

тинной продукции высокого фитосанитарного риска не предполагает задержание либо изъятие данной партии и соответственно последующую конфискацию, а предусматривает возврат данной продукции (путем выдачи уполномоченным должностным лицом предписания о возврате).

Санкция части 4 статьи 12.17 КоАП Республики Беларусь также не исключает возможности передачи изъятой продукции высокого фитосанитарного риска правонарушителю для последующего ее возврата в рамках положений указанного выше решения. Вместе с тем, исходя из положений статьи 6.1 КоАП Республики Беларусь целью административного взыскания является предупреждение совершения новых административных правонарушений. В этой связи суд руководствуясь положениями пункта 2 статьи 6.12 КоАП Республики Беларусь возвращает товар собственнику и взыскивает с правонарушителя стоимость предмета административного правонарушения (то есть стоимость товара).

В рассматриваемой ситуации импортеру следует обратить внимание на договор поставки, по которому осуществляется перемещение товара, а в частности на пункт, касающийся применения законодательства при возникновении спорных ситуаций либо определения размера ответственности сторон. Если применяется законодательство Республики Беларусь, то импортер как перевозчик груза вправе воспользоваться положениями пункта 381 Правил автомобильных перевозок грузов, утвержденных Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970, и взыскать с поставщика-грузоотправителя указанные выше убытки. В то же время, в случае применения, законодательство Российской Федерации не содержит прямых формулировок о возможности взыскания убытков с поставщика-грузоотправителя. В этой связи импортер несет дополнительные издержки по доказыванию вины поставщика товара и последующего взыскания убытков с последнего.

Принимая во внимание изложенное, в качестве превентивной меры в рассматриваемой ситуации полагаем включение в договор поставки пункта превентивного содержания.

МОДЕЛИРОВАНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ПУНКТОВ ПРОПУСКА КАК ЭЛЕМЕНТ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Борисюк С. В., Государственный таможенный комитет Республики Беларусь

Одной из основных задач логистической деятельности в Республике Беларусь является организация доставки товара получателю в максимально короткие сроки с минимальными потерями.

Успешное функционирование логистической системы зависит, в том числе, от пропускной способности пунктов пропуска на белорусском участке таможенной границы Таможенного союза, как определяющего фактора расчета времени

доставки товара конечному потребителю. Моделирование пропускной способности пунктов пропуска дает возможность рассчитать времени нахождения такого товара в пункте пропуска.

При моделировании оцениваются следующие параметры.

1. Временные затраты на совершение контрольной операций, а также время, затрачиваемое на переход от одной службы к другой и на ожидание совершения контрольных мероприятий;
2. Количество совершаемых контрольных операций;
3. Уровень информированности перевозчика о необходимости совершения тех или иных действий в пункте пропуска;
4. Количество и характеристика ввозимых товаров;
5. Объем сведений (объем «пакета документов»), представляемых в контрольные службы для принятия решения о возможности совершения контрольных мероприятий;
6. Скорость обработки поступившей информации программными средствами контрольных служб.

В оценке параметров пропускной способности используются следующие методы:

- анкетирование лиц, пересекающих границу и выступающих перевозчиками товаров;
- анализ сведений, содержащихся в базах данных контрольных служб;
- хронометраж времени на всех этапах движения транспортного средства в пункте пропуска.

Моделирование позволяет не только оценить существующую пропускную способность пунктов пропуска, но и принять эффективные меры, направленные на:

- повышение качества и эффективности проведения форм таможенного контроля в условиях постоянно возрастающего товаропотока, в том числе за счет расширения применения современных технических средств и системы анализа и управления рисками;
- организацию оптимального количества рабочих мест сотрудников контрольных служб и контроль осуществляемых ими функций;
- внедрение передовых информационных технологий;
- развитие инфраструктуры, как самих пунктов пропуска, так и прилегающих к ним территорий;
- проведение отдельных контрольных операций на этапе посттаможенного контроля.

Меры, предпринимаемые для эффективного функционирования контрольных служб в пункте пропуска, позволили не только увеличить пропускную способность таких пунктов пропуска (что отразилось на скорости поступления товаров получателю), но и значительно повысить безопасность международной цепи поставок товаров.