

# Utilizarea abuzivă a transportului maritim în containere în comerțul global cu mărfuri contrafăcute

Rezumat



## Rezumat

---

Comerțul cu mărfuri contrafăcute reprezintă un risc socio-economic global de lungă durată și un fenomen în creștere, care periclitează eficacitatea guvernărilor publice, a activităților comerciale și bunăstarea consumatorilor. El devine totodată o sursă majoră de venituri pentru grupurile infracționale organizate. De asemenea, afectează creșterea economică, subminând atât veniturile întreprinderilor, cât și motivația acestora de a inova.

Produsele contrafăcute și piratate sunt, de obicei, expediate cu aproape toate mijloacele de transport. În ceea ce privește numărul de confiscări, traficul de produse contrafăcute în colete mici este în creștere, devenind o problemă semnificativă pentru asigurarea respectării legii; cu toate acestea, din punct de vedere al valorii, mărfurile contrafăcute transportate cu portcontainere predomină în mod clar.

În ultimele decenii, containerele au devenit mijloace universale cu ajutorul cărora produsele sunt grupate în așa fel încât să devină mărfuri standardizate și uniformizate. Introducerea containerelor a constituit o schimbare revoluționară pentru transport, care a oferit noi posibilități logistice, a sporit eficiența și a redus cu mult costurile totale ale comerțului internațional. În același timp, aceasta a prezentat interes pentru traficanți, având în vedere ușurința și riscul redus la ascunderea în containere nu doar a produselor contrafăcute, ci și a drogurilor și a altor tipuri de produse de contrabandă, chiar și a migranților fără acte.

Datele disponibile confirmă intensitatea mare a utilizării abuzive de către falsificatori a transportului maritim în containere. Analiza din acest raport recurge la două tipuri de date. Primul constă în informații despre comerțul cu mărfuri contrafăcute, care se bazează pe date vamale despre confiscările de mărfuri contrafăcute, obținute de la Organizația Mondială a Vămirilor, de la Direcția Generală Impozitare și Uniune Vamală a Comisiei Europene și de la Agenția Vămirilor și Protecției Frontierelor din Statele Unite (US Customs and Border Protection Agency — CBP). Cel de-al doilea cuprinde date privind comerțul cu portcontainerele din baza de date a Forumului Internațional al Transporturilor (FIT) din cadrul OCDE, din baza de date Comext a Eurostat și indicii referitori la transportul maritim în containere, elaborați de UNCTAD (Conferința Organizației Națiunilor Unite pentru Comerț și Dezvoltare).

O analiză a datelor a indicat că, deși numărul cel mai mare de confiscări vamale de produse contrafăcute și piratate a provenit din colete poștale, transportul maritim a reprezentat cea mai mare valoare a produselor confiscate. În anul 2016, portcontainerele au transportat 56% din valoarea totală a produselor contrafăcute confiscate.

Cel mai mare număr de transporturi de produse contrafăcute a provenit din Asia de Est, China și Hong Kong (China) situându-se în vârful clasamentului. De asemenea, India, Malaysia, Mexic, Singapore, Thailanda, Turcia și Emiratele Arabe Unite rămân

printre principalele economii de proveniență pentru produsele contrafăcute și piratate comercializate la nivel global în perioadele luate în considerare.

Analiza suplimentară efectuată pentru Uniunea Europeană a indicat faptul că peste jumătate din containerele transportate în anul 2016 cu nave din economiile cunoscute a fi surse majore de produse contrafăcute au intrat în UE prin Germania, Regatul Țărilor de Jos și Regatul Unit. De asemenea, sunt câteva țări din UE, precum Bulgaria, România, Croația și Grecia, cu volume relativ mici de comerț cu containere în general, dar cu un nivel mare al importurilor din economii în care produsele contrafăcute au o largă răspândire.

Schimbările în curs și cele planificate în ceea ce privește infrastructura din UE ar putea modifica în mod semnificativ tiparele importurilor de produse contrafăcute prin intermediul containerelor. Inițiativa „O centură, un drum” din China este deosebit de relevantă în acest context, deoarece ar putea determina o creștere însemnată a produselor contrafăcute care intră în Uniunea Europeană în portcontainere prin porturi din regiunea mediteraneană.

Pentru a combate comerțul ilegal, o serie de metode de evaluare a riscurilor și de stabilire a obiectivelor au fost adaptate pentru transportul în containere, în special pentru a viza comerțul ilegal cu droguri și cu produse periculoase și interzise. Însă comerțul ilegal cu produse contrafăcute se pare că nu a constituit o prioritate majoră pentru vămi, deoarece transporturile de produse contrafăcute sunt percepute de obicei ca fiind „infrațiuni în schimburile comerciale”, nu ca o activitate infracțională. În consecință, este posibil ca eforturile actuale de asigurare a respectării legii să nu fie adaptate în mod adecvat pentru a răspunde acestui risc.

Au fost depuse anumite eforturi de către industrie pentru a îmbunătăți coordonarea, în vederea combaterii amenințării comerțului ilegal în transportul maritim. Un exemplu bun în acest sens este „declarația de intenție”, în care deținători de mărci de renume, operatori de nave și agenți de expediție au colaborat pentru a elabora ghiduri facultative care vizează creșterea gradului de conștientizare privind importanța colectării unei cantități suficiente de informații referitoare la părțile care utilizează serviciile de transport ale acestora. Se pare că sunt necesare îmbunătățiri considerabile în acest sens.