

що забезпечать можливість належного та безпечного ведення бізнесу в Україні та сприятимуть зростанню інвестицій в економіку України.

Список використаних джерел:

1. Постанова Верховного Суду від 05 жовтня 2021 року. Справа N 910/18647/19. Провадження № 12-88rc20. URL: https://verdictum.ligazakon.net/document/100259273?utm_source=jurliga.ligazakon.ua&utm_medium=news&utm_content=jl03
2. Постанова Верховного Суду від 31 травня 2018 року. Справа № 926/1779/15. URL: <http://iplex.com.ua/doc.php?regnum=74570858&red=100003b2d5f1728e665d3bf37ed1f6b084cd71&d=5>
3. Постанова КГС ВП від 11.02.2020 року у справі № 910/15004/18. URL: https://protocol.ua/ua/postanova_kgs_vp_vid_11_02_2020_roku_u_spravi_910_15004_18/

Ключові слова: правові позиції Верховного Суду, судова практика, захист власності, інвестиції, права інвесторів.

Key words: legal positions of the Supreme Court, judicial practice, protection of property, investments, investors' rights.

КРІЛЬ РОМАН ВОЛОДИМИРОВИЧ

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
аспірант кафедри морського та митного права*

КОНВЕНЦІЯ МДП ТА ПУБЛІЧНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ МИТНОЇ ПРОЦЕДУРИ ТРАНЗИТУ

Одну з головних ролей у створенні процедури транзиту, нині відомої як Конвенція МПД (TIR), відіграв Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ) (англ. *The International Road and Transport Union (IRU)*). Сам МСАТ було утворено у 1948 році як об'єднання національних автомобільних транспортних асоціацій восьми західноєвропейських країн з метою представлення їх інтересів у новоствореній Економічній Комісії ООН для Європи (ЄЕК ООН/UNECE). Саме завдяки співробітництву цих двох організацій у 1949 році і було підписану першу Угоду TIR, як інструмент сприяння післявоєнної внутрішньо-європейської торгівлі на тлі складних геополітичних відносин [1].

На практиці Угода 1949 року була актом, яким запроваджувалося часткове застосування низки проектів конвенцій, розроблених ЄЕК ООН, у т.ч. і Проекту митної конвенції про міжнародні дорожні перевезення товарів. Вже редакція зазначеного проекту 1949 року (ст. 4) закладала базові принципи здійснення транзиту автомобільним транспортом до яких відносилися:

- дотримання перевізником митного законодавства та правил своєї країни та країн, через які товари транспортуються;
- використання транспортних засобів та контейнерів, які були попередньо схвалені відповідно до правил Угоди;
- покриття товарів гарантією, яка видана гарантом, схваленим митною службою своєї країни [2].

Успішне часткове застосування Угоди 1949 року зумовило подальший розвиток як самої системи TIR, так і створення низки інших угод, які були спрямовані на сприяння здійсненню транзитних перевезень автомобільним транспортом.

Важливою особливістю системи TIR є той факт, що вона від самого початку розроблялися в рамках публічно-приватного партнерства між МСАТ та відповідними агенціями ООН, насамперед ЄЕК ООН. При цьому це стосується не тільки її створення, а й практичного застосування, яке базується саме на публічно-приватному партнерстві, як на вищезгаданому міжнародному рівні, так і на рівні національних держав – між національними асоціаціями перевізників, національними гарантами, компаніями-перевізниками та митними адміністраціями. Більше того, вважається, що підписання у 1959 році повноцінної Конвенції TIR [3] стало першим історичним прикладом публічно-приватного партнерства між МСАТ та ООН [1]. Аналогічний підхід було продовжено і у нині діючій Конвенції МДП (TIR) 1975 року [4]. Згідно з положеннями цієї Конвенції, систему TIR адмініструють її Договірні Сторони під керівництвом ЄЕК ООН. Ця система утворює публічно-приватне партнерство між Договірними Сторонами та міжнародним гарантійним ланцюгом, який, у свою чергу адмініструє МСАТ та національні асоціації [5].

Відповідні завдання МСАТ відображено у нині діючій Конституції міжнародного союзу автомобільного транспорту, прийнятій Генеральною Асамблеєю МСАТ 6 листопада 2008 року. Так, згідно зі статтею 2 даного акту, до цілей діяльності МСАТ, зокрема віднесено такі завдання, як:

- працювати над сприянням автомобільному транспорту, зокрема шляхом уніфікації та спрощення правил і практик, що стосуються внутрішнього та міжнародного дорожнього руху, митних формальностей, транспортних контрактів, безпеки дорожнього руху тощо;
- представляти галузь автомобільного транспорту перед державними органами та установами чи організаціями, державними чи приватними, а також у ЗМІ, національних чи міжнародних;
- розробляти, відповідно, будь-яку робочу програму, приймати або рекомендувати будь-які заходи, вживати будь-яких заходів, використовуючи відповідні засоби, у співпраці зі своїми членами та всіма партнерами галузі автомобільного транспорту для досягнення своїх статутних цілей [6].

Як ми бачимо, МСАТ не лише приймає участь у розробці заходів щодо спрощення та уніфікації митних процедур, але й займається активною адвокацією інтересів перевізників перед міжнародними організа-

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