

Котлубай О.М.

*доктор економічних наук, професор,
заступник директора з наукової роботи,
завідувач відділу ринку транспортних послуг
Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України.
E-mail: alexeykotlubay@list.ru*

Липинська О.А.

*кан дидат економічних наук,
старший науковий співробітник відділу ринку транспортних послуг Інституту
проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України
E-mail: iprei@odessa.ukrtel.net*

МІЖНАРОДНЕ РЕГУЛЮВАННЯ СВІТОВОЇ ТОРГІВЛІ, БЕЗПЕКИ СУДНОПЛАВСТВА ТА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

Анотація. У статті розглядаються питання діяльності міжнародних організацій щодо забезпечення безперешкодного просування товарів і безпечного для життєдіяльності функціонування морського транспорту, включаючи проблему утилізації флоту.

Ключові слова: світова торгівля, безпека суспільства, навколишнє середовище, міжнародні організації.

Постановка проблеми у загальному вигляді. В 2005 році Рада Всесвітньої митної організації (ВМитО) прийняв Рамкові стандарти безпеки й полегшення світової торгівлі (Рамкові стандарти), які швидко одержали міжнародне визнання в якості базової рамкової основи для забезпечення безпеки глобальних ланцюжків поставок товарів. За станом на червень 2008 року [1] адміністрації, що є членами ВМитО, заявили про свій намір застосовувати Рамкові стандарти ВМитО1.

Основні риси Рамкових стандартів були представлені у [2]. Одним з невід'ємних аспектів партнерства між митними службами й підприємницьким співтовариством, передбаченого в Рамкових стандартах, є концепція вповноваженого економічного оператора (ВЕО), обумовленого як «учасник міжнародного перевезення вантажів», чия діяльність була схвалена національною митною адміністрацією або кимось від її ім'я як це відповідним нормам ВМитО, або вона фактично відповідає еквівалентним стандартам забезпечення безпеки ланцюжків поставок товарів. До вповноважених економічних операторів відносяться, зокрема, виробники, імпортери, експортери, брокери, перевізники, консолідатори, посередники, оператори портів, аеропортів і терміналів, оператори комплексних послуг, склади, дистриб'ютори. Були підготовлені докладні керівні принципи ВЕО, і в червні 2007 р. вони були включені в переглянутий варіант Рамкових стандартів. В [2] був представлений короткий огляд вимог відносно визнання ВЕО, пропонуваннях до ВЕО й/або митних адміністрацій.

¹ Див. також статтю IMO's Work on the Reduction of Greenhouse Gas Emissions from Ships, викладену у червні 2008 року на веб-сайті IMO

Цей список містить параметри, які повинні бути дотримані й кожний з яких супроводжується конкретними докладними вимогами, пропонованими до ВЕО або митної адміністрації або до обох одночасно. Основними серед яких є: оприлюднення процесу дотримання митних вимог; задовільна система ведення комерційної звітності; стійке фінансове становище; тощо.

Хоча Рамкові стандарти й керівні принципи ВЕО вже існують якийсь час, поки неясно, який прогрес було досягнуто в успішній реалізації вимог на національному рівні і не тільки в Україні, де реалізація зазначених принципів взагалі є проблематичною. Одне з основних завдань у сприянні успішному повсюдному застосуванню Рамкової стандартів, зокрема з погляду країн, що розвиваються, укладається в забезпеченні взаємного визнання ВЕО, сертифікованих різними митними адміністраціями. У більше довгостроковій перспективі взаємне визнання статусу ВЕО буде мати найважливіше значення для забезпечення того, щоб оператори, що відповідають критеріям, установленим Рамковими стандартами, і отримавши статус ВЕО у своїй країні, могли фактично користуватися вигодами, що випливають із Рамкових стандартів, і могли брати участь у міжнародній торгівлі на рівних умовах. При відсутності глобальної системи взаємного визнання статусу ВЕО учасники торгівлі ряду країн, що зокрема розвиваються, можуть виявитися в досить несприятливому положенні з погляду конкуренції, причому це може стати причиною ще більшої стурбованості у випадку збільшення тиску щодо протекціонізму, якій вже підсилюється в багатьох країнах у результаті фінансової кризи у світовій економіці. Однак прогрес у роботі з питань про взаємне визнання залишається повільним. Хоча в Рамкових стандартах утримуються деякі загальні орієнтири для розробки угод про взаємне визнання, пильна увага приділяється також тому, що для створення глобальної системи взаємного визнання статусу ВЕО буде потрібно певний час. У цьому зв'язку слід зазначити, що «за аналогією з поступовим «поетапним підходом», запропонованим для впровадження Рамкових

стандартів, такого ж очікування можна покласти на застосування в майбутньому принципу взаємного визнання митних систем контролю в рамках програм партнерства. У цей час розробляються двосторонні, субрегіональні й регіональні ініціативи, що закладають принципову основу для такої глобальної системи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Відповідно до інформації ВМитО, за станом на грудень 2009 року програми в області ВЕО здійснювалися в сімох країнах. Це означає, що ще багато чого має бути зроблено й що пройде певний час, перш ніж виявляться вигоди й проблеми, пов'язані з реалізацією програм в області ВЕО на глобальному рівні. Після прийняття програм в області ВЕО митним адміністраціям варто приступитися до розробки угод про взаємне визнання з іншими адміністраціями, що мають аналогічні програми. У червні 2007 р. було оголошено угоду про взаємне визнання між Сполученими Штатами й Новою Зеландією, що, як представляється, стало першою двосторонньою угодою про взаємне визнання ВЕО, яка передбачає поліпшення співробітництва й координації між програмою Сполучених Штатів в області партнерства між митними органами й торговельними колами з метою боротьби з тероризмом (С-ТРАТ) і програмою митної служби Нової Зеландії по забезпеченню безпеки експортних поставок. Відповідно до інформації ВМитО, за станом на грудень 2008 р. здійснювалися ще три експериментальні програми, що стосуються угод про взаємне визнання [3, 4], за участю відповідно Австралії й Нової Зеландії, ЄС і Китаю, а також митних адміністрацій Східно-африканського співтовариства

Ще в 2006 р. ВМитО приступилася до реалізації ряду програм в області зміцнення потенціалу, зокрема програми «Колумб» для надання допомоги по забезпеченню безпеки в торгівлі [5], для того щоб допомогти митним адміністраціям-членам у здійсненні модернізації й у практичному застосуванні нових Рамкових стандартів у сфері безпеки, а також підготувати країни до можливих результатів переговорів СОТ по спрощенню процедур торгівлі. Дана програма включає три етапи:

— етап 1: оцінка потреб - даний етап у рамках якого було проведено більше 100 діагностичних місій, завершився в червні 2007 р.;

— етап 2: практична реалізація на даному етапі основна увага приділяється стратегічному плануванню, розробці програми проєктів, розвитку інфраструктур управління, а також моніторингу й підтримці імплементаційного процесу, здійснюваного членами ВМитО. Секретаріат ВМитО опублікував «Компендіум з питань зміцнення потенціалу» («Capacity-building development compendium»), що представляє собою посібник з основних методів управління, які повинні допомогти адміністраціям-членам у здійсненні контролю за своїм організаційним розвитком. Компендіум буде регулярно обновлятися з урахуванням реформ і процесу модернізації, здійснюваних різними митними адміністраціями;

— етап 3: моніторинг і оцінка - даний етап присвячений оцінці й контролю за прогресом в імплементаційному процесі, досягнутим бенефіціарами програми «Колумб».

Метою статті є узагальнення досвіду міжнародних організацій по спрощенню організаційних процедур міжнародної торгівлі та його імплементація в українську практику, як необхідна умова створення позитивного іміджу України як морської держави.

Виклад основного матеріалу дослідження. В 2007 р. були опубліковані дві доповіді, озаглавлені «Доповідь ВМитО про тенденції й підходи: оцінка потреб у зміцненні потенціалу» («WCO trends and patterns report - a capacity-building estimate») і їх новий випуск, який вийшов у червні 2008 р. [6.]. У першій доповіді, присвяченій результатам здійснення першого етапу, що укладається в оцінці потреб, було встановлено, що митні адміністрації-члени розуміють нові завдання, але потребують підтримки для розвитку ділових навичок, необхідних для практичної реалізації Рамкових стандартів. Хоча більшість учасників програми «Колумб» мають, як представляється, належне митне законодавство, що передбачає повноваження, необхідні для здійснення головних функцій митних служб, а саме для здійснення загального контролю за переміщенням товарів і людей через границі, у багатьох випадках відсутнє основне законодавство й похідні правові норми, що стосуються, зокрема, концепції ВЕО, і для сприяння розробці програм в області ВЕО потрібне налагодження більше тісного співробітництва між митними адміністраціями, а також співробітництва з діловими партнерами.

В обох доповідях вказується на необхідність зваженого підходу до встаткування яке сканує вміст контейнерів, іменованому також устаткуванням для неінтрузивного огляду, закупівлі якого, за повідомленнями, швидко розширюються. У першій доповіді відзначаються деякі проблеми, які були виявлені в ході проведення діагностичних місій у рамках першого етапу здійснення програми «Колумб» До них ставляться випадки встановлення встаткування для сканування до створення необхідної інфраструктури для оцінки ризиків, покликаної забезпечити ефективне виявлення контейнерів з високим ризиком для їхнього сканування й огляду. У доповіді відзначається, про стурбованість з того приводу, що деякі країни використовують встаткування для сканування без оцінки ризиків, належної послідовності дій, чітких стратегій або достатньої інфраструктури. У доповіді також говориться, що деякі адміністрації закуповують устаткування для неінтрузивного огляду, не провівши попереднього аналізу того, яке встаткування реально необхідно, як воно буде використовуватися в рамках нової системи управління ризиками, яка підготовка кадрів є потрібною і які вимоги пред'являються до технічного обслуговування. Крім того, продаж скануючого обладнання є прибутковою справою, і учасники діагностичних місій СОТ відзначають приклади того, коли продавці використовують надмірний акцент, зроблений на такому встаткуванні, у країнах, які ще не готові до його застосування. У доповіді також підкреслюється, що устаткування,

яке сканує, є дорогим і застосування подальших технологічних нововведень може зробити вартість такого встаткування непомірно високою, особливо для багатьох країн, що розвиваються як обмежені у фінансових ресурсах і як і раніше в значній мірі залежать від донорів і механізмів фінансування. У другій доповіді ВМитО, присвяченій тенденціям і підходам, у зв'язку з устаткуванням для сканування контейнерів підтверджуються проблеми, виявлені на етапі оцінки потреб у рамках програми «Колумб», і відзначається, що велика все збільшувана кількість діючих скануючих пристроїв може розглядатися як позитивна тенденція, лише в тому випадку, якщо вона супроводжується прийняттям стратегічного плану, що визначає мети й застосування, системи оцінки операційних ризиків, процедур технічного обслуговування й планів надзвичайних дій у випадку поломки; сприяє, а не стримує спрощення процедур торгівлі; і не припускає 100-процентного сканування й фізичного огляду. У випуску доповіді за 2008 рік, присвяченого тенденціям і підходам, представлена також інформація про діяльність у рамках програми «Колумб», і конкретні результати, отримані у всіх шести регіонах ВМитО.

У рамках ЄС у грудні 2006 р. була прийнята постанова (ЄС) № 1875/2006 [7], що передбачає ряд заходів, спрямованих на підвищення безпеки партій вантажів, які направляються в ЄС або відправляються з ЄС, і на практичну реалізацію постанови (ЄС) № 648/2005, за допомогою якої концепція ВЕО була вперше включена в Митний кодекс Співтовариства. Постанова (ЄС) № 1875/2006 містить докладні правила, які стосуються реалізації програми ВЕО, і передбачає, що надійні економічні оператори, що відповідають умовам і критеріям, установленим для визнання статусу ВЕО, можуть одержати свідоцтво ВЕО починаючи з 1.01.2008 р. Слід зазначити, що «економічний оператор» визначається як «особа, що у ході своєї діяльності бере участь в операціях, охоплених митним законодавством»². Це визначення охоплює, наприклад, підприємства, які провадять товари на експорт, але не постачальники сировини, що вже перебуває у вільному обігу, або транспортного оператора, що здійснює перевезення тільки товарів, які перебувають у вільному обігу, у межах митної території Європейського співтовариства. За даними Європейської комісії, у лютому 2008 р. було подано 266 заявок на одержання статусу ВЕО від всіх суб'єктів, що беруть участь у ланцюжку поставок товарів, у створену Співтовариством для цієї мети систему ІКТ [8]. Компанії, що наміряються одержати статус ВЕО, повинні задовольняти таким критеріям, як:

- наявність автоматизованої системи управління даними про торгівлю й перевезення;
- перевірена платоспроможність (за останні три роки);
- застосування належних стандартів в області безпеки й охорони (фізична безпека, контроль за доступом, підбір кадрів і т.д.).

² Див. статтю 1.12 постанови (ЄС) № 2454/93 з поправками, що містяться у статті 1 постанови (ЄС) № 1875/2006.

Заяви можуть бути подані для одержання наступних трьох типів свідоцтв:

- про спрощення митних процедур (на ВЕО поширюються певні спрощення процедури, передбачені митними правилами);
- про безпеку й охорону (на ВЕО поширюються спрощені процедури митного контролю відносно безпеки й охорони при ввозі товарів на митну територію Співтовариства або їхньому вивозі із цієї території);
- про спрощення митних процедур і одночасно про безпеку й охорону (на ВЕО поширюються пільги, згадані в попередніх двох підпунктах).

Європейська комісія підготувала ряд керівних документів і інструкцій, включаючи докладні керівні принципи ВЕО, опубліковані в червні 2007 р., загальний рамковий документ для оцінки ризиків економічними операторами (СОМРАСТ), опублікований у червні 2006 р. [9], інструментарій для самооцінки ВЕО й електронний інструментарій для навчання ВЕО. ЄС проводить також переговори з питань про взаємне визнання програм для ділових кіл (ВЕО й аналогічних суб'єктів) зі своїми основними торговельними партнерами, такими як Сполучені Штати, Канада, Японія й Китай, а також із сусідніми країнами (Швейцарією й Норвегією). Україна до цього кола не залучається.

В 2007 р. ЄС і Сполучені Штати приступили до переговорів про взаємне визнання програми С-ТРАТ Сполучених Штатів і програми ЄС в області ланцюжків поставок товарів, що обслуговуються ВЕО. Незважаючи на істотні розходження між цими двома програмами партнерства митних служб із діловими колами, у березні 2008 р. Митна й прикордонна служба Сполучених Штатів і Європейська комісія прийняли «Спільну стратегію по забезпеченню взаємного визнання програм партнерства в області торгівлі» [10]. Ця стратегія охоплює шість груп питань, розробкою яких зайнялися Сполучені Штати і ЄС з метою забезпечення взаємного визнання: політичні, адміністративні, правові, програмні, технічні й оперативні питання і питання оцінки. Сполучені Штати і ЄС приступили до рішення наступних завдань із метою досягнення взаємного визнання не пізніше 2010 р:

- розробка керівних принципів для обміну інформацією, включаючи результати перевірок/аудита й правові питання, пов'язані з розкриттям інформації про кожного члена;
- проведення спільних перевірок для виявлення розбіжностей, що зберігаються, між програмами ВЕО й С-ТРАТ;
- вивчення й випробування експортного компонента для програми З-ВИТРАТ;
- обмін передовою практикою в ході спільних поїздок і конференцій;
- продовження діалогу по правових питаннях і принципових позиціях відповідних адміністрацій;
- схвалення й підписання угоди про взаємне визнання;
- оцінка переваг, зв'язаних із взаємним визнанням, для учасників програм ВЕО й С-ТРАТ [10].

30 січня 2008 р. ЄС і Японія підписали Угоду про співробітництво й взаємну адміністративну допомогу в митних питаннях, яка вступила у чинність 1.02.2008 р. А 11.02.2008 р. в Брюсселі відбулася перша нарада Спільного комітету з митною співробітництвом ЄС і Японії, яка була присвячена практичній реалізації Угоди. У ході наради були розглянуті в основному наступні питання:

- безпека ланцюжків поставок, зокрема було відзначено важливе значення взаємного визнання їхніх відповідних програм ВЕО й заходів в області безпеки, і було ухвалено рішення про створення робочої групи для підготовки рекомендацій із цих питань;
- захист прав інтелектуальної власності; і
- взаємна адміністративна допомога для боротьби із шахрайством і порушеннями.

Як відзначалося в [2], у грудні 2006 р. ЄС і Китай приступили до здійснення експериментального проекту по створенню ефективних і безпечних торговельних каналів. У рамках цього проекту митні адміністрації Об'єднаного Королівства, Нідерландів і Китаю приступили з листопада 2007 року до обміну електронною інформацією про морські контейнери, що вивозяться з їхньої території через порти Фолкстон, Роттердам і Шеньчжень. За повідомленнями Європейської комісії, завдяки тісному технічному співробітництву між ЄС і Китаєм останній протягом останніх років вживає зусилля для прийняття й застосування законодавства по забезпеченню безпеки й полегшення торгівлі, заснованого на законодавстві ЄС в області ВЕО й сумісного з ним Європейська комісія разом з державами-членами провела також широкий огляд ролі митних служб у процесі їхньої адаптації до глобальної торгівлі й до нових погроз тероризму та проблем зміни клімату. У цьому контексті важливою подією стало прийняття Переглянутого митного кодексу Співтовариства (ПМКС), що спрощує законодавство й адміністративні процедури як для адміністрацій, так і для учасників торгівлі. 15.10.2007 р. Рада міністрів ЄС прийняла загальну позицію по ПМКС [11], і після схвалення Європейським парламентом 23.04.2008 р. була прийнята постанова (ЄС) № 450/2008, що затверджує Переглянутий митний кодекс Співтовариства [12]. Постанова набула чинності 24.06.2008 р., однак відносно великого числа імплементаційних положень, які й надалі ще повинні бути розроблені, воно фактично почне застосовуватися не пізніше 24.06.2013 р. Ця постанова у першу чергу:

- передбачає як основне правило подання митної декларації й супровідних документів за допомогою електронних засобів зв'язку;
- передбачає обмін електронною інформацією між національними митними службами й іншими компетентними органами;
- заохочує застосування концепції «централізованого митного оформлення», відповідно до якої вповноважені учасники торгівлі можуть декларувати товари з використанням електронних засобів зв'язку й оплачувати мита в тім місці, де вони базуються, незалежно від того, через границю якої держави-члена товари ввозяться на територію ЄС або вивозяться з її або в якій державі вони будуть споживатися;

— закладає основу для розвитку концепцій «єдиного вікна» і «центра сполученого контролю», відповідно до яких економічні оператори представляють інформацію про товари тільки в один контактний пункт (концепція «єдиного вікна»), хоча відповідна інформація може бути призначена для різних адміністративних органів і установ, для того щоб її перевірка для різних цілей здійснювалася в те саме час і в тому самому місці (концепція «центра сполученого контролю»).

У ПМКС також включені виправлення з питань безпеки, що випливають із постанови № 648/2005/136, які стосуються таких аспектів, як статус ВЕО, декларації перед приходом і перед відходом і рамкові принципи управління ризиками.

З 2005 р. Міжнародна морська організація (ІМО) бере участь у здійсненні Глобальної контртерористичної стратегії Організації Об'єднаних Націй (Резолюція Генеральної Асамблеї А/Res/60/288) і повністю прихильна роботі Цільової групи Організації Об'єднаних Націй по здійсненню контртерористичних заходів. У рамках цих міжнародних зусиль ІМО взяла участь у роботі п'ятої спеціальної наради Контртерористичного комітету з міжнародними, регіональними й субрегіональними організаціями, проведеного в Найробі, Кенія, 29-31.10.2007 р., по темі «Припинення пересування терористів і ефективне забезпечення безпеки кордонів» [13]. З нагоди цієї наради ІМО представила свої міжнародно-правові документи в області боротьби з тероризмом, включаючи Міжнародну конвенцію по охороні людського життя на морі 1974 р. (Конвенція СОЛАС) і Міжнародний кодекс по охороні суден і портових споруд (Кодекс ОСПС, що міститься в главі XI-2 Конвенції СОЛАС), а також Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, 1988 р. й Протокол до неї 2005 р. Були виявлені деякі перешкоди, що стримують установлення режиму морської безпеки, включаючи відсутність належних адміністративних механізмів і механізмів перевірки й належних і ефективних національних законодавчих рамок, недостачу кваліфікованих кадрів і недостатнє фінансування [14]. Для підвищення ефективності заходів по забезпеченню морської безпеки було запропоновано:

- постійний огляд ходу здійснення спеціальних заходів ІМО по забезпеченню морської безпеки;
- подальше співробітництво на регіональному й субрегіональному рівнях шляхом практичного здійснення планів дій із загостренням уваги на ключових маршрутах морських перевезень;
- підготовка більшої кількості фахівців з питань морської безпеки з використанням переглянутих і нових типових навчальних курсів;
- організація семінарів і робочих нарад з метою розширення можливостей договірних сторін Конвенції СОЛАС по здійсненню контролю й забезпеченню дотримання вимог;
- подальше співробітництво із Цільовою групою Організації Об'єднаних Націй по здійсненню контртерористичних заходів.

Доповідь про роботу спеціальної наради, поряд зі спільною заявою й відповідним планом дій,

прийнятими на нараді, був представлений Комітетом з безпеки на море на його вісімдесят четвертій сесії у травні 2008 р. У спільній заяві підтверджується намір, зокрема, сприяти подальшому зміцненню робочих відносин на основі розширення взаємодії й зв'язків, підвищити ефективність зусиль по боротьбі з тероризмом та продовжити роботу з державами-членами по сприянню виконання положень резолюції 1373 (2001) Ради Безпеки й Глобальної контртерористичної стратегії Організації Об'єднаних Націй, що мають важливе значення для забезпечення прикордонного контролю й безпеки границь, і прийняттю відповідних законодавчих і адміністративних мір.

Слід зазначити, що 1.01.2008 р. вступило в дію правило V/19-1 Конвенції СОЛАС про систему далекої ідентифікації й спостереження за судами (СДІ), яке було прийнято в 2006 р. Це правило застосовується до суден валовою місткістю більше 500 рег. тонн, побудованих починаючи з 31 грудня 2008 року при поступовому поширенні положень даного правила на судна, побудовані до цієї дати. Це правило покликане забезпечити безперервний моніторинг за всіма судами валовою місткістю більше 500 рег. тонн з метою боротьби з будь-якими погрозами глобальної безпеки й включає такі основні елементи як суднове устаткування, що передає інформацію СДІ; провайдерів послуг зв'язку; провайдерів послуг доступу до додатків; центри даних СДІ, включаючи системи моніторингу суден, план розподілу даних СДІ й міжнародний обмін даними (МОД). Центри даних СДІ обмінюються своєю інформацією й даними через систему МОД.

На своїй вісімдесят третій сесії Комітет ІМО по безпеці на море (КБМ) прийняв пропозицію Сполучених Штатів про розміщення в цій країні, створенні й експлуатації системи міжнародного обміну даними СДІ³. На своїй вісімдесят четвертій сесії КБМ прийняв відповідну резолюцію про створення системи міжнародного обміну інформацією СДІ на тимчасовій основі. З метою забезпечення своєчасного впровадження СДІ, КБМ прийняв також ряд інших відповідних рішень. Зокрема, Комітет прийняв ряд циркулярів, що регламентують створення, експлуатацію й технічні специфікації СДІ, і доручив спеціальній групі по СДІ розглянути й прийняти виправлення до технічних специфікацій СДІ від імені Комітету в період між вісімдесят четвертою й вісімдесят шостою сесіями КБМ. Спеціальній групі по СДІ було також доручене підготувати, погодити й прийняти документацію для випробування й перевірки інтеграції компонентів СДІ і розглянути всі питання, що стосуються складання плану для безперервного функціонування СДІ й, по можливості, підготувати такий план і представити відповідну доповідь КБМ на його вісімдесят п'ятій сесії³.

86-я сесія КБМ (КБМ86) пройшла з 27.05 по 5.06.2009 р. у штаб-квартирі Організації за участю представників 103-х держав-членів ІМО, 8-ми міжурядових і 33-х неурядових організацій. КБМ-86 на своєму розширеному засіданні прийняв виправлення

до Міжнародної конвенції по охороні людського життя на море 1974 р. (СОЛАС-74), головними з яких є:

— вимога про обладнання всіх суден, що виконують міжнародні рейси, електронними картографічними навігаційними інформаційними системами (ЕКНІС). Першими судами, які повинні відповідати новій вимозі, мають стати пасажирські судна валовою місткістю 500 і більше, які мають бути спущеними на воду з 01.07.2012 р. Остаточну відповідність всіх суден, відповідно до поетапної схеми впровадження, передбачається забезпечити до 01.07.2018 р.;

— вимога про поетапне введення систем аварійно-попереджувальної сигналізації навігаційної вахти на ходовому містку, якому повинні відповідати судна валовою місткістю 150 і більше тонн, побудовані до 01.07.2011 р., а повна відповідність йому всіх судів передбачається забезпечити до 01.07.2014 р.;

— введення в главу II-1 Конвенції нових вимог до конструкції й міцності нових танкерів для нафти й балкерів (нове правило II-1/3-10), яке, як очікується, набуде чинності для суден, контракт на будівлю яких був розміщений на 01.01.2015 р. і пізніше, або для суден, киль яких був закладений 01.01.2016 р. і після цієї дати, або для суден, зданих замовникові 01.01.2019 р. і пізніше. Вимога припускає відповідність цих суден так званим цільовим стандартам конструкції нових суден (ЦС), які будуть поширюватися також і на весь період експлуатації судна.

На своїй вісімдесят третій сесії КБМ також прийняв інші рішення з питань безпеки, зокрема:

— на основі рекомендацій знов створеної Спеціальної робочої групи по морській безпеці Комітет ухвалив рішення щодо створення координаційної групи по процедурах охорони суден, не охоплених положеннями розділу XI-2 Конвенції СОЛАС і Кодексу ОСПС. Координаційній групі було запропоновано підготувати відповідні рекомендаційні принципи по підвищенню морської безпеки, що доповнюють заходи, передбачені у главі XI-2 Конвенції СОЛАС і Кодексі ОСПС;

— в області безпеки контейнерних перевезень КБМ схвалив спільний циркуляр КБМ/ФАЛ про безпеку й полегшення міжнародної торгівлі, що був підготовлений робочою групою КБМ/ФАЛ по «безпеці й полегшенню перевезень закритих транспортних одиниць і вантажних контейнерів морським транспортом».

КБМ схвалив також проект виправлень до Міжнародної конвенції про підготовку й дипломування моряків і несення вахти (Конвенція ПДМНВ). Пропоновані виправлення відносяться до правила VI/1 і розділів A-VI/1 і B-VI/1, і стосуються базової підготовки з питань безпеки й ознайомлення з питаннями безпеки моряків, які не виконують функції по забезпеченню безпеки, і для всього плавскладу. Було запропоновано нове правило VI/6 і нові розділи A-VI/6 і B-VI/6, що стосуються кваліфікаційних вимог і ознайомлювального навчання з питань безпеки для моряків, на яких покладені функції по забезпеченню безпеки. Проект цих виправлень

³ Див. Резолюцію 243 (83) про створення системи МОД на тимчасовій основі.

буде розглянутий Підкомітетом по підготовці моряків і несенню вахти у зв'язку із всебічним оглядом Конвенції ПДМНВ і Кодексу ПДМНВ. Крім того, КБМ ухвалив рішення щодо того, що моряки, які несуть службу на судах, не охоплених Конвенцією СОЛАС, повинні проходити базову підготовку або навчання з питань безпеки.

З цього приводу особливу увагу КБМ-86 приділив проблематиці боротьби з піратством. Відзначено, що незважаючи на зусилля міжнародного співтовариства, проблема піратства продовжує загострюватися. З 1.01 по 20.05.2009 р. зроблено 125 нападів на мирні судна, піратами захоплені 13 суден, у заручниках перебувають 194 моряка. Насильство на море зросло відносно початку минулого року. ІМО, будучи ініціатором обговорення питання боротьби з піратством в ООН, у цей час вивчає юридичні аспекти ситуації, що створилася, з метою усунення правових пробілів у міжнародних нормах і національному законодавстві країн відносно піратства й збройних нападів на море.

КБМ-86 прийняв Керівництво для судновласників, операторів і екіпажів суден по запобіганню й припиненню актів піратства й збройного розбою проти суден і відповідний проект резолюції 26-ї сесії Асамблеї ІМО, який було прийнято на її засіданні у листопаді 2009 р.

Комітет ІМО по захисту морського середовища (КЗМС) прийняв на своїй п'ятдесят шостій і п'ятдесят сьомій сесіях деякі важливі рішення, що стосуються виправлень до правил, що втримується в додатку IV до Конвенції МАРПОЛ [15], з метою зниження забруднення повітряного середовища із суден і досяг важливого прогресу у своїй роботі з питання про викиди парникових газів. Комітет розглянув також існуючий проект пропонованої конвенції по утилізації суден і продовжив роботу, пов'язану з Конвенцією про баластові води.

Морські перевезення є переважним видом міжнародних перевезень вантажів. Морські судна перевозять приблизно 80% світових вантажів і є найбільш ефективним з погляду витрати палива способом перевезення вантажів. У міжнародному судноплаванні в основному використовується енергія, одержувана з викопних видів палива. При спалюванні цих викопних видів палива утворюються значні викиди окислів азоту (NO_x) і окислів сірки (SO_x), які пов'язані з різними негативними наслідками для здоров'я населення, а також викиди діоксиду вуглецю, що викликають глобальне потепління. Разом з тим, слід зазначити, що викиди, що утворюються в результаті спалювання бункерного палива в міжнародному судноплаванні, не охоплюються міжнародними регулюючими рамками, встановленими у Кіотському протоколі.

Конвенція МАРПОЛ 1973/1978 рр., що є основною міжнародною конвенцією з питань забруднення із суден і охоплюючи різні види забруднення (нафтою, хімічними речовинами, забруднювачами в упакованому виді, стічними водами й сміттям), не охоплювала питання забруднення повітряного середовища до 1997 р., коли на спеціальній конференції був прийнятий новий додаток VI «Правила запобігання забруднення повітряного середовища із

суден». Додаток VI до МАРПОЛ набуло чинності в травні 2005 р. й ратифіковано 51 країною, на які доводилося приблизно 80,36 % валового вмісту світового торговельного флоту. Додаток VI стосується викидів SO_x , NO_x і твердих часток, але не охоплює викиди CO_2 , які є предметом окремих дискусій в ІМО. У цьому контексті важливо відзначити, що робота в ІМО по проблематиці викидів парникових газів, у принципі не завершилася встановленням в 2009 р. комплексного й всеохоплюючого режиму для боротьби з викидами парникових газів із суден, міжнародні здійснюючі перевезення, але у зв'язку з фінансовою кризою і значним погіршенням ситуації на фрахтовому ринку, остаточного рішення прийнято не було.

Так, На 59-й сесії КЗМС, що проходила 13-17.07.2009 р. у штаб-квартирі Міжнародної морської організації ІМО в Лондоні, одним з найбільш значимих питань порядку денного стало питання про запобігання забруднення атмосфери із суден, зокрема, про обмеження викидів парникових газів. У ході розгляду технічних і експлуатаційних заходів щодо зниження викидів парникових газів із суден було проведено обговорення питання розрахунку конструктивного індексу енергетичної ефективності й експлуатаційного критерію енергетичної ефективності, а також судового плану енергетичної ефективності. Питання розробки можливих ринкових механізмів, наприклад, створення міжнародного фонду по викидах парникових газів із суден або введення міжнародної торгівлі квотами на викиди парникових газів із суден було розглянуто у загальному, концептуальному плані. Досягнуто згоду, що такі механізми повинні бути розроблені в рамках ІМО й що подальше, більше детальне, обговорення буде продовжено в ході роботи 60-й (березень 2010 р.) і 61-й (жовтень 2010 р.) сесій КЗМС

Оновлене дослідження з питань парникових газів яке проводиться міжнародним консорціумом науково-дослідних інститутів, здійснюється у два етапи:

а) перший етап полягав у складанні кадастру викидів CO_2 від міжнародного судноплавання й майбутніх сценаріїв викидів; відповідна доповідь була представлена ІМО у серпні 2008 р. і розглядалася на п'ятдесят восьмій сесії КЗМС у жовтні 2008 р.;

б) другий етап охоплює викиди інших парникових газів, крім CO_2 , і відповідних речовин із суден, що здійснюють міжнародні перевезення, відповідно до методології, прийнятої в Рамковій конвенції Організації Об'єднаних Націй про зміну клімату, а також вивчення можливостей скорочення в майбутньому викидів за допомогою технічних, експлуатаційних і ринкових мір. Остаточна доповідь, що охоплює обидва етапи, повинна бути підготовлена, як очікується, до 1.03.2010 р. для розгляду на 60 сесії КЗМС

На своїй п'ятдесят шостій сесії КЗМС прийняв також рішення про проведення всебічного дослідження для оцінки впливу на навколишнє середовище, здоров'я людини й судноплавний і нафтовий сектори різних варіантів палива, пропонованих у рамках перегляду додатка VI до Конвенції МАРПОЛ. Це дослідження було проведено «неофіційною науковою групою експертів урядів і галузі»

і фінансувалося державами-членами й неурядовими організаціями. За підсумками своєї роботи наукова група експертів урядів і галузі підготувала доповідь, яка була представлена КЗМС перед його п'ятдесят сьомою сесією. У доповіді відзначається, що в 2007 р. загальні викиди CO_2 від судноплавства склали, по оцінках, 1,12 млрд. тонн, що відповідало приблизно 4% сукупних викидів CO_2 у результаті спалювання палива. До 2020 р. викиди від судноплавства збільшаться, за прогнозами, більш ніж на 30% до 1,47 млрд. тонн. Оскільки ці цифри істотно вище існуючих оцінок викидів від судноплавства, а також від сектора повітряних перевезень, сектор морських перевезень може зштовхнутися з усе більше наполегливими вимогами зайнятися проблемою скорочення викидів парникових газів.

На своїй п'ятдесят сьомій сесії, що проходила 31.03-4.04.2008 р., КЗМС прийняв ряд виправлень до правил, що містяться в додатку VI до Конвенції МАРПОЛ, у відношенні викидів SO_x і твердих часток:

а) з 1.03.2010 р. максимально припустиме втримування сірки в паливі в районах контролю викидів буде 1% (10 000 млн.) замість 1,5% (15 000 млн.);

б) з 1.01.2012 р. максимально припустиме втримування сірки в паливі буде знижене з 4,5% (45 000 млн.) до 3,5% (35 000 млн.);

в) з 1.01.2015 р. максимально припустиме утримання сірки в паливі в районах контролю викидів буде 0,10% (1000 млн.);

г) з 2020 р. максимально припустиме втримування сірки в паливі в глобальному масштабі буде знижене до 0,5% (5000 млн.) (у 2018 р. буде проведений огляд для вивчення можливості застосування цієї вимоги, і у випадку негативного висновку в огляді нове обмеження в глобальному масштабі повинне почати застосовуватися з 1 січня 2025 р.);

д) у правило 18 про якість палива було включене положення про наявність палива, що визначає належні дії, які повинні бути прийняті у випадку недотримання вимог правила 14.

Комітет схвалив також циркуляр «Однакові тлумачення, що стосуються перевірки втримування сірки в рідкому паливі». Ці тлумачення застосовувалися до набрання чинності виправленнями 2008 р. до додатка VI до Конвенції МАРПОЛ.

Інші виправлення, схвалені КЗМС, стосуються викидів NO_x із суден. Норма викидів окислів азоту для двигунів третього рівня в районах контролю викидів буде знижена до 3,4 г/кВтч. За межами таких районів обмеження по викидах NO_x буде відповідати нормі, застосовуваної відносно двигунів другого рівня, а саме 14,5 г/кВтч. Обмеження для двигунів першого рівня становить 17 г/кВтч. КЗМС схвалив також деякі виправлення до технічного кодексу по NO_x , що включають нову главу 7, присвячену сертифікації існуючих двигунів. Переглянутий текст включає також положення, що стосуються заходів по здійсненню безпосередніх вимірів і моніторингу, процедури сертифікації для існуючих двигунів і циклів тестування для двигунів другого й третього рівнів.

Відносно викидів CO_2 КЗМС досяг певного важливого прогресу на своїй п'ятдесят сьомій сесії. Комітет привітав пропозицію Генерального секретаря ІМО про прискорення роботи ІМО по проблематиці викидів парникових газів з обліком загально-визнаного значення й невідкладності обмеження й скорочення викидів парникових газів і необхідності забезпечення погодженості дій у рамках більше широким зусиль по розробці й прийняттю глобальної угоди до 2010 р., для того щоб воно набуло чинності до 2012 р. У цьому контексті Комітет погодив деякі основні елементи майбутньої нормативної бази ІМО в області викидів парникових газів із суден, що повинна:

- вносити ефективний вклад у скорочення загальних глобальних викидів парникових газів;

- носити обов'язковий характер і на рівній основі застосовуватися до всіх держав прапора для запобігання відхилень;

- бути ефективною з погляду витрат;

- дозволяти обмежити або принаймні дійсно звести до мінімуму порушення конкуренції;

- ґрунтуватися на стійкому екологічному розвитку без шкоди для світової торгівлі й економічного росту;

- ґрунтуватися на цілеспрямованому підході й не пропонувати конкретних методів;

- сприяти заохоченню й полегшенню впровадження технічних нововведень і результатів досліджень і розробок у всім секторі морських перевезень;

- урахувувати передові технології в області енергоефективності;

- бути практичною, транспортною і зручною в застосуванні й не допускати шахрайства;

- установлення єдиної межі для експлуатаційного індексу CO_2 у сполученні із санкціями у випадку недотримання;

- механізм торгівлі дозволами на викиди і/або механізм чистого розвитку;

- включення обов'язкового елемента, відносно CO_2 , у збори за користування портовою інфраструктурою.

Разом з тим, на наступній сесії КЗМС у 2010 р. передбачається продовжити розгляд цих принципів, зокрема у зв'язку із застереженнями, висловленими деякими делегаціями відносно принципу, зазначеного в пункті 2.

Комітет схвалив також доповідь і запропонований пакет дій нової Робочої групи по викидах парникових газів із суден. Робоча група ретельно вивчила ряд короткострокових і довгострокових заходів щодо скорочення викидів CO_2 із суден, які були викладені в доповіді Міжсесійної координаційної групи з питань, пов'язаним з парниковими газами, заснованої на п'ятдесят сьомій сесії КЗМС і знову заснованої на його п'ятдесят сьомій сесії. Розглядаються, зокрема, такі короткострокові заходи, як створення системи глобального збору за суднове паливо для сприяння скороченню викидів парникових газів, а також міри, що стосуються більше ефективною витрати палива, використання енергії вітру, зниження швидкості суден і використання берегових силових

установок. До досліджуваних довгострокових заходів відносяться:

- технічні рішення, що стосуються конструкції суден;
- використання альтернативних видів палива;
- введення для нових суден індексу викидів CO₂ залежно від конструкції судна;
- механізм зовнішньої перевірки для експлуатаційного індексу CO₂.

Комітет схвалив також широке коло ведення міжсесійної наради Робочої групи по викидах парникових газів, що відбулося в Осло 23-27.06.2008 р. Доповідь про підсумки роботи міжсесійної наради представлена КЗМС на його п'ятдесят восьмих сесій. Разом з тим, відповідно до прес-релізу ІМО, розповсюдженому після наради, Робочою групою по викидах парникових газів досягта прогресу в «розробці обов'язкового індексу викидів CO₂ залежно від конструкції судна й тимчасового експлуатаційного індексу». Були проведені також всебічні дискусії «про передову практику в області добровільного застосування й економічних інструментів, здатних сприяти скороченню викидів парникових газів». Комітет також знову заснував Міжсесійну координаційну групу по викидах парникових газів із суден, що повинна «підготувати докладні пропозиції по мірах, які були зазначені в доповіді Координаційної групи (MEPC 57/4/5; MEPC 57/4/5/Add.1), але які не були намічені для подальшого вивчення Робочою групою по викидах парникових газів на її міжсесійній нараді в Осло (23-27.06.2008 р.)».

На своїй п'ятдесят шостій сесії КЗМС досяг подальшого прогресу в роботі над проектом тексту міжнародної конвенції про безпечну й екологічно раціональну утилізацію суден. Проект конвенції покликаний установити міжнародні визнані правила утилізації суден для сектора міжнародного судноплавства й утилізаційних підприємств. КЗМС ухвалив рішення щодо того, що новий проект конвенції про утилізацію суден буде включати положення, що регулюють такі питання, як:

- конструкція, будівництво, експлуатація й підготовка суден з метою сприяння безпечної й екологічно раціональної утилізації без шкоди для безпеки й експлуатаційної ефективності суден;
- безпечні й екологічно раціональні методи роботи підприємств по утилізації суден;
- створення належного рижика механізму в області утилізації суден, що включає вимоги до сертифікації й звітності

У цьому зв'язку Комітет прийняв також рішення про проведення нової міжсесійної наради Робочої групи по утилізації суден. Нарада, що відбудеться в жовтні 2008 р., підготує остаточний варіант проекту конвенції, що був розглянутий КЗМС на його п'ятдесят восьмих сесії у жовтні 2008 р. У червні 2008 р. Рада ІМО схвалила проведення спеціальної дипломатичної конференції в Гонконгу, Китай для розгляду й прийняття конвенції про утилізацію суден, яка була фактично проведена у травні 2009 р.

У лютому 2008 р. Генеральний секретар ІМО Ефтиміос Э. Митропулос схвалив спільну кампанію Міжнародної федерації судновласників, Міжнародної

палати судноплавства й Міжнародної федерації працівників транспорту, спрямовану на сприяння здійсненню й моніторингу Керівництва ІМО/Міжнародної організації праці (МАРНОТРАТ) по справедливому поводженню з моряками у випадку морської аварії. Документ було схвалено Юридичним комітетом ІМО у квітні 2006 р. на його дев'яносто перших сесій. Спільна кампанія покликана сприяти широкому поширенню Керівництва, у якому підкреслюється необхідність поліпшення співробітництва й зв'язків між всіма зацікавленими сторонами і забезпечення справедливого поводження з моряками у випадку морської аварії.

Висновки. Наведені положення міжнародних норм стосовно регулювання основних аспектів міжнародної морської торгівлі і стан їх імплементації в Україні свідчать про наявність величезного розриву національної і міжнародної нормативно-правової бази стосовно регламентації міжнародних торговельних операцій. Цей розрив є основним каменем спотикання української транспортної системи на шляху ефективного входження у європейські та світові мережі. В результаті український транзитний потенціал використовується світовими операторами транспорту за залишковим принципом. Найкращим прикладом цього є завантаження української портової системи, яка жодна з країн чорноморського співтовариства має резерви перевантажувальної спроможності. Тому наріжним каменем вирішення найважливішої наукової і господарської проблеми входження України у світові ринки транспортних послуг є вирішення питань відповідності національної нормативно-правової бази вантажних перевезень європейським і світовим стандартам, та забезпечення її дотримання й реалізації, що в наших умовах є не менш важливішим понад усе.

Література

1. REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, 2007 Report by the UNCTAD secretariat // UNITED NATIONS New York and Geneva, 2007. — 152 p.
2. REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, 2008 Report by the UNCTAD secretariat // UNITED NATIONS New York and Geneva, 2008. — 184 p.
3. WCO News. - №54. - October 2007. — P. 30.
4. WCO Trends and Patterns Report - A Capacity Building Estimate. - ISSUE 2. - December 2007. — P. 16.
5. WCO Columbus Programme Brochure - Enhancing the global dialogue on capacity-building (<http://www.wcoomd.org>). та A Columbus Programme Phase 2: Implementation Tool, www.wcoomd.org.
6. WCO Trends and Patterns Report - A Capacity-Building Estimate, Moving from words to action. Issue 1 (CBE 1), June 2007; WCO Trends and Patterns Report - A Capacity-Building Estimate; The Implementation Path. Issue 2 (CBE 2), December 2007; WCO Trends and Patterns Report - A Capacity-Building Estimate; From Words to Action to Implementation. Issue 3, June 2008. // www.wcoomd.org.
7. Постанова № 1875/2006 — Official Journal L 360, 19 December 2006: 64. <http://ec.europa.eu>.
8. Modernized Community Customs Code - frequently asked questions (MEMO/08/101) of 19 February 2008.
9. Керівні принципи УЕО (TAXUD/2006/1450) і компактна модель УЕО (TAXUD/2006/1452) // <http://ec.europa.eu>.

10. European Commission, Taxation and Customs Union press release. United States Customs and Border Protection and European Commission adopt the joint roadmap towards mutual recognition trade partnership programmes, 27 March 2008. EU press release. IP/08/203, 11 February 2008. // <http://ec.europa.eu>. Ibid.; (<http://www.cbp.gov>)

11. Official Journal C 298E/1, 11 December 2007 - <http://eur-lex.europa.eu>.

12. Regulation (EC) № 450/2008 of the European Parliament and of the Council, 23 April 2008. The regulation sets out the Community Customs Code (Modernized Customs Code), OJ L/145/1, 4.6.2008.

13. International Maritime Organization (IMO), Maritime Safety Committee (MSC) (2008). Measures to Enhance Maritime Security, Fifth special meeting of the Counter-Terrorism Committee, with International, Regional and Sub-Regional Organizations, Nairobi, Kenya, 29 to 31 October 2007. Note by the secretariat, MSC 84/4, 14 January.

14. Prevention of terrorist movement and effective border security // <http://www.un.org/sc/ctc/nairobi/docs.html>.

15. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 г. к ней (Конвенция МАРПОЛ).

Котлубай А.М., Липинская А.А. Международное регулирование мировой торговли, безопасности судоходства и окружающей среды.

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы деятельности международных организаций касательно беспрепятственного продвижения товаров и безопасного для жизнедеятельности функционирования морского транспорта, включая проблему утилизации флота.

Ключевые слова: мировая торговля, безопасность общества, окружающая среда, международные организации.

Kotlubay O. M., Lipinska O. A. International Adjusting of World Trade, Navigation's and Environment's Safety.

Summary. Article presents some problems of International organizations activity for commodities free advancement and safety of shipping for life activity including vessels scraping. In the paper the questions of international organizations activities concerning free commodity trading and safety marine transportation including fleet utilization are discussed.

Keywords: world trade, safety of society, environment, international organizations.