

definition of term “refugee” does not include all categories of forced migrants requiring the protection. The international instruments proved in Africa, Latin America and Asia have expanded the concept “refugee”, extending it to the victims of external aggression, foreign occupation and others.

It is noted that in the international instruments approved at the European level, the term “refugee” is defined in accordance with the Convention 1951. At the same time, the international instruments aimed at providing an additional protection for victims of aggression, occupation, etc. were adopted in Europe. In addition, according to the European international instruments there will be the provision of temporary protection in the event of a mass influx of people fleeing from external aggression, foreign occupation, civil war et al.

It is proved that the adoption of the current Law of Ukraine “On refugees and persons requiring an additional or temporary protection” dated July 08, 2011 is important for the problem under consideration. It is noted that the current Law defines the legal status not only refugees, but also two new categories of asylum-seekers: persons requiring an additional protection and persons requiring a temporary protection. Upon that, the Law has equalized the legal status of persons recognized as refugees with persons requiring an additional protection. At the same time, the rights and obligations of persons requiring a temporary protection were settled separately.

What is fully justified is the conclusion that the preservation of regulations on additional and temporary protection to persons who need it in the domestic law in accordance with the standards of the European Union defeated the meaning of legislative proposals to expand the legislative definition of term “refugee”. For certain other categories of forced migrants, the problem can be solved by introducing an additional protection on humanitarian grounds by creating a mechanism for the implementation of constitutional powers of the President of Ukraine on asylum in Ukraine.

**Key words:** refugee, national legislation, legislative definition, international law, European integration.

УДК 341.2

**К. Л. БІЛЛЯР**

## **ЗМІЦНЕННЯ КОНТРОЛЬНИХ ФУНКЦІЙ МІЖНАРОДНОЇ МОРСЬКОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ (ІМО) ШЛЯХОМ ЗАПРОВАДЖЕННЯ СХЕМИ АУДИТУ ВИКОНАННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ДЕРЖАВОЮ-ЧЛЕНОМ ІМО**

*Стаття присвячена механізмам контролю за виконанням інструментів, прийнятих Міжнародною морською організацією (ІМО). Розглянуто історію*

---

© БІЛЛЯР Костянтин Леонідович – здобувач Інституту держави і права ім. В.М. Корецького НАН України

розвитку контрольних функцій ІМО, проведено порівняльний аналіз створення цих функцій в ІМО та у Міжнародній організації цивільної авіації (ІКАО). Висвітлені питання надання сприяння з боку ІМО державам-членам у питаннях імплементації обов'язкових інструментів ІМО. Детально досліджено розвиток і сучасний стан Системи аудиту зобов'язань держави-члена ІМО, структуру і порядок проходження аудиту на підставі аналізу Кодексу з імплементації інструментів ІМО, Рамкових положень і Процедури аудиту. Крім того, розглядаються існуючі проблеми із наданням Системі аудиту обов'язкового статусу.

**Ключові слова:** міжнародне право, Міжнародна морська організація, Міжнародна організація цивільної авіації, імплементація норм міжнародного права, аудит виконання міжнародно-правових зобов'язань державою, Кодекс з імплементації обов'язкових інструментів ІМО, Рамкові положення проведення аудиту, Процедура проведення аудиту.

### **Билляр К.Л. Укрепление контрольных функций Международной морской организации (ИМО) путем внедрения Схемы аудита исполнения обязательств государством-членом ИМО**

Статья посвящена механизмам контроля за исполнением инструментов, принятых Международной морской организацией (ИМО). Рассмотрена история развития контрольных функций ИМО, осуществлен сравнительный анализ создания этих функций в ИМО и в Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Освещены вопросы предоставления содействия со стороны ИМО государствам-членам в вопросах имплементации инструментов ИМО. Детально исследовано развитие и состояние на сегодня Системы аудита обязательств государства-члена ИМО, структура и порядок прохождения аудита исходя из анализа Кодекса имплементации инструментов ИМО, Рамочных положений и Процедуры аудита. Кроме того, рассматриваются существующие проблемы с предоставлением Системе аудита обязательного статуса.

**Ключевые слова:** международное право, Международная морская организация, Международная организация гражданской авиации, имплементация норм международного права, аудит исполнения международно-правовых обязательств государством, Кодекс по имплементации обязательных инструментов ИМО, Рамочные положения о проведении аудита, Процедуры проведения аудита.

### **Billiar Kostiantyn. Strengthening the oversight functions of the International Maritime Organization (IMO) by introducing a Member State Audit Scheme**

The article is dedicated to the oversight mechanisms of the International Maritime Organization (IMO). A history of developing the oversight functions is examined, a comparative analysis of a process of establishing the said functions at the IMO and the International Civil Aviation Organization (ICAO) is done. The article covers the issues related to IMO assistance to the Member-States in implementing the IMO instruments. Development and contemporary status of the IMO Member State Audit Scheme is researched in details, covering the structure and implementation of an audit based on the IMO Instruments Implementation Code, Audit Framework and Procedures. Besides, the existing problems with making IMO Audit Scheme mandatory are considered.

**Key words :** *International Law, International Maritime Organization, International Civil Aviation Organization, implementing the international law, audit of the implementation by a State of the international legal obligations, IMO Instruments Implementation Code, Framework for the IMO Member State Audit, Procedures for the IMO Member State Audit.*

Зростання ролі міжнародних організацій стало однією з відмітних рис міжнародних відносин новітньої історії. Найбільш красномовно їх значення засвідчує динаміка збільшення їх кількості: на сьогодні налічується більше 66 тис. міжнародних організацій різного рівня, щороку їх кількість зростає приблизно на 1200<sup>1</sup>. При цьому кількісне зростання (1 963 станом на 2006 рік) супроводжується розширенням завдань, що виконують міжнародні організації на глобальному і національному рівнях<sup>2</sup>. Водночас, проблеми, пов'язані з ефективністю виконання прийнятих рішень, залишаються актуальними для діяльності міжнародних міжурядових організацій, з огляду на те, що такі організації діють у відповідності до мандату, наданого їм державами-членами, а ефективність виконання рішень безпосередньо пов'язана зі здійсненням контролю за державами-членами. Особливо гостро постає це питання для міжнародних організацій, що входять до системи ООН, а тому пошук шляхів підвищення власної ефективності є ключовим для них<sup>3</sup>. У цій статті розглядається діяльність Міжнародної морської організації у плані посилення контролю за ефективністю виконання прийнятих нею рішень.

Міжнародна морська організація (International Maritime Organization, ІМО) була створена у 1948 році для координації міжнародних зусиль, спрямованих на підвищення безпеки міжнародного морського судноплавства. ІМО відрізняється від інших міжнародних організацій своєю багатогранністю: спектр питань, що розглядається Організацією, простягається від суто технічних проблем застосування новітніх досліджень у галузі теорії судна, до юридичних питань, пов'язаних із договором перевезення пасажирів і багажу. ІМО розроблено 34 конвенції, 30 кодексів, з яких 16 мають обов'язкову силу, та багато інших інструментів, проте їх ефективність неодноразово ставилася під сумнів, про що свідчать масштабні забруднення навколишнього середовища нафтою в результаті серйозних аварій з танкерами *Torrey Canyon* у 1967 році, *Amoco Cadis* у 1979 та *Exxon Valdes* у 1989 р. На шляху підвищення дієвості власних інструментів і рішень Організація поступово розробила специфічний інструментарій контролю у формі конвенційних поло-

жень і організаційних заходів. Поміж інструментів, прийнятих на озброєння ІМО, необхідно відзначити механізми контролю державою порту за суднами під прапорами іноземних держав (включаючи вельми дієві заходи регіонального співробітництва, що реалізуються у формі меморандумів про взаєморозуміння щодо контролю державою порту); обов'язкові доповіді держав-учасниць у рамках конвенцій, розроблених ІМО, які забезпечують зворотній зв'язок держав-учасниць для оцінки ефективності їх імплементації; переведення обов'язкових доповідей на сучасну технологічну основу із застосуванням можливостей Глобальної інтегрованої інформаційної системи про судноплавство (GISIS), що створена і адмініструється Секретаріатом ІМО.

Водночас, згадані заходи контролю у інструментах ІМО виявилися неспроможними реалізувати у повній мірі закладений у них потенціал. На цю обставину вказує Джон Мансел, сучасний дослідник у галузі становлення правових основ відповідальності держав прапора, зауважуючи, що вступ у ХХІ століття був відзначений публічним визнанням з боку Організації невдачі у спробах поліпшити імплементацію та забезпечити виконання державами прапора інструментів ІМО<sup>4</sup>. Причини, з яких випливають недоліки імплементації, були ідентифіковані працівником Секретаріату ІМО Лоренсом Барчу, відповідальним за питання зовнішнього і внутрішнього аудиту Організації<sup>5</sup>. На його переконання, деякі з інструментів ІМО надають широкі права державам прапора у делегуванні власних повноважень і застосуванні вилучень з конвенцій та еквівалентних положень. Безконтрольне делегування повноважень недержавним організаціям і установам, а також розбіжності у імплементації та відмінності національних механізмів забезпечення виконання, перетворюють процес реєстрації суден у привабливий та цілком легітимний бізнес, надаючи судновласникам значні економічні переваги. Для подолання цих недоліків ІМО обрала два напрямки: надання допомоги державам-членам у імплементації інструментів ІМО та створення механізму, що забезпечував би оцінку імплементації обов'язкових інструментів.

На шляху надання допомоги державам-учасницям конвенцій Організація розвиває комплексні підходи, які узгоджують нормотворчу діяльність ІМО зі здатністю держав-членів (передусім – держав, що розвиваються) забезпечувати їх виконання. Починаючи з 1979 року, ІМО розглядає питання імплементації як одне з головних завдань Організації. Для його вирішення було ухвалено низку резо-

люцій: у 1981 році резолюцією Асамблеї ІМО А.500(XII) були поставлені відповідні завдання Раді та комітетам ІМО; у 1993 році резолюцією А.740(18) були затверджені Тимчасові керівні принципи стосовно надання сприяння державам прапора у імplementації інструментів ІМО; у 1997 р. резолюцією А.847(20) були ухвалені Керівні принципи щодо надання допомоги державам прапора у імplementації інструментів ІМО. Подальший імпульс вдосконаленню імplementації надало прийняття у 2005 році Кодексу з імplementації обов'язкових інструментів ІМО (резолюція 24-ої сесії Асамблеї ІМО А.973(24)). Примітно, що мотивувальна частина цієї резолюції містить посилення на Схему добровільного аудиту держави-члена ІМО та зазначає, що Кодекс з імplementації обов'язкових інструментів ІМО, окрім сприяння державам у імplementації та забезпеченні виконання інструментів Організації, створює базис для реалізації Схеми добровільного аудиту, зокрема – ідентифікує ті галузі, які підлягають перевірці. Саме Схеми добровільного аудиту стала механізмом, що забезпечує незалежну оцінку ступеню імplementації державами-учасниками визначених інструментів ІМО.

Необхідно зауважити, що створюючи Схему добровільного аудиту Міжнародна морська організація наслідувала приклад спорідненої організації: Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). На цю обставину вказує Д.Мансел<sup>6</sup>. Зокрема, наприкінці 80-х років минулого століття, внаслідок бурхливого розвитку сектору авіаційних перевезень, технологічні рішення та регулятивна діяльність ІКАО отримали потужний розвиток, внаслідок чого окремі держави-члени виявилися неспроможними забезпечити виконання вимог цієї Організації. Це, у свою чергу, призвело до низки серйозних аварій. Для запобігання такому явищу окремі держави вдалися до односторонніх заходів, забороняючи авіакомпаніям, які не відповідали вимогам ІКАО, здійснювати польоти до їх аеропортів та польоти у повітряному просторі цих держав. Прагнучи опанувати ситуацію, ІКАО у 1996 році запровадило Добровільну програму нагляду за безпекою (Voluntary Safety Oversight Program, SOP). Зміст її полягав у тому, що ІКАО, на прохання держави-члена, відряджало групу експертів (працівників Секретаріату або експертів-представників інших держав-членів), які оцінювали рівень імplementації стандартів безпеки та здатності державних органів здійснювати контроль за їх дотриманням. Участь держав у SOP була повністю добровільною та фінансувалася за рахунок надходжень від держав-донорів<sup>7</sup>.

Однак, практика застосування SOP висвітлила недоліки, пов'язані з добровільним характером програми і відсутністю регулярності у проведенні аудиту. Упродовж двох років від запровадження програми лише 67 держав пройшли оцінку власної діяльності з імplementації вимог ІКАО, а результати оцінки підтвердили наявність значних недоліків, пов'язаних з недосконалістю національного законодавства, невідповідністю адміністративних структур, недоліками у питаннях сертифікації, ліцензування та можливостях здійснювати нагляд і управління<sup>8</sup>. З огляду на вади SOP (головним недоліком було визнано добровільний характер програми), у 1999 році ІКАО запровадило Універсальну програму аудиту нагляду за безпекою (Universal Safety Oversight Audit Program, USOAP)<sup>9</sup>. Фундаментальною відмінністю від SOP стали обов'язковий характер аудиту та проведення його на регулярній основі. Вжиті заходи швидко принесли плоди: упродовж чотирьох років після запровадження USOAP процедуру аудиту пройшла 181 держава (із 188 членів ІКАО на той час), за рік, в середньому, здійснювалося 45 аудитів. На початковій стадії публікація результатів аудиту ІКАО здійснювалася виключно за згодою держави, у якій проводився аудит, але з 2008 року оприлюднення результатів є обов'язковим<sup>10</sup>.

Створюючи власні механізми контролю за виконанням інструментів Організації, Міжнародна морська організація рухалася схожим шляхом. У 1997 році, на п'ятій сесії підкомітету з імplementації держави прапора ІМО, була започаткована робота з розробки механізму самооцінки держави-члена Організації, що завершилася прийняттям у 2000 році резолюції 21-ої сесії Асамблеї А.881(21) "Самооцінка виконання державою прапора". Зазначена резолюція стала органічним доповненням до Керівних принципів щодо надання допомоги державам прапора у імplementації інструментів ІМО, затверджених резолюцією А.847(20). Самооцінка стосувалася найбільш важливих конвенцій ІМО: Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р., СОЛАС; Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 р. зміненої Протоколом 1978 р., МАРПОЛ; Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 р.; Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти, ПДНВ; Конвенції про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 р.; Міжнародної конвенції про обмірювання суден 1969 р. Резолюція закликала держави здійснювати періодичну оцінку своїх можливостей у виконанні згаданих інструментів ІМО та, на добровільній основі, надавати

Організації копії доповідей про результати самооцінки. Передбачалося, що самооцінка закладе основу створення бази даних про стан імплементації цих конвенцій. Як і у випадку з SOP, запровадження програми Самооцінки не принесло бажаного результату: упродовж двох років після прийняття резолюції лише 32 держави-члена ІМО надали відповідну інформацію<sup>11</sup>. Зважаючи на це, група із 19 держав-членів внесла пропозицію на 88-у сесію Ради ІМО, що відбулася у червні 2002 року, про започаткування в ІМО Модельної схеми аудиту, яка б створювалася на принципах, прийнятих ІКАО. Після розгляду цієї пропозиції Рада ІМО на своїй 89-ій сесії у листопаді 2002 року доручила трьом комітетам (Комітету з безпеки на морі, Комітету із захисту морського середовища та Комітету з технічного співробітництва) створити спільну робочу групу для розробки Схеми на таких керівних принципах<sup>12</sup>: повага до суверенітету держав-членів; використання об'єктивних критеріїв; прозорість та відкритість інформації; залучення до процесу створення і реалізації Схеми всіх заінтересованих сторін; постійного вдосконалення Схеми; включення до Схеми лише окремих частин відповідних інструментів ІМО, які безпосередньо стосуються зобов'язань і відповідальності держав-учасниць у сферах безпеки на морі, морської безпеки та захисту морського середовища; нарощування потенціалу держав для імплементації інструментів ІМО та технічного співробітництва; чітке визначення функцій та ролі Генерального Секретаря ІМО.

В результаті, на 23-ій сесії Асамблеї ІМО в листопаді 2003 року було прийнято резолюцію А.946(23), яка запровадила Добровільну схему аудиту зобов'язань держави-члена ІМО. Необхідно відзначити, що Добровільна схема аудиту ІМО, хоч і розроблялася на принципах і засадах програм ІКАО (SOP), не могла стати її механічним відтворенням (хоча на ранніх етапах обговорення пропозицій щодо започаткування Добровільної схеми аудиту ІМО звучали пропозиції повністю скопіювати модель ІКАО, відповідно до якої національні системи ліцензування суден і судноплавних компаній повністю були б підконтрольними ІМО<sup>13</sup>). Пояснення полягає у відмінностях між морським і авіаційним міжнародним перевезенням<sup>14</sup>: по перше, причиною морської аварії може стати розлом корпусу судна, що рідко зустрічається у авіації; по-друге, режим контролю за дотриманням приписів ІКАО перебуває в руках адміністрацій, у той час, як морські адміністрації здебільшого делегують визнаним організаціям перевірку суден на відповідність конвенційним вимогам; по-

третє, оператори літака обов'язково знаходяться у державі, що здійснює його реєстрацію, у той час, як бенефіціарний власник судна найчастіше перебуває поза межами держави реєстрації. До цього можна додати й четверту відмінність: морська індустрія, на відміну від авіаційної, має специфічний механізм контролю – контроль з боку держави порту<sup>15</sup>. Зважаючи на це, аудит за виконанням зобов'язань держави у морській сфері відрізняється від програм нагляду за авіаційною безпекою, прийнятих у ІКАО.

Застосування Добровільної схеми аудиту для контролю за виконанням державами-членами ІМО їх зобов'язань, що впливають з обов'язкових інструментів, прийнятих Організацією, розпочалася у 2005 році. Відтоді 83 держави-члена зголосилися пройти аудит, включаючи п'ять залежних територій та двох асоційованих членів ІМО, що склало 49% від загального членства в Організації. З огляду на те, що підготовка і проведення аудиту потребують значного часу, було проведено 67 аудитів<sup>16</sup> (39% від кількості членів Організації). Розглянувши результати, ІМО визнала динаміку проведення аудиту в добровільному форматі незадовільною і вирішила перейти до наступного етапу – надання аудиту обов'язкового статусу. Цей крок був прогнозованим – ще на початковій стадії обговорення пропозицій щодо запровадження Добровільної схеми аудиту у рамках міжнародної конференції *Mare Forum 2002* “Якість держав прапора та управління нормотворчістю: час діяти. Проектування зразкової держави прапора”, Генеральний секретар Ради ліберійських судовласників наполягав на тому, що аудит повинен бути обов'язковим, щорічним, раптовим, а також передбачати негайні санкції у зв'язку з виявленими недоліками<sup>17</sup>. Звісно, що такий радикальний підхід не міг бути підтриманий державами-членами ІМО, які ревно ставляться до збереження суверенних прерогатив, однак було мало сумнівів, що надання обов'язкового статусу схемі аудиту є лише питанням часу. Більше того, підстави для цього кроку залишалися достоту такі ж, які для ІКАО, а саме – обмежена кількість держав, які згодні пройти процедуру аудиту у добровільному порядку.

Розглядаючи структуру і процедури аудиту, необхідно відзначити такі їх головні положення. У ході аудиту перевірці підлягають дотримання державою-членом Кодексу з імплементації обов'язкових інструментів ІМО; наявність актів законодавства, що вводять у дію відповідні інструменти у галузях безпеки на морі та запобігання забрудненню морського середовища; створення та функціонування у державі адміністративних та наглядових структур, що

забезпечуватимуть виконання цього законодавства; розробка механізму та засобів контролю за делегуванням повноважень державами визнаним організаціям, механізмів контролю, моніторингу та забезпечення зворотного зв'язку держави-члена в питаннях сертифікації, включаючи здійснення цих функцій визнаними організаціями. Під час аудиту перевіряються повноваження органів держави-члена у правовій, адміністративній та технічних сферах, що забезпечують імплементацію інструментів ІМО; їх організація та структура; наявність актів законодавства, приписів і правил стосовно імплементації інструментів ІМО; публікація обов'язкових інструментів, правил і приписів ІМО; система забезпечення дотримання законодавства у визначених сферах; процес здійснення відповідальними органами функцій контролю, інспектування, аудиту, верифікації, схвалення та сертифікації; процедури, пов'язані з вибором, схваленням, уповноваженням і наданням відповідних дозволів визнаним організаціям, моніторинг діяльності самих організацій та уповноважених ними сюрвейєрів; проведення розслідувань, передбачених інструментами ІМО, та повідомлення про результати; здійснення доповідей та інформування передбачені інструментами ІМО.

Окремо необхідно зупинитися на центральному елементі схеми аудиту – Кодексі з імплементації інструментів ІМО (раніше – Кодекс з імплементації обов'язкових інструментів ІМО). Кодекс складається з чотирьох частин: загальної та окремо – щодо зобов'язань держави прапора, прибережної держави та держави порту. У такий спосіб досягається структуроване і комплексне відображення у кодексі всіх аспектів зобов'язань держав-учасниць, передбачених визначеними інструментами ІМО. Кодекс було затверджено резолюцією 28-ої сесії Асамблеї ІМО A28/Res.1070. Зазначений спосіб прийняття Кодексу вищим органом Організації має свої переваги: по-перше, будь-які зміни до Кодексу, ініційовані одним із комітетів, повинні узгоджуватися між собою – і за цим стежитиме Асамблея; по-друге, відповідні зміни до обов'язкових інструментів міститимуть посилання на резолюцію Асамблеї, відтак – при прийнятті змін до Кодексу змінюватиметься лише резолюція і для оновлення посилань в інструментах, які підлягають аудиту, достатньо буде поміняти її номер; по-третє, Кодекс може застосовуватися упродовж перехідного періоду до запровадження обов'язкового статусу Схеми аудиту. Обов'язковий статус Схеми надається шляхом включення відповідних формулювань до конвенцій, прийнятих ІМО: СОЛАС, МАРПОЛ, про вантажну марку,

ПДНВ, про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 р., про обмірювання суден 1969 р. Згадані формулювання у конвенціях надаватимуть Кодексу з імплементації інструментів ІМО обов'язковий статус.

На додаток до Кодексу резолюцією Асамблеї ІМО А.1067(28) були прийняті Рамкові положення та Процедури проведення аудиту. Рамкові положення визначають цілі, принципи, обсяг та відповідальність учасників аудиту, а також відображають головні елементи технічного співробітництва для нарощування потенціалу держав-членів у плані підготовки, проходження аудиту та усунення виявлених недоліків. У Процедурах детально викладаються порядок і умови підготовки і проведення аудиту та надання відповідних доповідей. На відміну від Кодексу, Рамкові положення та Процедури мають рекомендаційний статус, але посилання на них міститимуться у поправках до конвенцій ІМО. Такий підхід спрощує прийняття змін до Рамкових положень і Процедур, що додаватиме необхідну гнучкість у організаційних питаннях, пов'язаних з імплементацією Схеми аудиту. Зокрема, якщо на ранніх етапах розробки Схеми положення щодо тривалості циклу проведення аудиту передбачалося включити безпосередньо до кожної з конвенцій ІМО, то тепер ці положення знаходяться тільки у Процедурах аудиту, що надасть змогу внести відповідні зміни за необхідності. Наразі, Процедури передбачають першочергове проходження аудиту державами, що не були перевірені у ході реалізації Добровільної схеми аудиту, і лише після них – державами, що пройшли таку перевірку добровільно у тій послідовності, як вони перевірялися. Процедури передбачають семирічний цикл проведення аудиту, графік якого складається Генеральним Секретарем ІМО. Повідомлення про запланований аудит надсилається державі не пізніше, ніж за 18 місяців до його початку. Звернення про відстрочення аудиту може бути надане до ІМО не менше, ніж за шість місяців до визначеного часу проведення аудиту, відповідне рішення про відстрочення приймається Радою ІМО. Окремим питанням є публічність аудиту, розгляд порядку оприлюднення його результатів викликав значні дискусії на 109-ій сесії Ради ІМО. Зрештою, було вирішено, що держави самостійно прийматимуть рішення стосовно надання доступу для широкого загалу до висновків про результати аудиту та запланованих заходів по усуненню недоліків. Це рішення держави ухвалюватимуть до початку аудиту і воно відобразатиметься у Меморандумі про співробітництво цієї держави з ІМО стосовно участі у Схемі аудиту.

Таким чином, обов'язкова Схема аудиту отримує належні правові підстави та організаційні рамки. Функціонування її у добровільному порядку, але із застосуванням Кодексу з імплементації інструментів ІМО, Рамкових положень та Процедур проведення аудиту, як це було визначено резолюцією А.1068(28), надасть змогу накопичити необхідний досвід у проведенні аудиту згідно нових нормативних інструментів, забезпечивши наступний крок у розвитку контрольних функцій Міжнародної морської організації.

1. *The Yearbook of International Organizations* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uia.org/yearbook>. 2. *Andreev A.* To What Extent are International Organizations (IOs) Autonomous Actors in World Politics? [Електронний ресурс] / . *Andreev A.* – Режим доступу : [http://www.democracyouth.net/uploads/issues\\_library/](http://www.democracyouth.net/uploads/issues_library/) 3. *Krause J.* The EU, the UN and Collective Security. Making multilateralism effective / J. Krause, N. Ronzitti. – Routledge, Abingdon, Oxon, 20126 – P. 17. 4. *Mansell John N.K.* Flag State Responsibility / *Mansell John N.K.* // *Historical Development and Contemporary Issues.* – Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2009. – P. 143. 5. *Barchue L.D.* Making a case for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme. [Електронний ресурс] / *Barchue L.D.* – Papers an Articles by IMO Staff, 2006. Режим доступу : IMO [www.imo.org](http://www.imo.org). 6. *Mansell John N.K.* Цит. праця. – P. 144. 7. *Milde Michael.* International Air Law and ICAO. Volume 4. Essential Air and Space Law. – Eleven International Publishing, AJ Utrecht, The Netherlands, 2008. –P. 167. 8. *Sasamura Y.* Development of Audit Scheme in ICAO and IMO / *Sasamura Y.* : Seminar on Model Audit Scheme. – London, 27 May 2003. – P. 5. 9. ICAO Resolution A 32-11. 10. *Milde Michael.* Цит. праця. – P. 168. 11. *Mansell John N.K.* Цит. праця. – P. 144. 12. *Barchue L.D.* Making a case for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme. – Papers an Articles by IMO Staff, 2006. [Електронний ресурс] / *Barchue L.D.* – Режим доступу : IMO [www.imo.org](http://www.imo.org). 13. *Shipping looks to the skies.* – Fairplay, 3 October 2002.– P. 21. 14. *Mansell John N.K.* Цит. праця. – P. 145. 15. *Shipping looks to the skies.* Fairplay, 3 October 2002. – P. 21. 16. IMO Member State Audit Scheme. Progress report on the implementation of the Audit Scheme. Note by the Secretary-General. Council document C 112/5. IMO, 22 April 2014. 17. *Shipping looks to the skies.* Fairplay, 3 October 2002.

***Billiar Kostiantyn.* Strengthening the oversight functions of the International Maritime Organization (IMO) by introducing a Member State Audit Scheme**

The article is dedicated to the oversight mechanisms of the International Maritime Organization (IMO). Strengthening the role of international organizations became a specific feature of the newest history which brings to the forefront the question of effectiveness of implementing their decisions. Such effectiveness is often viewed in the light of performing oversight functions by these organizations. The International Maritime Organization (IMO), a specialized UN agency, was created in accordance with the 1948 Convention on the International Maritime Organization. The IMO adopted 34 international conventions, 30 Codes from which

16 became mandatory. The effectiveness of these instruments has been backed up by a specific set of oversight measures developed by the Organization.

The most substantial instrument of the oversight mechanism became a Port State Control. It is strengthened by special arrangements on regional co-operation which are shaped through the Port State Control memoranda of understanding. Other forms of oversight and control functions performed by the International Maritime Organization are IMO assistance in implementing the instruments adopted by the Organization; mandatory reporting requirements which provides for a feedback in evaluating the efficiency of implementing them; using modern tools to fulfil the reporting requirements by the Global Integrated Shipping Information System. Nevertheless, these forms appeared to be insufficient in providing for effective implementation of the IMO instruments, the fact which has been recognized by the Organization itself. To ameliorate the implementation effectiveness the IMO decided to embark on the auditing this implementation by the Member-States.

As guidance for creating the efficient audit mechanism the IMO decided to take as an example the experience of the International Civil Aviation Organization. In 1996 ICAO introduced a Voluntary Safety Oversight Program, SOP. It envisaged sending a group of experts to evaluate the level of implementing of the ICAO instruments in a State which decided to undergo the audit. However, the response to such call appeared to be insufficient, thus ICAO introduced the mandatory Universal Safety Oversight Audit Program, USOAP.

The similar path has been followed by the International Maritime Organization. In 2000 a Self-assessment of a Flag State performance was set by the IMO which supplemented the Guidelines to assist Flag States in implementation of the IMO instruments. Later, in 2003 the IMO introduced a Voluntary Member-State Audit Scheme. Since its inception 83 IMO members has volunteered for the audit and 67 audits have been performed. Nevertheless, the audit dynamics was recognised unsatisfactory and the IMO decided to make the Scheme mandatory. The core of the Scheme is the IMO Instruments Implementation Code (III Code), which is supplemented by the Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme. In the course of an audit implementation of the IMO mandatory instruments is examined; national legislation in the sphere of implementation of these instruments is checked; delegating of functions to the recognized organizations is verified. A mechanism of providing mandatory audits envisages amending IMO conventions with the corresponding provisions to institutionalize the IMO Member State Audit Scheme. Thus, the Scheme has been given the sufficient legal and organizational frameworks. Its transitional voluntary functioning (until the entry into force the amendment to the IMO conventions mentioned above) by use of the III Code, Audit Framework and Procedures will provide for acquiring necessary experience and smooth evolution towards the future mandatory status.

**Key words:** International Law, International Maritime Organization, International Civil Aviation Organization, implementing the international law, audit of the implementation by a State of the international legal obligations, IMO Instruments Implementation Code, Framework for the IMO Member State Audit, Procedures for the IMO Member State Audit.