

МОРСЬКА ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА

UDC 656.61

GLOBAL CRISIS AND SHIPPING POLICY

МИРОВОЙ КРИЗИС И МОРСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Boris Burkinskiy, Valentine Simonenko, Alexey Kotlubay

Буркинський Б.В., Симоненко В.К., Котлубай А.М.

В статті розкривається внутрішнє зміст морської транспортної політики і її сучасна спрямованість на усунення перешкоди морському судоходству, просуванню товарів в морській торгівлі, зменшення негативного впливу на життєдіяльність

What are the spheres and directions in the field of maritime economics that are of most relevance to policy makers in coming years. Probably, there will be as many views on this as there will be readers of this newsletter, and any feedback on the following thoughts will be more than welcome.

In order to produce relevant research, probably the distinction between maritime and other fields of economics will need to be somewhat blurred. Just as there are ever fewer “maritime nations”, maritime transport today is but one component of international logistics, demand for which is derived from international trade. Equivalently, on the supply side, there are now many different maritime businesses, as countries tend to specialize in different components of this industry. In the context of globalization, international maritime trade is becoming increasingly relevant for development, implying that those who work as “maritime” researchers find themselves with a growing field of action. We see principally three main spheres into which policy relevant fields of maritime economics could be grouped:

The first such sphere is related to the environment and other externalities such as safety and security. This is relevant, for example, for international conventions at the IMO, the policies that aim to promote coastal shipping, or the incorporation of environmental standards into port privatization processes. Also, new security requirements have been a common topic at recent UNCTAD events. As transport policy we have to make choices about investment, subsidies and taxes that affect different transport modes, the economic, environmental and social impacts of maritime transport will need to be estimated, and those estimates need to be incorporated into trade and transport forecasts. This represents a complex research task, where those who specialize in ports and shipping need to cooperate with those who know about global warming, terrorism, or unemployment.

A second sphere where we see a growing “demand” for research by maritime economists is related to international trade, economic integration and competitiveness. A rich literature is evolving around this topic, although it appears

that it is rather the mainstream economists that are entering the field of maritime transport, rather than port and shipping specialists who would be moving into the broader field of international trade economics. An example is Fink et al (2000), from the World Bank's Development Research Group, who caused some quite polemical discussions among maritime economists with their recommendations about liner shipping cartels. International trade models used to take transport for granted, assuming that distance would be a good "proxy" for these transport costs. Recent research, however, has shown that distance is a bad proxy for transport costs. Demand for transport services is a derived demand from trade. Hence, the virtuous cycle between better and less expensive transport services, higher volumes of trade, and thereafter even better transport services due to economies of scale is a topic where port and shipping analysts can make valuable contributions to trade forecasts and transport policies.

A third sphere of maritime research that increasingly touches upon other fields of economics is the maritime business as such – or rather the different maritime businesses. Whereas, in the past, a "maritime nation" had its own, sometimes even state owned, shipping companies, using the national flag, employing seafarers from its own nautical schools and vessels from national shipyards, which were classed, financed and insured by other national companies, today the situation is quite different. Increased transit and transshipment of cargo allows countries to participate in the port business even without much national trade. Those countries that today build ships also build cars or machinery, but are not necessarily known for long seafaring traditions. To identify comparative advantages in any of these maritime businesses requires complex industry analysis that needs to go beyond the ships and their ports of call.

A next step could be to formulate the above broad spheres of research into goals of a maritime policy, and then to see how these spheres are related to each other. The goals would thus be:

- a) to reduce environmental and other transport-related externalities;
- b) to promote economic integration and trade competitiveness through better transport services; and
- c) to generate employment and taxable income in the transport business.

Among these different goals there may exist synergies, or conflicts of interest. An example of a conflict of interest is the reservation of cabotage to nationally flagged vessels. This is usually done to maintain a "national fleet", creating employment and taxable income. It is, however, detrimental to lowering transport costs because it tends to prevent international vessels that carry the country's exports from making use of spare capacity along the coast. Also, it makes coastal shipping less competitive as compared to the environmentally less desirable truck traffic.

On this occasion wanted to highlight some of the key issues in the field of maritime security and safety, which may be of particular interest to parties engaged in international trade and transport. These include developments relating to maritime and supply chain security. Issues related to piracy will, for reasons of space, not be covered. However, a separate document on issues related to piracy is in preparation by the secretariat.

Maritime and supply-chain security. There have been a number of developments in relation to existing maritime and supply-chain security standards that

had been adopted under the auspices of various international organizations such as the World Customs Organization (WCO), IMO and the International Organization for Standardization (ISO), as well as at the European Union (EU) level and in the United States, both important trade partners for many developing countries.

In 2005, WCO had adopted the Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (the SAFE Framework)¹, with the objective of developing a global supply-chain framework. The SAFE Framework provides a set of standards and principles that must be adopted as a minimum threshold by national customs administrations. These standards are contained within two pillars - pillar 1: customs-to-customs network arrangements, and pillar 2: customs-business partnerships². The SAFE Framework has fast gained widespread international acceptance and as of 1 March 2011, 164 out of 177 WCO members had expressed their intention to implement it³.

An important feature of the SAFE Framework is the concept of Authorized Economic Operators (AEOs)⁴, which are essentially parties that have been accredited by national customs administrations as compliant with WCO or equivalent supply-chain security standards. Special requirements have to be met by AEOs in respect of physical security of premises, hidden camera surveillance and selective staffing and recruitment policies. In return, AEOs are typically rewarded by way of trade facilitation benefits, such as faster clearance of goods and fewer physical inspections.

In recent years, a number of agreements on mutual recognition of AEO programmes have been concluded, mainly on a bilateral level. However there still appears to be a lack of consensus on what mutual recognition means in practice. According to the SAFE Framework, for a system of mutual recognition to work it is essential that:

- There is an agreed set of common standards that include sufficiently robust action provisions for both customs and AEOs;
- Standards are applied in a uniform manner so that one customs administration may have confidence in the authorization of another;
- If the certification process is delegated to a designated authority by an authorizing customs administration, that there is an agreed-upon mechanism and standards for that authority;
- Legislation to enable the implementation of a mutual recognition system is in place⁵.

¹ A June 2011 updated version of the SAFE Framework is available at: http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/safe_package/safe_package_1_2011.pdf.

² Pillar 1 is based on the model of the Container Security Initiative (CSI) introduced in the U.S. in 2002. Pillar 2 is based on the model of the Customs-Trade Partnership against Terrorism (C-TPAT) programme introduced in the U.S. in 2001. For more information on these as well as for an analysis of the main features of the customs supply chain security namely advance cargo information, risk management, cargo scanning and Authorized Economic Operators (AEOs), see "WCO research paper No.18, *The Customs Supply Chain Security Paradigm and 9/11: Ten Years On and Beyond*", September 2011, available at www.wcoomd.org. For a summary of the various U.S. security programmes adopted after September 11 see UNCTAD report *Container Security: Major initiatives and related international developments*, UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1, available at <http://r0.unctad.org/ttl/ttl-docs-legal-reports+docs.htm>

³ For the list of WCO members who have expressed their intention to implement the SAFE Framework, see http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Enforcement/FOS_bil_05.pdf.

⁴ The SAFE Framework AEO concept has its origins in the revised Kyoto Convention which contains standards on "authorized persons", and national programmes.

⁵ WCO Safe Framework of Standards, June 2011, p.49.

In June 2010, WCO issued its SAFE Package, bringing together all WCO instruments and guidelines that support its implementation⁶. A number of updates have recently been made to this package. This includes the 2011 version of the SAFE Framework, providing a separate annex for data elements for security purposes and incorporating the remaining 10 + 2 data elements into those that were listed in the previous version of 2007, with the aim of improving WCO members' risk assessment capabilities in this sphere. The 2011 version of the SAFE Framework also includes definitions of the terms scanning and screening to clarify their use in day-to-day customs work. Other updates include 2011 versions of the Compendium of Authorized Economic Operator (AEO) Programmes, reflecting relevant data as of June 2011, and of the WCO Guidelines for the Procurement and Deployment of Scanning/NII Equipment.

In addition, a new set of Guidelines for Developing a Mutual Recognition Arrangement/Agreement was added to the SAFE Package. As noted above, mutual recognition is a broad concept embodied within the WCO SAFE Framework, and its interpretation might still be unclear. Therefore, the issuance of the new Guidelines aims to assist States and industry in this respect. According to the Guidelines, mutual recognition is a concept "whereby an action or decision taken or an authorization that has been properly granted by one customs administration is recognized and accepted by another customs administration" -based on a formalized document generally termed Mutual Recognition Agreement (MRA) or Mutual Recognition Arrangement. As concerns the objective of mutual recognition, the Guidelines note: "one customs administration recognizes the validation findings and authorizations by the other customs administration issued under the other programme and agrees to provide substantial, comparable and, where possible, reciprocal benefits/facilitation to the mutually recognized AEOs. This recognition is generally premised on the existence (or creation) of both relevant legislation (where applicable) and operational compatibility of both or more programmes."⁷

The issue of mutual recognition is also addressed in a WCO research paper,⁸ where the concept is clarified, in line with the general WCO approach, as follows:

"Mutual recognition of AEOs is perceived as an arrangement or agreement between two or more customs administrations (or governments) that recognize each other's audits, controls and authorizations as equivalent and therefore provide reciprocal benefits to AEOs. In practice, this means that AEOs authorized by the partner country are recognized as being as secure and reliable as AEOs authorized by their own administration and will, therefore, receive benefits such as reduced risk score and reduced controls when importing into the customs territory."

The research paper also suggests, however, that some advocate a more expansive interpretation. Some assert that an AEO accredited by one mutual recognition agreement party should have exactly the same status and be recognized as an AEO by the other party or parties to that agreement, and thus need not apply in the

⁶ The SAFE package is available at: www.wcoomd.org/home_pfoverviewboxes_safepackage.htm.

⁷ See *Guidelines for developing a mutual recognition arrangement/agreement, 2011*, p.2.

⁸ See WCO research paper No.18, *The Customs Supply Chain Security Paradigm and 9/11: Ten Years On and Beyond*, September 2011, available at http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/research/18_CSCSP_911.pdf.

country of the other party. It is unclear whether this last interpretation is significant or necessary, considering that international trade is dominated by SMEs with a limited geographic range of trade compared to multinationals.

In recent years, a number of MRAs have been adopted by customs administrations, usually on a bilateral basis. However, it is hoped that these will, in due course, form the basis for multilateral agreements at the subregional and regional levels. The first MRA was concluded between the United States and New Zealand in June 2007. As of 30 June 2012, 19 bilateral MRAs have been concluded and a further 10 are being negotiated between the following: China-EU, China-Japan, Japan-Malaysia, China-Republic of Korea, Hong Kong (China)-Republic of Korea, India-Republic of Korea, Israel-Republic of Korea, New Zealand-Singapore, Norway-Switzerland and Singapore-United States. Many countries already having customs compliance programmes⁹ are also in the process of adopting legislative measures and taking other steps necessary to establish their own AEO programmes. As of 30 June 2012, 23 AEO programmes have been established in 49 countries and eight more countries plan to establish them in the near future¹⁰.

At the regional level, EU and the United States have continued to develop measures to improve maritime and supply-chain security. Given the particular importance for many developing countries of trade with EU and the United States, it is pertinent to mention certain developments in this context.

As regards EU, previous editions of the Review of Maritime Transport have provided information on the security amendment to the Customs Code (Regulation 648/2005 and its implementing provisions), which aims to ensure an equivalent level of protection through customs controls for all goods brought into or out of the customs territory of EU.

Part of these changes involved the introduction of provisions regarding AEOs, a status that reliable traders may be granted and which entails benefits in terms of trade facilitation measures. Subsequent relevant developments, such as the recommendation for self-assessment of economic operators to be submitted together with their application for AEO certificates, and the issuance of a revised self-assessment questionnaire, to guarantee a uniform approach throughout all EU member States, are also worth mentioning.

The EU is in the process of negotiating MRAs with third countries, including major trading partners¹¹ such as the United States. In this respect, it is worth noting that EU and the United States signed a decision on mutual recognition of their “secure traders” programmes, namely the EU AEO and the United States Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) programmes, on 4 May 2012^{12, 132}. The decision represents a formal agreement on mutual recognition of safe traders, allowing these companies to benefit from faster controls and reduced administration

⁹ Customs compliance programmes are mainly focused on traditional fiscal rather than security criteria.

¹⁰ According to information provided by the WCO secretariat. For more information see *Compendium of AEO Programmes, 2012 Edition*, available at www.wcoomd.org/home_research_researchseries.htm.

¹¹ MRAs have already been concluded with Switzerland, Norway and Japan. A similar agreement is also being explored with China.

¹² Preparatory work on mutual recognition was completed in November 2011, when they came to an agreement to mutually recognize each others secure traders programmes. A copy of the decision is published in the Official Journal of the European Union, L 144/44, 5 June 2012, p.44-47, at <http://eur-lex.europa.eu>.

for customs clearance, enjoy lower costs, simplified procedures and greater predictability in their transatlantic activities. Importantly, mutual recognition is also expected to improve security on imports and exports by enabling customs authorities to focus their attention on genuine spheres of risk. The joint decision started to be implemented from 1 July 2012¹³.

As noted in previous editions of the WCO, a legislative requirement was introduced into United States law in 2007¹⁴ to provide, by July 2012, for 100 per cent scanning of all United States-bound cargo containers before being loaded at a foreign port. In October 2009, the United States Department of Homeland Security (DHS) had acknowledged that the implementation of this scanning requirement was unlikely to be met, and that the target date would be postponed until July 2014. Relevant concerns relating to the feasibility of implementing the legislation appear, however, to remain¹⁵, as is illustrated by the conclusions of a recent United States Government Accountability Office (GAO) report¹⁶. On 2 May 2012, an official notification letter was submitted by the DHS Secretary to the US Congress, thus giving effect to the anticipated deferral of the requirement for 100 per cent scanning of United States-bound maritime containers at foreign ports for two years until 1 July 2014. Inter alia, the letter states that 100 per cent scanning of containers was neither the most efficient nor a cost-effective way to secure the supply chain against terrorism. In addition, diplomatic, financial and logistical challenges of such a measure would cost an estimated \$16 billion¹⁷.

Both, the Maritime Safety Committee (MSC) and the Facilitation Committee (FAL) of IMO consider measures to enhance maritime security as part of their agenda. In this respect, certain developments at the most recent sessions of these Committees over the past year, relating to the effective implementation of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) chapter XI-2 and the International Ship and Port Facilities Security (ISPS) Code, to voluntary self-assessment for port facilities and ship security, as well as to the search for solutions to stowaway cases, are relevant to the present article.

At its ninetieth session, held from 16-25 May 2012, MSC recalled that it had previously urged SOLAS Contracting Governments and international organizations to bring to its attention, at the earliest opportunity, the results of the experience gained

¹³ *EU and USA agree to recognize each other's "trusted traders"*, EU Press Release IP/12/449, 4 May 2012.

¹⁴ *Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007*. Public Law 110-53, 3 August 2007. For an analysis of the respective provisions, see UNCTAD's *Transport Newsletter* no.45, first quarter 2010, available at www.unctad.org/titl.

¹⁵ *"Balancing maritime security and trade facilitation: Protecting our ports, increasing commerce and securing the supply chain"*, Joint Statement by DHS before the House Committee on Homeland Security Subcommittee on Border and Maritime Security, 7 February 2012, available at:

<http://homeland.house.gov/sites/homeland.house.gov/Attachments/120502.pdf>

¹⁶ *Container Security Programs Have Matured, but Uncertainty Persists over the Future of 100 Percent Scanning*. Statement of Stephen L. Caldwell, Director Homeland Security and Justice, 7 February 2012, GAO-12-422T, available at: www.gao.gov/products/GAO-12-422T

¹⁷ For the full text of the letter, see: www.brymar-consulting.com/wp-content/uploads/security/Scanning_deferral_120502.pdf

from the use of the relevant maritime security guidance¹⁸ for consideration of action to be taken. One country informed the Committee that it had, in early 2012, conducted and completed a voluntary self-assessment of its port facilities and ship security using the guidance provided in the above circulars, which had demonstrated to it the value of these self-assessment tools.¹⁹

A number of maritime security-related measures were considered during the thirty-seventh session of FAL, held from 5-9 September 2011. During the session the Committee adopted resolution FAL.11(37), Revised Guidelines on the Prevention of Access by Stowaways and the Allocation of Responsibilities to Seek the Successful Resolution of Stowaway Cases²⁰. Finding a solution to stowaway cases can be challenging because of differences between the national legislation of, potentially, several involved States: the State of embarkation, the State of disembarkation, the flag State of the ship, the State of apparent, claimed or actual nationality/citizenship or right of residence of the stowaway, and States of transit during repatriation. The revised Guidelines outline comprehensive strategies to improve access control and prevent intending stowaways from gaining access to ships. They also provide guidance for public authorities, port authorities, shipowners and masters, to enable them to cooperate to the fullest extent possible in order to resolve stowaway cases expeditiously and ensure that an early return or repatriation of the stowaway will take place.

The Committee also endorsed the inclusion, in the Global Integrated Shipping Information System (GISIS), of a module on stowaways, and urged member States to make as much use as possible of the GISIS reporting facilities. In 2008, 494 reports of stowaway cases were received by IMO, 314 in 2009, 253 in 2010 and 47 in 2011 (up to August 2011). The reported cases involved 2,052 stowaways in 2008, 1,070 in 2009, 721 in 2010 and 147 in the first eight months of 2011. However, the low number of reporting sources meant that meaningful analysis of the reports was difficult²¹. Associating the increasing problem of stowaways with a lack of proper implementation of physical security measures and access controls on board ships and within port facilities, member States' obligations to implement fully the provisions of SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code were recalled and, in particular, the requirement for flag States to assess, on a continuous basis, all threats to ships entitled to fly their flag, to set the security level accordingly, and to ensure that ships implement fully the security procedures appropriate to the security level as detailed in the ship security plan²².

A number of developments aimed at improving security and facilitation of international trade and transport are also relevant. In particular, FAL, at its thirty-seventh session, adopted a set of Guidelines for Setting up a Single Window System

¹⁸ MSC.1/Circ.1192 on Guidance on voluntary self-assessment by SOLAS Contracting Governments and by port facilities; MSC.1/Circ.1193 on Guidance on voluntary self-assessment by Administrations and for ship security; and MSC.1/Circ.1194 on Effective implementation of SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code.

¹⁹ Document MSC 90/4/1 (Australia).

²⁰ Resolution FAL.11(37), *Report of the Facilitation Committee on its thirty-seventh session*, FAL 37/17 Annex 1.

²¹ FAL 37/17, p.18. Reports on stowaway incidents were received by the IMO from nine Member States; one Associate Member and one NGO in 2008; from eight Member States, one Associate Member and one NGO in 2009, from five Member States and one Associate Member in 2010, and one Member State in 2011.

²² *Ibid.*, p.21

in Maritime Transport²³. Single window systems enable information to be provided to multiple users through a single report. Hence they facilitate trade and decrease the administrative burden on the shipmaster, while at the same time improving the information flow to both individual port authorities and government agencies concerned. The Committee also adopted a revised IMO Compendium on Facilitation and Electronic Business.²⁴ The compendium provides updated information, guidance and recommended formats for electronic exchange of information required by public authorities for the arrival, stay and departure of the ship, persons and cargo in order to facilitate clearance processes.

At its ninetieth session, MSC adopted Amendments to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code which are intended to harmonize the IMDG Code with the amendments to the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) Recommendations on the Transport of Dangerous Goods (17th revised edition). The Committee also issued a circular, Interim Measures for Early Implementation of the Draft Amendments to the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code²⁵; these measures are set to be adopted in 2013, following recent incidents associated with the liquefaction of cargoes.

During the last decade, International Organization for Standardization (ISO) has been actively engaged in matters of maritime transport and supply chain security. Shortly after the release of the ISPS Code, and to facilitate its implementation by the industry, the

ISO Technical Committee ISO/TC 8 published ISO 20858:2007, Ships and Marine Technology - Maritime Port Facility Security Assessments and Security Plan Development.

Another important contribution is the ongoing development of the ISO 28000 series of standards, Security Management Systems for the Supply Chain, which are designed to help the industry successfully plan for, and recover from, any disruptive event. These standards promote a holistic, risk-based approach to managing risks associated with any disruptive incident in the supply chain, before, during and after the event.

The core standard, ISO 28000:2007, Specification for Security Management Systems for the Supply Chain, serves as an umbrella management system that enhances all aspects of security: risk assessment, emergency preparedness, business continuity sustainability, recovery, resilience and/or disaster management, whether relating to terrorism, piracy cargo theft, fraud, and many other security disruptions. The standard also serves as a basis for AEO and C-TPAT certifications. Various organizations adopting such standards may tailor an approach compatible with their existing operating systems.

Thus, the development of modern maritime policy is mainly aimed at reducing barriers to free movement of goods and maritime traffic in general and would reduce its negative impact on life activity of humanity.

²³ FAL.5/Circ.36.

²⁴ FAL.5/Circ.35.

²⁵ MSC.1/Circ.1441.

References

1. A June 2011 updated version of the SAFE Framework is available at: http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/safe_package/safe_package_1_2011.pdf.
2. WCO Safe Framework of Standards, June 2011, p.49.
3. Review of Maritime Transport 2011, p.121-122. www.unctad.org/publication.htm.
4. Guidelines for developing a mutual recognition arrangement/agreement, 2011, p.2.
5. WCO research paper No.18, The Customs Supply Chain Security Paradigm and 9/11: Ten Years On and Beyond, September 2011, available at http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/research/18_CSCSP_911.pdf.
6. Compendium of AEO Programmes, 2012 Edition, available at www.wcoomd.org/home_research_researchseries.htm.
7. Customs: EU and USA agree to recognize each other's "trusted traders", EU Press Release IP/12/449, 4 May 2012.
8. Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007. Public Law 110-53, 3 August 2007. For an analysis of the respective provisions, see UNCTAD's Transport Newsletter no.45, first quarter 2010, available at www.unctad.org/ttl.
9. "Balancing maritime security and trade facilitation: Protecting our ports, increasing commerce and securing the supply chain", Joint Statement by DHS before the House Committee on Homeland Security Subcommittee on Border and Maritime Security, 7 February 2012, available at: <http://homeland.house.gov/sites/homeland.house.gov>.
10. Container Security Programs Have Matured, but Uncertainty Persists over the Future of 100 Percent Scanning, Statement of Stephen L. Caldwell, Director Homeland Security and Justice, 7 February 2012, GAO-12-422T, available at: www.gao.gov/products/GAO-12-422T

Анотація

З точки зору сучасної теорії глобалізації морський транспорт на сьогоднішній день є лише одним з компонентів міжнародної логістики, попит на який є похідним від міжнародної торгівлі. В умовах глобалізації, міжнародної морської торгівлі стає все більш актуальною для розвитку проблема зменшення перешкод на шляху вільного просування товарів. Маючи це на увазі, ті дослідники, хто працює в морській транспортній сфері знаходять для себе все зростаюче поле діяльності. Ми бачимо, головним чином три основні сфери, в яких політики відповідних областей морської економіки можуть бути згруповані:

Перша така область, пов'язана з навколишнім середовищем та іншими зовнішніми факторами, такими як безпека і охорона судноплавної діяльності. Це актуально, наприклад, для міжнародних конвенцій ІМО, політиків, які спрямовані на розвиток прибережного судноплавства, або включення екологічних стандартів у процеси приватизації портів. Крім того, нові вимоги безпеки були загальними темами останніх досліджень ЮНКТАД. В якості

транспортної політики необхідно зробити вибір відносно інвестицій, субсидій і податків, які впливають на різні види транспорту, досягти необхідного економічного, екологічного та соціального впливу на діяльність морського транспорту. Для цього ці фактори повинні бути оцінені, і ці оцінки повинні бути включені в торговельні й транспортні прогнози. Це являє собою складне завдання дослідження, і тим, хто спеціалізується на портовій і судноплавній діяльності необхідно співпрацювати з тими, хто знається про глобальне потепління, тероризм, або безробіття.

Друга область, де ми бачимо зростаючий «попит» на дослідження морських економістів, стосується міжнародної торгівлі, економічної інтеграції та конкурентоспроможності. Багато літератури опублікована навколо цієї теми, хоча здається, що це скоріше публікації провідних економістів, ніж тих, хто обертається в сфері морського транспорту і необхідно щоб фахівці з діяльності портів і судноплавства більш активно обізнавалися в області міжнародної економіки торгівлі. Попит на послуги транспорту є похідним попитом від торгівлі, тому здешевлення транспортних послуг забезпечується перш за все збільшенням обсягів торгівлі, а вже потім збільшенням транспортних послуг за рахунок економії на масштабі, це тема, де аналітики портової і судноплавної діяльності можуть робити науковий внесок в розробку прогнозів торгівлі і перспектив транспортної політики.

Третій напрямок морських досліджень, які все більше зачіпає інші галузі економіки є різні види морського бізнесу. Між тим, в минулому, великі морські держави мали свої, іноді навіть у державній власності, судноплавні компанії, які використовували національний прапор, використовували моряків зі своїх морських шкіл і судна побудовані на національних верфях, які були класифіковані, і застраховані іншими національними компаніями, але сьогодні ситуація зовсім інша. Збільшення транзиту і перевалки вантажів дозволяє країнам брати участь навіть у портовому бізнесі навіть без власної національної торгівлі. Ті країни, які сьогодні будувати кораблі і будувати автомобілі або машини, але не обов'язково відомі давно морські традиції. Для виявлення порівняльних переваг в будь-який з цих сфер морського бізнесу вимагає комплексного аналізу галузі, яка повинна виходити за рамки суден та їх портів заходу.

Необхідно також встановити як ці області пов'язані між собою. Таким чином, мета дослідження морської політики може бути сформульована як “забезпечення зменшення впливу екологічних та інших зовнішніх факторів пов'язаних з транспортом з метою сприяння економічній інтеграції та конкурентоспроможності торгівлі шляхом поліпшення транспортних послуг для створення нових робочих місць і оподаткованого прибутку в транспортному бізнесі”.

З цього приводу хотілося висвітлити деякі ключові питання в галузі морської безпеки та охорони, які можуть становити особливий інтерес для сторін, що беруть участь у міжнародній торгівлі та транспортній діяльності. До них відносяться події, пов'язані з морським перевезенням і безпекою ланцюга постачань.

Останнім часом відбулося ряд змін щодо існуючих стандартів безпеки морських ланцюжків постачань, які були прийняті під егідою різних

міжнародних організацій, таких як Всесвітня митна організація (ВМО), ІМО, і Міжнародна організація по стандартизації (ISO), а також Європейського Союзу (ЄС) і Сполучених Штатів, обох важливих торговельних партнерів для багатьох країн, що розвиваються.

В 2005 році, Всесвітня митна організація прийняла Рамкові стандарти безпеки і полегшення світової торгівлі (SAFE Framework), з метою розробки глобальної рамки ланцюжка поставок. SAFE Framework являє собою набір стандартів і принципів, які повинні бути прийняті в якості мінімального порогу для національних митних адміністрацій. Ці норми складаються з двох компонентів. Компонент 1: митні стандарти до міжнародної домовленості, і компонент 2: партнерство митного бізнесу. SAFE Framework швидко отримала широке міжнародне визнання і станом на 1 березня 2011 р., 164 з 177 членів ВМО висловили свій намір її здійснювати.

Важливою особливістю SAFE Framework є поняття уповноваженого економічного оператора (УЕО), які по суті є сторонами, які будуть акредитовані національними митними адміністраціями, сумісними із СОР, або еквівалент ланцюжка поставок за стандартами безпеки. Особливі вимоги мають бути задоволені УЕО щодо фізичної безпеки приміщень, прихованих камер відеоспостереження і селективного штатного розкладу та кадрової політики. У свою чергу, УЕО, як правило, наділяються особими повноваженнями шляхом спрощення процедур торгівлі, перевагами, такими як більш швидкий термін оформлення товарів і менша кількість фізичних перевірок.

В останні роки цілий ряд угод про взаємне визнання програм УЕО були укладені, в основному на двосторонній основі. Однак є ще відсутність консенсусу про те, що саме взаємне визнання означає на практиці спрощення процедур митного оформлення.

Питання про взаємне визнання розглядається також Всесвітньою митною організацією та проведеними в інституті дослідженнями, де ці поняття роз'яснюється, відповідно загальним підходам СОР, а саме:

Взаємне визнання УЕО сприймається як домовленість або угода між двома чи декількома митними адміністраціями (або урядами), які взаємно визнають системи аудиту, контролю і дозволу в якості еквівалента і, отже, забезпечують взаємні вигоди для УЕО.

Деякі однак стверджують, що УЕО акредитовані одним учасником угоди через взаємне визнання повинні мати точно такий же статус і бути визнаним як УЕО визнані іншою стороною або сторонами в цій угоді, і, отже, не повинні діяти в країні іншого учасника. Неясно, чи є ця остання інтерпретація є суттєвою або необхідною, враховуючи, що міжнародна торгівля є домінантою малого та середнього бізнесу з обмеженим географічним діапазоном.

На регіональному рівні, ЄС і США продовжують розробляти заходи для поліпшення безпеки морського ланцюжка поставок. Враховуючи особливе значення торгівлі з ЄС і США для багатьох країн, що розвиваються, доречно відзначити деякі зміни в цьому контексті.

Що стосується ЄС, необхідно відмітити про поправки до Митного кодексу (постанова 648/2005 і його реалізації положень), які покликані забезпечити еквівалентний рівень захисту через митний контроль для всіх

товарів, що ввозяться в або вивозяться з митної території ЄС. Частина цих змін, пов'язана введенням положення, що стосуються статусу УЕО, як надійного трейдера і забезпечує вигоди застосування заходів щодо спрощення процедур торгівлі. Після відповідних змін, таких, як рекомендація для самостійної оцінки економічних операторів, останні повинні бути представлені разом з застосуванням сертифікатів УЕО, і видачею переглянутої анкети самооцінки, щоб гарантувати єдиний підхід у всіх державах-членах ЄС.

Комітет з безпеки на морі (КБМ) та Комітет зі спрощення формальностей (FAL) ІМО розглянути заходи з посилення охорони на морі, як частина їх порядок денний. У зв'язку з цим, деякі події на останніх сесіях цих комітетів за минулий рік, що стосуються ефективного здійснення Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС), глава XI-2 і Міжнародний суден і портових засобів (Кодекс ОСПС), на добровільній самооцінці для портових споруд і суден забезпечення, а також для пошуку рішень безквиткового пасажира випадків, що мають відношення до справжнього огляду.

На своїй дев'яностих сесії, що відбулася 16-25 травня 2012 року, MSC нагадав, що він раніше закликав Договірні уряди Конвенції СОЛАС і міжнародні організації доводити до його відома, при першій же можливості, результати досвіду з використання відповідних заходів з морської безпеки з метою визначення дій, які будуть прийняті. Одна з країн повідомила Комітет, що на початку 2012 року, нею проведені і завершені результати добровільної самооцінки своїх портових споруд і суднової безпеки за допомогою рекомендацій, що містяться в вищезгаданих циркулярах, які продемонстрували їй дієвість цих інструментів самооцінки.

На своїй дев'яностих сесії КБМ прийняв поправки до Міжнародної морської конвенції з перевезення небезпечних вантажів Code 47, які призначені для узгодження МКМПНВ зі змінами в європейську економічну комісією ООН (ЄЕК ООН) Рекомендації з перевезення небезпечних вантажів (17-е переглянуте видання). Крім того, Комітет видав циркуляр про забезпечувальні заходи до якнайшвидшої реалізації проекту поправок до Міжнародної морської конвенції з перевезення навалювальних вантажів (IMSBC). Кодекс з цих заходів повинен бути прийнятий в 2013 році, після недавніх інцидентів, пов'язаних з зріджуванням вантажів.

Протягом останнього десятиліття, ISO бере активну участь у питаннях морського транспорту та безпеки ланцюга поставок. Основним стандартом ISO 28000:2007, специфікації для систем управління безпекою ланцюга поставок, служить система управління, яка підсилює всі аспекти безпеки: оцінку ризику, готовності до надзвичайних ситуацій, стійкість безперервності бізнесу, відновлення пружності та / або запобігання стихійним лихам, незалежно від того, стосується це тероризму, піратства крадіжок вантажів, шахрайства, та багатьох інших порушень безпеки. Стандарт також служить в якості основи для УЕО і С-ТРАТ сертифікатів.

Таким чином, сучасний розвиток морської політики в основному спрямований на зменшення перешкод на шляху вільного просування товарів та морського судноплавства взагалі і забезпечує зменшення його негативного впливу на життєдіяльність людства.