


<https://doi.org/10.15407/econlaw.2024.02.084>

УДК 346.7:368.21

Денис СВИТЛИЧНИЙ, аспірант
Державна установа «Інститут економіко-правових досліджень
імені В.К. Макутова НАН України», м. Київ, Україна
 orcid.org/0009-0001-5547-1294

НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ ОЗНАКИ СТРАХОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

Ключові слова: страховик, страхувальник, перевізник, пасажир, страхова діяльність, господарська діяльність, сфера транспорту, договір страхування, об'єкт страхування, страховий випадок, страховий захист, взаємне страхування, вантаж.

Систематизовано основні нормативно-правові ознаки страхової діяльності у сфері транспорту, які виокремлюють їх від інших фінансових установ і страховиків з інших галузей і сфер людської діяльності, визначають правовий статус «транспортних» страховиків, правовий режим їх діяльності і у майбутньому зможуть запропонувати варіанти удосконалення відповідної нормативної бази: захист страхових інтересів учасників страхових правовідносин у сфері транспорту (страховий захист); страхування ризиків у сфері транспорту, пов'язаних з життям, здоров'ям, володінням, користуванням і розпорядженням майном, з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди особі або її майну, а також шкоди, заподіяної юридичній особі, у разі настання страхових випадків, визначених договором страхування; обов'язковість або необов'язковість (факультативність) виникнення правового зв'язку між страховиком та іншими учасниками відносин у сфері транспорту; незамінна роль договорів страхування у сфері транспорту у визначенні страхових випадків та інших умов страхування; визначеність предмета договору страхування і об'єкта страхування у сфері транспорту; діяльність у формі суб'єкта підприємництва з метою отримання прибутку або діяльність з метою отримання соціального ефекту у сфері транспорту; зацікавленість страховиків в усуненні причин та умов, що сприяють настанню страхових випадків у сфері транспорту; здійснення страхового захисту учасників відносин у сфері транспорту коштом фондів, що формуються шляхом сплати страхувальниками страхових премій (платежів, внесків), доходів від розміщення коштів таких фондів та інших доходів страховика, отриманих згідно із законодавством.

Вступ. Уся сфера транспорту, незалежно від видів, є суцільним джерелом підвищеної небезпеки. ДТП, аварії, вплив сил природи і людський фактор завдають шкоди пасажиром, транспортним засобам, вантажу, багажу, іншим особам та майну. Через це важливе значення має застосування інституту страхування у сфері транспорту. Та страхова діяльність у сфері транспорту має значні особливості, як порівняти з аналогічною діяльністю в інших сферах. Інакше кажучи, треба ви-

Цитування: Світличний Д. Нормативно-правові ознаки страхової діяльності у сфері транспорту. *Економіка та право*. 2024. № 2. С. 84–93. <https://doi.org/10.15407/econlaw.2024.02.084>

значити правовий режим досліджуваного виду господарської діяльності. Після цього можна буде говорити про його удосконалення.

Пунктом 69 ст. 1 Закону України від 18.11.2021 № 1909-ІХ «Про страхування» надано визначення поняття страхування як правовідносин щодо захисту страхових інтересів фізичних та юридичних осіб (страховий захист) під час страхування ризиків, пов'язаних з життям, здоров'ям, працездатністю та пенсійним забезпеченням, володінням, користуванням і розпорядженням майном, з відшкодуванням страховальником заподіяної ним шкоди особі або її майну, а також шкоди, заподіяної юридичній особі, у разі настання страхових випадків, визначених договором страхування, коштом фондів, що формуються шляхом сплати страховальниками страхових премій (платежів, внесків), доходів від розміщення коштів таких фондів та інших доходів страховика, отриманих згідно із законодавством. Це визначення є ширшим і водночас точнішим, ніж визначення страхування у редакції Закону від 07.03.1996. Це визначення також підтверджує необхідність виявлення і дослідження ознак страхової діяльності у транспортній сфері України.

Аналіз наукових джерел. Різноманітні аспекти транспортної і страхової діяльності багаторазово були досліджені українськими і зарубіжними вченими. Можна назвати лише деяких із дослідників, роботи яких було покладено в основу аргументації власних думок у тексті цієї статті. Це А. Брунько [1], Ю. Дем'янчук [2], О. Кульчій [3], Ю. Майборода [4], О. Панченко [5], Н. Пацурія [6], О. Роженко [7], Р. Соболю [8], Л. Шапенко [9; 10] та ін. Проте роботи названих учених підтверджують наші позиції стосовно, як правило, однієї чи двох, а не усіх нормативно-правових ознак страхової діяльності у сфері транспорту. До того ж частина із робіт цих дослідників була підготовлена до ухвалення Закону України «Про страхування», у ст. 1 якого надано нове визначення поняття страхування.

Ціль роботи. Ціллю статті є систематизувати й охарактеризувати основні нормативно-правові ознаки страхової діяльності у сфері транспорту, які виокремлюють їх від інших фінансових установ та страховиків з інших галузей і сфер людської діяльності, визначають правовий статус «транспортних» страховиків, правовий режим їх діяльності і дадуть змогу у май-

бутньому пропонувати варіанти удосконалення відповідної нормативної бази.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої цілі статті було використано наукові методи дослідження: 1) системно-структурний, що дав змогу виявити й охарактеризувати першу ознаку, яка полягає у правовому захисті учасників відносин у сфері транспорту; 2) аналітико-синтетичний, що дав змогу відслідкувати причинно-наслідковий зв'язок між настанням страхових випадків, визначених договором страхування, та відшкодуванням заподіяної шкоди; 3) порівняльно-правовий, який дав змогу охарактеризувати обов'язковість і необов'язковість (факультативність) виникнення правового зв'язку між страховиком та іншими учасниками відносин у сфері транспорту; 4) формально-логічний, що дав змогу встановити роль договорів страхування у сфері транспорту у визначенні страхових випадків та інших умов страхування тощо.

1. Захист страхових інтересів учасників страхових правовідносин у сфері транспорту (страховий захист). Ця ознака впливає із наведеного легального визначення поняття страхування з урахуванням особливостей страхування у сфері транспорту. Учасники цих правовідносин, які захищають страхові інтереси, є страховиками. Інші учасники, страхові інтереси яких потрібно захищати, прямо чи опосередковано пов'язані зі сферою транспорту.

Н. Пацурія з колегами виділили три основні групи учасників страхових правовідносин у сфері господарювання та угрупували їх на: 1) суб'єктів страхової діяльності — страховиків (страхові компанії, філії страховиків-нерезидентів, товариства взаємного страхування, та осіб, які можуть набувати прав та обов'язків страховика у страхових правовідносинах у сфері господарювання); 2) учасників страхових правовідносин у сфері господарювання: страховальники та особи, що можуть набувати прав та обов'язків страховальників у страхових правовідносинах у сфері господарювання, страхові посередники; 3) суб'єктів організаційно-господарських повноважень — Уповноважений орган у сфері нагляду за страховою діяльністю [6, с. 66]. Зрозуміло, щодо захисту прав суб'єктів господарювання у сфері транспорту, нас більше цікавить правовий статус і правовий режим діяльності, крім самих транспортних організацій та приватних осіб — споживачів

послуг транспортних і страхових організацій. Тож у цьому випадку правовідносини із захисту стосуватимуться інтересів суб'єктів другої групи, а також громадян, іноземців та осіб без громадянства, тобто людей чи фізичних осіб. Вони також є важливою і, мабуть, найпоширенішою групою учасників правовідносин зі страхування у сфері транспорту. Н. Пацурія не назвала їх, оскільки класифікувала учасників страхових правовідносин у сфері господарювання. Тому слід додати суб'єктів цивільного права.

2. Страхування ризиків у сфері транспорту, пов'язаних з життям, здоров'ям, володінням, користуванням і розпорядженням майном, з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди особі або її майну, а також шкоди, заподіяної юридичній особі, у разі настання страхових випадків, визначених договором страхування. Друга сформульована ознака страхової діяльності у сфері транспорту об'єднує у собі усі можливі ризики, які можуть бути у сфері транспорту під час надання різноманітних послуг транспортною організацією споживачу. Останній, як стисло вказали під час характеристики умовної першої ознаки, може бути суб'єктом цивільного права — людиною (фізичною особою) і суб'єктом господарювання — підприємцем у сфері транспорту. Страхувальники мають різноманітні нематеріальні та матеріальні інтереси, яким можуть загрозувати різні ризики під час підготовки до перевезень (прийому, завантаження), безпосереднього здійснення перевезень одним або різними видами транспорту та одним чи декількома перевізниками, а також під час передачі майнових об'єктів — вантажу чи багажу іншим особам — власникам або отримувачам, наприклад, під час розвантаження. Зрозуміло, що найвищою нематеріальною цінністю буде життя і здоров'я людей — пасажирів, членів екіпажів транспортних засобів, інших осіб. Вважаємо доцільним віднесення майнових і немайнових інтересів фізичних осіб — суб'єктів цивільного права, до складових ознак страхової діяльності у сфері транспорту через суб'єктний склад інших учасників відносин. Страховики та транспортні компанії або інші перевізники є суб'єктами господарювання, суб'єктами підприємництва, які проходять повний цикл легітимації своєї діяльності за законодавством України, зокрема, отримують ліцензію.

3. Обов'язковість або необов'язковість (факультативність) виникнення правового зв'язку між страховиком та іншими учасниками відносин у сфері транспорту. Ця нормативно-правова ознака страхової діяльності у сфері транспорту прямо не впливає із загального визначення поняття страхування. Проте вона також є важливою для характеристики страхування у сфері транспорту.

Держава може бути зацікавлена, щоб покриття нею збитків, понесених одними особами в результаті діяльності інших осіб, було здійснено коштом страховиків. Так само, щоб завдяки страховикам захищалися права громадян, які можуть потрапити у важке матеріальне становище у зв'язку з настанням тих або інших несприятливих подій. У першому випадку зазвичай використовується страхування громадянської відповідальності. Найхарактернішим прикладом тут є страхування відповідальності власників засобів автотранспорту, що є обов'язковим у більшості країні. Подібний механізм може бути поширеним також на низку видів професійної діяльності (наприклад, лікарів, нотаріусів, аудиторів, ріелторів тощо), на діяльність організацій — джерел підвищеної небезпеки [8; 1]. Страхування відповідальності перевізників небезпечних вантажів є достатньо поширеним і не менш важливим видом страхування, оскільки обслуговує інтереси і соціальної сфери, і сфери підприємництва. За Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», страхування відповідальності власників автотранспорту здійснюється на обов'язковій основі, що також є важливим і доречним. В інших країнах такий вид страхування може мати добровільний характер, як і необов'язковий характер може мати страхування небезпечних вантажів. Можливо, у деяких країнах є відносно невеликим машинопотік, рідко трапляються ДТП та аварії за участі засобів наземного, водного чи повітряного транспорту, більшість автотрас не мають зустрічної смуги тощо. В Україні аварійність за участі більшості видів транспорту є високою. Тому наявність у законодавстві зобов'язання транспортних організацій та приватних осіб укласти договір страхування відповідальності, страхування життя і здоров'я пасажирів, відповідальності перевізника небезпечних вантажів є цілком виправданою.

Такі зобов'язання є у спеціальному транспортному законодавстві. Часто укладення договору обов'язкового страхування здійснюється автоматично без бажання чи небажання страховальника. Під час купівлі квитка до його вартості уже додана сума страхової премії страховику. Власник вантажу сам може бути зацікавлений у страхуванні його вартості. Протягом 2023—2024 рр. відбулося кілька обстрілів різноманітною потужною артилерійською чи ракетною зброєю складів відомого недержавного і державного перевізників пошти, а також автомобілів, які поштові вантажі перевозили. Вартість майна відправників, що згоріла під час пожежі, становила кілька мільйонів гривень. Зрозуміло, що усі відправники отримали якесь відшкодування. Та ті відправники, які реально оцінили вартість своїх посилок і застрахували свій вантаж, сплативши страховику через касу перевізника страхову премію, отримали повне відшкодування вартості свого відправлення. Ба більше, якщо б хтось із відправників оцінив свій вантаж у разі дорожче за ринкову вартість і сплатив під час відправлення або зобов'язався її сплатити разом із вартістю перевезення під час отримання вантажу грошову премію страховику, то ще й отримав би зиск за рахунок страховика, з яким співпрацює державна або недержавна компанія — перевізник пошти.

Загалом у випадках укладання договорів перевезення та страхування у добровільному порядку власник вантажу має самотужки зважувати свої ризики і наполягати на включенні певних істотних умов договору. Якісно прописані умови договору захистять інтереси усіх його учасників. Тут на першому місці повинна бути правова робота на підприємстві, спрямована на ретельне та якісне закріплення у господарському договорі усіх його істотних умов. Ефективна правова робота має бути виконана й у випадку укладення договору на перевезення пасажирів або вантажів авіаційним транспортом через заурегульованість таких відносин великою кількістю міжнародних конвенцій, які спричиняють спірні питання під час урегулювання страхових виплат через те, що терміни і поняття конвенцій перекладаються по-різному [9, с. 13].

Обов'язковість укладення договору страхування із власниками транспортних засобів, а також із транспортною компанією — профе-

сійним учасником ринку перевезень людей і вантажів, є гарантією захисту інтересів клієнтів і контрагентів транспортних організацій. У силу обов'язковості страхування життя і здоров'я пасажирів, відповідальності перевізника, укладається велика кількість договорів між страховиками та перевізниками. Більшість страховиків є резидентами України (хоча окремі види страхування дозволено здійснювати й іноземним страховикам). Тому зростання ділової активності серед страховиків є позитивом, зокрема і для держави, на користь якої страховики сплачують податки. Варто зазначити, що у попередніх редакціях Закону України «Про страхування» види обов'язкового та добровільного страхування були вказані у тексті самого Закону. У чинній редакції Закону таких переліків не наведено, а в деяких місцях наводяться бланкетні норми, які вказують, що є випадки укладення договорів страхування, обов'язковість яких визначена законом. У цьому випадку слід підтримати законотворця, оскільки саме спеціальне законодавство про різні види господарської діяльності повинно визначати вимоги до легітимації таких видів діяльності: отримання ліцензії, визначеність організаційно-правової форми, наявність певного майна чи мінімального розміру капіталу, укладення договору страхування тощо. Натомість страховик не обмежений у праві на укладення договору страхування будь-яких матеріальних чи нематеріальних цінностей за домовленістю із страховальником, якщо це не заборонено законом.

4. Незамінна роль договорів страхування у сфері транспорту у визначенні страхових випадків та інших умов страхування. Ще одна ознака страхової діяльності у сфері транспорту тісно пов'язана із попередньою і витікає із наведеного на початку підрозділу загального визначення поняття страхування. Вона означає неможливість заміни оформлення договору страхування будь-яким іншим варіантом оформлення відносин. Страхові відносини у сфері транспорту, так само як і в будь-якій іншій сфері економіки чи суспільного життя, визначаються положеннями страхових договорів. У ст. 89 «Договір страхування» Закону України «Про страхування» поняття договору відсутнє. Проте у частинах другій та третій цієї статті ретельно прописано більше двадцяти істотних умов будь-якого договору страхування.

5. Визначеність предмета договору страхування і об'єкта страхування у сфері транспорту. Ця ознака є обов'язковою у страховій діяльності у сфері транспорту та впливає із попередньої, відсутність якої робить існування договору страхування неможливим. Тут важливо зазначити, що виокремлюють предмет договору — тобто обов'язкова істотна умова договору, а об'єкт страхування як вид діяльності. Згідно з частиною четвертою ст. 89 «Договір страхування» Закону України «Про страхування» визначено предмет цього договору: передача страхувальником за плату ризику, пов'язаного з об'єктом страхування, страховику на умовах, визначених договором страхування або законодавством України. Тобто ризик, пов'язаний із певним об'єктом страхування, є предметом будь-якого договору страхування. Цей ризик передається від страхувальника страховику. Потенційні об'єкти страхування, з якими має бути пов'язаний ризик, перелічено у частині п'ятій ст. 89 Закону України «Про страхування». Відносин у сфері транспорту прямо стосуються такі об'єкти: 1) життя, здоров'я, працездатність; 2) майно на праві володіння, користування і розпорядження майном та/або можливі збитки чи витрати; 3) відповідальність за заподіяну шкоду особі або її майну. Буде зайвим роз'яснювати зміст цих об'єктів у сфері транспорту через їх очевидність. Ще до ухвалення і набрання чинності останнім варіантом Закону України «Про страхування», учені робили спроби визначення предмета договору і об'єкта страхування, зокрема і в транспортній сфері. Так, О. Кульчій для договору страхування цивільно-правової відповідальності автовласників виділяв два юридичних об'єкти: дії страхувальника і дії страховика; вольовий об'єкт страхування як майнові інтереси, пов'язані з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди життю, здоров'ю чи майну; а також два майнових об'єкти страхування: страхову премію і страховий платіж [3, с. 406—407]. Отже, об'єктом завжди вважалось майно, відносини, ризики, нематеріальні ресурси, на які могли впливати дії учасників страхового ринку у сфері транспорту. Страховик може сприяти підвищенню якості транспортних послуг, які надає перевізник. Так, якість перевезень та послуг із перевезення може значно покращатись після залучення до транспортної сфери значних інвестицій.

Але інвестори не бажають ризикувати, а тому потребують захисту вкладених коштів. Учені, залежно від виду інвестицій, вважають об'єктами страхування інноваційно-інвестиційних ризиків на залізничному транспорті такі: реальні (прямі) інвестиції, пов'язані з модернізацією та переоснащенням транспортного процесу (основні засоби та інші реальні активи підприємств залізничного транспорту, включно з рухомим і тяговим складами, будівлі та споруди, об'єкти інфраструктури, обладнання тощо); фінансові інвестиції (акції та інші цінні папери) [5, с. 325]. О. Роженько вказує, що транспортна сфера є видом економічної діяльності, де високий ступінь імовірності настання небажаних подій, а тому інвестування у сферу транспорту обов'язково має страхуватися [7, с. 92], із чим слід погодитися. Загалом майновий інтерес як інвестора, так і інших учасників процесу перевезень, має бути захищеним законом, договором, учасниками відносин у сфері транспорту у разі знаходження його у певних просторово-часових межах, що перекриваються договором, зокрема перевезення і страхування. Захист майнового інтересу страхувальника починається одразу з моменту укладення договору страхування. Об'єктом є певні відносини або інтереси, хоча можуть бути й активні дії, покликані захищати ці відносини чи інтереси. У цьому випадку не має великого значення реальність чи консенсуальність договору страхування у транспортних відносинах. Але на момент завдання збитків транспортною організацією, її контрагентом або клієнтом (пасажиром) договір має бути чинним. Об'єкт страхування, крім цивільно-правової відповідальності (зокрема господарської відповідальності перевізника або власника транспортних засобів), також складають відповідні майнові інтереси сторони, яка зазнала збитків. Вони мають бути забезпечені і захищені страховиком у разі настання страхового випадку.

Згідно з частиною шостою ст. 89 Закону України «Про страхування» передбачена необхідність визначення конкретного об'єкта страхування, з яким пов'язані страхові інтереси страхувальника (іншої особи) та страхові ризики; згідно з частиною сьомою — можливість визначення об'єкта страхування законом. А частина восьма проголошує нікчемним договір страхування, у якому відсутній об'єкт страхування.

6. Діяльність у формі суб'єкта підприємництва з метою отримання прибутку або діяльність з метою отримання соціального ефекту у сфері транспорту. Згадувана вище Н. Пацурія розділяє страхову діяльність за видами: 1) господарська страхова комерційна діяльність (підприємництво), яка спрямована на досягнення економічних і соціальних результатів, а також на одержання прибутку; 2) господарська страхова некомерційна діяльність, що може здійснюватись і без зазначеної мети [6, с. 35]. Однак, якщо вважати державним страхування, що здійснюється за участі держави або страховиків, майно яких знаходиться у державній власності, то таке страхування може бути і комерційним. Названі види некомерційного страхування мають місце й у відносинах у сфері транспорту. Але більша питома вага страхових відносин у сфері транспорту припадає на відносини за участі страхових компаній, які мають комерційні інтереси і отримують прибутки у кінцевому підсумку коштом вантажовідправників, вантажоотримувачів, перевізників, пасажирів, експедиторів та інших учасників транспортних відносин. Безумовно, важливе значення мають відносини у сфері транспорту, спрямовані як на одержання прибутку, так і на досягнення соціального ефекту, участь в яких, крім страховиків, беруть і інші комерційні та неприбуткові організації. Такі відносини містять переважально кількість публічних інтересів [1, с. 9–10].

Взаємне страхування є однією з первинних форм страхування у сфері транспорту, яка розвивалася у часи розвитку людського суспільства та економічних відносин як у світі, так і в Україні. Зокрема, це було чумацьке страхування торгово-транспортних ризиків. Основна ідея взаємного страхування розкривається саме в процесі еволюційного розвитку суспільства, коли суб'єкти господарювання та люди стають заручниками небезпечних природних явищ і подій [6, с. 38]. Взаємне страхування — це страхування у його найбільш «ідеологічно чистій формі». Йдеться про взаємний обмін ризиками, під час якого не переслідується мета отримання прибутку від тих операцій, які здійснюються суб'єктами таких відносин [6, с. 39].

Доказом некомерційності діяльності страховиків часто слугує те, що вони у класичному сенсі не продають продукцію, не виконують роботу, а надають послугу. Чомусь загальноприйнято вважати, що послуга має надаватися

безоплатно, хоча це далеко не завжди так. Узагалі ще не доведено, що страховик надає послугу, а не виконує роботу чи не продає продукцію нематеріального характеру. Тобто можна було б посперечатися стосовно того, чи є діяльність страховика послугою чи роботою. Класично на прикладі надання послуг та здійснення робіт у сфері освіти було показано, що категорія «послуга» є ширшою від категорії «робота», а робота повинна бути десь у середині процесу надання послуги [11, с. 103]. До того ж «послуга» у широкому розумінні — це будь-яка діяльність, спрямована на створення корисного ефекту, який може знаходити своє втілення в об'єктах матеріального світу, а також бути необ'єктивізованим, полягати у здійсненні певної діяльності [12, с. 113]. Загалом під час виконання роботи змінюються об'єкти матеріального світу, а в досліджуваних відносинах цього не відбувається. Принаймні цього не відбувається безпосередньо від дій чи бездіяльності страховика. Страхову послугу зазвичай визначають як діяльність у сфері господарювання або господарську діяльність.

7. Зацікавленість страховиків в усуненні причин та умов, що сприяють настанню страхових випадків у сфері транспорту. Ця ознака вказує, що настання страхових випадків у сфері транспорту, з одного боку, може слугувати рекламою для укладення договорів страхування новими потенційними страхувальниками. Та з іншого боку, страховий випадок є підставою виплати страховиком грошей із свого страхового фонду на користь страхувальника або інших осіб. Тут страховик знаходиться у гіршому становищі ніж, наприклад, власник автомайстерні чи платної автостоянки, який внаслідок псування автомобілів на вулицях міста тільки виграє від збільшення кількості клієнтів.

Попри воєнні дії, що ведуться на території України, виїзд за кордон мільйонів українських громадян, дію комендантської години із заборонаю руху більшості автотранспортних засобів у найнебезпечніший час, ДТП із завданням шкоди життю, здоров'ю та майну не стає менше. У великих містах рівень автомобілізації населення не знижується, а зростає. Водночас ще до повномасштабної війни на території України автоперевізники змінювали один одного за видами транспорту, формою власності, фірмами чи компаніями тощо. Так, 2015 р. було

зроблено прогноз скорочення у короткостроковому періоді обсягів перевезення пасажирів автомобільним транспортом у Харківській області на таких сегментах, як приміське і міське сполучення [4, с. 90]. Таке скорочення мало місце, проте у тій самій короткостроковій перспективі кількість автомобілів у власності мешканців Харківської області зростає. І процес зростання автомобілізації населення Харківської області, як і України загалом, тривав до початку 2022 р. Ба більше, відтік значної частини населення України з лютого 2022 р. до сьогодні із східних і південних до центральних і західних областей України призводить до підвищення рівня автомобілізації населення у цих областях. З одного боку, це є позитивом, а з іншого — значна кількість автомобілів та пасажирів сприяє великій кількості аварій та катастроф і вимагає грошових інвестицій у справу боротьби із ними. І лише одними адміністративними методами цьому зарадити неможливо. Підхід повинен бути комплексним. Водночас важливим завданням є усунення держави від фінансових витрат на ремонт і амортизацію доріг, здійснення перевезень окремих категорій громадян і вантажів, відшкодування сім'ям загиблих втраченого годувальників та інших близьких родичів у резонансних ДТП тощо. Це важливо у зв'язку із значними потребами у державних витратах у військово-промисловому комплексі та витратах на фінансування ЗСУ. Сьогодні поступово робляться окремі кроки до оптимізації механізмів фінансування та підвищення безпеки перевезень.

Так, нині скасовано класичну форму дорожнього збору, а автозаправні станції зроблено податковими агентами, які закладають цей збір у вартість пального. Протягом кількох років законодавці порушували питання про необхідність відновлення обов'язкового технічного огляду для усіх автомобілів. Також зараз готуються законопроекти, спрямовані на скасування державного фінансування безоплатного проїзду громадянам пільгових категорій. Діяльність з підвищення безпеки перевезень повинна бути пов'язана з підвищенням якості перевезень самими перевізниками. Вітчизняні дослідники вказують, що у сфері залізничних перевезень відсутня чітка стратегія щодо підвищення якості продукції та послуг, а витрати ресурсів плануються без урахування

вимог щодо підвищення якості експлуатаційної діяльності, якості обслуговування вантажовласників і пасажирів тощо [2, с. 58]. Тобто активними у страховій діяльності у сфері транспорту повинні бути дії не лише страховиків, але й перевізників та інших учасників транспортних відносин. Споживачі послуг транспортних організацій можуть впливати на якість послуг із перевезень шляхом відмови від таких послуг окремих перевізників або шляхом інформування органа ліцензування про неякісні послуги того чи іншого перевізника. Тобто можна зазначити, що у забезпеченні високоякісного стану транспортних засобів, дорожньої, портової, аеродромної інфраструктури, визначенні безпечних маршрутів перевезень, забезпеченні охорони транспортних засобів, пасажирів, багажу і вантажу економічно і безпеково зацікавлені певною мірою усі учасники відносин у сфері транспорту, зокрема і страховики.

8. Здійснення страхового захисту учасників відносин у сфері транспорту коштом фондів, що формуються шляхом сплати страхувальниками страхових премій (платежів, внесків), доходів від розміщення коштів таких фондів та інших доходів страховика, отриманих згідно із законодавством. Ця ознака описує класику роботи усіх страхових компаній світу. Спеціальний фонд формується з отриманих від страхувальників страхових премій та від відсотків, отриманих за розміщення цих коштів на депозитних рахунках банків. Дослідники акцентують увагу на створенні страхового фонду коштом великого кола його учасників [6, с. 48]. Після настання страхового випадку ці кошти виплачуються страхувальнику, а частіше — особам або суб'єктам, яким було завдано шкоди діями чи бездіяльністю страхувальника. І відшкодування втрат страхувальника або іншого представника страхувальника за договором страхування здійснюється лише за умови чіткого збігу описаного у договорі із реальним фактом об'єктивної дійсності.

Так, науковці справедливо вказують, що «механізм правового регулювання страхових відносин приводиться в дію не простою сукупністю юридичних фактів, а складною системою фактичних обставин, що мають юридичне значення, для якої характерним є особливий зв'язок, чітка ієрархія і послідовність у накопиченні» [10, с. 225].

Висновки. Отже, можна систематизувати наведені основні нормативно-правові ознаки страхової діяльності у сфері транспорту:

1. Захист страхових інтересів учасників страхових правовідносин у сфері транспорту (страховий захист).

2. Страхування ризиків у сфері транспорту, пов'язаних з життям, здоров'ям, володінням, користуванням і розпорядженням майном, з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди особі або її майну, а також шкоди, заподіяної юридичній особі, у разі настання страхових випадків, визначених договором страхування.

3. Обов'язковість або необов'язковість (факультативність) виникнення правового зв'язку між страховиком та іншими учасниками відносин у сфері транспорту.

4. Незамінна роль договорів страхування у сфері транспорту у визначенні страхових випадків та інших умов страхування.

5. Визначеність предмета договору страхування і об'єкта страхування у сфері транспорту.

6. Діяльність у формі суб'єкта підприємництва з метою отримання прибутку або діяльність з метою отримання соціального ефекту у сфері транспорту.

7. Зацікавленість страховиків в усуненні причин та умов, що сприяють настанню страхових випадків у сфері транспорту.

8. Здійснення страхового захисту учасників відносин у сфері транспорту коштом фондів,

що формуються шляхом сплати страхувальниками страхових премій (платежів, внесків), доходів від розміщення коштів таких фондів та інших доходів страховика, отриманих згідно із законодавством.

Виявлені і сформульовані нормативно-правові ознаки страхової діяльності у сфері транспорту дадуть змогу погодитися зі спрощеним доктринальним визначенням поняттям страхової діяльності: «збірне поняття, яке містить окремі напрями господарської діяльності (підприємницька — некомерційна), що поділяються на дві форми (добровільна — обов'язкова), що зі свого боку розгалужені на окремі види» [6, с. 62—63], та легальним поняттям страхування, наданим у п. 69 ст. 1 Закону України «Про страхування» і наведеним на початку статті. Виявлені і стисло схарактеризовані у межах статті основні нормативно-правові ознаки страхової діяльності у сфері транспорту визначають її суть, її правовий режим, на основі якого цю діяльність здійснюють страховики незалежно від форми власності майна, організаційно-правової форми, місця реєстрації, розміру статутного капіталу у межах, визначених законом, тощо.

Перспективи подальших розвідок. Нормативно-правові ознаки страхової діяльності у сфері транспорту будуть покладені в основу досліджень правового регулювання страхової діяльності у сфері транспорту під час наступних наукових розвідок.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Брунько А.В. Щодо визначення поняття та рис господарської діяльності зі страхування у сфері транспорту. *Науковий вісник Ужгородського національного університету: серія: Право*. 2013. Вип. 21. Ч. 2. С. 9—12.
2. Дем'янчук Ю. Основні проблеми державно-правового управління залізничним транспортом України. *Підприємництво, господарство і право*. 2011. № 3. С. 56—59.
3. Кульчій О.О. Проблеми визначення предмета договору страхування цивільно-правової відповідальності автовласників. *Держава і право*. 2011. Вип. 51. С. 403—408.
4. Майборода Ю.В. Прогнозування обсягів пасажирських перевезень на ринку автотранспортних послуг. *Економіка та держава*. 2015. № 1. С. 88—91.
5. Панченко О.І. Страхування як інструмент стимулювання інноваційно-інвестиційного розвитку залізничного транспорту. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2015. № 4. С. 323—331. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/prpe_2015_4_45 (дата звернення: 20.05.2024).
6. Пацурія Н.Б., Войцеховська І.М., Головачова А.С. Правове регулювання діяльності у сфері страхування та перестрахування: проблеми теорії та практики. Київ: Ліра-К, 2017. 256 с.
7. Роженко О.В. Правове регулювання страхування інвестицій в Україні. *Правовий часопис Донбасу*. 2020. № 2 (71). С. 89—96.
8. Соболев Р.Г. Напрями вдосконалення державного регулювання страхової діяльності в Україні. *Актуальні проблеми державного управління*. 2010. № 2. С. 145—151. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdy_2010_2_20 (дата звернення: 20.05.2024).

9. Шапенко Л.О. Правове регулювання страхових ризиків в цивільній авіації. *Наука і молодь: зб. наук. праць: електронне наукове видання*. Київ: НАУ, 2013. С. 11–14.
10. Шапенко Л. Юридичні факти в механізмі правового регулювання страхових відносин. *Evropský politický a právní diskurz*. 2017. Sv. 4, Vyd. 2. С. 222–227. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evrpol_2017_4_2_37 (дата звернення: 20.05.2024).
11. Дерев'янко Б.В. Щодо визначення понять «надання освітніх послуг» та «надання послуг у сфері освіти». *Вісник Запорізького юридичного інституту Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2011. № 4 (57). С. 92–109.
12. Резнікова В.В. Послуга та суміжні правові категорії. *Університетські наукові записки*. 2009. № 2. С. 105–115.

Надійшла 25.05.2024

REFERENCES

1. Brunko A.V. Shchodo vyznachennia poniattia ta rys hospodarskoi diialnosti zi strakhuvannia u sferi transportu. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu: seriia: Pravo*. 2013. Vyp. 21. Ch. 2. P. 9-12 [in Ukrainian].
2. Demianchuk Yu. Osnovni problemy derzhavno-pravovoho upravlinnia zaliznychnym transportom Ukrainy. *Pidpriemnytstvo, gospodarstvo i pravo*. 2011. No. 3. P. 56-59 [in Ukrainian].
3. Kulchii O.O. Problemy vyznachennia predmeta dohovoru strakhuvannia tsyvilno-pravovoi vidpovidalnosti avtovlasnykiv. *Derzhava i pravo*. Vyp. 51. P. 403-408 [in Ukrainian].
4. Maiboroda Yu.V. Prohnozuvannia obsiahiv pasazhyrskykh perevezen na rynku avtotransportnykh posluh. *Ekonomika ta derzhava*. 2015. No. 1. P. 88-91 [in Ukrainian].
5. Panchenko O.I. Strakhuvannia yak instrument stymuliuvannia innovatsiino-investytsiinoho rozvytku zaliznychnoho transportu. *Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia*. 2015. No. 4. P. 323-331. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ppeu_2015_4_45 [in Ukrainian].
6. Patsuriia N.B., Voitsekhovska I.M., Holovachova A.S. Pravove rehuliuвання diialnosti u sferi strakhuvannia ta perestrakhuvannia: problemy teorii ta praktyky: monohrafiia. Kyiv: Lira-K, 2017. 256 p. [in Ukrainian].
7. Rozhenko O.V. Pravove rehuliuвання strakhuvannia investytsii v Ukraini. *Pravovyi chasopys Donbasu*. 2020. No. 2 (71). P. 89-96. [in Ukrainian].
8. Sobol R.H. Napriamy vdoskonalennia derzhavnoho rehuliuвання strakhovoi diialnosti v Ukraini. *Aktualni problemy derzhavnoho upravlinnia*. 2010. No. 2. P. 145-151. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdy_2010_2_20 [in Ukrainian].
9. Shapenko L.O. Pravove rehuliuвання strakhovykh ryzykiv v tsyvilnii aviatsii. *Nauka i molod: zb. nauk. prats: elektronne naukowe vydannia*. Kyiv: NAU, 2013. P. 11-14 [in Ukrainian].
10. Shapenko L. Yurydychni fakty v mekhanizmi pravovoho rehuliuвання strakhovykh vidnosyn. *Evropský politický a právní diskurz*. 2017. Sv. 4, Vyd. 2. P. 222-227. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evrpol_2017_4_2_37 [in Ukrainian].
11. Derevianko B.V. Shchodo vyznachennia poniat “nadannia osvitykh posluh” ta “nadannia posluh u sferi osvity”. *Visnyk Zaporizkoho yurydychnoho instytutu Dnipropetrovskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav*. 2011. No. 4 (57). P. 92-109 [in Ukrainian].
12. Rieznikova V.V. Posluha ta sumizhni pravovi katehorii. *Universytetski naukovy zapysky*. 2009. No. 2. P. 105-115 [in Ukrainian].

Received 25.05.2024

Denys SVITLYCHNYI

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

REGULATORY SIGNS OF INSURANCE ACTIVITIES IN THE FIELD OF TRANSPORT

The purpose of the paper is to systematize and characterize the main regulatory features of insurance activities in the field of transport, which distinguish them from other financial institutions and insurers from other industries and spheres of human activity, determine the legal status of insurers in the field of transport, the legal regime of their activities and will allow in the future suggesting options for improving the relevant regulatory framework. Research methods. To achieve the purpose of the paper, scientific research methods were used: 1) structured system analysis, which made it possible to identify and characterize the first feature, which is the legal protection of participants in relations in the field of transport; 2) analytical and synthetic, which made it possible to trace the cause-and-effect relationship between the occurrence of insured events determined by the insurance contract and compensation for the damage caused; 3) comparative legal, which made it possible to characterize the mandatory and non-binding (optional) nature of the emergence of a legal connection between the insurer and other participants in relations in the field of transport; 4) formal logical, which made it possible to establish the role of insurance contracts in the field of transport in determining insured events and other insurance conditions, and others. Results. The main regulatory features of insurance activities in the field of transport have been systematized: 1. Protection of the insurance interests of participants in insurance legal relations in the field of transport (insurance protection); 2. Insurance of risks in the field of transport that is related to life, health, ownership, use, and disposal of property, with compensation by the insured for damage caused to a person or property, as well as damage caused to a legal entity, in the event of insured events determined by the insurance contract; 3. Mandatory or optional emergence of a legal connection between the insurer and other participants in relations in the field of transport; 4. The indispensable role of insurance contracts in the field of transport in determining insured events and other insurance conditions; 5. Determination of the subject of the insurance contract and the insurance object in the field of transport; 6. Activity in the form of a business entity to make a profit or obtain a social effect in the transport field; 7. The interest of insurers in eliminating the causes and conditions that contribute to the occurrence of insured events in the transport sector; 8. Implementation of insurance protection for participants in relations in the field of transport at the expense of funds formed by the payment of insurance premiums (payments, contributions) by policyholders, income from the placement of funds from such funds, and other income of the insurer received in accordance with the law.

Keywords: insurer, policyholder, carrier, passenger, insurance activity, business activity, transport sector, insurance contract, insurance object, insured event, insurance protection, mutual insurance, cargo.