

**ДЕРЖАВНА УСТАНОВА
«ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКО-ПРАВОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ
ІМЕНІ В.К. МАМУТОВА
НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ НАУК УКРАЇНИ»**

**ДОНЕЦЬКИЙ НАУКОВИЙ ЦЕНТР
НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ НАУК УКРАЇНИ
ТА МІНІСТЕРСТВА ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**КИЇВСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ ПРАВА
НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ НАУК УКРАЇНИ**

**П'ЯТІ НАУКОВІ
ЧИТАННЯ ПАМ'ЯТІ
АКАДЕМІКА
В.К. МАМУТОВА**



28 червня 2024 року

ДЕРЖАВНА УСТАНОВА
«ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКО-ПРАВОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ
імені В.К. МАМУТОВА
НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ НАУК УКРАЇНИ»

ДОНЕЦЬКИЙ НАУКОВИЙ ЦЕНТР
НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ НАУК УКРАЇНИ
ТА МІНІСТЕРСТВА ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

КИЇВСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ ПРАВА
НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ НАУК УКРАЇНИ

**П'ЯТІ НАУКОВІ ЧИТАННЯ
ПАМ'ЯТІ АКАДЕМІКА
В.К. МАМУТОВА**

28 червня 2024 року

м. Київ, 2024

УДК 346.1:001.891(092)

П 96

Організаційний комітет / редакційна рада:

Устименко Володимир – член-кореспондент Національної академії наук України, член-кореспондент Національної академії правових наук України, доктор юридичних наук, професор, Заслужений юрист України, директор Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Мамутова Національної академії наук України», Голова Донецького наукового центру Національної академії наук України та Міністерства освіти і науки України;

Джабраїлов Руслан – доктор юридичних наук, професор, заступник директора з наукової роботи Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Мамутова Національної академії наук України»;

Гудіма Тетяна – доктор юридичних наук, старший дослідник, заступник завідувача відділу проблем модернізації господарського права та законодавства Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Мамутова Національної академії наук України»;

Краснова Юлія – доктор юридичних наук, доцент, провідний науковий співробітник Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Мамутова Національної академії наук України»;

Дутов Михайло – кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Мамутова Національної академії наук України»;

Сошников Антон – кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Мамутова Національної академії наук України»;

Ляшенко Павло – кандидат економічних наук, науковий співробітник Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Мамутова Національної академії наук України».

*Рекомендовано до друку вченою радою Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Мамутова Національної академії наук України»
(протокол № 11 від 29 липня 2024 року)*

Зареєстровано в Державній науковій установі «Український інститут науково-технічної експертизи та інформації» (посвідчення № 253 від 15 квітня 2024 року)

П 96

П'яті наукові читання пам'яті академіка В.К. Мамутова: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Київ, 28 червня 2024 р.) за заг. ред. В.А. Устименка; НАН України, ДУ «ІЕПД імені В.К. Мамутова НАН України». Київ-Чернігів, 2024. 312 с.

ISBN 978-617-8145-29-3

Видання містить тези виступів учасників П'ятих наукових читань пам'яті академіка В.К. Мамутова (м. Київ, 28 червня 2024 р.). Розглядаються науково-творча спадщина академіка Національної академії наук України та Національної академії правових наук України Валентина Карловича Мамутова, актуальні та найбільш сучасні питання правового забезпечення господарських відносин в Україні та за кордоном, новітні тенденції у господарському процесі, шляхи модернізації та рекодифікації господарського законодавства в контексті стратегічного курсу України щодо реалізації положень Угоди про асоціацію з Європейським Союзом.

Захід проведено за технічної підтримки Ресурсного Центру соціально-правової та професійної підтримки співробітників переміщених ЗВО/наукових установ (створений за підтримки Офісу Ради Європи в Україні).

Для науковців, викладачів, здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії, студентів закладів вищої освіти, юристів-практиків, а також для працівників органів державної влади та органів місцевого самоврядування.

УДК 346.1:001.891(092)

ISBN 978-617-8145-29-3

© ДУ «ІЕПД імені В.К. Мамутова
НАН України»

© Автори тез доповідей, 2024

4. Саєнко А.Г. Здійснення господарської діяльності в умовах воєнного стану. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 10. С. 269-271.

5. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18. 19–20. 21–22.

6. Деякі питання державної реєстрації та функціонування єдиних та державних реєстрів, держателем яких є Міністерство юстиції, в умовах воєнного стану: постанова Кабінету Міністрів України від 6 березня 2022 р. № 209. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/209-2022-%D0%BF#Text>.

7. Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо дії норм на період дії воєнного стану: Закон України від 15.03.2022 р. № 2120-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2120-20#Text>.

8. Деякі питання забезпечення провадження господарської діяльності в умовах воєнного стану: постанова Кабінету Міністрів України від 18.03.2022 р. № 314. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/314-2022-%D0%BF#Text>.

9. Податковий кодекс України від 02.12.2010 р. № 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text>.

Денис СВІТЛИЧНИЙ,
здобувач вищої освіти ступеня доктора філософії
Державної установи «Інститут економіко-
правових досліджень імені В.К. Макутова
Національної академії наук України», м. Київ
<https://orcid.org/0009-0001-5547-1294>

СТРАХУВАННЯ РИЗИКІВ ПЕРЕВІЗНИКІВ: ДОСВІД КРАЇН-ЧЛЕНІВ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

23 червня 2022 року Європейською Радою Україні було надано статус кандидата вступ до ЄС. Для повноцінного вступу до ЄС треба удосконалити власне українське законодавство. Так, транспортне і страхове законодавство достатньо розвинене у країнах-членах ЄС.

Наближення стандартів у транспортному і страховому законодавстві України та ЄС, а також врахування відповідної позитивної практики дозволить українським перевізникам і страховикам швидко отримати бонуси від інтеграції із країнами ЄС. Інтеграція можлива лише за умови відповідності вітчизняного законодавства та господарської практики європейським стандартам. Через такі процеси сьогодні транспортні організації поступово інтегруються у європейський ринок перевезень, а страхові компанії часто не витримують конкуренції навіть на внутрішньому ринку. Тому зараз важливим є вивчення європейського і світового законодавства про здійснення страхової діяльності у сфері транспорту.

Ринок перевезень і страховий ринок навіть кожної середньої за розмірами країни ЄС у десятки разів більший за український. Та розвиток страхової діяльності у сфері транспорту України був стрімкий до 2014 року, поступово відновився за перші роки після 2014 року і має усі перспективи до швидкого розвитку після завершення російської агресії. Українська мережа залізниць є однією із найпотужніших у Європі, одразу із закінченням війни авіаційні перевезення з України і в Україну відновляться (частково можливо навіть під час війни), обсяги морських перевезень вантажів через порти Одеси, Чорноморська, Миколаєва повернулися до обсягів до лютого 2022 року. Перевезення морським транспортом в умовах агресії російської федерації є доволі небезпечними. Тому частину ризиків перевізники перекидають на страховиків за посередництва договору морського страхування. За цим договором страховик зобов'язується за обумовлену плату (страхову премію) у разі настання передбачених у договорі небезпечностей або випадковостей, яких зазнає об'єкт страхування (страхового випадку), відшкодувати страхувальнику або іншій особі, на користь якої укладено договір, понесені збитки [1, с. 92]. При цьому об'єктом морського страхування може бути будь-який пов'язаний з мореплаванням майновий інтерес, як-то: судно, у тому числі і таке, що будується, вантаж, фрахт, плата за проїзд, орендна плата, очікуваний від вантажу прибуток і вимоги, що забезпечуються судном, вантажем і фрахтом, заробітна плата, інші види винагороди капітана, інших осіб суднового екіпажу, цивільна відповідальність судновласника і перевізника, а також ризик, взятий на себе страховиком (перестраховання) [1, с. 92].

Треба звернути увагу на те, що автомобільні перевезення між Україною і країнами ЄС сьогодні зросли у порівнянні із довоєнними часами. Активізація транспортних перевезень неминуче призведе до підвищення капіталізації страхового ринку у сфері транспорту. Потрібне лише посилення інтеграції, а також організація ефективного державного контролю за дотриманням правил усіма учасниками страхових і транспортних відносин. Вітчизняний дослідник І.О. Зискінд вважає, що в Україні виділення пруденційного регулювання та нагляду, а також нагляду за бізнесом страховика майже відсутнє як на теоретичному рівні, так і на практичному, що суперечить світовій та європейській практиці здійснення страхового нагляду, адже передбачає принципово різні засади та принципи їх реалізації, різні регуляторні органи, різний обсяг інформації, яка підлягає розкриттю, різний обсяг прав страхувальників відносно страховиків тощо [2, с. 7]. Вважаємо, що прийняття нової редакції Закону України «Про страхування» від 18 листопада 2021 року є вагомим кроком до упорядкування регулювання відносин на страховому ринку держави загалом і страхового ринку у сфері транспорту зокрема [3].

З утворенням ЄС як наддержавного суб'єкта публічного права важливе значення отримали відповідні директиви, у т.ч. і ті, що регулюють відносини у транспортній та страховій сферах. Зокрема, важливе значення має Директива про безпеку на залізницях від 29 квітня 2004 року [4]. Відповідно до положень цієї Директиви Е.М. Деркач пропонує гармонізувати зміст правил безпеки,

сертифікації безпеки залізничних підприємств, завдань та ролей органів, відповідальних за безпеку та розслідування аварій тощо відповідно до положень актів ЄС та держав – членів ЄС [5, с. 174]. Загалом у країнах ЄС наявні достатньо жорсткі вимоги до транспортних компаній – перевізників. Це стосується і вимог до отримання ними ліцензій на здійснення такої діяльності. Так, крім класичних вимог до транспортних засобів, приміщень, обладнання, водіїв тощо, отримання ліцензії на перевезення неможливе без наявності бездоганної репутації у перевізника, а також високий рівень його фінансового стану [6, с. 35]. І хоча наявність договору із страховиком не є ліцензійною умовою, проте зрозуміло, що страховик не буде ризикувати своїми грошима і репутацією, укладаючи договори із сумнівним перевізником. Слід зазначити, що загалом у європейських країнах забезпечення якості і безпечності вантажних, а тим більше пасажирських перевезень, стоїть на першому місці для усіх учасників відносин у сфері транспорту – держави, перевізників, власників вантажів тощо, і особливо – страховиків. Європейське ставлення страховиків до якості перевезень вимагає проведення порівняння із відповідним українським, а також поєднання правил страхування та шляхів сполучення відповідних видів транспорту в одну спільну транспортну мережу.

Викладене вище підтверджується напрямами реалізації державної політики у сфері повітряного транспорту, яка обумовлена пріоритетами проєвропейського вектору розвитку України, в контексті якого важливим є процес імплементації в законодавство України норм ЄС із регулювання розвитку авіатранспортної сфери, забезпечення інтеграції України до спільного авіаційного простору з ЄС, впровадження заходів державної підтримки суб'єктів в авіаційній галузі України [7, с. 35]. Підтримкою цивільної авіації України може бути виділення прямих державних коштів, надання безвідсоткових чи пільгових кредитів державними банками, цільової державної фінансової допомоги на страхування як самих літаків, так і життя та здоров'я пасажирів, їх вантажу та інших матеріальних цінностей. Зрозуміло, це буде можливим за наявності у держави потрібних ресурсів та закладення таких витрат у закон про державний бюджет на відповідний рік.

Зараз українське законодавство у сфері цивільної авіації перебуває на стадії реформування з метою створення умов для стабільного розвитку та підвищення рівня безпеки. У складних умовах воєнної агресії з боку російської федерації надзвичайно важливим є максимальне забезпечення безперервності діяльності України щодо наближення законодавства про відновлення цивільної авіації України до міжнародних стандартів [8, с. 44], що не суперечить положенням Конституції України і загального законодавства. Також вірним було б не просто відновлювати транспортну сферу, але і розвивати сферу страхування, зокрема і в частині імплементації законодавства України із відповідним європейським.

Можна зробити висновок, що в Україні страхові компанії, як правило, не зацікавлені у значному підвищенні якості та безпеки перевезень і якості доріг та іншої транспортної інфраструктури, безпечності транспортних засобів тощо. У випадку підвищення небезпеки при перевезеннях страхова компанія може

підвищити вартість своїх послуг, допускаючи, що страхові випадки можуть траплятися частіше, ніж за небезпечних умов перевезень. Несумлінні вітчизняні страхові компанії намагаються мінімізувати суми страхових виплат через застосування різноманітних юридичних та бюрократичних вивертів і неоднозначності у трактуванні положень договорів. У країнах ЄС більшість учасників транспортних (у т.ч. і страхових на транспорті) відносин зацікавлені у підвищенні якості транспортних засобів, інфраструктури, рівня безпеки пасажирів та вантажів тощо. Тобто страхові компанії виграють від ненастання страхових випадків.

Забезпечення якості перевезень у європейських країнах багато у чому залежить від участі держави та міждержавних утворень, зокрема самого ЄС, у цих процесах. Якість перевезень і мінімізація настання страхових випадків на транспорті забезпечується застосуванням державою жорсткого відбору при допуску на ринок перевезень транспортних і страхових організацій, їх співробітників і водіїв через надання різноманітних дозволів і ліцензій. При цьому європейські споживачі та суб'єкти господарювання сфери транспорту звикли до застосування державою адміністративних методів. Якщо б держава вирішила відмовитися від ліцензування, стандартизації, жорсткої перевірки якості, допустивши на ринок усіх можливих перевізників, то споживачі самі відмовилися б від їхніх послуг на користь тих, хто пройшов складні адміністративні процедури в інших країнах. Суб'єкти господарювання і громадяни європейських країн відмовляться від обслуговування організаціями із візуально найкращими і найновішими транспортними засобами у випадку відсутності у них дозвільних документів, що підтверджують якість їхніх послуг.

Список літератури:

1. Шелухін М.Л. Транспортне право України. Академічний курс. (підручник). за ред. М. Л. Шелухіна. К.: Ін Юре, 2008. 896 с.
2. 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.
3. Про страхування: Закон України від 18 листопада 2021 року № 1909-ІХ. *Відомості Верховної Ради України*. 2023. № 12-13. Ст. 28.
4. Директива 2004/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради «Про безпеку залізниць у Співтоваристві, яка вносить зміни до Директиви Ради 95/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розподіл потужностей залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки» (Директива про безпеку на залізницях) від 29 квітня 2004 року. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_953.
5. Деркач Е.М. Правові питання технічного регулювання у сфері залізничного перевезення вантажів. *Форум права*. 2012. № 3. С. 169–176.
6. Майборода Ю.В. Європейський досвід ліцензування господарської діяльності на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Херсонського*

державного університету. Серія: Економічні науки. 2014. Випуск 7. Ч. 2. С. 33–36.

7. Поліщук І.В., Кононенко Д.В. Правові засади реалізації державної політики у сфері повітряного транспорту. *Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2023. № 2 (67). С. 30–36.

8. Чулінда Л.І., Устинова І.П. Правові питання відновлення інфраструктури аеропортів України. *Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2023. № 2 (67). С. 38–46.

Олег СВІТЛИЧНИЙ,
здобувач вищої освіти ступеня доктора філософії
Державної установи «Інститут економіко-
правових досліджень імені В.К. Макутова
Національної академії наук України», м. Київ
<https://orcid.org/0009-0003-9254-2674>

ПРО СТАН ДОСЛІДЖЕННЯ ПИТАННЯ ЛІЦЕНЗУВАННЯ ВИДІВ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЯК ЗАСОБУ РЕГУЛЮЮЧОГО ВПЛИВУ ДЕРЖАВИ НА ДІЯЛЬНІСТЬ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Економіка будь-якої держави має прогнозуватися. Розвиток усіх без винятку галузей економіки та сфер виробництва повинен здійснюватися на основі загальнодержавних, галузевих і місцевих програм. Превалювання основ ринкової економіки не означає засилля ринкового фундаменталізму і повну відсутність державного регулювання господарської діяльності. Тільки завдяки перманентному, оптимальному, зваженому і цілеспрямованому державному регулюванню різних видів господарської діяльності економіка країни може досягати бажаних результатів. Способи державного регулювання процесами в економіці можуть бути різними, проте повинні визначатися нормами законодавства з поширенням на суб'єктів їх застосування виключної компетенції за принципом «дозволено лише те, що прямо дозволено законом». Серед різних способів і засобів регулювання державою діяльності суб'єктів господарювання окремо виділяються основні засоби регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання, названі частиною другої статті 12 «Засоби державного регулювання господарської діяльності» ГК України. Перелік таких засобів є виключним і складається із близько десяти видів (точно сказати не можна, оскільки можуть застосовуватися різні критерії). Серед них ліцензування названо другим [1].

Велике значення ліцензування як засобу регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання підтверджується дією статті 14 «Ліцензування, патентування та квотування у господарській діяльності»