem, odbiorcą, miejscem przeznaczenia, dokumentacją. Ponadto liczba podmiotów – ogniw biorących udział w łańcuchu dostaw oraz różnorodny charakter ich działalności powoduje, że obszary pojawienia się ryzyka celnego są wręcz nieograniczone (tabela 1).

Prawidłowe zidentyfikowanie źródeł zagrożeń jest niezwykle istotne, bowiem świadomość ich istnienia warunkuje dalsze postępowanie, co skutkuje właściwym zarządzaniem ryzykiem celnym w łańcuchach dostaw. W transatlantyckich łańcuchach dostaw wymaga to ścisłej współpracy strony amerykańskiej i unijnej. Cele, które można osiągnąć w łańcuchach dostaw poprzez skuteczne zarządzanie to m.in. transport towarów przez granice bez zakłóceń lub z najmniejszymi stratami czasowymi, zmniejszenie ryzyka kar, zachowanie płynności finansowej czy utrzymanie pozycji konkurencyjnej na rynku.

Działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa w transatlantyckich łańcuchach dostaw oraz ułatwienia obsługi celnej

Obsługa celna dotyczy bezpośrednio odprawy celnej towarów w przywozie, wywozie i tranzycie. Usługi celne wykonywane w ramach obsługi celnej są komplementarne w stosunku do międzynarodowych obrotów towarowych, gdyż wiążą się z przekraczaniem przez towary granic celnych i obejmują m. in. obsługę przedsiębiorców realizujących obrót towarowy z zagranicą, sporządzanie dokumentów celnych, ustalanie wysokości i pobór należności celnych, dokonywane przez organy celne. Przed 11 września 2001 roku, głównym zadaniem służb celnych, zarówno w USA jak i w Unii Europejskiej, był pobór należności celnych (funkcja fiskalna), ponadto ochrona przed handlem narkotykami i przemytem. Na początku XXI wieku zamach terrorystyczny w Nowym Jorku (później na Bali (12.10.2002), Moskwie (23.10.2002)) przyczynił się do zmiany postrzegania łańcuchów dostaw zarówno w USA jak i w UE. Stały się one nie tylko istotnym i nieodłącznym elementem handlu międzynarodowego, ale stanowią potencjalne źródło zagrożeń atakami terrorystycznymi. Międzynarodowe łańcuchy dostaw (zwłaszcza w przewozach kontenerowych, w szczególności w transporcie morskim, który dominuje w handlu transatlantyckim) mogą być bowiem wykorzystywane przez środowiska przestępcze oraz organizacje terrorystyczne do przesyłania materiałów wybuchowych, broni masowego rażenia. Biorąc pod uwagę złożoność istniejących dzisiaj globalnych

łańcuchów dostaw, w tym transatlantyckich (duża liczba podmiotów biorących udział w wymianie handlowej, brak światowych standardów w dziedzinie zabezpieczeń, wymiany danych itp.), szczególnie przewozy kontenerowe narażone są na liczne zagrożenia. Może dojść do prób wykorzystania tych urządzeń transportowych np. przez przejście legalnego kontenera i umieszczenie w nim własnego ładunku⁵. Ponadto kontenery mogą zawierać materiały wybuchowe, zaprogramowane tak aby detonacja nastąpiła w porcie docelowym („koń trojański”). Nie tylko rzeczowista eksplozja ale wiarygodne zagrożenie detonacją może generować bardzo duże koszty⁶.

Stany Zjednoczone były inicjatorem wprowadzania środków ochrony celnej w międzynarodowych łańcuchach dostaw a Unia Europejska była początkowo jedynie naśladowcą niektórych rozwiązań wprowadzonych przez USA. Oznacza to, że początkowo działania UE miały charakter reaktywny. Wprowadzone środki ochrony łańcuchów dostaw w USA można sprowadzić do dwóch grup działań. Pierwsza z nich to zwiększenie roli i znaczenia funkcji ochronnej służb celnych, a druga tworzenie inteligentnych granic (*smart borders*). Służba celna USA (U.S. Customs and Border Protection – CBP) jako pierwsza wystąpiła z inicjatywą bezpieczeństwa w międzynarodowym obrocie towarowym. Stworzyła plan oparty na czterech filarach⁷:

1. Wykorzystanie informacji otrzymanych z wyprzedzeniem, jeszcze przed nadejściem ładunku.
2. Zautomatyzowane systemy namierzania, monitorowania i śledzenia ładunków.
3. Zastosowanie zaawansowanych nieinwazyjnych technologii wykrywania (np. skanowanie) w portach.
4. Bezpieczeństwo ładunków w kontenerach (Container Security Initiative, CSI).
5. Wprowadzenie i ekspansja C-TPAT (Customs – Trade Partnership Against Terrorism).

Już w styczniu 2002 roku ogłoszono inicjatywę bezpieczeństwa kontenerowego (Container Security Initiative, CSI), która dotyczyła bezpieczeństwa towarów przewożonych w kontenerach⁸. Inicjatywa zakłada trzy podstawowe cele związane z bezpieczeństwem międzynarodowego łańcucha dostaw kontrolowanego przez administracje celne państw i terytoriów, z których kontenery wysyłane są do USA:

⁵ W. Biernikowicz, *Nowoczesne technologie wykrywania i eliminacji zagrożeń stosowane w łańcuchach dostaw*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Lądowych 2013, nr 1 (167), s. 120-131.

⁶ Więcej w: C. Allen, *The Role of Competent International Organizations in Developing the International Supply Chain Security Regime*, 2008, electronic copy available at: <http://ssrn.com/abstract=988094>.

⁷ D. Browning, *The Smart Border: Movement of Goods – Transportation and Customs Aspects – U.S. Speaker*, Canada-United States Law Journal 2003, Nr 29 (129), p. 152-156, [online] <http://scholarlycommons.law.case.edu/cuslj/vol29/iss1/24> (28.11.2017) oraz Protecting America U.S. Customs and Border Protection 2005-2010 Strategic Plan, Customs and Border Protection, 2006, p.10-40.

⁸ https://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/csi_brochure_2011_3.pdf, (20.10.2017).

1) identyfikowanie kontenerów o podwyższonym ryzyku z wykorzystaniem zautomatyzowanych metod i narzędzi w oparciu o wstępne, przedwysyłkowe informacje (pre-departure declaration) oraz dane wywiadu strategicznego; 2) wstępna kontrola kontenerów przed nadejściem do amerykańskich portów – prześwietlenie (przy pomocy tzw. nieinwazyjnych, czyli bez otwierania kontenera, metod kontroli, tj. np. skanerów) oraz ocena kontenerów przed ich załadunkiem możliwie jak najwcześniej w łańcuchu dostaw (najczęściej w porcie wyjścia); 3) rozwijanie i używanie tzw. inteligentnych (smarter) bardziej bezpiecznych kontenerów⁹, które pozwalają urzędnikom CBP już w portach USA zidentyfikować te z kontenerów, które zostały poddane jakimkolwiek niedozwolonym działaniom¹⁰. Głównym założeniem inicjatywy CSI jest obowiązek dostarczenia informacji o towarach umieszczonych w kontenerach mających być załadowanymi na środek transportu zmierzający do USA wcześniej niż załadunek w miejscu odprawy celnej w kraju wysyłki – dokładniej informacja taka musi być dostarczona do CPB elektronicznie co najmniej 24 godziny przed załadunkiem na środek transportu (samolot, statek) tzw. zasada 24 godzin (24 hours principle)¹¹. Kontenery mogą być bezpośrednio wysyłane do USA jedynie z portów włączonych do CSI. Aby znaleźć się w systemie port taki musi zostać zakwalifikowany, dlatego też podlega kontroli amerykańskich audytorów, w tym przedstawicieli amerykańskiej służby celnej i granicznej¹². Umieszczenie portu w systemie CSI zwiększa jego prestiż i znaczenie, i przeciwnie porty nie objęte tym systemem są traktowane jako mniej bezpieczne. Jeśli port wysyłki nie należy do systemu, kontenery muszą być najpierw wysłane do portu CSI, tam podlegają kontroli i potem są wysyłane do USA. Wydłuża to znacznie czas dostawy i powoduje wzrost kosztów wysyłki.

W 2007 roku amerykańska Izba Reprezentantów oraz Senat ustaliły, że w ramach bezpieczeństwa każdy kontener trafiający do amerykańskich portów powinien być w pierwszej kolejności prześwietlany w portach wysyłki za pomocą skanerów rentgenowskich, a następnie pieczętowany. Obowiązek miałby dotyczyć wszystkich partnerów handlowych USA, w tym oczywiście Unii Europejskiej. Wywołało to sprzeciw UE, gdyż oznaczałoby to zmiany istniejących procedur i regulacji (w UE kontrola nie obejmuje wszystkich kontenerów, a jedynie te o podwyższonym

⁹ Szerzej o środkach zabezpieczających w: J. Scholliers, A. Permała, S. Toivonen, H. Salmela, *Improving the security of containers in port related supply chains*, Transportation Research Procedia 2016, nr 14, s. 1374-1383.

¹⁰ <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/csi/csi-brief>, (20.10.2017).

¹¹ *Ibidem*.

¹² Początkowo w systemie znalazło się kilka tzw. megaportów, z których wysyłano najwięcej ładunków do USA, w Europie: Rotterdam, Genua, Bremerhaven, Antwerpia i Le Havre. Unia Europejska sprzeciwiała się podpisywaniu memorandum z rządami poszczególnych państw członkowskich, w których znajdowały się porty włączone do systemu. Argumentowano, że rozmowy i porozumienia powinny obejmować UE jako całość, ze względu na to, że jest jednym obszarem celnym oraz wspólnym rynkiem a kwestie handlowe i celne należą do jej wyłącznych kompetencji. Ten sam problem pojawił się w czasie negocjowania porozumienia o wzajemnym uznawaniu wybranych programów, o czym będzie mowa w dalszej części. Obecnie w systemie znajduje się ponad 20 portów UE, w tym w Polsce port w Szczecinie.

ryzyku lub objęte kontrolą wyrywkową), znalezienia dodatkowego miejsca na ulokowanie wymaganych urządzeń i poniesienia znacznych kosztów na ich zakup¹³. W praktyce jest to właściwie niewykonalne, ze względu na liczbę kontenerów trafiających do USA¹⁴. Stąd wymóg ten najpierw przesunięto do 2014 roku a potem do 2016 roku. Argumentem za skrupulatnymi inspekcjami kontenerów jest możliwe zagrożenie przemytem materiałów radioaktywnych czy wybuchowych, które mogłyby wykorzystać terroryści. Obecne procedury polegają na prześwietlaniu promieniami gamma i rentgenowskimi wybranych ładunków, o podwyższonym ryzyku (tak jest w UE). Funkcjonariusze wybierają je losowo lub kierują się podejrzeniami, np. wynikającymi z nieścisłości w dokumentach przewozowych.

Druga globalna inicjatywa, zapoczątkowana w listopadzie 2001 roku przez CBP, to Partnerstwo Biznesu i Celnictwa Przeciwko Terroryzmowi C-TPAT (Customs – Trade Partnership Against Terrorism). Inicjatywa oparta jest na dobrowolnym uczestnictwie firm współpracujących ze służbą celną i ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa międzynarodowego łańcucha dostaw w obrocie towarowym¹⁵. Początkowo o taki status mogli się ubiegać jedynie importerzy, z czasem rozszerzono jego stosowanie na eksporterów. Celem C-TPAT jest umożliwienie przedsiębiorcom zmniejszenia fizycznych kontroli, a tym samym zapewnienie szybkich odpraw dostaw importowych, zgodnie z przyjętym założeniem, że CBP może skutecznie zapewnić na najwyższym poziomie bezpieczeństwo w łańcuchach międzynarodowych dostaw jedynie w ścisłej współpracy z ich uczestnikami (importerami, przewoźnikami, spedytorami, agentami celnymi i producentami)¹⁶.

Podobne działania podjęto kilka lat później również w Unii Europejskiej. Przesłanką do wprowadzenia środków mających zapewnić bezpieczeństwo w łańcuchach dostaw i ułatwić obsługę celną stały się Standardy dla Ułatwień i Bezpieczeństwa w Handlu Międzynarodowym Światowej Organizacji Celnej (WCO SAFE Framework)¹⁷. Dokument, przyjęty w 2005 roku, wprowadził nowoczesne standardy bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw, zwiększając zaangażowanie organów celnych w tworzenie ekonomicznego bezpieczeństwa poszczególnych państw oraz umożliwił upraszczanie obsługi legalnego obrotu towarowego. Składa się z trzech podstawowych elementów, mających na celu tworzenie bezpiecznego łańcucha globalnego i zachęcenia podmiotów gospodarczych do realizowania przepływu towarów w ramach takiego łańcucha. Pierwszy z nich wprowadza wymóg informacji w formie elektronicznej o ładunku jeszcze przed dokonaniem wysyłki i jej odbioru. Drugi element dotyczy spójnego podejścia do zarządzania ryzykiem w odniesieniu

¹³ E. Kaliszuk, Ł. Ambroziak, P. Frankowski, J. Niemczyk, J. Piotrowski, P. Ważniewski, K. Bąkowska, M. Błaszczuk-Zawiła, *Analiza wpływu i efektów umowy o SWH UE z USA na gospodarkę Polski*, Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur, Warszawa 2013, s. 113.

¹⁴ Szerzej o skutkach ekonomicznych w: Policy Research Corporation, *The impact of 100% scanning of U.S.-bound containers on maritime transport*, Final report, Rotterdam 2009., Antwerpia, p. 65.

¹⁵ <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/ctpat#>, (20.10.2017).

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ SAFE Framework of Standards to secure and facilitate global trade, World Customs Organization, Electronic copy available at: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx, (15.09.2017).

do zagrożeń bezpieczeństwa i stosowania zautomatyzowanych narzędzi w celu jak najwcześniejszego wykrywania ładunków niebezpiecznych. Trzeci dotyczy kontroli ładunków wysokiego ryzyka dokonywanych przez administrację celne, najlepiej przy użyciu nieinwazyjnego sprzętu do wykrywania, w tym np. detektorów promieniowania, dużych skanerów – urządzeń rentgenowskich. W Unii Europejskiej, wprowadzenie wysokich wymogów w zakresie bezpieczeństwa, niezakłócających jednocześnie legalnej wymiany handlowej, miało miejsce w 2005 roku w wyniku wprowadzonych przez Komisję Europejską zmian do Wspólnotowego Kodeksu Celnego¹⁸ (WKC). W artykule 13 wyraźnie zaznaczono, że kontrole celne opierają się, co do zasady, na analizie ryzyka z wykorzystaniem technologii informatycznych¹⁹. Ponadto, przedsiębiorcy wiarygodni i solidni w kontekście dokonywanych operacji celnych, otrzymali prawo do uzyskania korzyści w postaci szeregu uproszczeń przewidzianych przepisami prawa celnego oraz/lub ułatwień odnoszących się do kontroli celnej dotyczącej bezpieczeństwa, poprzez uzyskanie statusu Upoważnionego Przedsiębiorcy (Program AEO)²⁰. W odpowiedzi na zmiany wprowadzone do WKC w 2005 roku, opracowano wspólne ramy zarządzania ryzykiem łańcucha dostaw. Obejmują one²¹: identyfikację i kontrolę przemieszczania towarów wysokiego ryzyka, przy zastosowaniu wspólnych kryteriów ryzyka; udział Upoważnionych Przedsiębiorców (AEO) w partnerstwie celno-handlowym w celu zabezpieczenia i ułatwienia legalnego handlu oraz analizę ryzyka bezpieczeństwa przed przybyciem i przed wyprowadzeniem towarów, dokonaną na podstawie informacji przekazanych drogą elektroniczną przez przedsiębiorstwa przed przybyciem lub wyprowadzeniem towarów do oraz z Unii. W celu zwiększenia bezpieczeństwa transgranicznego obrotu towarowego od 1 lipca 2009 r. wprowadzono obowiązek składania przez podmioty (jest nim przewoźnik lub inna osoba za wiedzą przewoźnika) dokonujące importu z krajów trzecich przywózowych deklaracji skróconych (*entry summary declaration – ENS*), zanim towar zostanie faktycznie przywieziony na terytorium UE. Terminy składania ENS różnią się w zależności rodzaju transportu²². Deklaracja ENS dla przesyłek morskich kontenerowych musi być złożona co najmniej 24 godziny przed załadowaniem ładunku w porcie wyjścia (podobnie

¹⁸ Rozporządzenie (WE) nr 648/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 kwietnia 2005 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Celny, Dz.U. L 117 z 04.05.2005.

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ Szerzej na temat szczegółowych rozwiązań, korzyści i kosztów uzyskania takiego statusu m.in. w: M. Czermińska, *Rola europejskich organów celnych w zapewnieniu bezpieczeństwa i ochrony w transgranicznym ruchu towarowym w Unii Europejskiej*, Krakowskie Studia Międzynarodowe 2016, Nr 3 (XIII), s. 27-38; J. Świerczyńska, *The reduction of barriers in customs as one of the measures taken by the customs service in the process of ensuring security and safety of trade*, Studia Ekonomiczne 2016, Nr 266, s. 212-222.

²¹ Komisja Europejska, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego dotyczący zarządzania ryzykiem celnym i bezpieczeństwa łańcucha dostaw, Bruksela 2013, s. 4.

²² M. Czermińska, *Mechanizmy i działania zwiększające bezpieczeństwo w przywozie towarów na jednolity rynek europejski*, [w:] T. Ambroziak, A. Czwolek, Sz. Gajewski, M. Nowak-Paralusz (red.), *Problemy bezpieczeństwa Europy i Azji*, Toruń 2016, s. 340.

jak w USA), dla przesyłek masowych lub luzem – co najmniej 4 godziny przed przyłynięciem do pierwszego portu w UE, w pozostałych przypadkach w transporcie morskim wymagany czas to najpóźniej dwie godziny przed przyłynięciem do pierwszego portu unijnego. Przywozowe deklaracje skrócone zawierają tak zwane dane bezpieczeństwa i to na ich podstawie organy celne we wszystkich krajach UE przeprowadzają wstępną analizę ryzyka (*a priori*), w szczególności jego rozpoznanie i ocenę zagrożeń, a w konsekwencji podejmują właściwe działania kontrolne. W zależności od oceny należy bowiem zdecydować o ograniczeniu kontroli np. jedynie do sprawdzenia dokumentów przewozowych, bądź przeprowadzić rewizję celną towarów i kontrolę środka transportu.

Wzajemne uznawanie programu AEO i C-TPAT jako kluczowy czynnik wzrostu bezpieczeństwa i ułatwienia obsługi celnej w transatlantycznych łańcuchach dostaw

Instytucję AEO (podobnie jak C-TPAT w USA) zaliczyć można do inicjatyw regionalnych (w UE) oraz dobrowolnych – podmiot sam decyduje o wystąpieniu z wnioskiem o przyznanie mu takiego statusu. W nowoczesnym środowisku międzynarodowego handlu towarami dużą wagę przykładają się, by przedsiębiorcy podejmujący działalność w skali światowej mieli pewność, że będą mogli polegać na powszechnie uznanych regułach – w tym także w odniesieniu do ułatwienia i bezpieczeństwa przepływu towarów w łańcuchach dostaw. Unia Europejska i Stany Zjednoczone Ameryki, dążąc do realizacji rozwoju współpracy transatlantycznej poprzez skuteczniejsze ułatwienie legalnego handlu przy równoczesnym zapewnianiu wysokiego poziomu bezpieczeństwa, podjęły decyzję o wzajemnym uznawaniu programów partnerstwa handlowego. Decyzja, podpisana 4 maja 2012 r., dotyczy wzajemnego uznawania Programu Partnerstwa Celno-Handlowego Stanów Zjednoczonych przeciwko terroryzmowi C-TPAT oraz unijnego Programu Upoważnionego Przedsiębiorcy AEO²³.

Partnerstwo Biznesu i Celnictwa Przeciwko Terroryzmowi C-TPAT jest dobrowolną inicjatywą rządowo-przedsiębiorczą, mającą na celu budowanie relacji opartych na współpracy, które wzmocnią i poprawią bezpieczeństwo całego międzynarodowego łańcucha dostaw. Głównym kryterium wyboru firm jest określenie ich wiarygodności wynikającej z analizy ryzyka – uczestnikami mogą być tylko takie firmy, które zostały zaliczone przez CBP jako firmy o niskim stopniu zagrożenia dla bezpieczeństwa kraju, które spełniają minimum standardowych kryteriów bezpieczeństwa łańcucha dostaw towarów do USA²⁴. Program Upoważnionego Przedsiębiorcy AEO, wprowadzony do unijnego porządku prawnego w 2005 roku²⁵,

²³ Decyzja Wspólnego Komitetu Współpracy Celnej Stany Zjednoczone – UE z dnia 4 maja 2012 r. w sprawie wzajemnego uznawania programu partnerstwa celno-handlowego Stanów Zjednoczonych przeciwko terroryzmowi i programu upoważnionego przedsiębiorcy Unii Europejskiej, Dz.U. L 144 z 05.06.2012.

²⁴ <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/ctpat#>, (20.10.2017).

²⁵ Rozporządzenie (WE) nr 648/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 kwietnia 2005 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Celny, Dz. U. L 117 z 04.05.2005.

w praktyce zaczął funkcjonować od 1 stycznia 2008 roku²⁶. Mianem Upoważnionego Przedsiębiorcy AEO określa się przedsiębiorcę, który jest uznany za solidnego, wiarygodnego, wypłacalnego w kontekście dokonywanych operacji celnych; którego organizacja, infrastruktura i stosowane zabezpieczenia systemów informatycznych oraz miejsc składowania towarów zapewniają bezpieczeństwo miejsc i towarów oraz chronią przed nieuprawnionym dostępem. Status obejmuje dwa rodzaje upoważnień²⁷: 1) upoważniony przedsiębiorca w zakresie uproszczeń celnych (pozwolenie AEOC) oraz 2) upoważniony przedsiębiorca w zakresie bezpieczeństwa i ochrony (pozwolenie AEOS). Przy czym, przedsiębiorca może posiadać jednocześnie oba rodzaje pozwoleń i wówczas w praktyce takie połączone pozwolenie odnosi się do statusu uproszczenia celne/bezpieczeństwo i ochrona, oznaczanego skrótem AEOF. Warunkiem uznawania statusu AEO przez Stany Zjednoczone jest posiadanie przez przedsiębiorcę pozwolenia AEOS (bezpieczeństwo i ochrona) lub pozwolenia połączonego AEOF i wyrażenie zgody na wymianę informacji z krajami trzecimi dla celów wzajemnego uznawania. Ponieważ AEOC nie są zobowiązani do przestrzegania standardów bezpieczeństwa i ochrony, nie są uprawnieni do korzystania z żadnych korzyści związanych z bezpieczeństwem i bezpieczeństwem w ramach wzajemnego uznawania.

Systemy Stanów Zjednoczonych udzielają ułatwień tylko na podstawie informacji powiązanych z Manufacturer's Identification Number (MID). Implikuje to potrzebę „procedury powiązania” w celu skojarzenia unijnych numerów EORI (Economic Operators Registration and Identification – Wspólnotowy System Rejestracji i Identyfikacji Podmiotów Gospodarczych) z numerami MID. W tym celu CBP opracowała aplikację internetową, w której unijni AEO muszą zarejestrować swój numer EORI i powiązać go z numerem MID. Decyzja UE i Stanów Zjednoczonych uznająca zgodność programów AEO i C-TPAT zobowiązała organy celne do traktowania przedsiębiorców posiadających status uczestnika w ramach programu drugiego organu celnego w sposób porównywalny z tym, w jaki traktuje uczestników swojego programu partnerstwa handlowego²⁸. Takie traktowanie obejmuje w szczególności uwzględnienie jako zalety, w ramach dokonywanej oceny ryzyka, statusu uczestnika przedsiębiorcy upoważnionego, w celu ułatwienia wymiany handlowej UE – Stany Zjednoczone oraz zachęcania do przyjmowania skutecznych środków związanych z bezpieczeństwem²⁹. Korzystne traktowanie, zapewniane przez wzajemne uznawanie, ma na celu przede wszystkim obniżenie kosztów, uproszczenie

²⁶ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1875/2006 z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 2454/93 ustanawiające przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny, Dz. U. L 360/64.

²⁷ Art. 38 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny, Dz. U. L 269 z 10.10.2013.

²⁸ Decyzja Wspólnego Komitetu Współpracy Celnej Stany Zjednoczone – UE z dnia 4 maja 2012 r. w sprawie wzajemnego uznawania programu partnerstwa celno-handlowego Stanów Zjednoczonych przeciwko terroryzmowi i programu upoważnionego przedsiębiorcy Unii Europejskiej, Dz. U. L 144 z 05.06.2012.

²⁹ *Ibidem*.

procedur i zwiększenia przewidywalności transatlantyckich czynności biznesowych. Ponadto, do korzyści wynikających ze wzajemnego uznawania programów AEO i C-TPAT należy zaliczyć³⁰:

- wspólne standardy w handlu – firmy muszą przestrzegać tylko jednego zestawu wymogów bezpieczeństwa. Unikanie obciążenia przez różne zestawy wymagań w miarę przemieszczania się przesyłek ułatwia przepływ towarów w transatlantyckich łańcuchach dostaw. Ponadto, ponieważ wzajemne uznawanie opiera się na obu programach o równie rygorystycznych kryteriach bezpieczeństwa, przedsiębiorstwa mają łatwiejsze zadanie w dokumentowaniu, że ich partnerzy biznesowi spełniają wymagane standardy bezpieczeństwa;
- szybszy i bardziej wydajny proces zatwierdzania – akceptując status zagranicznego obiektu jako uznanego AEO, C-TPAT nie ma już potrzeby przeprowadzania w nim wizji lokalnej w ramach procedury zatwierdzenia;
- mniejszą liczbę kontroli – status uczestnika programu partnerstwa handlowego jest rozpoznawany przez oba programy i jest używany jako czynnik oceny ryzyka w automatycznym systemie typowania do kontroli – poziom obniżenia oceny ryzyka może się różnić w zależności od roli i obowiązków danego członka C-TPAT w konkretnym łańcuchu dostaw (to ułatwienie jest stosowane na poziomie kontenera i po zastosowaniu przekłada się na mniejszą liczbę kontroli fizycznych);
- przejrzystość operacji – bliższa współpraca administracji celnych oraz między administracjami celnymi a członkami ich programu partnerstwa handlowego prowadzi do większej przejrzystości w przepływach towarów i w konsekwencji przyspiesza i ułatwia przepływ legalnego handlu międzynarodowego;
- większe możliwości zbytu – zarówno firmy mające status AEO, jak i C-TPAT uważane są za przedsiębiorstwa bezpieczne i wiarygodne zarówno przez władze Stanów Zjednoczonych, jak i UE, co poprawia wizerunek i pozytywnie wpływa na konkurencyjność firm.

Wnioski końcowe

Wzrost wymiany handlowej, postęp technologiczny, a zwłaszcza zmiany w teleinformatyce i transporcie, wywierają wielki wpływ na procesy gospodarcze, w tym na międzynarodowe obroty towarowe, które są realizowane najczęściej w łańcuchach dostaw. Zwiększona potrzeba zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony, jaka pojawiła się po 11 września 2001 roku, wpłynęła na zmodyfikowanie zadań organów celnych zarówno w UE jak i w USA. Pojawiły się nowe oczekiwania związane z jednej strony z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa przepływu towarów w łańcuchach dostaw, z drugiej zaś z wprowadzeniem koniecznych ułatwień w obsłudze celnej. W konsekwencji tych wyzwań, zmiany systemów celnych w UE

³⁰ Frequently Asked Questions EU – US Mutual Recognition Decision, CBP and TAXUD January 2013, Electronic copy available at: https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/common/whats_new/13_01_31_eu-us_questions-answers.pdf, (15.10.2017).

Tabela 2. Analiza SWOT transatlantyckich łańcuchów dostaw z punktu widzenia bezpieczeństwa i ułatwień celnych

Słabe strony	Mocne strony
<ul style="list-style-type: none"> – relatywnie małe korzyści wynikające z przyznanego statusu upoważnionego eksportera AEO i C-TPAT; – zasada 24 godzin wiąże się dostarczeniem ładunku do portu (nie tylko tego, z którego ładunki są bezpośrednio wysyłane do USA, będącego w systemie CSI, ale każdego) wcześniej, co generuje dodatkowe koszty, w tym również potencjalne szkody w przypadku towarów szybko psujących się; – idea skanowania 100% kontenerów, co wydłuży czas trwania obsługi celnej, będzie generować bardzo duże koszty, zmniejszy przepływ towarów; – amerykańska inicjatywa CSI, obejmująca tylko wybrane porty europejskie; – brak spójności przepisów amerykańskich i unijnych, różne wymagania jeśli chodzi o dokumenty. 	<ul style="list-style-type: none"> – wzajemne uznawanie standardów bezpieczeństwa w postaci AEO i C-TPAT; – analiza ryzyka i uzależnienie kontroli celnej od jej rezultatów w oparciu o wcześniej uzyskane informacje; – nowe metody i środki pozwalające łatwiej wykrywać ładunki niebezpieczne czy zapewnić ochronę środków transportu i kontenerów (m. in. inteligentne kontenery); – amerykańska inicjatywa CSI, przyczyniająca się do wzrostu bezpieczeństwa przewozów kontenerowych.
Zagrożenia	Szanse
<ul style="list-style-type: none"> – wzrost aktywności grup przestępczych i organizacji terrorystycznych i wzrost liczby ładunków niebezpiecznych, nielegalnych itp.; – wzrost wzajemnych obrotów i tworzenie bardziej złożonych łańcuchów dostaw, w których trudniej zapewnić bezpieczeństwo. 	<ul style="list-style-type: none"> – postęp techniczny, technologiczny, zmiany w teleinformatyce umożliwią zastosowanie najnowszych rozwiązań w celu wykrywania ładunków niebezpiecznych oraz wymianę informacji między odpowiednimi służbami z różnych krajów, a także ułatwią korzystanie z systemów amerykańskich i europejskich przedsiębiorcom z poszczególnych krajów; – ewentualne zakończenie negocjacji umowy o Partnerstwie Handlowo-Inwestycyjnym (TTIP) i zmniejszenie barier regulacyjnych w handlu transatlantyckim, wprowadzenie wspólnych standardów w różnych obszarach w tym w handlu i transatlantyckich łańcuchach dostaw; – wola współpracy w zakresie bezpieczeństwa w łańcuchach dostaw między dwiema potęgami handlowymi; wprawdzie USA preferują współpracę bilateralną z poszczególnymi państwami członkowskimi, ale porozumienie o wzajemnym uznawaniu wybranych programów dowodzi, że jest możliwe zawarcie porozumień z UE jako całością.

Źródło: opracowanie własne.

i USA od początku XXI wieku zmierzają w kierunku realizacji *twin goals*, tj. ułatwienia i przyspieszenia obrotu towarowego, w wyniku uproszczenia i zmniejszenia formalności związanych z odprawami celnymi z jednoczesnym zapewnieniem bezpieczeństwa transakcji handlowych i obrotu. Zapoczątkowane przez U.S. CBP programy bezpieczeństwa i ochrony przed zagrożeniem terrorystycznym, spowodowały konieczność ścisłej współpracy narodowych służb celnych nie tylko między sobą ale także z uczestnikami łańcuchów dostaw. Programy partnerstwa handlowego oferowane przez administracje celne, przeznaczone dla uczestników łańcuchów dostaw i mające na celu zapewnienie najwyższej ochrony przy jednoczesnym ułatwianiu obsługi celnej to bardzo dobre rozwiązania a fakt ich wzajemnego akceptowania powoduje tworzenie stabilnych i zharmonizowanych struktur przepływu towarów w międzynarodowych łańcuchach dostaw.

Przeprowadzona analiza pozwala na wskazanie słabych i mocnych strony a także szans i zagrożeń transatlantyckich łańcuchów dostaw z punktu widzenia bezpieczeństwa z jednoczesnym ułatwianiem obsługi celnej (tabela 2). Można zauważyć, że ta sama inicjatywa może mieć równocześnie słabe i mocne strony (np. CSI).

Podsumowując należy podkreślić, że wzajemne uznawanie Programu Upoważnionego Przedsiębiorcy AEO oraz amerykańskiego Partnerstwa Handlowo-Celnego Przeciwko Terroryzmowi C-TPAT to kluczowy element wzmacniający i ułatwiający zapewnienie bezpieczeństwa transatlantyckich łańcuchów dostaw oraz użyteczne narzędzie pozwalające na uniknięcie podwójnych kontroli bezpieczeństwa i kontroli zgodności.

Bibliografia:

- Allen C., *The Role of Competent International Organizations in Developing the International Supply Chain Security Regime*, 2008. Electronic copy available at: <http://ssrn.com/abstract=988094>.
- Biernikowicz W., *Nowoczesne technologie wykrywania i eliminacji zagrożeń stosowane w łańcuchach dostaw*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Lądowych 2013, Nr 1 (167).
- Browning D., *The Smart Border: Movement of Goods – Transportation and Customs Aspects – U.S. Speaker*, Canada-United States Law Journal 2003, No 29 (129), <http://scholarlycommons.law.case.edu/cuslj/vol29/iss1/24>.
- Customs and Border Protection, *Protecting America U.S. Customs and border Protection 2005-2010 Strategic Plan*, 2006.
- Czermińska M., *Mechanizmy i działania zwiększające bezpieczeństwo w przywozie towarów na jednolity rynek europejski* [w:] T. Ambroziak, A. Czwółek, Sz. Gajewski, M. Nowak-Paralusz (red.) *Problemy bezpieczeństwa Europy i Azji*, Toruń 2016.
- Czermińska M., *Rola europejskich organów celnych w zapewnieniu bezpieczeństwa i ochrony w transgranicznym ruchu towarowym w Unii Europejskiej*, *Krakowskie Studia Międzynarodowe* 2016, Nr 3 (XIII).
- Decyzja Wspólnego Komitetu Współpracy Celnej Stany Zjednoczone – UE z dnia 4 maja 2012 r. w sprawie wzajemnego uznawania programu partnerstwa celno-handlowego Stanów Zjednoczonych przeciwko terroryzmowi i programu upoważnionego przedsiębiorcy Unii Europejskiej, Dz. U. L 144 z 05.06.2012.

- Eurostat [ONLINE] Baza danych dostępna pod adresem: <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/statistics/>.
- Frequently Asked Questions EU – US Mutual Recognition Decision, CBP and TAXUD January 2013, Electronic copy available at: https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/common/whats_new/13_01_31_eu-us_questions-answers.pdf.
- Kaliszuk E., Ambroziak Ł., Frankowski P., Niemczyk J., Piotrowski J., Ważniewski P., Bąkowska K., Błaszczuk-Zawiła M., *Analiza wpływu i efektów umowy o SWH UE z USA na gospodarkę Polski*, Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur, Warszawa 2013.
- Komisja Europejska, *Upoważnieni przedsiębiorcy. Wytyczne*, Załącznik 2 do TAXUD/B2/047/2011- REV6, Dyrekcja Generalna ds. Podatków i Unii Celnej, Bruksela 2016.
- Komisja Europejska, *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego dotyczący zarządzania ryzykiem celnym i bezpieczeństwa łańcucha dostaw*, Bruksela 2013.
- Policy Research Corporation, *The impact of 100% scanning of U.S.-bound containers on maritime transport*, Final Report, Rotterdam, Antwerpia 2009.
- Rozporządzenie (WE) nr 648/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 kwietnia 2005 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Celny, Dz. U. L 117 z 04.05.2005.
- Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1875/2006 z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 2454/93 ustanawiające przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny, Dz. U. L 360/64.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny, Dz. U. L 269 z 10.10.2013.
- SAFE Framework of Standards to secure and facilitate global trade, World Customs Organization, Electronic copy available at: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx
- Scholliers J., Permal A., Toivonen S., Salmela H., *Improving the security of containers in port related supply chains*, Transportation Research Procedia 2016, No 14.
- Świerczyńska J., *The reduction of barriers in customs as one of the measures taken by the customs service in the process of ensuring security and safety of trade*, Studia Ekonomiczne Nr 266, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach 2016.
- Świerczyńska J., *Ograniczanie zagrożeń i ryzyka celnego w łańcuchach dostaw – wybrane działania na poziomie Unii Europejskiej*, Studia i Materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego Nr 14, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego 2017.

Abstract

Security and facilitation of customs processing in the transatlantic supply chains – reciprocal recognition of security standards in the EU and the USA

The aim of this article is to characterize the most important programmes intended to increase security of the transatlantic supply chains, which have been implemented by the USA and the EU, as well as to indicate effects resulting from reciprocal recognition of those programmes. The methodology employed in the paper consists in a descriptive analysis as well as a comparative analysis. The performed analysis has led to a conclusion that mutual recognition of the Union Authorised Economic Operator

(AEO) programme and the American – Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) constitutes a key element in strengthening and facilitating security of the transatlantic supply chains as well as a useful tool for avoiding double security clearances and compliance controls. Moreover, combining those programmes contributes to establishing sustainable and harmonious structures for trade in goods within the transatlantic supply chains.

Keywords: supply chains, Authorised Economic Operator (AEO), Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT), mutual recognition of security standards