


<https://doi.org/10.15407/econlaw.2024.03.058>

УДК 346.7:368.21

Денис СВИТЛИЧНИЙ, здобувач вищої освіти ступеня доктора філософії

Державна установа «Інститут економіко-правових досліджень

імені В.К. Макутова Національної академії наук України», м. Київ, Україна

 [orcid.org/0009-0001-5547-1294](https://orcid.org/0009-0001-5547-1294)

## ПРО ОБРАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВОЇ ФОРМИ СТРАХОВИКАМИ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

**Ключові слова:** страховик, організаційно-правова форма, публічне акціонерне товариство, приватне акціонерне товариство, товариство з додатковою відповідальністю, об'єднання підприємств, страхова діяльність, господарська діяльність, сфера транспорту, легітимація, ліцензування, перевезення, вантаж

*Показано, що через зміни до Закону України «Про страхування» було звужено можливість обрання страховиками організаційно-правової форми до форми публічного акціонерного товариства (ПАТ), приватного акціонерного товариства (ПрАТ), товариства з додатковою відповідальністю (ТДВ) (раніше утворювалися у формі повного та командитного товариств). Попри обмеження принципу забезпечення економічної багатоманітності та рівний захист державою усіх суб'єктів господарювання, загалом підтримано таке звуження вибору організаційно-правових форм, спрямоване на укрупнення страховиків і насичення ринку страхових послуг України страховиками, що належать до суб'єктів великого бізнесу, або об'єднаннями страховиків. Кожна з організаційно-правових форм об'єднань підприємств — асоціація, корпорація, концерн, консорціум, холдингова компанія — мають певні переваги і можуть бути обрані страховиками під час об'єднання з іншими учасниками страхового ринку і ринку перевезень. Позитивним є об'єднання страховиків у консорціум спільно з банком, перевізниками та іншими суб'єктами з метою організації довготривалих відносин з міжнародних, зокрема морських міжконтинентальних, перевезень вантажів; утворення страховиками холдингових страхових компаній із жорстким вертикальним менеджментом.*

**Вступ.** Для того, щоб транспортні та страхові компанії надавали ефективні послуги на ринку перевезень вантажів і пасажирів, їхня діяльність, майнова база, номенклатура послуг повинні відповідати встановленим державою вимогам. Держава у жодному разі не повинна залишатись осторонь від регулювання господарської діяльності у транспортній сфері. Відомо багато негативних прикладів невтручання держави у відносини в ринковій економіці. Тоді її місце займають інші особи чи суб'єкти, які намагаються врегулювати певні відносини із власною користю. Історичний і зарубіжний досвід вказує на потребу міцного державного регулювання відносин як у транспортній сфері, так і в сфері страхування. Держава об'єктивно зацікавлена у забезпеченні якості та ефективності транспортних перевезень через допуск до неї лише перевізників і страховиків, діяльність яких відповідає вимогам законодавства щодо забезпечен-

---

Цитування: Світличний Д. Про обрання організаційно-правової форми страховиками у сфері транспорту. *Економіка та право*. 2024. № 3. С. 58—65. <https://doi.org/10.15407/econlaw.2024.03.058>

ня своєчасності, безпечності і чіткості виконання договірних зобов'язань. Для реалізації цього діє система заходів легітимації. В іншому разі ринковий фундаменталізм може призвести до надання несумлінними перевізниками неякісних послуг, які спричинять тяжкі наслідки й додаткові фінансові витрати страховика, або до невиконання чи неналежного виконання страховиками зобов'язань щодо відшкодування витрат перевізників чи пасажирів. Запобіганню негативному впливу страховиків на відносини у сфері економіки та транспорту, зокрема й посиленню сприяння безпечності перевезень, повинна сприяти якісна легітимація страховиків, а виконання завдань страховиків має забезпечувати зручна організаційно-правова форма.

**Аналіз наукових джерел.** Нині систему легітимації суб'єкта господарювання складають процедури державної реєстрації, ліцензування, отримання спеціальних дозволів і проходження інших процедур, визначених загальним законодавством, а в його розвиток регламентований спеціальними актами органів виконавчої влади держави та органів місцевого самоврядування. Натомість реєстрація, ліцензування, отримання дозволів суб'єктами господарювання різних видів і сфер діяльності мають значні особливості. Ці особливості стосуються і страховиків. Деякі аспекти правового забезпечення їх легітимації і діяльності були предметом дослідження таких фахівців, як: Л.М. Білецька [1], Б.В. Деревянко [2], В.В. Дума [3], К.К. Карпенко [4], А.В. Нечипоренко [5], Н.Б. Пацурія [6], Е.П. Стась [7], Ю.П. Уралова [8]. Однак питання обрання організаційно-правової форми страховика піднімають у дослідженнях не часто.

**Метою статті** є викладення поглядів, міркувань, норм права і визначення оптимальних організаційно-правових форм для організації і здійснення діяльності страховиком у сфері транспорту.

**Методи дослідження.** Для досягнення поставленої мети були застосовані методи наукового пізнання: історично-правовий, системно-структурний, аналітико-синтетичний, формально-логічний, порівняльно-правовий, метод тлумачення правових норм тощо. За допомогою цих методів проаналізовано наявний емпірико-практичний матеріал і зроблено обґрунтовані висновки.

**Нормативна визначеність діяльності страховиків в організаційно-правовій формі ПАТ, ПрАТ, ТДВ.** Серед актів законодавства про страхування основним є Закон України від 18.11.2021 № 1909-IX «Про страхування» (далі Закон України «Про страхування»). У ч. 1 ст. 8 «Організаційно-правова форма страховика» згаданого вище Закону визначено, що «страховики в Україні створюються у формі акціонерного товариства або товариства з додатковою відповідальністю (крім філій страховиків-нерезидентів)». Відповідно, їхню діяльність регулюють також закони України від 27.07.2022 № 2465-IX «Про акціонерні товариства» і від 06.02.2018 № 2275-VIII «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю», хоча пріоритетними залишаються положення Закону України «Про страхування» та підзаконні нормативні акти Регулятора, яким для страховиків є Національний банк України (далі НБУ).

Раніше страховики могли бути створені у будь-якій формі господарського товариства, крім ТОВ. Нині страховиків обмежено у можливості вибору для діяльності організаційно-правової форми повного товариства і командитного товариства. Водночас ці форми не є пріоритетними для вибору потенційними суб'єктами господарювання. Легітимація страховика також передбачає отримання ним ліцензії. Згідно з ч. 3 ст. 3 «Діяльність на ринку страхування» таку діяльність можуть здійснювати винятково: страховики-резиденти та філії страховиків-нерезидентів, що отримали ліцензію відповідно до Закону України «Про страхування».

Вважаємо, що обрання пропонованої організаційно-правової форми та необхідність отримання ліцензії є важливими для здійснення страховиками господарської діяльності. Потреба в отриманні ліцензії повинна закрити шлях несумлінним страховикам. Обмеження в обранні організаційно-правової форми вказує на певну зміну пріоритетів законодавця. Раніше пріоритетом була повна відповідальність страховика за результати своєї діяльності, саме для цього було заборонено утворення страховика у формі ТОВ, адже цей вид господарських товариств не передбачає повної відповідальності перед контрагентом. Повне і командитне товариства передбачали максимальну відповідальність страховика. Сьогодні

ці організаційно-правові форми також недоступні страховику. Очевидно, що форма ТДВ залишена через вказівку конкретного розміру відповідальності страховика, а форми ПАТ і ПрАТ переважно є організаційно-правовими формами суб'єктів великого бізнесу. Тобто обов'язковість виконання страховиком своїх зобов'язань визначена наявністю фондів, сформованих через сплату страхувальниками страхових премій (платежів, внесків), доходів від розміщення коштів цих фондів та інших доходів страховика, отриманих згідно із законодавством. А держава зацікавлена у розвитку великого страхового бізнесу, спроможного страхувати ризики у великих проектах, зокрема і в проектах перевезень мільярдів тон продукції в міжконтинентальних морських перевезеннях. У цьому слід підтримати законодавця.

Обрання страховиком організаційно-правової форми ПАТ, ПрАТ чи ТДВ вимагатиме від нього налагодження ефективної роботи наглядової ради з урахуванням положень Закону України від 22.02.2024 № 3587-IX «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення корпоративного управління», які, на думку В.С. Щербини, не завжди враховують різницю між корпоративним управлінням товариствами, акціонером (учасником) яких є держава, та іншими господарськими товариствами (без участі держави). Учений вказує, що «попри те, що частиною 4 статті 160 Закону України “Про акціонерні товариства” встановлено, що її положення за аналогією застосовуються до ТОВ та ТДВ, залишається відкритим питання про те, які саме положення, що регулюють порядок створення, склад і повноваження наглядової ради АТ застосовуються до ТОВ та ТДВ, оскільки до Закону України “Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю” Законом України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення корпоративного управління” жодних змін не було внесено» [9, с. 232]. Очевидно, що до названих законів будуть внесені зміни і доповнення, які прямо стосуватимуться діяльності, а особливо організації управління і контролю такої діяльності страховиків.

Для розвитку великого бізнесу у сфері страхування важливим є упровадження зарубіжного досвіду щодо встановлення нормативних обмежень відносно організаційно-правових

форм страховиків, розвинуті у роботі українського дослідника [10, с. 5], у якій з урахуванням потреб національної економіки обґрунтовано також необхідність закріплення єдиної організаційно-правової форми страховика — ПАТ. А це підтверджує правдивість положень нової редакції Закону України «Про страхування». Так, у багатьох інших країнах страховиками є суб'єкти великого бізнесу, утворені лише у формі ПАТ. І хоча потребу у створенні конкуренції іноземним страховикам варто підтримати, також важливо залишити потенційним українським страховикам хоча б невелику можливість вибору. Тому не слід забороняти їм обирати організаційно-правові форми ПрАТ і ТДВ.

**Нормативна визначеність діяльності страховиків в організаційно-правовій формі об'єднання підприємств.** Потрібно вказати на те, що законодавство не містить заборон для страховика щодо вступу до об'єднання підприємств класичної організаційно-правової форми — асоціації, корпорації, концерну чи консорціуму. У такому разі підвищується рівень фінансового забезпечення договорів страхування. Ба більше, деякі акти прямо дають змогу утворення таких об'єднань. Так, ч. 2 ст. 19 «Об'єднання учасників ринку фінансових послуг» Закону України від 14.12.2021 № 1953-IX «Про фінансові послуги та фінансові компанії» містить бланкетну норму, яка свідчить, що «спеціальними законами може бути передбачено обов'язкове створення єдиного об'єднання учасників ринку фінансових послуг, участь у якому є обов'язковою умовою для здійснення відповідного виду діяльності з надання фінансових або супровідних послуг та/або надання окремих видів фінансових або супровідних послуг». Тобто іноді участь страховика чи іншої фінансової установи в об'єднанні підприємств є передумовою для здійснення певного виду господарської, а в її межах — фінансової діяльності. Це є виправданим через прагнення держави сприяти укрупненню страховиків, які працюють на внутрішньому ринку, їх виходу на зовнішні ринки і прямо стосується страхування у сфері транспорту. Морські перевезення є рентабельними пропорційно масі і вартості вантажів. Тож стати страховиком певної операції із перевезення тисяч тон вантажів вартістю мільярди доларів США (здійснити страхування морських

ризиків) може лише страховик — представник великого бізнесу або відповідного об'єднання.

Є й інші обов'язкові вимоги до потенційних страховиків. Так, для здійснення страхової діяльності на території України суб'єктом господарювання — страховиком-нерезидентом України, останній має відповідати певним вимогам, визначеним ч. 2 ст. 6 «Діяльність страховика-нерезидента» Закону України «Про страхування». Зокрема, він має бути зареєстрований у державі — члені СОТ, мати високий підтверджений рейтинг фінансової надійності (стійкості), відповідати вимогам Регулятора ринку страхових послуг, тобто НБУ.

Страхова діяльність має значну кількість специфічних рис, що потребують спеціальної підготовки співробітників суб'єкта, який її здійснює, наявності значної фінансової потужності, підвищеного рівня відповідальності за договорами та результатами своєї діяльності, а також наявності високого рівня контролю з боку спеціалізованих державних і недержавних організацій. Тобто держава намагається захистити страховий ринок від організацій, які не відповідають вимогам, установленим для провадження такої діяльності. Особливо важливою у цьому сенсі є наявність у страхових компаній фінансових можливостей забезпечувати різноманітні види страхування на ринках транспортних перевезень різного рівня. Чим складніша організаційно-правова форма страховика, більший розмір його капіталу, кількість і поширеність структурних підрозділів, а також філій, представництв, кількість співробітників у них, тим складніші послуги і більший їх асортимент у сфері транспорту страховик зможе надавати.

Наявність значних фінансових ресурсів дасть страховим компаніям змогу виходити на ринки міжнародних перевезень і намагатись конкурувати із зарубіжними страховиками, які тривалий час працюють на цих ринках. Збільшення капіталізації вітчизняних страховиків, які працюють у сфері транспорту, так само як і вихід їх на європейські та інші зарубіжні ринки страхових послуг, держава повинна заохочувати і стимулювати у різні фінансові, податкові, організаційні способи за допомогою застосування різних засобів регулювального впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання. Організаційно-правовою фор-

мою суб'єкта господарювання, що сприяє укрупненню та збільшенню його капіталізації, захопленню нових ринків тощо, є форма ПАТ. Більше можливостей у цьому можуть мати лише об'єднання страховиків у формі об'єднань підприємств — асоціацій, корпорацій, концернів і консорціумів, названих у ст. 120 Господарського кодексу України, а також формування на основі акціонерної форми діяльності потужних вертикально інтегрованих холдингових компаній. Видається, що для страховиків оптимальною є м'якша форма — форма асоціації, яка дасть змогу усім учасникам на рівних умовах координувати діяльність у межах асоціації. Таке об'єднання утворюється на основі договору між двома чи більше суб'єктами господарювання, діє на основі статуту для постійної координації господарської діяльності учасників через централізацію однієї або декількох виробничих чи управлінських функцій, розвитку спеціалізації і кооперації, організації спільних виробництв на основі об'єднання учасниками фінансових і матеріальних ресурсів тощо [11, с. 406]. Не менш важливою може бути інтеграція страховиків у межах об'єднання підприємств за участю інших фінансових установ, зокрема банків. Наприклад, у межах консорціуму.

Об'єднання капіталів страховиків потрібні для страхування масштабних проєктів зі значними ризиками. В.О. Токарева наводить приклад об'єднання страховиків в альянс з метою надання послуг зі страхування коштовних творів мистецтва. Завданням такого альянсу було створення зацікавленого в розвитку цього сегмента ринку ланцюжка, який починає працювати з появою осіб, готових організувати показ власних колекцій [12, с. 324]. Можна вважати такі альянси особливою організаційною формою діяльності страховиків на будь-якому ринку і підтримувати їх утворення на усіх ринках, зокрема й на ринку транспортних перевезень. Зрозуміло, що слово «альянс» може бути використано у назві об'єднання страховиків, проте організаційно-правовою формою буде одна із названих у ст. 120 Господарського кодексу України. У будь-якому разі інтеграція на транспортному і страховому ринках є можливим варіантом захисту інтересів вітчизняних суб'єктів господарювання від зарубіжних конкурентів, а також



дієвим способом виходу на ринок міжнародних перевезень та закріплення на ньому. Також інтеграція на страховому і транспортному ринках формує нові види господарської діяльності і стимулює прихід до них різних суб'єктів господарювання. Наприклад, Міжнародна асоціація круїзних компаній поєднує 33 туристичні фірми, що спеціалізуються на продажі круїзів. Завдяки спеціальній професійній підготовці турагентів і вміло проведеної рекламній кампанії вдалось перетворити морські круїзи на класичний вид відпочинку [13, с. 263]. Цей та інші нові види господарської діяльності стимулюють ділову активність суб'єктів господарювання, які їх обслуговують, зокрема й страховиків.

Висока капіталізація в межах об'єднання підприємств, як порівняти із самостійними суб'єктами господарювання, сприятиме розширенню вітчизняного страхового ринку та поступовому збільшенню частки українського капіталу на внутрішньому страховому ринку. Можна вказати на те, що страховики, які до 2009 р. продавали поліси страхування власникам творів мистецтва, здебільшого звертались до послуг зарубіжних перестраховальників, щоб уникнути здійснення непосильних страхових виплат у разі настання страхового випадку [12, с. 323—324]. Зрозуміло, що робили це вони за необхідністю. Якби у них була вища капіталізація, питання про залучення зарубіжних перестраховальників відпало б само собою. Проблема підвищення капіталізації українських страховиків залишається актуальною і через п'ятнадцять років після подій, наведених у прикладі. Та сьогодні її можна нарешті подолати.

**Деякі застереження щодо діяльності великих страховиків та їх об'єднань.** На жаль, іноді страховики та їх об'єднання можуть зловживати монопольним або панівним становищем на ринку транспортних послуг. Деякі вітчизняні вчені застерігають, що об'єднання підприємств на ринку страхування у сфері транспорту у межах антимонопольно-конкурентного законодавства або поза ним дає їм змогу диктувати іншим страховикам і перевізникам умови доступу на ринок або виходу з нього. Наприклад, ринок страхування пасажирів на залізничному транспорті або медичне страхування відомчих підрозділів «Укрзалізниці» можуть контролювати декілька кептивних ком-

паній, а доступ решти страховиків до цього сегмента ринку може бути обмеженим [14, с. 125]. Така ситуація є суперечливою з погляду забезпечення інтересів контрагентів і споживачів послуг страхових компаній та перевізників. З одного боку, «Укрзалізниця» є специфічним суб'єктом господарювання і одночасно органом господарського керівництва. Тому ситуація може бути виправдана покладанням відповідальності за всі наявні процеси під час здійснення перевезень на «Укрзалізницю», з одночасним наданням їй широких прав, зокрема щодо допуску на ринок інших суб'єктів господарювання. Можливо, тут більше користі буде від імперативного управління, ніж від оголошення конкурсів серед заздалегідь невідомих учасників. Однак зловживати монопольним становищем можуть суб'єкти господарювання, які є монополістами у будь-якій галузі та сфері господарювання. Загалом Антимонопольний комітет України не втручається у процеси легітимації страховиків чи їх об'єднань. Він, його регіональні управління та органи можуть застосовувати санкції та інші заходи відповідальності за фактом порушення великим суб'єктом чи їх об'єднанням положень антимонопольно-конкурентного законодавства. Значно важливішу роль у легітимації страховика відіграє ліцензування, що здійснює НБУ як регулятор у сфері ліцензування.

Треба підкреслити важливу роль ліцензування як вагомого засобу легітимації страховиків і перевізників. Повертаючись до інтеграції у сфері страхування, необхідно вказати на можливість участі в об'єднаннях фінансових установ і банків (зокрема у консорціумах). Існують страхові компанії, акредитовані у банку, та страхові компанії, які фактично є підрозділами банків. Частина страхових премій, які збирають ці компанії, вони повертають банкам як винагороду за право працювати з фінансовими установами. Тарифи у цих компаній вищі через те, що у них закладено банківську комісію, тобто «винагороду» банку, який «направив» до страховика клієнта. Деякі банки мають лише одну «погоджену», тобто акредитовану у банку компанію, тож у позичальника взагалі не лишається вибору. Під час оформлення банківських кредитів банк диктує, в яку компанію клієнтові слід звертатись, а також за якими ризиками і тарифами стра-

хуватись. Інакше громадянам чи підприємцям просто не оформлять кредиту [14, с. 126]. Зрозуміло, що це є порушенням умов чесної конкуренції. Однак завдяки таким механізмам страхова компанія отримує гарні шанси вижити у конкурентному середовищі на транспортному ринку. Якщо припустити, що банк не нав'язує своїм клієнтам певного страховика, а лише рекомендує скористатись його послугами, то у цій ситуації немає нічого протизаконного. У страховика, банку, перевізника чи іншого компаньйона можуть бути налагоджені відносини, заздалегідь визначені умови договорів страхування своїх ризиків із урахуванням різних особливостей. Особливістю може бути потреба укладення договорів страхування із державними транспортними підприємствами за процедурами відкритих торгів або торгів з обмеженою участю. В умовах війни та надважливих потреб на фронті у державному та комунальному секторах економіки посилюються перевірки. Тому укладення договорів страхування з державними чи комунальними перевізниками має бути абсолютно прозорим і законним. В іншому випадку страховик сам ризикує втратити гроші і зазнати фінансових санкцій від держави, а його керівники, інші посадові особи можуть понести відповідальність. Важливо, щоб процедура закупівель послуг із страхування для державних перевізників і державних банків була дійсно відкритою та ефективною. У такому разі об'єднання страховиків і банків забезпечить синергійний ефект і підвищить фінансові можливості кожного з учасників.

**Висновки.** Слід підтримати функціонування загального принципу господарювання — забезпечення економічної багатоманітності та рівний захист державою усіх суб'єктів господарювання, сформульованого у ст. 6 Господарського кодексу України, а тому підтримати наявність вибору організаційно-правової форми діяльності страховиків, крім об'єднань підприємств ПАТ, ПрАТ і ТДВ. У цих формах можуть діяти самостійні страховики. Форми ПАТ і ПрАТ, особливо перша, є формами великого

бізнесу, наявність якого на ринку страхування міждержавних контейнерних перевезень вантажів та інших перевезень авіаційним, морським, залізничним та іншим транспортом є необхідною, тому вони потребують підтримки і схвалення.

Утворення об'єднань підприємств у сфері страхової діяльності сьогодні є об'єктивною необхідністю. Конкурувати із зарубіжними страховиками можуть тільки великі за розмірами, капіталізацією і асортиментом послуг страхові компанії та їх об'єднання. Отже, ефективно пропонувати страховикам утворювати потужні об'єднання підприємств за участю як інших страховиків, так і фінансових установ, промислових, транспортних, торговельних тощо підприємств. Водночас згідно з можливостями, наданими главою 12 Господарського кодексу України, можуть бути утворені «м'які» об'єднання підприємств, наприклад, асоціації, у яких учасники делегують мінімальну кількість повноважень від загального обсягу власної компетенції головному підприємству, тобто самій асоціації. Позитивним є об'єднання страховиків у консорціум спільно з банком, перевізниками та іншими суб'єктами для організації тривалих відносин з міжнародних, зокрема морських міжконтинентальних, перевезень вантажів; утворення страховиками холдингових страхових компаній із жорстким вертикальним менеджментом і відповідно якісним та оперативним управлінням, здійснюваним з урахуванням вимог антимонопольно-конкурентного законодавства України.

*Перспективи подальших розвідок.* Визначеність організаційно-правової форми страховика у сфері транспорту, розуміння її переваг та недоліків дасть йому змогу якісніше і швидше ухвалювати важливі рішення на страховому ринку, розвиватись та об'єднуватись з іншими учасниками ринку, розширювати асортимент і підвищувати якість послуг. Можливі напрями сприяння з боку держави у цьому процесі слід визначити під час подальших наукових розвідок.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Білецька Л.М. Господарсько-правове урегулювання страхової діяльності в умовах її діджитал-трансформації. *Dictum factum*. 2023. № 1 (13). С. 39—45.
2. Деревянко Б.В., Родіна В.В. До механізму страхування життя і здоров'я пасажирів при перевезеннях міським електричним транспортом. *Вісник Донецького національного університету, Сер. В: Економіка і право*.

2010. Вип. 2, Т. 2. С. 615—621. URL: <https://repository.ndippp.gov.ua/handle/765432198/302> (дата звернення: 11.06.2024).
3. Дума В.В. Страхова діяльність в умовах російської агресії: правові підстави й практичні перспективи. *Юридичний вісник*. 2022. № 2 (63). С. 160—166.
  4. Карпенко К.К. Исторична ретроспектива формування та розвитку страхування наземних транспортних засобів в Україні. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. 2017. Вип. № 1 (77). Т. 1. С. 142—151.
  5. Нечипоренко А.В. Державне регулювання страхової діяльності в Україні: теоретичний аспект. *Ефективна економіка*. 2021. № 7. <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.7.94>
  6. Пацурія Н.Б., Войцеховська І.М., Головачова А.С. Правове регулювання діяльності у сфері страхування та перестраховання: проблеми теорії та практики. Київ: Ліра-К, 2017. 256 с.
  7. Стась Е.П. Господарсько-правове забезпечення страхування підприємницьких ризиків: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Одеса, 2012. 20 с.
  8. Уралова Ю.П. Господарсько-правове регулювання посередницької діяльності у сфері страхування. Вінниця: ТВОРИ, 2019. 164 с.
  9. Щербина В.С., Боднар Т.В. Наглядова рада акціонерного товариства: порядок створення, склад та повноваження. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2024. № 3. С. 230—233.
  10. Зискінд І.О. Господарсько-правовий аспект регулювання та нагляду (контролю) у сфері страхування: досвід України та зарубіжних країн: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2011. 20 с.
  11. Хозяйственный кодекс Украины: Науч.-практ. коммент. Под общ. ред. А.Г. Бобковой. Харьков: Изд. ФЛ-П Вапнярчук Н.Н., 2008. 1296 с.
  12. Токарева В.О. Страхування предметів мистецтва. *Актуальні проблеми держави і права*. 2009. Вип. 51. С. 320—325.
  13. Адамова О.С. Договір морського круїзу. *Актуальні проблеми держави і права*. 2009. Вип. 51. С. 258—263.
  14. Заєць О.М. Примусове укладання договорів страхування — грубе порушення законодавства України. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. 2011. Вип. № 4 (57). С. 123—128.

Надійшла 12.06.2024

## REFERENCES

1. Biletska L.M. Hospodarsko-pravove urehulivannia strakhovoi diialnosti v umovakh yii didzhytal-transformatsii. *Dictum factum*. 2023. No. 1 (13). P. 39-45 [in Ukrainian].
2. Derevianko B.V., Rodina V.V. Do mekhanizmu strakhuvannia zhyttia i zdorovia pasazhyriv pry perevezenniakh miskym elektrichnym transportom. *Visnyk Donetskoho natsionalnoho universytetu, Ser. V: Ekonomika i pravo*. 2010. Iss. 2, Vol. 2. P. 615-621. URL: <https://repository.ndippp.gov.ua/handle/765432198/302> [in Ukrainian].
3. Duma V.V. Strakhova diialnist v umovakh rosiiskoi ahresii: pravovi pidstavy u praktychni perspektyvy. *Yurydychnyi visnyk*. 2022. No. 2 (63). P. 160-166 [in Ukrainian].
4. Karpenko K.K. Istorychna retrospektyva formuvannia ta rozvytku strakhuvannia nazemnykh transportnykh zasobiv v Ukraini. *Visnyk Luhanskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav imeni E.O. Didorenka*. 2017. Iss. 1 (77). Vol. 1. P. 142-151 [in Ukrainian].
5. Nechyporenko A.V. Derzhavne rehulivannia strakhovoi diialnosti v Ukraini: teoretychnyi aspekt. *Efektivna ekonomika*. 2021. No. 7. <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.7.94> [in Ukrainian].
6. Patsuriia N.B., Voitsekhovska I.M., Holovachova A.S. Pravove rehulivannia diialnosti u sferi strakhuvannia ta perestrakhuvannia: problemy teorii ta praktyky. Kyiv: Lira-K, 2017. 256 p. [in Ukrainian].
7. Stas E.P. Hospodarsko-pravove zabezpechennia strakhuvannia pidprijemnytskykh ryzykiv: avtoref. dys. ... kand. yuryd. nauk: 12.00.04. Odessa, 2012. 20 p. [in Ukrainian].
8. Uralova Yu.P. Hospodarsko-pravove rehulivannia poserednytskoi diialnosti u sferi strakhuvannia. Vinnytsia: TVORY, 2019. 164 p. [in Ukrainian].
9. Shcherbyna V.S., Bodnar T.V. Nahliadova rada aktsionernoho tovarystva: poriadok stvorennia, sklad ta povnovazhennia. *Yurydychnyi naukovyi elektronnyi zhurnal*. 2024. No. 3. P. 230-233 [in Ukrainian].
10. Zyskind I.O. Hospodarsko-pravovy aspekt rehulivannia ta nahliadu (kontroliu) u sferi strakhuvannia: dosvid Ukrainy ta zarubizhnykh krain: avtoref. dys. ... kand. yuryd. nauk. Odessa, 2011. 20 p. [in Ukrainian].
11. Khozyaystvennyy kodeks Ukrainy: Nauch.-prakt. komment. Pod obshch. red. A.G. Bobkovoy. Kharkiv: Izd. FL-P Vapnyarchuk N.N., 2008. 1296 p. [in russian].
12. Tokareva V.O. Strakhuvannia predmetiv mystetstva. *Aktualni problemy derzhavy i prava*. 2009. Iss. 51. P. 320-325 [in Ukrainian].
13. Adamova O.S. Dohovir morskoho kruizu. *Aktualni problemy derzhavy i prava*. 2009. Iss. 51. P. 258-263 [in Ukrainian].
14. Zaiets O.M. Prymusove ukladannia dohovoriv strakhuvannia — hrube porushennia zakonodavstva Ukrainy. *Visnyk Luhanskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav imeni E.O. Didorenka*. 2011. Iss. 4 (57). P. 123-128 [in Ukrainian].

Received 12.06.2024

*Denys Svitlychnyi*

Postgraduate State Organization “V. Mamutov Institute of Economic and Legal Research of the National Academy of Sciences of Ukraine”, Kyiv, Ukraine  
[orcid.org/0009-0001-5547-1294](https://orcid.org/0009-0001-5547-1294)

#### ON THE CHOICE OF ORGANIZATIONAL AND LEGAL STRUCTURE FOR INSURERS IN THE TRANSPORTATION INDUSTRY

This article aims to present various perspectives, considerations, and legal regulations related to determining the most suitable organizational and legal structures for insurers operating in the transportation industry. Research methods. To achieve this, the author employed well-established scientific research methods such as historical and legal analysis, systemic and structural approaches, analytical and synthetic techniques, formal and logical reasoning, as well as comparative legal analysis and interpretation of legal provisions. These methods were used to analyze empirical and practical data and draw sound conclusions. Results. It is shown that the amendments to the Law of Ukraine “On Insurance” limited the options for insurers to choose the organizational and legal form to a public joint-stock company (PJSC), a private joint-stock company (PrJSC), and an additional liability company (ALC) (previously they could also operate as a general and limited partnership). Despite the restrictions on the principle of ensuring economic diversity and equal protection of all business entities by the state, the narrowing of the choice of organizational and legal forms aimed at consolidating insurers and enhancing the Ukrainian insurance market with insurers belonging to large business entities or associations of insurers was generally supported. Each organizational and legal form of business association - association, corporation, concern, consortium, a holding company – has distinct advantages and may be chosen by insurers when merging with other participants in the insurance and transportation markets. This means that “soft” associations of enterprises can be established, such as associations in which participants delegate minimum powers from their overall scope of competence to the parent company or the association itself. It is encouraging to note that insurers are forming consortiums with banks, carriers, and other entities to establish long-term relationships in international, especially intercontinental shipping. Insurance companies are also forming holding companies with strict vertical management structures.

**Keywords:** insurer, organizational and legal form, public joint-stock company, private joint-stock company, additional liability company, association of enterprises, insurance activity, business activity, transportation sector, legitimation, licensing, transportation, cargo.