

**БЕЛАРУСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ
КАФЕДРА ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА**

ТАМОЖЕННОЕ ДЕЛО И ВЭД

&

Сборник научных статей участников СНИЛ

**«Теория и практика таможенного дела
и внешнеэкономической деятельности»**

ВЫПУСК 5-6

**М и н с к
2 0 2 1**

УДК 339.543(084)

Таможенное дело и ВЭД. Сборник научных статей участников СНИЛ «Теория и практика таможенного дела и внешнеэкономической деятельности». — Вып. 5-6. — Минск: БГУ, 2021. – 61 с.

Сборник научных статей участников СНИЛ «Теория и практика таможенного дела и внешнеэкономической деятельности» (Вып. 5-6. Минск, 2021) рекомендован к публикации на заседании кафедры таможенного дела факультета международных отношений БГУ 21 мая 2021 г. Публикуется согласно решению Совета факультета международных отношений БГУ.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

В.В. Ляховский (гл. редактор), *В.А. Острога*, *В.М. Дедок*, *А.В. Селиванов*,
О.В. Вологина, *П.И. Болточка*, *Г.М. Власова*, *Н.Г. Кудряшов*, *Н.И. Сकिрко*,
Л.И. Тарарышкина, *А.А. Чепик*

В сборнике студенческих научных работ участников СНИЛ «Теория и практика таможенного дела и внешнеэкономической деятельности» факультета международных отношений БГУ представлены исследования молодых ученых, посвященных широкому кругу вопросов развития таможенного дела и ВЭД в Республике Беларусь и мире. Тексты представлены на белорусском, русском и английском языках.

© СНИЛ «Теория и практика
таможенного дела и внешнеэкономической
деятельности», 2021
© БГУ, 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ТАМОЖЕННЫЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Тетерюкова К.В.	История развития таможенных платежей	4
Волонцевич Ю.В.	Геополитические и геоэкономические факторы вступления Республики Беларусь во Всемирную Торговую Организацию	9
A.V. Belakaputskaya	The Problem of Trademark Infringement and Ways to Tackle it	15

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ТАМОЖЕННОЙ СФЕРЕ

Гавро Е.В.	Договорно-правовые основы сотрудничества Государственного таможенного комитета Республики Беларусь со странами Евросоюза	21
Барвинок Ю.С.	Международный опыт осуществления таможенного контроля в воздушной гавани	27
Сасункевич А.А.	Таможня и экология: природоохранные аспекты осуществления таможенного контроля опасных отходов.....	32

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЛОГИСТИКА

Раткевич Д.А.	Опыт ведущих стран мира в реализации концепции «единого окна» во внешнеэкономической деятельности	36
Лосская В. А.	China Railway Express как основа международных магистральных перевозок	42

ТАМОЖЕННЫЕ АСПЕКТЫ ЗАЩИТЫ ОБЪЕКТОВ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ

Бычкова У.С.	Супрааўніцтва Еўрасаюза з постсавецкімі дзяржавамі, за- дзейнічанымі ў праграме «Усходняга партнёрства», у сферы абароны аб'ектаў інтэлектуальнай уласнасці	43
Хомук Я.А.	Взаимодействие Всемирной организации интеллектуальной собственности и ТРИПС по защите объектов интеллектуаль- ной собственности	51
Тимофеева А.Н.	Особенности правового регулирования объектов интел- лектуальной собственности на наднациональном уров- не в рамках NAFTA-USMCA	56

ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Тетерюкова К.В.
Белорусский государственный университет,
специальность «Таможенное дело»

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ

Предметом науки истории таможенного дела и таможенной политики является изучение возникновения, развития, изменения всего таможенного дела, в том числе таможенных платежей, в определенный исторический отрезок времени. Каждый период ставит определенные цели, которые связаны с внешнеполитическими, географическими, экономическими и другими факторами.

История развития таможенных платежей на конкретных примерах раскрывает положительные и отрицательные стороны применения того или иного тарифа, указывает государству оптимальный путь развития: фритредерский или протекционистский. Разобраться в современном развитии таможенного дела и таможенной политики, применении таможенных тарифов можно с помощью истории таможенных платежей. Изучая историю, мы приобретаем определенный опыт, и в дальнейшем это поможет избежать ошибок.

Ключевые слова: внешняя торговля, таможенное дело, таможенные платежи, таможенный тариф, таможенное обложение, таможенная политика, таможенные сборы, товар, экспортно-импортные операции.

K.V. Teteryukova,
Belarusian State University,
specialty «Customs»

THE HISTORY OF THE CUSTOMS PAYMENTS DEVELOPMENT

The subject of the customs affairs and customs policy is the study of the origin, development and changes of the overall customs affairs, including customs payments in a certain historical period of time. Each period sets certain goals that are related to foreign policy, geographical, economic and other factors.

The history of the development of customs payments on specific examples reveals the positive and negative aspects of the application of a particular tariff, indicates to the state the optimal path of development: free-trade or protectionist. To understand the current development of customs affairs and customs policy, the application of customs tariffs, you can use the history of customs payments. By studying history, we gain some experience, and in the future, it will help to avoid mistakes.

Keywords: customs affairs, customs payments, customs tariff, imposing customs duties, customs policy, customs duties, goods, trade, export-import operations.

Введение. Еще со времен Древнего мира таким народам, как аборигены, цейлонские дикари было известно элементарное понятие первобытного обмена товарами. Благодаря этому люди могли получать те блага и продукты, которые были им недоступны. Такой обмен носил скорее ритуальный характер, чем экономический, потому что интерес людей заключался в создании и поддержании дружеских связей. Общины не враждовали, а старались наладить контакты. Эти отношения не только обеспечивали невмешательство в дела общины, но и часто позволяли получить выгоду. Обмен товарами изначально происходил только между участниками разных общин. В основе этого

было различие природных ресурсов, находившихся в пользовании той или иной общины. Примером является камень из вулканического стекла, который добывали в горах Восточной Турции, – обсидиан. Из него делали ножи и вкладыши для серпов. Добытки этого камня обменивали его на необходимые вещи, такие как шкуры животных, продукты питания, посуду и другое. С помощью обмена камень переходил из рук в руки и в итоге распространился на сотни километров от места добычи.

Благодаря обмену товарами, люди, участвовавшие в нем, также заключали браки, устраивали пиршества, делились важной информацией и своими познаниями в различных областях

(свойства растений, поведения животных, свойства минералов) и, наверно, наиболее важное, договаривались о совместных действиях против общих врагов. Так же находки археологов свидетельствуют о том, что даже те племена, которые враждовали между собой, иногда проводили товарообмен на «нейтральной территории».

Основная часть. Считается, что начало внешнеторговых отношений имело место уже в III тыс. до н. э., о чем свидетельствуют памятники VI династии фараонов Древнего Египта. Большую роль в развитии торговых отношений занимала торговля египтян с финикийцами, с жителями бассейна Красного моря. С течением времени торговые границы древнеегипетской внешнеторговой экспансии расширялись, и сношения купцов из долины реки Нил распространяется на древние государства Двуречья [1]. С целью обезопасить себя и сохранить свой товар, последним необходимо было платить сбор. Этот денежный сбор выполнял две функции: фискальную (в интересах государственной казны) и охранительную – обеспечение безопасности цепочки тоговой поставки для купцов.

Таким образом, в интересах государства и правящей элиты в Древнем мире формировалось таможенное обложение. Уже тогда таможенные пошлины взимались не только на границах государств, но и на внутренних таможенных пунктах. Можно выделить четыре периода таможенного обложения.

I период: VI в. до н.э. – IV в. н.э. Для этого периода характерно зарождение таможенного обложения у первобытных народов и древнейших цивилизаций Египта, Китая, Древней Греции, Восточного и Западного Средиземноморья, а также Центральной и Южной Америки. В это время появились города, увеличилось население в них, что и активизировало торговлю. Появление денег способствовало возникновению тарифов. Слово «тариф» происходит от названия небольшого города Тарифы, расположенного на берегу Гибралтарского пролива. Соответственно количеству и качеству груза арабы, господствующие там в это время, взимали сборы со всех судов за прохождение через их территорию. Появилась таблица, отображавшая ставки таможенного тарифа. Впоследствии такие таблицы стали применяться и в других странах, и слово тариф вошло во всеобщее употребление [2]. В связи с разделением труда и развитием ремесла у людей стали получаться излишки производимой ими продукции. За счет того, что появлялись люди или группы людей, которые занимались только одним видом деятельности, все это приводит к обмену товарами на более высоком уровне. Теперь ткачи, кузнецы и

гончары не работали в поле, не пасли скот, а получали необходимую продукцию, например, хлеб, молоко, от своих соплеменников. Происходит обмен товарами, а затем и купля-продажа. Появляются купцы, которые специализируются именно на продаже товаров, но не на их производстве. Следовательно, объективно возникают и определенные сборы за перевоз товаров и проезд по территории, за место продажи и другие сборы. Эти сборы считаются налогом, который идет на пополнение казны города, государства. Рост разделения труда приводит товарообмен в регулярный процесс, что способствует появлению денег. В начале V в. денежный обмен заменяет натуральный. Возникает товарное производство – производство продукции специально для обмена. В это время таможенной политике присущ статус «накопительной».

II период: V – XV вв. (от начала доминирования христианства и до эпохи Возрождения). В Средние века таможенное обложение было на стадии дальнейшего развития. Особенностью этого периода является появление в городах законов, которое запрещало ввоз отдельных товаров с целью недопущения проникновения иностранной продукции, то есть для защиты от конкуренции. В V - IX вв. в системе таможенной политики зарождаются таможенные пошлины. Купцы, расширяя горизонты своей торговли, отправляются торговать в другие города и страны. Например, за провоз товаров через варяжские земли Восточной Европы князья снимали дань с проезжавших племен. Местами сбора были пересечения дорог, у ворот, возле мостов и речных переправ, на волоках. В городах и селах, близлежащих к торговым путям, таким местом была базарная площадь – «торг». Еще одним распространенным местом был «погост» - это церковная площадь, где, в целях безопасности, купцы складировали свой товар в подвалах. Такие места обозначались большими камнями – валунами. Чуть позднее, в VII - XI вв. происходит развитие таможенного дела и превращения его в инструмент регулирования товарообмена.

Там, где еще до конца не сформировалась государственность, но уже появились важнейшие межрегиональные торговые пути, складываются первые таможенные обрядности. Появляется таможенная политика и административный аппарат. В это время таможенник имеет высокий статус в государстве. Он занимал третье место среди чиновников после графа и мэра и избирался из числа граждан города, в то время как граф и мэр назначались сувереном (королем или бароном).

В IX - XII вв. важнейшие доходы в Древней Руси составляли таможенные пошлины. Часть этих сборов шла в пользу церкви. Часто феодалы в своем стремлении собрать побольше мыта доходили до полного самоуправства, например, специально не следили за своими дорогами, так как запрещали купцам поднимать упавший на их землю товар. Именно с тех пор бытует пословица «что с воза упало, то пропало». В большинстве случаев интересы феодалов тормозили торговлю и экономическое развитие края, замедляли развитие таможенного дела, превращая его порой в примитивный сбор денег с проезжих. Однако в период феодальной раздробленности наблюдался и некоторый всплеск торговли, когда у самостоятельных княжеств, ведущих натуральное хозяйство, возникал интерес к внешней торговле, к товарам, которых не было в местном производстве. XIII в. известен зарождением международного торгового права, регулирующего взимание мыта. Развитие торговых путей, а вместе с тем активизация и развитие торговли привели к заключению большого количества договоров. Договор обычно сопровождался согласием обеих сторон разрешать купцам свободно перевозить свои товары и торговать «без рубежа» [3]. Примеры таких договоров: «Торговый договор Полоцка и Риги о весе товаров, плате за вес и браке в товарах» 1330 г. [4], Договор князя смоленского Мстислава, а также полоцкого и витебского князей с Ригой и Готским берегом 1229 г. («Смоленская торговая правда» и состоял из двух частей: уголовного раздела и постановлений, определяющих торговые обычаи. Обе стороны устанавливали беспошлинный ввоз и различные способы определения пошлин), грамота князя полоцкого и витебского Герденя с Ливонским орденом.

В XIV - XV вв. между русскими княжествами замечается процесс преодоления феодальной раздробленности. Все это отразилось в таможенной политике. А именно создавались договорные грамоты, в которых определялись условия по развитию торговли между отдельными феодалами. Вместе с этим появляются налоги современного типа. Например, акцизы, которые были введены для сбора средств на укрепление города. Акцизы являлись разновидностью таможенных сборов.

III период: XVI – XIX вв. Новое время (Эпоха просвещения, период буржуазных революций в государствах Западной Европы и Северной Америки). В это время появляются первые институты таможенного дела и таможенные пошлины превращаются в протекционистские в целях защиты товаров национальных производи-

телей и поддержания положительного торгового баланса.

Вторая половина XV века - середина XVII века - период функционирования таможенного дела в условиях формирования централизованного государства, характеризуется ликвидацией частнопроводных отношений в таможенном деле, унификацией таможенных сборов, становлением общегосударственной таможенной службы. С 1629 г. из Королевства Польского были заимствованы и введены 2 таможенные пошлины: эвекта и индукта. Эвекта – на экспортные товары, а индукта, соответственно, на импортные.

Во второй половине XVII - первой половине XVIII века таможенное дело осуществляется с позиции политики протекционизма. Для этого времени характерно активное включение России в систему общественного регионального разделения труда, начало складывания капиталистического способа производства и рынка в стране, проведение преобразований таможенной службы в соответствии с новыми условиями.

IV период: вторая половина XIX – XXI вв. В Новейшее время таможенные платежи подразделяются по сумме и способам взыскания. Это зависит от страны происхождения товара и от степени его обработки [5]. Также создаются интеграционные объединения. В 1892 году происходят некоторые преобразования. До этого времени таможенный тариф носил автономный характер, то есть размеры ставок не зависели от страны происхождения товаров. С этого же года стал приниматься конвекционный тариф, согласно которому однородные товары из разных стран, облагались разными пошлинами. К началу 90-х во время таможенной борьбы европейских стран было принято решение о создании системы двойного конвекционного тарифа. Благодаря такому способу, стороны шли на взаимные уступки в таможенных ставках на товары, в получении или сбыте которых они заинтересованы.

Первый торговый договор с применением конвекционных методов был заключен между Россией и Францией. По его положениям обе стороны образовывали торговый «союз». Они предоставляли друг другу право пользоваться большими привилегиями по ввозу, вывозу, транзиту и т.д., но в то же время обязались не допускать в отношении товаров третьих стран никаких льгот.

Немаловажную роль в объеме товарооборота оказывала и международная ситуация. Успешность в данной сфере зависела от международных отношений, от договоров и соглашений с другими странами, от их заинтересованности в определенных товарах, от их конкурентоспособности. В начале XX века большее внимание

стало уделяться подготовке простых служащих таможенных застав и переходных пунктов. Сама структура таможенных органов и управление ими также стали более систематизированными и упорядоченными.

После Октябрьской революции таможенное дело в России продолжало регулироваться Уставом 1910 г. В начале 20-х годов с переходом к НЭПу возросла необходимость в пересмотре таможенных систем и введении новшеств в них. С 1922 по 1928 год формировалась система управления таможенным делом, которая в 1924 году была законодательно закреплена Таможенным Уставом.

Внешнеторговая политика основывается на принципе государственной монополии, а таможенные органы перестают выполнять роль фискальных учреждений. В это время наблюдается снижение международного пассажирского сообщения, уменьшается состав участников внешне-торговых связей.

Снижается роль таможенного дела в экспортно-импортных операциях. И только в 1990-х годах с увеличением числа международных перевозок и роста объема пассажирского сообщения происходит рост таможенных учреждений. Ряд крупных таможен был переименован в «Республиканские» [6].

27 июля 1990 года Верховный Совет БССР принял Декларацию о государственном суверенитете БССР, а через год, 20 сентября 1991 года, Верховный Совет Республики Беларусь постановлением №1101-ХП «О таможенной службе Республики Беларусь» преобразовал существовавшее Белорусское управление Таможенного комитета СССР в Государственный таможенный комитет Республики Беларусь (ГТК) с подчинением ему таможенных учреждений СССР, расположенных на территории страны [7]. 6 января 1995 года было подписано Соглашение о таможенном союзе Республики Беларусь и Российской Федерации. Взаимная торговля стала осуществляться без взимания таможенных пошлин.

30 мая 2001 года вступил в силу договор об учреждении Евразийского экономического сообщества, подписанный Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Республикой Таджикистан, Российской Федерацией и Киргизской Республикой. 10 октября 2014 года главы этих же государств подписали в Минске документы о ликвидации этого сообщества в связи с началом функционирования Евразийского экономического союза. С 1 января 2015 года вступил в силу Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года, участниками которого в настоящее время являются Республика Армения, Республика

Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация.

Заключение. Несмотря на то, что виды таможенных платежей и сборов постоянно изменялись и совершенствовались, основным назначением таможенного обложения являлось пополнение казны государства и регулирование внешнеэкономической деятельности, ограждение национальной экономики от иностранной конкуренции с помощью применения таможенных пошлин.

Таким образом предпосылки возникновения таможенных платежей берут свои начала еще в Древнем Мире. С течением времени меняются люди, они развиваются и вместе с ними развиваются торговые отношения, которые приводят к необходимости создания таможенных сборов. История говорит о том, что таможенное дело находится в тесной связи с господствующим общественно-экономическим строем государства и его развитием в любой период времени.

Литература

1. Становление таможенного дела в Древнем Египте [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://knigi-uchebniki.ru/istoriya-tamozhennogo-dela/2-stanovlenie-tamozhennogo-dela-v-drevnem-egipte/>. – Дата доступа: 25.11.2020.
2. Слово «тариф». Происхождение [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://smalltalks.ru/soderjanie/481-tarif.html>. – Дата доступа: 21.11.2020.
3. Шемякин, А. И. История таможенного дела в России и Ярославский край / А. И. Шемякин. – Ярославль: Александр Рутман, печ. 2000. – 254с.
4. Саяпин, В. Ю. Таможенная служба. Кн.1. Мыто и мытники / В. Ю. Саяпин. - Гродн. тип., 2005. – 400с.
5. Тарарышкина, Л. И. Таможенные платежи: пособие / Л. И. Тарарышкина, В. А. Острога – Минск: БГУ, 2014. – 279с.
6. Таможенное дело и таможенная политика Республики Беларусь [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://bargu.by/2971-tamozhennoe-delo-i-tamozhennaya-politika-respubliki-belarus.html>. - Дата доступа: 23.12.2020.
7. Постановление Верховного Совета Республики Беларусь от 20 сентября 1991 г. №1101-ХП "О таможенной службе Республики Беларусь" [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://pravo.levonevsky.org/baza-by/org66/master/text1485.htm>. - Дата доступа: 23.12.2020.

Информация об авторе

Тетерюкова Карина Васильевна – студентка 4 курса специальности «Таможенное дело» Белорусского государственного университета. (220030, г. Минск, ул. Ленинградская, 20, Республика Беларусь). E-mail: teteryuchok@gmail.com

Information about the author

Karina Teteryukova - 4th year student of the specialty "Customs" of the Belarusian State University. (220030, Minsk, Leningradskaya st., 20, Republic of Belarus). E-mail: teteryuchok@gmail.com

Волонцевич Ю.В.
Белорусский государственный университет,
специальность «Таможенное дело»

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ И ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ ВСТУПЛЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ВО ВСЕМИРНУЮ ТОРГОВУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ

В статье рассмотрен процесс вступления Республики Беларусь во Всемирную торговую организацию. Проанализированы этапы вступления Республики Беларусь в ВТО. Выделены проблемы, с которыми столкнулась Беларусь в процессе вступления в ВТО. На основе методических пособий по праву ВТО определены перспективы, экономические, политические и социальные выгоды от присоединения Республики Беларусь к ВТО, а также негативные последствия.

Ключевые слова: Республика Беларусь, Всемирная торговая организация, переговоры по вступлению Республики Беларусь в ВТО, заседание Рабочей группы, проблематика вступления, статус страны с рыночной экономикой, структура экономики, приостановление официальных переговоров, выгоды и преимущества, негативные последствия.

J.V. Voloncevich,
Belarusian State University,
specialty «Customs»

GEOPOLITICAL AND GEOECONOMIC FACTORS OF THE ACCESSION OF THE REPUBLIC OF BELARUS TO THE WORLD TRADE ORGANIZATION

The article is devoted to the process of the accession of the Republic of Belarus to the World Trade Organization. The stages of the accession of the Republic of Belarus to the WTO are analyzed. The problems faced by Belarus in the process of joining the WTO are highlighted. Prospects, economic, political and social benefits from the accession of the Republic of Belarus to the WTO, as well as negative consequences are defined on the basis of methodological manuals on WTO law.

Keywords: the Republic of Belarus, the World Trade Organization, negotiations on the accession of the Republic of Belarus to the WTO, a meeting of the Working Group, accession issues, the status of a country with a market economy, the structure of the economy, suspension of official negotiations, benefits and advantages, negative consequences.

Введение. Присоединение Республики Беларусь к Всемирной торговой организации позволит нашей стране завоевать новые ниши в международном торговом сообществе, обеспечить стабильные и предсказуемые условия торговли, а также это станет «сертификатом» качества белорусской экономики для иностранных инвесторов, производителей и потребителей.

Начиная с 2012 года Республика Беларусь фактически выполняет большинство условий и правил ВТО – с того времени, как к данной организации присоединилась Российская Федерация и ее обязательства легли в основу права ЕАЭС. Остальные страны-участницы по евразийской интеграции также являются членами ВТО: Кыргызская Республика – с 1998 г., Республика Армения – с 2003 г. и Республика Казахстан – с 2015 г. Республика Беларусь остается единственным государством-членом

ЕАЭС, которое еще не является полноправным членом данной международной организации.

Основная часть. Беларусь ведет переговоры по вступлению во Всемирную торговую организацию уже 27 лет, начиная с 1993 года, когда была создана Рабочая группа по ее присоединению, в которую вошли представители 38 государств. В целях обеспечения ведения переговоров по присоединению к ВТО Указом Президента Республики Беларусь от 27 июля 1999 г. № 439 при Совете Министров Республики Беларусь создана Межведомственная комиссия по вопросам присоединения страны ко Всемирной торговой организации. Постановлением Совета Министра Республики Беларусь от 27 августа 1999 г. № 1338 утверждено Положение о комиссии, которую возглавляет Первый заместитель Премьер-министра Республики Беларусь.

Переговоры по присоединению к ВТО ведутся по 4 направлениям:

- 1) доступ на рынок товаров;
- 2) доступ на рынок услуг;
- 3) приведение национального законодательства Республики Беларусь в соответствие с многосторонними соглашениями ВТО;
- 4) государственная поддержка сельского хозяйства. [6]

Этап присоединения Республики Беларусь в ВТО с 1993 по 2015 гг. можно поделить на 2 подэтапа:

- 1) 1993–2005 гг. – осуществление официального взаимодействия в форме официальных заседаний Рабочей группы ВТО;
- 2) 2005–2015 гг. – неформальное взаимодействие в форме консультаций Председателя Рабочей группы и членов ВТО.

До 2005 года было проведено 7 официальных заседаний рабочей группы (5 июня 1997 года, 28 апреля 1998 года, 5 марта 2001 года, 24 января 2003 года, 30 января 2004 года, 30 сентября 2004 года и 24 мая 2005 года).

В результате белорусской стороне удалось пройти следующие этапы переговорного процесса. В 1996 г. распространен Меморандум о внешнеторговом режиме. По итогам 4-го заседания Рабочей группы принято решение о подготовке Контрольного списка. На 5-м заседании Рабочей группы страны-члены одобрили начало подготовки Сводного отчета. Основным итогом 6-го заседания Рабочей группы ВТО стало решение о подготовке второй редакции Сводного отчета. Рассмотрение данного документа начато на 7-м заседании Рабочей группы ВТО и было продолжено на неформальном заседании. Однако по итогам двух последних заседаний из-за позиции отдельных стран-членов не удалось добиться решения Рабочей группы о переходе к следующему этапу переговоров – подготовке проекта Доклада Рабочей группы, который является итоговым документом, содержащим пакет обязательств Республики Беларусь, как члена ВТО.

После 2005 г. заседания Рабочей группы проводились в неофициальном формате: проведено 4 раунда консультаций Председателя Рабочей группы с участием членов ВТО (июнь 2006 г., июль 2007 г., октябрь 2007 г., июнь 2009 г.), в ходе которых рассматривался вопрос о подготовке проекта Доклада Рабочей группы.

С момента последнего формального заседания Рабочей группы белорусской стороной проведена значительная работа по дальнейшему приведению внешнеторгового законодательства и правоприменительной практики в соответствие с правилами ВТО. Республика Беларусь в 2005–2012 гг. представила на рассмотрение странам-членам ВТО более 15 информационных до-

кументов, подтверждающих соответствие национального законодательства требованиям ВТО.

С 2016 г. присоединение к ВТО стало одним из приоритетов внешнеторговой политики Республики Беларусь. 29 марта 2016 г. под руководством Главы государства состоялось совещание по вопросу присоединения Беларуси к ВТО, в ходе которого были поставлены задачи по активизации переговорного процесса по присоединению Беларуси к ВТО. Был обновлен состав Рабочей группы по присоединению Республики Беларусь к ВТО, в которую на сегодняшний день входят 47 членов ВТО.

Наиболее значимым событием стало 8-е заседание Рабочей группы ВТО по присоединению Беларуси. Мероприятие прошло в официальном формате впервые после 11-летнего перерыва. Важнейшим итогом заседания Рабочей группы стало согласование дальнейших шагов в переговорном процессе по присоединению Республики Беларусь к ВТО.

В сентябре 2017 г. состоялось 9-е заседание Рабочей группы по присоединению Республики Беларусь к ВТО, в мае 2018 г. – 10-ое, в феврале 2019 г. – 11-ое, в июле 2019 г. – 12-ое. В ходе данных заседаний был проведен ряд двусторонних переговоров с заинтересованными членами ВТО, а также по итогам заседаний практически полностью подготовлен Доклад рабочей группы.

Правительство Беларуси ставило задачу завершить все переговоры по вступлению в ВТО к концу 2019 года, а на очередной, 12-й Министерской конференции ВТО в июне 2020 года вступить в эту организацию. Предполагалось, что в ноябре или декабре 2019 года будет проведено еще одно заседание Рабочей группы и до конца 2019 или до конца первого квартала 2020 года все позиции будут согласованы. Однако ускорить переговорный процесс и завершить переговоры по вступлению страны в ВТО к концу 2019 года белорусской команде переговорщиков не удалось.

Очередной раунд переговоров по присоединению Беларуси к ВТО прошел 18–19 февраля 2020 года. Стороны определили, что 13-е официальное заседание Рабочей группы по присоединению Беларуси к ВТО пройдет в Женеве 24 марта. Однако, оно было перенесено на более поздний срок по причине приостановки всех встреч в рамках ВТО в связи с неблагоприятной эпидемиологической ситуацией в мире.

Республика Беларусь столкнулась с рядом проблем в процессе вступления в ВТО. Одна из них – получение статуса страны с рыночной экономикой, так как этот статус дает право стране на определенные преференции и позво-

лит национальным производителям на равных конкурировать на международных рынках.

Статус «страны с нерыночной экономикой» Беларусь автоматически унаследовала после распада СССР. Этот статус позволяет правительству США применять для защиты американских предприятий ограничительные таможенно-тарифные меры к отдельным видам белорусской продукции, что делает ее экспорт экономически нецелесообразным.

Эксперты отмечают, что Беларусь при вступлении в ВТО в статусе нерыночной экономики рискует столкнуться с ростом количества антидемпинговых расследований в отношении внутренних производителей. Этот риск обусловлен применением отдельной процедуры обнаружения демпинга, применяемой против стран с нерыночной экономикой, позволяющей легко «находить» демпинг в отношении групп товаров, по которым эти обладают сравнительными преимуществами (даже если демпинг де-факто отсутствует). Для Беларуси как бывшей социалистической республики такими группами товаров являются изделия металлургии, химической и нефтехимической промышленности.

В свою очередь статус страны с рыночной экономикой предоставляет национальным производителям ряд экономических преимуществ, прежде всего, в сфере внешней торговли. В частности, в данном случае это может упростить белорусским экспортерам доступ на рынки, гарантировать неприменение дискриминирующих пошлин.

Чтобы получить эти важные преимущества при вступлении в ВТО, правительство Беларуси своим Постановлением от 9 октября 2019 года поручило Министерству экономики реализовать необходимые юридические процедуры для того, чтобы Министерство торговли США перевело Республику Беларусь из статуса страны с нерыночной экономикой в статус страны с рыночной экономикой.

Получить статус рыночной экономики страна может также путем подписания взаимного соглашения о признании рыночного статуса. Но, как отмечают эксперты, это возможно лишь в случае проведения отдельных переговоров и предполагает некоторые двусторонние выгоды от подписания соглашения. Пока Беларусь подписала соглашение о взаимном признании статуса рыночной экономики с Китаем.

В октябре 2019 года министерство экономики Беларуси заключило соглашение с компанией Crowell&Moring по юридическому сопровождению процесса по переводу Республики Беларусь из статуса страны с нерыночной экономикой в статус страны с рыночной экономикой.

Однако важно отметить, что Министерство торговли США недавно начало процедуру пересмотра статуса белорусской экономики. В официальном печатном органе правительства США – Федеральном регистре, 6 февраля 2020 года опубликовано уведомление министерства торговли США о начале процедуры анализа изменившихся обстоятельств, чтобы проверить, является ли Республика Беларусь страной с нерыночной экономикой.

В течение месяца заинтересованные стороны должны предоставить свои комментарии в отношении Беларуси по таким сферам, как валютные операции, инвестиционный режим, трудовые отношения, государственная собственность, прогресс в переговорах по присоединению к ВТО и другим. После рассмотрения всех комментариев сторон Министерство торговли США оценит целесообразность проведения публичных слушаний по вопросу перевода Беларуси в категорию стран с рыночной экономикой. Окончательные результаты по данному вопросу могут быть опубликованы в ноябре 2020 года.

Еще в декабре 2019 года от лица правительства Беларуси в Министерство торговли США была направлена первичная заявка на инициирование процедуры пересмотра статуса белорусской экономики с предоставлением необходимых аргументов.

Таким образом, для Беларуси положительное решение этого вопроса будет иметь серьезные имиджевые преимущества в системе международной торговли. Кроме того, получение статуса рыночной экономики в органах США также поспособствует формированию недискриминационных обязательств Беларуси при вступлении в ВТО. Новый статус может также ускорить сам процесс принятия Беларуси в ВТО. Ведь если США признают Беларусь как страну с рыночной экономикой, то, как можно предположить, ее примеру могут последовать другие страны.

Еще одной проблемой на пути вступления Республики Беларусь в ВТО являются недоброжелательные взгляды ее самых влиятельных членов, ЕС и США, на политическую ситуацию в Республике Беларусь, так как ВТО, проводя свою политику, очень подвержена сложившимся в мире принципам и мнениям. Конечно же, недопонимание с некоторыми членами ВТО усложняют процесс вступления, но не является критическим моментом.

Еще одна причина, по которой наша страна так долго проводит переговоры о вступлении во Всемирную Торговую Организацию – это необходимость большей прозрачности в вопросе структурных реформ, проводимых в Беларуси,

готовность к рыночной экономической политике. ВТО требует предоставления большего количества информации по приватизации, режиму прав интеллектуальной собственности, по законодательным вопросам. Вступление в ВТО проблематично для Беларуси, так как структура ее экономики, основанная на экспорте продукции с высокой долей переработки промышленной продукции, и специфика действующей экономической модели требуют высокого уровня протекционистской защиты.

Также, причиной длительного процесса вступления стало приостановление официальных переговоров Беларуси с ВТО с 2006 по 2016 годы. В этот период происходило формирование Таможенного союза в рамках будущего ЕАЭС. Так как изначально ни Россия, ни Казахстан, ни Беларусь не были членами ВТО, рассматривался вопрос о скоординированном вступлении этой тройки в ВТО, но руководство ВТО эту идею не поддержало.

Присоединение рассматривается как важнейший этап интеграции в мировую экономику, который предоставит стране необходимый инструментарий для защиты и продвижения национальных интересов в рамках системы международной торговли. Присоединение к ВТО ставит перед Республикой Беларусь задачу не только обеспечить соответствие экономического законодательства страны правилам ВТО, но и также сделать сбалансированные уступки торговым партнерам в целях обеспечения более открытого доступа иностранных товаров, услуг и инвестиций на внутренний рынок.

Вступив в ВТО, Беларусь может иметь следующие выгоды и преимущества:

1) Интеграция в мировую экономику. Улучшится восприятие страны на международной арене благодаря соответствию нормам ВТО. Это преимущество может быть сравнимо с сертификатом качества для компании.

2) Создание правовой основы для устранения количественных ограничений, антидемпинговых, компенсационных и защитных мер, применяемых в торговле с Беларусью. Членство в ВТО уменьшает риск дискриминации и одностороннего произвола в отношении товаров со стороны ряда стран, прежде всего развитых.

3) Включение в переговоры на всех уровнях. Переговоры ВТО проходят в различных форматах: а) в формате Конференции на уровне министров – раз в два года; б) в формате Генерального совета на уровне послов и их представителей; в) в формате «зеленой комнаты»: неформальных переговоров узкой группой сторон, заинтересованных в том или ином вопросе.

4) Возможность участия в выработке новых правил международной торговли с учетом теку-

щих и стратегических интересов Республики Беларусь.

5) Регулируемый четкими и стабильными нормами международный режим торговли означает стабильный доступ к мировым рынкам.

6) Возможность использования механизма разрешения споров в рамках ВТО, обеспечивающего защиту торговых интересов страны.

7) Способствование инвестиционному климату и привлечению иностранных капиталов в конкурентоспособные, ориентированные на экспорт отрасли экономики за счет установления стабильности и транспарентности законодательства, основанного на многосторонних договорах.

8) Положительное влияние на благосостояние граждан. Определенной выгодой для потребителя станет снижение стоимости жизни за счет снятия протекционных торговых барьеров. В результате дешевле станет не только импорт, но и отечественная продукция, в производстве которой используются импортные компоненты. Весомым преимуществом является более широкий выбор товаров и услуг. Конкуренция со стороны импорта максимально стимулирует эффективное отечественное производство, косвенно снижает цены и повышает качество продукции.

9) Развитие новых технологий в результате более активного товарообмена.

10) Развитие цивилизационного бизнеса путем внедрения в отечественное законодательство и соответствующую практику внешнеэкономической деятельности международного опыта в области регулирования торговли, норм и правил ВТО. Внедрение лучших международных правил позволит сократить издержки в международной торговле.

11) Повышение доходов производителей, налоговых поступлений в бюджет и благосостояния населения в целом за счет возможного постепенного увеличения экспорта отечественной продукции. Однако этот вопрос остается спорным, поскольку структура экспорта крайне инерционна и не может быть быстро изменена ввиду достаточной изношенности производственных мощностей отечественной промышленности и транспорта, их недогрузки. [2]

Оценка последствий вступления Республики Беларусь в ВТО охватывает различные аспекты, связанные с правилами и нормами ВТО. Ожидание немедленного (после получения полноправного членства) значительного улучшения положения страны на внешних рынках неоправданно. Необходимо отметить, что издержки, связанные с членством в ВТО, к сожалению, неизбежны, и вхождение Республики Беларусь в мировой рынок окажется непростым:

1) Импорт товаров и услуг способен существенно обострить конкуренцию по многим позициям, к чему промышленность, на наш взгляд, пока не готова. Это в особенности относится к пищевой, фармацевтической, химической, легкой и электронной промышленности, секторам страхования, финансовых услуг и розничной торговли и т.д. Открытая конкуренция белорусских и иностранных товаропроизводителей может привести к частичному свертыванию и временному спаду отечественного производства. Совершенно очевидно, что этот процесс приведет также к ухудшению финансового состояния неконкурентоспособных белорусских предприятий. А наличие в настоящее время в экономике страны убыточных производств усугубит ситуацию и неизбежно приведет к их ликвидации и росту безработицы в стране.

2) Субсидирование промышленности будет постепенно ликвидировано, что может привести к отмиранию некоторых отраслей.

3) В зону риска попадет сельское хозяйство. Как известно, в ВТО запрещены меры прямой государственной поддержки сельхозпроизводителей. Значит, при открытии рынка будет сложнее, чем сейчас, решить проблему сбыта, например, молочной продукции. Уже сегодня на рынке Беларуси картофель из Украины или томаты из Испании стоят дешевле чем белорусские. Также более ощутимой станет проблема модернизации и развития качества продукции.

4) Очень острой остается проблема производства, транспортировки и продажи генетически измененных организмов (ГМО) в сельском хозяйстве, представляющих большую потенциальную опасность для окружающей среды и человека. Например, Евросоюз объявил 5-летний мораторий на ввоз и использование ГМО на своей территории, а в Республике Беларусь до сих пор нет национального законодательства по проблеме ГМО. Проект закона «О безопасности продуктов питания» в редакции 2003 года, например, не содержит понятия «генетически модифицированный продукт», и не содержит других норм, гарантирующих защиту населения и окружающей среды, равно как и закон «О безопасности генно-инженерной деятельности», что является крайне опасным и превращает Беларусь в полигон для испытаний ГМО транснациональными корпорациями.

5) Участие Республики Беларусь в деятельности ВТО потребует также определенных валютных затрат на выплату взносов в регулярный бюджет этой организации, оплату расходов, связанных с участием белорусской делегации в работе руководящих органов ВТО, и проведением разного рода переговоров.

В целом, можно сказать, что ни одна развитая страна не имеет точного и полного экономического анализа выгод своего участия в ВТО. Более или менее достоверные оценки последствий могут быть сделаны только после завершения переговоров и опыта первых лет применения соглашений ВТО, когда можно будет оценить влияние участия в ВТО с точки зрения роста торговли, снижения или роста числа торговых конфликтов, влияния адаптированного к нормам ВТО законодательства на развитие национальной экономики. [3]

Заключение. Если Республика Беларусь вступит в ВТО, например в 2022 году, наше государство станет рекордсменом по продолжительности вступления: весь процесс займет 29 лет. Затянутость переговоров можно объяснить тем, что Беларусь, в ходе вступления в ВТО, столкнулась с рядом серьезных проблем: необходимостью получения статуса страны с рыночной экономикой, недоброжелательным отношением наиболее влиятельных стран-членов ВТО на политическую ситуацию в Беларуси, необходимость большей прозрачности в вопросе структурных реформ, потребность предоставления большего количества информации, трудоемкость переговоров, а также приостановление официальных переговоров Республики Беларусь с ВТО с 2006 по 2016 годы.

Формирование положительных эффектов от ожидаемого членства Беларуси в ВТО полностью зависит от условий вступления в организацию, которые наша страна сможет обеспечить себе в переговорном процессе, длительности переходного периода и от инструментов смягчения отрицательных эффектов за счет реформ системы государственного регулирования и развития ее конкурентных преимуществ. До завершения переговоров любые выводы о том, что участие в ВТО ослабит Беларусь, не могут считаться обоснованными.

Литература

1. Дюмулен, И. И. Всемирная торговая организация: экономика, политика, право: монография / И. И. Дюмулен; Всерос. акад. внеш. торговли. – 3-е изд., доп. – М.: ВАВТ, 2012. – 359 с.
2. Мочалов, М. Е. ВТО и Беларусь: нормы и направления взаимодействия / М. Е. Мочалов. - Минск: Белорусский научно-исследовательский институт транспорта "Транстехника", 2017. - 154 с.
3. Прокофьева, Н. Г. Всемирная торговая организация (ВТО) / Н. Г. Прокофьева // Международные организации и объединения: курс лекций / Н. Г. Прокофьева; Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь. – Минск, 2008. – С. 70–96.
4. Шумилов, В. М. Право Всемирной торговой организации (ВТО): учебник / В. М. Шумилов; Всерос. акад. внеш. торговли. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2013. – 219 с.
5. Всемирная торговая организация [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.wto.org> – Дата доступа: 03.10.2020.
6. Переговоры по присоединению Беларуси к ВТО // Министерство иностранных дел Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2019. – Режим доступа: <http://mfa.gov.by/export/wto/accession/> – Дата доступа: 03.10.2020.
7. Переговоры о присоединении Беларуси к ВТО // Министерство экономики Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2019. – Режим доступа: <http://www.economy.gov.by/ru/peregovory-ru/> – Дата доступа: 03.10.2020.
8. Belarus // World Trade Organization [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа: https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/a1_belarus_e.htm – Дата доступа: 08.10.2020.
9. Belarus and WTO // World Trade Organization [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа: http://www.nicwto.by/en/Belarus_and_WTO/ – Дата доступа: 08.10.2020.
10. Belarus reaffirms intent to complete WTO accession by next Ministerial Conference // World Trade Organization [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа: https://www.wto.org/english/news_e/news19_e/acc_blr_11jul19_e.htm – Дата доступа: 08.10.2020

Информация об авторе

Волонцевич Юлия Викторовна – студентка 4 курса специальности «Таможенное дело» Белорусского государственного университета. (220030, г. Минск, ул. Ленинградская, 20, Республика Беларусь). E-mail: julia.voloncevich@gmail.com

Information about the author

Julia Voloncevich - 4th year student of the specialty "Customs" of the Belarusian State University. (220030, Minsk, Leningradskaya st., 20, Republic of Belarus). E-mail: julia.voloncevich@gmail.com

A.V.Belakapyskaya
Belarusian State University,
specialty «Customs affairs»

THE PROBLEM OF TRADEMARK INFRINGEMENT AND WAYS TO TACKLE IT

The World Customs Organization estimates, based on its seizures, that the trade in counterfeit goods is currently worth about \$512 billion, or 7 per cent of the world's trade. In 1984, it was \$5.5 billion. Other estimates put the size of the knockoff economy at 10 per cent of world trade. Counterfeit goods infringe all types of intellectual property rights, they harm economies, cause deaths and put consumers at risk due to their poor quality.

The Republic of Belarus has enacted laws that declare the products, labels, packaging of the products on which the identical or confusingly similar trademark is placed illegally to be counterfeited. Customs authorities of the Republic of Belarus have been assigned the authority to ensure IPRs protection. Although customs protection of IPRs might seem as the most efficient option which is supposed to prevent counterfeit goods from entering the domestic market, customs regulations concerning IPRs protection should be reviewed, as the existing ones do not ensure sufficient protection from trademark infringement.

Keywords: trademark, counterfeit goods, customs register of intellectual property assets, right holder, international postal consignments, intellectual property protection.

Белокопыцкая А.В.
Белорусский государственный университет,
специальность «Таможенное дело»

ПРОБЛЕМА НЕЗАКОННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТОВАРНОГО ЗНАКА И СПОСОБЫ ЕЁ РЕШЕНИЯ

По оценкам Всемирной таможенной организации, основанным на количестве изъятий, объём торговли контрафактными товарами в настоящее время оценивается примерно в 512 миллиардов долларов, что составляет 7% от объёма мировой торговли. В 1984 году этот показатель был равен 5,5 миллиардам долларов. По другим оценкам, масштаб торговли контрафактными товарами составляет 10% от объёма мировой торговли. Контрафактные товары нарушают все виды прав интеллектуальной собственности, наносят экономический урон, приводят к смертям и подвергают опасности потребителей из-за плохого качества.

В Республике Беларусь действуют законы, которые признают товары, этикетки, упаковки товаров, на которых незаконно применены товарный знак или обозначение, сходное с ним до степени смешения, контрафактными. Таможенные органы Республики Беларусь наделены полномочиями по защите прав на объекты интеллектуальной собственности. Несмотря на то, что защита ОИС таможенными органами может быть одним из самых эффективных механизмов, препятствующих проникновению контрафактной продукции на внутренний рынок, необходим пересмотр нормативно-правовой базы, на основании которой таможенные органы осуществляют защиту ОИС, поскольку действующие положения не обеспечивают достаточной защиты от незаконного использования товарного знака.

Ключевые слова: товарный знак, контрафактная продукция, таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности, правообладатель, международные почтовые отправления, защита интеллектуальной собственности.

Introduction. Nowadays the world is becoming increasingly globalized in a number of different aspects and the major one is business. The assembly lines of international corporations are spread across the world, goods are produced in various countries and are traded internationally. Business globalization has contributed greatly to transfer of technologies, allowing developing countries to benefit from it

by establishing production plants for foreign companies. As the world became more technically sophisticated and technologies turned out to be readily available, those developing countries were found on the path to rapid industrialization.

Yet, the world had to face a serious challenge, as those new manufacturers, having the technologies, manufacturing techniques and

distribution channels readily available to them, started to produce the same well-established in the market goods with or without the consent of the original manufacturer.

Main part. It has a lot of different names – knock-offs, IP theft, faking, forging, counterfeiting, infringing intellectual property rights – whatever you call it, it implies the same crime that stays one of the main issues of the 21st century. Counterfeiting should be assigned the title of the world's second-oldest profession, as there is evidence that even in Ancient Rome wine stoppers were faked by the sellers to mislead the consumers and trick them into thinking that they were buying Italian wine instead of French [4].

Though the concept of counterfeiting isn't new, conditions have never been better for it. Overseas factories produce the goods for the developed world legally or not, the internet has made buying and selling the matter of clicking on a few web-pages, with no need for physical contact, almost no questions asked. Global trade barriers have been lowered tremendously, so the goods might cross several borders before they reach the consumer. Bank regulations have been tightened which left no other choice for the organized crime but to invest their illegal proceeds in the production of counterfeit goods, as the option of storing money at the bank was no longer available. As it turned out, the counterfeiting business was just the right fit: cash-based, extremely profitable, no questions asked. On top of that, the distribution of counterfeit goods implied neither additional investments (as the same routes by which drugs or arms were brought from one place to another were utilized, as well as the same ways of evading customs control) nor risks (the chances of being caught were extremely low, as customs officers weren't looking for fake Gucci bags, and the penalties were significantly lower compared to drug or arms trafficking) [4].

We've already mentioned a number of factors that contributed greatly to the flourishing of counterfeiting, but what is it exactly? Well, there is a number of definitions. The definition of counterfeit goods is stipulated by the governor in the Law "On trademarks and service marks" and it says that "the products, labels, packaging of the products on which the identical trademark or the designation confusingly similar is placed illegally shall be the counterfeited ones" [1]. The Law grants the sole rights to utilize the trademark to the owner of trademark. According to WTO, counterfeit is defined as "unauthorized representation of a registered trademark carried on goods identical or similar to goods for which the trademark is registered, with a view to

deceiving the purchaser into believing that he/she is buying the original goods". So, counterfeiting represents trademark infringement which manifests itself as unauthorized placement of the registered trademark on goods.

Now, as it has been made clear what counterfeiting is, we might as well ask why it is considered to be one of the major threats of the 21st century. Well, is it really a threat? I bet everybody these days owns a piece of counterfeited goods, like a fake Michael Kors bag, a fake Gucci belt or a pair of Nike. And there is nothing wrong with it, or is there? A lot of people are convinced that there is nothing wrong with buying a fake product – it is way cheaper than the original one and sometimes it is hard for other people to spot a fake at first glance. It may seem that such knock-offs are harmless, up to the point where the next fakes you encounter might be the engine parts on the airplane you will be boarding this afternoon, or the brake pads the mechanic just fitted to your car. The chances are that you won't know about those, you won't have to go looking for those, as the global counterfeit economy implies that those fakes can find you [4].

Counterfeiting is a crime – and it is big business, worth many billions of dollars annually. Counterfeiting corrupts institutions and individuals. It knows no borders and inflicts much harm, economic and otherwise. Perhaps, worst of all, offenders go largely unpunished, and counterfeiting is often ignored by law enforcement and perceived as harmless by the general public [4].

Counterfeiting makes innovative companies go out of business as their vast investments in research and development don't pay off. Counterfeiting has an extremely negative impact on brand value as well, because the quality of fake goods leaves much to be desired and when the product is faulty, a consumer might not always be aware of the fact that he purchased a fake product. Knock-offs also undermine social values, as organized crime networks are the ones that are in charge of counterfeiting and the acquired proceeds are used to finance international terrorism. The counterfeiting business along with low prices implies poor working conditions, slavery and child labor. While some people are forcefully involved in this dirty business, hundreds of thousands of others end up losing their legitimate jobs due to the impact of counterfeiting.

Taking into consideration the before-mentioned impact of counterfeiting, it becomes clear that such a crime poses a serious threat and it needs to be stopped. It has to be noted that the

majority of all counterfeited products in the world, according to the experts of the Organization for Economic Cooperation and Development, are manufactured in China, Turkey, Singapore, Thailand and India [3]. So, the best way to combat counterfeiting is to ensure that the products infringing intellectual property rights don't get imported. In this case customs service plays a major role, so national legislation should stipulate special procedures which enable customs officers to prevent knock-offs from entering the market.

Customs authorities of the Republic of Belarus are assigned the task of ensuring protection of intellectual property rights [2]. A trademark is granted legal protection on the territory of the State based on state registration in the national patent office [1]. In order to prevent the import of counterfeit goods, it is necessary to register a trademark in the national customs register of intellectual property assets. The State Customs Committee of the Republic of Belarus keeps the national customs register of the intellectual property assets [2].

To enroll the trade mark in the national register the right holder (or his representative) must submit the application for customs authorities to take measures for the protection of intellectual property rights. The application is submitted to the State Customs Committee of the Republic of Belarus. Customs enforcement of an IPR may be carried out only where an application for action, requesting that action be taken with respect to goods suspected of infringing the IPR, has been granted to the person holding the IPR. The application for action grants 2 years of IPR protection.

Where goods suspected of infringing an IPR are detected at the point of importation, and a valid application for action is in place, customs authorities suspend the release of goods for 10 days. Customs authorities also notify the right holder that a suspension took place and provide him with the relevant information concerning the importation of the goods [2]. The right holder either authorizes the importation or submits an application for customs authorities to extend the suspension period so that the right holder could take legal action against the goods infringing his IPR and obtain a court order authorizing detainment/seizure of the goods [1]. When there is no relevant court order or the right holder doesn't take any action despite the notification of alleged infringement of his IPR, customs authorities release the goods suspected of infringing an IPR within 10 days following the suspension [2].

The right holder is responsible for property damage caused to the declarant, owner, goods receiver, containing objects of intellectual property, as a result of the suspension of release of goods if the violation of IPR of the right holder is not established. Right holder's commitment to compensate for property damage should be equivalent to the amount of a minimum EUR 10 000 [2].

It has to be noted that customs authorities don't apply enforcement procedures regarding the infringement of IPR to:

- goods of a non-commercial nature contained in passenger's personal luggage;
- postal or express courier consignments;
- goods in transit;
- goods that are intended for official use by diplomatic missions, consular offices and international organizations [2].

Despite the fact that customs authorities do take measures to protect IPRs, it is obvious that those measures aren't sufficient enough to ensure that counterfeit goods are banned from domestic market. There is a number of challenges that need to be addressed. If the right holder fails to take any action regarding the notification of alleged infringement of his IPR, customs authorities are obliged to release potentially counterfeit goods for free circulation in the domestic market, which means that nothing is done to prevent those goods from harming domestic industries because of unfair competition. Even if the right holder decides to take legal action, there is no guarantee that he will be able to obtain a court order authorizing detainment/seizure of goods within a 20-day period, which implies that customs authorities will be obliged to release the goods.

Quite often right holders decide not to take legal action, as it takes a lot of time, money and effort. Neither customs authorities nor law enforcement agencies can take action against goods infringing IPRs without a statement made by the right holder who is required to initiate the proceeding. Sometimes the right holder is unaware of the scope of the problem, because he is not officially represented in the country (which is the case of luxury brands), or taking legal action is not worth it (when a sole entrepreneur sells 20 pairs of fake Nike). Right holders should be provided with alternative solutions, such as simplified procedures, for example.

A right holder is obliged to enroll his trade mark (or another IP asset) in the national customs register if he wants customs authorities to take measures regarding IPRs protection. As of April 2021, the national customs register contained almost 390 trademarks, which isn't much compared to the amount of brands represented in

the country. Even when it's obvious for customs authorities that the traded goods infringe IPRs of well-known brands, there is nothing that can be done, as national legislation doesn't stipulate the possibility of resorting to ex-officio procedure.

Another challenge that needs to be addressed is that there is a number of categories of goods that do not fall under the provisions for customs authorities to take action against. And the major one is postal or express courier consignments, as trafficking fakes by small parcels is growing, becoming a significant problem in terms of enforcement [3].

One of the biggest challenges that customs authorities have to face in terms of IPRs enforcement is claiming infringement of IPRs. There are no unified criteria that customs authorities can resort to while claiming alleged infringement, which undermines the efficiency of existing procedures.

How can those challenges be addressed? Let's take a look at how such issues are tackled in other countries. It would be beneficial to resort to the European Union legislation. Customs authorities of the European Union are empowered to take action against infringements of Intellectual Property Rights (IPR), at points of importation to the State [5]. The circumstances in which action may be taken, and the procedures to be followed in taking it, are governed by the Regulation (EU) 608/2013 of the European Parliament and of the Council concerning customs enforcement of IPR.

The following Regulation stipulates the use of Standard Enforcement Procedure, when goods suspected of infringing IPRs should be detained and notice of the detention should be issued to the declarant or holder of the goods. The recipient of the notice of detention has a period of 10 working days from the date of the notification to reply and can either 1) agree to the destruction of the goods, or 2) object to their destruction [5].

The decision-holder (the right holder) is also notified of the detention and is granted a period of 10 working days to indicate:

- whether or not the decision-holder believes that the goods infringe any of the decision-holder's IP rights;
- where it is believed that the goods infringe an IPR, whether the decision-holder agrees to their destruction;
- if appropriate, that the decision-holder has initiated proceedings to determine whether an IPR has been infringed.

So, what are the possible scenarios?

1. Detained goods may be destroyed if the decision-holder confirms in writing within the required period that it is the decision-holder's

belief that the goods infringe an IPR and they agree to their destruction and The declarant or holder of the goods gives written confirmation of agreement to their destruction, or does not respond within the specified period.

2. The decision-holder may initiate legal proceedings to determine whether an IPR has been infringed if the decision-holder or declarant/holder of the goods don't agree to the destruction of detained goods. In such a case, the decision-holder must notify customs authorities of the chosen course of action, otherwise the goods will be released [5].

So, the Regulation makes the procedure of combating counterfeiting more efficient, as it stipulates an alternative option for the right holder to protect his IPRs – the destruction of goods infringing IPRs can be made possible without the necessity to initiate legal proceedings. Customs authorities are entrusted with a special competence of detaining the goods suspected of infringing IPRs instead of suspending the release of goods. It expedites the process and makes it way cheaper, ensuring a sufficient protection of right holder's rights.

The EU Regulation also stipulates the possibility of resorting to ex-officio procedure. The ex officio procedure permits the detention of goods which are suspected of infringing an IPR where they are not covered by a decision granting an application for action. Where goods are encountered which are suspected of infringing an IPR, enquiries may be made with any person potentially entitled to make an application for action concerning the alleged infringement of the goods. A person entitled to make an application for action must make a national application for action within 4 working days of the notification given to that person. The procedures to be followed in ex officio cases are the same as those for cases falling under the standard enforcement procedure.

The ex-officio procedure provides customs authorities with the ability to enforce IPRs on their own initiative when the right holder didn't make an application for action, which broadens the scope of fight against counterfeiting.

Customs authorities of the European Union are also empowered to take action against postal and express courier consignments that infringe IPRs. To qualify for small consignment procedure, the consignment should contain three units or less or have a gross weight of less than 2 kilograms. Small consignment procedure allows goods in such consignments to be regarded as abandoned for destruction without any reference to the right-holder or the need for the right-holder to initiate legal proceedings if the goods are

suspected of being counterfeit or pirated and there is a decision in place granting an application for action covering the goods in question [5].

It is crucial for the Republic of Belarus to make legal arrangements for the implementation of small consignments procedure, as misuse of small parcels for counterfeiting has been recognized by Universal Postal Union and resulted in making amendment to Art. 15 of the Universal Postal Convention stipulating insertion of counterfeit & pirated goods in list of prohibited items [3]; the need for cooperation with customs authorities has also been recognized. 76% of fake goods intercepted in the EU in 2017 were courier and postal small shipments [3]. For traffickers, small shipments reduce the risk of bulk losses in the event of interception. The sale of products online has provided bad actors with a means to boost trade in small shipments as consumers are able to purchase items directly from suppliers, in small, individualized quantities.

One of the biggest issues that impedes the effectiveness of customs enforcement of IPRs is still the lack of unified approach to detecting counterfeit goods and differentiating between fake products and the legitimate ones. First of all, right holders should be obliged to present detailed information concerning the goods traded, their characteristics, photos and signs of alleged counterfeiting, right holders should also submit a list of legal entities that are authorized to import authentic products. The amount of information provided by the right holder is crucial for intercepting knock-offs. Secondly, right holders should implement anti-counterfeiting packaging technologies (such as serialization, bar codes, radio frequency identity tagging, unique surface marking, holograms, etc.). Thirdly, companies that are greatly affected by counterfeiting should consider the possibility of providing training for customs officers on tell-tale signs for spotting a fake. High-end manufacturers, such as Louis Vuitton and Gucci provide training for CBP officers to protect their brands.

While suspecting goods of trademark infringement, customs officers should pay attention to the country of origin: products from high-end manufacturers would usually come from France, Italy, Spain, the watches come from Switzerland, so when those goods come from China, that's a number one red flag. It is also important to pay attention to packaging of the goods: when luxury brands come in dilapidated boxes, that's also a reason to be concerned. Another red flag is commingling which is never the case for well-established products: a Gucci

will never come inside of a Louis Vuitton. Counterfeiters tend to stuff watches and wallets inside handbags. It is crucial for customs officers to look out for quality of the goods: counterfeit goods are usually of poor quality, they might smell like petroleum, which indicates that it's not real leather. Stitching, the symmetry of the logos, the zippers, misspelling are also great indicators of knock-offs.

Conclusion. Trademark infringement is a multidimensional issue that threatens economic security, health and safety of citizens, undermines social values. A complex approach should be taken to tackle such a serious problem. Several serious legislation changes should be implemented; the governor should confer greater powers on customs authorities to ensure the efficient battle against counterfeits. It is crucial to run awareness campaigns to educate consumers on negative impact of counterfeiting. Right holders should be more active in ensuring protection of their IPRs and should cooperate with customs authorities on a wider basis.

References

8. Закон Республики Беларусь от 05.02.1993 № 2181-ХП «О товарных знаках и знаках обслуживания» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C20901719>. – Дата доступа: 15.04.2021.

9. Закон Республики Беларусь от 10.01.2014 № 129-З «О таможенном регулировании в Республике Беларусь» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=H11400129>. – Дата доступа: 10.04.2021.

10. OECD/EUIPO. Misuse of Small Parcels for Trade in Counterfeit Goods: Facts and Trends, Illicit Trade / OECD/EUIPO // OECD Publishing [Electronic resource]. – Paris, 2018. – Mode of access: <https://doi.org/10.1787/9789264307858-en>. – Date of access: 17.04.2021.

11. Phillips, T. Knockoff: the deadly trade in counterfeit goods / T. Phillips // Kogan Page Limited. – 2005. – P. 1–15.

12. Regulation (EU) No 608/2013 of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 concerning customs enforcement of intellectual property rights [Electronic resource] – Mode of access: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:181:0015:0034:en:PDF>. – Date of access: 16.04.2021.

Information about the author

Angelina Belakapyskaya – 4th year student of the specialty "Customs affairs" of the Belarusian State University. (220030, Minsk, Leningradskaya str., 20, Republic of Belarus). E-mail: ya.belakapyskaya75@yandex.ru.

Информация об авторе

Белокопыцкая Ангелина Викторовна – студентка 4 курса специальности «Таможенное дело» Белорусского государственного университета. (220030, г. Минск, ул. Ленинградская, 20, Республика Беларусь). E-mail: ya.belakapyskaya75@yandex.ru.

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ТАМОЖЕННОЙ СФЕРЕ

Гавро Е. В.

Белорусский государственный университет,
специальность «Таможенное дело»

ДОГОВОРНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА ГОСУДАРСТВЕННОГО ТАМОЖЕННОГО КОМИТЕТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ СО СТРАНАМИ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

Статья посвящена исследованию договорно-правовой базы двустороннего сотрудничества Республики Беларусь с отдельными государствами Европейского Союза в сфере таможенного дела. В работе дается краткая характеристика основных документов, регулирующие взаимоотношение Государственного таможенного комитета Республики Беларусь с важнейшими торговыми партнерами Беларуси среди европейских стран, а также проанализированы проблемы заключения таких договоров с некоторыми странами.

Ключевые слова: Беларусь, Европейский союз, Государственный таможенный комитет, правовая основа, Соглашение о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах, Меморандум о взаимопонимании, двустороннее сотрудничество

K.V. Gavro

Belarusian State University,
specialty «Customs»

LEGAL FRAMEWORK FOR COOPERATION BETWEEN THE STATE CUSTOMS COMMITTEE OF THE REPUBLIC OF BELARUS AND THE COUNTRIES OF THE EUROPEAN UNION

The article is devoted to the study of the legal framework of bilateral cooperation between the Republic of Belarus and individual States of the European Union in the field of customs. The paper provides a brief description of the main documents regulating the relationship of the State Customs Committee of the Republic of Belarus with the most important trade partners of Belarus among European countries, as well as analyzes the problems of concluding such agreements with some countries.

Keywords: Belarus, European Union, State customs Committee, legal framework, Agreement on cooperation and mutual assistance in customs matters, Memorandum of understanding, bilateral cooperation

Введение. Разработка международного права в области таможенного дела является одними из важнейших направлений деятельности таможенных органов Республики Беларусь, от осуществления которых зависит эффективность выполнения стоящих перед таможней задач. Договорная база расширяет правовое поле международного сотрудничества, что, в свою очередь, оказывает положительное влияние на результативность выполнения стоящих перед таможенными органами Республики Беларусь задач по защите экономических интересов государства.

Не следует также забывать о перспективном направлении развития двусторонних отношений – Европейский союз (далее – ЕС). Для Беларуси он является важным партнером, с которым, как и со всеми его странами-членами реализуется успешное торгово-экономическое и инвестиционное

сотрудничество (товарооборот нашей страны с государствами-членами ЕС составляет около трети от его общего объема).

За время, прошедшее с момента обретения независимости, Беларусь установила дипломатические отношения практически со всеми европейскими государствами. В 2019 году товарооборот Беларуси с ЕС достиг 15,7 млрд. дол. США, снизившись на 9% к 2019 году. Доля ЕС в общем объеме экспорта Беларуси составила 25,5%. [1] Основными торговыми партнерами Беларуси среди европейских стран по данным за 2019 год являются Германия, Польша, Великобритания, Литва, Нидерланды, Италия, Латвия, Франция, Бельгия, Чехия. Поэтому заключение с этими странами соглашений о сотрудничестве в таможенной сфере является важным направ-

лением развития внешнеторговой политики государства.

Основная часть. Подписанные международные соглашения в сфере таможенного дела определяют порядок предоставления и использования информации, передачи документов, осуществления целенаправленного контроля за товарами и транспортными средствами, а также затрагивают ряд других вопросов в сфере таможенного дела.

Однако не все страны согласны подписать правовые соглашения в таком формате. С Германией, например, Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством ФРГ о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах до сих пор не заключено. Проект соглашения был направлен для рассмотрения немецкой стороне еще в 2008 году, однако в июне 2009 г. от таможенной службы Германии было получено письмо о том, что германская сторона не видит необходимости заключения такого Соглашения и предлагает использовать уже существующую договорную базу (Соглашение на уровне Еврокомиссии). Ранее Федеральное министерство финансов ФРГ также информировало Государственный таможенный комитет (далее – ГТК) Республики Беларусь об отсутствии заинтересованности в заключении специального договора между таможенными органами двух стран ввиду успешного взаимодействия, осуществляемого в рабочем порядке, а также со ссылкой на регулирование ряда таможенных вопросов в межведомственных соглашениях, таких как Соглашение между ГТК Республики Беларусь и Федеральным Министерством финансов ФРГ о сотрудничестве таможенных органов в борьбе с контрабандой ядерных материалов, продуктов их распада и отходов от 25.04.1994 года и Соглашение между ГТК Республики Беларусь и Федеральным Министерством финансов ФРГ о сотрудничестве таможенных органов в борьбе с контрабандой наркотиков от 25.04.1994 года.

Стоит отметить, что важным направлением сотрудничества таможенных органов Республики Беларусь и Германией является заключенное Соглашение между ГТК Республики Беларусь и Федеральным Министерством финансов ФРГ о сотрудничестве в области подготовки и повышения квалификации таможенных кадров от 25.04.1994 года. Соглашение давала такие возможности как, например, сотрудничество при создании структур подготовки и повышения квалификации кадров, а также проведение семинаров по вопросам организации свободных экономических зон и таможенных складов, включая магазины беспошлинной торговли. У Беларуси на сегодняшний день подписан анало-

гичный Меморандум между Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь и Таможенной службой Финляндской Республики о сотрудничестве в области подготовки кадров, в котором определены основные направления сотрудничества учебных таможенных заведений двух стран в части переподготовки и повышения квалификации кадров таможенных органов. Документ был подписан в ходе встречи Председателя ГТК Республики Беларусь Ю. Сенько с Генеральным директором Таможни Финляндской Республики А. Хартикайненом 24 ноября 2016 года. Благодаря этому совершенствуется совместная деятельность служб при трансграничных перевозках, борьбе с контрабандой, налаживается контакт по оперативному обмену информацией с целью предотвращения незаконного перемещения наркотических средств и психотропных веществ, предоставляется возможность обмена положительным опытом в подготовке специалистов. [3]

Кроме того, 18 декабря 2009 года в Хельсинки было подписано Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Финляндской Республики о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах, которое вступило в силу 24 января 2011 года. Принятый документ расширил правовую базу международного сотрудничества в таможенной сфере, стал основой для укрепления дальнейших связей таможенных ведомств двух стран, а также способствовал унификации и гармонизации процедур таможенного оформления и контроля, обеспечению таможенных служб достоверной, полной и своевременной информацией, необходимой для принятия ими решений. [3]

Для реализации подписанного соглашения была достигнута договоренность о разработке Меморандума о взаимопонимании между ГТК РБ и Национальным таможенным управлением Финляндской Республики о реализации Соглашения, который в последствии был подписан в г. Минск, 16 сентября 2011 года и вступил в силу 16 сентября 2011 года. В целях реализации и применения Соглашения Таможенные Администрации назначают и уполномочивают подчиненные им таможенные органы и их должностных лиц на осуществление непосредственных контактов друг с другом по вопросам в рамках Соглашения.

Таможенная служба Финляндии отмечает перспективность двустороннего сотрудничества таможенных органов Беларуси и Финляндии и поддерживает инициативу белорусской таможни о налаживании предварительного обмена информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через границу Республики Беларусь и границы государств Евросоюза. [3]

Подобные соглашения о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах подписаны с Чехией - Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Чешской Республики о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах от 26.04.2002 года, которое вступило в силу 8 февраля 2006 года. Стороны шли к подписанию этого документа три года. Оба государства в одинаковой степени заинтересованы в правовой регламентации взаимодействия таможенных ведомств. Межправительственное соглашение дает право таможенным органам двух государств непосредственно взаимодействовать друг с другом, координировать свои усилия и действия в вопросах борьбы с контрабандой, коммерческим мошенничеством, трансграничной организованной преступностью. [4]

Еще одним государством, подписавшим соглашение о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах, является Австрия. Несмотря на то, что подписание Соглашения в 2012 году откладывалось «в связи с неблагоприятным политическим контекстом», 15 сентября 2014 года в Минске в ходе проведения белорусско-австрийских межмидовских консультаций состоялось подписание Соглашения между Правительством Республики Беларусь и Правительством Австрийской Республики о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах (вступило в силу 1 октября 2015 года). Соглашение является основным документом по вопросам таможенного сотрудничества между Республикой Беларусь и Австрийской Республикой, являющейся государством – членом Европейского Союза.

В частности, документ гласит, что стороны соглашаются оказывать друг другу помощь через свои таможенные администрации для обеспечения надлежащего применения таможенного законодательства. При этом взаимная помощь, предусмотренная в Соглашении, не затрагивает тех положений, которые применяются в отношении помощи по уголовным делам. Однако таможенные администрации могут запрашивать или предоставлять взаимную помощь при проведении любого расследования или в связи с любыми судебными или административными процессами, проводимыми с участием таможенных администраций одного из государств. Также взаимная помощь по этому соглашению не распространяется на арест лиц, возврат пошлин или налогов, связанных с ввозом и вывозом, а также штрафов и других платежей. [5]

Аналогичное Соглашение было подписано 18 апреля 2003 года в г.Минске между Правительством Республики Беларусь и Правительством Итальянской Республики, которое вступило в силу с 1 июля 2011 г. Также от итальянской стороны исходила инициатива о заключении Меморандума

о взаимопонимании между ГТК Республики Беларусь и Итальянской таможенной администрацией о реализации Соглашения в контексте реализации проекта по налаживанию прямого железнодорожного сообщения между Италией и Беларусью (Портогруаро-Брест). Тем самым итальянцы намеревались добиться максимально благоприятных условий для данного проекта. Однако, после тестового курсирования поезда и открывшейся убыточности проекта итальянская сторона отказалась от его реализации. Соответствующие мотивы для заключения Меморандума стали не актуальны. Сотрудничество в таможенной сфере в полном объеме регулируется действующим Соглашением о сотрудничестве и взаимной административной помощи в таможенных делах от 18 апреля 2003 г.

Первое двустороннее соглашение, регулирующие подобные вопросы между Республикой Беларусь и Королевством Нидерландов было подписано 12 июня 2018 г. в городе Минске (вступило в силу 1 июня 2019 г.). Документ разработан в целях установления договорно-правовой базы двустороннего сотрудничества, его положениями определяются основные принципы и формы взаимной помощи, а также порядок взаимодействия при предоставлении информации, необходимой для пресечения и расследования правонарушений. [6]

Во время официального визита Министра иностранных дел Беларуси В. Макея в Великобританию 2 апреля 2018 года, был подписан Меморандум по вопросам сотрудничества и взаимной административной помощи при таможенных правонарушениях между ГТК Республики Беларусь и Налоговой и таможенной службой Ее Величества Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии. На основании данного документа, в случае установления фактов нарушений таможенного законодательства, организуется сотрудничество таможенных служб двух стран. [7] Важность подписания данного международного договора для развития двусторонних торгово-экономических отношений неоднократно подчеркивалась белорусским Послом в ходе проведенных в 2013 году встреч с руководством курирующих департаментов МИД Великобритании.

Но, как уже говорилось ранее, не все страны готовы подписать такое соглашение. В 2008 году проект Соглашения между Правительством Республики Беларусь и Правительством Французской Республики о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах был направлен в МИД Республики Беларусь для направления французской стороне, а в 2010 году в ГТК поступило обращение МИД о наличии в проекте Соглашения положений, противоречащих французскому

законодательству. Французская сторона сослалась на наличие у Франции, как страны-члена ЕС, ограничений, препятствующих заключению международных договоров в таможенной сфере. Одновременно французской стороной было предложено проработать вопрос о заключении межведомственного международного договора между таможенными службами двух государств. Однако с учетом законодательства Республики Беларусь заключение международного договора о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах на уровне межведомственного договора невозможно. В 2013 году Руководитель департамента международных отношений таможенной службы Франции Гийом Масси информировал об отсутствии заинтересованности французской стороны в заключении указанного соглашения.

12 июня 2015 года в г. Брюсселе, Королевство Бельгия, в рамках 125/126-ой Сессии Совета по таможенному сотрудничеству Всемирной таможенной организации состоялось подписание Меморандума о взаимопонимании по вопросам таможенного сотрудничества между ГТК Республики Беларусь и Генеральной администрацией по таможне и акцизам Королевства Бельгия. Таможенная служба Бельгии выражала готовность к заключению Соглашения между Правительством Республики Беларусь и Правительством Королевства Бельгия о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах в межведомственном формате, однако этот вариант является неприемлемым для белорусской стороны.

Бельгийская сторона продолжает придерживаться ранее озвученной в ходе консультации с ГТК Республики Беларусь позиции, согласно которой заключение межправительственного договора противоречит обязательствам Бельгии в рамках Римского договора о создании Европейского экономического сообщества от 1957 года. В частности, положения указанного договора предусматривают передачу в компетенцию Европейской Комиссии всех вопросов регулирования внешнеторговых связей стран-членов ЕЭС с третьими странами, в том числе в части таможенного сотрудничества. Поэтому заключенный Меморандум является основой для создания договорно-правовой базы двустороннего сотрудничества в таможенной сфере между таможенными службами Республики Беларусь и Королевства Бельгия.

Далее будут рассмотрены проекты о таможенном сотрудничестве между Республикой Беларусь, Латвией, Литвой и Республикой Беларусь, Польшей и Украиной. Но вначале следует упомянуть о заключенных между Республикой Беларусь с этими странами двусторонними соглашениями.

С Польшей у Беларуси заключено межправительственное соглашение о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах от 27 ноября 1995 и Соглашение между ГТК Республики Беларусь и Председателем Главного Таможенного управления Республики Польша о контактах во время оказания взаимной помощи от 21 декабря 1996 года. Латвия и Беларусь сотрудничают на основе Соглашения между Правительством Республики Беларусь и Правительством Латвийской Республики о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах, подписанном в г. Даугавпилсе 16 мая 1998 года. Также, вслед за Соглашением, 21 ноября 1999 года был подписан Меморандум между ГТК Республики Беларусь и Главным управлением таможни Государственной службы доходов Латвийской Республики о реализации Соглашения. Помимо этого договорную базу пополнили Соглашение между ГТК Республики Беларусь, Государственным комитетом пограничных войск Республики Беларусь и Государственной службой доходов Латвийской Республики, Государственной пограничной охраной Латвийской Республики о передаче некоторых видов товаров и транспортных средств, на которых они перемещаются, а также товаросопроводительных документов от 21.04.2001 г. и Соглашение между ГТК РБ и Государственной службой доходов Латвийской Республики об обмене информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через белорусско-латвийскую государственную границу от 31 марта 2003 года.

Между Республикой Беларусь и Литовской Республикой на данный момент из заключенных соглашений действуют межправительственное соглашение о борьбе с нарушениями таможенного законодательства от 12.07.1996 г. (вступило в силу 16 ноября 2000 года), Меморандум между ГТК Республики Беларусь и Таможенным департаментом при Министерстве финансов Литовской Республики о реализации Соглашения от 18.06.2001 г. Таможенная служба Беларуси заинтересована в продолжении обмена информацией о товарах и транспортных средствах, которые перемещаются через белорусско-литовскую государственную границу. Это сотрудничество осуществляется по Соглашению между ГТК Республики Беларусь и Таможенным департаментом Литвы об обмене информацией о товарах и транспортных средствах от 22 декабря 2005 года. Что касается Соглашения между ГТК Республики Беларусь и Таможенным департаментом Литовской Республики о таможенном оформлении транзитных грузов от 16.10.1992 г. и Соглашения между ГТК Республики Беларусь и Таможенным департаментом Литовской Республики о взаимном признании таможенных документов и таможенных обеспечений, они утратили силу с 27 декабря 2017 г., когда с 2017 года были ратифи-

цированы соглашения о финансировании программ трансграничного сотрудничества. Развитие отношений с Литвой и Латвией на принципах добрососедства, конструктивного диалога и взаимовыгодного сотрудничества является одним из важных направлений внешней политики Республики Беларусь.

Сотрудничество между Литвой, Латвией и Беларусью продолжается путем участия в Программе трансграничного взаимодействия Латвия – Литва – Беларусь в рамках Европейского инструмента добрососедства и сотрудничества на 2007–2013 и 2014–2020 гг. Стратегической целью этой финансируемой ЕС программы является укрепление отношений, повышение потенциала и обмен опытом между людьми и организациями из Латвии, Литвы и Беларуси путем реализации совместных проектов, направленных на повышение общего качества жизни в приграничных регионах. Документ Совместной Операционной Программы был утвержден Европейской Комиссией 17 декабря 2015 года. Тематическими целями Программы являются: содействие социальной интеграции и борьба с бедностью, поддержка рационального управления на местном и региональном уровне, поддержка местной культуры и сохранение исторического наследия, поддержка пограничного контроля и безопасности на границе. [8] Но, в связи с происходящими в Республике Беларусь событиями, 28 октября на совещании литовского правительства было принято решение о продолжении реализации финансируемых Евросоюзом проектов в рамках Программы трансграничного сотрудничества без Беларуси. Об этом на совещании в правительстве заявила глава МВД Литвы Рита Тамашунене. Министр подчеркнула, что, принимая во внимание выводы Европейского совета, МВД остановило платежи по уже осуществляемым проектам.

Программа трансграничного сотрудничества «Польша-Беларусь-Украина» на протяжении 15 лет поддерживает процессы трансграничного развития в приграничных районах Польши, Беларуси и Украины по средствам софинансирования разносторонних проектов. Все проекты, финансируемые в рамках программы «Польша-Беларусь-Украина», являются некоммерческими и вносят вклад в улучшение качества жизни жителей восточной Польши и западной Украины и Беларуси. [9]

2 октября 2017 года Палатой представителей Национального собрания Республики Беларусь принят проект Закона Республики Беларусь «О ратификации Соглашения о финансировании трансграничного сотрудничества», внесенный Советом Министров Республики Беларусь. Соглашение направлено на создание международно-правовой основы для участия Беларуси в программах трансграничного сотрудничества Евро-

пейского союза «Латвия–Литва–Беларусь» и «Польша–Беларусь–Украина» на 2014–2020 годы. Реализация соглашения должна была способствовать привлечению значимых финансовых ресурсов ЕС на нужды экономического развития белорусских приграничных регионов. [11]

Заключение. Находясь между двумя крупнейшими мировыми системами – рынком Евросоюза и формирующимся рынком ЕАЭС, Республика Беларусь в настоящее время имеет уникальные возможности для развития. Несмотря на то, что основным торговым партнером для Беларуси по-прежнему остается Россия, доля ЕС во внешнеторговом обороте с Беларусью остается значительной и в скором времени может занять лидирующую позицию.

Большое значение для интеграции Беларуси в мировое сообщество имеет устойчивое и долгосрочное сотрудничество с ЕС, поэтому общая граница должна не разделять ЕС и Беларусь, а объединять и помогать стране реформировать экономику.

Белорусская сторона в той или иной мере понимает важность формирования добрососедских отношений с Евросоюзом для успешного экономического развития страны и полноправного активного участия в международном сотрудничестве для решения как национальных, так и общеевропейских проблем. В долгосрочной перспективе Беларусь объективно заинтересована в развитии взаимоотношений с ЕС.

Важными приоритетными по-прежнему являются международные договоры Республики Беларусь о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах, так как служат правовой основой взаимодействия таможенной службы Республики Беларусь с таможенными службами иностранных государств, а также правовым основанием для заключения международных договоров межведомственного характера по различным направлениям взаимодействия.

Литература

1. Беларусь в системе международных отношений [Электронный ресурс] // Министерство иностранных дел Республики Беларусь. – Режим доступа: <https://mfa.gov.by/bilateral/belarus/>. – Дата доступа: 25.10.2020.
2. Беларусь в современном мире = Беларусь у сучасным свеце: материалы XIV Международной конференции, посвященной 94-летию образования Белорусского государственного университета, 29 октября 2015 г. / редкол.: В. Г. Шадурский [и др.]. — Минск: Изд. центр БГУ, 2016. — С. 284-285.
3. Беларусь и Финляндия подписали межправительственное соглашение о сотрудничестве в таможенных делах [Электронный ресурс] // Белорусский портал новостей. – Режим доступа: <https://news.tut.by/society/155824.html>. – Дата доступа: 26.10.2020.
4. Подписан Меморандум между Республикой Беларусь и Королевством Бельгия [Электронный ресурс] // Новости Беларуси. – Режим доступа: <https://www.belnovosti.by/society/37408-podpisan-memorandum-mezhdu-respublikoj-belarus-i-korolevstvom-belgiya.html>. – Дата доступа: 26.07.2019.
5. Палата представителей ратифицировала соглашение с Австрией о взаимной помощи в таможенных делах [Электронный ресурс] // Новости Беларуси. – Режим доступа: <https://www.belta.by/economics/view/palata-predstavitelej-ratifikirovala-soglashenie-s-avstriej-o-vzaimnoj-pomoschi-v-tamozhennyx-delax-2200-2015>. – Дата доступа: 26.10.2020.
6. Первое двустороннее соглашение о сотрудничестве в таможенных делах подписано сегодня между Правительствами Беларуси и Королевства Нидерландов [Электронный ресурс] // Государственный таможенный комитет. – Режим доступа: <https://www.gtk.gov.by/ru/news1-ru/view/pervoe-mezhdunarodnoe-soglashenie-o-sotrudnichestve-v-tamozhennyx-delax-podpisano-segodnja-mezhdu-pravitelstvami-belarusi-i-korolevstva-7003-2018/>. – Дата доступа: 26.10.2020.
7. Между таможенными ведомствами Беларуси и Великобритании подписан Меморандум о взаимопонимании [Электронный ресурс] // Государственный таможенный комитет. – Режим доступа: <https://www.customs.gov.by/ru/news1-ru/view/mezhu-tamozhennymi-vedomstvami-belarusi-i-velikobritanii-podpisan-memorandum-o-vzaimoponimanii-6029-2018/>. – Дата доступа: 26.10.2020.
8. Программа трансграничного сотрудничества Латвия-Литва-Беларусь в рамках Европейского инструмента соседства на 2014-2020 г.г. [Электронный ресурс] // European Neighbourhood Instrument 2014-2020. – Режим доступа: <https://eni-cbc.eu/lb/ru/programma/56>. – Дата доступа: 27.10.2020.
9. Программа Трансграничного Сотрудничества Польша - Беларусь - Украина 2014–2020 [Электронный ресурс] // Программа Трансграничного Сотрудничества. – Режим доступа: <https://www.pbu2020.eu/by/pages/135>. – Дата доступа: 27.10.2020.
10. Таможенное дело и ВЭД: сб. науч. ст. участников СНИЛ «Теория и практика таможенного дела и внешнеэкономической деятельности» / БГУ, фак-т междунар. отношений, каф. тамож. дела; В. В. Ляховский (гл. ред.). — Вып. 4. — Минск: БГУ, 2017. — С.6—13.
11. О ратификации Соглашения о финансировании трансграничного сотрудничества (программа трансграничного сотрудничества Европейского союза «Польша — Беларусь — Украина» на 2014 — 2020 годы) [Электронный ресурс] // Палата представителей Национального собрания Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://house.gov.by/ru/zakony-ru/view/o-ratifikatsii-soglashenija-o-finansirovanii-transgranichnogo-sotrudnichestva-tgs-programma-transgranichnogo-334/>. – Дата доступа: 27.10.2020.
12. Баряхвостов, П.А. Перспективы восточного направления ЕС в условиях «постпорядка» / П.А. Баряхвостов // Сб. тез. 74-й науч.-практ. конф. студентов, магистрантов и аспирантов фак. междунар. отношений БГУ. Минск, 19 апреля 2017 г. / редкол.: В. Г. Шадурский [и др.]. – Минск: Изд. центр БГУ, 2017. – С. 391–392.

Информация об авторе

Гавро Екатерина Владимировна – студентка 4 курса специальности «Таможенное дело» Белорусского государственного университета. (220030, г. Минск, ул. Ленинградская, 20, Республика Беларусь). E-mail: katyagavro@mail.ru

Information about the author

Katsiaryna Gavro - 4th year student of the specialty "Customs" of the Belarusian State University. (220030, Minsk, Leningradskaya st., 20, Republic of Belarus). E-mail: katyagavro@mail.ru

Барвинок Ю.С.
Белорусский государственный университет,
специальность «Таможенное дело»

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ В ВОЗДУШНОЙ ГАВАНИ

В настоящее время аэропорты – важнейшие транспортные узлы, основа внутренних и внешних коммуникаций. Обеспечивая бесперебойное воздушное сообщение, аэропорты играют важную роль в противодействии терроризму, международной преступности, нелегальной миграции.

Для более эффективного достижения данных целей организация таможенного контроля постоянно совершенствуется, основываясь на опыте и знаниях зарубежных стран. Изучение практических примеров и модернизация таможенного и паспортного контроля каждого государства помогает избегать ошибок и возможных трудностей в обработке грузо- и пассажиропотока.

Ключевые слова: таможенное дело, таможенный контроль, таможенный досмотр, паспортный контроль, гражданская авиация, современные технологии, авиатранспорт.

Y.S. Barvinok
Belarusian State University,
specialty «Customs»

INTERNATIONAL EXPERIENCE IN IMPLEMENTING CUSTOMS CONTROL IN AN AIR HARBOR

Currently, airports are the most important transport hubs, the basis of internal and external communications. Providing uninterrupted air traffic, airports play an important role in countering terrorism, international crime and illegal migration.

To achieve these goals more effectively, the organization of customs control is constantly being improved based on the experience and knowledge of foreign countries. Studying practical examples and modernizing customs and passport control of each state help to avoid mistakes and possible difficulties in handling cargo and passenger traffic.

Keywords: customs affairs, customs control, customs inspection, passport control, civil aviation, modern technologies, air transport.

Введение. Первоначально гражданская авиация использовалась исключительно для перевозок почты. Первая международная воздушная линия была создана только в 1919 году по маршруту Лондон – Париж. Когда началось осуществление перевозок пассажиров и грузов на приспособленном для этих целей бомбардировщике, их объемы были весьма незначительны. По этой причине мало кто предвидел, что вскоре авиация займет столь ответственное место в международной транспортной системе. Согласно статистическим данным, при международных грузовых перевозках воздушный транспорт занимает далеко не первое место. Однако он имеет определенный ряд преимуществ, являясь несколько специфическим видом передвижения.

Помимо высокой скорости передвижения и отсутствия географических препятствий, к наиболее значимым плюсам передвижения по воздуху стоит отнести также и надежность. В

данном случае повреждение грузов по большей части может быть связано лишь с грузовыми «наземными» работами (погрузка, перегрузка).

Основная часть. Поскольку вопросы безопасности при данном виде перевозок уделяется особое внимание, система мониторинга в авиационной сфере внедрена уже достаточно давно. Она предоставляет возможность анализировать всё, что происходит с грузом в режиме онлайн, таким образом, обеспечивая сохранность товара. Безопасность перевозок по воздуху обеспечивается в рамках иных процедур, осуществляемых авиационными службами. Например, охрана самолетов во время стоянки и запрет доступа посторонних лиц в контролируемую зону аэропорта.

Переходя к рассмотрению осуществления таможенного контроля в авиационной сфере, стоит заметить, что его организация не подвергалась существенным изменениям в течение последних лет. Таможенный контроль в

отношении международных авиационных перевозок, как и любых других, осуществляется непосредственно в отведенных для этих целей местах – зонах таможенного контроля. Ими в данном случае являются: вся территория аэродрома и аэровокзального комплекса, включая также места стоянки воздушных судов и площадки технической подготовки и проведения регламентных работ [1].

Для лучшей наглядности рассмотрение осуществления таможенного контроля процедуры вылета на примере аэропортов Российской Федерации. Пассажиры, которые путешествуют рейсами российских авиалиний, после регистрации проходят контроль безопасности, после чего попадают в зону ожидания посадки в воздушное судно. Для вылетающих за границу пассажиров алгоритм процедуры выглядит иначе.

Зона таможенного контроля в залах вылета традиционно располагается перед стойками регистрации вылета авиакомпаний. После таможенного оформления пассажир регистрирует свой вылет и оформляет перевозку сопровождаемого багажа. Затем осуществляется паспортный контроль, а завершается вся процедура так называемым «специальным контролем». Под данным понятием подразумевается проверка на отсутствие в ручной клади, одежде и на теле пассажира оружия, боеприпасов и взрывоопасных предметов.

Предполетный досмотр пассажиров может осуществляться как при помощи технических и специальных средств, так и контактным (ручным) методом. Для этого пассажиру предлагается предоставить верхнюю одежду, а также предметы, содержащие металл, а самому в это время пройти через рамку стационарного металлоискателя. Однако по решению должностных лиц таможенных органов, а также согласованию с сотрудниками министерства внутренних дел и службы авиационной безопасности аэропорта в данный алгоритм может быть включен и личный таможенный досмотр.

В случае наличия у пассажира отдельно следующего багажа, а также нахождения в сопровождаемом багаже объектов, подлежащих письменному декларированию, заполнение специальной формы также является обязательным шагом всей процедуры.

Посадка пассажиров на рейс начинается за 40 минут до времени отправления по расписанию авиакомпании. Номер выхода на посадку и время начала посадки обычно указаны в посадочном талоне, полученном на регистрации. Данная информация также дублируется звуковыми объявлениями.

В залах прилета таможенным контролем завершаются все виды формальностей. Соответственно, линия таможенного контроля является последней перед выходом пассажира в зал для встречающих. По окончании пограничного контроля прибывшие пассажиры получают свой багаж и следуют в зону таможенного контроля, где порядок таможенного оформления аналогичен тому, что производится перед вылетом [2].

В настоящее время во всем мире ведется объемная работа по разработке и улучшению различных досмотровых таможенных систем, в том числе подходящих для аэропортов. Некоторые из них позволяют безопасно и в краткие сроки идентифицировать оружие, боеприпасы, взрывоопасные вещества и иные ограниченные и запрещенные к перемещению предметы. Другие нацелены на оптимизацию и повышение эффективности таможенного контроля, что обусловлено ростом объема как грузоперевозок, так и пассажиропотока, особенно авиационным транспортом. В связи с этим актуально рассмотрение наиболее современных и эффективных технологий воздушной гавани зарубежных стран.

Новинкой в крупнейших аэропортах столицы Российской Федерации не так давно стала возможность проверок на газоанализаторе. Это принципиально новая система досмотра багажа и пассажиров. Для того чтобы попасть на борт, пассажиру теперь необходимо не только предъявить авиабилет и пройти через металлодетектор, но также воспользоваться рамкой газоанализатора. Данная процедура не требует у пассажира много времени, что является одним из ее преимуществ. Цель такого оборудования состоит в том, что оно позволяет обнаружить мельчайшие частицы взрывчатых веществ, скрытых на теле человека, который проходит через створ детектора.

Десятки струй воздуха обдувают вошедшего в рамку газоанализатора пассажира, собирая с одежды и волос микроскопические частицы пыли. Полученный материал сразу поступает в тестовый отсек аппарата, и уже через несколько секунд на мониторе сотрудника службы безопасности отображается результат проверки.

Более того, газоанализатор запоминает как индивидуальный запах, так и лицо каждого пассажира, поскольку целый месяц фотографии хранятся в системе компьютера. Прибор также реагирует на большинство видов взрывчатки, в том числе гексоген, пластид и тротил, а если его перепрограммировать – то и наркотики. Немаловажным является тот

факт, что аппарат работает постоянно и безостановочно, не требует перенастроек и времени на зарядку, может проводить испытания и замеры круглые сутки [3].

Министерство внутренней безопасности Соединенных Штатов Америки уже не первый год также проводит испытания различных устройств по распознаванию лиц пассажиров, как и биометрических сканеров, предоставляющих возможность выявлять подозрительных личностей, которые прибывают в американские аэропорты. По словам исполняющего обязанности главы Администрации транспортной безопасности США и отвечающего за внедрение инноваций, Дэвида Пекоске, возможно, уже через 5-10 лет посадка в самолет станет абсолютно беспрепятственной для пассажиров. Но на данный момент предполетный досмотр в аэропортах нацелен на поиск компромисса между обеспечением безопасности и скоростью обработки пассажиропотока [4].

В первую очередь, речь идет о программе таможенного и пограничного контроля США Global Entry. Главной целью ее внедрения было ускорить оформление предварительно зарегистрированных пассажиров с низким уровнем риска по прибытии в Соединенные Штаты. Алгоритм регистрации в программе Global Entry достаточно прост. Кандидатам стран, чьи жители имеют возможность участия необходимо:

1. Создать свою учетную запись на сайте Службы таможенного и пограничного контроля;
2. Подать заявку на рассмотрение и внести специальный сбор в размере 100 долларов США;
3. Дождаться приглашения на собеседование, ожидание которого может длиться от нескольких месяцев до 1 года. Во время собеседования происходит снятие отпечатков пальцев заявителя, а также цифровая фотография;
4. Получить результат проверки в виде письма на электронную почту;
5. В случае одобрения забрать идентификационную карту участника.

Наличие у заявителя карты подразумевает использование киоска Global Entry в любом участвующем в программе аэропорту, которых около 60, в течение 5 лет. По истечении данного времени продление участия требует дополнительной платы (в том же размере, как и для новых пользователей), а в некоторых случаях и дополнительного собеседования.

Порядок въезда в Соединенные Штаты воздушным транспортом у пользователей

программы следующий. После первого прибытия пассажиры предъявляют паспорт и имеющуюся карту, проходят проверку отпечатков пальцев и заполняют электронную таможенную декларацию. После этого им выдается квитанция с указанием пройти к месту выдачи багажа. Для последующих въездов требуется только сканирование с распознаванием лиц в установленных для этого киосках [5].

Необходимо отметить, что любой тип уголовной судимости по таможенным, юридическим и иным вопросам приводит к лишению путешественника права участвовать в программе Global Entry. По статистике, от 3% до 5% всех участников получают отказ по подобным причинам. При этом количество желающих получить членство в Global Entry активно возрастает. Согласно статистическим данным, к 2020 году было зарегистрировано почти 7 миллионов жителей различных стран мира, а ежемесячно около 50 тысяч новых заявок поступает в Службу таможенного и пограничного контроля США.

Однако Дэвид Пекоске уверен, что новейшими технологиями дело не ограничится – по его словам, изменения самой концепции безопасности аэропортов вскоре приведут к полной отмене пунктов досмотра.

Еще одним лидером в области развития информационных таможенных технологий, в том числе и воздушной гавани, является Австралия. После долгой разработки Служба пограничного и таможенного контроля данной страны внедрила в мировую практику использование новой системы SmartGate, которая активно используется авиапассажирами.

SmartGate – это современная возможность для путешественников, прибывающих в международные аэропорты Австралии, выбирать способ прохождения паспортного контроля. Пассажиры могут совершить таможенное оформление у должностных лиц австралийской таможенной и пограничной службы либо использовать автоматизированную систему самообслуживания [6].

При этом использование системы не требует регистрации или долгой подготовки. Все, что необходимо – это быть старше 16 лет и иметь биометрический паспорт из Австралии, США, Новой Зеландии или некоторых других стран. Не так давно разрешение на использование системы получили также жители Канады и Ирландии.

Сегодня SmartGate – это простой двухэтапный процесс, включающий только специальный киоск и выход. Сканер рамки e-Pas-

спорт считывает всю информацию, хранящуюся в чипе паспорта, и совершает проверку по многочисленным базам данных, чтобы определить, представляет ли пересекающий границу угрозу безопасности, в это время камера делает снимок путешественника. Таможенник сверяет полученные результаты распознавания лица с изображением в паспорте, после чего двери автоматически открываются, что означает, что пассажиру разрешено въезжать и / или выезжать из страны. Если путешественник не прошел проверку безопасности, ему необходимо лично встретиться с сотрудниками иммиграционной службы, которые примут решение в отношении конкретного пассажира.

Однако необходимо упомянуть, что внедрение новой системы далеко не сразу отразилось положительным образом на безопасности в международных аэропортах Австралии. «Проблемы связаны, в первую очередь, с человеческим поведением. Часто встречалось, что путешественники «следуют за лидером» – то есть идут сразу к выходу, когда им следовало сначала воспользоваться киоском. Некоторые наоборот используют его дважды, первый раз перед вылетом из Австралии, а затем снова по возвращении в страну», – поделилась со столкнувшимися трудностями Робин Миллер, национальный менеджер по политике и практике таможенной и пограничной службы Австралии [7].

Для решения подобных проблем был реализован ряд стратегий, включая дополнительные указательные вывески, разработку и улучшение инструкций пользовательского интерфейса.

Несмотря на все сложности внедрения, сегодня можно говорить о выходе SmartGate на новый уровень применения. Новые киоски пограничного контроля самообслуживания до сих пор устанавливаются в большом количестве, чтобы успевать удовлетворять растущий на них спрос.

Заключение. Таким образом, рассмотрев наиболее актуальные и эффективные технологии, способствующие осуществлению таможенного и паспортного контроля на пассажирской линии в аэропортах таких стран, как Российская Федерация, Соединенные Штаты Америки и Австралия, можно прийти к следующему выводу. На сегодняшний день мировые воздушные пути – одна из наиболее динамичных развивающихся отраслей мирового хозяйства. Это обусловлено тем, что в международных воздушных сообщениях задействованы практически все ее составляющие элементы: авиакомпании, аэропорты,

органы управления и безопасности воздушным движением, страховые компании, многочисленные посредники и основные участники, для которых они и осуществляются – пассажиры и клиентура.

Последние годы вопросам безопасности авиаперевозок для пассажиров и эффективности проведения таможенного контроля многими странами уделяется особое значение. Именно поэтому новейшие технологии разрабатываются и внедряются в аэропортах все чаще.

Литература

13. Юрцентр таможи // Таможенное право и правоприменительная практика. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://eurocenter.su>. Дата доступа: 15.04.2021.

14. Глазьев С. Союз рождается по плану /С. Глазьев/ Таможенное регулирование & Таможенный контроль. – 2009. – №11.

15. Журнал «Специальная техника» // Новый подход к обеспечению транспортной безопасности при досмотре пассажиров. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ess.ru>. Дата доступа: 13.04.2021.

16. Досмотр в аэропорту: скоро его отменят? Россия сегодня. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://inosmi.ru>. Дата доступа: 19.04.2021.

17. Global Entry – US Customs and Border Protection. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.cbp.gov>. Дата доступа: 15.04.2021.

18. Australian Border Force. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.abf.gov.au>. Дата доступа: 20.04.2021.

19. Australia's SmartGate aims to go global. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.futuretravelexperience.com>. Дата доступа: 20.04.2021.

Информация об авторе

Барвинок Юлия Сергеевна – студентка 4 курса специальности «Таможенное дело» Белорусского государственного университета. (220030, г. Минск, ул. Ленинградская, 20, Республика Беларусь). E-mail: barvinok_2000@mail.ru

Information about the author

Barvinok Yuliya – 4th year student of the specialty «Customs» of the Belarusian State University. (220030, Minsk, Leningradskaya st., 20, Republic of Belarus). E-mail: barvinok_2000@mail.ru

Сасункевич, А.А.
Белорусский государственный университет,
специальность «Таможенное дело»

ТАМОЖНЯ И ЭКОЛОГИЯ: ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ОПАСНЫХ ОТХОДОВ

В статье на основе международных правовых актов в области защиты окружающей среды, докладов ООН, ВТамО и ЮНЭП были рассмотрены правовые аспекты осуществления международной транспортировки опасных грузов, а также опасных отходов в частности. Были выявлены предпосылки для разработки и подписания данных правовых актов. Приведена классификация опасных отходов. Также было проанализировано сотрудничество таможенных служб в рамках международной инициативы «Зеленая таможня».

Ключевые слова: зеленая таможня, зеленая логистика, опасные отходы, ЮНЭП, цели устойчивого развития, Базельская конвенция, защита окружающей среды, международное сотрудничество таможенных органов.

A.A. Sasunkevich
Belarusian State University,
specialty «Customs»

CUSTOMS AND ECOLOGY: ENVIRONMENTAL ASPECTS OF IMPLEMENTING CUSTOMS CONTROL OF HAZARDOUS WASTE

In the article, on the basis of international legal acts in the field of environmental protection, reports of the UN, WCO and UNEP, the legal aspects of the international transportation of dangerous goods, as well as hazardous waste in particular, were considered. The prerequisites for the development and signing of these legal acts were identified. The classification of hazardous waste is presented. It also analyzed the cooperation of customs services in the framework of the international initiative "Green Customs".

Keywords: green customs, green logistics, hazardous waste, UNEP, Sustainable Development Goals, Basel Convention, environmental protection, international customs cooperation.

Введение. Республикой Беларусь принята Повестка дня ООН в области устойчивого развития до 2030 года и взяла на себя обязательства по достижению «17 Целей устойчивого развития» (ЦУР). Данные цели связаны с улучшением всеобщего благосостояния и защитой планеты. Они в том числе направлены на борьбу с изменением климата, на сохранение морских и наземных экосистем, развитие доступной и чистой энергии, создание стойкой инфраструктуры, содействие индустриализации и инновациям, обеспечение перехода к рациональным моделям потребления и производства. В связи с этим активно развиваются международные инициативы «Зеленая таможня» и «Зеленая логистика».

Основная часть. Важной предпосылкой к возникновению международных инициатив «Зеленая таможня» и «Зеленая логистика» стало рассмотрение экологических проблем на 45-й сессии Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС) ООН. В Резолюции 1346 (XLV) от 30 июля 1968 года она рекомендовала Генеральной

Ассамблее рассмотреть возможность созыва конференции по «проблемам окружающей человека среды» [5].

На Конференции ООН по проблемам окружающей человека среды, проведенной в Стокгольме в июне 1972 года, было принято решение о создании Программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП), являющейся ведущей программой системы ООН по экологическим вопросам. Данный шаг ознаменовал включение международного сообщества на межгосударственном уровне в решение экологических проблем, которые стали сдерживать социально-экономическое развитие.

ЮНЕП в середине 1970-х годов ввела такие понятия, как «развитие без разрушения» (development without destruction) и «экоразвитие» (ecodevelopment). В связи с этим в 1987 году Международная комиссия по окружающей среде и развитию (МКОСР) представила Генеральной Ассамблее доклад, в котором была разработана концепция устойчивого развития. Согласно докладу, под устойчивым развитием понимается

такое развитие, которое удовлетворяет потребности настоящего времени, но не ставит под угрозу способность будущих поколений удовлетворять свои собственные потребности [2].

Формирование правовой базы, связанной с международными перевозками и противодействием загрязнению окружающей среды стало ключевым этапом в формировании транспортной экологической логистики. Первые конвенции экологической направленности были приняты в отношении морского транспорта. Так, в 1954 году была принята Международная конвенция о предотвращении загрязнения моря нефтью. Однако возрастающая роль морских перевозок в загрязнении океана требовала новых серьезных изменений, и в 1973 году под эгидой Международной морской организации была принята Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78). Приложения к Конвенции МАРПОЛ продолжают периодически пересматриваться и дополняться при активном участии Международной морской организации (ИМО). Она была основана в 1948 году, в нее входят 174 стран-членов, в том числе страны-члены ЕАЭС. Ее деятельность направлена на отмену дискриминационных действий, затрагивающих международное торговое судоходство, а также принятие стандартов по обеспечению безопасности на море и предотвращению загрязнения с судов окружающей среды, в первую очередь, морской среды. В 1969 году в рамках ИМО была подготовлена и подписана Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения. В 1990 году в рамках ИМО разработана Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству.

В отношении загрязнения окружающей среды авиатранспортом, в 1979 году была принята Конвенция ООН о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния, а также ряд Протоколов: о борьбе с подкислением, эвтрофикацией и приземным озоном; о сокращении выбросов серы или их трансграничных потоков по меньшей мере на 30 %; по стойким органическим загрязнителям; по тяжелым металлам; по ограничению выбросов летучих органических соединений или их трансграничных потоков; по ограничению выбросов окислов азота или их трансграничных потоков [3].

Важным этапом в развитии экологической транспортной логистики стало принятие ряда правовых актов, регулирующих международные перевозки опасных грузов автомобильным, железнодорожным, морским, речным, воздушным транспортом, а также при мультимодальных перевозках. К данным правовым актам можно отнести: Оранжевую книгу ООН (1956), Базельскую конвенцию о контроле за трансграничной

перевозкой опасных отходов и их удалением (1989), Конвенцию гражданской ответственности за ущерб, который получен в следствие ситуаций, связанных с перевозками опасных грузов (КГПОГ) (1989), Соглашение стран СНГ «О межгосударственных перевозках опасных и разрядных грузов» (1993), Правила по безопасной перевозке радиоактивных материалов – нормативы, сформулированные Международным агентством атомной энергетики (МАГАТЭ) (2007), Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) (1957), Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (2000), Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Международной организации гражданской авиации (ИКАО) (2020), Правила перевозки опасных грузов Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) (2020), Правила транспортировки опасных грузов (2-е Приложение к Соглашению о международном грузовом сообщении) (1951), Правила международной перевозки опасных грузов по железной дороге (первое приложение к добавлению С «Единые правила международной перевозки по железной дороге» в КОТИФ) (1980), Международный морской кодекс по опасным грузам (2004).

Важным аспектом в осуществлении международных инициатива «Зеленой таможни» и «Зеленой логистики» является безопасная транспортировка опасных отходов. Проблема трансграничной транспортировки опасных отходов оказалась в центре особого внимания мировой общественности в 1980-е гг., когда резко возрос интерес со стороны нелегальных структур к незаконной перевозке и захоронению промышленных и иных отходов в страны Африки, Азии и Восточной Европы. В соответствии с докладами, предоставляемые в ООН, каждый год через государственные границы по всему миру перевозится около 8,5 млн. тонн опасных отходов. Значительная их часть, направляемая на уничтожение за рубеж, охотно принимается в развивающихся странах, где это рассматривается как доходный бизнес [1].

Разрешением вопроса по поиску эффективного инструмента урегулирования трансграничного перемещения опасных отходов стало подписание Базельской конвенции 22 марта 1989 г., вступившей в силу 5 мая 1992 г. На данный момент к Конвенции присоединилась 181 страна, в том числе и Республика Беларусь в 1999 г. [8]. Положения Конвенции имплементированы в Закон Республики Беларусь от 20 июля 2007 г. № 271-З «Об обращении с отходами»

К опасным отходам, подпадающих под действие Конвенции, относятся: биомедицинские и медицинские отходы; использованные нефтепродукты; использованные свинцово-кислот-

ные аккумуляторы; стойкие органические загрязнители (СОЗ), химические вещества и пестициды; полихлорированные дифенилы (ПХД); разные виды химических отходов, образующихся на промышленных предприятиях; электронные и электрические отходы (электротехнический лом); отходы демонтажа судов; материалы, содержащие ртуть и асбест. Для отходов, охватываемых конвенцией, установлены индивидуальные коды, которые указаны в Приложении I, II, VIII и IX, вместе с классификацией отходов.

Основным органом Конвенции является Конференция Сторон (КС), на которой представлены все государства-участники Конвенции. КС созывается не реже одного раза в два года, решения принимаются консенсусом. Секретариат Конвенции подотчетен КС, функционирует под управлением ЮНЭП и базируется в Женеве. Секретариат Базельской Конвенции координирует работу вместе с Всемирной Таможенной Организацией (ВТамО) для постоянного обмена и определения соответствующих кодов Гармонизированной Системы для отходов, охватываемых Базельской Конвенцией [6].

Стоит отметить, что Базельская Конвенция имеет 14 региональных и координационных центров в: Аргентине, Египте, Индонезии, Иране, Китае, Нигерии, странах Региональной программы по окружающей среде южной части Тихого океана (Самоа), Российской Федерации, Сальвадоре, Сенегале, Словакии, Тринидаде и Тобаго, Уругвае и Южной Африке. Данные центры осуществляют разработку и реализацию региональных проектов, обеспечивают кадровую подготовку, а также передачу технологий в целях осуществления Конвенции [4]. Тем не менее, многолетний опыт Всемирной таможенной организации (ВТамО) показывает, что предотвратить таможенные правонарушения можно лишь путем тесного сотрудничества между таможенными службами и постоянного обмена информацией. Эффективный информационный обмен действует в рамках Международной инициативы «Зеленая таможня», возникшей в 2004 году. Он стал возможен благодаря использованию Правоохранительной таможенной сети «СЕН» (Customs Enforcement Network), а также сети Региональных узлов связи по правоохранительной работе (Regional Intelligence and Liaison Office – RILO) [7, 9]. Данные сети представляют собой закрытые информационные и коммуникационные базы данных, которые позволяют сохранять и обрабатывать огромные массивы информации о таможенных преступлениях. Благодаря данным сетям в режиме реального времени происходит обмен правоохранительной информацией о случаях незаконного перемещения контрабанды, осуществляется также передача и

прием ориентировки по новым маршрутам ее перемещения и способам сокрытия.

В рамках инициативы «Зеленой таможни» международное сообщество, в том числе и Беларусь, строго придерживается Монреальского протокола 1988 г. в отношении веществ, разрушающих озоновый слой и Стокгольмской конвенции о стойких органических загрязнителях 2001 г.

Также необходимо отметить, что важным механизмом международного сотрудничества является Интерпол, который использует для предотвращения преступлений в сфере транспортировки опасных отходов сеть своих национальных центральных отделений. Этот тип связи особенно важен для тщательного расследования дел в порядке судебного преследования лиц, проживающих в различных странах, а также базирующихся в данных странах юридических лиц.

Заключение. Таким образом, предпосылками для формирования экологического направления таможенного контроля послужили: создание Программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП), введение ЮНЕП понятий «развитие без разрушения» и «экоразвитие», разработка Международной комиссией по окружающей среде и развитию ООН (МКОСР) концепции устойчивого развития, формирование правовой базы, связанной с международной транспортной логистикой и противодействием загрязнению окружающей среды (в том числе в части опасных отходов – Базельская конвенция, Стокгольмская конвенция и Монреальский протокол Женевской конвенции 1988 г.). Общими предпосылками являются связанные со стремительным развитием промышленности и глобализации экологические проблемы, такие как: истощение природных ресурсов, загрязнение атмосферы, вод Мирового океана и почвы, разрушение озонового слоя, кислотные дожди, сокращение биологического разнообразия, глобальное потепление.

Благодаря инициативе «Зеленая таможня» и взаимодействию в рамках ЮНЭП, ВТамО и Интерпола, активно реализуются глобальные и региональные проекты экологической направленности, совершенствуется международное право, обеспечивается профильная кадровая подготовка таможенных органов, передача современных технологий и формирование общих баз данных с целью выполнения установок ООН в деле защиты окружающей среды.

Литература

1. Беларусь в современном мире = Беларусь у сучасным свеце: материалы XI Международной конференции, посвященной 91-летию образования Белорусского государственного университета, 30 октября 2012 г. / редкол.: В. Г. Шадурский [и др.]. — Минск: Изд. центр БГУ, 2012. — 359 с.
2. Доклад Всемирной комиссии по вопросам окружающей среды и развития [Электронный ресурс]. — 1987. — Режим доступа: <https://www.un.org/ru/ga/pdf/brundtland.pdf>. — Дата доступа: 20.10.2020.
3. Конвенции и соглашения ООН. Окружающая среда [Электронный ресурс]. — 2020. — Режим доступа: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conv_environment.shtml. — Дата доступа: 20.10.2020.
4. Коротко о Базельской Конвенции // WebsiteoftheBaselConvention [Электронный ресурс]. — 2020. — Режим доступа: http://archive.basel.int/convention/bc_glance-r.pdf. — Дата доступа: 20.10.2020.
5. Справочник по документации Организации Объединенных Наций [Электронный ресурс]. — 2020. — Режим доступа: <https://www.un.org/ru/documents/resguide/specenv.shtml>. — Дата доступа: 20.10.2020.
6. Таможенное дело и ВЭД: сборник докладов участников СНИЛ «Теория и практика таможенного дела и внешнеэкономической деятельности». — Вып. 3. — Минск: БГУ, 2015. — 189 с.
7. Customs Enforcement Network (CEN) — A Global Customs Enforcement System // United Nations Environment Programme (UNEP) [Electronic resource]. - 2003. - Mode of access: <http://www.projectren.org/files/factsheet/CEN.pdf>. -Date of access: 20.10.2020.
8. Parties to the Basel Convention // Basel Convention [Electronic Resource]. — 2020. — Mode of access: <http://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/PartiesSignatories/tabid/1290/Default.aspx>. — Date of access: 20.10.2020.
9. Regional Intelligence Liaison Offices (RILO) // World Customs Organisation [Electronic resource]. — 2012. — Mode of access: http://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/~link.aspx?id=A4884C7E559E45E7A735DF834D5EA629&_z=z. -Date of access: 20.10.2020.

Информация об авторе

Сасункевич Анастасия Александровна – студентка 4 курса специальности «Таможенное дело» Белорусского государственного университета. (220030, г. Минск, ул. Ленинградская, 20, Республика Беларусь). E-mail: nastya.sasunkevich@gmail.com.

Information about the author

Anastasia Sasunkevich – 4th year student of the specialty "Customs" of the Belarusian State University. (220030, Minsk, Leningradskaya st., 20, Republic of Belarus). E-mail: nastya.sasunkevich@gmail.com.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЛОГИСТИКА

Раткевич Д.А.

Белорусский государственный университет,
специальность «Таможенное дело»

ОПЫТ ВЕДУЩИХ СТРАН МИРА В РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ «ЕДИНОГО ОКНА» ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Статья посвящена рассмотрению функционирования механизма «единого окна» в международной торговле. Анализируется практика создания и внедрения данного механизма во внешнюю торговлю в передовых странах мира. Выделяются особенности и отличительные черты применения механизма «единого окна» в таких странах, как Сингапур, Швеция и Республика Корея.

Ключевые слова: Механизм «единого окна», таможенные органы, внешнеэкономическая деятельность, упрощение процедур международной торговли, межведомственное взаимодействие, электронный документооборот, информационно-коммуникационные технологии, снижение трансграничных издержек.

D.A. Ratkevich

Belarusian State University,
specialty «Customs»

EXPERIENCE OF LEADING COUNTRIES IN IMPLEMENTING THE CONCEPT OF «SINGLE WINDOW» IN FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY

The article is devoted to consideration of the functioning of a "single window" mechanism in international trade. The practice of creating and implementing this mechanism in foreign trade within advanced countries is analyzed. The features and distinctive characteristics of a "single window" mechanism in such countries as Singapore, Sweden and the Republic of Korea are highlighted.

Keywords: «Single window» mechanism, customs authorities, foreign economic activity, facilitation of international trade procedures, interdepartmental interaction, electronic document flow, information-communication technologies, cutting cross-border transaction costs.

Введение. Быстрый рост международной торговли является одной из наиболее характерных черт развития мировой экономики на рубеже XX – XXI веков. В первую очередь данный рост был связан с возросшим внутриотраслевым разделением труда и широким распространением глобальных производственных цепочек добавленной стоимости, отдельные предприятия которых находились в разных уголках земли. Рост объемов международной торговли промежуточными изделиями сделал актуальной задачу снижения издержек, которые компании несли при совершении трансграничных операций. В результате этого и появилась система «единого окна», которая направлена на повышение результативности и эффективности официальных мер государственного контроля и сокращение издержек как для государственных органов, так и для торговых предприятий вследствие более совершенного использования ресурсов.

Основная часть. Наиболее распространенное определение «единого окна» приводится в Рекомендации Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций № 33. Итак, «единое окно» – это механизм, позволяющий сторонам, участвующим в международных торговых и транспортных операциях, подавать всю стандартизованную документацию с использованием единого пропускного канала в целях выполнения всех регулирующих требований, касающихся импорта, экспорта и транзита. Если информация предоставляется в электронной форме, то индивидуальные элементы данных следует предоставлять лишь один раз [1].

Данный механизм во все больших масштабах внедряется по всему миру для упрощения и повышения эффективности и действенности процесса представления данных по импортно-экспортным операциям. Более 30 стран из всех регионов мира ввели систему «единого окна» и добились значительных преимуществ за счет

сокращения времени и ресурсов в процессе подготовки, представления и обработки официально требуемой информации.

Аналогичным образом, механизм «единого окна» зачастую приводит к снижению расходов торговых операций, совершенствованию соблюдения торговых условий за счет более точного и своевременного представления данных, с чем связано увеличение государственных доходов, а также к более действенному и эффективному управлению границами и контролю.

Внедрение такого механизма приносит значительный выигрыш, как для правительства, так и для участников внешнеторговой деятельности, а ряд региональных организаций, например, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии, Евразийское экономическое общество и Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество в настоящее время рассматривают перспективы внедрения региональной системы «единого окна» [2].

Первым в мире государством, эффективно внедрившим концепцию «единого окна» во внешнюю торговлю, считается Сингапур.

В середине 1980-х годов страна испытывала экономический спад. Правительством было принято решение создать мощный экономический комитет для установления причин кризиса и выработки путей его преодоления. В дальнейшем также было отдано распоряжение по ускорению использования информационно-коммуникационных технологий в целях повышения торговой конкурентоспособности.

Так, с 1986 года в стране началась массовая работа по созданию национального «единого окна» – системы TradeNet. При разработке данной системы был взят за основу принцип уменьшения числа интерфейсов, через которые экспортеры и импортеры должны взаимодействовать с системами, существующими в структуре различных государственных органов. Был создан Исполнительный комитет, курируемый торговым ведомством, для контроля над реализацией проекта, Проектный Комитет на базе IT-ведомства и учреждены 3 рабочие группы, отвечающие за морскую, воздушную и государственную сферы [3].

Система TradeNet вводилась в действие поэтапно. Сначала была введена электронная обработка и утверждение заявок на выдачу разрешений на импорт и экспорт не подпадающих под ограничения и не облагаемых пошлинами товаров. На втором этапе система охватила товары, подпадающие под ограничения и облагаемые пошлинами. На следующих этапах была добавлена возможность автоматических межбанковских вычетов, а также подачи заявок на получение свидетельств о происхождении товара.

Система прошла успешную апробацию, и в 1989 года в стране была введена обязательная подача таможенных деклараций в электронном виде через систему TradeNet.

На сегодняшний день TradeNet – это многофункциональная система. Раньше она объединяла лишь несколько правительственных учреждений, а сегодня позволяет участникам ВЭД подавать документы на рассмотрение во все нужные инстанции (35 ведомств) в электронном виде через «единое окно» [4].

Все данные подаются в электронном виде, в соответствии со стандартами ООН для электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте (ЭДИФАКТ ООН) или расширяемого языка разметки (XML). Кроме этого, пользователь может ввести информацию и в другом формате, после чего программное обеспечение, выпущенное утвержденным разработчиком, переводит ее в формат, требуемый для TradeNet.

Все поданные документы в автоматическом режиме проверяются по кодам Гармонизированной системы описания и кодирования товаров, происходит синтаксическая проверка и анализ на основе нормативных правовых актов. Также возможно отменить заявку и получить возмещение уже уплаченной суммы сбора за её рассмотрение.

Проведем сравнительный анализ ручной подачи документов и подачи с использованием системы TradeNet, опираясь на следующие критерии:

1) Подача документов:

Ручная подача – через экспедиторов и только в рабочее время;

Использование TradeNet – не выходя из своего кабинета и в любое время;

2) Количество посещений контролирующих органов, на каждый документ:

Ручная подача – требуется не менее двух;

Использование TradeNet – не требуется;

3) Количество экземпляров документов:

Ручная подача – до 35 форм;

Использование TradeNet – один;

4) Срок рассмотрения заявки:

Ручная подача – от 4-х часов до 2-х дней;

Использование TradeNet – в течение 10 минут;

5) Ввоз/вывоз товаров, облагаемых пошлиной:

Ручная подача – подача отдельных документов для прохождения таможни;

Использование TradeNet – тот же самый электронный документ перенаправляется в таможенную службу для обработки;

6) Ввоз/вывоз товаров, попадающих под ограничения:

Ручная подача – подача отдельных документов в различные контролирующие органы;

Использование TradeNet – тот же самый электронный документ перенаправляется в контролирующие органы для обработки;

7) Взимаемый сбор:

Ручная подача – От 10 до 20 долл.;
Использование TradeNet – 2, 88 долл.;

8) Метод сбора пошлины:

Ручная подача – с помощью чека;
Использование TradeNet – автоматическое списание средств с банковского счета;

Принимая во внимание изложенное, можно сделать вывод, что использование системы TradeNet оказывает ощутимые преимущества торговому сообществу.

Также внедрение данной системы отразилось и на доходах таможенной службы. Она повысила прозрачность за счет подачи документов в режиме онлайн и автоматизации процедур. Теперь налоги, пошлины и сборы взимаются с участников ВЭД быстро и точно. Платежная система напрямую связана с банками, что позволяет проводить прямое списание и зачисление средств на банковские счета участников процесса торговли и государственных органов. Автоматизированная система проверки и расчета пошлин, налогов и сборов не допускает недополучения доходов.

Сегодня 100 % внешнеторговых деклараций в Сингапуре предоставляются в электронном виде через систему TradeNet, которая обрабатывает документы и выдает более 9 миллионов разрешений на осуществление торговых сделок за год, причем обработка 90 % документов занимает не более 10 минут [5].

Необходимо отметить, что система TradeNet пользуется спросом и за пределами страны. Она была успешно закуплена Ганой и рядом других стран и в дальнейшем адаптирована к внутренним потребностям данных экономик.

Анализируя процесс создания механизма «единого окна» в Сингапуре, можно сделать вывод, что основным фактором успеха системы TradeNet явилась способность правительства заблаговременно выявить проблему, найти решение и эффективно его внедрить. Помимо этого, важную роль сыграло взаимодействие всех заинтересованных лиц, систематическое планирование, поэтапное внедрение, а также правильный выбор технологий.

Такое же успешное внедрение и применение механизма «единого окна» можно наблюдать в такой скандинавской стране, как Швеция. Шведский механизм «единого окна», известный под названием «Виртуальная таможенная служба» (далее – ВТС), предоставляет участникам внешнеторговой деятельности возможность подачи таможенных деклараций и получения импортных и экспортных лицензий, а также

лицензий на стратегическую продукцию с помощью электронных средств [6].

Процесс внедрения ВТС начался в феврале 2002 года. Система электронного документооборота была создана в соответствии со Стандартом ЭДИФАКТ ООН. Главным органом, ответственным за проведение работы, была назначена шведская таможня. В разработке проекта «единого окна» наряду с государственными органами приняли участие и сами торговые компании. Будущие пользователи системы были включены в процесс разработки с самых первых этапов. Разработчики проекта планировали создать механизм, функционирующий 24 часа в сутки 7 дней в неделю и доступный любому желающему.

В долгосрочной перспективе преследовалась цель создания системы, позволяющей контролировать цепи поставок товаров посредством использования электронных средств связи без привязки к определенному месту.

На сегодняшний день воспользоваться услугами «Виртуальной таможенной службы» могут следующие клиентские группы: частные торговые компании, не частные торговые компании, граждане, студенты, журналисты.

«Виртуальная таможенная служба» функционирует на базе Odette File Transfer Protocol 2 (далее – OFTP2).

OFTP2 – это одна из самых известных платформ для обмена информацией между торговыми компаниями. Первая версия OFTP вышла в 1986 году, вторая – в 2009 году [7].

Однако с технической точки зрения, в Швеции до сих пор не существует системы «единого окна». Вместо этого есть целый ряд технических возможностей, позволяющих участникам внешней торговли подавать информацию один раз для использования ее различными государственными органами [8].

В настоящий момент к системе подключены: Таможенное управление Швеции, Совет по сельскому хозяйству Швеции, Национальный совет по торговле, Национальная инспекция по стратегической продукции, полиция, Национальная налоговая администрация, а также Статистическое управление Швеции.

Данная система в полном объеме финансируется за счет государственных средств, и все услуги предоставляются бесплатно. Стать пользователем «Виртуальной таможни» просто: для этого необходимо зарегистрироваться в системе «Моя таможенная служба».

При регистрации пользователь получает личный логин путем sms-уведомления, который в дальнейшем использует для авторизации в системе. Точно такая же процедура предусмотрена при отправке электронных деклараций. Данный механизм позволяет участникам ВЭД

вести торговлю вне зависимости от времени и места нахождения [9].

Также системой предусмотрено совершение более 100 различных операций на таких языках как шведский, русский, турецкий, финский, немецкий, французский и другие. Таким образом, на сообщение, отправленное на испанском языке, ответ пользователю будет дан тоже на испанском языке.

Приоритетным направлением использования системы «единого окна» является предоставление электронных деклараций через сервис «Таможенное интернет-декларирование». Данная услуга очень привлекательна и используется главным образом мелкими и средними фирмами, так как является рентабельной и не требует вложений в обеспечение инфраструктуры.

При подаче таможенной декларации при помощи «Виртуальной таможенной службы» декларант получает ответ уже через 90 секунд. Если обработка декларации занимает более длительный срок, пользователь информирует путем отправки электронных сообщений.

Отправить декларации в таможенные органы декларант может через следующие системы: Electronic Data Interchange (EDI) – Электронный обмен данными или Swedish Customs Internet Declaration (TID) – Шведское таможенное интернет-декларирование. Первая система подходит для отправки большого количества деклараций, в то время как вторая система адаптирована для торговых компаний с небольшим количеством деклараций.

Помимо этого, пользователь ВТС может создать свою собственную электронную «Таможенную службу» с перечнем таможенных операций и процедур, необходимых для его вида деятельности.

Исследования показали, что с внедрением «Виртуальной таможенной службы» улучшилось качество заполнения регистрируемых деклараций. 80% опрошенных, использующих систему «единого окна», считают, что «Виртуальная таможенная служба» позволяет экономить время, 54% – позволяет сберегать денежные средства, 72% отмечают высокую гибкость действий, 65% указывают, что качество и оперативность обслуживания повысились [1].

Таким образом, шведский механизм «единого окна» позволяет участникам ВЭД пользоваться передовыми услугами при совершении торговых операций без ограничения по времени и месту расположения, экономить как денежные, так и временные ресурсы, а также иметь постоянный доступ к единой информационной базе и следить за изменениями, происходящими в таможенном деле.

Сравнительно богатый опыт использования механизма «единого окна» имеет Республика Корея, которая с 1992 г. предпринимает попытки совершенствования процесса проведения таможенных операций. В 1998 г. одна из них оказалась весьма успешной: была создана система UNI-PASS, позволяющая обрабатывать документы, в том числе разрешения на ввоз и вывоз товаров, документацию по таможенным складам и возврату пошлин в электронном виде. Введение системы электронного таможенного декларирования, так же, как и в Сингапуре, осуществлялось поэтапно [10].

К 1998 г. была разработана система, позволяющая в электронном виде обрабатывать все заявки и документы, связанные с таможенными операциями по выпуску товаров, в том числе, разрешения на ввоз и вывоз товаров, документацию по таможенным складам и возврату пошлин.

В 2003–2004 гг. данная система была внедрена в части таможенных операций, иммиграции и карантина, и был запущен интернет-портал для таможенного декларирования.

В 2005 г. к системе были подключены восемь иных государственных органов и организаций, которым доверено проводить проверки от имени правительства Республики Корея.

В 2006 г. к системе UNI-PASS подключились еще 4 организации, а впоследствии еще 2.

При разработке корейской системы «единого окна» упор делался на выгоде для участников ВЭД и государственных органов. Таможенная служба Республики Корея упростила и стандартизировала различные процедуры подачи заявок, так что пользователи могут подать все необходимые заявки за один раз. В результате этого снизились затраты времени и ресурсов на таможенное оформление грузов.

С точки зрения правительства, система построена таким образом, чтобы обеспечить оптимальное совместное использование информации различными государственными органами, что приводит к более эффективному управлению рисками.

Необходимо отметить, что корейская система «единого окна» не опирается на системы других стран. Хотя таможенная служба рассматривала примеры Австралии, США, и Японии, но структура и функции государственных органов, участвовавших в подобных системах, и другие условия сильно отличались от корейских. Поэтому можно сделать вывод, что в Республике Корея была разработана и создана своя собственная модель «единого окна».

В настоящее время пользователями системы UNI-PASS являются более 110 000 предприятий при получении различных административных услуг от 17 организаций. Четыре из них – это

государственные учреждения, включая управление по контролю за пищевыми продуктами и медикаментами, национальная служба контроля качества рыбопродуктов, национальная фитосанитарная служба, национальная служба ветеринарных исследований и карантина. Оставшиеся тринадцать – это частные организации, которым доверено проводить проверки от имени правительства Республики Корея [11].

Воспользоваться «единым окном» довольно просто: заявитель входит в систему по адресу <http://portal.customs.go.kr> и подает одновременно таможенную декларацию и заявку на прохождение необходимых проверок. Система «единого окна» автоматически направляет документы в соответствующие органы. После рассмотрения заявок, контролирующие органы передают результат в «единое окно», откуда он направляется в систему электронной таможенной очистки таможенной службы и заявителю. В случае положительного результата таможня разрешает ввоз товара на территорию страны. Таким образом, заявитель может одновременно подать и таможенную декларацию, и заявку на прохождение необходимых проверок в контролирующих органах.

Финансирование создания, внедрения и эксплуатации системы UNI-PASS осуществляет правительство Республики Корея. Использование участниками внешнеэкономической деятельности сервисов, предоставляемых системой UNI-PASS, является добровольным и бесплатным.

По подсчетам корейской таможенной службы, в 2010 г. благодаря внедрению системы UNI-PASS страна дополнительно получила порядка 18 млн. долларов США, в то время как в тот год общий положительный эффект от мер по упрощению процедур торговли был оценен почти в 3,47 млрд. долларов США [11].

На данный момент в Республике Корея также продолжаются работы по созданию «единого окна» для международной торговли, в рамках которого будут объединены сети электронной торговли и логистические сети для экспорта и импорта товаров, такие как платформа электронной торговли Корейской торговой сети (KTNET), Корейская информационная система для воздушных грузов (KACIS) Международного аэропорта Инчон, дата-центр по отгрузке и портам (SP-IDC) корпорации KL-NET и другие.

Планируется, что система UNI-PASS будет предусматривать взаимодействие с национальными информационными системами, реализующими концепцию «единого окна» в иных государствах.

Заключение. На сегодняшний день не осталось ни одного процесса государственной таможенной деятельности, который нельзя было

бы автоматизировать. Механизм «единого окна» позволяет сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять государственным органам стандартизованную информацию и документы с использованием единого пропускного канала в целях выполнения всех регулирующих требований, касающихся импорта, экспорта и транзита, и получать ответ в максимально короткий срок. «Единое окно» существенно сокращает временные и материальные издержки, ускоряет движение экспортных и импортных потоков, создает условия для совершения транспарентных сделок.

Анализ международного опыта показал, что внедрение в практику внешнеэкономической деятельности концепции «единого окна» осуществляется в течение длительного периода времени и предусматривает несколько этапов по реализации таможенных и иных процедур. Зачастую модель «единого окна» в процессе функционирования может значительно видоизменяться в силу новых вызовов, обусловленных временем.

Существует различная практика организации работ по реализации механизма «единого окна» и участию бизнес-сообществ:

1) реализация обеспечивается исключительно государственными органами с привлечением участников внешнеэкономической деятельности и лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела, только в качестве заинтересованных лиц на этапах проведения экспериментов или применения;

2) деятельность осуществляется в рамках государственно-частного партнерства с учетом всех интересов государственных органов и участников внешнеэкономической деятельности и лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела.

Таким образом, создание механизма «единого окна» – это, по сути, инновационный проект по перестройке процессов, в который вовлечены различные участники международной торговли. При его внедрении следует делать особый акцент на пользователях административных услуг. Для успешного внедрения необходима сильная политическая воля и лидерские качества. Только путем решительных и целеустремленных действий государственных органов можно согласовать интересы различных организаций, участвующих в этом процессе, на благо пользователя.

Литература

1. Международная Рекомендация № 33 ЕЭК ООН: «Рекомендация и руководящие принципы по созданию механизма «единого окна» для улучшения эффективного обмена информацией между торговыми организациями и государственными органами» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/dmi/inftech/docs_pr/conf/Documents/Rec33_2005%20.pdf – Дата доступа: 15.10.2020.
2. Янусик, Е. Б. Внедрение принципа «единого окна» при перемещении товаров через таможенную границу Евразийского экономического союза // Таможенное дело и ВЭД: сборник докладов участников СНИЛ «Теория и практика таможенного дела и внешнеэкономической деятельности». – Вып. 3. – Минск: БГУ, 2015. – С. 157–166.
3. Ten years of Single window implementation: lessons learned for the future // UNECE [Electronic resource]. – Mode of access: www.unece.org/fileadmin/DAM/trade/Trade_Facilitation_Forum/BkgrdDocs/TenYearsSingleWindow.pdf – Date of access: 17.10.2020.
4. Case Studies: Singapore // UNECE [Electronic resource]. – Mode of access: www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/single_window/sw_cases/Download/Singapore.pdf – Date of access: 18.10.2020.
5. Рогатных, Е. Б. Внедрение системы «Единого окна» в международной торговле в странах БРИКС // Российский внешнеэкономический вестник. – 2017. – №7. – С. 31–40.
6. Бойкова М. В. Зарубежный опыт таможенного администрирования / М. В. Бойкова; под общ. ред. В. В. Макрусева. М.: РИО Российской таможенной академии, 2017. – 130 с.
7. Automotive Supply Chain Best Practices. OFTP2 Explained [Electronic resource]. – Mode of access: <https://ru.scribd.com/document/344119023/Odette-Oftp2-Explained> – Date of access: 20.10.2020.
8. Johan Ponten. Single Window – Best Practice and the Way Forward. [Electronic resource]. – Mode of access: https://www.uncitral.org/pdf/english/colloquia/EC/Ponten_SW_Best_PracticP_and_the_Way_Forward.pdf – Date of access: 21.10.2020.
9. Скиба, В. Ю. Реализация концепции «Единого окна» в Европейском союзе и странах Азиатско-Тихоокеанского региона: организационный и финансовый аспекты / В. Ю. Скиба, С. В. Стрекалов // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2016. – № 3. – С. 32–44.
10. Илюхина, С. С. Анализ применения механизма «Единого окна» в западных странах // Вестник ГУУ. – 2015. – №12. – С. 80–83.
11. Система "единого окна" Республики Корея [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/single_window/sw_cases/Download/Korea_Customs_RU_S.pdf – Дата доступа: 22.10.2020.

Информация об авторе

Раткевич Диана Александровна – студентка 4 курса специальности «Таможенное дело». Белорусского государственного университета. (220030, г. Минск, ул. Ленинградская, 20, Республика Беларусь). E-mail: ratkevich.diana@yandex.ru

Information about the author

Ratkevich Diana – 4th year student of the specialty "Customs" of the Belarusian State University. (220030, Minsk, Leningradskaya st., 20, Republic of Belarus). E-mail: ratkevich.diana@yandex.ru

Лосская О.А.
Белорусский государственный университет,
специальность «Таможенное дело»

CHINA RAILWAY EXPRESS КАК ОСНОВА МЕЖДУНАРОДНЫХ МАГИСТРАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Данная статья посвящена поездам международного сообщения China Railway Express, которые курсируют между Китаем, Европой и странами, примыкающими к экономическим коридорам проекта «Один пояс – один путь». В статье рассмотрены основные маршруты контейнерных поездов, а также их роль при налаживании совместной работы и взаимного сотрудничества на глобальном уровне в сфере транспортной логистики.

Ключевые слова: China Railway Express, Китайско-европейский экспресс, контейнерные поезда, транснациональные перевозки, «Один пояс – один путь», железнодорожные перевозки.

О.А. Losskaya
Belarusian State University,
specialty «Customs»

CHINA RAILWAY EXPRESS AS A BASIS FOR INTERNATIONAL TRANSPORTATION

The article focuses on the China Railway Express trains, which run between China, Europe and countries adjoining to the economic corridors of the «One Belt One Road» project. The article discusses the main routes of container trains, as well as their role in establishing joint work and mutual cooperation at the global level in the field of transport logistics.

Keywords: China Railway Express, CR Express, container trains, transnational transportation, «One Belt One Road», rail transportation.

Введение. Важной тенденцией развития современной логистики является постоянный рост объемов перевозок грузов в контейнерах. В настоящее время в мире около 60%, так называемых, контейнеропригодных грузов перевозится в контейнерах, и ежегодно наблюдается рост этого показателя [1]. Международные контейнерные перевозки железнодорожным транспортом является важным «помощником» в углублении торгово-экономического сотрудничества между Китаем и странами ЕАЭС и ЕС и основным инструментом в продвижении и оптимизации проекта «Один пояс – один путь».

Основная часть. Использование контейнерных перевозок имеет множество преимуществ. Во-первых, это экономит затраты на упаковку и складирование и снижает риск потери товаров; во-вторых, использование контейнерных перевозок позволяет реализовать механизацию погрузочно-разгрузочных работ, тем самым снижая трудозатраты. При использовании контейнерных перевозок нет необходимости вытаскивать товар при смене транспортного средства, что может значительно сократить время доставки и снизить стоимость

перевозки. Это способствует оптимизации мультимодальных перевозок и реализации принципа «от двери до двери».

На евразийском континенте проживает 75% населения мира, а его валовый региональный продукт составляет примерно 60% от общего мирового ВВП [2]. На востоке Евразии находится активная восточноазиатская экономическая область (КНР), на западе – развитая европейская экономическая область, а обширные районы между данными областями имеют огромный экономический потенциал для развития. Благодаря мощной взаимодополняемости экономик и обширному пространству для сотрудничества в период «12-й пятилетки», общий объем импортной и экспортной торговли между Китаем и Европой составил 3 трлн. 23 млрд. дол. США (увеличился на 33%) [5].

Китайско-европейский экспресс (англ. China Railway Express, CR Express) организован китайской государственной компанией «Китайские железные дороги». Поезда международного сообщения функционируют в соответствии с установленными номерами, маршрутами, расписанием и часами работы и курсируют

между КНР, ЕС и странами ЕАЭС, примыкающими к экономическим коридорам «Один пояс – один путь».

В рамках проекта используются три маршрута поездов рейса Китай–Европа: западный, центральный и восточный. Западный коридор идет из центральной и западной частей КНР через Алашанью (Хоргос), центральный коридор движется с севера Китая через Эрэн-Хото, а восточный коридор идет из прибрежных районов юго-востока Китая, проходя через Маньчжурию (Суйфэньхэ). Рассмотрим популярные маршруты контейнерных поездов:

1. Хэбэй – Минск. Поезд отправляется из городского округа Баодин, проезжает через Маньчжурию, Россию и, наконец, прибывает в Минск. Весь путь составляет 9 500 км и занимает около 12–14 дней [4]. Товары поступают в основном из «столичных регионов» КНР – Пекина, Тяньцзиня и Хэбэя. В основном это изделия из пластика, автомобили и комплектующие, каучук, кожаная и меховая одежда, бытовая электротехника, изделия из органического стекла и другие товары повседневного спроса. Первый поезд Ji-Euro был отправлен 26 апреля 2016 года и состоял из 41 контейнера. Поезд направлялся в Китайско-Белорусский индустриальный парк «Великий камень».

2. Чунцин – Дуйсбург. Поезд отправляется из станции Чунцин, походит через Казахстан, Россию, Беларусь, Польшу и пребывает в Дуйсбург (ФРГ), весь путь составляет 11000 км, а сам поезд идет около 15 дней. Товарами в основном являются ИТ-продукты местного производства. Первый поезд был запущен 19 марта 2011 года. По состоянию на июнь 2016 года, согласно национальной таможенной статистике, количество поездов Чунцин – Дуйсбург составляло около 45% от количества всех поездов, направляющихся из Китая в Европу.

3. Чэнду – Лодзь. Маршрут проходит через Казахстан, Россию и Беларусь до станции Лодзь (Польша). Весь путь составляет 9 965 км, а время работы – около 14 дней. Первый поезд начал свою работу 26 апреля 2013 года.

4. Чжэнчжоу – Гамбург. Поезд следует через Казахстан, Россию, Беларусь, Польшу и пребывает на станцию Гамбург (Германия), общее расстояние составляет 10 245 км, поезд достигает конечного пункта 15 дней. Товары на данный маршрут поставляют в основном из провинций Хэнань, Шаньдун, Чжэцзян и Фуцзянь, которые включают посылки, элитную одежду, канцелярские принадлежности и изделия художественной промышленности. Первый поезд был запущен 18 июля 2013 года. По состоянию на 17 декабря 2014 года было выполнено 92 рейса, на которых было перевезено 42

600 тонн грузов на общую сумму около 455 млн. дол. США.

5. Сучжоу – Варшава. От Сучжоу поезд едет через Маньчжурию, Россию, Беларусь, чтобы прибыть в Варшаву (Польша). Весь путь составляет 11 200 км и занимает не более 15 дней [3]. Поставляются преимущественно ИТ-продукты: ноутбуки, планшеты, ЖК-дисплеи, жесткие диски, чипы и тому подобное. Первый поезд был запущен 29 сентября 2013 года.

6. Ухань – Чехия, Польша. Отправление происходит из Уханя, поезд проезжает Алашанью, Казахстан, Россию и Беларусь, после чего проходит через Польшу, Чехию и Словакию. Весь путь составляет около 10 700 км, а время в пути – около 15 дней. По данному маршруту поставляются товары, произведенные в Ухане, а именно бытовая техника и ноутбуки. Первый поезд был запущен 24 октября 2012 года. В январе 2018 года из Уханя отправился первый контейнерный поезд, груженный цитрусами, а это значит, что экспорт цитрусовых теперь осуществляется «прямым рейсом» [9].

7. Иу – Мадрид. Маршрут полностью пересекает экономический пояс «Шелковый путь» и проходит через Казахстан, Россию, Беларусь, Польшу, Германию, Францию, доходя до Мадрида. Весь путь составляет 13 052 км и занимает 21 день. Первый поезд состоял из 82 стандартных контейнеров и в длину превышал 550 метров. В настоящее время это самый длинный маршрут в истории Китая, охватывающий наибольшее количество городов.

Заключение. Характерными чертами китайско-европейского железнодорожного экспресса являются высокая скорость, безопасность и относительно небольшое воздействие на окружающую среду, что сделало его основой международных логистических магистральных перевозок. Китайско-европейский экспресс приобретает все большую рентабельность и занимает важное значение в системе межгосударственных торговых отношений. Это касается также более тесного взаимодействия между железными дорогами, портами и таможенными различными стран. Это способствует дальнейшему развитию железнодорожных магистралей.

Деятельность China Railway Express по комплексному обслуживанию международных перевозок, увеличивает постепенно объем услуг. Китайско-европейский экспресс все еще находится в начале своего пути. Все еще существуют высокие транспортные расходы, имеет место неупорядоченная конкуренция, недостаточный спрос и предложение, а также необходимость упрощения таможенного оформления.

Литература

1. Беларусь в современном мире = Беларусь у сучасным свеце: материалы XI Международной конференции, посвященной 91-летию образования Белорусского государственного университета, 30 октября 2012 г. / редкол.: В. Г. Шадурский [и др.]. — Минск: Изд. центр БГУ, 2012. — 359 с.
2. Таможенное дело и ВЭД. Сборник научных статей участников СНИЛ «Теория и практика таможенного дела и внешнеэкономической деятельности» / БГУ, факультет международных отношений, кафедра таможенного дела; В. В. Ляховский (гл. ред.). — Вып. 4. — Минск: БГУ, 2017. — 125 с..
3. 中欧班列发展现状及运营模式分析 [Электронный ресурс]. — 2020. — Режим доступа: https://wenku.baidu.com/view/73b92b557b563c1ec5da50e2524de518964bd333.html?fr=search-1_income10. — Дата доступа: 20.10.2020.
4. 中欧班列基本情况和发展趋势 [Электронный ресурс]. — 2018. — Режим доступа: https://wenku.baidu.com/view/e2c263c8777f5acfa1c7aa00b52acfc788eb9f0a.html?fr=search-1_income7. — Дата доступа: 20.10.2020.
5. 中欧班列建设发展规划(2016—2020年 [Электронный ресурс]. — 2017. — Режим доступа: <https://wenku.baidu.com/view/6d4b544a59fafab069dc5022aaea998fcc22402b?fr=search#>. — Дата доступа: 20.10.2020.
6. 中欧班列研究报告 [Electronic resource]. - 2020. - Mode of access: https://wenku.baidu.com/view/7e414a943a3567ec102de2bd960590c69ec3d885.html?fr=search-1-aladdin_income2. -Date of access: 20.10.2020.
7. 中欧班列运输组织和经营管理 [Электронный ресурс]. — 2018. — Режим доступа: https://wenku.baidu.com/view/f8f0e4bf3086bceb19e8b8f67c1cfad6195fe9ce.html?fr=search-1-aladdin_income4. — Дата доступа: 20.10.2020.
8. 国外承运商：中欧班列运营中不可或缺的参与者 [Electronic Resource]. — 2019. — Mode of access: https://wenku.baidu.com/view/a0ff99adcec789eb172ded630b1c59eef9c79ad7.html?fr=search-1-wk_sea_fufei_income4. — Date of access: 20.10.2020.
9. 基于货物价值的中欧班列目标货源分析 [Electronic resource]. — 2019. — Mode of access: https://wenku.baidu.com/view/f20fa9af178884868762caaedd3383c4bb4cb4bc.html?fr=search-1-wk_sea_fufei_income3. -Date of access: 20.10.2020.

Информация об авторе

Лосская Ольга Александровна – студентка 4 курса специальности «Таможенное дело» Белорусского государственного университета. (220030, г. Минск, ул. Ленинградская, 20, Республика Беларусь). E-mail: OliLoss99@gmail.com

Information about the author

Losskaya Olga - 4th year student of the specialty "Customs" of the Belarusian State University. (220030, Minsk, Leningradskaya st., 20, Republic of Belarus). E-mail: OliLoss99@gmail.com

ТАМОЖЕННЫЕ АСПЕКТЫ ЗАЩИТЫ ОБЪЕКТОВ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ

Бычкова У.С.

Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт,
спецыяльнасць «Мытная справа»

СУПРАЦОЎНІЦТВА ЕЎРАПЕЙСКАГА САЮЗА З ПОСТСАВЕЦКІМІ ДЗЯРЖАВАМІ, ЗАДЗЕЙНІЧАНЫМІ Ў ПРАГРАМЕ «УСХОДНЯГА ПАРТНЁРСТВА» Ў СФЕРЫ АБАРОНЫ АБ'ЕКТАЎ ІНТЭЛЕКТУАЛЬНОЙ УЛАСНАСЦІ

У працы вызначаны проблемныя пытанні і перспектывы збліжэння прававых сістэм ЕС і былых савецкіх рэспублік па абароне інтэлектуальнай уласнасці. разгледжаны першыя крокі па адаптацыі нацыянальных заканадаўстваў постсавецкіх краін, якія ўдзельнічаюць у праграмах «Усходняга партнёрства» з прававой сістэмай Еўрасаюза ў названай сферы. На прыкладзе Украіны, Грузіі і Малдовы прадстаўлены папярэднія вынікі ўзаемадзеяння з паўнамоцных органаў названых дзяржаў з наднацыянальнымі інстытутамі ЕС названых вышэй краін у пытаннях аховы інтэлектуальнай уласнасці.

Ключавыя словы. Аб'екты інтэлектуальнай уласнасці, міжнароднае супрацоўніцтва, Еўрасаюз, Грузія, Малдова, Украіна, праграмы «Усходняга партнёрства» (2008-2021), «Еўрапейскі інструмент добрасуседства і партнёрства», ЕС – EUBAM, DCFTA (Deep and Comprehensive Free Trade Areas).

U.S. Bychkova

Belarusian State University,
specialty «Customs»

COOPERATION OF THE EUROPEAN UNION WITH THE POST-SOVIET STATES INVOLVED IN THE EASTERN PARTNERSHIP PROGRAMS IN THE FIELD OF INTELLECTUAL PROPERTY PROTECTION

The paper identifies problematic issues and prospects for the convergence of the legal systems of the EU and the former Soviet republics for the protection of intellectual property. the first steps to adapt the national legislation of the post-Soviet countries participating in the Eastern Partnership programs with the legal system of the European Union in this area are considered. On the example of Ukraine, Georgia and Moldova, the preliminary results of interaction between the competent authorities of these states and the supranational institutions of the EU of the above-mentioned countries in matters of intellectual property protection are presented.

Keywords. Intellectual property, international cooperation, European Union, Georgia, Moldova, Ukraine, Eastern Partnership Programs (2008-2021), European Neighbourhood and Partnership Instrument, EU-EUBAM, DCFTA (Deep and Comprehensive Free Trade Areas).

Уводзіны. Выпрацаваныя ЕС сучасныя механізмы па абароне аб'ектаў інтэлектуальнай уласнасці (АІУ) з'яўляюцца ўзорам арганізацыйна-прававога рэгулявання дадзенай галіны для іншых інтэграцыйных аб'яднанняў. З іншага боку, спасылкі на еўрапейскія прававыя акты ў постсавецкіх краінах маюць шмат у чым дэкларатыўны характар і не набліжаюць, як гэтага хацелася, кіруючыя эліты гэтых дзяржаў да разумення эфектыўнасці і практычнай значнасці збліжэння сваіх прававых сістэм з эканамічным правам ЕС [5].

Неспрыяльныя палітычныя падзеі, якія пачаліся з 2008 г. на постсавецкай прасторы, што прывялі да дыстанцыявання Расіі ад ідэі фарміравання «агульнай дэмакратычнай Еўропы ад Лісабона да Уладзівастока», таксама істотна затармазілі працэс збліжэння паміж ЕС і краінамі СНД у пытаннях узаемавыгаднага супрацоўніцтва ў сферы абароны АІУ. Зараз можна весці размову толькі пра даволі адаленыя перспектывы фарміравання гарманізаванай еўрапейскага-еўразійскай эканамічнай прасторы, што паскорыла б і працэс гар-

манізацыі заканадаўчых сістэм ЕС, Расіі, Беларусі і іншых краін СНД у галіне аховы інтэлектуальнай уласнасці. Неабходна дасканала прааналізаваць еўрапейскі досвед у галіне прававога рэгулявання АГУ з наступным яго укараненнем элементаў у нацыянальныя заканадаўствы краін СНД.

Асноўная частка. З усіх навуковых цэнтраў, якія маюць сур'ёзны зачын у гэтым кірунку, варта ў першую чаргу назваць Даследчы цэнтр прыватнага права пры Прэзідэнце Расійскай Федэрацыі, які мае сур'ёзныя даследаванні ў галіне міжнароднага права, што датычыцца аховы АГУ і выпрацоўкі практычных рэкамендацый па выкарыстанні еўрапейскіх прававых стандартаў у расійскім заканадаўстве (асабліва ў пытаннях аўтарскага права і сумежных правоў).

З іншага боку, дзякуючы еўрапейскаму досведу, які тычыцца перадачы інвацыійных тэхналогій ад аднаго да іншага праваўладальніка, распрацоўцы і ўкаранення вынаходак і інвацыій, арганізацыі франчайзінгу і іншых правапрымяняльных аспектаў, постсавецкія дзяржавы пачынаюць актыўна ўкараняць напрацаваныя ў ЕС і паспяхова апрабаваныя на практыцы механізмы, рэгулюючыя дадзеную сферу. Веданне заканадаўства ЕС і ўменне разбірацца ў нюансах еўрапейскага права важна для постсавецкай бізнес-супольнасці з пункту гледжання карэктнага выбудавання сваіх знешнегандлёвых адносін з партнёрамі па ЕС пры заключэнні двухбаковых камерцыйных кантрактаў, іншых пагадненняў аб доўгатэрміновым партнёрстве і супрацоўніцтве ў дадзенай галіне.

Прававая сістэма ЕС, што рэгламентуе і рэгулюе адносіны на рынку АГУ, прыносіць краінам Супольнасці істотныя эканамічныя дывідэнды. У «Аб'яднанай Еўропе» робіцца стаўка на стымуляванне канкурэнцыі, найхутчэйшае ўкараненне інвацыійных распрацовак у вытворчасць, што ў значнай ступені стымулюе экспарт канкурэнтназдольнай высокатэхналагічнай і навукаёмкай прадукцыі за межы Супольнасці, ўзмацняе эканамічнае вагі ЕС у свеце. Сёння стабільна і дынамічна развіваецца толькі інвацыійна-арыентаваная эканоміка. Асновай такой эканомікі з'яўляецца менавіта інтэлектуальная ўласнасць, укараненне вынікаў інтэлектуальнай працы ў вытворчасць. Аналіз прававога рэгулявання еўрапейскага рынку інтэлектуальнай уласнасці ў параўнанні з заканадаўствам ЕС мае істотныя адрозненні. Калі ў ЕС да 85 % навуковых даследаванняў у вытворчай сферы ажыццяўляюцца прыватнымі інвацыійнымі кампаніямі,

то ў ЕАЭС звыш 95% такіх распрацовак прыпадае на дзяржаўны сектар [1, С. 102].

У ЕС у сферы аховы і камерцыялізацыі ІУ актыўна развіта дзяржаўна-прыватнае партнёрства (ДПП), у рамках якога выпрацоўваюцца адзіныя падыходы і прынцыпы, якія спрыяюць развіццю рынку інтэлектуальнай уласнасці. На постсавецкай прасторы ў гэтай галіне задзейнічаны ў асноўным дзяржсектар, а перспектывы развіцця ДПП у гэтым кірунку бачацца досыць невыразнымі і знаходзяцца яшчэ ў стадыі прыняцця прынцыповых рашэнняў.

Асобна варта вылучыць рэгуляванне праваадносін у сферы камерцыялізацыі інтэлектуальнай уласнасці праз стварэнне паўнаважнага рынку інвацыійных тэхналогій для вытворчага сектара. Тут мы бачым палярныя паказчыкі ўзроўняў фінансавання інвацыійных распрацовак у Еўрасаюзе і постсавецкіх краін. У ЕС штогод на навуковыя інвацыійныя праекты вылучаецца да 100 млрд. еўра, што прыкладна складае ад 10 да 12 % агульнаеўрапейскага ВУП, у той час як у краінах СНД гэта фінансаванне не перавышае 1 млрд. еўра (0,2% ад сумаваанага ВУП). Доля інтэлектуальнасці еўрапейскай эканомікі сёння ацэньваецца крыху больш за 30 %, а агульны паказчык у 10 постсавецкіх дзяржаў – 0,3 % [3, с. 152].

Важным прававым індикатарам сталасці рынку інтэлектуальнай уласнасці ў інтэграцыйным аб'яднанні з'яўляецца стварэнне адзінай патэнтнай сістэмы. Нагадаем, што рэгламент Еўрапарламента і Савета ЕС №1257/2012 «аб прымяненні рэжыму ўзмоцненага супрацоўніцтва ў галіне стварэння адзінай патэнтнай аховы» стаў адпраўным пунктам стварэння адзінай еўрапейскай патэнтнай сістэмы Еўрасаюза, да якой далучыліся амаль усе члены ЕС, за выключэннем Іспаніі і Італіі (пагадненне ўступіла ў сілу з 1 студзеня 2014 года). На падставе Еўрапейскай (Мадрыдскай) патэнтнай канвенцыі 1973 г. і рэгламенту ЕС № 1257/2012 у ЕС праваўладальніку можа выдавацца патэнт адзінага дзеяння ЕС, альбо патэнт, які дзейнічае на тэрыторыі адной або некалькіх краін Еўрасаюза [6]. Створаная адзіная сістэма Еўрапейскага патэнтавання прадугледжвае магчымасць цэнтралізаванай рэгістрацыі і выдачы выніковых патэнтавых сведчанняў у адпаведнасці з адзіным парадкам у ЕС, а таксама адзіную ахову патэнтавых правоў на ўсёй тэрыторыі ЕС. Гэта дазваляе істотна скараціць тэрміны афармлення і спрасціць працэдуру атрымання патэнта, а таксама памяншае выдаткі на патэнтаванне, у параўнанні з нацыянальным патэнтам. Гэта цягне за сабой значнае спрасціненне і паскарэнне ўкаранення інвацыійных тэхналогій у галіне прамысловасці, а таксама актывізуе

камерцыялізацыю АІЎ. У ЕАЭС пакуль не створана адзіная патэнтавая сістэма. Зроблены толькі першыя крокі па стварэнні адзінага мытнага рэестра АІУ, адзінага таварнага знака ЕАЭС з уніфікацыяй найменняў месцаў паходжання тавараў. Але да гэтага часу ўказаны рэестр не функцыянуе з-за нулявой актыўнасці праваўладальнікаў на тэрыторыі ЕАЭС па ўключэнні ў яго АІУ. Прычынай таму – няўзгодненасць дзеянняў мытных органаў краін-членаў ЕАЭС па вядзенні дадзенага рэестра.

3 лютага 2020 г. у Маскве быў заключаны дагавор аб таварных знаках, знаках абслугоўвання і назвах месцаў паходжання тавараў ЕАЭС. Гэта прававы дакумент службы для фарміравання адзінага Еўразійскага рэестра найменняў месцаў паходжання тавараў і ўяўляе з сябе сукупнасць звестак аб таварных знаках дзяржаў-членаў ЕАЭС. Ён узгадняецца з Еўразійскай патэнтнай канвенцыяй ад 9.09.1993 г. У Еўразійскай эканамічнай камісіі было заяўлена, што дамова аб таварных знаках ЕАЭС у поўным аб'ёме будзе задзейнічана толькі пасля прыняцця дадатковых інструкцый па яго правапрымяненні. Да гэтага часу яна не функцыянуе.

Адносна дзяржаўнага кіравання інтэлектуальнай уласнасцю ў краінах ЕС можна адзначыць, што ў некаторых еўрапейскіх краінах (Германія і Ірландыя) дзяржаўнае кіраванне інтэлектуальнай уласнасцю ажыццяўляецца адзінымі органамі ўлады або ведамствам, да кампетэнцыі якога адносяцца ўсе пытанні, звязаныя з правам інтэлектуальнай уласнасці. Засяроджанасць функцый у сферы ІУ ў адной структуры можна аднесці да станючага моманту ў развіцці рынку інтэлектуальнай уласнасці. Такім чынам паляпшаецца каардынацыя па ўзаемадзейні міністэрстваў і ведамстваў у пытаннях, звязаных з дадзенай галіной. Такая схема дазваляе больш эфектыўна выкарыстоўваць канцэпцыю «аднаго акна» ў пытаннях рэгулявання АІУ. У той жа час адзінага каардынацыйнага цэнтра дзяржаўнай палітыкі ў сферы інтэлектуальнай уласнасці ў краінах – членах ЕАЭС да гэтага часу не створана, што моцна тармозіць працэс стварэння рынку інтэлектуальнай уласнасці ў дадзеным інтэграцыйным аб'яднанні. У ЕАЭС да гэтага часу не прадстаўлена адзіная доўгатэрміновая міжурадавая праграма па фарміраванні адзінай уніфікаванай прававой сістэмы рэгулявання АІУ, у той час, як у ЕС з 1.01.2014 г. ужо дзейнічае праграма «Horizon-2020», якая аб'яднала ў сабе ўсе падпраграмы і праекты па інавацыйным развіцці сферы, звязанай з інтэлектуальнай уласнасцю. У рамках» Horizon-2020 «ажыццяўляюцца, як прыватныя, так і прыватна-дзяржаўныя інава-

цыйныя праекты, накіраваныя на развіццё тэхналогій, павелічэнне колькасці навукова-даследчых цэнтраў, агенцтваў па камерцыялізацыі тэхналогій і іншых аб'ектаў інтэлектуальнай уласнасці». Дадзеная праграма сведчыць аб разуменні еўрапейскай элітай важнасці інтэлектуальнага патэнцыялу для развіцця эканомікі Супольнасці.

У сярэдзіне 2000-х гадоў у Азербайджане, Беларусі, Арменіі, Грузіі, Малдове і Украіне ўзмацніўся трэнд у бок паглыблення эканамічнага супрацоўніцтва з Еўрасаюзам аж да стварэння асацыяцый свабоднага гандлю. Кіраўніцтва ЕС таксама праявіла зацікаўленасць у прававой і фінансавай падтрымцы названых постсавецкіх дзяржаў, якія імкнуліся ўмацаваць свой суверэнітэт, а ў перспектыве стаць асацыятыўным членам зоны свабоднага гандлю Еўрапейскай супольнасці. Гэта запатрабавала ад названых краін гарманізаваць свае прававыя сістэмы ў адпаведнасці з еўра стандартамі. У тым ліку гэта тычылася і заканадаўства па інтэлектуальнай уласнасці. Такое супрацоўніцтва ажыццяўляецца ў рамках такіх сумесных праграм, як ТАСІС (1991–2007 гг.), Еўрапейскага інструмента добрасуседства і партнёрства (ЕІДП, 2007-2015 гг.), і, нарэшце, у рамках «Усходняга партнёрства» (2008 – 2030 гг.).

На пачатковым этапе «інтэлектуальны кантэкс» гэтых праграм зводзіўся да супрацоўніцтва мытных ведамстваў у барацьбе з кантрафактнай і пірацкай прадукцыяй праз кадравае, тэхнічнае і фінансавае садзейнічанне ў барацьбе з дадзенымі відамі мытных правапарушэнняў. Так у рамках праграмы ТАСІС мытным службам Беларусі, Украіны і Малдовы вылучаліся сродкі на камп'ютарнае абсталяванне, набыццё кантрольна-вымяральных прыбораў у мытныя лабараторыі. Таксама праходзіла навучанне мытнікаў названых краін. Правіла карыстання новымі тэхнічнымі сродкамі мытнага кантролю [9]. У 2005–2007 г. на змену ТАСІС была абвешчана праграма «Еўрапейскі інструмент добрасуседства і партнёрства» (ЕІСП), якая дзялілася на 24 падпраграм, сярод якіх важна назваць «рэгіён Балтыйскага мора», «Польшча–Беларусь–Украіна» і «Латвія–Літва–Беларусь» [10, С.85]. Асабліва ўвага ў рамках гэтых праграм адводзілася ўзаемадзейню памежных, мытных органаў, а таксама мясцовых улад у барацьбе з кантрабандай і кантрафактнай прадукцыяй. Менавіта на рашэнне гэтай задачы адводзілася значная частка фінансавай падтрымкі ЕС.

Найбольш цеснае супрацоўніцтва ў рамках ЕІСП Еўрасаюз ажыццяўляў з Малдовай і Украінай. Пачынаючы з 2006 г. праз спецыяльна створаную місію ЕС-EUBAM, штаб-кватэра якой знаходзіцца ў Адэсе. Падтрымка місіяй абароны правоў інтэлектуальнай улас-

насліді ў Малдове і Украіне ажыццяўлялася праз наступныя мерапрыемствы:

* паляпшэнне заканадаўства ў сферы абароны правоў інтэлектуальнай уласнасці (удасканаленне мытнага заканадаўства дзеля больш эфектыўнага расследавання і супрацьдзеянні парушэнняў правоў ІУ);

* актывізацыя ўзаемадзеяння і супрацоўніцтва малдаўскіх і ўкраінскіх партнёраў з замежнымі ўладальнікамі правоў на АІУ і наладжвання абмену інфармацыяй з краінамі-членамі ЕС і еўрапейскімі агенцтвамі;

* правядзенне сумесных аперацый мытнікаў і паліцэйскіх Украіны, Малдовы, Румыніі, Польшчы, Славакіі і Чэхіі па выяўленні кантрафактнай прадукцыі.

* правядзенне навучальных мерапрыемстваў па правапрыменненні стандартаў ЕС у сферы ІУ.

Місія EUBAM неаднаразова праводзіла навучальныя семінары для мытных афіцэраў, каб павысіць іх кампетэнцыю ў дачыненні да стандартаў ЕС у сферы правоў інтэлектуальнай уласнасці па пытаннях выяўлення і ідэнтыфікацыі кантрафактнай прадукцыі, веды прававой тэрміналогіі, функцыянавання платформаў інфармацыйнага абмену сістэмы кіравання рызыкамі (СКР), якія выкарыстоўваюцца ў ЕС і па іншых пытаннях. Місія ў 2018–2019 гг. таксама правяла для ўкраінскіх і малдаўскіх мытнікаў шэраг навучальных семінараў па абароне правоў інтэлектуальнай уласнасці, рынкавым наглядзе і працэдурах перапрацоўкі тавараў на мытнай тэрыторыі і за яе межамі [2]. У 2019 г. пры падтрымцы EUBAM ва Украіне было прынята шэраг заканадаўчых навэл адносна рэжыму сумеснага транзіту і ўвядзення нацыянальнай электроннай транзітнай сістэмы, абароны правоў інтэлектуальнай уласнасці і функцыянавання аўтарызаваных эканамічных аперацый.

У рамках «Усходняга партнёрства» пры маніторынгу ўмоў працы малых і сярэдніх прадпрыемстваў (МСП) Спецыяльная місія ЕС звяртала ўвагу на наступныя індыкатары, звязаныя з інтэлектуальнай уласнасцю:

- садзейнічанне развіццю розных каналаў ўзаемадзеяння навукі і вытворчасці (сумесныя даследаванні, здзелкі з інтэлектуальнай уласнасцю, вылучэнне акадэмічных рэсурсаў і сумеснае выкарыстанне вытворчасці і лабараторый вытворчымі прадпрыемствамі і навуковадаследчымі ўстановамі ды інш.);

- удасканаленне фінансавых інструментаў для падтрымкі інавацыйнай дзейнасці МСП для прыцягнення прыватных інвестыцый;

- прасоўванне палітыкі стымулявання попыту для актыўнага ўзаемапраянікнення (дыфузіі) інавацый у галіне інтэлектуальнай уласнасці [7].

Падпісанне ЕС з Грузіяй (2014), Малдовай (2014) і Украінай (2016) «пагадненняў аб асацыяцыі», якія прадугледжвалі стварэння «ўсеабдымных зон вольнага гандлю» (DCFTA, англ. Deep and Comprehensive Free Trade Areas) значна пашырыла і паглыбіла супрацоўніцтва гэтых краін з наднацыянальнымі інстытутамі ЕС у сферы забеспячэння правоў інтэлектуальнай уласнасці. Кожная такая зона DCFTA адкрывалі бясплошлінны доступ Грузіі, Малдавіі і Украіне да многіх сектараў унутранага рынку ЕС. Пагадненні з Малдовай і Грузіяй былі ратыфікаваныя і афіцыйна ўвайшлі ў дзеянне ў ліпені 2016 г., а з Украінай – з 1.09.2017 г. Акрамя гандлёвых прэферэнцый гэтыя дагаворы абавязалі названыя краіны да максімальнай адаптацыі свайго нацыянальнага заканадаўства ў сферы рэгулявання АІУ з агульнаеўрапейскім правам. У 2018–2019 гг. былі выпрацавана «дарожная карта» па ўдасканаленні заканадаўства Грузіі, Малдовы і Украіны ў пытаннях прававога рэгулявання АІУ у адпаведнасці з еўрапейскімі нормамі. У прыватнасці былі мадыфікаваны палажэнні падзелу XIV «садзейнічанне абароны правоў інтэлектуальнай уласнасці пры перамяшчэнні тавараў праз мытную мяжу Украіны» Мытнага кодэкса Украіны для прывядзенне іх у адпаведнасць з заканадаўствам Еўрасаюза: Рэгламенту № 608/2013 Еўрапарламента і Савета ЕС ад 12.06.2013 г. Што датычыцца пытанняў мытнага кантролю за выкананнем правоў інтэлектуальнай уласнасці і Рэгламенту Еўракамісіі № 1352/2013, дзе прадстаўлены пералік аб'ектаў, якія падпадаюць пад абарону інтэлектуальнай уласнасці пры перасячэнні мытнай мяжы ЕС. У гэты пералік былі дададзеныя аб'екты аўтарскага і сумежных правоў, фірменныя найменні і тапаграфіі інтэгральных мікрасхем. Таксама прадстаўлены пералік тавараў, што парушаюць правы інтэлектуальнай уласнасці ЕС і прадастаўлены вызначэння кантрафактных, пірацкіх і іншых тавараў, якія парушаюць нормы інтэлектуальнага права [10, С 171]. У Грузіі, Малдове і Украіне паспяхова ажыццяўляецца работа па ўдасканаленні сістэмы рэгістрацыі правоў інтэлектуальнай уласнасці ў нацыянальных мытных рэестраў для зручнасці працы з імі падатковых і праваахоўных органаў [8; 9; 10, С.175-182].

Заклучэнне. Краіны-удзельніцы «Усходняга партнёрства» (УП), у адрозненні іншых постсавецкіх краін пайшлі значна далей у пытаннях збліжэння з ЕС у розных пытаннях палітычнага, сацыяльна-эканамічнага і культурнага ўзаемадзеяння. Безумоўна, гэта спрыяе максімальнаму збліжэнню і адаптацыі нацыянальных прававых сістэм названых краін у галіне рэгулявання АІУ з агульнаеўрапейскім заканадаўствам.

Літаратура:

1. Ліхачоў, В. А. пытанні інтэлектуальнай уласнасці ў дзейнасці рэгіянальных эканамічных аб'яднанняў / В. А. Ліхачоў // Расійскі знешнеэканамічны Веснік. – 2014. – №1. – С. 94-108.
2. Місія Еўрапейскага саюза па прыгранічнай дапамозе Малдове і Украіне (EUBAM). Гадавы справаздачу за 10-ю фазу дзейнасці. Адэса, 2016. – С. 34. [Электронны рэсурс – Рэжым допуску: <http://eubam.org/ru/what-we-do/intellectual-property-rights-ipr/> – Дата допуску: 11.04.2021.
3. World Trade Statistical Review 2018. Афіцыйны сайт ТРИПС / СГА. - [Электронны рэсурс]. Рэжым доступу: https://www.wto.org/english/res_e/ statis_e/wts2016_e/wts16_toc_e.htm, свабодны. Дата доступу: 03.04.2021.
4. Яромін, С. Г. асаблівасці выкарыстання інтэлектуальнай уласнасці і нематэрыяльных выгод ў інтарэсах дзяржавы / С. Г. Яромін // права і эканоміка. – 2015. – № 3. – С. 4-8.
5. Жэрагін, С. А. Асаблівасці прававога рэгулявання рынку інтэлектуальнай уласнасці Еўрапейскага Саюза і Еўразійскага эканамічнага саюза на рэгіянальным і нацыянальным узроўні / С. А. Жэрагін // праблемы эканомікі і юрыдычнай практыкі. – 2016. – №5. – С. 161-166.
6. Еўрапейская патэнтавая канвенцыя. Мюнхен, 5 кастрычніка 1973 г. Афіцыйны сайт САІС. [Электронны рэсурс]. - Рэжым допуску: www.wipo.int – Дата допуску: 11.04.2021.
7. Індэкс эканамічнай палітыкі ў сферы малога і сярэдняга прадпрыемства (МСП): краіны Усходняга партнёрства ў 2020 г. Ацэнка рэалізацыі Еўрапейскага акта аб малым бізнэсе. ЕС, АЭСР. Парыж, 2020. [Электронны рэсурс]. - Рэжым доступу: <https://www.dbi.org/10.1787/23da87c6-ru> – Дата доступу: 11.04.2021.
8. Грузія: канферэнцыя ЕС па пытаннях правоў інтэлектуальнай уласнасці і барацьбы з кантрафактнай прадукцыяй. Батумі, 6 жніўня 2016. [Электронны рэсурс] - Рэжым доступу: <https://www.euneighbours.eu/ru/east/stay-informed/news/gruzia-konferencia-es-po-voprosam-prav-intellektualnoi-sobstvennosti-i> – Дата доступу: 11.04.2021.
9. дэ Вульф, Люк. Кіраўніцтва па мадэрнізацыі мытнай службы / Люк дэ Вульф, Б. Хасэ // Сусветны банк [Электронны рэсурс]. – 2005. – Рэжым доступу: http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2007/04/17/000090341_20070417102550/Rendered/PDF/314770RUSSIAN0101OFFICIAL0USE0ONLY1.pdf. – Дата доступу: 17.03.2021.
10. Беліцкі, В. Ф. праграма ТАСІС у Беларусі. Галоўныя вынікі. / В. Ф. Беліцкі, Б. М. Смолін. - Мінск: Прамкомплекс, 2010. – 282 с.
11. Прыгранічнае супрацоўніцтва ў рамках Еўрапейскага інструмента суседства і партнёрства (ЕІСП) // Прадстаўніцтва Еўрапейскага Саюза ў Беларусі і Расіі [Электронны рэсурс]. – 2014. – Рэжым доступу: http://eeas.europa.eu/delegations/russia/eu_russia/tech_financial_cooperation/cbc_enpi/index_ru.htm. – Дата доступу: 08.04.2021.

Информация об авторе

Бычкова Ульяна Сяргееўна – студэнтка 4 курса спецыяльнасці «Мытная справа» Беларускага дзяржаўнага ўніверсітэта. (220030, г. Мінск, вул. Ленінградская, 20, Рэспубліка Беларусь). E-mail: ulianabychkova@mail.ru

Information about the author

Ulyana Bychkova - 4th year student of the specialty "Customs" of the Belarusian State University. (220030, Minsk, Leningradskaya st., 20, Republic of Belarus). E-mail: ulianabychkova@mail.ru

Хомук Я.А.
Белорусский государственный университет,
специальность «Таможенное дело»

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ВОИС И ТРИПС ПО ЗАЩИТЕ ОБЪЕКТОВ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ

В статье рассмотрен ряд проблем в сфере взаимодействия ВОИС и ТРИПС по защите объектов интеллектуальной собственности. Акцентируется внимание на том, что источниками правового регулирования международной торговли интеллектуальной собственностью являются международные и национальные акты. Среди международных актов ключевая роль в области охраны интеллектуальной собственности и торговли ею принадлежит ВОИС и ВТО. В рамках ВТО действует Соглашение о торговых аспектах прав на интеллектуальную собственность (ТРИПС), направленное на защиту коммерческих интересов лиц, чьи товары содержат «интеллектуальный» компонент и защищены патентами и охраняемыми документами на средства индивидуализации произведенной продукции, а также на борьбу с контрафактной продукцией. Опыт правового регулирования ИС, информационная база, приобретённые за долгие годы деятельности ВОИС, делают необходимым сотрудничество двух организаций. ВОИС в перспективе, возможно, возьмёт на себя роль гуманитарно-просветительской и консультативной организации.

Ключевые слова: интеллектуальная собственность, международная охрана, Всемирная организация интеллектуальной собственности, Всемирная торговая организация, Соглашение о торговых аспектах прав на интеллектуальную собственность, международное сотрудничество, межгосударственное регулирование.

Y.A. Homuk

Belarusian State University,
specialty «Customs»

WIPO AND TRIPS COOPERATION ON THE PROTECTION OF INTELLECTUAL PROPERTY

The article deals with a number of problems in the sphere of cooperation between WIPO and TRIPS on the protection of intellectual property objects. Attention is drawn to the fact that the sources of legal regulation of international trade in intellectual property are international and national acts. Among international instruments, WIPO and the WTO play a key role in the field of intellectual property protection and trade. The Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights (TRIPS), aimed at protecting the commercial interests of individuals whose goods contain an "intellectual" component and are protected by patents and security documents for the means of individualization of manufactured products, as well as to combat counterfeit products, operates within the WTO. The experience gained in the legal regulation of IP and the information base acquired during the years of WIPO activity make it necessary for the two organizations to cooperate. In the future, WIPO probably assume the role of a humanitarian, educational and advisory organization.

Keywords: intellectual property, international protection, World Intellectual Property Organization, World Trade Organization, Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights, international cooperation, Inter-State regulation.

Введение. Международно-правовая защита интеллектуальной собственности находится в постоянной динамике, поскольку это явление носит не совсем сформировавшийся характер. Но фундамент основных понятий сформирован. Следует остановиться на наиболее значимых правовых актах, составляющих основу международной охраны интеллектуальной собственности, а также отметить основные международные организации в данной области:

1) Парижская конвенция по охране промышленной собственности (изобретений, промышленных образцов, товарных знаков и др.) была учреждена в Париже 20 марта 1883 г. и стала одним из самых важных документов в общей системе охраны интеллектуальной собственности. Первыми участниками этой Конвенции были лишь 11 государств, сейчас же в ней участвуют 136 стран мира.

2) Другим не менее важным документом в системе защиты интеллектуальной собственности стала Бернская конвенция по охране литературных и художественных произведений, заключенная в Берне (Швейцария) 9 сентября 1886 г.

3) Третьим важнейшим соглашением в области охраны интеллектуальной собственности, заключенным также в прошлом веке, стало Мадридское соглашение от 14 апреля 1891 г. «О международной регистрации знаков», в котором сегодня участвуют 46 стран [1, с. 17].

Однако бурное развитие производства во всех отраслях промышленности и сельского хозяйства, а также рост международной торговли и обмена последними достижениями во всех областях науки и техники потребовали более высокой степени правового регулирования международных отношений в сфере интеллектуальной собственности.

4) В результате 14 июля 1967 г. в Стокгольме была подписана «Конвенция, учреждающая Всемирную организацию интеллектуальной собственности» (далее ВОИС). Советский Союз участвовал в ней, вследствие чего официальными языками Конвенции стали английский, французский, испанский и русский.

Эта Конвенция вступила в силу в 1970 г. Республика Беларусь является членом ВОИС. Содействие охране интеллектуальной собственности во всем мире и обеспечение административного сотрудничества между Бернским и Парижским союзами, занимающимися вопросами интеллектуальной собственности, являются главными целями ВОИС [2, с. 186].

Основная часть. Согласно учредительным документам ВОИС, «интеллектуальная собственность» включает права, относящиеся к художественным, литературным, научным произведениям; исполнительской деятельности артистов; звукозаписи, телевизионным и радиопередачам; изобретениям во всех областях человеческой деятельности; промышленным образцам; научным открытиям; товарным знакам, знакам обслуживания, фирменным наименованиям и коммерческим обозначениям; защите против недобросовестной конкуренции; все другие права, относящиеся к интеллектуальной деятельности в научной, производственной, художественной и литературной областях.

5) Соглашение по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности (ТРИПС, заключено в Марракеше 15 апреля 1994 г., принято в ходе Уругвайского раунда Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) в 1994 г.). Соглашение ТРИПС устанавливает в рамках ВТО минимальные гаран-

тии международно-правовой охраны таких ОИС, как объектов авторского права и смежных прав, географических указаний, товарных знаков, промышленных образцов, топологий интегральных микросхем и патентов. Также Соглашение ТРИПС касается правил защиты от недобросовестной конкуренции [3, с. 8].

На сегодняшний день вопросами интеллектуальной собственности в международно-правовом аспекте в основном занимаются две международные межправительственные организации: ВОИС и ВТО, в рамках соглашения по ТРИПС. Как известно ВОИС, создана в XIX веке, а с 1974 г. после принятия поправок и дополнений к соглашению, стала специализированным учреждением ООН.

Существуют и другие программы международного сотрудничества в области ИС, в частности программы в рамках ЮНЕСКО, но в данной статье хотелось бы остановиться на вопросах, связанных с ТРИПС, и на взаимоотношениях ВТО и ВОИС. А также попытаться ответить на вопрос, почему при наличии такой серьезной организации, как ВОИС, возникла потребность в принятии нового соглашения.

Для начала необходимо сделать краткий анализ Соглашения по ТРИПС.

В ходе рассмотрения данного Соглашения неизбежно напрашивается сравнение с теми документами, что были выработаны по этому вопросу до Уругвайского раунда.

Соглашение ТРИПС содержит Преамбулу и VII частей.

1 – Общие положения и основные принципы, (ст. 1-8).

Здесь выделяются три основных момента.

Во-первых, утверждается «национальный режим» и «режим наиболее благоприятствуемой нации» в отношении вопросов защиты интеллектуальной собственности. Это статьи 1 п. 3.3 и 4.4

Второй и наиболее интересный момент – это наличие отсылок к Парижскому, Бернскому, Римскому и Вашингтонскому соглашениям: (последнее, касающееся вопросов, связанных с защитой топологий интегральных микросхем, формально, так и не вступило в силу) по вопросам предоставления национального режима.

В частности в ст.51 говорится, что участники соглашений под эгидой ВОИС руководствуются принципами предоставления национального режима, предусмотренными в этих соглашениях. В частности ст. 2 Парижской Конвенции, предусматривает национальный режим, относительно патентов.

Подобные отсылки встречаются не только в части I, но и в других, регулирующих конкрет-

ные объекты. Здесь некоторые учёные задаются вопросом. Как действовать в случае, если в рамках ВОИС будут приняты поправки к соглашениям, не совместимые с принципами Соглашения по ТРИПС. Например, значительно увеличив регулируемую роль государства в таких вопросах как обязательное лицензирование, что принципиально и идеологически отвергается ВТО [4, с. 77].

Цели и принципы Соглашения, как и всего пакета ВТО, можно кратко охарактеризовать как устранение препятствий в осуществлении международной торговли. Здесь под таким препятствием подразумеваются нарушения интеллектуальной собственности, имеющие последствия в экономической сфере.

Часть II (с 9 по 40 статью) Соглашения содержит нормы и стандарты, касающиеся регулирования вопросов, связанных с конкретными объектами интеллектуальной собственности. Соглашение по ТРИПС, а в английской аббревиатуре присутствует «Trade Related», что корректнее переводится не как «торговые аспекты», а скорее «имеющие отношение к торговле», выделяет следующие объекты, посвящая каждому определённый раздел:

- Авторское право (ст. 9-14);
- Торговые марки (ст. 15-21);
- Географические указания (ст. 22-24);
- Промышленные образцы (ст. 25-26);
- Патенты (ст. 27-34);
- Интегральные микросхемы (ст. 35-38);
- Торговые секреты (ст. 39);

Открывающая Часть II и раздел «Авторское право» статья 9 содержит положение о том, что «Участники должны соблюдать статьи 1-21 Бернского соглашения 1971 года». Указанные статьи содержат базовые понятия и принципы авторского права. Далее в разделе регулируются следующие вопросы: компиляция данных в компьютерных программах, вопросы аренды компьютерных программ и кинематографических работ, защита авторов спектаклей, вещательных организаций и производителей фонограмм. Сроки на охрану смежных прав установлены в 50 лет.

В отношении торговых марок уточняются положения статьи 6 Парижской Конвенции, предусматривающей отмену регистрации товарного знака, копирующего или имитирующего общеизвестный, ранее зарегистрированный знак. Устанавливается 7-летний срок защиты товарного знака, с момента прекращения использования.

Представляет интерес раздел, связанный с защитой географических указаний [5, с. 84].

Отдельная статья посвящена происхождению вин (ст. 23). Страны участницы должны

иметь средства предотвращения каких либо указаний, вводящих в заблуждение относительно происхождения товаров. Так же запрещается использование наименований со словом «как...». Например «Как Шампанское» и т.п. Положение содержит исключения (п.4 ст.24) для добросовестных производителей товаров, пользующихся наименованием более 10 лет до даты вступления Соглашения в силу. Так что в случае вступления России в ВТО «Советское Шампанское» не придётся переименовывать. Для промышленных образцов срок охраны установлен в течение 10 лет.

Одной из причин, по которой многим странам приходится корректировать своё законодательство при подписании пакета ВТО, это положения раздела, касающегося патентов (ст. 27-34).

Значительно ограничивается возможность широкого общественного доступа к запатентованной продукции в некоторых областях производства. В частности, в некоторых странах упразднены законы, запрещающие патентование в фармацевтической и сельскохозяйственной сфере. Ограничивается возможность обязательного лицензирования. Срок охраны патента устанавливается согласно статье 33 Соглашения 20 лет со дня регистрации.

Защита топологий интегральных микросхем или, как их ещё называют, чипов, основана на положениях Вашингтонского Соглашения по Охране топологий интегральных микросхем 1989г. Основное отличие заключается в увеличении срока защиты с 8 до 10 лет.

Соглашение по ТРИПС охраняет также такой объект, как торговые секреты. Этот объект обладает многими признаками интеллектуальной собственности, однако причисление его к таковым может вызвать споры.

Тем не менее, Соглашение в статье 39 обязывает страны участницы обеспечить защиту торговых секретов, кроме случаев, когда это противоречит честной коммерческой практике [6, с. 148].

Исполнение условий, предусмотренных в I и II частях, для Беларуси в случае подписания Соглашения не составят большого труда. Беларусь является участницей соглашений под эгидой ВОИС, которые в некоторых вопросах стали основой соглашения по ТРИПС. Сложности вызывают положения части III «Осуществление прав интеллектуальной собственности» (ст. 41-61).

Сложности начинаются сразу – со статьи 41, которая требует со стороны участников гарантий оперативного предотвращения любых нарушений прав интеллектуальной собствен-

ности. Это, естественно, должно быть отражено как на уровне законодательства, так и на организационном уровне.

Часть III Соглашения состоит из следующих разделов: «Общие положения», предусматривающие эффективное право применение; «Гражданско-правовые и административно-правовые процедуры и средства».

Здесь предписывается предоставлять широкий спектр гражданско-правовых средств защиты; компетентность судов остановить деятельность нарушителей прав интеллектуальной собственности, предотвращая проникновение контрафактной продукции на рынок и снижения её стоимости; вопросы компенсации понесённых убытков в адекватном размере:

- «временные меры», также касающиеся юрисдикции судов, по предотвращению незаконной деятельности, связанной с интеллектуальной собственностью.

- «приграничные меры», связанные с предотвращением перемещения контрафактной продукции через границы.

- «уголовные меры», касающиеся уголовных норм предусматривающих наказание за так называемое «пиратство» (ст. 61).

Часть IV посвящается приобретению права интеллектуальной собственности. Здесь предусматривается доступность и простота процедуры регистрации, совместимой с целями Соглашения для объектов, которым посвящена часть II.

Часть V «Предотвращение и урегулирование споров». Часть VI «Переходные меры». Все страны получили 1 год с 1 января 1995 года приведение своего законодательства в соответствие с Соглашением. Для развивающихся стран этот срок составил 11 лет. Часть VII – «Заключительные положения».

Заключение. Итак, международное сотрудничество в области интеллектуальной собственности в основном регулируется Соглашением по ТРИПС и соглашениями под эгидой ВОИС. Соглашение ТРИПС обобщило и объединило существующие документы, взяв за основу содержащиеся в них принципы регулирования интеллектуальной собственности, сделав акцент на экономической составляющей данного объекта. В этой ситуации в сфере регулирования ВОИС остаются развитие науки, моральный аспект, консультативные функции. ВОИС, созданная и действующая как специализированное учреждение ООН, была призвана регулировать вопросы интеллектуальной собственности в условиях существования двух противоположных политических систем.

В такой ситуации балансирования трудно обеспечивать императивность издаваемых

актов, касающихся вопросов, далёких от проблем международной безопасности.

В условиях международной экономической интеграции требуются определённые гарантии в вопросах защиты интеллектуальной собственности. В отличие от документов, образующих ВОИС, Соглашение по ТРИПС предписывает участникам обеспечить право применение.

Из всего вышесказанного можно сделать вывод, что опыт правового регулирования ИС, информационная база, приобретённые за долгие годы деятельности ВОИС, делают необходимым сотрудничество двух организаций. ВОИС в перспективе, возможно, возьмёт на себя роль гуманитарно-просветительской и консультативной организации, сегодня её деятельность так же необходима, как и раньше. Появление Соглашения по ТРИПС свидетельствует о развитии, как международного права, так и права интеллектуальной собственности, что требует более чёткого юридического разделения сфер межгосударственного регулирования на экономическую и гуманитарную по вопросам интеллектуальной собственности.

Литература

1. Анацко, А. Обьетки интеллектуальной собственности: проблемы защиты / А. Анацко // Таможенный вестник. – 2017. – №4. – С. 16-18.
2. Судариков, С. А. Право интеллектуальной собственности: учебник / С. А. Судариков. – М. : Проспект, 2011. – 338 с.
3. Новоселова, Л. А. Интеллектуальная собственность: некоторые аспекты правового регулирования : монография / Л. А. Новоселова, М. А. Рожкова – М. : Издательство НОРМА, 2014. – 14 с.
4. Гришаев, С. П., Интеллектуальная собственность: учебное пособие / С. П. Гришаев – М. : Юрист, 2010. – 223 с.
5. Толочко, О. Н. Международная охрана интеллектуальной собственности : пособие / О. Н. Толочко. – Гродно: Гродненский гос. ун-т, 2008. – 179 с.
6. Буглай, В. Б. Международные экономические отношения / В. Б. Буглай. – М. : Финансы и статистика, 2014. – 321 с.

Информация об авторе

Хомук Яна Андреевна – студентка 4 курса специальности «Таможенное дело» Белорусского государственного университета. (220030, г. Минск, ул. Ленинградская, 20, Республика Беларусь). E-mail: yana.homuk90909@gmail.com

Information about the author

Homuk Yana - 4th year student of the specialty "Customs" of the Belarusian State University. (220030, Minsk, Leningradskaya st., 20, Republic of Belarus). E-mail: yana.homuk90909@gmail.com

А. Н. Тимофеева.
Белорусский государственный университет,
специальность «Таможенное дело»

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОИС НА НАДНАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ В РАМКАХ NAFTA–USMCA

Понятие интеллектуальной собственности относится к большому числу национальных и международных институтов правоотношений. Актуальность исследования данной темы состоит в том, что наряду с глобализацией, любая региональная экономическая интеграция, представляет собой важное проявление интенсивно происходящей интернационализации хозяйственной жизни.

В статье рассматриваются вопросы защиты прав на интеллектуальную собственность, а также определяются основные различия между соглашением о защите прав на интеллектуальную собственность в рамках НАФТА и аналогичным соглашением в рамках ВТО. Анализируются особенности законодательной базы защиты прав на интеллектуальную собственность в странах- членах НАФТА – США, Канаде и Мексике. Особое внимание уделяется защите прав на интеллектуальную собственность в Интернете.

Ключевые слова: интеллектуальная собственность, защита прав интеллектуальной собственности, североамериканская зона свободной торговли, патент, авторское право, товарный знак, электронные системы.

A. N. Timofeeva,
Belarusian State University,
specialty «Customs»

SPECIFIC FEATURES OF LEGAL REGULATION OF OIP AT THE NATIONAL LEVEL IN THE FRAMEWORK OF NAFTA–USMCA

The concept of intellectual property refers to a large number of national and international institutions of legal relations. The relevance of the study of this topic lies in the fact that along with globalization, any regional economic integration is an important manifestation of the intensively occurring internationalization of economic life.

The article examines the issues of protection of intellectual property rights, and also identifies the main differences between the agreement on the protection of intellectual property rights under NAFTA and a similar agreement under the WTO. The features of the legislative framework for the protection of intellectual property rights in the NAFTA member countries – the USA, Canada and Mexico – are analyzed. Particular attention is paid to the protection of intellectual property rights on the Internet.

Keywords: intellectual property, intellectual property rights protection, North American free trade zone, patent, copyright, trademark, electronic systems.

Введение. На нынешнем этапе развития мировой экономики нематериальные ресурсы становятся все более важными. За последние несколько десятилетий произошел переход к экономике, основанной на знаниях, информационных ресурсах. Таким образом, сформировалась новая экономическая пост-индустриальная структура. Еще одна важная особенность – интернационализация мировой экономики и создание субрегиональных, региональных и межрегиональных интеграционных объединений. Для достижения высокого уровня экономического взаимодействия следует не только устранить различные виды тарифных и нетарифных торговых барьеров для товаров и услуг и для движения капитала и рабочей силы, но и расширить

региональную деятельность ассоциаций с различными иными отраслями экономики, включая защиту интеллектуальной собственности.

Защита прав интеллектуальной собственности – нематериального актива, такого как авторское право, патент или товарный знак – является важной частью экономической политики, как на международном уровне, так и на уровне отдельных стран.

Основная часть. Среди международных соглашений, заключенных в этой области, особое положение занимает Соглашение по торговым аспектам прав на интеллектуальную собственность – ТРИПС («Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights» – TRIPS). ТРИПС включает практически все виды

ИС. Он управляет отношениями между собственником интеллектуальной собственности и государством, а также определяет и осуществляет ответственность за нарушение прав интеллектуальной собственности. ТРИПС, в отличие от других соглашений в этой области, предусматривает жесткий контроль за соблюдением правил всеми странами-участницами, предусмотренных Соглашением. ТРИПС дополнительно выработал и применяет механизм разрешения споров по вопросам защиты прав интеллектуальной собственности на международном уровне. Основная цель данного Соглашения – регулирование коммерческих аспектов интеллектуальной собственности, которые считаются, в данном случае, предметом международной торговли.

Североамериканская зона свободной торговли (НАФТА) – это соглашение о свободной торговле между Канадой, США и Мексикой. НАФТА – самая большая зона свободной торговли в мире. Соглашение НАФТА – важнейший правовой акт, подписанный 17 декабря 1992 года. Данное Соглашение вступило в силу 1 января 1994 года и заменило канадско-американское соглашение о свободной торговле.

Содействие защите интеллектуальной собственности является основной тематикой Соглашения НАФТА и, значит, руководства этого интеграционного объединения. Отдельная глава Соглашения посвящена защите интеллектуальной собственности. Документ охватывает как общие вопросы защиты интеллектуальной собственности (включая ссылки на основные международные договоры в этой области), так и более конкретные вопросы защиты различных объектов (авторские права, фонограммы, несущие сигналы спутниковых программ, товарные знаки, топологии интегральных микросхем, коммерческая тайна, географические указания, промышленные образцы).

Соглашение НАФТА всерьез сдерживает возможность правительства отзывать или ограничивать исключительные права патентообладателей (например, когда они участвуют в антиконкурентной деятельности). ТРИПС не занимается вопросами, связанными именно с пиратством, в то время как Соглашение НАФТА содержит положения о торговле товарами, произведенными с нарушением прав интеллектуальной собственности. Например, таможенные органы имеют право конфисковать контрафактные товары.

Важным фактором является то, что Соглашение охватывает положения о мерах по защите и обеспечению соблюдения прав интеллектуальной собственности, включая гражданские, административные и уголовные разбирательства

[2]. Следует отметить, что структура и содержание рассматриваемого документа напоминают Соглашение ВТО по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности (ТРИПС).

Существенное отличие между Североамериканским соглашением о свободной торговле – НАФТА, подписанным США, Канадой и Мексикой, и Соглашением по торговым аспектам прав на интеллектуальную собственность (ТРИПС), заключается в том, что Соглашение НАФТА содержит положения о лицах, участвующих в урегулирование споров в этой сфере. В ТРИПС минимальный срок действия патентного права составляет 20 лет с даты одобрения заявки на патент, в то время как соглашение НАФТА предусматривает период 17 лет [3]. Этот нюанс очень значимый, когда процесс оценки возможности выдачи патента занимает много времени и поэтому исключается из срока действия патентного закона. В случае фармацевтических препаратов процесс официального утверждения заявки на патент задерживается, что также сокращает срок действия патента.

Это неотличимо от того факта, что вопросы защиты собственности часто были препятствием в отношениях Североамериканской зоны свободной торговли. В этом контексте в круг вопросов признания неимущественных прав авторов на произведения, в соответствии со статьей 6 Бернской конвенции по охране литературных и художественных произведений, входят [1, с. 3-34]:

- право добиваться подтверждения своего авторства на произведение;
- право противодействовать подделке или другим изменениям в работе, а также другим нарушениям произведений, которые могут нанести вред чести или репутации автора.

Проблема в том, что, в отличие от Канады и Мексики, закон США об интеллектуальной собственности не признает эти права и, следовательно, не предусматривает судебной защиты. В результате после серии обсуждений было решено, что членство США в НАФТА не окажет влияния на закон США об интеллектуальной собственности по этому вопросу. НАФТА прямо заявляет, что они не накладывают никаких обязательств на Соединенные Штаты по обеспечению соответствия законодательства США требованиям статьи 6 Бернской конвенции, которая запрещает деформацию, переписывание или другие несанкционированные изменения в законах об авторском праве и торговле [5].

Проблемы охраны интеллектуальной собственности снова препятствовали интеграции в американский регион, когда были предприняты попытки создать Панамериканскую зону свободной торговли (ФТАА).

Соответствующее соглашение должно было быть подписано в 2005 году на саммите Мардель-Плата в Аргентине. Однако этого не произошло, и одной из причин провала саммита является противостояние по вопросам защиты прав интеллектуальной собственности между США, с одной стороны, и Бразилией, Венесуэлой, Аргентиной и рядом других стран – с другой [69]. Позиция США заключалась в подписании Соглашения, предусматривающего более высокие стандарты защиты интеллектуальной собственности, в то время как некоторые развивающиеся страны, в частности Бразилия, поддерживали передачу наиболее чувствительных вопросов на уровень ВТО без каких-либо правил, связанных с подтверждением интеграции.

Большинство изменений в соответствии с национальным законодательством было отмечено в Мексике. В США произошли минимальные изменения после того, как мировые стандарты, принятые в ходе переговоров Уругвайского раунда, стали более совместимыми с законодательством США. В 1997 году в Мексике вступили в силу новые положения об авторском праве и закон, разрешающий таможенную конфискацию пиратских копий. В Мексике программное обеспечение и базы данных защищены авторским правом. Мексиканский институт промышленной собственности (IMPI – «Mexican Institute for Industrial Property») – специализированное правоохранительное учреждение, защищающее права интеллектуальной собственности.

В Канаде отменено обязательное лицензирование патентов на лекарства. Однако в стране сохранилось обязательное лицензирование патентообладателей, которые не смогли реализовать свое изобретение в течение определенного периода времени. В сфере культуры в Канаде предпочтение отдается местным авторам, поэтому права интеллектуальной собственности иностранных авторов, режиссеров и композиторов защищены до тех пор, пока они не исключают канадских представителей этих профессий. В Канаде оговорка о «неочевидности» была принята в качестве юридического требования для признания патентоспособности.

В Соединенных Штатах законы об авторском праве были пересмотрены, чтобы признать немущественные права авторов. Ранее американское законодательство признавало только имущественные права авторов, но официально не защищало произведения, охраняемые авторским правом, от неверного толкования и изменения. Согласно законодательству США, подача заявки на патент должна оставаться в секрете до официального утверждения заявки.

Критики этой позиции обнаружили, что такая секретность создает состояние неопределенности для других новаторов, которые не знают, разрабатывает ли кто-то те же технологии, которые они используют. Согласно поправке к Закону об авторском праве, заявка на патент в США теперь должна быть рассмотрена в течение 18 месяцев с момента ее регистрации, если изобретатель зарегистрировал ее за границей. Если изобретатель намеревается получить патент на изобретение, которое будет использоваться только на американском рынке, заявка на этот патент будет оставаться секретной до тех пор, пока она не будет официально одобрена.

В соглашении об интеллектуальной собственности НАФТА не упоминается использование товарных знаков в Интернете. Это связано с тем, что на момент подписания соглашения технологическое и коммерческое развитие Интернета не было таким быстрым, как сегодня. Одна из основных текущих проблем защиты прав интеллектуальной собственности в Интернете, имеющая коммерческие последствия, – это использование товарных знаков в качестве доменного имени. Доменное имя – это адрес веб-сайта в Интернете, который используется для создания ссылок в Интернет-пространстве. Поскольку доменные имена легко зарегистрировать, идентифицировать и использовать, они часто выступают в качестве товарных знаков. Многие компании используют свои бренды в качестве доменных имен для привлечения потенциальных клиентов на свои веб-сайты [4].

Хотя НАФТА не упоминает Интернет при изучении товарных знаков, все страны-члены НАФТА (то есть США, Канада и Мексика) разработали системы, которые принимают во внимание регистрацию и поддержание товарных знаков в Интернете. Соединенные Штаты ввели электронную систему подачи заявок на регистрацию товарных знаков через Управление по патентам и товарным знакам, которое позволяет заявителю в электронном виде заполнить и подать заявку на товарный знак и оплачивать заявку, поданную в Интернете. Эта система также может использоваться для защиты товарных знаков после регистрации и утверждения. Компания Intellectual Property Canada (Управление по делам ИС Канады) разработала аналогичную систему, которую заявитель может использовать для подготовки и подачи заявки, оплаты ее и защиты товарного знака. Институт интеллектуальной собственности Мексики внедрил аналогичную систему для регистрации и защиты товарных знаков. Кандидаты могут использовать платежный портал и электронные услуги для подготовки,

подачи и оплаты заявки на товарный знак. Следует отметить, что в этих странах эти системы также защищают базу данных товарных знаков, которая проверяется заявителем, чтобы исключить любое дублирование перед подачей заявки на регистрацию его товарного знака.

Особую озабоченность экспертов вызывает текущее состояние системы защиты прав интеллектуальной собственности в Канаде, в том числе завышенные требования для получения патента на лекарство и неэффективные законы об авторском праве. По мнению экспертов, уровень защиты прав интеллектуальной собственности в Канаде ниже, чем во многих других развитых странах. Проблемы с этим также возникают на американо-канадской границе, поскольку канадские власти не дали своим таможенным органам официального разрешения на изъятие, возможно, поддельных товаров.

Опыт НАФТА показывает, что положения о защите прав интеллектуальной собственности необходимо включать в торговые соглашения (в частности, в отношении Всеобъемлющего и прогрессивного соглашения о Транстихоокеанском партнерстве).

В сентябре 2018 года США, Мексика и Канада договорились заменить НАФТА новым соглашением между США, Мексикой и Канадой. Все три страны ратифицировали его к марту 2020 года. НАФТА оставалось в силе до вступления в силу USMCA. Соглашение USMCA вступило в силу 1 июля 2020 года.

Заключение. Соглашение НАФТА-USMCA – важнейшее соглашение о свободной торговле между Канадой, США и Мексикой. Основной тематикой является содействие защите интеллектуальной собственности и руководства этого интеграционного объединения. Важным фактором является то, что Соглашение охватывает положения о мерах по защите и обеспечению соблюдения прав интеллектуальной собственности, включая гражданские, административные и уголовные разбирательства.

Опыт НАФТА-USMCA показывает, что положения о защите прав интеллектуальной собственности необходимо включать в торговые соглашения (в частности, в отношении Всеобъемлющего и прогрессивного соглашения о Транстихоокеанском партнерстве - ТП).

Литература

1. 6bis Бернской конвенции по охране литературных и художественных произведений. Бюллетень международных договоров, №9, 2003.
2. North American Free Trade Agreement. Опубликовано на официальном интернет-сайте Секретариата Североамериканской зоны свободной торговли [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.naftasec-alena.org> – Дата доступа: 12.04.2021.
3. Park W. Technology Trade and NAFTA, October 2007 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://studylib.net/doc/18208827/technology-trade-and-nafta> – Дата доступа: 15.04.2021.
4. Rosas R. Trademarks Under the North American Free Trade Agreement (NAFTA), With References to the Current Mexican Law, 18 Intellectual Property L. Rev. 167 (2014) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2892360 – Дата доступа: 04.04.2021.
5. Гражданское и торговое право зарубежных стран. Под ред. В. В. Безбаха, В. К. Пучинского – М.: МЦФЭР. – 2004. – с. 68.

Информация об авторе

Тимофеева Алина Николаевна – студентка 4 курса специальности «Таможенное дело» Белорусского государственного университета. (220030, г. Минск, ул. Ленинградская, 20, Республика Беларусь). E-mail: lina.timofeeva2015@mail.ru

Information about the author

Timofeeva Alina – 4th year student of the specialty "Customs" of the Belarusian State University. (220030, Minsk, Leningradskaya st., 20, Republic of Belarus). E-mail: lina.timofeeva2015@mail.ru

ТАМОЖЕННОЕ ДЕЛО И ВЭД

&

Таможенное дело и ВЭД. Сборник научных статей участников СНИЛ «Теория и практика таможенного дела и внешнеэкономической деятельности». – Вып. 5-6. – Минск: БГУ, 2021. – 61 с.

Научный редактор
Дизайн обложки

В.В. Ляховский
О.В. Пивоньская