



Міністерство освіти і науки України  
Сумський державний університет

**ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ  
ФІНАНСОВИХ ПОСЛУГ:  
НАЦІОНАЛЬНИЙ, ЄВРОПЕЙСЬКИЙ,  
ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИЙ ВИМІРИ**

*Матеріали*

*науково-практичного круглого столу*

*(м. Суми, 26 січня 2024 року)*

Суми  
Сумський державний університет  
2024

**СКЛАД ОРГАНІЗАЦІЙНОГО КОМІТЕТУ:**

*Крупчан О. Д.*, доктор юридичних наук, професор, академік НАПрН України, директор Інституту приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України;

*Попович Т. Г.*, кандидат юридичних наук, старший дослідник, учений секретар НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України;

*Руденко Л. Д.*, кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри адміністративного, господарського права та фінансово-економічної безпеки СумДУ;

*Плотнікова М. В.*, кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри міжнародного, європейського права та порівняльного правознавства СумДУ;

*Швагер О. А.*, кандидат юридичних наук, асистент кафедри міжнародного, європейського права та порівняльного правознавства СумДУ

*Рекомендовано до видання  
рішенням вченої ради  
Навчально-наукового інституту права СумДУ  
(протокол № 5 від 23.01.2024 року)*

**Правове** регулювання фінансових послуг: національний, європейський, глобалізаційний виміри : матеріали науково-практичного круглого столу (м. Суми, 26 січня 2024 р.). – Суми : Сумський державний університет, 2024. – 105 с.

До збірника ввійшли тези доповідей та повідомлення викладачів, студентів, учених та аспірантів ЗВО і наукових установ, які брали участь у науково-практичному круглому столі «Правове регулювання фінансових послуг: національний, європейський, глобалізаційний виміри», присвяченому актуальним питанням правового регулювання ринків фінансових послуг в Україні та Європейському Союзі.

4. Закон України «Про фінансові послуги та фінансові компанії» від 14 грудня 2021 року № 1953-IX.

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1953-20#Text>.

5. Постанова Правління Національного банку України «Про внесення змін до Положення про здійснення Національним банком України нагляду за додержанням об'єктами нагляду законодавства України про захист прав споживачів фінансових послуг та обмежених платіжних послуг, вимог щодо взаємодії із споживачами при врегулюванні простроченої заборгованості» від 28 вересня 2023 №118.

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0118500-23#Text>

6. Постанова Правління Національного банку України «Про затвердження Положення про здійснення Національним банком України нагляду за додержанням об'єктами нагляду законодавства України про захист прав споживачів фінансових послуг та обмежених платіжних послуг, вимог щодо взаємодії із споживачами при врегулюванні простроченої заборгованості та внесення зміни до Положення про здійснення Національним банком України безвиїзного нагляду на ринках небанківських фінансових послуг» від 02 вересня 2022 №198.

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0198500-22#Text>

7. Постанова Правління Національного банку України «Про затвердження Положення про здійснення безвиїзного нагляду за діяльністю з надання фінансових та супровідних послуг» від 14 грудня 2023 №162.

URL: [https://bank.gov.ua/ua/legislation/Resolution\\_14122023\\_162](https://bank.gov.ua/ua/legislation/Resolution_14122023_162).

## **ПРО РОЗВИТОК ФІНАНСОВИХ ПОСЛУГ СТРАХОВИХ КОМПАНІЙ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ**

***Світличний Д. С.***

*аспірант,*

*Державна установа «Інститут економіко-правових досліджень  
імені В.К. Макутова Національної академії наук України»*

У складних умовах, у яких зараз опинилася українська економіка, держава вимагає значних фінансових ресурсів, які є вкрай дефіцитними. І ці ресурси мають спрямовуватися у першу чергу

на оборону держави. Але часто держава вимушена відшкодовувати різноманітну шкоду, завдану третіми особами громадянами. У таких випадках держава об'єктивно зацікавлена перекласти такий обов'язок на когось іншого. Цим іншим за певних умов, зокрема у сфері транспорту за наявності укладеного договору страхування, може і повинна виявитися страхова організація. З метою визначення особливостей і правил здійснення страхової діяльності потрібно розглянути процедури становлення страхового бізнесу на території України і виявити тенденції.

Ще при переході до капіталізму спільне (взаємне) страхування у більшій мірі почало поступатися позиціями страхуванню на основі регулярних внесків. Цим видом страхування почали займатися сформовані у великій кількості професійні підприємці – страхові компанії. У цілому вони мали схожий на сучасний правовий статус. Як і інші суб'єкти підприємництва, вони пройшли шлях утворення, первісного накопичення капіталу, конкурентного підприємництва, монополістичної конкуренції.

Поява страхових товариств була пов'язана із розвитком капіталізму, насамперед, на морському транспорті та в торгівлі, де, як було показано вище, ще з часів середньовіччя було накопичено досвід різних моделей захисту власників суден і вантажів на випадок їх знищення, пошкодження або пограбування під час рейсу.

Поява страхових компаній зі схожим на сучасний правовим статусом розпочалася в Англії. Загальновідомим є факт утворення ще у 1688 році асоціації «Лондонський Ллойд», учасники якої в 1779 році прийняли формуляр морського страхування – «формуляр Ллойда», який вибірково використовується до сьогодні. Через сформовані традиції у страхуванні та страховому праві в Англії, а пізніше у німецьких державах у наші часи Велика Британія та ФРН є одними із світових лідерів у страхуванні ризиків, майна та інших матеріальних і нематеріальних цінностей у сфері транспорту.

У 1918 році у радянській росії страхову справу було оголошено державною монополією. З липня 1922 року було утворено державний монополіст – Держстрах, який спочатку хоча і був державною організацією, але враховував у своїй діяльності принцип взаємності або зворотності. У 1922 році віддавав до бюджету 15 % прибутку, у 1935 році – 80 % для держстрахів союзних республік і 95 % – для Держстраху СРСР. Система функціонувала як додатковий важіль оподаткування населення, оскільки держмайно з 1931 року страхуванню не підлягало [1, с. 255-256]. І така ситуа-

ція тривала без змін до початку 1990-х років, коли на ринку страхування транспортної діяльності з'явилася значна кількість недержавних компаній (станом на 1994 рік в Україні діяли більш ніж 700 страхових компаній), які діяли на основі принципу аналогії права із актами, якими регулюється діяльність Держстраху. Окремого власного НПА про страхування на той момент в Україні ще прийнято не було.

У 1993 році з'явився Декрет КМУ «Про страхування», яким було утворено Укрстрахнагляд для контролю за страховиками [2], оскільки у перші після СРСР роки їх діяльності на українському ринку рівень рентабельності був дуже високий, а зловживання траплялися достатньо часто.

У 1996 році було прийнято Закон України «Про страхування», яким підвищено розмір мінімального статутного фонду (на сьогодні статутного капіталу) страхової компанії і поставлено його у залежність до поточного офіційного курсу євровалюти (у ті часи вона мала назву екю). Відповідно до Закону, статутний фонд страховика повинен був дорівнювати не менш як 100 тисяч екю. Закон передбачав обов'язкову перереєстрацію страховиків [3]. Через це кількість страхових компаній різко скоротилася (у 1997 році їх лишилося 220). Багато страхових компаній були змушені об'єднатися для збільшення своїх фінансових можливостей. Законом було підвищено вимоги до страхових резервних фондів компаній, а також детально урегульовано окремі види страхування. Такі зміни можна вважати позитивом з точки зору забезпечення інтересів страхувальників. І не в останню чергу такі позитиви стосуються сфери транспорту. Саме на транспорті все перебуває в русі, через що на об'єкти транспортної сфери скоюються злочинні посягання так званих «рейдерів» та інших зловмисників. Фахівці-кримінологи вказують, що місце вчинення крадіжки здебільшого не збігається з місцем її виявлення; між учиненням і виявленням крадіжки нерідко проходить значний проміжок часу. В окремих випадках наслідком таких злочинних діянь можуть бути перешкоди у роботі транспорту (затримка рейсів, зміна розкладу руху, пошкодження рухомого складу, завдання додаткових збитків транспортним організаціям, створення аварійних ситуацій та ін.) [4, с. 103]. А це призводить до значних грошових витрат, які частково може покрити страхова компанія. Зрозуміло, що страховик розрачує свої ризики і не працюватиме у збиток. У негативних випадках страховики відмовлятимуться від

укладання договору із потенційно небезпечним з точки зору можливості нападу на неї, транспортної компанії - клієнта страховика. У позитивних випадках страховики можуть диверсифікувати ризики шляхом перестраховування або перерозподілу між іншими страховиками. Можливо тому для захисту своїх інтересів страховики почали об'єднуватися в асоціації. У 1997 році було утворено найбільш впливову страхову асоціацію в Україні – Лігу страхових організацій.

Нова редакція Закону України «Про страхування» у 2001 році підвищила мінімальний розмір статутного капіталу для будь-якого страховика у розмірі 1 млн. євро, та 1,5 млн. євро – для страховика, що здійснює страхування життя [5], що є безумовним позитивом, адже страхові компанії повинні мати фінансові можливості для виконання своїх зобов'язань перед страхувальниками. І не в останню чергу це стосується страховиків, що працюють на ринку транспортних перевезень.

У 2002 році було утворено Державну комісію з регулювання ринків фінансових послуг, до компетенції якої входив контроль за діяльністю страхових компаній [6]. А у 2011 році її було реорганізовано у Національну комісію з державного регулювання у сфері ринків фінансових послуг [7]. Проте не дивлячись на контроль відносин у сфері страхування, часто саме страховики були порушниками прав інших суб'єктів господарювання та громадян. Навіть за умови настання страхового випадку вони шукають шляхи ухилення від обов'язку здійснення страхових виплат. Тому для захисту контрагентів страховика пропонується останнім зважено й обережно підходити до укладання договору зі страховиком та ретельно вивчати правила страхування. Інтереси сумлінного страховика забезпечуються процедурою ліцензування та визначенням мінімального статутного капіталу страховика залежно від видів діяльності, які він здійснює [8, с. 131].

Після економічної кризи 2009 року в Україні відбувалося збільшення кількості страхових компаній (у т.ч. іноземних), укладених договорів, страхових премій, виплат, страхових резервів. Не випадають із загальної статистики і страхові компанії, що діють у сфері транспорту. Цьому сприяє велика кількість НПА, які стимулюють, а то й зобов'язують перевізників страхувати свої ризики. А на противагу професійним страховикам поширилося взаємне страхування. Можна навести інформацію, згідно із якою майже 95 % судовласників світу страхують відповідальність перед тре-

тіми особами в товариствах взаємного страхування, що іменують-ся клубами взаємного страхування [1, с. 255-256]. У транспортній сфері працюють і одні, й інші. Кожен вид страхування має свої переваги і має власних клієнтів. З іншого боку, одні й ті самі суб'єкти господарювання - транспортні організації можуть укла-дати різні договори страхування з одними і тими ж страховиками залежно від ситуації, виду перевезень, виду транспорту, особливостей контрагентів і клієнтів тощо.

З анексією АРК і початком воєнних дій у 2014 році страховики почали більше відмовляти в укладанні договорів із потенційними контрагентами. Проте нормативні приписи стосовно обов'язковості страхування авто цивільної відповідальності власників транспортних засобів сприяють виживанню і навіть певному розвитку страхової діяльності. А завершення війни на користь України, яке обов'язково відбудеться в умовах підтримки держав економічно розвиненої західної цивілізації, призведе до розвитку як діяльності у сфері транспорту, так і страхуванню цих відносин.

#### **Література:**

1. Адамов А.С. Історичні аспекти взаємного страхування. *Актуальні проблеми держави і права*. 2009. Вип. 51. С. 253–258.
2. Про страхування: Декрет Кабінету Міністрів України від 10 травня 1993 року № 47-93. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 29. Ст. 320 (втратив чинність).
3. Про страхування: Закон України від 7 березня 1996 року № 85/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 18. Ст. 78.
4. Ховавко С.М. Посилення кримінальної відповідальності за окремі види злочинів на об'єктах транспорту загального користування. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2012. № 1. С. 101–103.
5. Про внесення змін до Закону України «Про страхування»: Закон України від 4 жовтня 2001 року № 2745-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2002. № 7. Ст. 50.
6. Про Положення про Державну комісію з регулювання ринків фінансових послуг України: Указ Президента України від 4 квітня 2003 року № 292/2003. *Адміністрація Президента України: офіційне інтернет-представництво*. Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/292/2003>.
7. Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг: Указ Президента України

від 23 листопада 2011 року № 1070/2011. *Адміністрація Президента України: офіційне інтернет-представництво*. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1070/2011>.

8. Деревянко Б.В. Правове регулювання захисту прав суб'єктів господарювання: навч. посібник. Б. В. Деревянко; МВС України, Донецький юридичний інститут. Донецьк: Видавничий дім «Кальміус», 2013. 148 с.

URL: <https://repository.ndippp.gov.ua/handle/765432198/223>.

## **СВДС ЯК ВИД ФІНАНСОВОГО МОНІТОРИНГУ**

***Устинова І. П.***

*к.ю.н., доцент,  
професор кафедри конституційного і адміністративного права  
Юридичний факультет  
Національний авіаційний університет*

Діджиталізація у фінансовій сфері як механізм демократизації суспільства є актуальний реформаторський крок сучасної України. Серед інших проєктів, в перспективним і цікавим є e-hryvnia. Станом на жовтень 2022 року зареєстровано торговельну марку "e-hryvnia" та "e-гривня", яка безпосередньо належить Національному Банку України. Відбулася пілотна апробація, так, працівники Міністерства цифрової інформації та розробники державного додатку "Дія", вже у 2021 році отримали зарплатню в цифровій валюті на базі блокчейн. Це стало частиною експерименту зі створення національної валюти, який Міністерство цифрової трансформації проводить у співпраці із Нацбанком. Україна, як одна із перших держав, прагне набрати оберти у сфері цифровізації, створивши цифрову версію своєї національної валюти. Та прийнявши Закони України "Про платіжні послуги" та "Віртуальні активи" поклала початок його юридичного закріплення.

Сучасні юристи-науковці активно обговорюють питання проєкту e-гривні та погоджуються із тим, щоб суспільні та економічні передумови запровадження нової системи обігу гривні є нагальною необхідністю та процесом вписування України до світового нормативного поля регулювання фінансових систем.