

(КТТ)²². Якщо сторони договору товариства не встановили обмеження свободи відчуження часток у статутному капіталі, то учасники можуть вільно відчужувати свої частки. Тобто, у польському праві не існує принципу переважного права на набуття часток іншими учасниками.

Частина 3 статті 182 КТТ передбачає порядок обмеження відчуження часток, на випадок наявності у договорі положення про обмеження відчуження, без уточнення механізму його здійснення. Тоді управління товариства надаватиме згоду на відчуження частки. У разі відмови надання згоди, учасник-продавець або товариство може звернутись до суду з проханням про надання згоди (за наявності за вагомих підстав) та встановлення ціни за частку (якщо сторони не дійшли згоди) на основі оцінки експерта.

У разі якщо суд за вагомих підстав видав згоду на відчуження часток, товариство може протягом встановленого судом строку представити учаснику-продавцю іншого покупця, якому він буде змушений відчужити свої частки.

Якщо встановлений товариством покупець не виплатить терміново ціни за частки, відчужувач може вільно відчужити свої частки будь-кому (за винятком, якщо він сам відмовився від прийняття оплати).

Згідно ст. 2 КТТ, у сфері функціонування товариств з обмеженою відповідальністю, у разі відсутності відповідних норм у КТТ, застосування знайде Цивільний Кодекс (ЦК). Згідно з ним, не допускається цілковите обмеження відчуження часток, оскільки ст. 57 ЦК встановлює заборону встановлення обмежень та виключень у відчуженні прав, які згідно із законом можуть бути відчуженими, тоді як у ст. 182 КТТ мова йде тільки про обмеження у відчуженні²³.

УДК 341.824:338.47 (043.2)

Григоров О. М., доцент,
Київський національний університет
імені Тараса Шевченка, м.Київ, Україна

ТЕНДЕНЦІЇ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ ВОЛОДІННЯ АВІАПЕРЕВІЗНИКАМИ ТА КОНТРОЛЬ ЗА ЇХ ДІЯЛЬНІСТЮ

Критерії «переважного володіння й фактичного контролю», починаючи з 40-х років минулого століття, включені у більшість двосторонніх угод про повітряне сполучення. Використання положення про «національну приналежність» забезпечує насамперед інтереси держави у процесі визначення призна-

²² Кодекс торговельних товариств (*Kodeks Spółek handlowych, Dziennik Ustaw z dnia 8 listopada 2000 r. , wraz z późn. zmianami*).

²³ Рішення Верховного Суду з 1 грудня 2011 р. (I CSK 132/11).

чених авіапідприємств в рамках конкретної угоди про повітряне сполучення. При цьому держави-учасниці даної угоди можуть насамперед проводити політику «балансу вигод» відповідних авіапідприємств, а також запобігати непрямому отриманню односторонніх вигод державою, яке не є стороною угоди через посередництво свого авіаперевізника (так званий «безкоштовний їздок»).

Як відомо, прийнята в ході П'ятої Всесвітньої авіатранспортної конференції 2003 року Декларація глобальних принципів лібералізації міжнародного повітряного транспорту визначила стратегічну лінію з лібералізації режиму володіння й контролю за діяльністю авіаперевізників, яка була схвалена Радою ІКАО [1]. Слід зазначити, що це рішення базувалося на регіональних моделях вирішення вищевказаної проблеми.

Так згідно з статтею 6 Ямусукрського рішення (угоди) до Ямусукпської декларації 1998 року про лібералізацію доступу до африканського ринку авіаперевезень будь-яка держава-учасниця цієї угоди має право призначення для виконання міжнародних повітряних перевезень не тільки авіакомпанію, яка належить іншій державі-учасниці цієї угоди, але й багатонаціональні африканські авіакомпанії. Ці авіакомпанії повинні відповідати наступним вимогам, а саме: а) авіакомпанії повинні створюватися відповідно до діючих норм в одній з африканських держав-учасниць; б) авіакомпанії повинні мати свою штаб-квартиру і центр керування в основному місці своєї діяльності, яке повинно фізично знаходитися в одній з держав-учасниць; в) літаки можуть належати авіакомпанії або орендуватися нею протягом принаймні шести місяців; г) авіакомпанії повинні дотримуватися вимог забезпечення безпеки польотів й авіаційної безпеки, що відповідають стандартам ІКАО; д) авіакомпанії повинні знаходитися під дійсним контролем однієї з держав-учасниць [2].

Найбільш переконливим, на нашу думку, прикладом регіональної моделі лібералізації переважного володіння авіаперевізниками й фактичного контролю за їх діяльністю стала договірна практика Європейського Союзу. У результаті політики дерегулювання єдиного європейського авіаційного ринку починаючи з 2002 року ЄС шляхом укладення «горизонтальних» угод реалізував принцип «призначення Європейським Союзом». Так, наприклад, 01 грудня 2005 року була підписана так звана «горизонтальна» Угода між Україною та Європейським Співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення. Ця Угода внесла у діючі міжнародні угоди України про повітряне сполучення з державами-членами ЄС необхідні зміни щодо призначення авіаперевізників з боку цих країн відповідно до положень Регламенту Ради ЄС № 2407/92 «Про ліцензування авіаперевізників». Згідно з статтею 2 Угоди «призначене авіапідприємство» отримує дозволи на пільоти та інші технічні дозволи, якщо: 1) авіапідприємство засноване на території держави-члена і має чинну ліцензію на здійснення авіаперевезень згідно з норма-

ми права ЄС, 2) двосторонній фактичний контроль над авіапідприємством здійснюється і підтримується державою-членом, відповідальним за видачу сертифікату експлуатанта, 3) авіапідприємство належить на умовах володіння повним або контрольним пакетом акції і контролюється державами-членами та (або) громадянами держав-членів [3].

В свою чергу на виконання рішень П'ятої Всесвітньої авіаконференції починаючи з 2004 року Секретаріат ІКАО на постійній основі проводить аналіз практики держав щодо лібералізації володіння й контролю стосовно авіакомпаній, задіяних в міжнародних повітряних перевезеннях.

Особлива увага до вивчення даної проблеми Групою експертів з регулювання повітряного транспорту дозволила сформулювати ІКАО в ході 11-ї наради 4–8 червня 2012 року загальні рекомендації для Шостої Всесвітньої транспортної конференції 2013 року. Також низка держав, таких як Ірландія, Нова Зеландія, Чилі, Куба, Єгипет, підготувала оглядові матеріали з лібералізації володіння авіаперевізниками й контролю над ними для розгляду їх в рамках конференції [4].

В результаті дискусій з даної проблематики Шоста Всесвітня транспортна конференція 2013 року сформулювала рекомендації, суть яких полягала в продовженні лібералізації володіння авіаперевізниками й контролю над ними шляхом в тому й числі відмови від обмежень щодо володіння й контролю у двосторонніх угодах про повітряне сполучення [5].

На базі даних рекомендацій в ході 38-ої Асамблеї ІКАО, яка відбувалась з 24 вересня по 4 жовтня 2013 року, були запропоновані наступні перспективні підходи в рамках лібералізації у сфері володіння авіаперевізниками й контролю над ними: а) строге прийняття вимог про переважне володіння й ефективний контроль може позбавити багато держав справедливої й рівної можливості виконувати міжнародні повітряні перевезення; б) лібералізація може здійснюватися власними темпами кожною державою поступово; в) лібералізація здійснюється без шкоди авіаційній безпеці; г) лібералізація враховує концепцію спільності інтересів в рамках регіональних й субрегіональних економічних груп, а також з урахуванням інтересів країн, що розвиваються; д) державам-членам ІКАО рекомендується використання альтернативних критеріїв призначення авіакомпаній й надання ліцензій чи дозволів, а також критеріїв володіння авіаперевізниками й контролю за їх діяльністю, розроблених ІКАО [6].

Література

1. Doc 9819, SC5/1–03/71, ATConf/6-WP/17[Електронний ресурс]. –Режим доступу http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp017_ru.pdf

2. Добідовська Я.О. Правові аспекти лібералізації повітряних перевезень: Автореф. дис.канд.юрид. наук: 12.00.11 / Інститут міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка. – К, 2005. – 21 с.
3. Угода затверджена Указом № 3774 від 21.09.2006 р.[Електронний ресурс]. –Режим доступу// http://zakon.nau.ua/doc/?code=994_743
4. ATRP/11-WP/14, ATCoHf/6-WP 28¹, 29¹, 34, 38¹, 39¹, 41¹, 49, 50, 57.
5. A38-WP/56.[Електронний ресурс]. –Режим доступу// <http://www.icao.int>. http://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/WP/wp118_ar.pdf
6. Резолюція A38–14. Добавление А. Раздел II. [Електронний ресурс]. – Режим доступу// http://www.lawmix.ru/volgovyat_jude/14883

УДК 341.783(043.2)

Єделєв Р. С., аспірант,
Київський національний університет
імені Тараса Шевченка, м. Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ «ЧЛЕН ПЕРСОНАЛУ» В АКТАХ ВНУТРІШНЬОГО ПРАВА МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ

Трудові відносини, однією зі сторін яких є міжнародна організація (далі – МО), з цілого ряду причин не можуть регулюватися внутрішнім трудовим правом певної держави. Основними джерелами регулювання таких відносин є установчі документи та рішення правотворчих органів МО. Останні, будучи актами внутрішнього права МО, в даному разі здебільшого представлені положеннями про персонал, які за своїм характером відповідають національним актам з питань статусу та діяльності державних службовців, та правилами про персонал, які доповнюють положення про персонал більш практичними нормами.

Важливість визначення поняття «член персоналу» («співробітник», «службовець», «агент») пояснюється практичною значимістю та необхідністю правової визначеності. Якщо особа підпадає під таке визначення, то вона є міжнародним цивільним службовцем, до неї застосовуються положення та правила про персонал МО, а трудові права можуть бути захищені у відповідному міжнародному адміністративному трибуналі. При цьому, у більшості МО внутрішні документи формально оперують поняттям службовця конкретної організації, прямо не згадуючи інститут міжнародної цивільної служби.

Сьогодні відсутнє єдине визначення поняття «член персоналу» як у практиці МО, так і у доктрині міжнародного права. Як правило, положення та правила про персонал використовують поняття «службовець» (в окремих випадках, «агент»), але виключно стосовно до даних документів. Так, для цілей Положень про персонал ООН поняття «Секретаріат Організації Об'єднаних Націй», «співробітники» або «персонал» означають всіх співро-