

УДК 327.7(656.61+338.47)

СУЧАСНИЙ СТАН МІЖНАРОДНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРОЦЕСУ ВІЛЬНОГО ПРОСУВАННЯ ТОВАРІВ, БЕЗПЕКИ СУДНОПЛАВСТВА ТА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

Котлубай О.М.

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

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 року вони були включені в переглянутий варіант Рамкових стандартів. В [2] був представлений короткий огляд вимог відносно визнання ВЕО, пропонуваного до ВЕО й/або митних адміністрацій. Цей список містить параметри, які повинні бути дотримані й кожний з яких супроводжується конкретними

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

докладними вимогами, пропонованими до ВЕО або митної адміністрації або до обох одночасно. До цих параметрів ставляться:

- Оприлюднення процесу дотримання митних вимог;
- задовільна система ведення комерційної звітності;
- стійке фінансове становище;
- консультації, співробітництво й зв'язки;
- навчання, підготовка кадрів та інформованість;
- обмін інформацією, доступ до інформації й конфіденційність;
- безпека вантажу;
- безпека перевезень;
- безпека приміщень;
- безпека персоналу;
- безпека торговельних партнерів;

вміле керування кризовими ситуаціями й ліквідація наслідків інцидентів;

оцінка, аналіз і поліпшення роботи.

Хоча Рамкові стандарти й керівні принципи ВЕО вже існують якийсь час, поки неясно, який прогрес був досягнутий 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.

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 року 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 року 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 році 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 року;

- 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 оновлюватися 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".

В 2007 році 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 року[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 с 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 потрібно і які вимоги пред'являються до технічного обслуговування. Крім того, продаж сканующего 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 встаткування, яке сканує є дорогим і застосування подальших технологічних нововведень може зробити вартість такого встаткування непомірно високої, особливо для багатьох країн, що розвиваються які 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 устроїв 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 поломок; 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 року 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 січня 2008 року. 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 постачальника 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 року було подано 266 заявок на одержання статусу ВЕО від всіх суб'єктів, що беруть участь у ланцюжку поставок товарів, у створену Співтовариством для цієї

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

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, підбор кадрів і т.д.).

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 року загальний рамковий документ для оцінки ризиків економічними операторами (СОМПАСТ), опублікований у червні 2006 року[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 році 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 року 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 року:

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 року ЄС і Японія підписали Угоду про співробітництво й взаємну адміністративну допомогу в митних питаннях, яка вступила у чинність 1 лютого 2008 року. 11 лютого 2008 року в Брюсселі відбулася перша нарада Спільного комітету з митному співробітництву ЄС і Японії, яка була присвячено 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 ухвалене 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 року 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 жовтня 2007 року Рада міністрів ЄС прийняла загальну позицію по ПМКС [11], і після схвалення Європейським парламентом 23 квітня 2008 року була

прийнята постанова (ЄС) № 450/2008, що затверджує Переглянутий митний кодекс Співтовариства [12]. Постанова набула чинності 24 червня 2008 року, однак відносно великого числа імплементаційних положень, які й надалі ще повинні бути розроблені, воно фактично почне застосовуватися не пізніше 24 червня 2013 року. 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 тій 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 впливають 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 року Міжнародна морська організація (ІМО) бере участь у здійсненні Глобальної контртерористичної стратегії Організації Об'єднаних Націй (Резолюція Генеральної Асамблеї A/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 жовтня 2007 року, по темі "Припинення пересування терористів і ефективного 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 море 1974 року (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 року й Протокол до неї 2005 року. 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 були 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 Комітету з безпеки на море на його вісімдесят четвертих сесій у травні 2008 року. 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 січня 2008 року вступило в дію правило V/19-1 Конвенції СОЛАС про систему далекої ідентифікації й спостереження за судами (СДІ), яке було прийнято в 2006 році. Це правило застосовується до суден валовою місткістю більше 500 рег. т, 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. т з метою боротьби з будь-якими погрозами глобальної безпеки й включає такі основні елементи:

суднове встаткування, що передає інформацію СДІ;

провайдери послуг зв'язку;

провайдери 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 СДІ (МОД)³. На своїй вісімдесят четвертих сесій КБМ прийняв відповідну резолюцію про створення системи міжнародного обміну інформацією СДІ на тимчасовій основі. З метою забезпечення своєчасного впровадження СДІ КБМ прийняв ряд інших відповідних рішень на своїй вісімдесят четвертих сесій. 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 четвертій й вісімдесят шостій сесіями БКМ. 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'ятих сесій".

86-я сесія КБМ (КБМ86) пройшла з 27 травня по 5 червня 2009 р. у штаб-квартирі Організації за участю представників 103-х держав-членів ІМО, 8-ми міжурядових і 33-х неурядових організацій. КБМ86 на своєму розширеному засіданні прийняв виправлення до Міжнародної конвенції по охороні людського життя на море 1974р. (СОЛАС-74), головними з яких є:

вимога про встаткування всіх суден, що роблять міжнародні рейси, електронними картографічними навігаційними інформаційними системами (ЕКНІС). Першими судами, які повинні відповідати новій вимозі, повинні стати пасажирські судна валовою місткістю 500 і більше, побудовані до 01 липня 2012 року. Остаточна відповідність всіх суден, відповідно до поетапної схеми впровадження, передбачається забезпечити до 01 липня 2018 року;

вимога про поетапне введення систем аварійно-попереджувальної сигналізації навігаційної вахти на ходовому містку, якому повинні відповідати суда валовою місткістю 150 і більше т, побудовані до 01 липня 2011 р., а повна відповідність йому всіх судів передбачається забезпечити до 01 липня 2014 року;

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

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 сесій КБМ також прийняв інші рішення з питань безпеки, зокрема:

на основі рекомендацій знову створеної Спеціальної робочої групи по морській безпеці Комітет ухвалив рішення щодо створенні 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 ставляться до правила VI/1 і розділам A-VI/1 і B-VI/1, що стосується базової підготовки з питань безпеки й ознайомлення з питаннями безпеки для моряків, не виконуючі 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 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, що несуть службу на судах, не охоплених Конвенцією СОЛАС, повинні проходити базову підготовку або навчання з питань безпеки.

З цього приводу особливу увагу КБМ86 приділив проблематиці боротьби з піратством. Відзначено, що незважаючи на зусилля міжнародного співтовариства, проблема піратства продовжує загострюватися. На з 1 січня по 20 травня 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.

КБМ86 прийняв Керівництво для судновласників, операторів і екіпажів суден по запобіганню й припиненню актів піратства й збройного розбою проти суден і відповідний проект резолюції 26-й сесії Асамблеї ІМО, який було прийнято на її засіданні у листопаді 2009 року.

В останні роки Міжнародна організація по стандартизації (ІСО) розробила ряд добровільних міжнародних галузевих стандартів відносно систем керування ланцюжками поставок. В 2005 році була прийнята серія стандартів ISO/PAS 28000 "Специфікація систем управління безпекою для ланцюжка поставок". Ця серія міжнародних стандартів призначена для застосування організаціями, що займаються виробництвом, обслуговуванням, зберіганням або перевезенням всіма видами транспорту на будь-якому етапі процесу виробництва або поставки. Її ціль укладається в тім, щоб полегшити й поліпшити контроль за транспортними потоками, боротьбу з контрабандою, запобігання погрози піратства й тероризму й забезпечення безпечного керування ланцюжками поставок. В 2007 році статус серії стандартів ISO 28000 був підвищений, зокрема із загальнодоступних технічних вимог вони перетворилися в повноцінні міжнародні стандарти.

В 2007 році ІСО опублікувала наступні стандарти в області морських перевезень і ланцюжків поставок, які замінили раніше опубліковані загальнодоступні технічні вимоги

а) ISO 20857:2007: Судна й морські технології - оцінка охорони об'єктів морських портів і розробка планів охорони. Даний стандарт покликаний сприяти однаковому застосуванню Кодексу ОСПС. В ньому визначаються вимоги, покликані допомогти організації в створенні, впровадженні, застосуванні й удосконалюванні системи керування безпекою, включаючи аспекти, що мають ключове значення для забезпечення безпеки ланцюжка поставок. Він може застосовуватися самостійно, але він повністю сумісний зі стандартами ISO 9001:2000 і ISO 14001:2004, які компанії, що використовують ці системи управління, можуть застосовувати як базові стандарти.

б) ISO 28001:2007: Системи управління безпекою для ланцюжка поставок — передова практика в забезпеченні безпеки ланцюжка поставок - оцінки й плани - вимоги й керівництво. Даний стандарт покликаний сприяти впровадженню в галузі передової практики, певної в Рамкових стандартах ВМитО, програмі ЄС по забезпеченню митної безпеки для

ВЕО й програмі Сполучених Штатів С-ТРАТ. У ньому містяться вимоги й керівництво для організацій, що беруть участь у міжнародних ланцюжках поставок, відносно розробки й впровадження процесів по забезпеченню безпеки ланцюжків поставок; установлення й обґрунтування мінімального рівня безпеки в рамках ланцюжка (ланцюжків) поставок або сегмента ланцюжка поставок; надання сприяння в дотриманні застосовних критеріїв для вповноважених економічних операторів (ВЕО), певних у Рамкових стандартах ВМитО, і національних програм по забезпеченню безпеки ланцюжків поставок. У ньому також визначаються вимоги до документації, що дозволяють проводити перевірку.

с) ISO 28003:2007: Системи управління безпекою для ланцюжка поставок - вимоги до органів, що проводять аудит й сертифікацію систем управління безпекою для ланцюжка поставок; довідкові стандарти ISO 19011:2002: Посібник з аудита систем менеджменту якості й/або систем екологічного менеджменту й ISO/IEC 17021: Оцінка відповідності — вимоги до органів, що проводять аудит й сертифікацію систем менеджменту з будь-якими необхідними модифікаціями або змінами, пов'язаними з безпекою. Даний стандарт служить уніфікованим керівництвом для акредитації органів по сертифікації/реєстрації у відповідності зі стандартом ISO 28000 (або іншими встановленими вимогами відносно систем управління безпекою для ланцюжка поставок).

е) ISO 28004:2007: Системи управління безпекою для ланцюжка поставок - посібник із застосування стандарту ISO 28000. Даний стандарт являє собою посібник із застосування стандарту ISO 28000:2007, що пояснює основні принципи та мети, а також вводить типові параметри, процеси й типові результати для кожної вимоги стандарту ISO 28000.

ф) ISO 28005: Судна й морські технології – комп'ютерні прикладні програми електронна обробка документації в портах. Даний стандарт передбачає регламентацію передачі даних з комп'ютера на комп'ютер.

Комітет ІМО по захисту морського середовища (КЗМС) прийняв на своїй п'ятдесят шостий і п'ятдесят сьомий 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 пропонуваної 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 диоксида 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 Киотському 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 року, 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 року й ратифіковано 51 країною, на які доводилося приблизно 80,36% валовий умісти мости світового торговельного флоту. Додаток VI стосується викидів SO_x , NO_2 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 році 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 з 13 по 17 липня 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 CO₂ від міжнародного судноплавства й майбутніх сценаріїв викидів; відповідна доповідь була представлена ІМО у серпні 2008 року і розглядалася на п'ятдесят восьмій сесії КЗМС у жовтні 2008 року;

б) другий етап охоплює викиди інших парникових газів, крім CO₂, 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 березня 2010 року 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, пропонувананих 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 році загальні викиди CO₂ від судноплавства склали, по оцінках, 1,12 млрд. т, що відповідало приблизно 4% сукупних викидів CO₂ у результаті спалювання палива. До 2020 року викиди від судноплавства збільшаться, за прогнозами, більш ніж на 30% до 1,47 млрд. т. 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 з 31 березня по 4 квітня 2008 року, КЗМС прийняв ряд виправлень до правил, що втримується в додатку VI до Конвенції МАРПОЛ, у відношенні викидів SO_x і твердих часток:

а) з 1 березня 2010 року максимально припустиме втримування сірки в паливі в районах контролю викидів буде 1,00% (10 000 млн) замість 1,50% (15 000 млн);

б) з 1 січня 2012 року максимально припустиме втримування сірки в паливі буде знижене з 4,50% (45 000 млн) до 3,50% (35 000 млн);

с) з 1 січня 2015 року максимально припустиме з- ' тримання сірки в паливі в районах контролю викидів буде 0,10% (1000 млн⁻¹);

d) з 2020 року максимально припустиме втримування сірки в паливі в глобальному масштабі буде знижене до 0,50% (5000 млн.) (у 2018 році 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 року);

е) 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 року 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 загальновізаного значення й невідкладності обмеження й скорочення викидів парникових газів і необхідності забезпечення погодженості дій у рамках більше широких зусиль по розробці й прийняттю глобальної угоди до 2010 року, для того щоб воно набуло чинності до 2012 року. 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;

грунтуватися 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;

ураховувати передові технології в області енергоефективності;

бути практичної, транспортної і зручної в застосуванні й не допускати шахрайства.

установлення єдиної межі для експлуатаційного індексу CO₂ у сполученні із санкціями у випадку недотримання;

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

включення обов'язкового елемента, відносно CO₂, у збори за користування портовою інфраструктурою

Разом з тим на наступній сесіях 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 CO₂ із суден, які були викладені в доповіді Міжсесійної координаційної групи з питань, пов'язаним з парниковими газами, заснованої на п'ятдесят шостих сесій КЗМС і знову заснованої на його п'ятдесят сьомих сесій. 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 ефективної витрати палива, використання енергії вітру, зниження швидкості суден і використання берегових силових установок. До досліджуваних довгострокових заходів відносяться:

технічні міри, 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 червня 2008 року. 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 досягла 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 червня 2008 року)".

На своїй п'ятдесят шостій сесії КЗМС досяг подальшого прогресу в роботі над проектом тексту міжнародної конвенції про безпечну й екологічно раціональній утилізації 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 раціональній 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 року, підготує остаточний варіант проекту конвенції, що був розглянутий КЗМС на його п'ятдесят восьмих сесій у жовтні 2008 року. У червні 2008 року 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 року.

На своїх п'ятдесят шостій і п'ятдесят сьомій сесіях КЗМС також настійно призвав держави ратифікувати (Україна приєдналася у 2008 р.) Міжнародну конвенцію про контроль суднових баластових вод і опадів і керуванні ними (Конвенція УБВ). Ця Конвенція, спрямована на боротьбу з перенесенням шкідливих водних організмів у суднових баластових водах, була прийнята в лютому 2004 року, але поки не набула чинності через недостатню кількість держав, що її ратифікували. Як оцінюється, щорічно в баластових танках суден, що здійснюють міжнародні перевезення, транспортується приблизно 3-4 млрд. т води, і приблизно така ж кількість

баластової води перевозиться у внутрішнім і регіональному судноплавстві. Пов'язане із цим впровадження в морське середовище великого числа чужорідних інвазивних видів бактерій, рослин і тварин створює серйозну погрозу для біорізновиди морського середовища й може також приводити до більше широким економічних наслідків, зв'язаним, наприклад, з рибальством, туризмом і морськими генетичними ресурсами. Конвенція УБВ набуває чинності через 12 місяців після її ратифікації 30 державами, на які доводиться не менш 35% валової місткості суден світового торговельного флоту. За станом на червень 2008 року Конвенцію ратифікували лише 14 держав, на які доводиться приблизно десята частина загального тоннажу, необхідного для її набрання чинності. На своїй п'ятдесят шостій сесії КЗМС прийняв посібник з додаткових заходів, що стосується управління баластовими водами, з метою сприяння здійсненню Конвенції. Крім того, Комітет схвалив комплекс рекомендацій із заміни баластових вод у районі дії Договору про Антарктику. На своїй п'ятдесят сьомій сесії КЗМС затвердив переглянуту процедуру схвалення систем управління баластовими водами у яких використовуються активні речовини. На тій же сесії Комітет у принципі схвалив чотири системи управління баластовими водами й остаточно схвалив одну систему управління баластовими водами, у якій використовуються активні речовини.

На закінчення необхідно відзначити, що першою країною яка підписала Міжнародну конвенцію про видалення затонулих суден, що була прийнята в Найробі в травні 2007 року стала Естонська Республіка. Конвенція про видалення затонулих суден набуває чинності через 12 місяців після дати, на яку десять держав або підпишуть її без застережень, або здадуть на зберігання Генеральному секретареві ІМО ратифікаційні грамоти або документи про прийняття, затвердження й приєднання. Важливість цієї конвенції визнається практично всіма морськими країнами, але одночасно існують і сумніви стосовно механізмів компенсації витрат з видалення суден, які непокріті відповідними страховими внесками, наприклад, військових кораблів.

У лютому 2008 року Генеральний секретар ІМО Ефтиміос Е. 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 року 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.

Література

1. REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, 2007 Report by the UNCTAD secretariat //UNITED NATIONS New York and Geneva, 2007 – 152p.
2. REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, 2008 Report by the UNCTAD secretariat //UNITED NATIONS New York and Geneva, 2008 – 184p.
3. WCO News, N°54, October 2007:p 30.
4. WCO Trends and Patterns Report - A Capacity Building Estimate, ISSUE 2, December 2007: p16
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) No. 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 года к ней (Конвенция МАРПОЛ).

Abstract

Kotlubay O. M.

Commodities free advancement safety of navigation and environment: modern international adjustiong

Article presents some problems of International organizations activity for commodities free advancement and safety of shipping for life activity including vessels scraping.