

НАУКОВИЙ
ВІСНИК

ЧЕРНІВЕЦЬКОГО УНІВЕРСИТЕТУ

Рік заснування 1996

Випуск 125

Правознавство

Збірник наукових праць

**Чернівці
“Рута”
2001**

Науковий вісник Чернівецького університету: Збірник наук. праць. Вип. 125: Правознавство. - Чернівці: Рута, 2001. – 116 с.

Naukovy Visnyk Chernivetskooho Universitetu: Zbirnyk Naukovykh Prats. Vyp. 125: Jurisprudence. – Chernivtsi: Ruta, 2001. – 116 s.

У випуску на основі врахування новітніх досягнень юридичної науки, узагальнення правозастосовної практики, вітчизняного і зарубіжного досвіду висвітлюються проблеми теорії та практики різних галузей права, сформульовані практичні рекомендації законодавцю щодо вдосконалення чинного законодавства, а також працівникам правоохоронних органів по застосуванню конкретних норм права в умовах перехідного суспільства.

Для науковців, викладачів вищих і середніх спеціальних навчальних закладів, студентів, працівників правоохоронних і правозастосовних органів.

The issue on the base of the newest achievements of legal science, law application practice, domestic and foreign experience touches upon the problems of theory and the practice of the various law branches, there are formulated practical recommendations to the legislator on the development of the legislation currently in force, as well as to the employees of law-protecting bodies on the application of the concrete norms of law in the circumstances of transitional society.

It can be used by scientific employees, teachers of institutions of higher and secondary specialized education, students, employees of law-applying and law-protecting bodies.

Редколегія випуску: доктор юрид. наук, проф. **Пацурківський П.С.** (наук. редактор), доктор юрид. наук, проф. **Воронова Л.К.** (перший заст. наук. редактора), доктор юрид. наук, проф. **Георгіца А.З.** (заст. наук. редактора), доктор юрид. наук, проф. **Козловський А.А.** (заст. наук. редактора), канд. юрид. наук, доц. **Корчак Н.М.** (відповідальний секретар), доктор юрид. наук, проф. **Гришук В.К.**, доктор юрид. наук, проф. **Козюбра М.І.**, доктор юрид. наук, проф. **Кузнєцова Н.С.**, доктор юрид. наук, проф. **Луць В.В.**, канд. юрид. наук, доц. **Якимчук М.К.**

Збірник входить до переліку видань ВАК України

Свідоцтво Міністерства України у справах преси та інформації

№ 2158 серія КВ від 21.08.1996.

Загальнодержавне видання

ISBN 966-568-422-1

Рекомендовано до друку Вченою радою Чернівецького національного університету імені Юрія Федьковича

Адреса редколегії випуску “Правознавство”:

Україна, 58012, м. Чернівці, вул. Коцюбинського, 2, національний університет, кафедра конституційного, адміністративного і фінансового права, тел. (03722) 2-38-06

E-meil: oleg@chdu.cv.ua

© Чернівецький університет, 2001.

Підписано до друку 6.12.2001 р. Формат 60x84/8. Друк офсетний. Папір офсетний.

Умовн. друк. арк. 12,6. Обл. - вид. арк. 13,5. Зам. -п. Тираж 150 прим.

Друкарня видавництва “Рута” Чернівецького національного університету.

58012, Чернівці, вул. Коцюбинського, 2.

ЗМІСТ

I. МЕТОДОЛОГІЯ ЮРИДИЧНОЇ НАУКИ. ФІЛОСОФІЯ ПРАВА. ТЕОРІЯ ТА ІСТОРІЯ ДЕРЖАВИ І ПРАВА

<i>Савчук С.В.</i> Соціологія права і юридична соціологія: тотожність чи відмінність предметів.....	5
<i>Зайцева В.І.</i> Місце юридичної соціології в системі правових наук	9
<i>Харитоновна О.І.</i> До питання про класифікацію правових відносин	13
<i>Андриюк В.В.</i> Нормативне прогнозування в юридичній науці	17
<i>Кульчицький В., Бойко І.</i> Суд, прокуратура та адвокатура в Галичині у складі Австро-Угорщини	22
<i>Липитчук О.</i> Надзвичайні суди та їх роль у судовій системі міжвоєнної Польщі.....	25
<i>Рогач О.Я.</i> Історичні аспекти поняття кодифікації	29

II. ЦИВІЛЬНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС. ТРУДОВЕ ПРАВО. ПРАВО СОЦІАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

<i>Процьків Н.М.</i> Поняття договору у цивільному праві	31
<i>Діковська І.А.</i> Місце договору повітряного чартеру в системі приватно-правових договорів.....	35
<i>Вишновецька С.В.</i> Окремі проблеми механізму правового регулювання трудових відносин.....	40
<i>Никифорак В.М.</i> Страхування відповідальності перевізника	46
<i>Боднарчук М.І.</i> Зміст правовідносин по загальнообов'язковому державному соціальному страхуванню	50

III. КОНСТИТУЦІЙНЕ ПРАВО. ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО. АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС. ФІНАНСОВЕ ПРАВО

<i>Александров О.А.</i> Принцип несумісництва депутатського мандату	55
<i>Гіздіван Л.Ю.</i> Вплив конвенцій Ради Європи на українське законодавство про статус національних меншин.....	60
<i>Максименко С.В.</i> Свобода пересування: право на туризм і туристичні подорожі	64
<i>Перепелюк В.Г.</i> Розсуд в адміністративно-процесуальному регулюванні	68
<i>Босий О.Д.</i> Юридична природа фінансово-правової норми.....	73
<i>Савченко Л.А.</i> Принципи гласності та ефективності у роботі рахункових палат	78
<i>Харенко М.В.</i> Парламентський контроль за виконанням Державного бюджету	83
<i>Гаврилюк Р.О.</i> Ретроактивність норм податкового права	87

IV. КРИМІНАЛЬНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС. КРИМІНОЛОГІЯ. ПРОКУРАТУРА

<i>Жаровська Г.П.</i> Форми співучасті в кримінальному праві України: проблеми диференціації.....	96
<i>Шевчук А.В.</i> Поняття та види непридатного замаху.....	101
<i>Марчак В.Я.</i> Поняття та значення психологічних знань у кримінальному процесі	104
<i>Якимчук М.К.</i> Проблеми визначення ефективності управлінської праці в органах прокуратури України	108
<i>Сльота О.В.</i> Сексуальне зловживання дітьми та його наслідки	113

CONTENTS

I. METHODOLOGY OF LEGAL SCIENCE. PHILOSOPHY OF LAW. THEORY AND HISTORY OF STATE AND LAW. COMPARATIVE LAW

<i>Savchuhk S.V.</i> Sociology of law and legal sociology: identity or difference of subjects	5
<i>Zaitseva V.I.</i> The place of Legal sociology in the system of Legal sciences	9
<i>Kharitonova O.</i> On a question about classification of legal relations	13
<i>Andrijuk V.</i> Normative prognosing in juridical science	17
<i>Kulchytsky V., Boiko I.</i> The courts, procuracy the Bar in Galyhyna under Austro-Hungarian rule	22
<i>Lypytchuk O.</i> Extraordinary tribunals and its role in the justice system of the inter-war Poland	25
<i>Rogach O.</i> Historical aspects of the notion of codification	29

II. CIVIL LAW AND PROCEDURE. LABOUR LAW. SOCIAL SECURITY LAW

<i>Protskiv N.M.</i> The general doctrine about the civil contract	31
<i>Dikovska I.</i> The place of air charter contract in the system of private law contracts	35
<i>Vichnovetska S.</i> Some problems of the mechanism of legal regulation of labour relations	40
<i>Nikiforak V.M.</i> Liability insurance of the carrier	46
<i>Bodnaruk M.I.</i> Content of Law Relations in Obligatory State Social Insurance	50

III. CONSTITUTIONAL LAW. ECOLOGICAL LAW. ADMINISTRATIVE LAW AND PROCEDURE. FINANCIAL LAW

<i>Alexsandrov O.A.</i> Principle of Incompatibility of Deputy's Mandate	55
<i>Gizhdivan L.</i> Influence of conventions of Council of Europe on Ukrainian legislation on national minorities status	60
<i>Maksymenko S.</i> The freedom of movement: the right for tourism and touristic traveling	64
<i>Perepelyuck V.</i> Discretion in the administrative procedural regulation	68
<i>Bosiy A.D.</i> The legal nature of the financial norm	73
<i>Savchenko L.A.</i> Publicity and objectiveness, determining conditions of the efficient controlling work of accounting houses	78
<i>Kharenko M.V.</i> Legal regulation of the parliamentary control over the execution of the Ukraine State budget	83
<i>Gavryliuk R.O.</i> Retroaction of Tax Law norms	87

IV. CRIMINAL LAW AND PROCEDURE. CRIMINOLOGY. PROCURACY

<i>Zharovska G.</i> Forms of complicity in Ukrainian Criminal Law: problems of deference	96
<i>Shevchuk A.W.</i> Unexpired attempted crime	101
<i>Marchak V.J.</i> Notion and meaning of the special psychological knowledge which are using by workers of investigation departments	104
<i>Yakymchuk M.K.</i> Problems of determination of effectiveness of administrative labour in public prosecutor's office of Ukraine	108
<i>Sljota O.</i> Sexual abuse of children and its consequences	113

СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА

Серед страхових компаній страхування цивільної відповідальності перевізника вважається одним з найбільш ризикових видів страхування. Незважаючи на це, в багатьох країнах світу воно вже має тривалу історію. Для України страхування відповідальності перевізника порівняно нове. Більшість видів страхування відповідальності перевізника в Україні (окрім страхування відповідальності морського перевізника і виконавця робіт, пов'язаних із обслуговуванням морського транспорту, а також страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків при перевезенні небезпечних вантажів [1, Ст.7]) здійснюються в добровільній формі. Тому в ролі страховальника може виступати будь-яке транспортне підприємство, створене у передбаченому законодавством порядку, яке займається внутрішніми чи міжнародними перевезеннями й отримало відповідну ліцензію.

Страховиком визнається створена у визначеному законодавством порядку юридична особа, яка отримала ліцензію на право страхування відповідальності. Якщо ж об'єктом страхування є зобов'язання перевізника перед митними органами щодо доставлення підакцизних товарів, які переміщуються транзитом через територію України до митниці призначення, то страхова компанія повинна отримати на це спеціальну ліцензію. Для отримання цієї ліцензії страхова компанія повинна виконати ряд вимог: 1) розмір статутного фонду повинен становити не менше 150 тис. ЕКЮ; 2) досвід страхової діяльності повинен бути не менше 2 років, з них не менше року – по страхуванню відповідальності; 3) необхідно подати ряд документів [3, пп.3-6]. У зв'язку із прийняттям Закону України "Про страхування" у новій редакції, перша вимога вже застаріла, оскільки на сьогодні статутний фонд страховика, який займається видами страхування іншими, ніж страхування життя, повинен становити 1 млн. євро [1, Ст.30]. Тому вказана норма повинна бути якнайшвидше адаптована до вимог Закону України "Про страхування".

Об'єктом страхування можуть бути майнові інтереси перевізника, пов'язані з: 1) відповідальністю за втрату, псування чи пошкодження

вантажів за договором перевезення; 2) відповідальністю за шкоду, заподіяну пасажиром та їх багажу під час перевезень; 3) обов'язком відшкодувати шкоду, заподіяну життю, здоров'ю чи майну фізичних осіб, або майну юридичних осіб (тобто страхування цивільної відповідальності перевізника як власника джерела підвищеної небезпеки) [8, с.23]; 4) відповідальністю за забруднення навколишнього середовища. За бажанням страховальника в договір страхування може бути введений ризик настання відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну вантажу в результаті затримки в доставці [10, с.341].

Договір страхування відповідальності перевізника укладається на підставі письмової заяви страховальника, в якій страховик зазвичай вимагає вказати [6, с.105]: регіон діяльності перевізника, вид вантажу, тривалість роботи в якості перевізника, обсяг послуг за останній рік, відомості про транспортний засіб, відомості про пілотів, водіїв, капітанів суден та інші відомості, які мають суттєве значення для визначення ступеня страхового ризику.

Страхове відшкодування виплачується безпосередньо вантажовласникам, пасажирам чи третім (потерпілим) особам, за винятком випадку, коли після визначення розміру збитків і суми страхового відшкодування страховальник самостійно компенсує збиток у необхідному розмірі. Окрім цього, у правилах страхування чітко окреслюється коло осіб, яким страхове відшкодування не може бути виплачено в будь-якому разі. Страховик не задовольняє вимоги [8, с.24]: 1) осіб, які працюють у страховальника або їх спадкоємців про відшкодування шкоди, заподіяної в результаті смерті чи втрати працездатності при виконанні працівником страховальника своїх трудових обов'язків; 2) осіб, які працюють у страховальника, про відшкодування збитків у зв'язку з пошкодженням, псуванням чи втратою належного їм майна в період його знаходження на застрахованому транспортному засобі при виконанні службових обов'язків; 3) третіх осіб про відшкодування заподіяних збитків у зв'язку з пошкодженням чи втратою майна, прийнятого страховальником в оренду, лізинг чи під заставу. Все вищевикладене характеризує страхування

відповідальності перевізника загалом і поширюється на всі його різновиди: страхування відповідальності авіаперевізника, страхування відповідальності морського перевізника, страхування відповідальності автоперевізника.

Страхування цивільної відповідальності авіаперевізника. В першу чергу запровадження в Україні даного виду страхування відповідальності було пов'язано з припиненням існування особистого страхування від нещасних випадків при повітряних перевезеннях. Згідно з Положенням Кабінету Міністрів України про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті від 14.08.1996 р. особисте страхування від нещасних випадків проводиться на всіх видах транспорту, крім повітряного [2, п.1]. До 4 жовтня 2001 р. страхування відповідальності повітряного перевізника і виконавця повітряних робіт, а також страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за збитки, які могли бути завдані ним при виконанні авіаційних робіт, проводились в обов'язковій формі. Згідно з Законом України про внесення змін до Закону України "Про страхування" вказані види страхування перейшли в ранг добровільних [1, Ст.6]. Незважаючи на це, зміст статті 30 Повітряного кодексу України досі вимагає наявності на повітряному судні, яке здійснює перевезення свідчення про страхування відповідальності щодо відшкодування збитків, в тому числі перед третіми особами. Оскільки лише Закон України "Про страхування" встановлює обов'язкові види страхування в Україні, в даному разі ми маємо колізію норм. У зв'язку з цим автор вважає, що не варто було скасовувати вказаний вид обов'язкового страхування, а навпаки, зобов'язати страхувати цивільну відповідальність не лише морських та повітряних перевізників, але й залізничних і автомобільних. Це зняло б тягар із пасажирів, які змогли б самі визначати, чи потрібне їм взагалі особисте страхування від нещасних випадків на транспорті, а якщо так, то й обирати самостійно страхову компанію для захисту власного майнового інтересу.

Договір страхування відповідальності авіаперевізника укладається на підставі заяви авіакомпанії. Страховиками можуть виступати юридичні особи, створені в порядку, передбаченому законодавством, які отримали відповідну ліцензію, а також є членами Авіаційного страхового бюро (Повітряний кодекс України – Ст.103 абз.2). В договорі обов'язково повинен бути визначений ліміт відповідальності страховика, який визначається,

виходячи з розрахунку кількості всіх пасажирських крісел, передбачених сертифікатом повітряного судна, і повинен забезпечувати такі розміри: – *за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів*: 1) при виконанні польотів у межах України – з розрахунку еквіваленту 20 тис. дол. США за кожне пасажирське крісло [4, Ст.22 п.1]; 2) при виконанні міжнародних польотів – у межах та на умовах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країни, на території якої була заподіяна шкода; – *за шкоду, заподіяну багажу та вантажу*: із розрахунку еквіваленту 20 дол. США за 1 кг; за всі речі, що перебувають у пасажирів, – у розмірі 400 дол. США.

Отже, якщо перевезення здійснюються на території України або між країнами колишнього СРСР та іншими країнами – учасницями "Варшавської системи", відповідальність перевізника визначається нормами останньої. Відзначимо, що окремі країни визначили власні, підвищені, порівняно із загальноприйнятими, ліміти. Наприклад, у США ліміт відповідальності у разі загибелі пасажирів складає приблизно 300 тис. дол., у Франції – 100 тис. дол. [11, с.141, 147], у Німеччині – 320 тис. DM [7, с.521], а в Японії, починаючи з 1992 року уряд взагалі відмовився від установа меж виплат пасажирів, тому авіакомпанії несуть необмежену відповідальність за спеціальним контрактом [8, с.26].

Іншим різновидом є договір страхування цивільної відповідальності авіаперевізника (експлуатанта повітряного судна) перед третіми особами. В даному разі необхідно дати правильне тлумачення поняття "треті особи", оскільки чинне цивільне законодавство не наводить такого визначення. На думку автора, до числа третіх осіб належать усі ті особи, які не є учасниками договору авіаційного страхування, пасажири, сам страхувальник, а також фізичні та юридичні особи, котрі виступають від його імені. Під збитком при страхуванні відповідальності перед третіми особами розуміють смерть, тілесне ушкодження або збиток, завданий майну третіх осіб на поверхні землі і поза повітряним судном у результаті фізичного впливу корпусу судна або особи чи предмета, що випали з нього.

Страхування відповідальності морського перевізника та судновласника. Згідно із переліком, наведеним у ст. 242 Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМУ), та ст. 7 Закону України "Про страхування", одним із об'єктів страхування можуть виступати майнові інтереси судновласника чи морського перевізника

ка, пов'язані з їх обов'язком, у порядку, визначеному законодавством, відшкодувати шкоду за подіяну життю, здоров'ю та майну фізичних і юридичних осіб. У зв'язку з цим ризики, які існують при страхуванні відповідальності судновласників і морських перевізників, автор умовно поділив на такі групи: *ризики, пов'язані із заподіянням шкоди життю і здоров'ю третіх осіб*; *ризики, пов'язані із заподіянням шкоди майну третіх осіб* (не задовольняються претензії, висунуті в зв'язку з втратою готівки, документів, дорогоцінного металу чи каміння, цінних паперів тощо [11, с.120]); *ризики, пов'язані із заподіянням шкоди навколишньому природному середовищу*; *ризики, які виникають з претензій компетентних органів* (відшкодовуються витрати на вилучення уламків судна, штрафи за порушення митного чи імміграційного законодавства); *ризики за особливими видами договорів*; *ризики судновласника*.

Страховальниками за договором можуть виступати юридичні та фізичні особи, як власники морських суден, так і організації, які займаються вантажними та пасажирськими перевезеннями (орендарі, фрахтувальники). Страховик, відповідно, повинен у встановленому порядку отримати ліцензію на право займатися страхуванням морських ризиків. Нормативними актами, а також умовами договору страхування відповідальності морського перевізника передбачаються події, які не визнаються страховими випадками. У зв'язку з цим, страховиком не відшкодовуються збитки, які виникли внаслідок: 1) наміру або грубої необережності страховальника, відправника, одержувача, а також їх представників; 2) природних властивостей вантажу або неналежної тари; 3) відправлення судна в неморехідному стані; 4) дії ядерного вибуху, радіації; 5) різного роду військових заходів та їх наслідків, захоплення, страйків, а також конфіскації, реквізиції, арешту або знищення судна чи вантажу на вимогу військових або цивільних властей.

При міжнародних морських перевезеннях відповідальність судновласників здебільшого визначається міжнародними правилами. При цьому вантажні та пасажирські перевезення регулюються різними правилами. Так, для вантажних перевезень застосовуються: Гаазькі правила, прийняті в 1924 р. у місті Брюсселі; Гаазькі правила Вісбі, підписані в 1966 р.; Гамбурзькі правила, прийняті в 1978 р. Обмеження відповідальності морського перевізника за фізичну шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів,

працівників та третіх осіб визначається Афіньською та Лондонською конвенціями.

Страховання відповідальності автоперевізника. Договір страхування відповідальності автоперевізника укладається з автотранспортною організацією на випадок виникнення збитків, які пов'язані з експлуатацією автотранспорту як засобу перевезення та обумовлені претензіями про компенсацію завданої шкоди зі сторони осіб, які уклали із перевізником договір на перевезення вантажу. Укладення договору страхування відповідальності із перевізниками, які займаються внутрішніми перевезеннями, здійснюється на загальних підставах. Якщо автотранспортна організація займається міжнародними перевезеннями, то страховий захист будується згідно з міжнародними конвенціями, зокрема Конвенцією про договір міжнародних перевезень вантажів по шляхах, підписаною в 1956 році зі змінами, внесеними Протоколом від 5 липня 1978 року; Митною конвенцією про перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП від 14.11.1975 року та ін. Перша конвенція вступила в дію для СРСР 1 серпня 1986 року, а друга стала обов'язковою для України з 15 липня 1994 року.

У відповідності з національним законодавством та нормами міжнародного права перевізник несе відповідальність за повну чи часткову втрату вантажу або його пошкодження з моменту прийняття вантажу до перевезення і до моменту здачі його відповідним особам, а також за прострочення в доставці. Протокол про договір міжнародних перевезень вантажів по шляхах від 5 липня 1978 р. установлює обмеження відповідальності автоперевізника у розмірі 8,33 спеціальних прав запозичення (SDR – умовна розрахункова одиниця, прийнята Міжнародним валютним фондом) за 1 кг пошкодженого чи втраченого вантажу.

Встановлення розміру страхової премії залежить від багатьох факторів: розміру ліміту відповідальності страховика, об'єму двигуна транспортного засобу, вартості транспортного засобу, строку його експлуатації, кількості місць, вантажопідйомності, а також рівня професійної майстерності водія. Більшість страхових компаній обчислюють річні ставки премії, виходячи з обсягу річного збору платежів за перевезення [9, с.479]. Такий метод вважається найбільш ефективним, оскільки інші показники не дають можливості максимально визначити ступінь ризику, а отже, і розмір плати за його страхування.

Перелік ризиків, які приймаються на страхування, зазвичай містить: 1) відповідальність автоперевізника за пошкодження, псування чи загибель вантажу при перевезенні і за непрямі збитки, які виникли внаслідок таких обставин; 2) відповідальність автоперевізника за помилки та недоліки в роботі його працівників; 3) відповідальність автоперевізника перед митними органами [6, с.110-115] (ліміт відповідальності страховика встановлюється в межах 50.000 дол. США [5]); 4) відповідальність перед третіми особами у випадках заподіяння шкоди вантажем. Дія договору страхування поширюється лише на ті території і напрямки, які визначені в страховому полісі. Тому, якщо територія або напрямки змінюються без узгодження зі страховиком, він може відмовитись відшкодувати збитки третіх осіб, завдані поза територією, передбаченою договором страхування.

Отже, страхування відповідальності перевізника за шкоду, яка може бути заподіяна пасажиром, вантажовласником чи третім особам під час перевезення, – це правовий спосіб забезпечення виконання як договірної, так і позадоговірної (деліктної) зобов'язання перевізника. Саме тому страхування цивільної відповідальності перевізника є не лише необхідним та ефективним інструментом захисту майнових інтересів перевізника, але й забезпечує повне (в межах ліміту, передбаченого в договорі страхування) і швидке відшкодування шкоди, заподіяної потерпілим особам.

Список літератури

1. Закон України про внесення змін до Закону України “Про страхування” від 04.10.2001 р. // Урядовий кур’єр. – 2001. – № 205 від 7 листопада.

2. Положення про обов’язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті. Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 14.08.1996 р. № 959 // Урядовий кур’єр. – 1996. – № 171-172.

3. Положення про особливі умови ліцензування страхових організацій для здійснення страхування фінансової відповідальності перевізника / Затверджено наказом Держмиткому, Укрстрахнагляду, Мінтрансу і Мінфіну від 25.07.1996 р. // Законодавство України про страхування: Збірник нормативних актів. – К., 1999. – С.261-262.

4. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12.10.1929 р. Затверджено Указом Президії ВР СРСР від 09.02.1957 р. // Действующее международное право. Т. 3. – М., 1997. – С. 608.

5. Митна конвенція про перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП від 14.11.1975 р. Ратифікована Законом Верховної Ради України від 15 липня 1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 33. – Ст. 307.

6. Веретенев А.А., Кузьминов Н.Н. Таможня и страхование. Справочник. – М., 1999.

7. Основы страховой деятельности: Учебник / Отв. ред. Т.А. Федорова. – М., 1999.

8. Плешков А. Экономическое содержание и назначение страхования гражданской ответственности авиаперевозчика // Страховое дело. – 1999. – № 4.

9. Страхование от А до Я. Под ред. Л.И.Корчевской, К.В.Турбиной. – М., 1996.

10. Страхування: Підручник / Наук. ред. С.С.Осадець. – К., 1998.

11. Шинкаренко И.Э. Страхование ответственности. – М., 1999.

Стаття надійшла до редколегії 5.09.2001 р.

V.M.Nikiforak

LIABILITY INSURANCE OF THE CARRIER

Summary

In the article the features of rise, development and functioning of the basic kinds of civil liability insurance of the carriers are opened: liability insurance of the air carriers, liability insurance of the marine carriers, liability insurance of the auto carriers.