

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO  
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETAS  
MUITINĖS VEIKLOS KATEDRA

EGLĖ RAMANAUSKAITĖ

VEŽIMO TEISĖS (TRANSPORTO TEISĖS) DIENINIŲ MAGISTRANTŪROS STUDIJŲ  
PROGRAMA

**TARPTAUTINĖS PREKYBOS GRANDINĖS SAUGUMO UŽTIKRINIMO  
BŪDAI IR PRIEMONĖS**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –  
Doc. dr. Juozas Radžiukynas

Konsultantas –  
Prof. Alfonsas Laurinavičius

Vilnius, 2007

## TURINYS

Įvadas.....	3
<b>I. TARPTAUTINĖS PREKYBOS LIBERALIZAVIMAS: PRIVALUMAI IR TRŪKUMAI .....</b>	<b>6</b>
1. Tarptautinės prekybos liberalizavimo formos.....	6
2. Nauji iššūkiai muitinėms.....	16
3. Pagrindinės tarptautinės prekybos grandinės saugumo užtikrinimo nuostatos.....	19
<b>II. TARPTAUTINĖS PREKYBOS GRANDINĖS SAUGUMO UŽTIKRINIMO TEISINIO – ORGANIZACINIO REGLAMENTAVIMO ANALIZĖ.....</b>	<b>23</b>
1. Tarptautinio prekybos saugumo užtikrinimo teisės aktų ir programinių dokumentų analizė.....	23
a) ES ir JAV partnerystė užtikrinant tarptautinės prekybos grandinės saugumą.....	30
2. Klaipėdos jūrų uosto teisinio ir organizacinio pasirengimo taikyti JAV konteinerių saugumo iniciatyvą analizė.....	31
3. PMO saugumo ir supaprastinimo standartų sistemos standarto „Rizikos valdymas“ įgyvendinimas Lietuvos muitinėje.....	38
<b>III. TARPTAUTINĖS PREKYBOS GRANDINĖS SAUGUMO UŽTIKRINIMO TEISINIS REGLAMENTAVIMAS NAUJAME MODERNIZUOTAME BENDRIJOS MUITINĖS KODEKSE.....</b>	<b>44</b>
1. Muitinės kontrolės ir verslo sąlygų palengvinimo balanso įvertinimas.....	44
2. Įgalinti ekonominių operacijų vykdytojai.....	49
<b>IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS.....</b>	<b>54</b>
<b>LITERATŪROS SĄRAŠAS.....</b>	<b>56</b>
<b>SANTRAUKA.....</b>	<b>60</b>
Summary.....	61
<b>PRIEDAI.....</b>	<b>62</b>
<i>Priedas Nr. 1</i> ES importas, eksportas ir prekybos partneriai.....	62
<i>Priedas Nr. 2</i> Lietuvos importo, eksporto kaitos veiksniai.....	70
<i>Priedas Nr. 3</i> Ramsčių standartai.....	71

## ĮVADAS

Prekyba – viena seniausių tarptautinių santykių formų. Iš prekybos gaunamos pajamos ir mokesčiai ištisus šimtmečius buvo svarbiausias šalies elito ir aukščiausios valdžios turto šaltinis. Tarptautinės prekybos sąvoka atsirado beveik kartu su prekyba. Tuo metu tarptautinė prekyba nebuvo nagrinėjama kaip ypatinga veikla, vis dėlto pirkkliai pirkdavo ir parduodavo savo prekes ne vienoje šalyje ir taip padidindavo savo pajamas. To laiko tarptautinės prekybos apimties ir pobūdžio negalima lyginti su šiuolaikine, tačiau ji egzistavo, nes buvo akivaizdi nauda.

Šiandien praktiškai visos pasaulio šalys dalyvauja tarptautinėje prekyboje, kuri yra svarbiausias prekių ir paslaugų judėjimo būdas, sujungiantis nacionalines rinkas į bendrą rinkos sistemą bei sustiprinantis šalių tarpusavio ekonominę priklausomybę.

**Temos aktualumas:** Pastaraisiais dešimtmečiais pastebimas nepaprastai spartus pasaulinės prekybos augimas, viršijantis gamybos augimą. Lygiagrečiai su minėtu prekybos augimu, didėja ir nelegalios prekybos, terorizmo, ginklų, pavojingų medžiagų įvežimo grėsmės, kurios įgauna vis intelektualines ir išradingesnes formas bei būdus. Siekiant apsaugoti ne tik ekonomiką, bet ir visuomenės saugumą, reikia, jog dėmesio centre būtų visa tarptautinės prekybos grandinė, apimanti ištisą prekių, medžiagų judėjimo logistinę grandinę, kurioje tam tikras operacijas, procedūras ar funkcijas atliktų gamintojai, eksportuotojai, importuotojai, vežimo ir/ar sandėliavimo operatoriai, ekspedicinės įmonės, muitinės įstaigos, tarpininkai. Kiekvienoje šios grandinės grandyje slypi tam tikra saugumo rizika. Vienintelė muitinė, turėdama specifinius įgaliojimus ir žinias, kurių neturi jokia kita valstybės institucija, gali ir turi vaidinti pagrindinį vaidmenį saugant pasaulinės prekybos grandinę.

Lietuvai, kaip ir kitoms tranzitinėms valstybėms narėms, ypač svarbūs besikeičiantys reikalavimai kintančiomis sąlygomis užtikrinti valstybinės sienos saugumą, sukurti nepalankias sąlygas kontrabandai, nelegaliai prekybai ar netgi organizuotam nusikalstamumui. Muitinis tikrinimas privalo būti grindžiamas rizikos analize, siekiant nustatyti ir įvertinti rizikos veiksnius tarptautinės prekybos grandinėje ir sukurti rizikos veiksniams įvertinti būtinas priemones, kurios remiasi tiek nacionalinio, tiek tarptautinio lygmens kriterijais. Efektyvus verslo ir valstybės institucijų bendradarbiavimas teikiant išankstinę informaciją apie gabenamas prekes, elektroniniai duomenų mainai, pasienio tarnybų tarpžinybinis, tarptautinis bendradarbiavimas – tai pamatinės nuostatos, nes tarptautinės prekybos grandinės saugumo užtikrinimas prisideda prie ekonomikos augimo ir plėtros, padeda apsaugoti prekybą nuo pasaulinio terorizmo grėsmės.

Atlikus bendrą Lietuvos bei ES literatūros apžvalgą nustatyta, kad kreipiamas per mažas dėmesys tarptautinės prekybos grandinės saugumo užtikrinimui. Po 2001 metų rugsėjo 11 dienos teroristinių išpuolių Niujorke ir Vašingtone, terorizmas kelia rimtą grėsmę tarptautinės bendrijos

– taigi ir Lietuvos – saugumui. Šiuo darbu siekiama atkreipti dėmesį į egzistuojančią ne tik tarptautinę terorizmo grėsmę, bet ir nelegalios prekybos, narkotikų, ginklų įvežimo grėsmę ir kad kiekviena valstybė turi aktyviai prisidėti prie tarptautinės bendruomenės pastangų užtikrinant saugumą.

Šiame darbe apžvelgsime tarptautinės prekybos liberalizavimo privalumus, bei kylančias grėsmes tarptautinės prekybos grandinės saugumui, nagrinėsime tarptautinės prekybos grandinės saugumo užtikrinimo teisinio-organizacinio reglamentavimo priemones, analizuosime muitinės, kaip specialius įgaliojimus turinčios institucijos, taikomus būdus ir priemones, tarptautinės prekybos saugumui užtikrinti bei Klaipėdos uosto pasirengimą prisijungti prie JAV konteinerių saugumo iniciatyvos bei, pabandysime įrodyti kokiais būdais ir priemonėmis būtų galima dar labiau sustiprinti tarptautinės prekybos grandinės saugumą.

**Darbo problema:** Keičiantis tarptautinės prekybos sąlygoms, esamos tarptautinės prekybos grandinės saugumo užtikrinimo priemonės tampa nepakankamomis.

**Darbo hipotezė:** Pagrindinis vaidmuo stiprinant tarptautinės prekybos grandinės saugumą tenka muitinėms.

**Darbo tikslas:** Išnagrinėti muitinės ir ūkio subjektų veiklos teisinį reglamentavimą tarptautinės prekybos saugumui užtikrinti ir pateikti šios problemos sprendimo būdus bei priemones.

Norint pasiekti užsibrėžtą tikslą, buvo išskelti tokie **darbo uždaviniai:**

- 1) išnagrinėti tarptautinės prekybos liberalizavimo reikšmę bei kylančias grėsmes;
- 2) apžvelgti naujus uždavinius, keliamus muitinėms;
- 3) išnagrinėti tarptautinės prekybos saugumo užtikrinimo teisės aktus ir kitus PMO bei ES programinius dokumentus;
- 4) išanalizuoti Klaipėdos uosto teisinį, organizacinį ir technologinį pasirengimą prisijungti prie JAV konteinerių saugumo iniciatyvos;
- 5) išanalizuoti Lietuvos muitinės ir ūkio subjektų pasirengimą taikyti ES teisės aktus skirtus tarptautinės prekybos saugumo užtikrinti;
- 6) apžvelgti tarptautinės prekybos saugumo užtikrinimo perspektyvas.

**Tyrimo empiriniai metodai:**

Nagrinėjant tarptautinės prekybos grandinės saugumo užtikrinimo būdus ir priemones buvo siekiama išnagrinėti su šia tema susijusius aspektus tiek teorinėje, tiek empirinėje plotmėje. Empirinio darbo tikslas – įvertinti tarptautinės prekybos grandinės saugumo situaciją liberalizuojant prekybą, rasti pagrindinius saugumo užtikrinimo teisinius-organizacinius barjerus ir atskleisti ateities perspektyvas.

Pagrindinis darbe taikytas empirinis tyrimo metodas – teisės aktų, dokumentų ir duomenų analizės. Naudojant šį metodą, informacija surinkta iš Lietuvos Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, Muitinės departamento prie Finansų ministerijos, Užsienio reikalų ministerijos, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bei analogiškų Europos Sąjungos institucijų statistinių duomenų bazių, Europos Sąjungos (sutr. ES), Pasaulio muitinių organizacijos ir Pasaulio prekybos organizacijos dokumentų. Apibendrinimo, grupavimo ir lyginimo metodai darbe pasitelkti išanalizuotai medžiagai apibendrinti, išvadoms ir pasiūlymams suformuoti.

### **Konceptualizacija:**

**Tarptautinės prekybos grandinė** – tai prekių, medžiagų judėjimo logistinė grandinė, kurioje dalyvauja gamintojai, eksportuotojai ir importuotojai, vežimo ir sandėliavimo operatoriai, ekspedicinės įmonės, muitinės įstaigos, tarpininkai, kurie kiekvienas atlieka tam tikras operacijas, procedūras ar funkcijas.

**Saugumas** apima prevencines apsaugojimo nuo teroristinių aktų, nelegalios prekybos, ginklų įvežimo ir kitas nusikalstamumo užkardymo priemones bei būdus.

**Muitinė** – specialius įgaliojimus turinti institucija, diegdama modernius darbo metodus ir kurdama elektroninę muitinės aplinką sudaro sąlygas verslo plėtrai, plėtodama vidaus ir tarptautinį bendradarbiavimą, užtikrina ne tik muitinės administruojamų mokesčių surinkimą, bet ir rinkos bei visuomenės saugą ir saugumą.

**Įgaliotas ekonominių operacijų vykdytojas** naudojami palankesnėmis muitinio tikrinimo, susijusio su saugumu ir sauga, sąlygomis ir (arba) muitinės veiklos taisyklėse numatytais supaprastinimais.

**Rizikos valdymas** – sistemingas rizikos identifikavimas ir visų priemonių, būtinų rizikos kilimui apriboti, įgyvendinimas. Rizikos valdymui priskirtina veikla apima duomenų ir informacijos rinkimą, rizikos analizę ir įvertinimą, veiksmų parinkimą ir įgyvendinimą, taip pat reguliarią proceso ir jo rezultatų stebėseną bei peržiūrą, remiantis tarptautiniais, Europos Bendrijos ir nacionaliniais šaltiniais bei strategijomis.

# I. TARPTAUTINĖS PREKYBOS LIBERALIZAVIMAS: PRIVALUMAI IR TRŪKUMAI

## 1.1. Tarptautinės prekybos liberalizavimo formos

Kiekvienoje šalyje gaminamos prekės ir paslaugos, kurios suvartojamos vietoje arba eksportuojamos į kitas šalis. Prekybos taisyklės bei prekybiniai susitarimai yra daugiašaliai, tačiau dažniausiai pati prekyba yra dvišalė – vykstanti tarp pirkėjų ir pardavėjų, eksportuotojų ir importuotojų, už prekes ir paslaugas jiems atsiskaitant konvertuojamomis valiutomis. Vadinasi, kartu su prekėmis ir paslaugomis juda ir pinigų srautai. Tačiau verta paminėti, kad tarptautinių krovinių tiekimas nuo gamintojo iki gavėjo apima ištiesą prekių, medžiagų judėjimo logistinę grandinę, kurioje dalyvauja gamintojai, eksportuotojai ir importuotojai, vežimo ir sandėliavimo operatoriai, ekspedicinės įmonės, muitinės įstaigos, tarpininkai, kurie kiekvienas atlieka tam tikras operacijas, procedūras ar funkcijas.



*/gamintojas – eksportuotojas – ekspeditorius – sandėlio valdytojas – muitinės tarpininkas – vežėjas – importuotojas/*

*1 pav. Tarptautinės prekybos grandinė*

Siekiant sudaryti sąlygas nenutrūkstamam, stabiliam, patikimam ir saugiam šios tarptautinės prekybos grandinės judėjimui, ypatingai svarbus dalyvavimas tarptautiniuose prekybiniuose susitarimuose, kurie siekia sukurti liberalią pasaulinės prekybos struktūrą, aptarti svarbiausias tarptautines tarptautinės prekybos problemas pasaulyje, numatyti jų sprendimų būdus.

Prekybos liberalizavimas yra nuolat vykstantis ir ilgalaikis procesas, todėl svarbu, kad rinkos atvėrimas būtų vykdomas pagal tarptautinius įsipareigojimus, pasinaudojant juose suteiktomis teisėmis ir išimtimis, atsižvelgiant į nacionalinės pramonės struktūrą, socialines pasekmes ir kitus kriterijus.

**Bendras susitarimas dėl muitų tarifų ir prekybos** (angl. *General Agreement on Tariffs and Trade*, sutr. **GATT**) – vienas svarbiausių tarptautinių prekybinių susitarimų, turėjusių įtakos pasaulinės prekybos liberalizavimui, veikęs nuo 1947 metų. Nobelio taikos premijos laureatas, GATT architektas, buvęs JAV valstybės sekretorius, Cordell Hull, apie laisvą prekybą kalbėjo: „*nevaržoma prekyba derinasi su taika; tuo tarpu aukšti tarifai, prekybos trukdžiai, neteisingos ekonominės varžybos – su karu... jei tik galėtume sudaryti laisvesnės prekybos sąlygas... laisvesnės, mažiau diskriminuojančios ir kliudančios... kad viena šalis nepavydėtų*

kitai ir visų šalių gyvenimo standartai augtu; pašalintume ekonominę nepasitenkinimą kurstantį karus ir turėtume realių taikos tęstinumo galimybę“ [37]. Ir kaip vėliau jis pabrėžė, kad „aš niekada neabejojau ir nesuabejosiu savo tikėjimu, jog taika ir tautų gerovė yra neatskiriamai susijusi su ... maksimalia praktiška tarptautinės prekybos laisve“.

Pritardami minėtiems teiginiams, galime teigti jog prekybos laisvė – tai prekyba be diskriminacijos. Tai – kaip galimybė laisvai prekiauti su kitomis šalimis – įsivežti tai, ką kiti sugeba pagaminti geriau ir efektyviau nei mes patys, eksportuoti tai, ką mūsų gamintojai gamina geriau. Arba įsivežti tai, kas dėl natūralių gamtinių ir klimatinų sąlygų, kitur išauginama geriau ir pigiau. Tokiu būdu ir mes patys, ir kiti, pasidalindami darbą ir specializuodamiesi tose srityse, ką sugebame daryti geriausiai, turime naudą dėl didesnio prekių pasirinkimo, didesnės konkurencijos ir mažesnių kainų.

GATT pagrindinis tikslas buvo laisvesnės ir teisingesnės politikos propagavimas, mažinant muitus ir šalinant kitus apribojimus, trukdančius vystyti tarptautinei prekybai. Bendrojo susitarimo dėl muitų ir prekybos veikloje buvo svarbiausia:

- suderinti įvairių šalių pozicijas;
- siekti muitų ir kitų tarptautinės prekybos apribojimų panaikinimo;
- parengti ir taikyti taisykles, numatančias bet kokios diskriminacijos atskirų šalių atžvilgiu panaikinimą;
- siekti palankiausio prekybos režimo įvedimo [23, p.135].

GATT veikla buvo grindžiama valstybių dalyvavimu daugiašalėse derybose, vadinamuose „raunduose“, kuriuose buvo priimami svarbūs tarptautinės prekybos liberalizavimo susitarimai.

**2 lentelė. GATT raundai 1947 – 1994 metais**

Metai	Raundo pavadinimas, derybų vieta	Derybų klausimai	Valstybių skaičius
1947	Ženevos	muitų tarifai	23
1949	Anesio	muitų tarifai	13
1951	Torkio	muitų tarifai	38
1956	Ženevos	muitų tarifai	26
1960-1961	Dilono raundas, Ženeva	muitų tarifai	26
1964-1967	Kenedžio raundas, Ženeva	muitų tarifai ir antidempingo priemonės	62
1973-1979	Tokijo raundas, Tokijas, Ženeva	muitų tarifai, netarifinės priemonės, bendri susitarimai	102
1986-1994	Urugvajaus, arba „Blair House“, raundas Punta del Estė, Ženeva	muitų tarifai, netarifinės priemonės, bendros taisyklės, paslaugos, intelektualinė nuosavybė, ginčų sprendimas, tekstilė, žemės ūkis, PPO įkūrimas Marakešo sutartimi	123

Šaltinis: autorės rengta pagal Pasaulinės prekybos organizacijos duomenis // <http://www.wto.org>; prisijungimo laikas 2007-10-15

Bene svarbiausias jų – Urugvajaus raundas, kurio metu nuspręsta įkurti **Pasaulinę prekybos organizaciją** (angl. *World Trade Organization - WTO*, sutr. – **PPO**). 1993 m. gruodžio 15 d. pasirašytas baigiamasis Urugvajaus susitikimo aktas, kurio viena iš sudedamųjų dalių buvo Marakešo sutartis [13], numatanti PPO įkūrimą. PPO įkurta 1995 m. sausio 1 dieną. PPO organizacija įkurta narystės pagrindu, šiuo metu vienijanti 151 šalį narę<sup>1</sup> [44]. Ji perėmė iki tol veikusio GATT funkcijas bei patirtį ir visus sudarytus susitarimus. Visos šios organizacijos narės turi lygias teises, visi klausimai sprendžiami ir sprendimai priimami tik gavus visų šalių narių pritarimą. Gerai išplėtotą PPO teisinė sistema nagrinėja prekybos ginčus, prekiaujant su kitomis PPO narėmis užtikrina šalims narėms nuolatinę ir besąlyginę teisę į didžiausio palankumo režimo prekyboje ir nacionalinio režimo statusą, kartu įpareigoja šalis vykdyti užsienio prekybą pagal atitinkamas taisykles, netaikant diskriminacijos, didesnių muitų tarifų, kitų netarifinių apribojimų.

Nors PPO ir GATT veiklos metodai ir funkcijos yra panašios, tačiau tarp jų esama ir kai kurių esminių skirtumų (žr. 2 lentelę).

**3 lentelė. Pagrindiniai PPO ir GATT skirtumai**

<b>Pagrindinių skirtumų sritys</b>	<b>PPO</b>	<b>GATT</b>
Organizacinė struktūra	Įsteigta kaip nuolat veikianti institucija su savo valdžios instancijomis, organizacine struktūra bei sekretoriatu	Tai buvo taisyklių rinkinys, paremtas priežiūros protokolo suteiktomis galimybėmis. Savo institucinio pagrindo neturėjo
Veiklos sritis	Kontroliuoja: <ul style="list-style-type: none"> <li>• prekybą prekėmis;</li> <li>• paslaugų teikimą;</li> <li>• su prekyba susijusius intelektualios nuosavybės aspektus</li> </ul>	Apėmė tik prekybos prekes kontrolę
Struktūra	Įkurta ir jos narių pripažinta kaip vientisa struktūra, į sistemą įtraukianti įvairius su tarptautiniu verslu susijusius susitarimus	Veikė tik kaip rinkinys vienas su kitu nesusijusių susitarimų, reguliuojančių atskiras tarptautinio verslo sritis
Konfliktų sprendimas	Ginčų sprendimo mechanizmas yra tobulesnis, leidžiantis sutrumpinti ginčo sprendimą, nes sukurta daugiau automatiškumo, taisyklių, ribojančių konflikto procesą.	Šią funkciją vykdė, naudodant nepakankamai tobulą ginčų sprendimo mechanizmą

*Šaltinis: Dalia Bernatonytė „Tarptautinės prekybos pagrindai“ Kaunas, Technologija, 2004, p. 137*

Pasaulio prekybos organizacijai vadovauja Ministrų konferencija, kurią sudaro visų šalių narių atstovai, susirenkanti ne rečiau kaip kartą per dvejus metus. Tokių susitikimų metu aptariama tolimesnė PPO veikla reglamentuojant ir liberalizuojant pasaulinę prekybą. Ministrų

<sup>1</sup> 2007 liepos 27 d. PPO narės buvo 151 valstybė.



konferencijos veikla – visų organizacijos funkcijų vykdymas bei klausimų, susijusių su tarptautine prekyba, analizė ir sprendimas.

Europos Sąjunga – didžiausia pasaulio prekiautoja, kurios importas ir eksportas sudaro 20 proc. pasaulio importo ir eksporto (žr. 1 priedą). Laisva jos narių tarpusavio prekyba beveik prieš 50 metų padėjo sėkmingai sukurti ES. Europos Sąjunga buvo viena aktyviausių dalyvių derantis ir priimant Bendrąjį susitarimą dėl muitų tarifų ir prekybos, kuris pamažu privedė prie pasaulinės prekybos liberalizavimo. Pamatinė Europos tiesa, kad vidaus rinka – tai teritorija be vidaus sienų, kur, visų pirma, laisvą prekių judėjimą, Europos Sąjungos prekybos politikos principus ir jos vykdymo taisykles nusako 1957 m. Europos Bendrijos Steigimo sutarties [5] (toliau – EB Sutartis) 131–134 straipsniai. Jie panaikina valstybių narių teises vienašališkai priimti sprendimus, numato pagrindinę liberalią užduotį: „*prisidėti prie darnaus pasaulio prekybos plėtojimo, laipsniško tarptautinės prekybos apribojimų panaikinimo ir muitų kliūčių mažinimo*“ [5, 131 str.]. Šio principo pažeidimai, kai tam tikroje valstybėje narėje laisvai prekėms judėti trukdo fizinių asmenų veiksmai, gali labai sutrikdyti tinkamą vidaus rinkos funkcionavimą, o asmenys, kuriems padaryta neigiama įtaka, gali patirti didelius nuostolius. Visoje ES teritorijoje yra taikomi vienodi muitų tarifai iš trečiųjų šalių įvežamoms prekėms. Į bet kurią ES šalį iš trečiųjų šalių importuotos prekės, įforminus muitinės dokumentus, tampa visos Bendrijos prekėmis, galinčiomis be jokių suvaržymų judėti po visą ES teritoriją. Vienintelis bendras apribojimas, taikomas prekių judėjimui ES šalyse, – keliamų saugumo reikalavimų laikymasis. Europos Sąjunga kuria bendras išorinės ekonominės politikos priemones ir kartu plėtoja vidinę ekonominę integraciją. Iš dalies tai lėmė būtinybė, kad galėtų apsaugoti bendrosios rinkos nuoseklumą. Tačiau tai kuriama ir laisva valia, kad palaikytų ES ekonominius interesus pasaulinėje ekonomikoje [32, p. 436-437].

Pagrindinis Europos Sąjungos subalansuotumo principas – kad prekybos liberalizavimas neturi būti vienašalis, ES atveria savo rinką importui iš išorės, jei jos prekybos partneriai daro tą patį. Kliūčių laisvai prekybai ES panaikinimas daug prisidėjo prie jos klestėjimo, tai sutvirtino ES išsipareigojimą siekti pasaulio prekybos liberalizavimo. Siekiant užtikrinti EB Steigimo sutartyje numatytą išsipareigojimų vykdymą ir ypač tinkamą vidaus rinkos funkcionavimą, valstybės narės, iš vienos pusės, neturėtų patvirtinti priemonių ir nesiimti veiksmų, kurie trukdytų prekiauti, o, iš kitos pusės, imtis visų reikalingų ir tinkamų priemonių laisvam prekių judėjimui jų teritorijoje palengvinti [35, p. 231].

EB Sutartis suteikė kompetenciją užsienio prekybos srityje, o Europos Komisijai (sutr. – Komisija) buvo suteikta teisė, gavus Tarybos sutikimą, atstovauti Bendrijai per daugiašales derybas dėl prekybos prekėmis liberalizavimo. Komisija nuo pat pradžių aktyviai naudojosi šia

teise, dažnai vadovavosi ja stiprindama savo pačios galią ir statusą. Derybos GATT taip pat atskleidė nuolatinus prieštaravimus tarp Bendrijos valstybių narių, ypač tarp į protekcionizmą linkusios Prancūzijos bei liberalią prekybos sistemą palaikančios D. Britanijos. Per GATT derybas Komisija dažnai atlikdavo dvigubo derybininko vaidmenį, viena vertus, derėdamasi su GATT narėmis, ypač su JAV, o antra vertus, siekdama rasti bendrus sprendimus pačioje Bendrijoje. Tai ypač atsiskleidė per Urugvajaus derybų raundą siekiant liberalizuoti prekybą žemės ūkio produktais.

Europos Sąjungos šalys narės veda tarptautines derybas (su PPO) kaip vientisas blokas. Iš nuostatų, kuriomis vadovaudamasi ES vykdo užsienio prekybos politiką, yra išskirtinos tokios:

- bendroji prekybos politika turi būti grindžiama vienodais principais;
- turi būti laikomasi ES įsipareigojimų pagal tarptautines sutartis, pagal sutartis su šalių grupėmis (pavyzdžiui, sutartys su ELPA<sup>2</sup>, Viduržemio jūros baseino šalimis ir kt.), pagal asociacijos, Partnerystės ir bendradarbiavimo bei kitas dvišales sutartis;
- turi būti laikomasi tarptautinės prekybos taisyklių;
- turi būti atsižvelgiama į įsipareigojimus, kylančius iš GATT, PPO steigimo sutarties, kurioje yra ir Susitarimas dėl apsaugos priemonių;
- naudodamasi tarptautinės prekybos taisyklių, ypač sudarytų globojant PPO organizacijos, suteiktomis teisėmis, Bendrija turi imtis priemonių prekybos kliūtims, kurios veikia tiek Bendrijos, tiek trečiųjų šalių rinkas, pašalinti, tuo siekdama eliminuoti dėl šių kliūčių patirtą žalą ar pasireiškiantį neigiamą poveikį prekybai [31].

Ypatingai svarbus punktas - Susitarimas dėl apsaugos priemonių, nes kuriant Europos Bendriją, tokie dalykai kaip taika ir saugumas Europoje bei ekonominė integracijos nauda buvo tarpiai susieti. Tačiau ES nėra uždara ekonominė sistema: ji glaudžiai bendradarbiauja su išorės valstybėmis, kurias priimta vadinti trečiosiomis šalimis. PPO siekia daugiašalių ekonominių santykių – pirmiausia prekybos – liberalizavimo bei atvirumo, taikant vienodo palankumo statusą visoms PPO narėms, tačiau preferencinių susitarimų sudarymas mažinant ar panaikinant muitų tarifus prekyboje tarp susitariančių šalių ir muitų sąjungų sudarymas yra taip pat traktuojamos kaip prekybos liberalizavimo priemonės.

Tačiau svarbu ne tik derinti liberalizavimo ir saugumo priemones tarptautiniu lygmeniu, bet ir skatinti valstybes nares nustatyti bendrą poziciją. Atsižvelgiant į tai, kad nacionalines saugumo priemones reikia derinti – būtinas intensyvus nacionalinių valdžios institucijų ir Europos Sąjungos bendradarbiavimas. Minimalių tarptautinės prekybos grandinės saugumo standartų, kurių kaip pagrindo privalėtų laikytis visos transporto rūšys, nustatymas Europos lygiu

---

<sup>2</sup> ELPA šalys: Islandija, Lichtenšteinas, Norvegija, Šveicarija. Šveicarija, ketvirtoji ELPA narė, nepriklauso Europos Ekonominei Erdvei ir ryšius su ES plėtoja dvišalių sutarčių pagrindu.

ir įgyvendinimas nacionaliniu lygiu – būtų kaip kartinės nuostatos kovojant prieš kylančias grėsmes tarptautinės prekybos grandinei. Todėl panagrinėjus pasaulinį ir Europos Bendrijos lygmenį, toliau apžvelgsime Lietuvos Respublikos vaidmenį dalyvaujant tarptautinės prekybos grandinės saugumo užtikrinime ir tarptautinės prekybos liberalizavime.

Formaliai Lietuvos prisijungimo prie Bendrojo susitarimo dėl muitų tarifų ir prekybos procesas prasidėjo 1992 m. rugsėjo mėn., kai Lietuvai buvo suteiktas GATT stebėtojos statusas (1995 m. pasikeitė į PPO stebėtojo statusą). Kitas etapas – 1995 m., kai atsižvelgiant į tarptautinius politinius pokyčius regione bei vis intensyvėjančius ir didesnę ekonominę naudą teikiančius tarptautinius ekonominius ir prekybinius santykius, į Vyriausybės programą buvo įtrauktas sprendimas pradėti derybas dėl prisijungimo prie GATT. Pirmasis Lietuvos delegacijos ir PPO atstovų darbinis susitikimas dėl Lietuvos stojimo į PPO įvyko 1995 m. lapkričio 10 d. Ženevoje. Lietuvos stojimo į PPO procesas baigėsi 2001 m. gegužės 31 d. tapus 141-ąją PPO nare. 2001 m. balandžio 24 d. Seimui ratifikavus Lietuvos stojimo į PPO rezultatus bei apie tai pranešus PPO sekretoriatui, Lietuva įvykdė visas teisine procedūras, būtinas tapti visateise PPO nare [30].

Tapdama PPO nare, Lietuva įgavo galimybę dalyvauti pasauliniame derybų procese ir veikti tuos procesus, taip pat daugiau teisių ginti savo prekybinius interesus – tiek dalyvaudama tolimesniame pasaulio liberalizavimo procese, tiek derėdamasi dėl palankesnių prekybos sąlygų su stojančiomis šalimis, tiek turėdama teisę kreiptis į PPO dėl padėties šalyse, nesilaikančiose nediskriminavimo principų, pakeitimo. Lietuvai narystė PPO yra labai reikšminga tuo, kad integracija į PPO ir Europos Sąjungą – darnus procesas. PPO sutarčių nuostatų faktinis laikymasis buvo vienas pagrindinių reikalavimų siekiant ES narystės.

Tapusi ES nare, Lietuva perėmė bendrąją ES užsienio politiką, priėmė visus Europos Sąjungos sutartinius santykius su trečiosiomis šalimis bei tarptautinėmis organizacijomis ir Lietuvos Respublika įsijungė į bendrąją Europos Sąjungos prekybos politikos erdvę, kur visa užsienio prekyba yra reglamentuojama vieningai. Prekiaudama su trečiosiomis valstybėmis Lietuva pradėjo taikyti tuos pačius kiekybinius ir kitokius ES taikomus prekybos apribojimus, preferencinius prekybos režimus su trečiosiomis šalimis, o visos iki narystės ES sudarytos laisvosios prekybos sutartys buvo denonsuotos. Ir nors ir nebevykdo savarankiškos užsienio prekybos politikos (užsienio prekybos režimo nustatymas yra deleguotas Europos Sąjungos Tarybai bei Europos Komisijai), tačiau jos užsienio prekybos uždavinys yra dalyvaujant ES Bendrosios politikos formavime ginti nacionalinius interesus dvišaliuose ir daugiašaliuose santykiuose su trečiosiomis šalimis ir jiems atstovauti.

Nors narystė PPO yra labai reikšminga, tačiau paminėtini ir šie Lietuvos narystės PPO **trūkumai**:

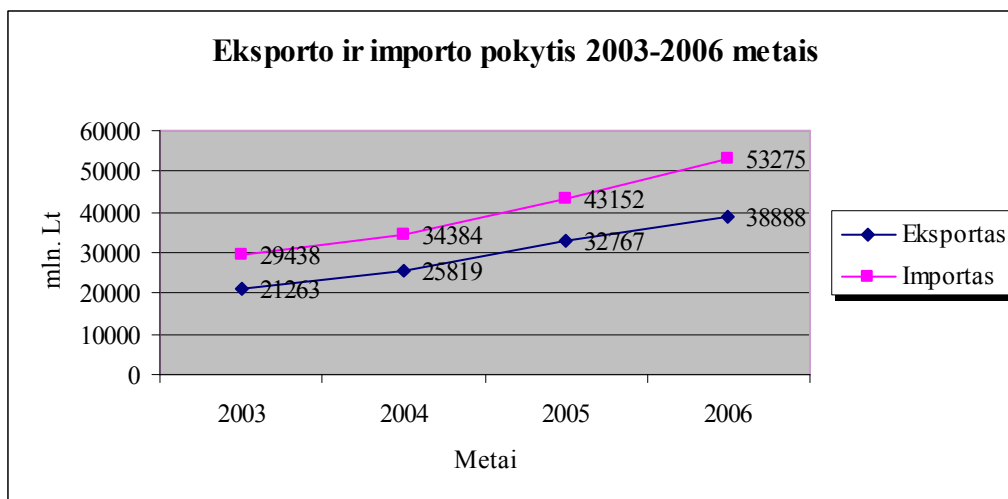
*1. Lietuvai įstojus į PPO, padidėjo konkurencija. Importuojama produkcija sukuria konkurencinį spaudimą vietiniams gyventojams, todėl iškyla jų bankroto grėsmė, ypač jei nebuvo užtikrinta rinkos apsauga. Taigi prisitaikyti prie vykstančių pokyčių nelengva, todėl turėtų būti naudojamos įvairios priemonės, pavyzdžiui, išmokamos išmokos vietiniams gamintojams [29, p. 408].*

Tačiau reikėtų prisiminti, jog konkurencija yra rinkos pagrindas, reiškiantis didesnę ir/arba platesnę prekių pasirinkimą vartotojams, taip pat yra technologinės pažangos ir ekonomikos augimo sąlyga. Konkurencija reiškia iššūkį stiprinti produktų gamybos ir prekybos konkurencingumą, sukuria paskatas tobulinti ekonominę veiklą, kelti produktyvumą ir vietos gamintojų konkurencingumą. Tiesa, visiškai natūralu, jog gamintojai ar paslaugų teikėjai yra linkę pasisakyti prieš konkurenciją - ji verčia keisti veiklos metodus ar sritį, nuolatos varžytis dėl pirkėjų.

*2. Lietuvai tapus PPO nare, į vietos rinką patenka pigesnių ir prastesnių prekių. Tačiau tokiu atveju sumažėja vartotojų išlaidos, be to, jiems sudaromos geresnės pasirinkimo sąlygos, atsižvelgiant į prekių kokybę, vartotojų galimybes ir poreikius [25, p. 96].*

Sunkiai suprantama, kodėl reikėtų baimintis pigesnių prekių pasiūlos. Juk tai reiškia mažesnes namų ūkių, vartotojų išlaidas. Tačiau ne rečiau baiminamasi, jog sumažinus apribojimus importui, vartotojai nukentės dėl prastesnių importuojamų prekių. Pastebėtina, jog importo ribojimas kaip tik dažniausiai neigiamai paliečia vargingiausias gyventojų grupes, nes apriojamas pigesnių prekių importas, ypač jei tai yra maisto prekės. Tarptautinės prekybos nauda kaip tik ir atsiskleidžia tada, kai mes nesiekiamo visais produktais apsirūpinti patys, bet importuojame iš kitų šalių tai, ką jos sugeba pagaminti pigiau ir geriau. Šitaip pirmiausia išlošiame ir mes, vartotojai, ir mūsų šalies įmonės, kadangi esant laisvai prekybai ir neiškraipytomis kainoms jos galiausiai pasirenka gaminti tai, ką gali padaryti geriausiai.

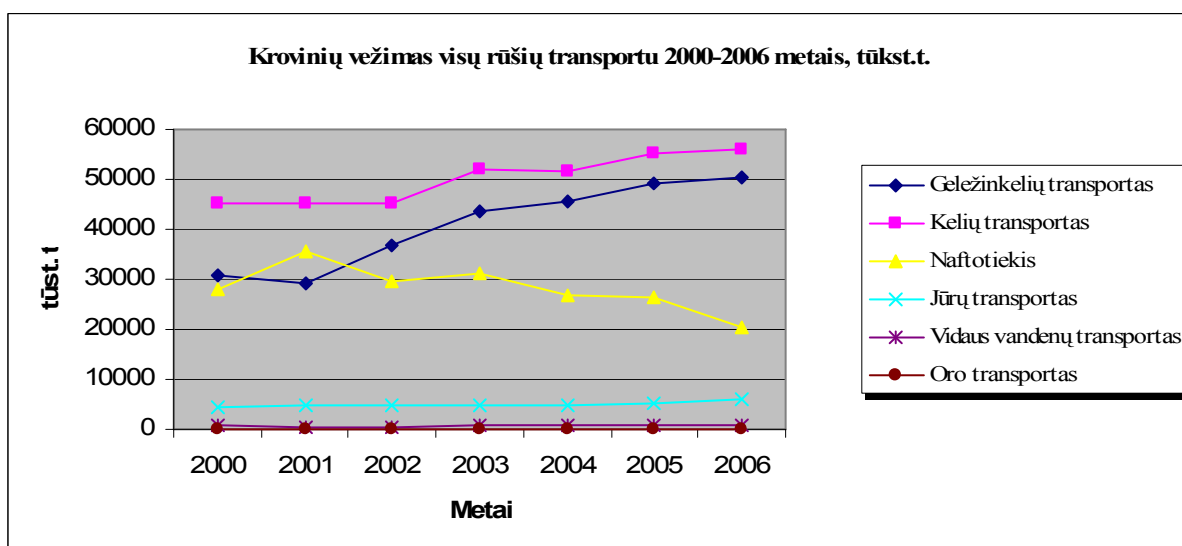
4 paveiksle matomas laipsniškas eksporto ir importo didėjimas, atspindi jog lyginant 2003 ir 2006 metus, importas ir eksportas gerokai padidėjo. 2 priede pateikti detalūs Lietuvos importo ir eksporto kaitos veiksniai atspindi, jog neįskaitant prekybos nafta ir jos produktais, eksportas 2006 m. padidėjo 23,7, o importas – 26,0 procento. Pažymėtinas spartus pramonės įrenginių, maisto produktų, transporto priemonių importo augimas.



**4 pav.** Eksporto ir importo pokytis 2003 – 2006 metais (Šaltinis: autorės rengta pagal Statistikos departamento duomenis // [www.stat.gov.lt](http://www.stat.gov.lt))

Transporto priemonių importo augimas (žr. 2 priedą) patvirtina, jog esant materialiams srautams nuo pirminio žaliavos šaltinio iki galutinio produkcijos vartotojo, didelė tarptautinės prekybos grandinės operacijų dalis įgyvendinama įvairių transporto priemonių pagalba.

Transportas yra ekonominės veiklos dalis, kuri susijusi su žmonių poreikių tenkinimu keičiant geografinę žmonių ar produktų padėtį. Jis gali pristatyti krovinius į tokias vietas, kur vartotojai gali panaudoti juos efektyviau. Tokiu būdu transporto paskirtis yra gamybos ir vartojimo sektorių sujungimas, todėl tam turi būti sukuriamos atitinkamos priemonės, kad būtų pasiektas ekonomikos aktyvumo augimas. Kiekviena iš transporto rūšių konkrečioje transporto sistemoje atlieka tam tikrą funkciją atsižvelgiant į savo technines bei ekonomines ypatybes.



**5 pav.** Krovinių vežimas visų rūšių transportu 2000 – 2006 metais, tūkst.t. (Šaltinis: autorės rengta pagal Statistikos departamento duomenis // [www.stat.gov.lt](http://www.stat.gov.lt))

5 paveiksle matyti, kad daugiausia krovinių gabenama kelių transportu ir galime teigti, kad esant tarptautiniams vežimams kelių transportas logistinėje grandinėje dažnai yra pirma ir

paskutinė priemonė kroviniams pristatyti, kaip, pavyzdžiui, krovinyš iš gamintojo pristatomas iki geležinkelio arba jūrų uosto, perkraunamas ir atlikus pervežimą šiomis transporto rūšimis jau kitoje teritorijoje vėl įkraunamas į kelių transporto priemonę, kuri pristato krovinį gavėjui. *Kelių transportas* dar paprastai naudojamas pervežant nedideliais atstumais, garantuoja vežimų reguliarumą bei galimybę tiekti nedidelius produkcijos kiekius.

*Geležinkelių transportu* efektyviausia vežti didelės apimties krovinius vidutiniais ir tolimais reisais esant dideliai krovinių srautų koncentracijai.

Labiausiai nuo visų transporto rūšių skiriasi *vamzdynų transportas*, nes tai siauras transportavimo būdas, skirtas specialioms žaliavoms, tokioms kaip dujos arba nafta, gabenti, netgi ir pateiktame 5 paveiksle matomi ryškūs krovinių gabenimo pakitimai – 2006 metais dėl naftos tiekimo vamzdynais ir gaisro „Mažeikių naftoje“ buvo sutrikusi naftos perdirbimo veikla ir jos sutrikimo neigiamas poveikis užsienio prekybai buvo asimetris (didesnis eksportui) – jis lėmė šiek tiek daugiau negu ketvirtadalį prekių balanso pablogėjimo [41].

*Jūrų transportas* Lietuvoje naudojamas tik išoriniams, eksporto/importo pervežimams, tačiau ši transporto rūšis populiariausia tarptautiniuose, ypač tarpkontinentiniuose, vežimuose. Didelis jūrų transporto našumas garantuoja pakankamai nedideles gabenimo kainas.

Savo ruožtu *vidaus vandenių transportas* skirtas transportuoti didelius krovinius vandenių nacionaliniu mastu atsižvelgiant į vidaus vandenių kelių specifiką.

*Oro transportas* plačiai taikomas keleivių vežime, tuo tarpu kalbant apie krovinius, dėl savo specifikos naudojamas nedidele apimtimi, brangiems arba/ir greitai gendantiesiems kroviniams transportuoti dideliais atstumais.

Krovinių gabenimo augimo tendencija (žr. 5 pav.) leidžia daryti išvadą, kad besikeičiančios tarptautinės prekybos sąlygos ir didėjantys jos mastai, sukels daugelį kitų problemų, kurių netgi PPO nebus pajėgi visiškai išspręsti – tai tarptautinis terorizmas, nelegali prekyba, komerciniai ir muitinės pažeidimai, ginklų, pavojingų medžiagų įvežimo, išvežimo grėsmės. Nepaisant to, kad narystė Pasaulinėje prekybos organizacijoje – tai prekybos liberalizavimo pagrindas, kuris reiškia atitinkamą apsaugą ir garantijas užsienio prekyboje, tačiau turi būti įgyvendinamos įvairaus pobūdžio saugumo priemonės.

Po 2001 m. rugsėjo 11 d. Niujorke, 2003 m. lapkritį Stambule, 2004 m. kovo 11 d. Madride, 2005 m. liepos 7 d. Londone ir kitur įvykdytų teroro aktų, saugumo klausimams imta skirti daug daugiau dėmesio. Kadangi prekių bei krovinių judėjimo logistinė grandinė yra tarpvalstybinio pobūdžio – būtinas intensyvus nacionalinių valdžios institucijų ir Europos Sąjungos bendradarbiavimas, siekiant nacionalinių priemonių suderinimo. Europos Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas išsakė savo nuomonę [21], jog pagrindinis Europos Sąjungos vaidmuo – derinti saugumo priemones tarptautiniu lygmeniu, skatinant valstybes nares nustatyti

bendrą poziciją. Europos Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas taip pat mano, kad nacionaliniu lygiu turi būti nustatyti minimalūs saugumo priemonių standartai bei rekomenduojama juos nuolat tobulinti ir vystyti. Tarptautiniu lygmeniu, šalys privalo derinti priemones ir pateikti informaciją tarptautinėms priežiūros institucijoms.

2003 m. gruodžio mėn. Europos Komisija paskelbė konsultacinį dokumentą dėl krovinių transporto saugumo. Ten minimi galimi pavojai ir priemonės, kurių reiktų imtis, siekiant apsaugoti visą vežimo grandinę. Šiame dokumente Komisija nurodo, kad kiekviena siūloma priemonė turėtų užtikrinti tiek kiekvienos transporto rūšies atskirai, tiek ir visos grandinės apsaugą nuo galimo pavojaus. Šiame konsultaciniame dokumente siūlomos tokios priemonės:

- valstybėse narėse vykdyti visai Europai svarbių infrastruktūrų apsaugos veiksmus (rengti kasmet atnaujinamą saugumo užtikrinimo planą, identifikuoti pavojus, įkurti ryšio punktą bei paskirti asmenis, atsakingus už infrastruktūrų saugumą ir skirti viešą instituciją, kuriai bus pavesta atlikti visą veiklos auditą);

- rengti paslaugų tiekėjams skirtus saugumo standartus (Bendrijos lygmeniu nustatant minimalius saugumo standartus tarptautinių paslaugų tiekėjams ir įgyvendinant sausumos transporto grandinėje „įgalioto pareigūno“ ir „žinomo siuntėjo“ sąvokas);

- praktiškai taikyti „išankstinės informacijos“ elektroniniu pavidalu sampratą – atlikus rizikos analizę, jos taikymas galėtų būti privalomas kai kuriems transporto maršrutams ar siuntoms:

- siuntoms, kurios rizikos ir saugumo atžvilgiu reikalauja ypatingo atsargumo, naudoti specialias plombas ir užraktus;

- nuolat stebėti, kad valstybės narės neįgyvendintų skirtingų standartų, nes tai trikdytų rinkai gerai funkcionuoti [21].

Tačiau, kad ir kokie būtų trūkumai, tačiau tarptautinių organizacijų šalys narės plėtoja tarpusavio ryšius prekybos ir ekonomikos srityje, siekdamos kelti pragyvenimo lygį, užtikrinti visišką užimtumą ir nuolatinį realių pajamų didėjimą, skatinti prekių ir paslaugų gamybą. Šiuo metu PPO yra vienintelė tarptautinė organizacija, reguliuojanti prekybinius santykius tarp tautų. Jos pagrindinis tikslas – palengvinti prekių gamintojams ir paslaugų tiekėjams, importuotojams ir eksportuotojams veikimą pasaulinėje rinkoje. Tai daroma liberalizuojant prekybą, šalinant prekybos barjerus tarp šalių. Laikantis tolygios plėtros principo, stengiamasi optimaliai naudoti pasaulio išteklius, o prekybos liberalizavimo priemonės taikyti taip, kad atitiktų skirtingo išsivystymo šalių poreikius ir interesus. Narystė PPO suteikia šalių narių prekybai stabilumo ir patikimumo – tai svarbu prekybos partneriams ir investuotojams. Įgyvendinant PPO reikalavimus, tarpusavio prekyba tampa liberalesnė, skaidresnė, nuspėjama ir bendromis jėgomis

galima apsaugoti ją nuo kylančios terorizmo, narkotikų, nelegalių ginklų gabenimo ir įvežimo į šalį.

## 1.2. Nauji iššūkiai muitinėms

Lietuvos Respublikos valstybinė siena sudaro 20 proc. ES rytinės išorinės sienos ir daugiausia dėmesio reikia skirti sienų su Rusijos Federacija bei Baltarusijos Respublika apsaugai, kurios sėkmę lemia ne tik Europos Komisijos sprendimai ir rekomendacijos, bet ir vietinė teisinė bazė, jos infrastruktūra. Kadangi Bendrijos vidaus sienos nėra kontroliuojamos, todėl įforminus prekes vienoje valstybėje narėje, žala gali būti jaučiama visoje Bendrijoje, todėl trūkumų, atliekant muitinės kontrolę, galimybė yra labai pavojinga, ypač ten, kur kontrolė susijusi su žmonių sveikata ar aplinkosaugos klausimais. Leidžiamos tik priemonės, taikomos kovojant su narkotikų gabenimu ir panašiais pažeidimais; prie išorinių sienų atliekamas tikrinimas turi atitikti vieningus standartus; turi būti stiprinamas muitinių bendradarbiavimas tarpusavyje ir su kitomis teisėsaugos institucijomis. Teisės aktų nustatytais atvejais ir tvarka muitinei gali būti pavesta atlikti kitų valstybės institucijų funkcijas, tačiau remiantis Lietuvos Respublikos muitinės įstatymu [1] pagrindinės Lietuvos muitinės funkcijos yra:

- 1) muitinės priežiūros priemonėmis užtikrinti muitų teisės aktų įgyvendinimą;
- 2) administruoti importo ir eksporto muitus ir kitus muitinės administruojamus importo ir eksporto mokesčius;
- 3) kontroliuoti bendrojo muitų tarifo, muitų ir kitų muitinės administruojamų mokesčių bei jų lengvatų, taip pat muitų teisės aktų nustatytų importo, eksporto ir tranzito draudimų bei apribojimų taikymą;
- 4) atlikti muitų teisės aktų pažeidimų prevenciją ir tyrimą;
- 5) taikyti Lietuvos Respublikos operatyvinės veiklos įstatymo nustatytus operatyvinius veiksmus bei naudoti operatyvinės veiklos priemones su muitinės veikla susijusioms nusikalstamoms veikoms nustatyti ir atlikti šių veikų ikiteisminį tyrimą;
- 6) tvarkyti prekių importo ir eksporto bei prekybos su kitomis Europos Sąjungos valstybėmis narėmis statistiką;
- 7) tikrinti Lietuvos Respublikos muitų teritorijoje savo veiklą vykdančių asmenų ūkinę komercinę veiklą, jos apskaitą, su muitų teisės aktų taikymu susijusią finansinę atskaitomybę.

Vykstant prekybos globalizacijai, kai Komisija yra įpareigota efektyviau įgyvendinti Bendrą užsienio prekybos politiką ir didinti pastangas kovojant su pažeidimais, muitinei tenka svarbi atsakomybės už jos įgyvendinimą, dalis. Muitinė, kontroliuoja visus tarptautinių operacijų aspektus, gauna informacijos apie visus dalyvius, veikiančius prie ES išorinės sienos su trečiosiomis šalimis ir taip įgyvendina Bendrijoje taikomą muitų ir tarptautinės prekybos



politiką. Mūsų visuomenės poreikis – apsaugoti nuo pavojingų ir žalingų produktų bei būtinybė integruoti saugumo aspektus į muitinės kontrolę. Muitinės įstatymai turi ne tik padėti tarptautinei prekybai, bet ir būti taikomi prekybos sistemoje be papildomų problemų, kenkiančių tiek prekybai, tiek verslo konkurencingumui, kai klausimas susijęs su kontrole.

Nuolat spartėjanti tarptautinė prekyba ir auganti pasaulinė rinka sudaro geresnes sąlygas pažeidimams ir organizuotam nusikalstamumui, kyla tarptautinio terorizmo, ginklų, padirbtų ir piratinių prekių gabenimo, pavojingų medžiagų įvežimo, išvežimo grėsmės tarptautinės prekybos ir visuomenės saugumui, todėl muitinei keliami nauji uždaviniai, kaip susidoroti su kylančiomis grėsmėmis ir augančia kontrolės apimtimi. Antra vertus, liberalizuojant tarptautinę prekybą padidėja konkurencingumas ne tik tarp vietinių, bet ir užsienio gamintojų, verslo sektorius tikisi verslo sąlygų palengvinimo, muitinės procedūrų supaprastinimo, efektyvesnio muitinių darbo bei geresnio muitinių paslaugų teikimo. Muitinė, tiek dėl besiplečiančios tarptautinės prekybos, tiek dėl specializuotų patikrinimų, kuriuos ji turi atlikti, skaičiaus didėjimo, - turi priimti įsipareigojimus dėl verslo saugumo, vienodų kontrolės lygmenų ir standartų, taikomų ūkio subjektams, įdiegimo, dalyvauti prekybos reguliavimo ir kontrolės veikloje. Pagrindinė problema, su kuria susiduria muitinė, yra nuspręsti, kaip patenkinti prieštarigus poreikius, t.y. vykdyti vis intensyvesnę kontrolę, siekiant apsaugoti Bendrijos finansinius, socialinius ir verslo interesus, ir nesudaryti nebūtinų ir apsunkinančių kliūčių teisėtiems verslininkams. Taigi muitinei svarbu įsitraukti į šį procesą, priešingu atveju ji taps kliūtimi logistinėje grandinėje.

Efektyviai tarptautinių krovinių vežimo kontrolei reikalingas intensyvus bendradarbiavimas tarp muitinės ir pasienyje tikrinimą atliekančių valstybės institucijų, verslo bei logistikos įmonių visose šalyse. Be to, saugumo problemos dabar skubiai reikalauja dalijimosi informacija apie prekių judėjimą per išorines ES sienas ir ES muitų teritorijoje. Būtina plėtoti tarptautinį bendradarbiavimą ne tik ES lygiu, bet ir su trečiosiomis šalimis, naudojant rizikos analizės metodus ir keičiantis informacija. Todėl Europos Komisijos nuomone, tam, kad nesusidarytų kliūčių prekių (krovinių) judėjimui ir pasienyje tikrinimą atliekančios institucijos operatyviai gautų reikalingą informaciją, muitinė turi koordinuoti visą abipus sienos vykstantį tikrinimą atliekančių institucijų bendradarbiavimą bei su tuo susijusius elektroninius dokumentus [2].

2003 m. liepos 24 d. Komisijos pateiktu komunikatu ir pasiūlymu priimti reglamentą dėl Bendrijos muitinių kodekso, siekiama naujai apibrėžti muitinės institucijų vaidmenį kontroliuojant išorines sienas, atsižvelgiant į sugriežtintus krovinių importo ir eksporto saugumo standartus.

Muitinės, užtikrindamos ES piliečių saugumą ir apsaugą, sudarydamos sąlygas teisėtai prekybai, apsaugodamos Bendriją nuo nesąžiningos ir neteisėtos prekybos, saugodamos išorinę

sieną, atsižvelgiant į abipusius ES ir šalių kaimynių interesus, bendradarbiaudamos nacionaliniu ir tarptautiniu lygiu kovos su sukčiavimu ir teisėtos prekybos skatinimo srityse, tuo pat metu turi užtikrinti, kad sklandžiai vyktų išorės prekyba ir vykdyti veiksmingą tarptautinio krovinių tiekimo tinklo kontrolę. Tad siekiant užtikrinti tarptautinės prekybos ir visuomenės saugumą, ***muitinei priskiriami šie uždaviniai ir funkcijos bei konkrečios operacijos:***

1. Muitinė privalo rinkti informaciją ir įvertinti riziką iš anksto, tam, kad efektyvūs veiksmai galėtų būti priimti prieš krovinio atgabenimą ar išsiuntimą. Saugumo procesui užtikrinti reikalinga informacija gaunama iš įvairių šaltinių, tačiau svarbiausia yra tai, kad išankstinė informacija būtų gauta iš prekes eksportuojančios šalies verslo ar vežimo įmonių.

2. Išankstinės informacijos, muitinės deklaracijos, krovinio manifesto pateikimas šalies gavėjos muitinei.

3. Muitinės kontrolė turi būti vykdoma tik remiantis vieninga rizikos valdymo sistema apimančia ne tik vienos, bet ir kitų valstybių institucijų ir verslo struktūrų turima informacija. Rizikos valdymo sistema taikoma tam, kad būtų galima veiksmingai nustatyti prioritetus ir veiksmingai paskirstyti išteklius, siekiant išlaikyti tinkamą muitinio tikrinimo veiksmų ir teisėtos prekybos palengvinimo pusiausvyrą [10].

4. Svarbesnis negu iki šiol tampa muitinės sugebėjimas įvertinti analitinių procesų metu gautą informaciją, paskirstyti išteklius ir efektyviai bendradarbiauti priimant sprendimus su kitomis institucijomis ir verslo struktūromis.

5. Saugumo užtikrinimas yra svarbus uždavinys, tačiau jis privalo nesudaryti kliūčių teisėtam verslui. Taikant tinkamas priemones, saugumas gali sustiprinti verslo pasitikėjimą, prekybos srautus ir investicijas. Muitinės kontroliuojamos tarptautinių prekių judėjimą turi užtikrinti tarptautinės prekybos saugumą ne varžydamos prekių judėjimą, o priešingai – jį supaprastindamos.

Be išvardintų funkcijų, galėtume apibendrindami teigti, jog muitinės misija – užtikrinti rinkos ir visuomenės saugą ir saugumą, taikant efektyvią muitinės priežiūrą bei plėtojant vidaus ir tarptautinį bendradarbiavimą, užtikrinti muitinės administruojamų mokesčių surinkimą, sudaryti sąlygas verslo plėtrai diegiant modernius darbo metodus ir kuriant elektroninę muitinės aplinką.

Muitinei tenka svarbus vaidmuo stiprinant kovą ne tik su kontrabanda, bet ir su kitais pažeidimais: pinigų plovimu, pornografijos platinimu, neteisėtu ginklų ir narkotikų gabenimu, tarptautinių sankcijų vykdymo pažeidimais. 2006 m. Lietuvos muitinėje pradėti 127 ikiteisminiai tyrimai (iškeltos baudžiamosios bylos), muitinės pareigūnai atskleidė daugiau kaip 4 tūkst. pažeidimų, susijusių su neteisėtu prekių gabenimu, sulaikyta prekių už daugiau nei 14 mln. Lt.

### 1.3. Pagrindinės tarptautinės prekybos saugumo užtikrinimo nuostatos

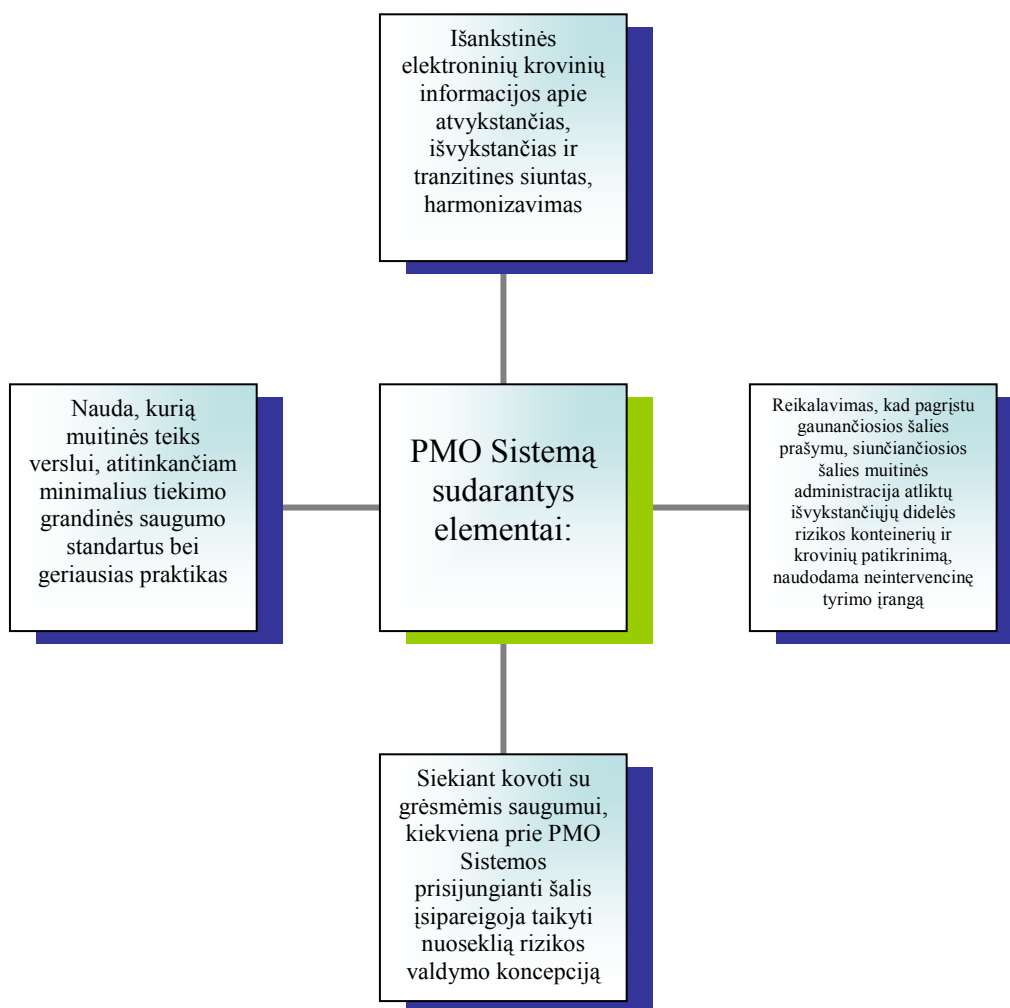
Tarptautinės prekybos saugumo užtikrinimu galime laikyti apsaugos nuo terorizmo ir nusikalstamumo priemonių įgyvendinimą. Ir vis dėlto, dar negalima tvirtinti, kad įgyvendinimas vyksta laikantis suderintos taktikos – nors tai neatidėliotina būtinybė, nes žinoma, kad visos grandinės stiprumas priklauso nuo jos silpniausios grandies atsparumo laipsnio. Dėl teroristinių išpuolių grėsmės išryškėjo tarptautinės prekybos grandinės pažeidžiamumas ir būtinybė imtis veiksmų - nustatyti būtinausių saugumo reikalavimų sistemą, kurią būtų galima palaipsniui tobulinti remiantis technologijų pažanga ir rizikos pokyčiais.

Bendromis valstybių pastangomis siekiant užtikrinti tarptautinės prekybos grandinės saugumą įgyvendinamos įvairios iniciatyvos. Tai JAV Muitinių – Prekybininkų bendradarbiavimo prieš terorizmą iniciatyva, Platinimo saugumo iniciatyva - kovai su neteisėtu masinio naikinimo ginklo platinimu, JAV konteinerių saugumo iniciatyva – plačiai pripažinta, kaip suteikusi tam tikrų teigiamų komercinių aspektų, visų pirma geresnes operacines sistemas, geresnę kontrolę ir pervežimo ir kitų procesų numatymą, taip pat lankstesnius formavimo terminus ir sumažėjusius nuostolius dėl vagysčių.

Siekiant optimizuoti tarptautinės prekybos grandinės apsaugą, reikalingas režimas, kuris didins ir tarptautinės prekybos saugumą bei ją supaprastins. Todėl vykdydama vieną iš pagrindinių tarptautinės prekybos palengvinimo ir supaprastinamo tikslų, muitinių administracijos kuria atitinkamas prekybos saugumą užtikrinančias priemones ir instrumentus, kurie netrukdytų teisėtam verslui.

Pasaulio muitinių organizacijos „**Pasaulinės prekybos saugumo ir supaprastinamo standartų sistema** [27]“ (toliau – PMO Sistema), skirta apsaugoti ir supaprastinti pasaulinę prekybą, kurioje išdėstyti principai ir standartai, pristatomi kaip minimalus reikalavimas, kuri privalo patenkinti PMO narės. Šiuo metu Pasaulinei muitinių organizacijai (PMO) priklauso ir joje dalyvauja 171 muitinių administracijos, atstovaujančios 99 procentus pasaulinės prekybos. PMO Sistema yra tiesioginis PMO saugumo ir supaprastinimo priemonių ir programų, parengtų narių administracijų, rezultatas.

PMO Sistema – tai unikalus instrumentas ne tik saugesnei tarptautinės prekybos tvarkai palaikyti, bet ir nauja, konsoliduota platforma, kuri išplės pasaulio prekybą, užtikrins geresnę apsaugą nuo terorizmo bei padidins muitinės ir prekybos partnerių indėlį į ekonominę ir socialinę tautų gerovę. Įtvirtintas ir naujas muitinės ir verslo darbo metodų ir partnerystės požiūris.



6 pav. PMO Sistemą sudarantys esminiai elementai (Šaltinis: Pasaulinės prekybos saugumo ir supaprastinimo standartų sistema, p.12)

PMO Sistema, pagrįsta aukščiau minėtais keturiais esminiais elementais, remiasi dviem tolygiais ramsčiais: tinklu „muitinės muitinėms“ bei muitinės ir verslo partneryste. Ramsčiai yra sudaryti iš eilės standartų, kurie apjungti siekiant užtikrinti, kad jie būtų lengvai suprantami bei greitai įgyvendami tarptautiniu lygiu.

**Ramstis „muitinės muitinėms“.** Muitinių administracijos privalo kartu dirbti taikydamos bendrus priimtus standartus, kad maksimizuotų tarptautinės prekybos tiekimo grandinės saugumą ir supaprastinimą kroviniams ir konteinerių siuntoms judant per pasaulinės prekybos sistemos taškus. Šį tikslą pasiekia ramstis „muitinės muitinėms“. Jis suteikia efektyvų mechanizmą, kaip tarptautinės prekybos tiekimo grandinę apsaugoti nuo terorizmo pasekmių bei nuo kitų tarptautinio nusikalstamumo formų.

Centrinis šio ramsčio tikslas yra pasinaudoti išankstine elektrone informacija siekiant identifikuoti didelės rizikos konteinerius ar krovinius. Naudodamosi automatinėmis nustatymo priemonėmis, muitinių administracijos kiek įmanoma anksčiau tiekimo grandinėje, t.y. išvykimo uoste ar anksčiau, identifikuoja didelės rizikos siuntas.

Siekdamos veikti efektyviai bei užtikrinti, kad procedūros nesulėtintų prekybos, muitinių administracijos turėtų tikrindamos didelės rizikos siuntas naudotis moderniomis technologijomis, įskaitant, bet neapsiribojant, didelio masto rentgeno ir gama spindulių aparatūra bei spinduliniais detektoriais [27, p. 20-21].

**Ramstis „muitinės verslui“.** Pagrindinis šio ramsčio dėmesys skiriamas tarptautinės sistemos, skirtos identifikuoti privačias įmones, kurios siūlo dideles saugumo garantijas jiems dalyvaujant tiekimo grandinėje, kūrimui. Tokie verslo partneriai turėtų gauti iš šios partnerystės apčiuopiamą naudą, kuri pasireikštų greitesniu įforminimu ir kitomis priemonėmis. Tokios programos paankstina krovinių ir konteinerių apsaugą tiekimo grandinėje, įtraukdamos privatų sektorių ir reikalaujamos padidinto saugumo jau kilmės vietoje, bei konteineriams keliaujant iš vieno punkto į kitą.

Šioje sistemoje išdėstomi kriterijai, pagal kuriuos verslininkai tiekimo grandinėje gali įgyti aprobuotą saugumo partnerio statusą. Šie kriterijai yra susiję su tokiais klausimais kaip grėsmės įvertinimas, įvertintoms grėsmėms priimtas planas, komunikavimo planas, procedūrinės priemonės, skirtos užkirsti kelią neteisėtų ar neturinčių dokumentų prekių patekimui į tarptautinio tiekimo grandinę, fizinis pastatų ir patalpų, naudojamų kaip pakrovimo vietos ar sandėliai, saugumas, konteinerių ir krovinių saugumas, transporto priemonės, personalo lojalumo tikrinimas bei informacinių sistemų apsauga.

PMO Sistemos ramsčio „muitinės verslui“ sistemos privalo būti paremtos muitinių rutininių procedūrų, kuriose informacinės technologijos naudojamos supaprastinti paprastai su tarptautiniu verslu siejamas procedūras bei kurios siūlo specialią naudą reikalavimus atitinkantiems importuotojams, eksportuotojams, brokeriams, ekspeditoriams, vežėjams bei kitiems paslaugų teikėjams, kokybės akreditacija [27, p. 28].

Siekiant apibendrinti abiejų ramsčių standartus, 3 priede pateikiama lentelė, kurioje išsamiai aprašomas kiekvienas ramsčio standartas.

Muitinės kontrolės sustiprinimo priemonės, siekiant tarptautinės prekybos saugumo užtikrinimo, atitinka 1999 m. birželio mėn. PMO tarybos priimtos 1974 m. PMO konvencijos dėl muitinės procedūrų supaprastinimo ir suderinimo, žinomos Kioto konvencijos pavadinimu, pakeitimo nuostatas. Svarbus Konvencijos su pakeitimais aspektas yra tai, kad joje akcentuojamas skaidrumo didinimas bei tikrinimo grandinės nuspėjamumas. Pagrindinės Konvencijos su pakeitimais nuostatos yra šios:

- siekiant greičiau atlikti atranką, tirti turimus duomenis dar prieš kroviniui atvykstant;
- naudoti rizikų valdymo metodiką;
- kiek galima daugiau naudoti kompiuterių sistemas;

- numatyti tikrinimus, vykdomus suderinus su kitomis muitinėmis;
- užtikrinti, kad kiekvienas asmuo nuolat galėtų gauti informaciją apie muitinės reikalavimus, teisės aktus ir
  - pagrindinės gairės.

Pasaulio muitinių organizacijos „Pasaulinės prekybos saugumo ir supaprastinamo standartų sistema“ neprieštarauja PMO konvencijos dėl muitinės procedūrų supaprastinimo ir suderinimo, kurioje įtvirtintos muitinės procedūrų supaprastinimo formos ir priemonės, nuostatomis.

## II. TARPTAUTINĖS PREKYBOS GRANDINĖS SAUGUMO UŽTIKRINIMO TEISINIO – ORGANIZACINIO REGLAMENTAVIMO ANALIZĖ

### 2.1. Tarptautinio prekybos saugumo užtikrinimo teisės aktų ir programinių dokumentų analizė

Siekiant užtikrinti tarptautinės prekybos grandinės saugumą, reikalingi atitinkami tarptautiniai susitarimai, standartai bei bendri įsipareigojimai, turi būti stengiamasi sukurti priemonės, kuriomis būtų galima užtikrinti saugesnes prekybos sąlygas bei užkirsti kelią kylančioms grėsmėms.

Daugelis šalių yra priėmusios nacionalinius įstatymus, taisykles ar rekomendacijas dėl keleivių ir krovinių gabenamų visų rūšių transporto priemonėmis saugumo. Skirtingose transporto rūšyse įgyvendintos įvairaus pobūdžio saugumo priemonės. 2003 m. gruodžio 23 d. Europos komisija paskelbė su krovinių transporto saugumu susijusį konsultacinį dokumentą, kuriame ji prašo suinteresuotas šalis pateikti jai savo nuomones dėl saugumo. Komisija savo komunikate Tarybai ir Parlamentui<sup>3</sup> pasiūlė sudaryti Saugumo ir laisvių apsaugos pagrindų programą, o 2005 m. rugpjūčio 12 d. Oficialiajame leidinyje paskelbtas veiksų, susijusių su apsauga nuo terorizmo, planas.

Tarptautinė civilinė aviacijos organizacija, stiprinant kovą prieš terorizmą, veikia tarptautinių standartų, susitarimų ir bendrų įsipareigojimų sugriežtinimo linkme. 2002 m. ji priėmė Aviacijos saugumo veiksų planą, kuriame numatytos priemonės leidžia įvertinti aviacijos saugumo sistemas ir nustatyti saugumo standartų įgyvendinimo trūkumus. Viena iš jų, tai auditas, kuris apima orlaivių saugumo, asmenų be palydos į saugumo ribojamas teritorijas patekimo, gebėjimų nustatyti ginklų, sprogstamųjų medžiagų ar kitų pavojingų įrankių, kurie gali būti panaudoti įvykdyti teroristinį ar kitą neteisėtą aktą, patekimo į oro uosto ar orlaivį, patikrinimą. Saugumo priemonės turi apimti visus tarptautinių ar vietinių reisų civilinius lėktuvus, personalo, keleivių ir krovinių prižiūrėtojų ar krovikų prieigą prie lėktuvo. Susitariančios šalys privalo pasikeisti bet kokia grėsmę keliančia informacija, jos įgaliotos parengti nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą. Tarptautinėje oro transporto asociacijoje įkurtas Krovinių saugumo specialus padalinys, kurio paskirtis – nustatyti lėktuvų gamintojų ir eksploatuotojų poziciją dėl krovinių saugumo, užtikrinti, kad visos Tarptautinės oro transporto asociacijos narės tinkamai įgyvendintų krovinių saugumo standartus ir priemones. Tobulinant standartus, vežimo dokumentus ir automatizuotą krovinių paskirstymą, minėtas

---

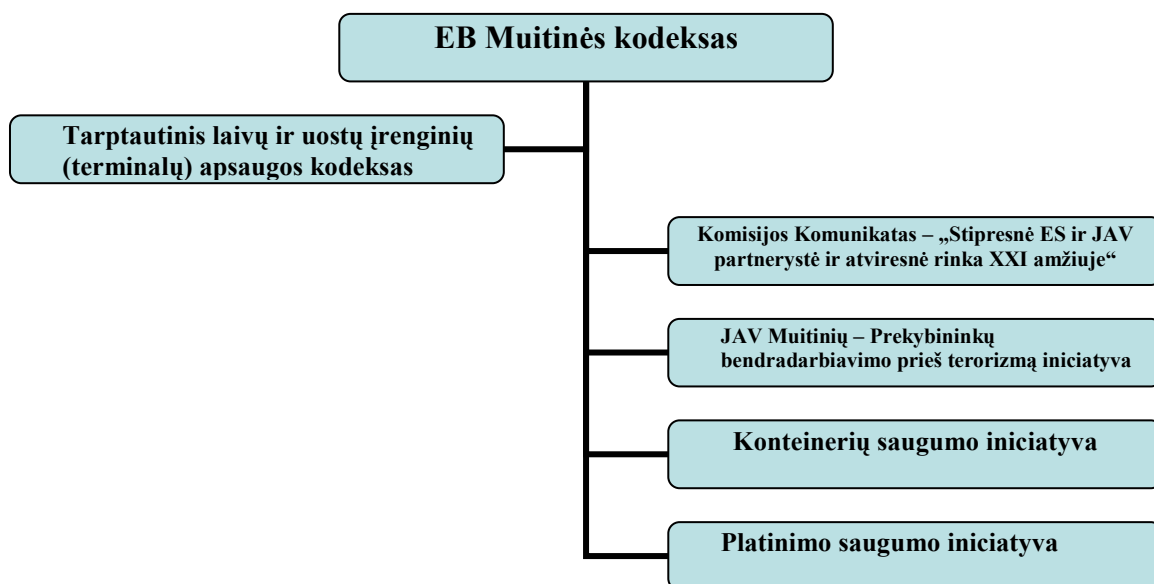
<sup>3</sup> COM (2005) 124 final.

padalinys bendradarbiauja su muitinėmis, orlaivių kompanijomis, ekspeditoriais, krovinių siuntėjais, vyriausybinėmis įstaigomis.

Oro transporto saugumo politika kuriama bei vystoma ir Europos lygmeniu, organizuojant Europos civilinės aviacijos konferenciją, kuri remiasi tarptautinėmis, Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos nustatytais normomis.

Tarptautinei prekybai plėtoti labai svarbus krovinių vežimas jūrų transportu ir jų saugumo užtikrinimas. 90 proc. ES išorės prekybos ir daugiau kaip 40 proc. vidaus prekybos vykdoma jūrų transportu. Europa krovinių pervežimo šia transporto rūšimi pirmauja pasaulyje, nes Europoje sutelkta 40 proc. pasaulio laivyno. Europos jūrų uostų kasmetinė apyvarta – 3,5 milijardų tonų krovinių ir 350 milijonų keleivių. Tačiau lygiagrečiai su didėjančia prekybos apimtimi didėja ir tikimybė, jog jais gali būti gabenami ne tik kroviniai, bet ir pavojingos cheminės, biologinės ar branduolinės medžiagos, ginklai, kontrabanda. Ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas krovinių gabenimui konteineriuose.

Siekiant atskleisti tarptautinės prekybos saugumo plėtros raidą, toliau darbe bus nagrinėjami JAV saugumo iniciatyvos, kurios išsiplėtotos PMO į Pasaulinės prekybos saugumo ir supaprastinimo standartų sistemos sukūrimą, Europos Sąjungos ir JAV partnerystė užtikrinant tarptautinės prekybos grandinės saugumą ir ES teisės aktai bei programiniai dokumentai:



7 pav. Tarptautinės prekybos saugumo užtikrinimo teisės aktai ir programiniai dokumentai

Paminėti teisės aktai svarbūs tarptautinės prekybos grandinės saugumui dėl siekiamo bendro tikslo – suderinti didesnius saugumo reikalavimus su atviru ir saugiu prekybos bei transporto tęstinumu.



Panagrinėsime JAV iniciatyvas, apimančias dvišalius susitarimus su užsienio valstybėmis, kuriais siekiama sumažinti krovinių gabenimo konteineriais, kurie gali būti panaudoti teroristų, riziką.

***Konteinerių saugumo iniciatyva*** (angl. *Container Security Initiative*, sutr. **CSI**), kuri orientuota į konteineriais gabenamų prekių kontrolę ir kurios tikslas užtikrinti gabenamų konteinerių saugumą, apsaugant visuomenę ir tarptautinę prekybą nuo teroristinių išpuolių. Po teroristinių išpuolių 2001 m. rugsėjo 11 d. buvo įvesti papildomi reikalavimai dėl informacijos apie į JAV įvežamas prekes ir krovinius, sugriežtinta cheminių, branduolinių medžiagų ir dvigubos paskirties prekių kontrolė. Iniciatyva apima dvišalius susitarimus su JAV ir užsienio valstybėmis, pirmiausia siekiant įtraukti uostus, kurie siunčia didžiausius konteinerių srautus į JAV bei tuose uostuose veikiančias valstybės institucijas, kurios galėtų keistis visa reikalinga informacija ir galėtų imtis būtinų veiksmų identifikuoti ir spręsti iškilusias problemas. CSI programos dalyviams siūloma abipusė galimybė sustiprinti jų nuosavų ir atvykstančių krovinių saugumą. Susitariančios šalys gali pasiųsti savo šalies muitinės pareigūnus į kitos šalies uostus kontroliuoti konteineriuose eksportuojamus krovinius. Todėl pagrindinis CSI tikslas – kartu su eksportuojančios šalies pareigūnais kiek galima anksčiausiai nustatyti ir patikrinti krovinius, keliančius terorizmo riziką.

*CSI apima keturis pagrindinius elementus:*

- remiantis žvalgybine informacija ir duomenų bazių duomenimis, terorizmo grėsmės riziką keliančių konteinerių identifikavimas,
- terorizmo grėsmės riziką keliančių konteinerių išankstinis patikrinimas išvykimo uoste prieš laivams atvykstant į JAV,
- technologijų, kurios leidžia greitai nustatyti riziką keliančius konteinerius, naudojimas (pvz., rentgeno, gama spindulių detektoriai ir kt.)
- saugių ir modernių konteinerių naudojimas.

CSI įgyvendinimui būtina naudoti pažangias tikrinimo technologijas, laikantis vienuo standartų bei siekiama, kad rizikingi konteineriai būtų tikrinami vieną kartą – išvykimo uoste. Taip pat reikalinga naudotis programa, kuri būtų pagrįsta išankstinių duomenų apie krovinių analize, pažangių žvalgybos metodų ir informacinių technologijų taikymu, naujausiomis konteinerių identifikavimo ir tikrinimo technologijomis.

*CSI nustatyti minimalūs reikalavimai uostams ir muitinei. Tai:*

1. Muitinės administracija turi turėti įgaliojimus patikrinti krovinių, importo, eksporto ir tranzito atvejais, taip pat laive esantį krovinių;
2. Skenavimo (gama/rentgeno spinduliai) ir radiacijos kontrolės įrangos naudojimas;

3. Jūrų uostas turi turėti reguliarią, tiesioginį ir pakankamą konteinerių srautą į JAV uostus;

4. Įsipareigojimai sukurti automatizuotą rizikos valdymo sistemą skirtą aptikti didelės grėsmės konteinerius;

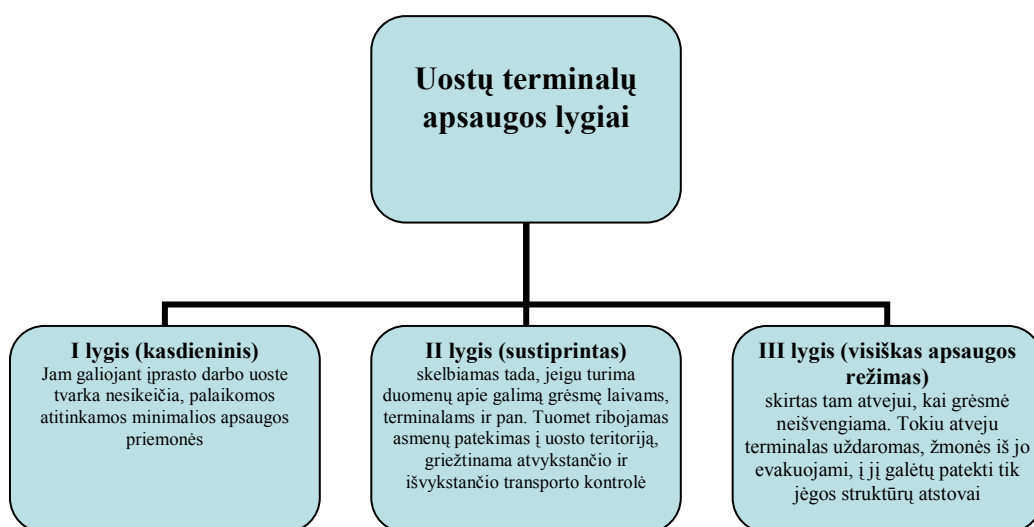
5. Įsipareigojimas dalintis žvalgybos ir rizikos valdymo informacija su JAV muitinės ir sienos apsaugos biuru;

6. Atlikti detalų uosto įvertinimą siekiant nustatyti pažeidžiamas vietas uosto infrastruktūroje ir įsipareigoti pašalinti šiuos trūkumus;

7. Siekiant išvengti darbuotojų sąžiningumo spragų ir identifikuoti jas bei kovoti su sąžiningumo spragomis, įsipareigoti taikyti lojalumo programas.

Krovinių ir konteinerių gabenimo jūrų transportu saugumui užtikrinti didelę reikšmę turi 2002 m. gruodžio mėnesį Pasaulinės jūrų organizacijos (angl. *International Maritime Organization*, sutr. **PJO**) priimtas **Tarptautinis laivų ir uostų įrenginių (terminalų) apsaugos kodeksas** (angl. *the International Ship and Port Facility Security Code*, sutr. **ISPS kodeksas**), susijęs su uostų įrenginių, terminalų bei laivų apsauga nuo terorizmo grėsmės. Šio kodekso reikalavimai įgyvendinami pasauliniu mastu. Jame nustatyti reikalavimai tarptautinės laivininkystės laivams ir uostų įrenginiams, kurie tarnauja saugumui užtikrinti. Uostams numatyta sudaryti saugumo veiksmų planą, paskirti pareigūnus atsakingus už saugumą, vykdyti kvalifikacijos kėlimą ir įgūdžių įgijimą, priimti tinkamas prevencines priemones esant saugumo incidentams. Tai yra visaapimantis, privalomas saugumo režimas tarptautiniams krovinių gabenimams laivais ir uostų operatoriams suteikiantis galimybę geriau stebėti krovinių srautą, kovoti su kontrabanda ir atsakyti į teroristų grėsmes.

ISPS kodekse yra numatyti trys uostų terminalų apsaugos lygiai, kurie apibūdinti toliau pateiktoje schemoje.



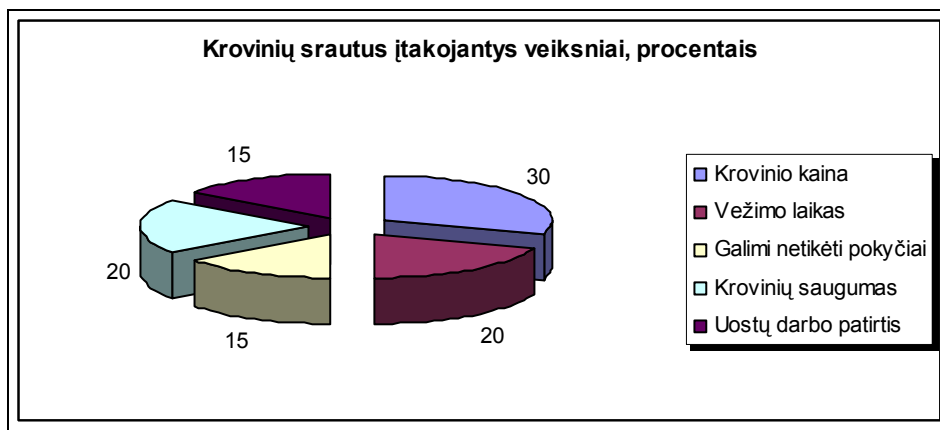
8 pav. Uostų terminalų apsaugos lygiai

Pagrindinis ISPS kodekso reikalavimas laivams - apribotas pašalinių asmenų patekimas į tam tikras patalpas, pavyzdžiui, į kapitono tiltelį arba mašinų skyrių, kad teroristai negalėtų jų užminuoti ar atlikti kitus diversinius veiksmus. Į specialias laivo patalpas gali patekti tik laivo įgulos nariai, o keleiviai gali vaikščioti tik ten, kur jiems leidžiama tai daryti. Laive turi būti saugumo karininkas. Laivui plaukiant į reisą jis turi organizuoti kovos su teroristais pratybas.

Be to, PJO kartu su Tarptautine darbo organizacija rengia reikalavimus jūreivių ir uosto darbuotojų dokumentų identifikavimui, kurie leistų patikrinti laivo įgulos narių biografijos faktus. Uosto operatorius yra atsakingas už saugumo politiką, gebėjimų nustatymą ir plėtotę jo veiklos srityje. Muitinė turi būti gerai susipažinusi su šia politika ir pakoreguoti savo strategiją ir veiksmus. Efektyvi uosto saugumo sistema integruoja informacijos surinkimą, kokybės kontrolės procedūras, personalo vadybą, įrenginius ir sustiprina galimybę savalaikiai ir tinkamu būdu reaguoti į incidentus. Uosto rizikos įvertinimas apima įvairias rizikos galimybes ir variantus, įskaitant ir įrenginių, transporto priemonių, krovinio sugadinimą ir transporto priemonės panaudojimą asmenų, ginklų, branduolinių medžiagų kontrabandai.

ISPS kodeksas nuo 2004 m. liepos 1 d. tapo privalomas ir numatytos saugumo priemonės turi būti įgyvendintos uostuose ir laivuose, kurie turės būti sertifikuoti. Pagal ISPS taisyklės pagrindinė susitariančių šalių vyriausybės atsakomybė - nustatyti saugumo lygį ir perduoti informaciją apie laivų plaukiojančių pagal tos šalies vėliavą saugumo lygį, apie uostų įrenginius ir užsienio laivus įplaukusius ar įplaukiančius į jų jūrų uostus. Neatitinkančio reikalavimų laivo ar uosto sertifikatas gali būti panaikintas. Tokiu atveju tokie laivai negali būti eksploatuojami, jeigu tokie uostai dirbs – jiems bus nustatytos tarptautinės baudos. Laivai ir uostai, kurie neatitiks ISPS kodekso reikalavimų, gali turėti neigiamų ekonominių pasekmių. Jeigu nesertifikuoti laivai plauks į sertifikuotą uostą, tai jiems įplaukus į šalies teritorinius vandenius turės būti kruopščiai tikrinami, kam prireiks daug laiko.

Labai griežti muitinės kontrolės standartai, sudėtingos procedūros bei daugelis kitų veiksnių turi įtakos jūrinių krovinių srautams. Literatūroje dažniausiai išskiriami šie veiksniai, turintys poveikį krovinių srautams: *krovinio gabenimo laikas; krovinio gabenimo kaina; žmoniškųjų išteklių taupymas; teikiamų paslaugų kokybė ir įvairovė; juridinė aplinka, t.y. įstatymų arba kitų teisės aktų kaita; geografinė padėtis; uosto infrastruktūra bei saugaus (patikimo) uosto veiksnys, t.y. krovinius svarbu gabenti ne tik pigiai, greitai, bet ir saugiai [24].* Pasak profesoriaus Vytauto Paulausko, visi šie veiksniai daro nevienodą įtaką transporto srautams ir laivybos linijų egzistavimui [28, p.126]. Svarbiausiais veiksniais autorius laiko pervežimo kainą, laiką bei krovinių saugumą. Jei pasirinkimą kurti naują transporto koridorių išskaidytume į atskirus elementus, tai kiekviena dalis sudarytų atitinkamą procentinę dalį.



**9 pav.** Krovinių srautus įtakojantys veiksniai, procentais (Šaltinis: Antanas Sipavičius „Muitinės veiklos įtaka Klaipėdos uosto konkurencingumui“. *Jurisprudencija*, 2005, t. 73(65); p. 16-2)

Diagramoje pavaizduoti galimi netikėti pokyčiai įvardijami kaip įstatymų ir taisyklių kaita. Uostams sukaupusiems didelę ir neprikiaštingą darbo patirtį - lengviau konkuruoti. Didelę įtaką logistinėje grandinėje turi krovinių saugumas.

Tačiau krovinių vežimo jūrų transportu saugumo sustiprinimas nebus pigus. Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos 2003 m. atliktos studijos duomenimis laivų operatoriams ISPS kodekso reikalavimų įgyvendinimo pradinės išlaidos sudarys 1,279 mlrd. JAV dolerių ir 730 mln. JAV dolerių - kasmetinės išlaidos. Atitinkamai vienam laivui teks apie 30 000 JAV dolerių pradinių ir 17 000 JAV dolerių kasmetinių išlaidų<sup>4</sup>. Tarptautiniams uostams reikės 963 mln. JAV dolerių pradinių ir 509 mln. JAV dolerių kasmetinių išlaidų. Vidutiniškai vienam JAV uostų teks 4,26 mln. JAV dolerių pradinių ir 2,25 mln. JAV dolerių kasmetinių išlaidų [36. p. 268].

Muitinė aukštą apsaugos lygį gali užtikrinti tik bendradarbiaudama su pagrindiniais tarptautinės tiekimo grandinės valdytojais – importuotojais, vežėjais, ekspeditoriais, sandėlių valdytojais ir gamintojais. **Pagal JAV Muitinių – Prekybininkų bendradarbiavimo prieš terorizmą** (angl. *US Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)*) iniciatyvą muitinė ir prekybos visuomenė bendradarbiauja įgyvendinant naują tarptautinės prekybos grandinės saugumo užtikrinimo požiūrį, stiprinant sienos apsaugą prieš terorizmą, tuo pačiu palengvina teisėtą krovinių gabenimą. Kada muitinė ir bendrovės bendradarbiauja stiprinant saugumo praktiką ir procedūras, yra sumažinama kompanijos turto praradimo, sugadinimo ir žalos rizika, taip pat sumažėja pavojingų medžiagų patekimo į globalią tiekimo grandinę tikimybė. Dalyviai pasirašo susitarimą, kuriuo įsipareigoja atlikti tiekimo grandinės saugumo rekomendacijų vykdymo išsamų savęs įvertinimą. Bendrovės užpildo klausimynus, pateikdamos vidinę informaciją apie jos su saugumu susijusį turtą ir taikomas priemones. Muitinės ir sienos apsaugos biuras tikrina bendrovės tam, kad įsitikintų, jog logistinės grandinės saugumo

<sup>4</sup> Šie paskaičiavimai atlikti remiantis tuo faktu, kad 2000 m. tarptautinėje prekyboje veikė 43 291 laivai

priemonės yra įtrauktos į jų saugumo profilius, yra patikimos, tikslios ir efektyvios. Ši sistema optimizuoja bendrovių turto ir saugumo priemonių vidinį ir tarptautinį valdymą ir tuo pačiu stiprina jos saugumą.

**Platinimo saugumo iniciatyva (sutr. – PSI)** siekia bendromis valstybių pastangomis suteikti naują impulsą kovai su neteisėtu masinio naikinimo ginklo platinimu. PSI tikslas – nutraukti branduolinių, cheminių ir biologinių medžiagų, kurios gali būti panaudotos gaminant ginklus, taip pat raketų technologijų tiekimą „piktavalėms šalims“. Tarp iniciatyvoje numatytų priemonių yra laivų, lėktuvų ir antžeminio transporto priemonių, įtariamų tokių krovinių gabenimu, sulaikymas bei krata. Iniciatyvą 2003 m. gegužės 31 d. Krokuvoje paskelbė JAV prezidentas G.W. Bušas. Šiuo metu iniciatyvą remia daugiau nei 60 šalių. PSI suderinamas su Europos Sąjungos pozicija ir atitinka 2003 metų gruodžio 12 dienos ES šalių narių vadovų patvirtintą ES kovos su masinio naikinimo ginklų platinimu strategiją. Iniciatyvos šalys nuo 2004 m. ėmė kviesti ES ir NATO nares dalyvauti bendrose PSI pratybose, Lietuvos atstovai taip pat dalyvauja šiose PSI šalių rengiamose perėmimo pratybose.

PSI yra atsakas į augančias masinio naikinimo ginklo, jų nešėjų sistemų bei susijusių medžiagų plitimo visame pasaulyje iššūkius ir remiasi tarptautinės bendruomenės pastangomis užkirsti kelią šių ginklų ir jų medžiagų bei sistemų platinimui, pasinaudojant jau egzistuojančiomis sutartimis ir tarptautiniais režimais.

Ši iniciatyva fokusuoja pastangas į prevencinį sulaikymą, ja siekiama leisti sulaikyti ir apžiūrėti laivus ir orlaivius, kurie įtariami gabenant masinio naikinimo ginklus ir su jais susijusias medžiagas, kai tik laivai įeina į susitariančių šalių teritoriją, teritorinius vandenius ar oro erdvę. Siekiant išvengti tarptautinės teisės pažeidimų (pvz., jūrų teisės) leidžiama įlipti į laivą ar orlaivį ir/ar juos nukreipti, lėktuvą nutupdyti į susitarime dalyvaujančios šalies teritoriją tik esant dvišaliams susitarimams. Šalys įsipareigoja nepervežti arba netalkinti pervežant masinio naikinimo ginklus ir savo iniciatyva arba kitos šalies prašymu, esant pagrįstai priežasčiai, įsilaipinti ir apieškoti bet kurį tos šalies laivą, orlaivį ar kitą transporto priemonę ir konfiskuoti identifikuotus nelegalius krovinius, susijusius su masinio naikinimo ginklais.

Lietuva prisijungė prie 2004 m. gegužės 17 d. ES Ministrų Tarybos politinės deklaracijos, remiančios PSI ir palaikančios jos tikslus. Vadovaudamasi Lietuvos ir Europos Bendrijos teisės aktais ir tarptautiniais įsipareigojimais, mūsų šalis imsis visų reikiamų žingsnių palaikyti nelegaliai platinamų ginklų perėmimo veiksmus. Lietuva pritaria naujų metodų, kuriais būtų sustabdytas platinimas ir nelegali prekyba su nepatikimomis šalimis, diegimui. Lietuva remia nelegalių gabenimų identifikacijos griežtinimą, kontrolę ir perėmimą [48].

## a) ES ir JAV partnerystė užtikrinant tarptautinės prekybos grandinės saugumą

Šalia tarptautinės prekybos teikiamų privalumų, atsiranda kitas judėjimas, kuriuo siekiama didinti saugumą pasienyje ties sausumos sienomis, uostuose, atlikti vis daugiau ir griežtesnių patikrinimų, kad būtų užkirstas kelias terorizmui, kontrabandai, ginklų, pavojingų medžiagų įvežimo grėsmėms. Tragiškai pasibaigusi teroristų ataka prieš svarbius objektus JAV 2001 metais, nusinešusi tūkstančius gyvybių, privertė tarptautinę bendriją sugriežtinti prevencinius veiksmus, kurie galėtų užkirsti kelią panašioms atvejams ateityje ir užtikrintų žmonių, laivų ir uostų saugumą visame pasaulyje. Uždavinys – suderinti didesnius saugumo reikalavimus su atviru ir saugiu prekybos bei keleivių transporto tęstinumu.

Nors ES nėra sudariusi preferencinių prekybos susitarimų su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis, tačiau JAV yra svarbiausia tarptautinės prekybos partnerė: JAV tenka 24 proc. ES eksporto ir, 18 proc. ES importo – JAV. Vadinasi transatlantinė rinka iš esmės veikia. Tačiau kai kuriose srityse, ypač prieš pradedant reglamentavimo veiklą, reikia sustiprinti dialogą ir bendradarbiavimą, kad būtų išvengta skirtingų ES ir JAV veiksmų, galinčių padidinti išlaidas ir kliudyti augimui, tokiu būdu tinkamai nebeatsižvelgiant į vartotojų, verslininkų ar kitų suinteresuotų šalių poreikius. Nors ES ir JAV bendradarbiavime reglamentavimo srityje buvo padaryta didelė pažanga, problemų vis dar yra. Iššūkis yra rasti tokį bendradarbiavimo reglamentavimo srityje būdą, kuris leistų reglamentavimo institucijoms pripažinti, kad nors pagrindinį dėmesį jie skiria atsakomybės sritims savo šalyje, tačiau nuo šiol kartu valdo ir reglamentuoja transatlantinę rinką [17].

Ekonominiai santykiai yra nuolat besiplečiančių ES ir JAV ryšių pagrindas. Sklandesnė prekyba ir veiksmingesnė apsauga viena kitai neprieštarauja. Tinkamą kontrolės lygį galima užtikrinti prekybą palengvinančiomis priemonėmis, skirtomis užtikrinti vienodas pradines sąlygas ir paspartinti reikalavimus atitinkančių ekonominės veiklos vykdytojų veiklą. Komisijos komunikate „**Stipresnė ES ir JAV partnerystė ir atviresnė rinka XXI amžiuje**“ [17] (toliau – Komunikatas) pateikiami praktiniai politikos kūrimo pasiūlymai dėl bendros ES ir JAV strategijos ekonominės integracijos skatinimo bei ES ir JAV santykių plėtojimo pagrindo stiprinimo. Ekonominiu aspektu Komisija siūlo dėmesį sutelkti į bendradarbiavimo reglamentavimo klausimais ir žinių bei inovacijų skatinimo stiprinimą ir su sienomis susijusių susitarimų gerinimą. Politiniu aspektu Komunikate apžvelgiamos galimybės gerinti ES ir JAV santykių įvaidį ir taip padaryti juos veiksmingesniais [17]. Komisijos Komunikatu siekiama, kad ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas ES ir JAV susitarime dėl sustiprinto muitinių bendradarbiavimo transporto saugumo srityje nustatytų bendrų tikslų siekimui:

*i) remti visišką abipusiškumą ir abipusį saugumo standartų pripažinimą, rizikos įvertinimą, kontrolės priemones ir rezultatus bei pramonės partnerystės programas, ir*

*ii) skatinti bendradarbiavimą rengiant tokias priemones, kaip „vieno langelio“ ir el. muitinės, kurios bus įtrauktos į Bendrijos muitinės teisės aktus.*

Ypatingai svarbu susitarti su JAV vengti dvigubų kontrolių, atliekamų dėl lygiagrečiai taikomų ir kartais prieštaringų standartų. Reikėtų pabrėžti abipusį pripažinimą ir abipusiškumą.

2004 m. kovo 30 d. ET priėmė sprendimą Nr. 634 dėl Europos Bendrijos ir JAV muitinių bendradarbiavimo ir abipusės pagalbos susitarimo išplėtimo papildant jį bendradarbiavimu konteinerių saugumo klausimais [14]. Vykdamas šį susitarimą numatyta parengti šias rekomendacijas:

1. Bendrąjį grėsmių vertinimą. Šios rekomendacijos svarba yra ta, kad neužtikrinus bendrojo grėsmių vertinimo, neįmanoma parengti bendrųjų rizikos valdymo taisyklių;

2. Bendrąsias rizikos valdymo taisykles (rizikos kriterijų nustatymas);

3. Bendrojo išankstinių duomenų apie krovinių sąrašo parengimas;

4. Pilotinio projekto perkraunant krovinius atlikimas. Viena didžiausių grėsmių gali būti susijusi su krovinių perkrovimu. Viena svarbiausių šio projekto įgyvendinimo prielaidų - užtikrinti, kad perkraunant prekes nebūtų pakeista prekių kilmė;

5. Keitimasis informacija. Kol kas neužtikrinamas pakankamas keitimasis informacija tarp ES ir JAV. Numatyta JAV atstovams suteikti galimybę naudotis CIRCA duomenų bazės tam tikrais duomenimis;

6. ES ryšių pareigūnų į JAV nacionalinį rizikos centrą skyrimas. Deleguoti ekspertai iš ES valstybių narių turėtų atstovauti ne nacionalinius, o ES interesus, muitinės ir verslo partnerystė. Šioje srityje numatyta toliau plėtoti partnerystės (COMPACT) programą;

7. Moksliniai tyrimai ir naujovių įgyvendinimas.

Kai kurios rekomendacijos, kaip išankstinių duomenų apie krovinių sąrašo parengimas bus įtrauktos į Muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatas, kitos - į programas, muitinių planus ir kt.

## **2.2. Klaipėdos jūrų uosto teisinio ir organizacinio pasirengimo taikyti JAV konteinerių saugumo iniciatyvą analizė**

Po pastaraisiais metais pasaulį sukrėtusių terorizmo aktų, keliautojai ir krovinių siuntėjai labai atidžiai renkasi maršrutus bei paskirties uostus. Jie nori būti įsitikinę, kad uostas, kuriame išlips iš kruizinio laivo, ar į kurį atkeliaus jų prekių siunta, yra patikimas ir saugus. Uostas – svarbus tarptautinės prekybos grandinės elementas.

Lietuvos geografinė padėtis sudaro galimybę krovinius gabenti į visas pasaulio šalis. Klaipėda – tai svarbiausias ir didžiausias Lietuvos Respublikos transporto centras, kuriame susijungia jūros, sausumos ir geležinkelio keliai tarp Rytų ir Vakarų, per kurį driekiasi laivybos linijos su visomis pasaulio šalimis. Tai multimodalinis, universalus, giliavandenis uostas, kurio teikiamų paslaugų kokybė jau dabar atitinka visus Europos Sąjungos reikalavimus. Tiesiogiai su Klaipėdos uosto veikla yra susiję daugiau kaip 800 ūkio subjektų, uoste dirba 19 stambių krovos, laivų remonto ir statybos kompanijų, teikiamos visos su jūros verslu ir krovinių aptarnavimu susijusios paslaugos, nes uostas dirba 24 valandas per parą, 7 dienas per savaitę ištisus metus.

**10 lentelė. Klaipėdos uosto charakteristika**

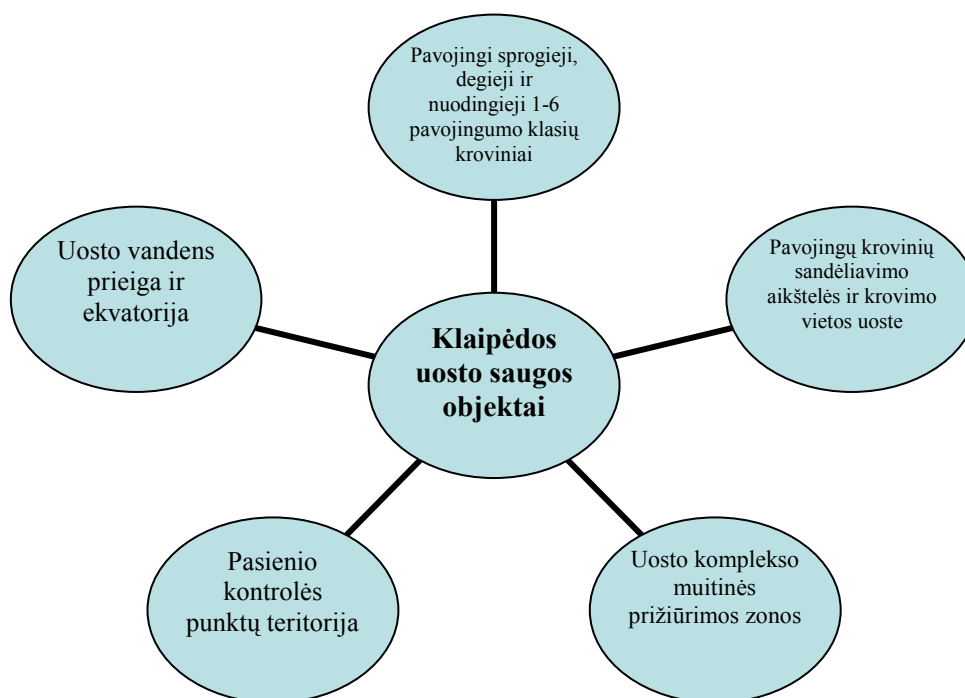
Uosto teritorija	415 ha
Uosto akvatorija	623 ha
Uoste esančių generalinių, konteinerinių ir Ro-ro krovinių sandėlių plotas	160 628 m <sup>2</sup>
Bendros skystų krovinių talpos	646 500 m <sup>3</sup>
Bendros burių krovinių talpos	368 000 t
Atviros saugojimo aikštelės	780 300 m <sup>2</sup>
Šaldytuvų plotas	45 500 m <sup>2</sup>
Bendras uosto krantinių ilgis	24 900 m
Uosto geležinkelių ilgis	69 200 m

Šaltinis: Klaipėdos valstybinis jūrų uostas // [www.portofklaipeda.lt](http://www.portofklaipeda.lt)

1993 - 2006 m. valstybės įmonė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija kartu su uosto krovos bendrovėmis uosto modernizacijai skyrė apie 1 mlrd. litų (300 mln. eurų), už kuriuos pastatyti modernūs terminalai, rekonstruotos beveik visos uosto krantinės, nutiesti privažiuojamieji keliai. 2007 – 2013 m. numatyta investuoti dar apie 2 mlrd. litų (600 mln. eurų). Klaipėdos uoste nuolat plečiami terminalų pajėgumai. 2009 metais uosto ir miesto centre bus pastatytas naujas keleivių ir krovinių terminalas. Planuojama pradėti statyti mažųjų laivų ir jachtų uostą, kuris vienu metu galės priimti iki 150 nedidelių laivų ir jachtų. Japonų kompanijos Japan International Cooperation Agency (JICA) atlikta giliavandens uosto studija, pagal kurią Klaipėdos uostas turėtų būti vystomas šiaurinėje dalyje iki 17,5 m gylio.

Nors šiuo metu ypač daug pastangų dedama siekiant užtikrinti saugią tarptautinę prekybą, kurios pagrindiniai uždaviniai – užkirsti kelią teroristiniams veiksams bei kovoti su kontrabanda, nelegaliu ginklų, narkotinių medžiagų ir kitų draudžiamų krovinių gabenimu, tačiau ir Klaipėdos uoste paminėtini šie saugos objektai:





*11 pav. Klaipėdos uosto saugos objektai*

Klaipėdos uostas iš kitų uostų išsiskiria ne tik unikalia geografine padėtimi, bet ir savita konstrukcija. Apsauginių molų ir kitų hidrotechninių įrengimų – krantinių, prieplaukų išdėstymų ir paskirtimi. Išskirtinį Klaipėdos uosto bruožą sudaro jūros vartų konstrukcija. Jame nėra nuo bangavimo apsaugotos jūrinės ekvatorijos, kas būdinga daugeliui pasaulio uostų. Į Klaipėdos sąsiaurį arba uostą laivai įplaukia ir išplaukia pro tiesią liniją nutiestą šiaurės vakarų kryptimi. Tokia uosto konstrukcija nevisiškai apsaugo uosto ekvatoriją nuo bangų įtakos. Štormo metu, gana stiprios bangos jaučiamos net ties Danės upe (apie 5 km. nuo jūros vartų). Klaipėdos uostas yra vienas avaringiausių uostų pasaulyje. Prišvartuoti laivą Klaipėdos uoste yra labai sudėtinga. Per dieną švartavimosi principas gali pasikeisti 20 kartų, tai lemia išskirtiniai Klaipėdos uosto fenomenai: *trauklys, blaškeva ir vandensrūva*.

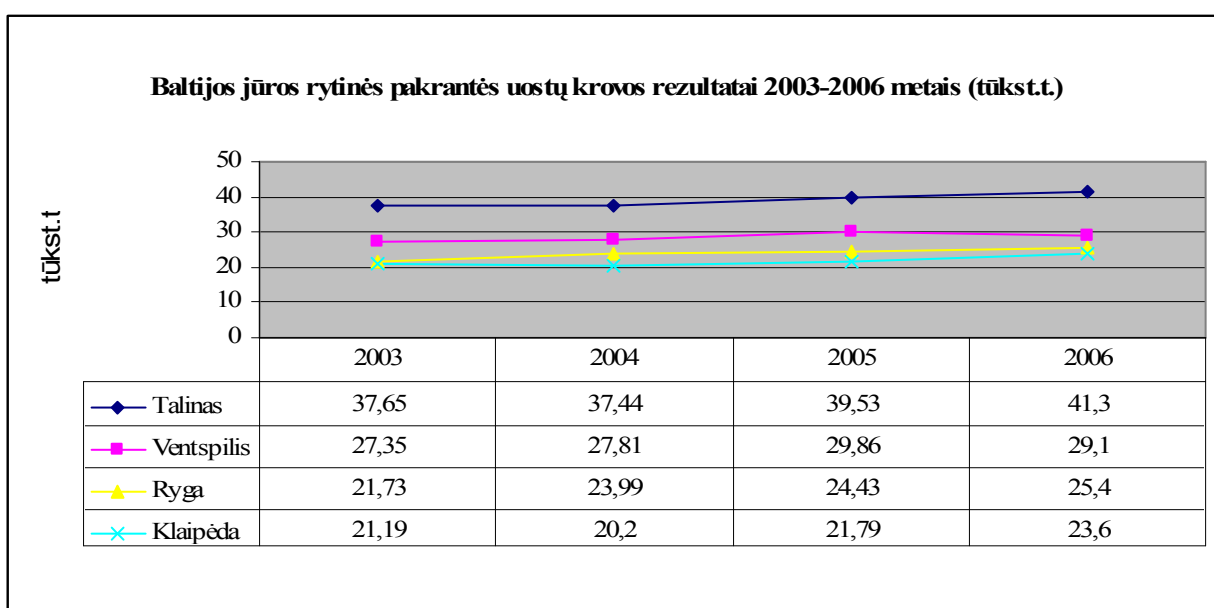
*Trauklys* – tai žemo dažnio ilgaperiodinės bangos, kurios trūkčioja laivą. Jų poveikio kartais neišlaiko net stipriausi laivus prie krantinės laikantys lynai. Lynai tokiu atveju trūksta, kaip plonyčiai siūleliai.

*Blaškeva* – tai netvarkingas, chaotiškas bangavimas, kai skirtingų krypčių bangų sandūroje ant didesnių bangų lipa mažesnės bangos, o ant šių dar mažesnės.

*Vandensrūva* – tai skirtinų krypčių, vandens sluoksnių tiek vertikaloje, tiek horizontalioje padėtyje judėjimas.

Kartais vienu metu veikia visi trys fenomenai. Tokiu atveju laivą valdyti beveik neįmanoma.

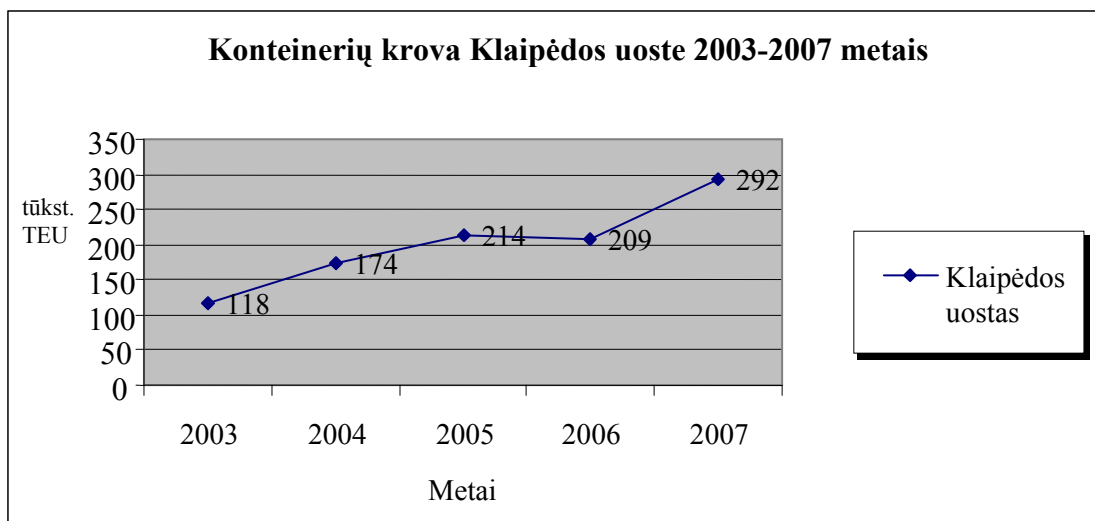
Tačiau nepaisant minėtų savitos uosto konstrukcijos, Klaipėdos uostas – konteinerių transporto lyderis tarp Baltijos šalių uostų. Suderinta jūrų ir sausumos transporto veikla, Laisvoji ekonominė zona (LEZ), ES trumpųjų nuotolių laivybos tinklas, plataus spektro logistikos ir pramonės įmonių veikla užtikrina intermodalinio transporto veiklą. Iš Baltijos šalių uostų Klaipėdos uostas yra arčiausiai vakarų – Šiaurės Europos bei Pietų Skandinavijos uostų, taip pat arčiausiai prie Baltijos jūros prieigų. Iš čia trumpiausi atstumai sausuma iki svarbiausių pramoninių Rytų šalių regionų (Rusijos, Baltarusijos, Ukrainos ir kt.). Per Klaipėdos uostą eina pagrindinės laivybos linijos į Vakarų Europos, Pietryčių Azijos ir Amerikos žemynų uostus. Tačiau iš pateiktos lentelės galime, pastebėti, kad 2003 – 2006 metais, tarp Baltijos jūros rytinės pakrantės uostų pirmauja Talinas.



**12 pav.** Baltijos jūros rytinės pakrantės uostų krovos apimtys 2003-2006 metais (tūkst.t.) (Šaltinis: autorės rengta pagal Klaipėdos valstybinio jūrų uosto duomenis // [www.prtoklaipeda.lt](http://www.prtoklaipeda.lt))

Klaipėdos uostas per metus gali perkrauti iki 40 milijonų tonų įvairių krovinių, o Klaipėdos uoste per valandą į laivą galima krauti iki 4000 m<sup>3</sup> mazuto, 2500 m<sup>3</sup> dyzelinio kuro, 3000 t skystų trąšų, 2500 t birių trąšų, 1500 t grūdų, 40 konteinerių.

Konteinerių krovos tendencijos Klaipėdos uoste pateiktos 13 pav. Pažymėtina, kad 2007 metais duomenys pateikiami ne pilnų metų, bet tik sausio – lapkričio mėnesių. Tačiau pastebėtina, kad 2007 m. vienuolikos mėnesių krova viršijo visų 2006 metų krova, kuri buvo didžiausia per visą nepriklausomo Klaipėdos uosto krovos istoriją.



**13 pav.** Konteinerių krova Klaipėdos uoste 2003 – 2007 metais, tūkst. TEU (Šaltinis: rengta autorės pagal Klaipėdos valstybinio jūrų uosto duomenis // [www.portofklaipeda.lt](http://www.portofklaipeda.lt))

Klaipėdos uosto vystymui lemiamą reikšmę turi tranzitiniai kroviniai, gabenami tarp Rytų ir Vakarų. Dėl tranzitinių krovinių srautų vyksta įtempta konkurencinė kova tarp rytinės Baltijos pakrantės uostų. Pastaraisiais metais šią konkurenciją didina Rusijos transporto politika, kurios pagrindinis tikslas – perorientuoti savo krovinių srautus iš kaimyninių valstybių uostų į Rusijos uostas. Tokios Rusijos politikos išdavoje Baltijos šalių uostai vis aštriau konkuruoja dėl tranzitinių krovinių srautų. Šioje konkurencinėje kovoje laimės tie uostai, kurie bus geriausiai pasirengę tenkinti rinkos poreikius.

Jau šiandien bendras Lietuvos, Baltarusijos, Ukrainos geležinkelių, uosto ir krovos kompanijų ir Klaipėdos, Iljičiovsko bei Odesos uostų projektas – konteinerinis ir kontreilerinis traukinys „Vikings“, skatina intermodalinius pervežimus Baltijos šalyse. Traukiniu vežami 20 ir 40 pėdų konteineriai bei pusprikabės ir autotraukiniai (kontreileriai), kurie iš Skandinavijos bei Vakarų Europos šalių atgabenami jūrų transportu į Klaipėdos uostą, taip pat ir per Mukrano-Klaipėdos perkėlą, ir vežami toliau į Ukrainą, Baltarusiją, Artimuosius Rytus, Kaukazą – per Iljičiovsko bei Odesos uostus ir atgal.

Konteinerinis traukinys „Merkurijus“ – tarptautinis Lietuvos, Rusijos ir Baltarusijos geležinkelių projektas, kurio tikslas – pritraukti didesnius konteinerių srautus į Klaipėdos ir Kaliningrado uostus. Pakrauti ir tušti 20, 40, taip pat 45 pėdų universalieji ir specializuotieji konteineriai vežami maršrutu Klaipėda/Kaliningradas-Minskas-Maskva ir atgaline kryptimi. Vežantiems konteinerius traukiniu „Merkurijus“ teikiamos papildomos logistikos paslaugos, leidžiančios konteinerius pristatyti nuo durų iki durų, o krovinio siuntėjui ir gavėjui pasirinkti tinkamiausią logistinę grandinę modelį.

Tačiau ne tik minėtais maršrutais, bet ir iš viso pasaulio į Klaipėdos uostą atvykstantys kroviniai dažniausiai gabenami konteineriuose, kuriuose gali būti paslėpti ginklai, narkotikai,

todėl kad maksimizuotų tarptautinės prekybos grandinės saugumą kroviniams ir konteinerių siuntoms judant per pasaulinės prekybos sistemos taškus, muitinių administracijos privalo kartu dirbti taikydamos bendrus priimtus standartus.

Muitinės, siekdamos nustatyti didelės rizikos krovinių, turi gauti tikslią informaciją iš tarptautinės prekybos grandinėje dalyvaujančių verslininkų, nes tik tokiu būdu muitinė gali užtikrinti sklandžią teisėtą prekybą. Tik privataus sektoriaus muitinės reikalavimų supratimas ir jų laikymasis yra būtina sąlyga efektyviai muitinės veiklai. Antra vertus, muitinė turi suprasti verslo poreikius spartesniam ir iš anksto žinomų muitinės procedūrų įforminimui. Tai yra ta sritis, kur muitinės ir verslo bendradarbiavimas, konsultacijos vaidina svarbų vaidmenį dirbant šioje srityje. Klaipėdos uoste veikianti naujausia informacinė „Krovinių ir prekių, gabenamų per Klaipėdos valstybinį jūrų uostą, informacinė sistema“ (KIPIS) paspartina krovinių judėjimą per Klaipėdos uostą, didina uosto konkurencinį pranašumą, palengvina agentų, ekspeditorių darbą. KIPIS sistema užtikrina galimybę uoste veikiančioms įmonėms keistis elektroniniais duomenimis vykdant krovinių apdorojimo procedūras. Uoste diegiamas GIS (geografinis informacijos sistemų) modulis, leisiantis vartotojams naudotis geografiniais duomenimis ir paprastinantis informacijos efektyvumo pateikimą.

Kadangi Klaipėdos uoste vykdomas globalus krovinių gabenimas, todėl siuntos, apie kurias nėra pakankamai informacijos, priimta laikyti didelės rizikos krovinių ir konteinerių siuntomis. Siuntos, kurias nurodo žvalgyba, bei siuntos, kurios kaip didelės rizikos identifikuojamos rizikos skaičiavimo metodologija, turi būti paremtos su saugumu susijusiais duomenimis. Bendradarbiaujant su prekybos ir transporto ūkio sektoriais nuo 2003 metų efektyviai taikoma išankstinio krovinių manifesto pateikimo prieš 24 val. taisyklė, kitaip vadinama *automatizuota manifesto sistema*. Ji yra grindžiama išankstinių duomenų apie krovinių analize, pažangių žvalgybos metodų ir informacinių technologijų taikymu, naujausiomis konteinerių identifikavimo ir tikrinimo technologijomis. Įgyvendinant šią sistemą reikalaujama, kad JAV muitinė prieš 24 val., kai konteineris turi būti pakrautas išsiuntimui į JAV uostus, automatiškai turi gauti laivo manifesto informaciją (informaciją apie krovinių siuntėją ir gavėją, iškrovimo uostą, duomenis apie konteinerio turinį ir konosamentą). Patikrinus manifestą JAV Muitinės ir sienos apsaugos biuras priima sprendimą „Pakrauti į laivą“ ar pasiųsti vežėjui pranešimą „Nepakrauti“. Jeigu vežėjas pakraus konteinerius, kuriems priimtas sprendimas „Nepakrauti“, toks krovinytis negalės būti iškrautas iš laivo, kol informacija nebus patikslinta ar pakeista. Nuo tokios informacijos pakeitimo pradžios vėl galioja 24 val. taisyklė. Ši taisyklė efektyviai įgyvendinta bendradarbiaujant su prekybos ir transporto ūkio sektoriais.

Tobulinant jūrų sektoriaus reglamentavimo sistemą, ypač apsaugos priemonių srityje ir siekiant užkirsti kelią terorizmui, buvo įvesti papildomi reikalavimai dėl informacijos apie į JAV

įvežamus krovinius pateikimo, sugriežtinta cheminių, branduolinių medžiagų ir dvigubos paskirties prekių kontrolė ir kt. Ypatingas dėmesys nukreiptas į konteineriais gabenamų prekių saugumą, kadangi jais transportuojama apie 90 proc. visų pasaulinės prekybos krovinių.

2005 m. liepą Lietuvos muitinė pasiūlė Europos Komisijai Klaipėdos uostą įtraukti į Konteinerių saugumo iniciatyvos plėtrą. Pasiūlymas buvo priimtas – 2006 metais. 2006 rugsėjo 20-22 d. JAV muitinės tarnybos ir Europos Komisijos atstovai vertino Klaipėdos valstybinio jūrų uosto galimybes dalyvauti Konteinerių saugumo iniciatyvos programoje. Susitikimų metu Lietuvos delegacija, kurią sudarė muitinės ir kitų tikrinimą atliekančių institucijų, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, Klaipėdos universiteto atstovai, pateikė amerikiečiams informaciją apie Klaipėdos uosto veiklą, Tarptautinio laivų ir uosto įrenginių saugumo kodekso įgyvendinimą, Valstybės sienos apsaugos tarnybos ir Lietuvos muitinės veiklą uoste, Konteinerių krovos perspektyvas Rytinėje Baltijos jūros pakrantėje. Taip pat JAV ekspertams buvo pristatytas Karinių jūrų pajėgų Jungtinis pakrančių stebėjimo centras ir bendras institucijų darbas užtikrinant uosto saugumą, muitinės Malkų įlankos jūrų uosto posto muitinio įforminimo ir detalaus tikrinimo vietos konteinerių terminale, mobiliųjų grupių ekipažai, skanavimo įranga ir naujai statomo muitinės posto vizija.

Konteinerių saugumo iniciatyvos programą JAV vykdo muitinė, kuri be Klaipėdos uosto, įvertins dar 10 Europos Bendrijos uostų, kurie galėtų dalyvauti CSI programoje. 2005 m. Konteinerių saugumo iniciatyvos programoje dalyvavo 34 jūrų uostai, iš jų 20 ES jūrų uostai, kuriuose konteinerių srautas į JAV sudaro 85 proc. viso jūrų konteinerių srauto iš ES į JAV. Ataskaita apie Klaipėdos uosto vertinimą darbo tvarka bus pateikta derinti Europos Komisijai.

Nuo 2007 m. liepos 1 d. Klaipėdos uoste pradėjo galioti ir Tarptautinis laivų ir uosto įrenginių (terminalų) apsaugos kodeksas, susijęs su uostų įrenginių, terminalų bei laivų apsauga nuo terorizmo grėsmės, kurio reikalavimai įgyvendinami pasauliniu mastu. Pasak laivybos specialistų, ISPS kodekso reikalavimai nėra kuo nors ypatingi, nes nuo seno Klaipėdos uostas buvo gan uždara teritorija, į kurią pašaliniai asmenys retai kada galėdavo patekti. Anksčiau saugumo reikalavimai Klaipėdos uoste taip pat būdavo vykdomi. Pavyzdžiui, kai laivai plaukdavo į pavojingus rajonus – Indonezijos, Pietryčių Azijos jūras, kur siautėja piratai, įgulos gaudavo specialias instrukcijas ir jas vykdydavo.

Jūrų transportas bei uostai yra pagrindinės vieningą rinką – pasaulio ekonomiką – siejančios logistikos tinklų sudėtinės dalys. Jūrų prekyba sudaro 90 proc. visos tarptautinės prekybos (apimties), tad jūrų transporto sektoriaus ir jo infrastruktūros plėtra turi didelę reikšmę tarptautinei prekybai. Jūrų pramonei tenka itin svarbus ekonominis vaidmuo tiek savo šalies, tiek tarptautinės prekybos mastu.

Dėl suvaržančios politikos gali sulėtėti ekonominė pažanga ir pasaulinės prekybos augimas. Veiksminga muitinės veikla daro įtaką visam prekių gabenimo procesui per Klaipėdos uostą, todėl būtina skirti dėmesio teisinės bazės kūrimui, glaudžiam bendradarbiavimui su kitomis institucijomis ir verslo sektoriumi, reikalavimus atitinkančios infrastruktūros sukūrimui bei šiuolaikinių informacinių technologijų įdiegimui. Tiesioginė muitinės įtaka pasireiškia krovinio gabenimo laikui, kainai, žmoniškųjų išteklių taupymui, teikiamų paslaugų kokybei bei įvairovei bei uosto saugumo. Klaipėdos uostas – tai šalies vartai į naujas rinkas, vartai į pasaulį, per kuriuos atkeliauja ne tik kroviniai, bet ir naujos idėjos, pažangios technologijos, partnerystė ir investicijos. Ir nors šiuo metu Klaipėdos uoste statomos naujos krantinės, gilinamas farvateris, rekonstruotas įplaukos kanalas, tačiau būtina ir tolimesnė plėtra. Uostą administruojančios valstybės įmonės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinis direktorius Sigitas Dobilinskas teigia, kad „Uostas yra gyvas organizmas, jis turi augti. O jei augti nėra galimybių – jis pradeda nykti“ [47]. Japonijos tarptautinio bendradarbiavimo agentūros ekspertai savo lėšomis atliko studiją ir siūlo po 2014 metų Lietuvai statyti dar vieną uostą, nes dabartinis nepatenkins išaugusių poreikių. Naują giliavandenį uostą siūloma statyti į šiaurę nuo įplaukos kanalo, ties dabartine Melnragės gyvenvieta.

### **2.3. PMO saugumo ir supaprastinimo standartų sistemos standarto „Rizikos valdymas“ įgyvendinimas Lietuvos muitinėje**

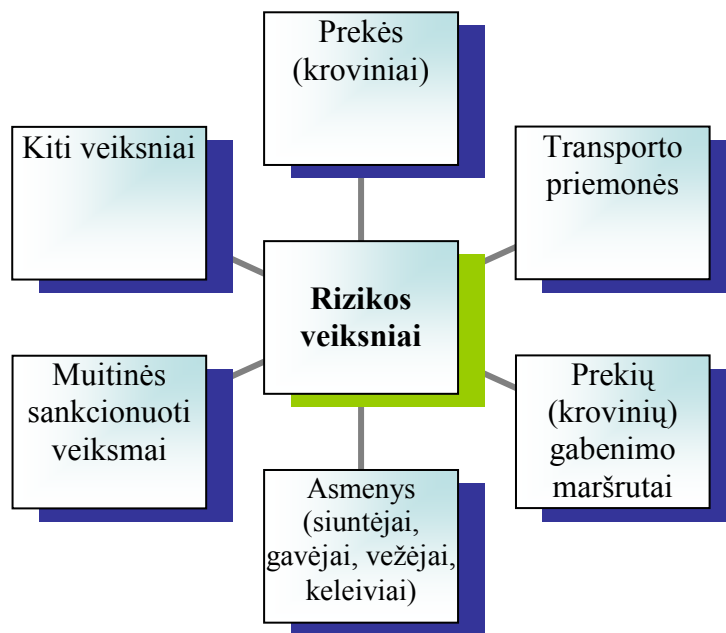
Dar 20-ojo amžiaus antroje pusėje muitinės pareigūnai tikrindavo iki 100 proc. visų deklaruotų prekių. Tačiau didžiulis prekių srautas ir prekybos globalizacija nuolat keičia nūdienos muitinės administracijos vaidmenį. Muitinė šiuo metu tapo ne tik kontroliuojančia tarptautinę prekybą institucija, bet valstybės bei verslo tarpininke ar partnere, padedančia plėtotis verslui. Šiandien muitinis tikrinimas negali kliudyti laisvam prekių judėjimui ir turi remtis rizikos analize. Minėto tikrinimo svarba pasireiškia keturiais aspektais:

- 1) kad nebūtų nelegaliai importuotos (eksportuotos ir t.t) prekės;
- 2) kad būtų apsaugotas mokesčių surinkimas;
- 3) užtikrinti teisėtvarkos (pvz. narkotikų, ginklų, intelektinės nuosavybės kultūrinių vertybių, nykstančių gyvūnų ir augalų rūšių) apsaugą;
- 4) siekiant užtikrinti saugumą.

Integruotojo muitinio tikrinimo grandinėje muitinis tikrinimas ir rizikos įvertinimas saugumo tikslais yra nuolatinis, etapais suskirstytas procesas, prasidedantis, kada eksportuotojas paruošia prekes eksportui, ir besitęsiantis tikrinant siuntų atitikimą reikalavimams, tuo pat metu vengiant nereikalingo tikrinimo dubliavimosi. Kad toks abipusis patikrinimų pripažinimas būtų

galimas, muitinės turėtų susitarti dėl vieningų patikrinimų ir rizikos valdymų standartų, dalijimosi žvalgybos ir rizikos profiliais bei keitimosi muitinės duomenimis, atžvelgdamos į darbą, kuris buvo atliktas PMO Pasaulinės informacijos ir žvalgybos strategijos kontekste.

*Rizikos sritys* – tai muitinės režimai, procedūros ir kitos sritys, kuriose muitinė vykdo savo funkcijas. Tačiau pagrindiniai rizikos muitinėje veiksniai yra šie:



14 pav. Rizikos veiksniai muitinėje

Rizikos muitinėje atsiradimas grindžiamas vykstančių per valstybės sieną noras įvežti į muitų teritoriją arba iš jos išvežti nedeklaruotas prekes, neišgabenti iš muitų teritorijos deklaruotų prekių, visiškai ar iš dalies išvengti mokėti mokesčius, įgyti lengvatų, suteikiančių ūkio subjektui komercinį pranašumą ir pažeidžiančių legalios verslo konkurencijos sąlygas, bandymas išvengti bet kokių draudimų ar apribojimų gabenant prekes. Rizikos galimybė muitinėje atsiranda, kai yra nepakankama muitinės personalo kvalifikacija, nepakankamai išplėta muitinės įstaigų infrastruktūra ir ribotos galimybės pasinaudoti techninėmis kontrolės priemonėmis, susilpnėjusi muitinės kontrolė įstaigoje (neseniai suformuota pamaina, ne visa pamaina dirba, sugedusi muitinės kontrolės įranga, sutrikusi ryšių ar elektros tiekimo sistema, stichinė ar kitokia nelaimė ir pan.), nepalankūs orai (dideli karščiai, lietūs, šaltis, pūgos ir t.t.), palankus metas gabenti draudžiamas prekes ir panašiai.

Rizikos įvertinimas – sisteminis rizikos atsiradimo tikimybės ir pasekmių svarbos nustatymas, išaiškintų rizikos veiksnių analizavimas ir adekvatus muitinės kontrolės stiprinimo priemonių numatymas. Muitinės aplinkoje atsiradusios rizikos įvertinimas apibrėžiamas trimis rizikos įvertinimo lygiais:

- 1) *žemas rizikos lygmuo* (maža rizika) – maža tikimybė, kad gali būti išaiškinti kokie nors rizikos veiksniai. Pavyzdžiui, patikimas ūkio subjektas savo transporto priemone reguliariai tuo pačiu maršrutu gabena įprastą krovinį. Įvertinant situaciją nėra jokių duomenų, kad šis ūkio subjektas anksčiau būtų pažeidęs teisės aktus, už kurių vykdymą atsakinga muitinė, o rizikos paieška rezultatų nedavė.
- 2) *vidutinis rizikos lygmuo* (vidutinė rizika) – nemaža tikimybė, kad gali būti išaiškinti rizikos veiksniai. Pavyzdžiui, vežėjas (arba siuntėjas, gavėjas) pirmą kartą gabena prekes.
- 3) *aukštas rizikos lygmuo* (didelė rizika) – didelė tikimybė, kad gali būti atrasti keli rizikos veiksniai. Pavyzdžiui, tuščia autocisterna (užvirintas dangtis ir įprastu būdu apžiūrėti cisternos vidų neįmanoma), važiuojanti neįprastu maršrutu per kelias valstybes, vėl grįžta į Lietuvą. Yra tikimybė, kad vežamos paslėptos prekės, nes tuščia transporto priemonė važiuoja didelį nuotolį, sunku patikrinti transporto priemonės vidų, labai nelogiškas maršrutas.

Akivaizdi rizikos įvertinimo nauda yra ta, kad šis įvertinimas padeda muitinės pareigūnams nuspręsti, kaip geriau paskirstyti savo ribotus resursus. Kitas privalumas yra tai, kad pareigūnas, žinodamas padidintos rizikos sritis, turės žymiai didesnę akstiną tikrinti prekes/žmones nes tokiose srityse surasti kontrabandą yra daug didesnė tikimybė. Metodai, naudojami pagerinti atranką ar išrinkimą pagal požymius, koncentruojant tikrintojų pastangas į tas sritis, kuriose labiausiai tikėtini geri darbo rezultatai.

Tačiau rizikos valdymo Lietuvos muitinėje koncepcijoje yra išskiriami dar du rizikos lygiai:

1. *Nepriimtinas rizikos lygis* – rizikos lygis, kai muitų teisės aktų pažeidimų tikimybė yra didelė ir (arba) galimos pasekmės labai svarbios, todėl muitinei būtina taikyti rizikos mažinimo priemones.

2. *Priimtinas rizikos lygis* – rizikos lygis, kai muitų teisės aktų pažeidimų tikimybė yra maža ir (arba) galimos pasekmės yra nežymios, palyginti su sąnaudomis, kurių iš muitinės pareikalautų rizikos mažinimo priemonių taikymas.

Maksimaliai išnaudojant turimus muitinės išteklius turi būti siekiama iki minimo sumažinti rizikos laipsnį ir tai pasiekama per:

- rizikos nustatymą;
- rizikos laipsnio ir dydžio įvertinimą;
- išreiškiant rizikos kategorijas;
- paskirstant išteklius ir juos nukreipiant į riziką [33].



Rizikos indikatoriai – tai specialūs požymiai, kurių visuma leidžia atrinkti ir nustatyti potencialų teisės aktų, už kurių įgyvendinimą (arba) už kurių vykdymo kontrolę yra atsakinga muitinė, nevykdymą arba pažeidimą. Tai veiksniai, išreiškiantys tam tikrus pavojus, kurių visuma didina arba mažina rizikos laipsnį tam tikroje srityje. O rizikos laipsnio nustatymas suprantamas kaip rizikos, egzistuojančios įvairiausiomis formomis, muitinės veikloje laipsnio įvertinimas, siekiant nustatyti sritis, kuriose būtina sustiprinti kontrolę [33]. Vadinasi iš anksto nustatyta rizikos indikatorių kombinacija, pagrįsta surinkta, išanalizuota ir apdorota informacija sudaro rizikos profilį, kuris dar reiškia ir elektroninę ar popierinę dokumentacijos sistemą, kurioje saugomi visa ar dalis minėtos informacijos ir kuri pritaikyta naudotis teritoriniu ar lokaliu mastu. Rizikos profilis Lietuvos muitinėje - rizikos požymių ir nurodymų muitinės pareigūnui kombinacija, pagrįsta surinkta, išanalizuota ir įvertinta informacija. Muitinės pareigūnams jis pateikiamas per informacines sistemas, popierine arba kita patogia naudoti forma. Rizikos profilis gali būti centrinis – taikomas visoje muitų teritorijoje, teritorinis – taikomas vienoje teritorinėje muitinėje arba atskirai profilyje nustatytoje muitų teritorijos dalyje, lokalus – taikomas viename ar keliuose atskiruose postuose. Profilyje gali būti nurodytas jį taikyti privalantis muitinės padalinys, pvz. muitinės mobilios grupės. Muitinės pareigūnas, atliekantis muitinį tikrinimą, nuolat susipažįsta su muitinės įstaigoms pateikiamais centriniu ir teritoriniu rizikos profiliais.

**Centrinis rizikos profilis** - tapačių rizikos veiksnių, išaiškintų visoje Lietuvos Respublikos muitų teritorijoje, visuma. Tai rizikos profilis, suformuotas Muitinės departamente ir veikiantis visoje ar dalyje Lietuvos muitinės veiklos teritorijos. Centrinis rizikos valdytojas – Muitinės departamento generalinis direktorius, generalinio direktoriaus pavaduotojas, kuruojantis Pažeidimų prevencijos skyrių, Pažeidimų prevencijos skyriaus viršininkas. Muitinės departamento prie Finansų ministerijos Kovos su kontrabanda ir vidinės kontrolės tarnybos viršininko paskirti atsakingais už centrinio rizikos profilio kūrimą Žvalgybos skyriaus darbuotojai, nustatyta tvarka gavę iš teritorinių muitinių atrinktus rizikos veiksnius, sistema, apibendrina, analizuoja ir papildo informacija, gauta iš: *Muitinės departamento struktūrinių padalinių, Muitinės laboratorijos, užpildžiusių pranešimus apie pastebėtus rizikos veiksnius* (šie pranešimai pildomi atlikus įvairius tyrimus, tikrinimus ir nustatčius pažeidimus arba įtarus, kad tokie pažeidimai galimi); *kitų valstybinių institucijų; užsienio valstybių muitinių; bei kitų šaltinių*. Centrinio rizikos profilio galiojimo laikas nustatomas metams nuo jo paskelbimo datos arba trumpesniai nei metai terminui. Gavus teritorinės muitinės, Muitinės departamento struktūrinių padalinių ar kitų valstybinių institucijų teikimą apie centrinio rizikos profilio galiojimo laiko sumažinimą ar sustabdymą, informacija analizuojama ir priimamas atitinkamas sprendimas. Atlikus centrinio rizikos profilio galiojimo bei su centriniu rizikos profiliu susijusių,

muitinės poste atliktų muitinės patikrinimų analizę, centrinis rizikos profilis gali būti sustabdomas nepasibaigus nustatytam jo galiojimo terminui tik esant abejoms šioms sąlygoms:

1) centrinis rizikos profilis buvo naudotas atliekant atranką muitiniam tikrinimui ne mažiau kaip 10 kartų;

2) per paskutinius 6 mėnesius atliekant muitinį tikrinimą pagal centrinio rizikos profilio kriterijus nebuvo nustatytas nė vienas muitinės teisės aktų pažeidimas.

**Teritorinis rizikos profilis** - tapačių rizikos veiksnių, išaiškintų tam tikroje Lietuvos Respublikos muitų teritorijoje, visuma. Tai – rizikos profilis, suformuotas ir veikiantis teritorinės muitinės veiklos teritorijoje. Teritorinis rizikos valdytojas – teritorinės muitinės viršininkas, teritorinės muitinės viršininko pavaduotojas, kuruojantis Pažeidimų prevencijos skyrių, Pažeidimų prevencijos skyriaus viršininkas.

Rizikos profiliai nuolat operatyviai peržiūrimi ir atnaujinami. Rizikos profilis gali numatyti tam tikrus muitinės pareigūno veiksmus tikrinimo metu, skiriamus resursus. Muitinio tikrinimo, atlikto pagal centrinį ir teritorinį rizikos profilius, rezultatai pateikiami darbuotojams, atsakingiems už rizikos profiliavimą teritorinėse muitinėse, teritorinių muitinių nustatyta tvarka. Centrinis ir teritorinis rizikos profiliai priskiriami II kategorijos informacijai, t.y. asmenys, susiję su rizikos profilių sudarymu, jiems reikalingos informacijos rinkimu, kaupimu, apdorojimu, naudojimu, teikimu, saugo duomenų paslaptį įstatymų ir kitų teisės aktų nustatyta tvarka.

Muitinio tikrinimo metu pareigūnas pastebėjęs, kad tikrinamasis objektas atitinka centriniame ar teritoriniame rizikos profiliuose pateiktą informaciją, apie tai informuoja pamainos (padalinio) viršininką, kuris nurodo muitinio tikrinimo būdą. Muitinės įstaigose, kuriose naudojama muitinės deklaracijų apdorojimo sistema ASYCUDA, pranešimai patikrinti objektus išvedami kompiuterio ekrane įforminant bendrojo dokumento rinkinį.

Atsižvelgiant į prekių, transporto priemonių arba ekonominių operacijų vykdytojų rūšis, arba tais atvejais, kai tarptautiniuose susitarimuose numatytos specialios saugumo priemonės, būtina nustatyti reikalavimą iš anksto, prieš atgabenimą arba išsiuntimą, pateikti informaciją apie visas į Bendrijos muitų teritoriją įvežamas arba iš jos išvežamas prekes.

Didelę reikšmę turi keitimasis informacija su kitų ES valstybių kompetentingomis institucijomis apie importuojamų ir eksportuojamų prekių keliamą riziką. Todėl muitinė turi užtikrinti nacionalinės informacinės sistemos, kuri integruota į ES bendrą sistemą, saugą. Informacija taip pat galima dalytis ir su trečiosiomis šalimis, jeigu tai numato tarptautinis susitarimas. Tačiau perduoti konfidencialius duomenis trečiųjų šalių muitinių administracijoms ir kitoms įstaigoms (pavyzdžiui, saugumo institucijoms) leidžiama tik tada, jei tai numatyta tarptautiniu susitarimu ir jei yra laikomasi galiojančių duomenų apsaugos nuostatų.

Vadovaujantis Bendrijos muitinės kodekso pakeitimais, kai tikrinimą atlieka ne muitinė, o kita institucija, toks tikrinimas turi būti atliekamas pastarajai institucijai glaudžiai derinant savo veiksmus su muitine ir, jei įmanoma, tuo pačiu metu ir toje pačioje vietoje. Atlikdamos tikrinimą muitinės ir kitos kompetentingos institucijos, pavyzdžiui veterinarijos ir policijos institucijos, gali perduoti gautus duomenis apie prekių, gabenamų tarp Bendrijos muitų teritorijos ir trečiųjų šalių, įvežimą, išvežimą, tranzitą, perkėlimą ir galutinį vartojimą bei apie Bendrijos statuso neturinčių prekių laikymą viena kitai, valstybių narių muitinės įstaigoms ir Komisijai, jei tai būtina, siekiant iki minimumo sumažinti riziką.

Visa informacija, kuri pagal savo turinį arba pateikimo būdą yra konfidenciali, laikoma tarnybos paslaptimi. Kompetentingos institucijos neturi teisės jos atskleisti be tiesioginio informacijos pateikėjo – asmens arba institucijos – sutikimo. Tačiau informaciją perduoti leidžiama, jeigu kompetentingos institucijos yra įpareigosos ją teikti vadovaujantis galiojančiomis nuostatomis, visų pirma susijusiomis su procesiniais veiksmais. Informacija atskleidžiama arba pateikiama griežtai laikantis galiojančių duomenų apsaugos nuostatų.

Rizikos muitinėje valdymo ir jos profiliavimo metodika muitinės pareigūnams padeda geriau suvokti rizikos paieškos, jos įvertinimo, profiliavimo ir valdymo muitinės įstaigoje svarbą, skatina teikti muitinės vadovybei argumentuotus siūlymus dėl muitinio tikrinimo būdų parinkimo ir muitinės kontrolės efektyvumo stiprinimo kiekvienoje muitinės įstaigoje. Šios metodikos nuostatos nevaržo muitinės pareigūnų veiksmų. Jomis norima skatinti pačių muitinės pareigūnų iniciatyvą nepažeidžiant teisės aktų reikalavimų, pasirinkti tinkamiausius muitinės kontrolės būdus, kovoti su kontrabandinių krovinių gabenimu ir kitais teisės aktų, už kurių vykdymą atsakinga muitinė, pažeidimais.

### **III. TARPTAUTINĖS PREKYBOS SAUGUMO UŽTIKRINIMO TEISINIS REGLAMENTAVIMAS NAUJAME MODERNIZUOTAME BENDRIJOS MUITINĖS KODEKSE**

#### **3.1. Muitinės kontrolės ir verslo sąlygų palengvinimo balanso įtvirtinimas**

Pirmasis Bendrijos priimtas muitų teisės reglamentas yra 1968 m. Birželio 27 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 802/68 dėl bendro prekių kilmės apibrėžimo. Nuo 1993 metų visi Europos Bendrijos muitų teisės aktai buvo sujungti ir pavadinti Muitinės kodeksu. Tai 1992 m. Spalio 12 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2913/92, nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą (toliau – ir Muitinės kodeksas, Kodeksas). Kodeksas yra Europos Bendrijos muitų teisės aktų sąvadas, kurį priėmė Taryba. Jis privalomas visoms Europos Sąjungos Valstybėms narėms – visoms nacionalinėms institucijoms, veikiančioms muitinės srityje. Kartais skiriasi nacionalinėje teisėje vartojamos formuluotės, nustatytos tvarkos, bet pagrindas yra šis kodeksas. Europos Bendrijos Teisingumo Teismas nagrinėjo įvairius nacionalinės teisės aktuose ir Kodekse besiskiriančius aspektus, bet visada viršenybė tenka Kodeksui [24, p. 12].

Tarybos Reglamente (EEB) Nr. 2913/92 nustatytos importuojamų ir eksportuojamų prekių muitinės priežiūros taisyklės. Tačiau būtina nustatyti lygiavertį apsaugos lygį atliekant į Bendrijos muitų teritoriją įvežamų arba iš jos išvežamų prekių muitinį tikrinimą. Siekiant šio tikslo, būtina nustatyti lygiavertį muitinio tikrinimo lygį Bendrijoje ir užtikrinti, kad valstybės narės, kurios visų pirma yra atsakingos už muitinį tikrinimą, suderintai taikytų šio tikrinimo veiksmus. Siekiant kiek įmanoma labiau sumažinti riziką, kylančią Bendrijai, jos piliečiams ir Bendrijos prekybos partneriams, minėto tikrinimo veiksmai turėtų būti grindžiami bendrai suderintais standartais ir rizikos kriterijais, taikomais prekių bei ekonominių operacijų vykdytojų atrankai. Todėl turėtų būti valstybių narių ir Komisijos sukurta Bendrijoje taikoma rizikos valdymo sistema bendram požiūriui įtvirtinti, kad būtų galima veiksmingai nustatyti prioritetus ir veiksmingai paskirstyti išteklius, siekiant išlaikyti tinkamą muitinio tikrinimo veiksmų ir teisėtos prekybos palengvinimo pusiausvyrą. Tokia sistema taip pat turėtų numatyti bendrus kriterijus ir suderintus reikalavimus, taikomus įgaliojams ekonominių operacijų vykdytojams ir užtikrinti šių kriterijų ir reikalavimų taikymą. Visoms valstybėms narėms skirtos bendros rizikos valdymo sistemos sukūrimas neturėtų kliudyti valstybei narei tikrinti prekes pasirinktinio tikrinio būdu [35].

Reikalingos milžiniškos muitinės pastangos ir turi būti nuolat atnaujinami veiklos metodai, nes nei finansiniai, nei žmogiškieji ištekliai negarantuoja visiškos kontrolės.

Veiksminga kontrolė gali būti užtikrinta tik vykdant bendrą rizikos valdymą. Rizikos valdymo procesą galima apibrėžti kaip sistemingą turimos informacijos rinkimą ir naudojimą turint tikslą nustatyti, koks kylančios grėsmės lygis, koks jos dydis ir galima žala [45]. Rizikos valdymas turi būti integruotas į visus muitinės darbo aspektus, įskaitant ir informacinių technologijų sistemas, kurie turi būti nuolat prižiūrimi ir tobulinami. Siekiant gerai pažinti rizikos rūšis ir užtikrinti veiksmingą jų valdymą, reikia, kad greitai vyktų informacijos mainai tarp muitinės kontrolės postų ir kitų agentūrų. Valdant riziką, palaikoma įdedamųjų pastangų ir iš to gaunamos naudos pusiausvyra, nes patirtos išlaidos nepasiteisins, jeigu į visus rizikos laipsnius bus reaguojama vienodai.

Todėl Muitinės kodeksas intensyviai aptarinėjamas Europos Sąjungoje, siekiant užtikrinti didesnę tarptautinį saugumą. Viskas, kas praeityje buvo supaprastinta ir ko šiuo metu siekia PPO – liberalizuoti prekybą, yra viena, bet kita vertus, atsiranda kitas judėjimas, kuriuo siekiama didinti saugumą pasienyje ties sausumos sienomis, uostuose, atlikti vis daugiau ir griežtesnių patikrinimų. Yra rengiami tarptautiniai teisės aktai, reglamentuojantys tai, ką turėtų tikrinti ne importuojanti, bet eksportuojanti šalis. Pavyzdžiui, jei norite eksportuoti prekes iš JAV į Nyderlandus, dalis patikrinimų pagal Europos Bendrijos teisės aktus yra atliekama JAV, išvežant prekes. Visa tai susiję su didesniu saugumo užtikrinimu [24, p. 15].

Būtina plėtoti duomenų mainus apie prekių, gabenamų tarp Bendrijos muitų teritorijos ir trečiųjų šalių, įvežimą, išvežimą, tranzitą, perkėlimą ir galutinį vartojimą bei apie Bendrijos statuso neturinčių prekių laikymą tarp tikrinimus atliekančių Lietuvos valstybės institucijų, tarp muitinės ir verslo, muitinės ir kitų teisėsaugos institucijų, tarp Lietuvos Respublikos muitinės ir užsienio valstybių muitinių, ES institucijų ir tarptautinių organizacijų, siekiant iki minimumo sumažinti riziką. Rizikos analizė – nuolatinė bet kokios prieinamos informacijos analizė (sisteminimas, vertinimas, apibendrinimas, tikrinimas; informacijos šaltinių vertinimas; išvadų informacijos pagrindu rengimas ir parengtų išvadų vertinimas; išvadų pagrindu atliktų veiksmų vertinimas) siekiant nustatyti rizikos atsiradimo galimybes ir pasekmes.

2003 m. Europos Komisija parengė visumą priemonių nukreiptų saugumo problemoms spręsti ir jas pateikė Europos Tarybai ir Europos Parlamentui. Dalis šio paketo priemonių buvo atsakas į JAV iniciatyvas prekybos saugumo srityje. Šios priemonės susiejamos su pagrindine koncepcija, kuri sudaro pagrindą naujam ES išorinių sienų saugumo valdymo modeliui, besiremiančiu harmonizuota rizikos įvertinimo sistema.

Europos Komisija pasiūlė eilę priemonių sustiprinti prekių kertančių išorines sienas saugumą, kurios apima:

- reikalavimą ūkio subjektams pateikti muitinės įstaigoms išankstinę informaciją apie jų importuojamas į ES ar eksportuojamas iš jos prekes;

- patikimo ekonominės veiklos operatoriaus, kuriam taikomos prekybos palengvinimo priemonės, statuso suteikimą;

- vieningo Bendrijos rizikos atrankos kriterijų nustatymo mechanizmą kompiuterizuotai kontrolės sistemai vykdyti.

Siekdami netrukdant prekybos mainams pagerinti išorės sienų saugumą, Parlamentas ir Taryba atnaujino Bendrijos muitinės kodeksą [10] prekybos saugumą stiprinančiomis nuostatomis. Jame numatomi elektroniniai informacijos apie prekių judėjimą mainai tarp muitinės įstaigų, reikalaujama, kad prekiautojai, surašydami bendrąsias elektronines deklaracijas, pateiktų muitinei informaciją apie prekes prieš jas įveždami į Europos Sąjungą arba išveždami iš jos, Bendrijos lygmeniu įvedama kompiuterizuota rizikos valdymo sistema. Šiuo kodeksu taip pat siekiama, kad teisėti prekybininkai galėtų greičiau atlikti formalumus prie sienų. Naujasis mechanizmas yra Europos Sąjungos atsakas į visuotinį rūpestį, susijusį su tarptautinės tiekimo grandinės apsauga nuo terorizmo [22].

Siekiant nustatyti lygiavertį apsaugos lygį atliekant į Bendrijos muitų teritoriją įvežamų arba iš jos išvežamų prekių muitinį tikrinimą visose valstybėse narėse, taip pat sumažinti riziką, kylančią Bendrijai, jos piliečiams ir prekybos partneriams muitinio tikrinimo veiksmai turi būti grindžiami bendrai suderintais standartais ir rizikos kriterijais, taikomais prekių bei ekonominių operacijų vykdytojų atrankai. Šiems tikslams pasiekti numatyta:

- sukurti Bendrijoje taikomą rizikos valdymo sistemą, kad būtų galima veiksmingai nustatyti prioritetus ir veiksmingai paskirstyti išteklius, siekiant išlaikyti pusiausvyrą tarp tinkamo muitinio tikrinimo ir teisėto prekybos palengvinimo;

- numatyti bendrus kriterijus ir suderintus reikalavimus, taikomus įgaliotiems ekonominių operacijų vykdytojams, ir užtikrinti suderintą šių kriterijų ir reikalavimų taikymą;

- valstybių narių teisė suteikti visiems ekonominių operacijų vykdytojams, atitinkantiems nustatytus kriterijus ir reikalavimus ir jų laikantiems įgalioto ekonominių operacijų vykdytojo statusą, kurie galėtų naudotis tam tikrais muitinės supaprastinimais ir kitose valstybėse narėse. Tačiau muitinėms tenka atsakomybė už muitinį tikrinimą, susijusį su sauga ir saugumu, ir nepaisant to, kad įgalioto ekonominių operacijų vykdytojo statusą pripažįstant kaip vieną iš rizikos analizės veiksnių, leidžiantį jam naudotis palankesnėmis tikrinimo sąlygomis, tačiau muitinės teisė tikrinti turi išlikti;

- valstybių narių kompetentingoms institucijoms savalaikiai ir efektyviai keistis informacija apie importuojamų ir eksportuojamų prekių keliamą riziką;

- siekiant sudaryti sąlygas atitinkamam, rizika pagrįstam tikrinimui, nustatyti reikalavimą iš anksto, prieš atgabenimą arba išsiuntimą, pateikti informaciją apie visas į Bendrijos muitų teritoriją įvežamas arba iš jos išvežamas prekes [10].

Bendrijos muitinės kodeksas minėtuoju reglamentu papildytas šiomis su tarptautinės prekybos saugumu ir jo rizika susijusias nuostatomis:

- Patikslintos sąvokos “įvežimo muitinės įstaiga”, “importo muitinės įstaiga”, “eksporto muitinės įstaiga”, “išvežimo muitinės įstaiga”, “muitinis tikrinimas”, naujos sąvokos “rizika” ir “rizikos valdymas” (4 straipsnis);
- Įgaliotieji ekonominių operacijų vykdytojai (5a straipsnis);
- Bendrijos ir, kai įmanoma, tarptautiniu mastu vykdomas rizikos valdymas pagal bendrus kriterijus (13 straipsnis);
- Detalesnės keitimosi konfidencialiais duomenimis taisyklės (15 straipsnis).

Šie esminiai Bendrijos muitinės kodekso papildymai sudarė teisinės sąlygas visose ES valstybėse narėse vienodai traktuoti su tarptautinės prekybos saugumu ir jo rizika susijusias nuostatas. Tačiau praktiniam jų įgyvendinimui šių nuostatų nepakanka. Bendrijos muitinės kodekso Komitetas įpareigotas nustatyti įgaliotų ekonominių operacijų vykdytojo statuso suteikimo procedūras, sertifikatų išdavimo, suspendavimo ir panaikinimo tvarką. Patikrinti kaip teisinės nuostatas įgyvendinti praktikoje, Europos Komisija atliko bandomąjį projektą, kuriame dalyvauja Austrija, Belgija, Danija, Italija, Jungtinė Karalystė, Lietuva, Olandija, Prancūzija, Slovėnija, Švedija ir Vengrija) muitinės administracijos ir ūkio subjektai. Šiame projekte dalyvauja Muitinės departamentas ir AB „Lietuvos geležinkeliai“. Teisinės nuostatos susijusios su įgaliotų ekonominių operacijų vykdytojo statuso suteikimo procedūromis, sertifikatų išdavimo, suspendavimo ir panaikinimo tvarka, tik patikrintos praktikoje bus perkeltos į EB Muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatas ir bus privalomos visoms ES valstybių narių muitinių administracijoms.

Nors Bendrijos Muitinės kodekse numatyta daugiau pakeitimų, bet 15 lentelėje pateikiami tik svarbiausi su tarptautinės prekybos saugumu ir rizika susiję pakeitimai, lyginant su galiojančia Bendrijos muitinės kodekso redakcija.

**15 Lentelė.** Svarbiausi pakeitimai susiję su tarptautinės prekybos saugumu ir rizika, lyginant su galiojančia Bendrijos muitinės kodekso redakcija

<b>Pakeitimai</b>	<b>Straipsnis</b>
Muitinės misijos apibrėžimas	2 straipsnis
Elektroniniai duomenų mainai – pagrindinis muitinių bendravimo tarpusavyje ir su ekonominių operacijų vykdytojais būdas	5 straipsnis
Muitinės prievolė vesti dialogą su ekonominių operacijų vykdytojais	8 straipsnis
Bendra verslininkų registravimo sistema	10 straipsnis
Galimybė kodekso įgyvendinimo nuostatose nustatyti, kad privalomąja informacija galima naudotis ir kitose srityse	21 straipsnis
Pasienyje savo veiklą vykdančių institucijų skatinimas bendradarbiauti tarpusavyje – vieno langelio ir vieno sustojimo principų taikymas, keitimasis informacija apie riziką	28 straipsnis
Centralizuoto muitinio įforminimo principo taikymas	111a straipsnis
Elektroninis muitinės deklaracijų ir dokumentų pateikimas	112 ir 113 straipsniai
Supaprastintų procedūrų (supaprastinto deklaravimo procedūros ir procedūros, įforminamos asmens pageidaujamoje vietoje) sujungimas	114 ir 117 straipsniai
Klasifikavimo supaprastinimų taikymas ne tik įforminant išleidimo į laisvą apyvartą, bet ir kitas muitinės procedūras	122 straipsnis
Bendros leidimų naudotis muitinės formalumų supaprastinimais suteikimo taisyklės	123 straipsnis
Įgyvendinimo nuostatos (informacinių sistemų sąveikumo bei muitinių bendradarbiavimo tarpusavyje ir su ekonominių operacijų vykdytojais taisyklės, Komisijos sprendimai, reikalaujantys iš valstybių narių atšaukti arba pakeisti savo sprendimus, kodekso adaptavimas, kai to reikia dėl tarptautinės sutarties sudarymo	194 straipsnis

*Šaltinis: Muitinės departamento prie Finansų ministerijos duomenys [38]*

Vis intensyvėjanti tarptautinė prekyba lemia besikeičiantį muitinės vaidmenį tarptautinėje prekyboje – vis mažėjantis muitinės kaip mokesčių rinkėjos vaidmuo ir vis didėjantis vaidmuo užtikrinant saugumą. Dėl šių pagrindinių aspektų ypatingai svarbūs ne tik pakeitimai Bendrijos muitinės kodekse, bet ir pačio saugumo užtikrinimas netrukdant laisvam prekių judėjimui. Reiktų nustatyti saugumo reikalavimų sistemą, kurią palaipsniui būtų galima tobulinti remiantis technologijų pažanga ir rizikos pokyčiais, kad būtų užtikrintas pakankamas saugumo lygis visoje tarptautinės prekybos grandinėje.

2003 m. Europos Komisijos komunikate Tarybai, Europos Parlamentui ir Ekonominių ir socialinių reikalų komitetui „Dėl muitinių vaidmens integruotai valdant išorės sienas“ siūlomi būdai integruotam prekių ir jų transporto priemonių (įskaitant bagažą) kontrolės priemonių valdymui gerinti ir pateikiami siūlymai dėl sričių, kuriose muitinė gali suteikti paramą kitoms asmenų patikrinimus atliekančioms institucijoms. Ypač didelis dėmesys atkreiptas į bendradarbiavimo su kitomis tikrinimus atliekančiomis institucijomis plėtojimą, bendrų metodų ir priemonių prekėms tikrinti naudojimą.

2006 m. Komisijos komunikate Tarybai, Europos Parlamentui, Europos Ekonomikos ir Socialinių Reikalų Komitetui „Dėl tiekimo grandinės saugumo didinimo“ [19] yra išdėstomi



pagrindiniai faktai apie krovinių vežimo saugumą, į kuriuos turi būti atsižvelgiama imantis bet kokios iniciatyvos šioje srityje. Jame nurodomi tam tikrų pasirinkimo galimybių privalumai ir trūkumai bei priežastys, kodėl siūloma teisinė priemonė labiausiai atitinka realią padėtį ir labiausiai sutelkta į krovinių vežimo Europoje saugumo didinimą.

Muitinės aktų nuostatos atspindi muitinio reguliavimo tikslų konkurencinį pobūdį, kaip deklaruojama Europos Sąjungos Bendrijos muitų kodekso preambulėje: siekti užtikrinti pusiausvyrą tarp muitinės poreikių, kurie yra susiję su tikslu muitinių įstatymų laikymusi ir su prekybininkų teise į teisingas sąlygas - turėti palankias verslo ir užsienio prekybos sąlygas, būti pripažintam sąžiningu, būti apsaugotam nuo nepagrįstų muitinės reikalavimų, naudotis supaprastinta ir pagreitinta muitinio įforminimo tvarka.

### **3.2. Įgalioti ekonominių operacijų vykdytojai**

Pasaulio muitinių organizacijos narės ir privataus verslo sektoriai pripažįsta dvigubą tiekimo grandinės saugumo, supaprastinant prekių srautų sienų kirtimą, svarbą. Taip pat pripažįstama, kad įdiegiant patobulinimus vienoje pusėje, gaunama nauda ir kitoje. Šiuo atžvilgiu kreipiamas dėmesys į „*Sektorinių bendradarbiavimo susitarimų, skirtų padidinti tiekimo grandinės saugumą bei supaprastinti prekybą, PMO sistemą*“, kuri gali naudingai pasitarnauti kaip projektas pradiname Pasaulinės prekybos saugumo ir supaprastinimo standartų sistemos įgyvendinimo etape. Kertinis sėkmingos muitinės ir verslo partnerystės akmuo remiasi keliais esminiais faktoriais, kuriuos papildo abipusis vaidmenų ir įsipareigojimų šiuo atžvilgiu pripažinimas.

Norint pašalinti naujas grėsmes tarptautinės prekybos apsaugai ir visuomenės saugumui bei užtikrinti veiksmingą muitinių atliekamą kontrolę, būtina remiantis informacijos vertinimu, priežiūra ir perdavimu kurti ir įgyvendinti naujus darbo metodus, stiprinti bendradarbiavimą [9] bei sistemingai dalintis bendra patirtimi. Vykdamas veiklą šioje srityje taip pat turi būti siekiama prisidėti prie suinteresuotųjų šalių lūkesčių realizavimo, ypač mažinant sąnaudas, kurias patiria ekonominės veiklos vykdytojai.

Muitinėms tenka atsakomybė už muitinio tikrinimo veiksmus, tačiau ji taip pat turėtų pripažinti įgalioto ekonominių operacijų vykdytojo statusą vienu iš veiksmų, įvertintu atliekant rizikos analizę ir leidžiant tam ekonominių operacijų vykdytojui naudotis palankesnėmis tikrinimo, susijusio su sauga ir saugumu, sąlygomis, ir supaprastinimais, kurie taikomi pagal muitinės veiklos taisykles, turi ir toliau nepažeisti Bendrijos muitinės kodekse [7] apibrėžtų muitinio tikrinimo reikalavimų, visų pirma susijusių su sauga ir saugumu.

Nuo 2008 m. sausio 1 d. Bendrijos muitų teritorijoje įsigalioja nuostatos dėl įgaliotųjų ekonominių operacijų vykdytojų [11] (sutr. – **IEOV**). Muitinė, jei būtina, pasikonsultavusi su kitomis kompetentingomis institucijomis, suteikia įgalioto ekonominių operacijų vykdytojo statusą bet kuriam Bendrijos muitų teritorijoje įsteigtam ekonominių operacijų vykdytojui, įvertinusi, ar jis atitinka nustatytus bendruosius kriterijus, taikomus operacijų vykdytojų kontrolės sistemoms, mokumui ir nustatytų reikalavimų laikymuisi. IE OV statusas suteikiamas remiantis šiais 4 bendraisiais kriterijais:

**1) priimtini duomenys apie muitinės nustatytų reikalavimų laikymąsi.** Duomenys apie muitinės nustatytų reikalavimų laikymąsi laikomi priimtinais, jeigu per paskutiniuosius trejus metus iki prašymo pateikimo šurkščiai arba pakartotinai muitinės veiklos taisyklių nėra pažeidęs[5, 107 str.] nė vienas iš toliau nurodytų asmenų:

- a) pareiškėjas;
- b) pareiškėjo bendrovei vadovaujantysis ar jos valdymą kontroliuojantys asmenys;
- c) atitinkamais atvejais, - pareiškėjo teisinis atstovas muitinės klausimais;
- d) asmuo, pareiškėjo bendrovėje atsakingas už muitinės klausimus.

Tačiau duomenys apie muitinės nustatytų reikalavimų laikymąsi gali būti laikomi priimtinais ir tada, jeigu, kompetentingos muitinės įstaigos nuomone, pažeidimas nėra reikšmingas atsižvelgiant į muitinės prižiūrimų operacijų skaičių ir apimtį, ir nekelia abejonių dėl pareiškėjo sąžiningumo.

**2) priimtina verslo ir, atitinkamais atvejais, – transporto registrų tvarkymo sistema, sudaranti galimybes atlikti atitinkamą muitinį tikrinimą.** Kad muitinė galėtų pripažinti, jog pareiškėjas taiko priimtina verslo ir atitinkamais atvejais transporto registrų tvarkymo sistemą, pareiškėjas turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) naudoti apskaitos sistemą, atitinkančią toje valstybėje narėje, kurioje laikomi jo apskaitos registrai, taikomus bendrai pripažintus apskaitos principus ir palengvinančią audito metodais pagrįstą muitinį tikrinimą;
- b) suteikti muitinei fizinę ar elektroninę prieigą prie muitinės prižiūrimos veiklos arba atitinkamais atvejais transporto veiklos apskaitos registrų;
- c) naudoti logistikos sistemą, skiriančią Bendrijos ir ne Bendrijos prekes;
- d) turėti administracinę organizaciją, atitinkančią jo verslo pobūdį bei apimtį ir tinkamą prekių srautams valdyti, taip pat vykdyti vidaus kontrolę, gebančią išaiškinti neteisėtus ar reikalavimų neatitinkančius sandorius;
- e) atitinkamais atvejais taikyti priimtinas naudojimosi licencijomis ir leidimais, susijusiais su prekybos politikos priemonėmis arba su prekyba žemės ūkio produktais, procedūras;

f) taikyti priimtinas bendrovės apskaitos registrų ir informacijos saugojimo bei apsaugos nuo informacijos praradimo procedūras;

g) užtikrinti, kad darbuotojai žinotų apie būtinybę informuoti muitinę apie visus atvejus, kai išaiškėja reikalavimų laikymosi sunkumai, ir užmegzti ryšius, tinkamus muitinei informuoti apie tokius atvejus;

h) taikyti tinkamas informacijos technologijų apsaugos priemonės, skirtas pareiškėjo kompiuterinei sistemai apsaugoti nuo neteisėto įsilaužimo ir saugiam pareiškėjo dokumentų laikymui.

**3) mokumo įrodymas.** Laikoma, kad pareiškėjo mokumo reikalavimas yra įvykdytas, jeigu galima įrodyti jo mokumą per paskutiniuosius trejus metus. Mokumu laikoma gera finansinė pareiškėjo padėtis, leidžianti jam įvykdyti savo įsipareigojimus, deramai atsižvelgus į jo vykdomos komercinės veiklos ypatumus.

**4) saugumo ir saugos standartai.** Pareiškėjui taikomi saugumo ir saugos standartai laikomi tinkamais, jeigu įvykdyti šie reikalavimai:

a) pastatai, numatomi naudoti operacijoms, kurias vykdant norima naudotis sertifikatu, yra pastatyti iš medžiagų, kliudančių neteisėtai patekti į vidų ir apsaugančių nuo neteisėto įsilaužimo;

b) yra įdiegtos tinkamos įėjimo ar įvažiavimo kontrolės priemonės, užkertančios kelią bandymams neteisėtai patekti į krovos vietas, krovimo dokus ir krovinių saugojimo vietas;

c) tvarkant prekes taikomos priemonės, neleidžiančios papildomai pakrauti, pakeisti ar paimti kokių nors medžiagų arba atidaryti krovinio vienetų;

d) atitinkamais atvejais taikomos naudojimosi importo ir (arba) eksporto licencijomis, susijusiomis su draudimais ir apribojamais, procedūros, skiriančios kontroliuojamas prekes nuo kitų prekių;

e) pareiškėjas yra įgyvendinęs priemonės, leidžiančias tiksliai nustatyti jo verslo partnerių tapatybę ir taip užtikrinti tarptautinės tiekimo grandinės saugumą;

f) kiek leidžia teisės aktai, pareiškėjas atlieka būsimų darbuotojų, kurie dirbs saugumo požiūriu svarbų darbą, su saugumu susijusį patikrinimą; taip pat atlieka periodinius darbuotojų patikimumo patikrinimus;

g) pareiškėjas užtikrina, kad atitinkami jo darbuotojai aktyviai dalyvautų informuotumo apie saugumą didinimo programose.

Remiantis reglamente (EB) Nr. 1875/2006 pateiktais kriterijais bei Europos Komisijos parengtomis ĮEOV statuso suteikimo gairėmis, detalizuojančiomis nagrinėtinus klausimus bei rekomendacijas rizikos analizei bei kriterijų įvertinimui, gali būti parengti ir nacionaliniai

klausimynai (rekomendacijos), kurie būtų naudojami sprendimų suteikti ĮEOV statusą priėmimo Lietuvos muitinėje procese (ypač vertinant atitikimą nustatytiems reikalavimams).

Nepažeisdama galimybės leisti ekonominių operacijų vykdytojui naudotis kitais muitinės veiklos taisyklėse numatytais supaprastinimais ir vadovaudamasi Bendrijos muitinės kodekso[7] 5a straipsniu, valstybės narės muitinė, gavusi ekonominių operacijų vykdytojo prašymą, galės išduoti *vieną iš nustatytų trijų rūšių ĮEOV sertifikatų [12]*. Jie išduodami atsižvelgiant į tai, ar pareiškėjas pageidaus naudotis muitinės veiklos taisyklėse numatytais supaprastinimais, ar palankesnėmis muitinio tikrinimo, susijusio su saugumu ir sauga, sąlygomis, ar abiem atvejais kartu. Yra nustatytos šios trys ĮEOV sertifikatų rūšys:

**a) muitinės formalumų supaprastinimas** – išduodamas ekonominių operacijų vykdytojams, pageidaujantiems naudotis muitinės veiklos taisyklėse numatytais supaprastinimais ir atitinkantiems *1–3 bendriesiems kriterijams* priskirtus reikalavimus;

**b) saugumas ir sauga** – išduodamas ekonominių operacijų vykdytojams, pageidaujantiems naudotis palankesnėmis muitinio tikrinimo, susijusio su saugumu ir sauga, sąlygomis prekes įvežant į Bendrijos muitų teritoriją arba jas išvežant iš Bendrijos muitų teritorijos ir atitinkantiems *1–4 bendriesiems kriterijams* priskirtus reikalavimus;

**c) muitinės formalumų supaprastinimas/saugumas ir sauga** – išduodamas ekonominių operacijų vykdytojams, pageidaujantiems naudotis ir muitinės formalumų supaprastinimais, ir b punkte aprašytais palankesnėmis sąlygomis bei atitinkantiems *1–4 bendriesiems kriterijams* priskirtus reikalavimus.

Įgalioto ekonominių operacijų vykdytojo statusą pripažįsta visų valstybių narių muitinės, atsižvelgdamos į numatytas taisykles bei sąlygas ir nepažeisdamos muitinio tikrinimo reikalavimų. Svarstydamas prašymą leisti naudotis supaprastinimais, kitos valstybės narės neturi pakartotinai įvertinti operacijų vykdytojų kontrolės sistemų, mokumo ar nustatytų reikalavimų laikymosi, ką jau atliko valstybė narė, suteikusi operacijų vykdytojui įgalioto ekonominių operacijų vykdytojo statusą, tačiau turi užtikrinti, kad būtų įvykdyti kiti konkretūs reikalavimai, taikomi norint naudotis tam tikrais supaprastinimais. Naudojimosi supaprastinimais kitose valstybėse narėse sąlygos taip pat gali būti suderintos suinteresuotų muitinių susitarimu.

Yra esminis bendras susitarimas dėl minimalios naudos, kurią verslo partneriai gali gauti iš įgalioto operacijų vykdytojo statuso. Tokia nauda apima greitesnį mažos rizikos krovinių judėjimą per muitinę, padidintus saugumo lygius, dėka geresnio saugumo optimizuotus tiekimo grandinės kaštus, geresnę organizacijos reputaciją, didesnes verslo galimybes, geresnį muitinės reikalavimų supratimą bei geresnį įgalioto operacijų vykdytojo ir muitinės administracijos bendravimą [27].

Šiuo metu Lietuvos muitinė nėra suteikusi Lietuvos ūkio subjektams įgalioto ekonominių operacijų vykdytojo statuso. Tai susiję ne tik su tuo, kad nėra nustatytos išsamios tvarkos įgaliotų ekonominių operacijų vykdytojams naudotis supaprastintais muitinės formalumais kitose ES valstybėse narėse, kas riboja jiems teikiamą naudą. Be to, egzistuojanti galimybė naudotis supaprastintais muitinės formalumais ir patikimiems ūkio subjektams, įgaliotiems siuntėjams bei įgaliotiems gavėjams, mažina Lietuvos ūkio subjektų interesą įgyti įgalioto ekonominių operacijų vykdytojo statusą. Įgaliotų ekonominių operacijų vykdytojų statusas turėtų suteikti galimybę naudotis muitinės supaprastinimais, kuriuos įgyja ir patikimas ūkio subjektas bei įgaliotas siuntėjas ir įgaliotas gavėjas.

## IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

Šiame darbe, remiantis Lietuvos ir užsienio literatūra, teisinių dokumentų šaltiniais buvo pasiektas iškeltas tikslas – išnagrinėti muitinės ir ūkio subjektų veiklos teisinį reglamentavimą tarptautinės prekybos saugumui užtikrinti ir pateikti šios problemos sprendimo būdus bei priemones.

Pasitvirtino darbe iškelta hipotezė – ypač didelis vaidmuo stiprinant tarptautinės prekybos grandinės saugumą tenka muitinėms.

Remiantis teorine medžiaga bei empirinio tyrimo rezultatais galima daryti šias išvadas:

1. Liberalizuojant tarptautinę prekybą, didėjant jos apimčiai ir augimo tempams, kurie viršija gamybos augimą, ir greta teikiamų privalumų, kuriuos dėl tarptautinės prekybos įgyja verslas ir vartotojai – susiduriama su tarptautinio terorizmo, nelegalios prekybos, komercinių ir muitinės pažeidimų, ginklų, pavojingų medžiagų įvežimo, išvežimo grėsmėmis, kurios gali padaryti žalą šalių ekonomikai ir visuomenei. Esamos apsaugos priemonės tampa nepakankamomis.

*REKOMENDACIJA. Kad efektyviai ir mažiausiomis sąnaudomis būtų apsaugota ekonomika ir visuomenė reikalinga nauja muitinės koncepcija ir kontrolės metodai. Rizikos valdymas turi būti integruotas į visus muitinės darbo aspektus, įskaitant ir informacinių technologijų sistemas, kurie turi būti nuolat prižiūrimi ir tobulinami.*

2. Pasaulio muitinių organizacijos „Pasaulinės prekybos saugumo ir supaprastinamo standartų sistema“ – tai unikalus instrumentas ne tik saugesnei tarptautinės prekybos tvarkai palaikyti, bet ir nauja, konsoliduota platforma. Ją sudaro išankstinės elektroninės informacijos apie atvykstančių, išvykstančių ir tranzitinių krovinių siuntas harmonizavimas; įsipareigojimas taikyti nuoseklią rizikos valdymo koncepciją; pagal gaunančios šalies prašymą, didelės rizikos išvykstančio krovinio siunčiančios šalies muitinės administracijos patikrinimas naudojant neintervencinę tyrimo įrangą; apibrėžiama nauda, kurią muitinės teiks verslui. „Pasaulinės prekybos saugumo ir supaprastinamo standartų sistema“ įgyvendins įtvirtintą ir naują muitinės ir verslo darbo metodų ir partnerystės požiūrį, išplės pasaulio prekybą, užtikrins geresnę apsaugą nuo terorizmo bei padidins muitinės ir prekybos partnerių indėlį į ekonominę ir socialinę tautų gerovę.

3. Klaipėdos uostas – multimodalinis, universalus, giliavandenis uostas, kuriame sėkmingai įgyvendinamas PJO Tarptautinis laivų ir uostų įrenginių kodeksas, uostas įgyvendino privalomas

teisines, organizacines ir technologines prisijungimo prie JAV Konteinerių saugumo iniciatyvos priemonės ir galutinį sprendimą priims ES institucijos.

4. Siekdami netrukdamat prekybos mainams pagerinti išorės sienų saugumą, Europos Parlamentas ir Taryba atnaujino Bendrijos muitinės kodeksą prekybos saugumą stiprinančiomis nuostatomis. Bendrijos muitinės kodekso papildymai sudarė teises sąlygas visose ES valstybėse narėse vienodai traktuoti su tarptautinės prekybos saugumu ir jo rizika susijusias nuostatas.

5. Mažėjantis muitinės kaip mokesčių rinkėjos vaidmuo ir vis didėjantis vaidmuo užtikrinant saugumą lemia besikeičiantį muitinės vaidmenį tarptautinėje prekyboje. Ypatingai svarbūs ne tik pakeitimai Bendrijos muitinės kodekse, bet ir pačio saugumo užtikrinimas netrukdamat laisvam prekių judėjimui.

*REKOMENDACIJA. Reikėtų nustatyti saugumo reikalavimų sistemą, kurią palaipsniui būtų galima tobulinti remiantis technologijų pažanga ir rizikos pokyčiais, kad būtų užtikrintas pakankamas saugumo lygis visoje tarptautinės prekybos grandinėje.*

6. Modernių kontrolės sistemų ir techninių priemonių taikymas, lengvatų suteikimas patikimiems tarptautinės prekybos operatoriams – įgaliojamiems ekonominių operacijų vykdytojams (gamintojams, eksportuotojams ir importuotojams, vežėjams, tarpininkams, uostams, terminalams, sandėliams), dalyvaujantiems tarptautinės prekybos grandinėje ir atitinkantiems tiekimo grandinės saugumo reikalavimus – nauda, kuri gaunama dėl greitesnio muitinės procedūrų įforminimo ar sumažinto tikrinimų dažnumo.

## LITERATŪROS SĄRAŠAS

### Norminė literatūra:

1. Lietuvos Respublikos muitinės įstatymas // Valstybės žinios, 2004, Nr. 73-2517.
2. Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministro 2006 m. vasario 28 d. įsakymas Nr. 1K-079 „Dėl 2006-2008 metų strateginio veiklos plano”.
3. Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos direktoriaus 2000 m. kovo 8 d. įsakymu Nr. 64 patvirtinta Rizikos muitinėje valdymo ir jos profiliavimo metodika.
4. Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos generalinio direktoriaus 2007 m. rugsėjo 20 d. įsakymas Nr. 1B-616 „Dėl Muitinės departamento generalinio direktoriaus 2004 m. birželio 11 d. įsakymo Nr. 1B-630 „Dėl rizikos valdymo Lietuvos muitinėje koncepcijos patvirtinimo“ pakeitimo“.
5. Europos Bendrijos Steigimo sutartis. Roma, 1957 m. kovo 25 d., įsigaliojo 1958 m. sausio 1 d., paskutinį kartą keista 2003 04 16 Stojimo sutartimi.
6. Bendrasis susitarimas dėl muitų tarifų ir prekybos (GATT 1947). Baigiamasis dokumentas, išreiškiantis daugiašalių derybų dėl prekybos Urugvajaus raundo rezultatus, sutartis dėl civilinės aviacijos orlaivių prekybos, Lietuvos prisijungimo prie Makarešo sutarties, įsteigiančios Pasaulio prekybos organizaciją protokolas, Lietuvos Respublikos ir Jungtinių Meksikos Valstijų supratimo memorandumas dėl geografinių nuorodų apsaugos ir darbo grupės dėl Lietuvos stojimo į pasaulio prekybos organizaciją ataskaita. Žin., 2001, Nr. 46-1620.
7. 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2913/92, nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą.
8. 1993 m. liepos 2 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2454/93, išdėstantis Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, įtvirtinantis Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatas.
9. 2004 m. lapkričio 25 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2007/2004 įsteigiantis Europos operatyvaus bendradarbiavimo prie Europos Sąjungos valstybių narių išorės sienų valdymo agentūrą.
10. 2005 m. balandžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 648/2005, iš dalies keičiantis Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2913, nustatantį Bendrijos muitinės kodeksą. Oficialusis leidinys L 117, 04/05/2005 p. 0013 – 0019.
11. 2005 m. balandžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 648/2005 (OL 2005 L117, p. 13), iš dalies keičiantis Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2913/92, nustatantį Bendrijos muitinės kodeksą (OL 2004 m. specialusis leidimas, 2 skyrius, 4 tomas, p. 307), taip pat 2006 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1875/2006 (OL 2006 L 360, p. 64), iš dalies keičiantis Reglamentą (EEB) Nr. 2454/93, išdėstantį Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės



- kodeksą, įgyvendinimo nuostatas (OL 2004 m. specialusis leidimas, 2 skyrius, 6 tomas, p. 3)
12. 2006 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentas (EEB) Nr. 1875/2006 iš dalies keičiantis Reglamentą (EEB) Nr. 2454/93, išdėstantį Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas.
  13. 1994 m. gruodžio 22 d. Tarybos sprendimas (EB) Nr. 800/94 dėl daugiašalių derybų Urugvajaus raunde (1986–1994) priimtų susitarimų patvirtinimo Europos bendrijos vardu jos kompetencijai priklausančių klausimų atžvilgiu (94/800/EB) oficialusis leidinys L 336, 1994 12 23, p. 1
  14. 2004 m. kovo 30 d. Tarybos sprendimas (EB) Nr. 634/2006 „Dėl Europos Bendrijos ir Jungtinių Amerikos Valstijų susitarimo dėl muitinių bendradarbiavimo ir tarpusavio pagalbos muitinės veiklos srityje išplėtimo, papildant susitarimą klausimais dėl bendradarbiavimo kontenerių saugumo ir su juo susijusiais reikalais.
  15. Komisijos Komunikatas Tarybai, Europos Parlamentui bei Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui dėl jūrų saugumo KOM/2003/229 galutinis.
  16. Komisijos Komunikatas Tarybai, Europos Parlamentui bei Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui dėl kompiuterizuotos muitinės ir prekybos aplinkos prie išorės sienų. KOM/2003/452 galutinis.
  17. Komisijos Komunikatas Tarybai, Europos Parlamentui bei Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui „Stipresnė ES bei JAV partnerystė ir atviresnė rinka XXI amžiuje“ KOM/2005/196 galutinis.
  18. Komisijos komunikato Tarybai, Europos Parlamentui bei Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui projektas dėl muitinių atsako į naujausias padirbinėjimo ir piratavimo tendencijas. KOM/2005/0479 galutinis.
  19. Komisijos Komunikatas Tarybai, Europos Parlamentui, Europos Ekonomikos ir Socialinių Reikalų Komitetui dėl tiekimo grandinės saugumo didinimo. KOM/2006/0079 galutinis.
  20. Pasiūlymas Tarybos sprendimas dėl 2007–2013 m. Nusikalstamumo prevencijos ir kovos su nusikalstamumu specialios programos sudarymo pagal Saugumo ir laisvių apsaugos bendrąją programą {SEK(2005) 436}.
  21. Europos Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Visų transporto rūšių saugumo. Oficialusis leidinys C 065 , 17/03/2006 p. 0030 – 0037.
  22. Bendrasis pranešimas apie Europos Sąjungos veiklą — 2005, Paskelbtas Europos Komisijos 2006 m. sausio 31 d., dokumento Nr. SEC(2005) 1200 galutinis.

#### **Specialioji literatūra:**

23. Bernatonytė D. „Tarptautinės prekybos pagrindai“ Kaunas, Technologija, 2004.
24. Europos Sąjungos teisė. Seminarai. Teisinės informacijos centras. Vilnius, 2006.
25. Ginevičius R., Rakauskienė O.G., Patalavičius R., Tvaronavičienė M., Kalašinskaitė K.,

- Lisauskaitė V. „Eksporto ir investicijų plėtra Lietuvoje“ Vilnius, leidykla „Technika“ 2005.
26. Grižas R. A. „Globaliniai ekonominiai procesai“. Ekonomikos mokymo centras. Vilnius, 2006.
27. Pasaulinės prekybos saugumo ir supaprastinimo standartų sistema. Pasaulio muitinių organizacija (vertimas iš anglų kalbos). Muitinės departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos, Lietuvos smulkaus ir vidutinio verslo plėtros agentūra. 2005.
28. Paulauskas V. Uostų vystymas ir logistika. – Klaipėda: KU leidykla, 1998.
29. Rakauskienė O. G. „Valstybės ekonominė politika“ Vilnius, 2006.
30. Rimkus V. „Vidaus rinkos apsaugos priemonių taikymas Lietuvoje“ Jurisprudencija, 2005, t. 73(65); 96-105.
31. Rimkus V. ir kt. Lietuvos užsienio prekybos pokyčių analizė. Taikomasis mokslinio tyrimo darbas. LR Ūkio ministerija, 2006.
32. Simon Hix „Europos Sąjungos politinė sistema“ , Vilnius, Eugrimas, 2006.
33. Stankevičius R. „Rizikos samprata ir jos valdymas muitinėje“. Jurisprudencija, 2005, t. 69(61); 70-76.
34. Šipavičius A. „Muitinės veiklos įtaka Klaipėdos uosto konkurencingumui“. Jurisprudencija, 2005, t. 73(65); p. 16-21.
35. Vėlyvis J. „Euroverslas: asmenų, paslaugų, prekių ir kapitalo laisvas judėjimas“, Vilnius, VGTU. 2005
36. Customs modernization handbook, Editors Luc De Wulf, Jose B. Sokol, The World Bank. Washington, D.C. 2004.

#### **Internetiniai šaltiniai:**

37. Bretton Woods sistema // [http://lt.wikipedia.org/wiki/Bretton\\_Woods\\_sistema](http://lt.wikipedia.org/wiki/Bretton_Woods_sistema); prisijungimo laikas 2007-10-15.
38. Europos Bendrijos muitinės kodekso pakeitimai ir naujoji redakcija // <http://www.cust.lt/lt/rubric?rubricID=656>; prisijungimo laikas 2007-09-25
39. Eurostat duomenų bazė // [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?\\_pageid=1090\\_30070682\\_1090\\_33076576&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1090_30070682_1090_33076576&_dad=portal&_schema=PORTAL); prisijungimo laikas 2007-10-17.
40. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas // [www.portofklaipeda.lt](http://www.portofklaipeda.lt); prisijungimo laikas 2007-09-25.
41. Lietuvos banko 2006 metų ataskaita // <http://www.lb.lt/lt/leidiniai/ataskaitos/ataskaita2006.pdf>; prisijungimo laikas 2007-10-08.
42. Muitinės saugumo programa: Igaliojusių ekonominių operacijų vykdytojų bandomojo projekto ataskaita // [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/policy\\_issues/custom](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/custom)

- [s\\_security/AEO\\_pilot\\_report\\_lt.pdf](#); prisijungimo laikas 2007-10-15
43. Pasaulinė muitinių organizacija // <http://www.wcoomd.org/home.htm>; prisijungimo laikas 2007-09-28
44. Pasaulinė prekybos organizacija // [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/org6\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm); prisijungimo laikas 2007-10-15
45. Rizikos valdymo vadovas (angl. Risk Management Guide) // [http://195.99.88.115/ie/En/Topics\\_Issues/FacilitationCustomsProcedures/facil\\_risk\\_management\\_guide.htm](http://195.99.88.115/ie/En/Topics_Issues/FacilitationCustomsProcedures/facil_risk_management_guide.htm); prisijungimo laikas 2007-12-05
46. Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės // [www.stat.gov.lt](http://www.stat.gov.lt); prisijungimo laikas 2007-12-04
47. Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA. Numeris 2007/01. KVJUD // [http://www.jura.lt/contents/contents\\_lit.php?id\\_year\\_issue=200701](http://www.jura.lt/contents/contents_lit.php?id_year_issue=200701); prisijungimo laikas 2007-11-27
48. Užsienio reikalų ministerija, Neplatinimo ir ginklų kontrolės politika // [http://se.urm.lt/popup2.php?item\\_id=136](http://se.urm.lt/popup2.php?item_id=136); prisijungimo laikas 2007-12-05

## SANTRAUKA

**Darbo tema:** „Tarptautinės prekybos grandinės saugumo užtikrinimo būdai ir priemonės“. (2007 m., darbo vadovas – Doc. dr. J. Radžiukynas)

**Raktiniai žodžiai:** Tarptautinės prekybos grandinė, saugumas, muitinė, įgaliotas ekonominių operacijų vykdytojas, rizikos muitinėje valdymas.

**Santraukos turinys:** Pastaraisiais dešimtmečiais pastebimas nepaprastai spartus pasaulinės prekybos augimas, viršijantis gamybos augimą. Lygiagrečiai su minėtu prekybos augimu, didėja ir nelegalios prekybos, terorizmo, ginklų, pavojingų medžiagų įvežimo grėsmės, kurios įgauna vis intelektualėsnės ir išradingesnės formas bei būdus. Šiai temai atskleisti buvo atlikta tarptautinio prekybos saugumo užtikrinimo teisinių dokumentų, programinių dokumentų, Lietuvos bei užsienio literatūros, analizė. Išnagrinėjus muitinės ir ūkio subjektų veiklos teisinį reglamentavimą tarptautinės prekybos saugumui užtikrinti, pateikti šios problemos sprendimo būdai bei priemonės.

Magistrinio darbo tema – tarptautinės prekybos grandinės saugumo užtikrinimo būdai ir priemonės. Siekiant apsaugoti ne tik ekonomiką, bet ir visuomenės saugumą, reikia, jog dėmesio centre būtų visa tarptautinės prekybos grandinė, apimanti ištisą prekių, medžiagų judėjimo logistinę grandinę, kurioje tam tikras operacijas, procedūras ar funkcijas atliktų gamintojai, eksportuotojai, importuotojai, vežimo ir/ar sandėliavimo operatoriai, ekspedicinės įmonės, muitinės įstaigos, tarpininkai. Vienintelė muitinė, turėdama specifinius įgaliojimus ir žinias, kurių neturi jokia kita valstybės institucija, gali ir turi vaidinti pagrindinį vaidmenį saugant pasaulinės prekybos grandinę.

Darbe apžvelgiami tarptautinės prekybos liberalizavimo privalumai, bei kylančios grėsmės tarptautinės prekybos grandinės saugumui, nagrinėjamos tarptautinės prekybos grandinės saugumo užtikrinimo teisinio-organizacinio reglamentavimo priemonės, analizuojami muitinės, kaip specialius įgaliojimus turinčios institucijos, taikomi būdus ir priemonės, tarptautinės prekybos saugumui užtikrinti bei Klaipėdos uosto pasirengimas prisijungti prie JAV konteinerių saugumo iniciatyvos bei, bandoma įrodyti kokiais būdais ir priemonėmis būtų galima dar labiau sustiprinti tarptautinės prekybos grandinės saugumą.

## SUMMARY

**MASTER DEGREE THESIS** „Measures and ways of the security assurance in the international trade chain” (2007, Supervisor: Doc. dr. J. Radžiukynas).

**KEYWORDS:** International trade chain, security, customs, risk management in customs.

**CONTENTS OF SUMMARY:** In recent decades extremely rapid growth in the world trade process is being observed. However the said trade growth is accompanied by the boost of illegal trade, terrorism, import of weapons and hazardous materials as well as other threats acquiring increasingly inventive intellectual forms and ways. In order to assure the security of the economics and society at large it is necessary to focus attention on the whole international trade chain covering all logistic chain of movement of the goods and materials including producers, exporters, importers, carriers and/or warehouse operators, expedition entities, customs enterprises, and agents performing special operations, procedures and functions. Each of these chains contains certain security risks. The customs exclusively with its specific authorizations that no other state institution is rendered can and must play the main role in the security assurance in the world trade chain.

In order to determine and evaluate risks in the international trade chain and to develop measures necessary to evaluate risk factors and corresponding to the national and international criteria, the customs inspection must be founded on risk analysis. Effective cooperation of business and state institutions in submitting advance information on goods carried, electronic data exchange, interdepartmental and international cooperation – these are the key provisions as the security assurance in the international trade chain promotes economics growth and development and helps to protect the trade from the world terrorism threats.

In this paper advantages of the international trade liberalization and growing threats to the security in the international trade chain are analyzed, barriers in the legal-organizational regulations in security assurance in the international trade chain directed to the Klaipėda port as well as measures and ways used by the customs as an institution with special authorizations in protection of international trade chain are reviewed. With the aid of legal acts measures and ways are suggested that might even more enhance security assurance in the international trade chain.

Upon evaluating the role of the customs in the international trade chain, surveying measures and ways employed by the customs, and disclosing measures that might aid to assure the security in the international trade chain the hypothesis has been proved that the customs share an especially significant role in enhancing the security in the international trade chain.

ES IMPORTAS, EKSPORTAS IR PREKYBOS PARTNERIAI

The Major Importers			The Major Exporters			The Major Trader Partners		
Rank.	Imports	% World	Rank.	Exports	% World	Rank.	Imp.+Exp.	% World
	billion €			billion €			billion €	
	<b>World</b>	<b>7.501</b>	<b>World</b>	<b>7.177</b>	<b>100,0</b>	<b>World</b>	<b>14.678</b>	<b>100,0</b>
<b>1</b>	USA	1.491,6	<b>1</b>	UE25	<b>1.166,1</b>	<b>1</b>	EU25	2.516,6
<b>2</b>	EU25	1.350,5	<b>2</b>	USA	804,8	<b>2</b>	USA	2.296,5
<b>3</b>	China	559,2	<b>3</b>	China	752,8	<b>3</b>	China	1.312,1
<b>4</b>	Japan	443,2	<b>4</b>	Japan	478,3	<b>4</b>	Japan	921,5
<b>5</b>	Canada	301,4	<b>5</b>	Canada	308,2	<b>5</b>	Canada	609,6
<b>6</b>	Hong Kong	245,8	<b>6</b>	South Korea	251,6	<b>6</b>	South Korea	496,1
<b>7</b>	South Korea	244,5	<b>7</b>	Hong Kong	246,1	<b>7</b>	Hong Kong	491,9
<b>8</b>	Mexico	190,7	<b>8</b>	Russia	230,5	<b>8</b>	Singapore	385,8
<b>9</b>	Singapore	177,4	<b>9</b>	Singapore	208,4	<b>9</b>	Mexico	374,4
<b>10</b>	India	149,1	<b>10</b>	Mexico	183,7	<b>10</b>	Russia	335,0
<b>11</b>	Switzerland	138,3	<b>11</b>	Saudi Arabia	144,7	<b>11</b>	Switzerland	249,8
<b>12</b>	Australia	113,3	<b>12</b>	Malaysia	124,0	<b>12</b>	India	243,9
<b>13</b>	Turkey	107,5	<b>13</b>	Brazil	112,2	<b>13</b>	Malaysia	221,9
<b>14</b>	Russia	104,6	<b>14</b>	Switzerland	111,6	<b>14</b>	Australia	206,3
<b>15</b>	Thailand	98,0	<b>15</b>	Thailand	101,1	<b>15</b>	Saudi Arabia	200,3
<b>16</b>	Malaysia	97,9	<b>16</b>	Norway	96,4	<b>16</b>	Thailand	199,1
<b>17</b>	U.A.Emirates	89,8	<b>17</b>	India	94,9	<b>17</b>	Brazil	193,0
<b>18</b>	Brazil	80,8	<b>18</b>	Australia	93,0	<b>18</b>	U.A.Emirates	176,7
<b>19</b>	Indonesia	70,5	<b>19</b>	Indonesia	87,9	<b>19</b>	Turkey	175,0
<b>20</b>	South Africa	58,5	<b>20</b>	U.A.Emirates	86,8	<b>20</b>	Indonesia	158,4
<b>21</b>	Saudi Arabia	55,5	<b>21</b>	Turkey	67,5	<b>21</b>	Norway	146,8
<b>22</b>	Norway	50,5	<b>22</b>	Venezuela	60,5	<b>22</b>	South Africa	99,9
<b>23</b>	Romania	46,9	<b>23</b>	Iran	53,5	<b>23</b>	Iran	90,2

24	Ukraine	46,0	0,6	Philippines	45,7	0,6	Philippines	89,7	0,6
25	Philippines	44,0	0,6	Chile	45,5	0,6	Venezuela	86,5	0,6
26	Israel	37,4	0,5	Algeria	43,5	0,6	Ukraine	77,3	0,5
27	Iran	36,7	0,5	Nigeria	41,9	0,6	Israel	73,8	0,5
28	Vietnam	33,7	0,4	South Africa	41,4	0,6	Chile	73,7	0,5
29	Egypt	31,2	0,4	Argentina	36,6	0,5	Romania	71,2	0,5
30	Chile	28,3	0,4	Israel	36,4	0,5	Nigeria	65,2	0,4
31	Argentina	27,7	0,4	Vietnam	31,3	0,4	Vietnam	65,0	0,4
32	Pakistan	27,0	0,4	Ukraine	31,3	0,4	Argentina	64,3	0,4
33	Venezuela	26,1	0,3	Libya	30,6	0,4	Algeria	63,4	0,4
34	Nigeria	23,3	0,3	Kuwait	30,0	0,4	Egypt	47,4	0,3
35	Kasakhstan	21,3	0,3	Qatar	26,6	0,4	Kasakhstan	45,1	0,3
36	Panama	21,0	0,3	Romania	24,3	0,3	Kuwait	43,1	0,3
37	Colombia	20,6	0,3	Kasakhstan	23,8	0,3	Pakistan	40,6	0,3
38	New Zealand	20,5	0,3	Angola	21,4	0,3	Colombia	40,3	0,3
39	Morocco	20,0	0,3	Colombia	19,7	0,3	Qatar	39,1	0,3
40	Algeria	19,9	0,3	Iraq	18,3	0,3	Libya	38,8	0,3
41	Slovenia	18,8	0,3	Oman	18,0	0,3	New Zealand	38,0	0,3
42	Bulgaria	18,6	0,2	Slovenia	17,6	0,2	Slovenia	36,5	0,2
43	Belarus	17,7	0,2	New Zealand	17,4	0,2	Belarus	33,3	0,2
44	Croatia	17,3	0,2	Peru	17,0	0,2	Angola	30,8	0,2
45	Syria	15,2	0,2	Egypt	16,2	0,2	Bulgaria	30,6	0,2
46	Bangladesh	13,6	0,2	Bahrain	15,7	0,2	Morocco	30,4	0,2
47	Kuwait	13,1	0,2	Belarus	15,6	0,2	Peru	29,6	0,2
48	Tunisia	13,1	0,2	Pakistan	13,5	0,2	Iraq	29,2	0,2
49	Peru	12,5	0,2	Bulgaria	11,9	0,2	Oman	27,2	0,2
50	Qatar	12,5	0,2	Ecuador	10,6	0,1	Croatia	25,3	0,2
51	Iraq	10,9	0,1	Trinidad,Tob	10,5	0,1	Syria	24,9	0,2
52	Jordan	10,7	0,1	Morocco	10,4	0,1	Bangladesh	23,6	0,2
53	Ecuador	9,8	0,1	Costa Rica	10,0	0,1	Bahrain	22,7	0,2
54	Guatemala	9,7	0,1	Bangladesh	10,0	0,1	Panama	22,6	0,2
55	Dominican R.	9,5	0,1	Syria	9,7	0,1	Tunisia	22,5	0,2
56	Angola	9,4	0,1	Tunisia	9,4	0,1	Ecuador	20,4	0,1
57	Bahamas	9,4	0,1	Croatia	8,0	0,1	Costa Rica	18,8	0,1
58	Oman	9,2	0,1	Azerbaijan	7,0	0,1	Trinidad,Tob	15,7	0,1

59	Sri Lanka	9,1	0,1	Ivory Coast	6,4	0,1	59	Sri Lanka	15,0	0,1
60	Lebanon	8,8	0,1	Sri Lanka	5,9	0,1	60	Guatemala	15,0	0,1
61	Costa Rica	8,7	0,1	Equat. Guinea	5,5	0,1	61	Jordan	14,9	0,1
62	Libya	8,2	0,1	Yemen	5,4	0,1	62	Dominican R.	14,1	0,1
63	Bahrain	6,9	0,1	Congo	5,3	0,1	63	Azerbaijan	13,1	0,1
64	Sudan	6,8	0,1	Guatemala	5,3	0,1	64	Sudan	11,2	0,1
65	NI Antilles	6,4	0,1	Brunei	5,3	0,1	65	Bahamas	11,1	0,1
66	Kenya	6,4	0,1	Turkmenistan	5,1	0,1	66	Yemen	11,1	0,1
67	Honduras	6,2	0,1	Papua N.G.	5,0	0,1	67	Ivory Coast	11,0	0,1
68	El Salvador	6,2	0,1	Dominican R.	4,6	0,1	68	Lebanon	10,8	0,1
69	Azerbaijan	6,1	0,1	Sudan	4,4	0,1	69	Honduras	10,2	0,1
70	Yemen	5,7	0,1	Jordan	4,2	0,1	70	Kenya	9,7	0,1
71	Ghana	5,4	0,1	Honduras	4,0	0,1	71	NI Antilles	9,5	0,1
72	Liberia	5,3	0,1	Uzbekistan	3,9	0,1	72	El Salvador	8,9	0,1
73	Trinidad,Tob	5,2	0,1	Gabon	3,7	0,1	73	Uruguay	7,9	0,1
74	Cuba	5,1	0,1	Cameroon	3,7	0,1	74	Ghana	7,7	0,1
75	Bosnia-Herz.	4,8	0,1	Myanmar	3,5	0,0	75	Turkmenistan	7,6	0,1
76	Uruguay	4,7	0,1	Kenya	3,3	0,0	76	Uzbekistan	7,3	0,0
77	Ivory Coast	4,6	0,1	Uruguay	3,2	0,0	77	Cuba	7,2	0,0
78	Paraguay	4,5	0,1	NI Antilles	3,1	0,0	78	Iceland	7,1	0,0
79	Iceland	4,5	0,1	El Salvador	2,8	0,0	79	Bosnia-Herz.	7,0	0,0
80	Jamaica	4,5	0,1	Cambodia	2,7	0,0	80	Congo	6,9	0,0
81	Macao	3,5	0,0	Iceland	2,6	0,0	81	Brunei	6,9	0,0
82	Tanzania	3,5	0,0	Bolivia	2,3	0,0	82	Papua N.G.	6,8	0,0
83	Senegal	3,4	0,0	Ghana	2,3	0,0	83	Equat. Guinea	6,7	0,0
84	Uzbekistan	3,4	0,0	Bosnia-Herz.	2,2	0,0	84	Myanmar	6,5	0,0
85	Bermuda	3,3	0,0	Cuba	2,1	0,0	85	Liberia	6,2	0,0
86	Ethiopia	3,3	0,0	Lebanon	2,0	0,0	86	Jamaica	6,2	0,0
87	Cambodia	3,3	0,0	Macao	2,0	0,0	87	Cameroon	6,0	0,0
88	Kyrgyzstan	3,2	0,0	Zambia	2,0	0,0	88	Paraguay	6,0	0,0
89	Myanmar	3,0	0,0	For.JRep.Mac	1,9	0,0	89	Cambodia	5,9	0,0
90	For.JRep.Mac	3,0	0,0	Chad	1,8	0,0	90	Macao	5,5	0,0
91	Afghanistan	3,0	0,0	Nicaragua	1,7	0,0	91	Gabon	5,3	0,0
92	Georgia	2,9	0,0	Jamaica	1,7	0,0	92	For.JRep.Mac	4,9	0,0
93	Nicaragua	2,9	0,0	Bahamas	1,7	0,0	93	Senegal	4,7	0,0



94	Serbia and Montenegro	2,9	0,0	94	Mauritius	1,6	0,0	94	Tanzania	4,7	0,0
95	Mauritius	2,9	0,0	95	Zimbabwe	1,6	0,0	95	Nicaragua	4,6	0,0
96	Benin	2,7	0,0	96	Panama	1,5	0,0	96	Mauritius	4,5	0,0
97	Moldova	2,6	0,0	97	Paraguay	1,5	0,0	97	Georgia	4,4	0,0
98	North Korea	2,6	0,0	98	Georgia	1,5	0,0	98	Bolivia	4,3	0,0
99	Turkmenistan	2,5	0,0	99	Mozambique	1,4	0,0	99	Ethiopia	4,2	0,0
100	Albania	2,3	0,0	100	Senegal	1,3	0,0	100	Zambia	4,0	0,0
101	Cameroon	2,3	0,0	101	Tanzania	1,2	0,0	101	Kyrgyzstan	3,9	0,0
102	Mozambique	2,2	0,0	102	North Korea	1,2	0,0	102	Bermuda	3,8	0,0
103	Bolivia	2,0	0,0	103	Mongolia	1,2	0,0	103	North Korea	3,8	0,0
104	Zimbabwe	2,0	0,0	104	Guinea	1,1	0,0	104	Moldova	3,7	0,0
105	Zambia	2,0	0,0	105	Mauritania	1,1	0,0	105	Mozambique	3,6	0,0
106	Togo	2,0	0,0	106	Congo (Dem. Rep.)	1,1	0,0	106	Zimbabwe	3,6	0,0
107	Mali	1,9	0,0	107	Moldova	1,0	0,0	107	Serbia and Montenegro	3,6	0,0
108	Nepal	1,8	0,0	108	N. Caledonia	1,0	0,0	108	Afghanistan	3,2	0,0
109	Papua N.G.	1,8	0,0	109	Liberia	0,9	0,0	109	Benin	3,0	0,0
110	Guinea	1,8	0,0	110	Surinam	0,9	0,0	110	Guinea	2,9	0,0
111	Uganda	1,7	0,0	111	Ethiopia	0,9	0,0	111	Albania	2,9	0,0
112	Armenia	1,7	0,0	112	Madagascar	0,8	0,0	112	Congo (Dem. Rep.)	2,7	0,0
113	Madagascar	1,6	0,0	113	Laos	0,8	0,0	113	Mongolia	2,6	0,0
114	Congo (Dem. Rep.)	1,6	0,0	114	Fiji	0,7	0,0	114	N. Caledonia	2,6	0,0
115	Brunei	1,6	0,0	115	Tadjikistan	0,7	0,0	115	Madagascar	2,5	0,0
116	Congo	1,6	0,0	116	Kyrgyzstan	0,7	0,0	116	Togo	2,4	0,0
117	N. Caledonia	1,6	0,0	117	Serbia and Montenegro	0,7	0,0	117	Nepal	2,4	0,0
118	Tadjikistan	1,6	0,0	118	Armenia	0,6	0,0	118	Armenia	2,3	0,0
119	Gabon	1,5	0,0	119	Nepal	0,6	0,0	119	Mauritania	2,3	0,0
120	Haiti	1,5	0,0	120	Albania	0,6	0,0	120	Tadjikistan	2,3	0,0
121	Mongolia	1,4	0,0	121	Uganda	0,6	0,0	121	Uganda	2,2	0,0
122	Barbados	1,3	0,0	122	Guyana	0,5	0,0	122	Chad	2,2	0,0
123	Laos	1,3	0,0	123	Bermuda	0,5	0,0	123	Laos	2,1	0,0
124	Fiji	1,2	0,0	124	Faroe Isles	0,5	0,0	124	Mali	2,1	0,0

125	Djibouti	1,2	0,0	125	Malawi	0,5	0,0	125	Fiji	2,0	0,0
126	Equat. Guinea	1,2	0,0	126	Haiti	0,5	0,0	126	Haiti	2,0	0,0
127	Mauritania	1,2	0,0	127	Togo	0,4	0,0	127	Surinam	1,7	0,0
128	St Lucia	1,1	0,0	128	Greenland	0,4	0,0	128	Barbados	1,5	0,0
129	Burkina Faso	1,0	0,0	129	St Lucia	0,4	0,0	129	St Lucia	1,5	0,0
130	Aruba	0,8	0,0	130	Belize	0,3	0,0	130	Djibouti	1,5	0,0
131	Niger	0,8	0,0	131	Niger	0,3	0,0	131	Burkina Faso	1,3	0,0
132	Surinam	0,8	0,0	132	Burkina Faso	0,3	0,0	132	Guyana	1,3	0,0
133	Maldives	0,7	0,0	133	Benin	0,3	0,0	133	Malawi	1,2	0,0
134	Guyana	0,7	0,0	134	Seychelles	0,3	0,0	134	Niger	1,1	0,0
135	Malawi	0,7	0,0	135	Djibouti	0,3	0,0	135	Faroe Isles	1,1	0,0
136	Seychelles	0,7	0,0	136	Somalia	0,2	0,0	136	Greenland	1,0	0,0
137	Somalia	0,6	0,0	137	Barbados	0,2	0,0	137	Aruba	0,9	0,0
138	Faroe Isles	0,6	0,0	138	Afghanistan	0,2	0,0	138	Belize	0,9	0,0
139	Belize	0,6	0,0	139	Mali	0,2	0,0	139	Seychelles	0,9	0,0
140	Greenland	0,6	0,0	140	Solomon Is.	0,2	0,0	140	Maldives	0,9	0,0
141	Gambia	0,6	0,0	141	Vanuatu	0,2	0,0	141	Somalia	0,9	0,0
142	Cape Verde	0,5	0,0	142	Sierra Leone	0,2	0,0	142	Rwanda	0,6	0,0
143	Rwanda	0,5	0,0	143	Rwanda	0,2	0,0	143	Gambia	0,6	0,0
144	Sierra Leone	0,4	0,0	144	Maldives	0,1	0,0	144	Sierra Leone	0,6	0,0
145	Chad	0,4	0,0	145	Guinea Biss.	0,1	0,0	145	Cape Verde	0,5	0,0
146	St.Ch.&Nevis	0,3	0,0	146	Aruba	0,1	0,0	146	Vanuatu	0,4	0,0
147	Grenada	0,3	0,0	147	West. Samoa	0,1	0,0	147	Solomon Is.	0,4	0,0
148	West. Samoa	0,3	0,0	148	Centr. Africa	0,1	0,0	148	St.Ch.&Nevis	0,4	0,0
149	Burundi	0,2	0,0	149	Dominica	0,1	0,0	149	West. Samoa	0,4	0,0
150	Dominica	0,2	0,0	150	St.Ch.&Nevis	0,1	0,0	150	Centr. Africa	0,3	0,0
151	Centr. Africa	0,2	0,0	151	Burundi	0,1	0,0	151	Dominica	0,3	0,0
152	Vanuatu	0,2	0,0	152	Grenada	0,0	0,0	152	Grenada	0,3	0,0
153	Solomon Is.	0,2	0,0	153	Gambia	0,0	0,0	153	Burundi	0,3	0,0
154	Guinea Biss.	0,2	0,0	154	Cape Verde	0,0	0,0	154	Guinea Biss.	0,3	0,0
155	Comoros	0,1	0,0	155	Comoros	0,0	0,0	155	Comoros	0,1	0,0
156	Tonga	0,1	0,0	156	Tonga	0,0	0,0	156	Tonga	0,1	0,0
157	S. Tome, Princ	0,1	0,0	157	S. Tome, Princ	0,0	0,0	157	S. Tome, Princ	0,1	0,0

# PAGRINDINIAI ES EKSPORTO PARTNERIAI

## The Major EU Export Partners

EU Exports	2006		2005		2004		2003		2002	
	Rank.	Mio euro	Rank.	Mio euro	Rank.	Mio euro	Rank.	Mio euro	Rank.	Mio euro
<b>World</b>		<b>1.166.109</b>		<b>1.062.638</b>		<b>964.650</b>		<b>878.483</b>		<b>900.424</b>
USA	1	267.672	1	251.813	1	234.615	1	226.432	1	247.022
Switzerland	2	86.392	2	82.436	2	75.053	2	71.243	2	72.647
Russia	3	71.791	3	56.572	4	45.832	5	37.066	5	34.279
China	4	63.248	4	51.646	3	48.189	3	41.170	4	34.869
Turkey	5	46.350	6	41.883	6	38.009	6	29.444	7	25.448
Japan	6	44.588	5	43.641	5	43.343	4	40.948	3	43.432
Norway	7	38.056	7	33.768	7	30.693	7	27.557	6	28.029
Romania	8	27.193	10	21.849	12	18.039	13	14.777	19	13.137
Canada	9	26.473	9	23.768	8	22.015	8	21.513	8	22.830
United Arab Emir.	10	24.654	8	25.341	11	18.728	11	16.467	15	14.679
India	11	24.030	11	21.092	14	17.031	14	14.517	16	14.271
Korea	12	22.809	14	20.156	13	17.843	12	16.370	10	17.594
Hong Kong	13	21.589	13	20.434	10	19.165	9	18.297	9	20.238
Australia	14	21.274	12	20.714	9	19.885	10	17.515	11	16.864
South Africa	15	19.822	15	18.084	16	16.044	17	13.587	20	12.616
Singapore	16	19.430	16	17.248	15	16.097	16	14.252	14	14.849
Mexico	17	18.989	17	16.801	17	14.705	15	14.371	13	15.296
Ukraine	18	17.789	21	13.058	23	10.460	24	8.830	27	7.758
Brazil	19	17.654	18	16.018	18	14.128	19	12.374	12	15.710
Saudi Arabia	20	17.399	19	15.464	21	12.588	18	13.578	17	14.246
Israel	21	13.727	20	13.402	20	12.756	20	11.655	18	13.730
Taiwan	22	13.226	22	13.023	19	12.849	21	10.982	21	11.888
Croatia	23	12.041	26	10.411	24	9.786	23	8.889	24	8.262
Iran	24	11.187	23	12.902	22	11.873	22	10.011	25	8.237
Malaysia	25	10.250	27	9.236	27	8.751	25	8.401	22	8.478
Morocco	26	10.217	24	11.776	26	8.877	26	8.142	26	7.782
Algeria	27	9.802	25	10.415	25	9.451	27	7.960	23	8.271
Bulgaria	28	8.828	31	7.153	31	6.120	31	5.189	32	4.707
Egypt	29	8.790	28	8.287	29	7.398	30	6.201	30	6.600
Tunisia	30	8.604	29	7.912	28	7.576	28	7.219	28	7.634
Thailand	31	7.218	30	7.908	30	6.999	29	6.423	29	6.931
Nigeria	32	6.944	32	5.885	32	5.241	32	5.075	31	5.210
Qatar	33	5.073	43	3.083	38	3.358	42	2.221	47	1.907
Indonesia	34	4.979	33	4.770	33	4.791	33	4.222	33	4.614
Kazakhstan	35	4.953	40	3.539	39	3.230	47	2.059	51	1.836
Argentina	36	4.837	34	4.036	34	3.670	40	2.679	44	2.168
Belarus	37	4.359	41	3.219	44	2.636	43	2.211	45	2.086
Chile	38	4.252	35	3.904	41	3.118	38	2.959	36	3.162
Pakistan	39	4.136	36	3.868	43	2.966	41	2.248	42	2.247
Philippines	40	3.709	38	3.610	35	3.588	35	3.363	34	3.344
Libya	41	3.650	39	3.553	37	3.524	36	3.191	35	3.228
Kuwait	42	3.611	37	3.694	36	3.525	37	3.128	39	2.953
Venezuela	43	3.467	45	2.830	47	2.287	51	1.718	37	3.123
Gibraltar	44	3.136	51	2.031	56	1.295	65	1.056	56	1.423
Lebanon	45	3.029	44	3.012	40	3.225	34	3.379	38	3.065
Angola	46	3.022	52	2.015	54	1.619	49	1.908	57	1.408

Syrian Arab Rep	47	2.896	46	2.774	46	2.345	44	2.205	43	2.200
Iceland	48	2.891	48	2.559	51	1.879	52	1.617	55	1.426
New Zealand	49	2.817	42	3.125	42	3.031	39	2.689	40	2.395
Colombia	50	2.689	49	2.448	50	1.928	48	2.035	50	1.891

Šaltinis: Eurostat (Comext, statistical regime 4)

## PAGRINDINIAI ES IMPORTO PARTNERIAI

### The Major EU Import Partners

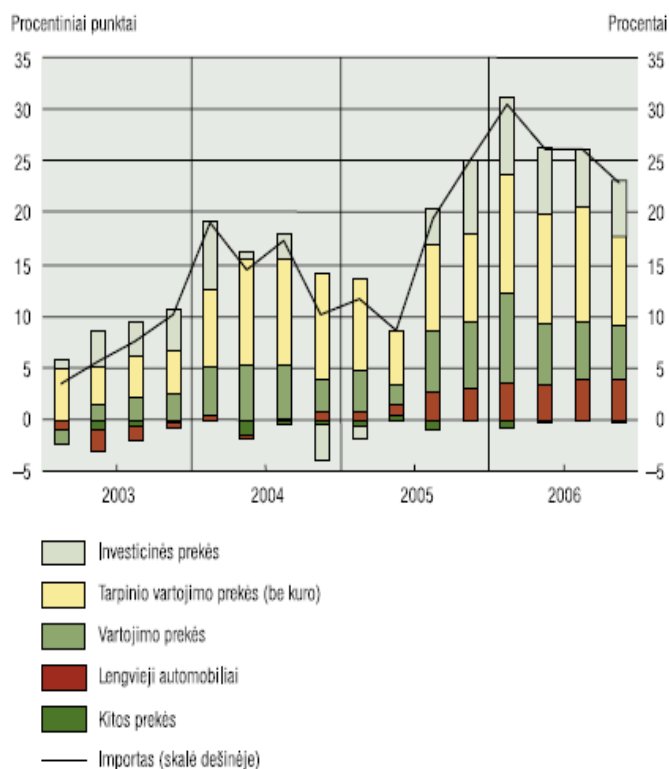
EU Imports	2006		2005		2004		2003		2002	
	Rank.	Mio euro	Rank.	Mio euro	Rank.	Mio euro	Rank.	Mio euro	Rank.	Mio euro
<b>World</b>		<b>1.350.494</b>		<b>1.182.476</b>		<b>1.032.206</b>		<b>940.347</b>		<b>941.885</b>
China	1	191.342	2	158.481	2	127.463	2	105.389	2	89.610
USA	2	175.813	1	162.545	1	158.364	1	157.385	1	181.867
Russia	3	136.847	3	109.612	3	80.722	4	67.777	4	61.999
Norway	4	79.019	5	67.083	6	55.219	6	50.964	6	47.962
Japan	5	75.631	4	73.417	4	74.204	3	72.005	3	73.328
Switzerland	6	70.822	6	66.133	5	61.605	5	58.790	5	61.417
Turkey	7	38.488	8	33.617	7	30.946	7	25.854	8	23.584
Korea	8	38.064	7	33.879	8	30.295	8	25.718	7	24.276
Brazil	9	26.175	10	23.449	10	21.208	10	18.781	10	18.081
Taiwan	10	26.139	9	23.834	9	23.598	9	22.367	9	23.226
Libya	11	25.736	13	19.814	19	13.673	20	10.995	22	9.519
Algeria	12	24.125	12	20.879	17	15.252	15	14.594	14	14.378
Saudi Arabia	13	23.440	11	22.574	13	16.266	17	12.991	17	12.352
India	14	22.326	14	18.915	14	16.234	16	13.975	16	13.608
Canada	15	19.518	16	17.170	12	16.267	11	15.836	11	16.625
Singapore	16	19.446	15	18.365	11	16.860	14	14.843	15	14.292
South Africa	17	18.405	17	16.806	15	15.774	13	15.014	13	15.871
Malaysia	18	17.619	18	15.960	16	15.594	12	15.749	12	16.121
Romania	19	17.603	19	15.357	18	14.150	18	12.296	19	11.257
Thailand	20	14.533	20	13.008	20	12.886	19	11.808	18	11.980
Iran	21	14.129	21	11.449	25	8.217	26	6.953	31	5.615
Kazakhstan	22	12.599	27	9.210	32	6.344	37	3.738	37	3.845
Hong Kong	23	12.278	23	10.668	22	9.950	22	9.906	21	10.185
Indonesia	24	12.108	22	10.754	21	10.349	21	10.405	20	10.976
Chile	25	12.076	31	8.015	27	7.207	33	4.946	33	4.886
Australia	26	11.015	26	9.486	23	8.710	23	8.926	23	9.033
Nigeria	27	10.625	30	8.388	36	5.233	31	6.183	32	5.028
Mexico	28	10.540	28	9.167	28	6.872	27	6.512	26	6.540
Israel	29	9.743	25	9.579	24	8.610	24	7.859	24	8.969
Ukraine	30	8.798	32	7.699	26	7.271	32	5.715	30	6.025
Tunisia	31	7.575	33	6.795	30	6.743	30	6.243	29	6.162
Egypt	32	7.513	38	5.162	39	4.192	39	3.547	38	3.308
Argentina	33	7.269	35	6.388	33	6.208	29	6.311	28	6.334
Morocco	34	7.144	29	9.062	31	6.559	28	6.348	27	6.403
Vietnam	35	6.756	36	5.532	35	5.275	34	4.800	34	4.696
Bulgaria	36	6.595	37	5.306	37	4.637	35	4.026	36	3.858
Philippines	37	6.197	34	6.494	29	6.872	25	7.100	25	8.477
Venezuela	38	6.043	41	3.748	51	2.103	50	1.897	46	2.722
United Arab Emir.	39	5.762	24	9.843	34	5.326	36	3.913	42	2.915

Azerbaidžan	<b>40</b>	5.361	<b>51</b>	2.413	<b>58</b>	1.166	<b>58</b>	1.301	<b>58</b>	1.344
Bangladeš	<b>41</b>	5.245	<b>39</b>	4.109	<b>38</b>	4.274	<b>38</b>	3.653	<b>39</b>	3.261
Iraq	<b>42</b>	5.024	<b>42</b>	3.607	<b>47</b>	2.535	<b>53</b>	1.552	<b>44</b>	2.750
Kroatija	<b>43</b>	4.762	<b>40</b>	3.980	<b>40</b>	3.942	<b>40</b>	3.302	<b>40</b>	3.090
Belarus	<b>44</b>	4.336	<b>43</b>	3.343	<b>45</b>	2.578	<b>48</b>	1.972	<b>55</b>	1.537
Kuvaitas	<b>45</b>	4.037	<b>45</b>	3.195	<b>49</b>	2.263	<b>49</b>	1.930	<b>52</b>	1.813
Kolombija	<b>46</b>	3.563	<b>44</b>	3.254	<b>43</b>	2.961	<b>46</b>	2.367	<b>48</b>	2.416
Syrijos Arabų Respublika	<b>47</b>	3.459	<b>48</b>	2.987	<b>46</b>	2.553	<b>42</b>	3.072	<b>35</b>	4.323
Peru	<b>48</b>	3.430	<b>53</b>	2.349	<b>48</b>	2.506	<b>47</b>	2.256	<b>49</b>	2.386
Pakistanas	<b>49</b>	3.275	<b>46</b>	3.088	<b>41</b>	3.382	<b>41</b>	3.136	<b>41</b>	3.044
Kosta Rika	<b>50</b>	2.995	<b>47</b>	3.040	<b>42</b>	3.069	<b>45</b>	2.644	<b>43</b>	2.787

Šaltinis: Eurostat (Comext, statistinė režimė 4)

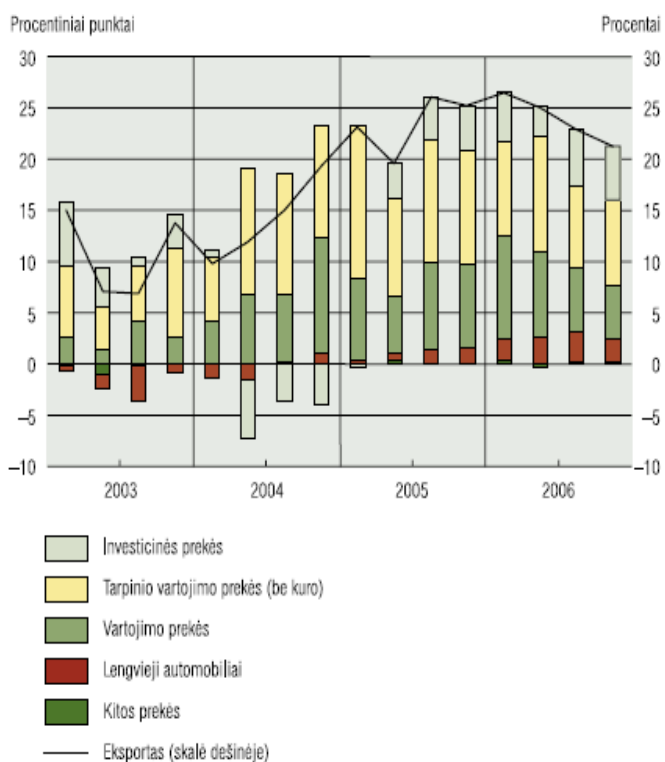
## LIETUVOS IMPORTO, EKSPORTO KAITOS VEIKSNIAI

### LIETUVOS IMPORTO KAITOS VEIKSNIAI



Šaltinis: Lietuvos banko 2006 metų ataskaita

### LIETUVOS EKSPORTO KAITOS VEIKSNIAI



Šaltinis: Lietuvos banko 2006 metų ataskaita

RAMSČIŲ STANDARTAI

Ramsčio „muitinės muitinės“ standartai		Ramsčio „muitinės verslui“ standartai	
<i>1-asis standartas</i> – Integruotas tiekimo grandinės valdymas	Reikalavimas laikytis integruotų muitinių tikrinimų procedūrų, kurios bendrai išdėstytos Integruoto tiekimo grandinės valdymo gairėse (ISCM Gairės).	<i>1-asis standartas</i> – Partnerystė	Kad užtikrinti, jog vidaus politika ir procedūros tinkamai apsaugotų siuntas ir kontenerius nuo „sukompromitavimo“, iki tol jie paskirties vietoje neišleidžiami po muitinio patikrinimo, tarptautinės prekybos tiekimo grandinėje dalyvaujantys įgalioti ekonominių operacijų vykdytojais vertins save, taikydami iš anksto nustatytus saugumo standartus bei geriausią praktiką.
<i>2-asis standartas</i> – Teisė tikrinti krovinius	Išvykstančių, atvykstančių, gabenamų tranzitu (įskaitant pasiliekančius pasienyje) ar persiunčiamų per šalį krovinių tikrinimas.	<i>2-asis standartas</i> – Saugumas	Į savo esamą verslo praktiką įgalioti ekonominių operacijų vykdytojais inkorporuoja iš anksto nustatytas geriausias saugumo praktikas
<i>3-asis standartas</i> – Modernios technologijos tikrinimo įrangoje	Įvertinus riziką ir nepertraukiant teisėtų prekių srauto, patikrinimams naudoti neintervencinę tikrinimo įrangą bei spindulinius detektorius.	<i>3-asis standartas</i> – Įgaliojimas	Patvirtinimo ar kokybės akreditavimo procedūros, sukurtos Muitinės administracijos kartu su verslo bendruomenės atstovais.
<i>4-asis standartas</i> – Rizikos valdymo sistemos	Rizikos valdymo sistemų diegimas bei automatizavimas. Turėtų būti nustatyti grėsmių patvirtinimo, sprendimų priėmimo bei geriausios praktikos identifikavimo mechanizmai.	<i>4-asis standartas</i> – Technologija	Visos šalys išlaikys krovinių ir kontenerių atitikimą reikalavimams.

<i>5-asis standartas</i> – Didelės rizikos kroviniai ar konteineriai	Didelės rizikos krovinių ar konteinerių siuntas sudaro tos siuntos, apie kurias nėra pakankamai informacijos, kad jas būtų galima laikyti nerizikingomis, siuntos, kurias nurodo žvalgyba, bei siuntos, kurios kaip didelės rizikos identifikuojamos rizikos skaičiavimo metodologija, paremta su saugumu susijusiais duomenimis.	<i>5-asis standartas</i> – Komunikavimas	Muitinės administracija reguliariai atnaujins muitinės ir verslo partnerystės programas
<i>6-asis standartas</i> – Išankstinė elektroninė informacija	Muitinės administracija turėtų laiku paprašyti išankstinės elektroninės informacijos apie krovinį bei konteinerį kad galėtų tinkamai įvertinti riziką	<i>6-asis standartas</i> – Supaprastinimas	Muitinės administracija dirbs kartu su įgaliotais ekonominių operacijų vykdytojais, kad maksimizuotų tarptautinės prekybos grandinės, prasidedančios muitinės teritorijoje ar per ją einančios, saugumą ir supaprastinimą
<i>7-asis standartas</i> – Identifikavimas ir komunikavimas	Galimybė bendrai identifikuoti ir atrūšiuoti siuntas, naudoti standartizuotus identifikavimo kriterijų rinkinius bei suderintus komunikavimo ir/arba keitimosi informacija mechanizmus.		
<i>8-asis standartas</i> – Veiklos rodikliai	Statistinių ataskaitų sudarymas. Tokias ataskaitas turėtų apjungti PMO.		
<i>9-asis standartas</i> – Saugumo įvertinimai	Įvertinti saugumą prekėms judant tarptautine tiekimo grandine, bei išsipareigojimas skubiai spręsti problemas		
<i>10-asis standartas</i> – Darbuotojų sąžiningumas	Skatinimas įdiegti programas, skirtas užkirsti kelią darbuotojų nesažiningumui, nustatyti bei įveikti sąžiningos veiklos pažeidimus.		
<i>11-asis standartas</i> – Išvykimo saugumo patikrinimai	Pagrįstu importuojančios šalies prašymu atlikti išvykstančių didelės rizikos konteinerių ir krovinių saugumo patikrinimus.		

Šaltinis: Pasaulinės prekybos saugumo ir supaprastinimo standartų sistema. Pasaulio muitinių organizacija (vertimas iš anglų kalbos). Muitinės departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos, Lietuvos smulkaus ir vidutinio verslo plėtros agentūra. 2005, p. 22-31