

право вибору належить позивачеві. Виключна підсудність встановлює, що пред'явлення позову можливе лише у точно визначеному у законі суді.

У законодавстві України питання підсудності врегульоване ст. 109 ЦПК яка закріплює загальне правило про підсудність справ за місцезнаходженням відповідача. У ч. 5 ст. 110 ЦПК встановлюється, що позови про захист прав споживачів можуть пред'являтися також за зареєстрованим місцем проживання чи перебування споживача або за місцем заподіяння шкоди чи виконання договору, в наведеній частині статті йдеться про підсудність справ за вибором позивача (альтернативну підсудність). У ч. 4 ст. 114 ЦПК України встановлено правило виключної підсудності для справ у позовах до перевізників, що виникають з договорів перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти. Це зумовило наукові дискусії щодо того, яку правила якої підсудності слід застосовувати до позовів споживачів до перевізників.

Головною ознакою договорів перевезення пасажирів авіатранспортом є наявність суб'єкта підприємницької діяльності – авіакомпанії. Публічні договори перевезення є зручними для перевізників внаслідок їх масового характеру використання, але це не дає можливості споживачеві повноцінно обговорювати та встановлювати свої умови договору, це викликає потребу у додатковому захисті їх прав. Саме таким цивільно-процесуальним правом для споживача як для пасажирів за договором перевезення, на думку дефічних фахівців, має стати надання йому права вибору підсудності справи між декількома судами. Адже у перевізників та в авіаперевізників, зазвичай, досить великий пасажиропотік та, як наслідок, великі прибутки, тому у перевізників у будь-якому випадку є достатньо коштів для оплати правової допомоги та сплати витрат на явку їх представників до суду, а у споживачів коштів може і не бути. А так як найефективнішою формою захисту суб'єктивних прав, у тому числі й прав споживача, вважається судова форма захисту, то судова форма захисту порушених прав споживачів буде ефективніше забезпечуватися саме альтернативною підсудністю справ зазначеної категорії.

Але, на нашу думку, під час вирішення даного питання слід враховувати, що встановлення щодо певної категорії справ правил про виключну підсудність усуває можливості застосування будь-якого іншого виду підсудності. Судова практика показує, що до позовів до перевізників, що випливають з договорів перевезення, суди застосовують правила саме про виключну підсудність. Існуюча практика повітряних перевезень показує, що розширення можливостей споживача послуг щодо вибору підсудності не завжди буде сприяти ефективному захисту його прав і дійсно не завжди буде для нього більш вигідною. Якщо по-

глянути на цю проблему з точки зору судових органів, то більш прийнятним є застосування виключної підсудності.

Отже, під час визначення підсудності справ, що виникають із договорів перевезення, в тому числі, пасажирів та їх багажу, необхідно застосовувати норму про виключну підсудність.

Література:

1. Цивільний процесуальний кодекс України від 18 березня 2004 року №1618-IV// Відомості Верховної Ради України.– 2004.– № 40 (№№ 40-42).– Ст. 492.
2. Молчанов Р. Питання територіальної підсудності позовів споживачів до перевізників / Р. Молчанов.– К.: Юридична Україна.– 2004.– № 3.– С. 58-62.
3. Осіпова О. О. Підсудність справ за позовами споживачів до перевізників: альтернативна чи виключна?/ О. О. Осіпова// Правовий вісник Української академії банківської справи.– 2012.– № 1(6).– С. 141-145.

УДК 347.4(043.2)

Фрусевич О. В.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В.М., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ

Затримку рейсу часто аргументують технічними причинами і мало хто з пасажирів знає, що такі причини далеко не завжди звільняють авіаперевізника від обов'язку дотримуватися термінів перевезення, вказаних в договорі. Мало хто знає, що в разі затримки рейсу пасажир має право вимагати від авіакомпанії компенсації розумних витрат за час очікування вильоту (їжа, напої, телефонні дзвінки рідним, надання готелю на час очікування рейсу тощо). Усі юридичні і фізичні особи, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробкою, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, здійсненням господарської і комерційної діяльності, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації України, а

також її управлінням і наглядом, пасажир, замовник або працівник авіації за порушення, невиконання або неналежне виконання правил, вимог і норм, що регламентують повітряні перевезення і авіаційні робитинесуть відповідальність, передбачену чинним законодавством України. Загальні засади відповідальності встановлені Повітряним кодексом України, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Міжнародними угодами в сфері повітряного транспорту та спеціальними правилами [4,с.93].

Згідно загальних положень за ст. 908 Цивільного кодексу України перевезення вантажу, пасажирів, багажу пошти здійснюється за договором перевезення. За ним перевізник несе відповідальність за:

- прострочення у доставці пасажирів, багажу або вантажу, якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання простроченню або що таких заходів неможливо було вжити. Перевізник звільняється від відповідальності, якщо прострочення сталося внаслідок несприятливих метеорологічних умов.

- втрату, нестачу або пошкодження багажу з часу прийняття його для перевезення і до видачі одержувачу або передачі його відповідно до правил іншій особі, якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання заподіяння шкоди або що таких заходів неможливо було вжити;

- збереження речей, що є у пасажирів, якщо буде доведено, що втрата або пошкодження цих речей сталися з вини перевізника;

- втрату, нестачу або пошкодження вантажу з часу прийняття його для перевезення і до видачі одержувачу або передачі його відповідно до правил іншій установі (особі), якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання заподіяння шкоди або що таких заходів неможливо було вжити;

- за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів [1, с. 266].

За втрату, нестачу чи пошкодження вантажу, багажу або речей, які є у пасажирів, перевізник несе відповідальність у такому розмірі:

1) за втрату або нестачу вантажу чи багажу, прийнятого для перевезення з оголошеною цінністю, – в розмірі оголошеної цінності, а у випадках, коли перевізник доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, – у розмірі дійсної вартості;

2) за втрату, пошкодження або нестачу вантажу чи багажу, прийнятого для перевезення без оголошеної цінності, а також речей, які є у пасажирів, – в розмірі вартості, що не перевищує межі, встановленої відповідним органом державної виконавчої влади за погодженням із

Міністерством фінансів України відповідно до меж, встановлених міжнародними угодами про відповідальність при повітряних перевезеннях, учасником яких є Україна.

Порушення, як і невиконання або неналежне виконання вимог державних правил, норм і процедур з реєстрації та огляду на безпеку пасажирів щодо здачі, прийому, зберігання і перевезення на повітряному судні ручної поклажі, багажу, вантажу, пошти і бортового харчування тягне за собою відповідальність, передбачену чинним законодавством України. Особи, винні у порушенні норм і правил, що регламентують діяльність авіації, несуть відповідальність згідно із законодавством України [3, с. 19].

За ст. 925 ЦК допред'явлення перевізникові позову, що впливає із договору перевезення вантажу пасажирів можливим є пред'явлення йому претензії у порядку, встановленому законом та транспортними кодексами.

Також згідно ст. 926 Цивільного Кодексу України може здійснюватись страхування пасажирів, вантажів і багажу, яке проводиться відповідно до закону.

Література:

1. Цивільний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та допов. станом на 4 вересня 2012 р.: (Офіц. текст). – К.: Паливода А.В., 2012. – 380 с.

2. Демський Е. Ф. Транспортне право України: Навч. посіб. / Е. Ф. Демський, В. К. Гіжевський, С. Е. Демський, А. В. Мілошевич. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – С. 202-220.

3. Діковська І. А. Договір повітряного перевезення: Автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.03 / Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – 19 с.

4. Терьошкіна Н. Є. Сучасний економічний стан і тенденції розвитку цивільної авіації України // Формування ринкових відносин в Україні, вип. 17, 2002 р. – К.: Науково-дослідний інститут економіки. – С. 92-95.