

ціями та відповідними національними органами влади. Також можна говорити про те, що робочі програми та інші документи та рекомендації МСАТ виступають в якості актів «м'якого права», яке адресовано як перевізникам, так і національним державами та їх органам публічної влади у тому, що стосується міжнародного транспорту.

Список використаних джерел:

1. Seven decades: driving road transport. *IRU*. <https://www.iru.org/who-we-are/about-iru/history>
2. Agreement providing for the provisional application of the Draft International Customs Conventions on Touring, on Commercial Road Vehicles and on the International Transport of Goods by Road Geneva, 16 June 1949. https://treaties.un.org/doc/Treaties/1950/01/19500101%2000-03%20AM/Ch_XI_A_01p.pdf
3. Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention), Geneva, 15 January 1959. United Nations, Treaty Series, vol. 348, p. 13; vol. 481, p. 598 (Amendment 1), and vol. 566, p. 356 (Amendment 2).
4. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року. *Офіційний вісник України*. 2007. № 3. Ст. 138.
5. Kern D. The eTIR pilot project, an ongoing success. *WCO News*, No. 82, February 2017. <https://mag.wcoomd.org/magazine/wco-news-82/the-etir-pilot-project-an-ongoing-success/>
6. Constitution of the International Road Transport Union (IRU), adopted by the IRU General Assembly in Geneva on 6 November 2009. https://www.iru.org/system/files/2.1.%20IRU%20Constitution%20%26%20Rules%20of%20Procedure_e.pdf

Ключові слова: транзит, автомобільний транспорт, Конвенція МДП, ЄЕК ООН, публічно-приватне партнерство.

Key words: transit, road transport, TIR Convention, UNECE, public-private partnership.

ОСТРІКОВА ТЕТЯНА ГЕОРГІЙВНА

*Київський національний університет імені Тараса Шевченка,
аспірантка кафедри фінансового права Інституту права*

КОНЦЕПЦІЯ ПРАВОВОГО ПОХОДЖЕННЯ ТА СТАТУС АВТОРИЗОВАНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ОПЕРАТОРА (АЕО)

Концепція «юридичного походження» у західній правовій науці виникла наприкінці 1990-х років у рамках порівняльних економіко-правових досліджень фінансового розвитку та захисту прав інвесторів, які виявили суттєві відмінності між країнами загального права

та цивільного права. Зокрема, було отримані емпіричні дані, що правові норми, які захищають інвесторів, систематично різняться у залежності від правових традицій або походження. При цьому законодавство країн загального права, що походить від англійського права більше захищає іноземних інвесторів, ніж цивільне законодавство, яке базується на системі римського права, зокрема на цивільному законодавстві Франції [1, с. 285–286]. Крім того, велика кількість досліджень в галузі економіки та права свідчить про те, що правова модель країни, відома як її «правове походження», має глибокі довгострокові наслідки для багатьох економічних, політичних і соціальних результатів [1].

Той факт, що конкретні правові норми систематично відрізняються в різних країнах залежно від типології правових систем, зрештою привів до чотирьох основних висновків:

- юридичні норми систематично відрізняються між країнами, і ці відмінності можна виміряти та оцінити кількісно;
- ці відмінності у правових нормах значною мірою пояснюються правовим походженням;
- основне історичне розходження правових традицій (орієнтація романо-германського права на реалізацію державної політики та орієнтація загального права на підтримку ринкових відносин) добре пояснює, чому відповідні правові норми відрізняються;
- виміряні відмінності в правових нормах мають значення для економічних і соціальних результатів [2, с. 326].

В цьому аспекті термін «правове походження» вказує на вимірювану матеріальну характеристику конкретного правового явища.

При розгляді особливостей правового статусу АЕО категорія «правове походження» може використовуватися у двох аспектах. По-перше, це питання правового походження відповідних стандартів і правил; по-друге, це вплив національних правових традицій даних країн на особливості впровадження АЕО на національному рівні.

Вищезгадані теорії пов'язують правове походження з фінансовими результатами бізнесу, конкретизуючи останні через політичні та адаптивні особливості конкретної правової системи. В політичному аспекті особливості правових традицій можуть відрізнятися з точки зору пріоритету, який вони надають правам приватної власності порівняно з правами держави, що є важливим для економічного розвитку. В аспекті адаптації, правові традиції розрізняються ступенем чутливості до зміни соціально-економічних умов. Тому негнучкі правові традиції породжують розриви між можливостями правового регулювання та потребами ринку, тоді як правові системи, які швидко адаптуються, сприяють економічному розвитку [1]. У зв'язку з цим, вважається, що системи континентального цивільного права мають більш несприятливі наслідки для фінансового розвитку, ніж системи загального права.

Концепція АЕО виникла майже одночасно як у країнах загального права, так і в країнах континентального права. З одного боку, ми можемо простежити походження інституту АЕО від експериментів 1980-х років із розробкою програм «довіrenих трейдерів» у Швеції та

Нідерландах, які мали всі чіткі особливості сучасного статусу АЕО, включаючи добровільне отримання статусу на основі конкретних критеріїв, партнерський підхід, самооцінку, систему валідації, аналіз ризиків, широкі програми пільг, сертифікацію [3]. З іншого боку, основи програми АЕО, затвердженої Всесвітньою митною організацією (ВМО), були утворені у програмах США, ініційованих у відповідь на атаки 11 вересня 2001 року, включаючи Ініціативу безпеки контейнерів (CSI), Міжнародний кодекс безпеки суден і портових засобів (ISPS), та Митно-торговельне партнерство проти тероризму (С-ТРАТ) [4]. Зазначені програми зміщували акцент від протидії контрабанді та податкового шахрайства у бік безпеки ланцюгів поставок для підвищення національної безпеки.

Крім того, вся концепція АЕО, а отже, і стандарти його правового регулювання були щонайменше двічі «змішані» на наднаціональному рівні. По-перше, таке «змішування» відбулося в рамках ВМО, що призвело до стандартів WCO SAFE 2005 року, які розвивалися в пізніших редакціях. По-друге, це відбулося в рамках Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі 2013 року. Крім того, слід враховувати регіональні особливості, наприклад законодавство ЄС щодо АЕО.

Загалом, відповідно інформації, наданій членами СОТ за 2020 рік у Світі нараховується:

- 97 діючих програм АЕО та 20 програм АЕО у розробці.
- 33 діючі програми дотримання митного законодавства та 4 програми у стадії розробки.
- 87 двосторонніх і 4 багатосторонніх або регіональних угод про взаємне визнання (МРА) статусу АЕО та 78 МРА на стадії переговорів [5].

Таким чином, можна говорити про значну кількість відмінних національних правил і критеріїв, що застосовуються до АЕО. Хоча вони мають спільне коріння у міжнародних стандартах, національні особливості сприйняття таких стандартів часто призводять до істотних спотворень базових ідей. Наприклад, нездатність розробників правил і митних органів сприйняти концепцією «довіреного трейдера» згодом призводить до різного сприйняття ролі та функцій АЕО у ланцюжку поставок та значних відмінностей у національних законодавствах [6]. Крім того, національні особливості можуть суттєво зменшити переваги та спрощення, які надаються статусом АЕО.

Список використаних джерел:

1. Bradford A., Chang Y., Chilton A., Garoupa N. Do Legal Origins Predict Legal Substance? *The Journal of Law and Economics*, 2021, 64, 2. <https://doi.org/10.1086/712420>
2. La Porta R., Lopez-de-Silanes F., Shleifer A. The Economic Consequences of Legal Origins. *Journal of Economic Literature*, 2008, 46(2), p. 285–332. <https://doi.org/10.1257/jel.46.2.285>

3. Karlsson L. Back to the future of Customs: A new AEO paradigm will transform the global supply chain for the better. *World Customs Journal*, 2017, 11, 1, 23–33.
4. Veenstra A. W. International Trade, Global Supply Chains and Compliance. In H. Zijm, M. Klumpp, A. Regattieri, S. Heragu (Eds.). *Operations, Logistics and Supply Chain Management. Lecture Notes in Logistics*. 2019. P. 131–161. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-319-92447-2_7
5. Compendium of Authorized Economic Operator Programmes (2020). World Customs Organisation. 2020. <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/aeo-compendium.pdf?la=en>
6. Ostrikova T. AEOs' Institution Development in the EU and Ukraine: Common Standards in Different Perceptions. *Lex Portus*, 2021, 7(5), p. 69–87. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.5.2021.4>

Ключові слова: авторизований економічний оператор, АЕО, правове походження, міжнародні стандарти, митні процедури, сприяння торгівлі.

Key words: authorized economic operator, AEO, legal origin, international standards, customs procedures, trade facilitation.

VARYKASHA IRYNA

*National University “Odesa Law Academy”,
graduate student of the Department of Maritime and Customs Law*

IAMU – GLOBAL NETWORK OF LEADING MARITIME UNIVERSITIES

The field of maritime law, both a science in both theoretical and practical terms, is widely used throughout the world. However, as for Ukraine, which is a maritime state, maritime law is not widely applied and studied. Therefore, this field for the graduate student is a great object for research discoveries.

And in order to qualitatively and comprehensively study the topic of dissertation, the student must pay attention to such an organization as IAMU – network of leading maritime universities.

The International Association of Maritime Universities was founded in November 1999, seven universities representing five continents of the world, recognizing the importance of maritime education and training in the rapidly globalizing international shipping arena. Since then, IAMU has greatly expanded its membership to include 66 universities, academies, faculties of the world's educational institutions, as well as the Nippon Foundation. Representative universities at the time of founding in 1999: Arab Academy of Science, Technology and Maritime Transport (Africa); Australian Maritime College (Oceania); Cardiff University (Western Europe); Istanbul Technical University, Faculty of Marine (Mediterranean, Black Sea, Central and Eastern