



## ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

01135, м. Київ, просп. Перемоги, 14, тел./факс: (044) 351-56-92, тел. (044) 351-54-01

E-mail: [vdz@avia.gov.ua](mailto:vdz@avia.gov.ua), сайт: [avia.gov.ua](http://avia.gov.ua) код згідно з ЄДРПОУ 37536026

Державна регуляторна  
служба України

Державна авіаційна служба України повторно надає проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» (далі – проект постанови), яким вносяться зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 № 676 «Про затвердження Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації», з доопрацьованим відповідно до зауважень Державної регуляторної служби України (Рішення № 47 від 30.01.2019, вих. №562/0/20-19 від 30.01.2019) аналізом регуляторного впливу.

Відповідно до Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18.07.2007 № 950 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 09.11.2011 № 1156), просимо опрацювати та погодити проект постанови у найкоротший термін.

Додатки (тільки адресату):

1. Проект постанови – на 4 арк.
2. Пояснювальна записка – на 6 арк.
3. Прогноз впливу реалізації акта на ключові інтереси заінтересованих сторін – на 2 арк.
4. Порівняльна таблиця – на 8 арк.
5. Висновок про проведення антидискримінаційної експертизи – на 1 арк.
6. Висновок про проведення гендерно-правової експертизи – на 2 арк.
7. Аналіз регуляторного впливу – на 20 арк.
8. М-Тест малого підприємництва – на 6 арк.
9. Наказ про виконання обов'язків Міністра – на 1 арк.
10. Повідомлення про оприлюднення – на 1 арк.

Голова

Ніколаєнко О.С. 351-53-76

UB

Державна служба України  
1.19-1478-19 від 04.03.2019

арк.1



31

О. БІЛЬЧУК

Державна регуляторна служба України  
№ 2194/0/19-19 від 05.03.2019





# КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

## ПОСТАНОВА

від 2018 р. №

Київ

### Про внесення змін до Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації

Кабінет Міністрів України постановляє:

1. Внести до Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 06 вересня 2017 р. № 676 (Урядовий кур'єр України, 2017 р., № 176, Офіційний вісник України 2017 р., № 74, ст. 2272), зміни, що додаються.

2. Ця постанова набирає чинності через 30 днів після її опублікування.

Прем'єр-міністр України

**В. ГРОЙСМАН**

В. Гройсман  
І. Богданов  
А. Богданов

**ЗМІНИ,**  
**що вносяться до Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного**  
**страхування цивільної авіації**

1. Абзац дванадцятий пункту 5 викласти в такій редакції:  
«В залежності від виду страхування в страховому свідоцтві (полісі, сертифікаті) додатково зазначається:».
2. Доповнити пункт 5 новим абзацом двадцять шостим такого змісту:  
«У договорах страхування страхові суми (ліміти відповідальності) за необхідності можуть встановлюватись в інших валютах, ніж визначені мінімальні страхові суми (ліміти відповідальності) у цих Порядку і правилах. У цьому випадку страхувальник самостійно повинен контролювати достатність розмірів цих страхових сум (лімітів відповідальності) та забезпечувати страхування не нижче рівнів, визначених цими Порядком і правилами.».
3. В абзацах першому та другому пункту 14 слова «на день укладення договору страхування» виключити.
4. В абзацах четвертих пунктів 28, 67, 75, 83 та абзацах четвертих пункту 25 додатку 2, пункту 19 додатку 6, пункту 19 додатку 7, пункту 18 додатку 8 слово «(оригінал)» замінити словами «(оригінал, можливе надання копії до отримання оригіналу)».

5. Пункт 74 викласти в такій редакції:  
«74. Мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності):  
Для експлуатантів аеропорту (аеродрому, вертодрому, постійного злітно-посадкового майданчика):

Страхувальник	Мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності) (гривень)
експлуатант постійного злітно-посадкового майданчика	130 000
експлуатанти аеропорту (аеродрому), що використовують аеродроми за класифікацією ІСАО з кодovими літерами «А» чи «В»	
експлуатант вертодрому	5 000 000
експлуатанти аеропорту (аеродрому), що використовують аеродроми за класифікацією ІСАО з кодovими літерами «С» чи «D»	
експлуатанти аеропорту (аеродрому), що використовують аеродроми за класифікацією ІСАО з кодovими літерами «Е» чи «F» без права пасажирських перевезень	

експлуатанти аеропорту (аеродрому), що використовують аеродроми за класифікацією ICAO з кодovими літерами «E» чи «F»	1 624 000 000
--	---------------

Для сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування:

Загальна річна кількість повітряних суден (відправлені та прибулі) в аеропорту (на аеродромі, вертодромі, постійному злітно-посадковому майданчику), де надає послуги сертифікований суб'єкт наземного обслуговування	Мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності) (гривень)
до 1000 одиниць (включно)	523 000
понад 1000 одиниць	5 000 000

У разі, коли суб'єкт наземного обслуговування надає послуги в аеропортах (на аеродромах, вертодромах, постійних злітно-посадкових майданчиках) з загальною річною кількістю повітряних суден (відправлені та прибулі) з різних груп, то мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності) визначається згідно з групою, де розміри мінімальної страхової суми (ліміту відповідальності) найбільші.

Страховальники самостійно повинні оцінювати розміри ризиків та забезпечувати страхування на відповідному рівні, але не нижче рівня, визначеного в цьому пункті.».

6. Пункт 9 додатку 1 викласти в такій редакції:

«9. Застраховані ризики, які пов'язані з повною втратою або пошкодженням повітряного судна, та виникають:

під час руління, що відбувається з моменту початку руху повітряного судна під дією своїх двигунів (але не у польоті) для виконання руління, включаючи тимчасову зупинку під час руління;

під час польоту, що відбувається з моменту початку розгону повітряного судна для зльоту, або спроби зльоту, знаходження в повітрі і до закінчення пробігу після посадки повітряного судна (для вертольотів – період часу, коли обертання гвинтів відбувається під дією сили двигуна, силою інерції, створеної двигуном, або під дією авторотації);

під час знаходження на землі (включаючи буксирування повітряного судна), коли повітряне судно не перебуває у польоті та на рулінні.».

7. Пункт 25 додатку 1, пункт 28 додатку 2, пункт 22 додатку 6, пункт 22 додатку 7, пункт 21 додатку 8 доповнити абзацами третіми такого змісту:

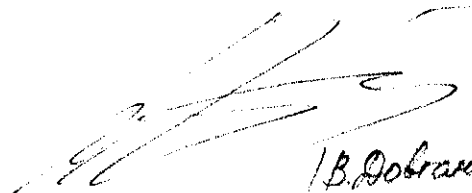
«Строк обґрунтованого письмового повідомлення про відмову в страховому відшкодуванні становить 15 діб після закінчення страхового розслідування.».

8. Пункт 21 додатку 3, пункт 22 додатку 4, пункт 21 додатку 5 доповнити абзацами третіми такого змісту:


«Строк обґрунтованого письмового повідомлення про відмову в страховій виплаті становить 15 діб після закінчення страхового розслідування.».

9. Абзаци шості пункту 29 додатку 1, пункту 32 додатку 2, пункту 25 додатку 3, пункту 26 додатку 4, пункту 25 додатку 5, пункту 26 додатку 6, пункту 26 додатку 7, пункту 25 додатку 8 викласти в такій редакції:

«письмово (листом, телефаксом, телеграфом або електронною поштою) повідомити страховику про настання події, що може бути визнана страховим випадком, протягом двох робочих днів з моменту, коли йому (страхувальнику) стане відомо про її настання.».



/V. Dobrans/



## **ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**

до проекту постанови Кабінету Міністрів України  
«Про внесення змін до Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації»

Мета: оптимізація рівнів мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності) по страхуванню відповідальності експлуатанта аеропорту (аеродрому, вертодрому) та сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування за шкоду, заподіяну третім особам; удосконалення та спрощення процедури визначення мінімальних страхових сум відповідальності для суб'єктів наземного обслуговування, а також приведення до єдиної грошової одиниці виміру (національної грошової одиниці України) страхових сум, крім випадків, коли ці суми визначені європейськими нормами у спеціальних правах запозичення (СПЗ), що дозволить забезпечити належний рівень захисту інтересів третіх осіб, експлуатантів аеропорту (аеродрому, вертодрому, постійного злітно-посадкового майданчика) та сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування.

### **1. Підстава розроблення проекту акта**

Удосконалення здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації.

### **2. Обґрунтування необхідності прийняття акта**

Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» (далі – проект акта) розроблено відповідно до норм Повітряного кодексу України.

У зв'язку з коливаннями валютного курсу в Україні, зокрема, долара США, фінансово-господарським станом значної більшості аеропортів, численними зверненнями аеропортів, Асоціації «Аеропорти України» цивільної авіації та сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування, виникла необхідність у коригуванні та вдосконаленні деяких положень Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 № 676 (далі – Порядок і правила).

### **3. Суть проекту акта**

У проекті акта здійснюється:

перегляд розмірів мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності) експлуатанта аеропорту (аеродрому, вертодрому) та сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування за шкоду, заподіяну третім особам;

спрощення процедури визначення мінімальної страхової суми відповідальності для сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування;

приведення мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності) розділу

«Страховання відповідальності експлуатанта аеропорту (аеродрому, вертодрому, постійного злітно-посадкового майданчика) та сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування за шкоду, заподіяну третім особам» Порядку і правил до національної грошової одиниці України.

#### **4. Правові аспекти**

До основних нормативно-правових актів у даній сфері правового регулювання відносяться:

Повітряний кодекс України;

Закон України «Про страхування»;

постанова Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 № 676 «Про затвердження Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації»;

Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, укладена в Монреалі, 28.05.1999.

#### **5. Фінансово-економічне обґрунтування**

Прийняття проекту акта та подальша його реалізація не потребує додаткового фінансування з державного або місцевих бюджетів України.

У проекті акта рівень мінімальної страхової суми (ліміту відповідальності) для експлуатанта постійного злітно-посадкового майданчика та для експлуатанта аеропорту (аеродрому), що використовує аеродроми за класифікацією ІСАО з кодovими літерами «А» чи «В», не змінено, а лише переведено у національну валюту України та округлено (130 000 гривень).

$5\ 000\ \$ \times 26,16\ \text{грн} = 130\ 800\ \text{грн}$ , де 26,16 - курс долара США до гривні на день розрахунку.

У проекті акта визначення нових рівнів страхових сум відповідальності експлуатанта вертодрому, експлуатанта аеропорту (аеродрому), що використовує аеродроми за класифікацією ІСАО з кодovими літерами «С» чи «D» або з кодovими літерами «Е» чи «F» без права пасажирських перевезень, сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування було обумовлено необхідністю узгодження вимог розділу «Страховання відповідальності експлуатанта аеропорту (аеродрому, вертодрому, постійного злітно-посадкового майданчика) та сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування за шкоду, заподіяну третім особам» з розділом «Страховання відповідальності організацій, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування за шкоду, заподіяну третім особам» Порядку і правил, в якому мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності) встановлена в розмірі 5 000 000 гривень.

Тому для експлуатантів аеропортів (аеродромів), що використовують аеродроми за класифікацією ІСАО з кодovими літерами «С» чи «D» або з кодovими літерами «Е» чи «F» без права пасажирських перевезень, експлуатанта вертодрому та сертифікованого суб'єкта наземного обслуговування, що надає послуги в аеропорту (на аеродромі, вертодромі, постійному злітно-посадковому майданчику) з річним обсягом повітряних

суден (відправлені та прибулі) в цьому аеропорту (на аеродромі, вертодромі, постійному злітно-посадковому майданчику) понад 1000 одиниць, мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності) встановлена в розмірі 5 000 000 гривень.

Для експлуатантів інших аеропортів (аеродромів), що використовують аеродроми за класифікацією ІСАО з кодovими літерами «Е» чи «F» (найбільші аеропорти/аеродроми), мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності) встановлена у розмірі 1 624 000 000 гривень. Для розрахунку даної суми взято аеропорт з найбільшим пасажиропотоком – 10 553 тис чол. та аеропорт, який має незначний обсяг пасажиропотоку, однак відзначився найбільшим зростанням пасажиропотоку за підсумками роботи аеропортів України в 2017 році, та пасажиропотік якого складає 32,5 тис чол. Враховуючи це, страхова сума обчислюється методом пропорційного приведення встановленої мінімальної страхової суми для аеропортів, що використовують аеродроми за класифікацією ІСАО з кодovими літерами «С» чи «D», до розрахункового рівня пропорційно перевищенню найбільшого пасажиропотоку аеропорту до пасажиропотоку аеропорту, який має незначний обсяг, однак відзначився найбільшим зростанням пасажиропотоку. Отриману суму округлено.

$$10\,553 \text{ тис чол.} : 32,5 \text{ тис чол.} = 324,7$$

5 000 000 грн x 324,7 = 1 623 500 000 грн (62 060 397 \$ за курсом долара США до гривні на день розрахунку 26,16).

У проекті акта рівень мінімальної страхової суми (ліміту відповідальності) для сертифікованого суб'єкта наземного обслуговування, що надає послуги в аеропорту (на аеродромі, вертодромі, постійному злітно-посадковому майданчику) з річним обсягом повітряних суден (відправлені та прибулі) в цьому аеропорту (на аеродромі, вертодромі, постійному злітно-посадковому майданчику) до 1000 одиниць (включно) не змінено, а лише переведено у національну валюту України та округлено (523 000 гривень).

20 000 \$ x 26,16 грн = 523 200 грн, де 26,16 - курс долара США до гривні на день розрахунку.

## 6. Прогноз впливу

Реалізація акта безпосередньо вплине на зменшення собівартості аеропортових послуг та дозволить, у свою чергу, здешевити вартість авіаперевезень, що сприятиме зростанню кількості перевезених пасажирів українськими авіакомпаніями.

Реалізація акта дозволить зменшити фінансове навантаження на підприємства аеропортової діяльності через зменшення витрат на здійснення обов'язкового страхування відповідальності перед третіми особами та спростити процедури визначення мінімальних страхових сум відповідальності, а також дозволить підвищити фінансову спроможність підприємств аеропортової діяльності та надасть можливість цим підприємствам для диверсифікації ринку надання аеропортових послуг.

Проект акта за предметом правового регулювання не має впливу на розвиток регіонів, ринок праці, громадське здоров'я, екологію та навколишнє природне середовище та інші сфери суспільних відносин.



## **7. Позиція заінтересованих сторін**

Реалізація акта матиме вплив на інтереси експлуатантів аеропортів (аеродромів, вертодромів) та сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування. Тому, Державіаслужбою проводились обговорення та консультації, «круглий стіл» з представниками вищезазначених підприємств, Асоціацією «Аеропорти України» цивільної авіації, Всеукраїнським об'єднанням організацій роботодавців транспорту «Федерація роботодавців транспорту України», іншими підприємствами та організаціями стосовно необхідності коригування та вдосконалення деяких положень Порядку і правил. В ході обговорень та консультацій учасники висловились про необхідність внесення змін до Порядку і правил, які сприятимуть зменшенню фінансового навантаження на підприємства аеропортової діяльності, спрощенню процедури визначення мінімальних страхових сум відповідальності.

Прогноз впливу від реалізації акта додається до цієї пояснювальної записки.

Проект акта не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, та сфери наукової та науково-технічної діяльності.

## **8. Громадське обговорення**

15.02.2018 Державіаслужбою проведено «круглий стіл» з обговорення питань, які виникли у зв'язку з набранням чинності постановою Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 № 676 «Про затвердження Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації», на засіданні якого вирішено створити робочу групу з питань внесення змін до цієї постанови. До складу робочої групи увійшли представники Асоціації «Аеропорти України» цивільної авіації, Всеукраїнського об'єднання організацій роботодавців транспорту «Федерація роботодавців транспорту України», Громадської спілки «Українська авіатранспортна асоціація», сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування, авіакомпаній, аеропортів, страховиків та інших організацій. Обговорення змін до проекту постанови проводились в рамках цієї групи у робочому порядку з 22.02.2018. За результатами цих обговорень у проекті акта Державіаслужбою максимально враховані пропозиції щодо необхідності коригування розмірів мінімальних страхових сум відповідальності експлуатантів аеропортів (аеродромів, вертодромів) та сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування перед третіми особами.

Отримано погодження запропонованого проекту акта робочою групою (лист Асоціації «Аеропорти України» цивільної авіації від 21.08.2018 № А-08/68).

## **9. Позиція заінтересованих органів**

Проект акта надсилається на погодження до Міністерства фінансів України, Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, Національної

комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг України, Державної регуляторної служби України, Міністерства інфраструктури України.

#### **10. Правова експертиза**

Проект акта після узгодження з заінтересованими органами буде направлений до Міністерства юстиції України для проведення правової експертизи.

#### **11. Запобігання дискримінації**

У проекті акта відсутні положення, які містять ознаки дискримінації та не потребує проведення громадської антидискримінаційної експертизи.

#### **11<sup>1</sup>. Відповідність принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків**

У проекті акта відсутні положення, що містять ознаки, які порушують принцип забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, та не потребує здійснення оцінки гендерного впливу проекту акта.

#### **12. Запобігання корупції**

Проект акта не містить правил і процедур, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією, і не потребує проведення громадської антикорупційної експертизи.

#### **13. Прогноз результатів**

Прийняття проекту акта забезпечить на належному рівні захист інтересів експлуатантів аеропортів (аеродромів, вертодромів, постійних злітно-посадкових майданчиків), сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування, та третіх осіб, а також сприятиме забезпеченню ефективності державного нагляду та контролю у сфері цивільної авіації в частині обов'язкового авіаційного страхування.

Прийняття проекту акта дозволить уникнути розбіжностей у нормативно-правовій базі України з обов'язкового авіаційного страхування у частині лімітів відповідальності, а також забезпечить єдину узгоджену політику під час вирішення питань у сфері авіаційного страхування та захист інтересів страхувальників – суб'єктів авіаційної діяльності, користувачів повітряного транспорту (пасажирів, вантажовідправників) та третіх осіб.

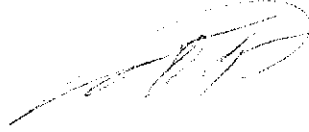
Реалізація акта дозволить уникнути закриття підприємств аеропортової діяльності через значне фінансове навантаження, а також дозволить підготувати базу для диверсифікації ринку надання аеропортових послуг підприємствами аеропортової діяльності.

Показниками результативності реалізації акта визначено:

кількість експлуатантів аеропортів (аеродромів, вертодромів, постійних злітно-посадкових майданчиків);

кількість сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування;  
кількість перевезених пасажирів українськими авіакомпаніями.

Голова Державної  
авіаційної служби України



О. БІЛЬЧУК

« 27 » 12 2018 р.

## ПРОГНОЗ ВПЛИВУ реалізації акта на ключові інтереси заінтересованих сторін

- Суть проекту акта.  
У проекті постанови здійснюється: перегляд розмірів мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності) експлуатантів аеропортів (аеродромів, вертодромів) та сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування за шкоду, заподіяну третім особам; спрощення процедури визначення мінімальної страхової суми відповідальності для сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування; приведення мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності) розділу «Страховання відповідальності експлуатанта аеропорту (аеродрому, вертодрому, постійного злітно-посадкового майданчика) та сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування за шкоду, заподіяну третім особам» Порядку і правил до національної грошової одиниці України.

- Вплив на ключові інтереси усіх заінтересованих сторін.

Заінтересована сторона	Ключовий інтерес	Очікуваний (позитивний чи негативний) вплив на ключовий інтерес із зазначенням передбачуваної динаміки змін основних показників (у числовому або якісному вимірі)		Пояснення (чому саме реалізація акта призведе до очікуваного впливу)
		короткостроковий вплив (до року)	середньостроковий вплив (більше року)	
Експлуатанти аеропортів (аеродромів, вертодромів, постійних злітно-посадкових майданчиків) та сертифіковані суб'єкти наземного обслуговування,	Зменшення фінансового навантаження на підприємства, а також удосконалення та спрощення процедури визначення мінімальних	Зменшення витрат на здійснення обов'язкового страхування відповідальності перед третіми особами та спрощення процедури визначення мінімальних страхових сум відповідальності	Підвищення фінансової спроможності підприємств і створення для ринку диверсифікації надання аеропортних послуг	Оскільки розміри страхових платежів залежать, в тому числі, і від розмірів страхових сум, у проекті постанови запропоновано оптимізувати принципи визначення та встановлення страхових сум для суб'єктів аеропортової діяльності, враховуючи умови діяльності і ступінь ризиків безпосередньо кожним окремим підприємством, через зменшення розмірів мінімальної страхової суми

Заінтересована сторона	Ключовий інтерес	Очікуваний (позитивний чи негативний) вплив на ключовий інтерес із зазначенням передбачуваної динаміки змін основних показників (у числовому або якісному вимірі)	Пояснення (чому саме реалізація акта призведе до очікуваного впливу)
інтереси яких представляє Асоціація «Аеропорти України» цивільної авіації	страхових сум відповідальності. Підвищення фінансової спроможності підприємств і створення можливості для диверсифікації ринку надання аеропортових послуг	середньостроковий вплив (більше року)	відповідальності. Це дозволить зменшити витрати на здійснення обов'язкового страхування відповідальності перед третіми особами, що, в свою чергу, надасть можливість підприємствам в жорстких конкурентних та економічних умовах бути більш стійкими до коливань різноманітних економічних чинників та зберегти підприємства (утриматись від їх закриття). Це також сприятиме наданню можливості диверсифікації ринку надання аеропортових послуг

*Handwritten signature and date:*  
 17/09/2014

**Порівняльна таблиця**  
**до проекту постанови Кабінету Міністрів України**  
**«Про внесення змін до Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації»**

Зміст положення (норми) чинного акта законодавства	Зміст відповідного положення (норми) проекту акта
<p>Зміст положення (норми) чинного акта законодавства</p> <p><b>Порядок і правила здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 06 вересня 2017 р. № 676</b></p> <p>Пункт 5:</p> <p>«5. Істотні умови обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації визначаються договорами обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації (далі - договір страхування). Форми типових договорів обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації наведено у <u>додатках 1-8.</u></p> <p>Факт укладення договору страхування посвідчується страховим свідоцтвом (полісом, сертифікатом).</p> <p>Страхове свідоцтво (поліс, сертифікат), повинне містити:</p> <p>... <b>У разі потреби</b> в страховому свідоцтві (полісі, сертифікаті) додатково зазначається:</p> <p>... Страхове свідоцтво (поліс, сертифікат) засвідчується підписом (із зазначенням посади, прізвища та ініціалів особи, що підписує) та печаткою страховика (у разі її наявності), який його видав.»</p> <p><b>Відсутній</b></p>	<p>Пункт 5:</p> <p>«5. Істотні умови обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації визначаються договорами обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації (далі - договір страхування). Форми типових договорів обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації наведено у <u>додатках 1-8.</u></p> <p>Факт укладення договору страхування посвідчується страховим свідоцтвом (полісом, сертифікатом).</p> <p>Страхове свідоцтво (поліс, сертифікат), повинне містити:</p> <p>... <b>В залежності від виду страхування</b> в страховому свідоцтві (полісі, сертифікаті) додатково зазначається:</p> <p>... Страхове свідоцтво (поліс, сертифікат) засвідчується підписом (із зазначенням посади, прізвища та ініціалів особи, що підписує) та печаткою страховика (у разі її наявності), який його видав.</p> <p><b>У договорах страхування страхові суми (ліміти відповідальності) за необхідності можуть встановлюватися в інших валютах, ніж визначені мінімальні страхові суми (ліміти відповідальності) у цих Порядку і правилах. У цьому випадку страховальник самостійно повинен контролювати достатність розмірів цих страхових сум (лімітів відповідальності) та забезпечувати страхування не нижче рівнів, визначених цими Порядком і правилами.»</b></p>
<p>Пункт 14:</p> <p>«14. Страхова сума не повинна бути меншою, ніж балансова вартість повітряного судна на день укладення договору страхування.</p> <p>Для експериментальних повітряних суден, які ще не перебувають на балансі, страхова сума не повинна бути меншою, ніж дійсна вартість таких повітряних суден на день укладення договору страхування.»</p>	<p>Пункт 14:</p> <p>«14. Страхова сума не повинна бути меншою, ніж балансова вартість повітряного судна.</p> <p>Для експериментальних повітряних суден, які ще не перебувають на балансі, страхова сума не повинна бути меншою, ніж дійсна вартість таких повітряних суден.»</p>

<p>Абзац четвертий пункту 28: «письмові претензії пасажирів або їх спадкоємців, та/або власників вантажу (пошти) (оригінал), можливе надання копії до отримання оригіналу);»</p> <p>Абзаци четверті пунктів 67, 75, 83: «письмові претензії третіх осіб або їх спадкоємців (оригінал, можливе надання копії до отримання оригіналу);»</p>	<p>Абзац четвертий пункту 28: «письмові претензії пасажирів або їх спадкоємців, та/або власників вантажу (пошти) (оригінал), можливе надання копії до отримання оригіналу);»</p> <p>Абзаци четверті пунктів 67, 75, 83: «письмові претензії третіх осіб або їх спадкоємців (оригінал);»</p>																										
<p>Пункт 74: «74. Мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності): Для експлуатантів аеропорту (аеродрому, вертодрому, постійного злітно-посадкового майданчика):</p>	<p>Пункт 74: «74. Мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності): для експлуатанта аеропорту (аеродрому, постійного злітно-посадкового майданчика):</p>																										
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="542 105 654 448">Страховальник</td> <td data-bbox="542 448 654 1093">Мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності) (гривень)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="654 105 766 448">експлуатант постійного злітно-посадкового майданчика</td> <td data-bbox="654 448 766 1093">130 000</td> </tr> <tr> <td data-bbox="766 105 877 448">експлуатант аеропорту (аеродрому), що використовують аеродроми за класифікацією ICAO з кодовими літерами, «А» чи «В»</td> <td data-bbox="766 448 877 1093">5 000 000</td> </tr> <tr> <td data-bbox="877 105 989 448">експлуатант вертодрому</td> <td data-bbox="877 448 989 1093">1 624 000 000</td> </tr> <tr> <td data-bbox="989 105 1053 448">експлуатант аеропорту (аеродрому), що використовують аеродроми за класифікацією ICAO з кодовими літерами, ніж «С» чи «D»</td> <td data-bbox="989 448 1053 1093"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1053 105 1165 448">експлуатант аеропорту (аеродрому), що використовують аеродроми за класифікацією ICAO з кодовими літерами «Е» чи «F» без права пасажирських перевезень</td> <td data-bbox="1053 448 1165 1093"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1165 105 1212 448">експлуатант аеропорту (аеродрому), що використовують аеродроми за класифікацією ICAO з кодовими літерами «Е» чи «F»</td> <td data-bbox="1165 448 1212 1093"></td> </tr> </table>	Страховальник	Мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності) (гривень)	експлуатант постійного злітно-посадкового майданчика	130 000	експлуатант аеропорту (аеродрому), що використовують аеродроми за класифікацією ICAO з кодовими літерами, «А» чи «В»	5 000 000	експлуатант вертодрому	1 624 000 000	експлуатант аеропорту (аеродрому), що використовують аеродроми за класифікацією ICAO з кодовими літерами, ніж «С» чи «D»		експлуатант аеропорту (аеродрому), що використовують аеродроми за класифікацією ICAO з кодовими літерами «Е» чи «F» без права пасажирських перевезень		експлуатант аеропорту (аеродрому), що використовують аеродроми за класифікацією ICAO з кодовими літерами «Е» чи «F»		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="542 1093 654 1478">Мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності), доларів США за офіційним обмінним курсом Національного банку</td> <td data-bbox="542 1478 654 2087">5 000</td> </tr> <tr> <td data-bbox="654 1093 766 1478">З кодовими літерами «А» та «В» та постійні злітно-посадкові майданчики</td> <td data-bbox="654 1478 766 2087">20 000 000</td> </tr> <tr> <td data-bbox="766 1093 877 1478">З кодовими літерами «С» та «D», відповідно до кількості повітряних суден (відправлені та прибулі), обслуговуваних в аеропорту (на аеродромі) за попередній рік, одиниць: до 1 000</td> <td data-bbox="766 1478 877 2087">40 000 000</td> </tr> <tr> <td data-bbox="877 1093 989 1478">1 001 – 4 000</td> <td data-bbox="877 1478 989 2087">70 000 000</td> </tr> <tr> <td data-bbox="989 1093 1053 1478">4 001 – 10 000</td> <td data-bbox="989 1478 1053 2087">86 000 000</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1053 1093 1165 1478">понад 10 001</td> <td data-bbox="1053 1478 1165 2087">110 000 000</td> </tr> </table>	Мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності), доларів США за офіційним обмінним курсом Національного банку	5 000	З кодовими літерами «А» та «В» та постійні злітно-посадкові майданчики	20 000 000	З кодовими літерами «С» та «D», відповідно до кількості повітряних суден (відправлені та прибулі), обслуговуваних в аеропорту (на аеродромі) за попередній рік, одиниць: до 1 000	40 000 000	1 001 – 4 000	70 000 000	4 001 – 10 000	86 000 000	понад 10 001	110 000 000
Страховальник	Мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності) (гривень)																										
експлуатант постійного злітно-посадкового майданчика	130 000																										
експлуатант аеропорту (аеродрому), що використовують аеродроми за класифікацією ICAO з кодовими літерами, «А» чи «В»	5 000 000																										
експлуатант вертодрому	1 624 000 000																										
експлуатант аеропорту (аеродрому), що використовують аеродроми за класифікацією ICAO з кодовими літерами, ніж «С» чи «D»																											
експлуатант аеропорту (аеродрому), що використовують аеродроми за класифікацією ICAO з кодовими літерами «Е» чи «F» без права пасажирських перевезень																											
експлуатант аеропорту (аеродрому), що використовують аеродроми за класифікацією ICAO з кодовими літерами «Е» чи «F»																											
Мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності), доларів США за офіційним обмінним курсом Національного банку	5 000																										
З кодовими літерами «А» та «В» та постійні злітно-посадкові майданчики	20 000 000																										
З кодовими літерами «С» та «D», відповідно до кількості повітряних суден (відправлені та прибулі), обслуговуваних в аеропорту (на аеродромі) за попередній рік, одиниць: до 1 000	40 000 000																										
1 001 – 4 000	70 000 000																										
4 001 – 10 000	86 000 000																										
понад 10 001	110 000 000																										
<p>Для сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування: Загальна річна кількість повітряних суден (відправлені та прибулі) в аеропорту (на аеродромі, вертодромі, постійному злітно-посадковому майданчику), де надає послуги сертифікований суб'єкт наземного обслуговування</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="1212 105 1292 448">до 1000 одиниць (включно)</td> <td data-bbox="1212 448 1292 1093">523 000</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1292 105 1372 448">понад 1000 одиниць</td> <td data-bbox="1292 448 1372 1093">5 000 000</td> </tr> </table> <p>У разі, коли суб'єкт наземного обслуговування надає послуги в аеропортах (на аеродромах, вертодромах, постійних злітно-посадкових майданчиках) з загальною річною кількістю повітряних суден (відправлені та прибулі) з різних груп, то мінімальна страхова сума</p>	до 1000 одиниць (включно)	523 000	понад 1000 одиниць	5 000 000	<p>для експлуатантів вертодромів – 10 000 000 доларів США за офіційним обмінним курсом Національного банку; для сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування:</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="1212 1093 1292 1478">Кількість повітряних суден (відправлені та прибулі), обслуговуваних в аеропорту (на адміністрування</td> <td data-bbox="1212 1478 1292 1814">Групи видів послуг з наземного обслуговування</td> <td data-bbox="1212 1814 1292 2087"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1292 1093 1372 1478">I</td> <td data-bbox="1292 1478 1372 1814">II</td> <td data-bbox="1292 1814 1372 2087">IV</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1372 1093 1452 1478">здійснення наземного обслуговування пасажирів та багажу;</td> <td data-bbox="1372 1478 1452 1814">обслуговування наземним транспортом;</td> <td data-bbox="1372 1814 1452 2087">забезпечення пально-мастильними</td> </tr> </table>	Кількість повітряних суден (відправлені та прибулі), обслуговуваних в аеропорту (на адміністрування	Групи видів послуг з наземного обслуговування		I	II	IV	здійснення наземного обслуговування пасажирів та багажу;	обслуговування наземним транспортом;	забезпечення пально-мастильними													
до 1000 одиниць (включно)	523 000																										
понад 1000 одиниць	5 000 000																										
Кількість повітряних суден (відправлені та прибулі), обслуговуваних в аеропорту (на адміністрування	Групи видів послуг з наземного обслуговування																										
I	II	IV																									
здійснення наземного обслуговування пасажирів та багажу;	обслуговування наземним транспортом;	забезпечення пально-мастильними																									

аеродромі, постійному злітно-посадковому майданчику, вертодромі) за попередній рік, одиниць	в аеропорту (на аеродромі)	забезпечення (постачання) бортхарчування	обслуговування на території та місцях стоянок; обробка (обслуговування) вантажу та пошти	матеріалами
мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності), доларів США за офіційним обмінним курсом Національного банку				
До 1 000		20 000		
1 001 – 10 000	120 000	1 200 000	2 400 000	9 200 000
10 001 – 50 000	700 000	7 000 000	14 000 000	53 500 000
Понад 50 001	1 400 000	14 000 000	28 000 000	106 000 000

У разі коли суб'єкт наземного обслуговування виконує операції з наземного обслуговування з різних груп видів послуг, то мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності) визначається згідно з колонкою, до якої належить вид обслуговування з найбільшим розміром мінімальної страхової суми (ліміту відповідальності). Якщо експлуатант аеропорту (аеродрому, постійного злітно-посадкового майданчика) також надає послуги з наземного обслуговування, застосовуються страхові суми (ліміти відповідальності) за таблицею для експлуатанта аеропорту (аеродрому, постійного злітно-посадкового майданчика).»

**Додаток 1 до Порядку і правил  
«ТИПОВИЙ ДОГОВІР  
обов'язкового страхування цивільних повітряних суден»**

**Пункт 9:**  
«9. Застраховані ризики, що виникають під час руління, у повітрі чи на землі \_\_\_\_\_»

**Пункт 9:**  
«9. Застраховані ризики, які пов'язані з повною втратою або пошкодженням повітряного судна, та виникають:  
під час руління, що відбувається з моменту початку руху повітряного судна під дією своїх двигунів (але не у польоті) для виконання руління, включаючи тимчасову зупинку під час руління;  
під час польоту, що відбувається з моменту початку розгону повітряного судна для зльоту, або спроби зльоту, знаходження в повітрі і до закінчення пробігу після посадки повітряного судна (для вертольотів – період часу, коли обертання гвинтів відбувається під

(ліміт відповідальності) визначається згідно з групою, де розміри мінімальної страхової суми (ліміту відповідальності) найбільші.  
При цьому страховальник самостійно повинен оцінювати розміри ризиків та забезпечувати страхування на відповідному рівні, але не нижче рівня, визначеного в цьому пункті.»



	дією сили двигуна, силою інерції, створеної двигуном, або під дією авторотації); під час знаходження на землі (включаючи буксирування повітряного судна), коли повітряне судно не перебуває у польоті та на руліні.»
<p>Пункт 25: «Страховик має право відмовити у виплаті страхового відшкодування з підстав, визначених статтею 26 Закону України «Про страхування». Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у виплаті страхового відшкодування, якщо це не суперечить закону.»</p> <p><b>Відсутній</b></p>	<p>Пункт 25: «Страховик має право відмовити у виплаті страхового відшкодування з підстав, визначених статтею 26 Закону України «Про страхування». Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у виплаті страхового відшкодування, якщо це не суперечить закону. <b>Строк обґрунтованого письмового повідомлення про відмову в страховому відшкодуванні становить 15 діб після закінчення страхового розслідування.»</b></p>
<p>Абзац шостий пункту 29: «повідомити страховику про настання страхового випадку в строк, передбачений умовами страхування.»</p>	<p>Абзац шостий пункту 29: «письмово (листом, телефаксом, телеграфом або електронною поштою) повідомити страховику про настання події, що може бути визнана страховим випадком, протягом двох робочих днів з моменту, коли йому (страхувальнику) стане відомо про її настання.»</p>
<p><b>Додаток 2 до Порядку і правил «ТИПОВИЙ ДОГОВІР</b></p>	
<p>обов'язкового страхування відповідальності авіаційного перевізника за шкоду, заподіяну пасажирам, багажу, вантажу і пошти»</p> <p>Абзац четвертий пункту 25: «письмові претензії пасажирів або їх спадкоємців та/або власників вантажу (пошти) (оригінал, можливе надання копії до отримання оригіналу);»</p>	<p>Абзац четвертий пункту 25: «письмові претензії пасажирів або їх спадкоємців, та/або власників вантажу (пошти) (оригінал, можливе надання копії до отримання оригіналу);»</p>
<p>Пункт 28: «Страховик має право відмовити у виплаті страхового відшкодування з підстав, визначених статтею 26 Закону України «Про страхування». Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у виплаті страхового відшкодування, якщо це не суперечить закону.»</p> <p><b>Відсутній</b></p>	<p>Пункт 28: «Страховик має право відмовити у виплаті страхового відшкодування з підстав, визначених статтею 26 Закону України «Про страхування». Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у виплаті страхового відшкодування, якщо це не суперечить закону. <b>Строк обґрунтованого письмового повідомлення про відмову в страховому відшкодуванні становить 15 діб після закінчення страхового розслідування.»</b></p>

<p>Абзац шостий пункту 32: «повідомити страховику про настання страхового випадку в строк, передбачений умовами страхування.»</p>	<p>Абзац шостий пункту 32: «письмово (листом, телефаксом, телеграфом або електронною поштою) повідомити страховику про настання події, що може бути визнана страховим випадком, протягом двох робочих днів з моменту, коли йому (страхувальнику) стане відомо про її настання.»</p>
<p align="center"><b>Додаток 3 до Порядку і правил «ТИПОВИЙ ДОГОВІР обов'язкового страхування осіб, які мають право перебувати на борту повітряного судна на законних підставах без придбання квитків»</b></p>	
<p>Пункт 21: «Страховик має право відмовити у здійсненні страхової виплати з підстав, визначених статтею 26 Закону України «Про страхування». Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у виплаті страхового відшкодування, якщо це не суперечить закону.»</p> <p align="center"><b>Відсутній</b></p>	<p>Пункт 21: «Страховик має право відмовити у здійсненні страхової виплати з підстав, визначених статтею 26 Закону України «Про страхування». Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у виплаті страхового відшкодування, якщо це не суперечить закону.»</p> <p><b>Строк обґрунтованого письмового повідомлення про відмову в страховій виплаті становить 15 діб після закінчення страхового розслідування.»</b></p>
<p>Абзац шостий пункту 25: «повідомити страховику про настання страхового випадку в строк, передбачений умовами страхування.»</p>	<p>Абзац шостий пункту 25: «письмово (листом, телефаксом, телеграфом або електронною поштою) повідомити страховику про настання події, що може бути визнана страховим випадком, протягом двох робочих днів з моменту, коли йому (страхувальнику) стане відомо про її настання.»</p>
<p align="center"><b>Додаток 4 до Порядку і правил «ТИПОВИЙ ДОГОВІР обов'язкового страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу»</b></p>	
<p>Пункт 22: «Страховик має право відмовити у здійсненні страхової виплати з підстав, визначених статтею 26 Закону України «Про страхування». Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у виплаті страхового відшкодування, якщо це не суперечить закону.»</p> <p align="center"><b>Відсутній</b></p>	<p>Пункт 22: «Страховик має право відмовити у здійсненні страхової виплати з підстав, визначених статтею 26 Закону України «Про страхування». Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у виплаті страхового відшкодування, якщо це не суперечить закону.»</p> <p><b>Строк обґрунтованого письмового повідомлення про відмову в страховій виплаті становить 15 діб після закінчення страхового розслідування.»</b></p>
<p>Абзац шостий пункту 26: «повідомити страховику про настання страхового випадку в строк, передбачений умовами страхування.»</p>	<p>Абзац шостий пункту 26: «письмово (листом, телефаксом, телеграфом або електронною поштою) повідомити страховику про настання події, що може бути</p>

	<p>визнана страховим випадком, протягом двох робочих днів з моменту, коли йому (страхувальнику) стане відомо про її настання.»</p>
<p>Додаток 5 до Порядку і правил «ТИПОВИЙ ДОГОВІР обов'язкового страхування працівників замовника авіаційних робіт, працівників інших організацій, задіяних у виконанні авіаційних робіт, та осіб, які забезпечують технологічний процес під час виконання авіаційних робіт»</p>	<p>Додаток 5 до Порядку і правил «ТИПОВИЙ ДОГОВІР</p>
<p>Пункт 21: «Страховик має право відмовити у здійсненні страхової виплати з підстав, визначених статтею 26 Закону України «Про страхування». Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у виплаті страхового відшкодування, якщо це не суперечить закону.»</p> <p>Відсутній</p>	<p>Пункт 21: «Страховик має право відмовити у здійсненні страхової виплати з підстав, визначених статтею 26 Закону України «Про страхування». Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у виплаті страхового відшкодування, якщо це не суперечить закону. Строк обґрунтованого письмового повідомлення про відмову в страховій виплаті становить 15 діб після закінчення страхового розслідування.»</p>
<p>Абзац шостий пункту 25: «повідомити страховику про настання страхового випадку в строк, передбачений умовами страхування.»</p>	<p>Абзац шостий пункту 25: «письмово (листом, телеграфом, телефографом або електронною поштою) повідомити страховику про настання події, що може бути визнана страховим випадком, протягом двох робочих днів з моменту, коли йому (страхувальнику) стане відомо про її настання.»</p>
<p>Додаток 6 до Порядку і правил «ТИПОВИЙ ДОГОВІР обов'язкового страхування відповідальності експлуатанта цивільного повітряного судна комерційної авіації за шкоду, заподіяну третім особам; обов'язкового страхування відповідальності експлуатанта або власника повітряних суден авіації загального призначення, у тому числі легких, надлегких, аеростатичних та аматорських, за шкоду, заподіяну третім особам; обов'язкового страхування відповідальності розробників, виробників цивільної авіаційної техніки, організації з технічного обслуговування, що мають право провадити випробувальні польоти, за шкоду, заподіяну третім особам; обов'язкового страхування відповідальності навчального закладу під час виконання навчально-тренувальних польотів за шкоду, заподіяну третім особам»</p>	<p>Додаток 6 до Порядку і правил «ТИПОВИЙ ДОГОВІР</p>
<p>Абзац четвертий пункту 19: «письмові претензії третіх осіб або їх спадкоємців (оригінал).»</p> <p>Пункт 22: «Страховик має право відмовити у виплаті страхового відшкодування з підстав, визначених статтею 26 Закону України «Про страхування». Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у виплаті страхового відшкодування, якщо це не</p>	<p>Абзац четвертий пункту 19: «письмові претензії третіх осіб або їх спадкоємців (оригінал, можливе надання копії до отримання оригіналу).»</p> <p>Пункт 22: «Страховик має право відмовити у виплаті страхового відшкодування з підстав, визначених статтею 26 Закону України «Про страхування». Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у виплаті страхового відшкодування, якщо це не</p>

суперечить закону.»	
<b>Відсутній</b>	Строк обґрунтованого письмового повідомлення про відмову в страховому відшкодуванні становить 15 діб після закінчення страхового розслідування.»
Абзац шостий пункту 26: «повідомити страховику про настання страхового випадку в строк, передбачений умовами страхування.»	Абзац шостий пункту 26: «письмово (листом, телеграфом, телеграфом або електронною поштою) повідомити страховику про настання події, що може бути визнана страховим випадком, протягом двох робочих днів з моменту, коли йому (страхувальнику) стане відомо про її настання.»
	<b>Додаток 7 до Порядку і правил «ТИПОВИЙ ДОГОВІР обов'язкового страхування відповідальності експлуатанта аеропорту (аеродрому, вертодрому, постійного злітно-посадкового майданчика) та сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування за шкodu, заподіяну третім особам»</b>
Абзац четвертий пункту 19: «письмові претензії третіх осіб або їх спадкоємців (оригінал);»	Абзац четвертий пункту 19: «письмові претензії третіх осіб або їх спадкоємців (оригінал, можливе надання копії до отримання оригіналу);»
<b>Пункт 22:</b> «Страховик має право відмовити у виплаті страхового відшкодування з підстав, визначених статтею 26 Закону України «Про страхування». Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у виплаті страхового відшкодування, якщо це не суперечить закону.»	<b>Пункт 22:</b> «Страховик має право відмовити у виплаті страхового відшкодування з підстав, визначених статтею 26 Закону України «Про страхування». Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у виплаті страхового відшкодування, якщо це не суперечить закону.»
<b>Відсутній</b>	<b>Строк обґрунтованого письмового повідомлення про відмову в страховому відшкодуванні становить 15 діб після закінчення страхового розслідування.»</b>
Абзац шостий пункту 26: «повідомити страховику про настання страхового випадку в строк, передбачений умовами страхування.»	Абзац шостий пункту 26: «письмово (листом, телеграфом, телеграфом або електронною поштою) повідомити страховику про настання події, що може бути визнана страховим випадком, протягом двох робочих днів з моменту, коли йому (страхувальнику) стане відомо про її настання.»
	<b>Додаток 8 до Порядку і правил «ТИПОВИЙ ДОГОВІР обов'язкового страхування відповідальності організації, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, за шкodu, заподіяну третім особам»</b>
Абзац четвертий пункту 18: «письмові претензії третіх осіб або їх спадкоємців (оригінал);»	Абзац четвертий пункту 18: «письмові претензії третіх осіб або їх спадкоємців (оригінал,

<p>Пункт 21: «Страховик має право відмовити у виплаті страхового відшкодування з підстав, визначених статтею 26 Закону України «Про страхування». Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у виплаті страхового відшкодування, якщо це не суперечить закону.»</p> <p><b>Відсутній</b></p>	<p>можливе надання копії до отримання оригіналу)»</p> <p>Пункт 21: «Страховик має право відмовити у виплаті страхового відшкодування з підстав, визначених статтею 26 Закону України «Про страхування». Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у виплаті страхового відшкодування, якщо це не суперечить закону. Строк обґрунтованого письмового повідомлення про відмову в страховому відшкодуванні становить 15 діб після закінчення страхового розслідування.»</p>
<p>Абзац шостий пункту 25: «повідомити страховику про настання страхового випадку в строк, передбачений умовами страхування.»</p>	<p>Абзац шостий пункту 25: «письмово (листом, телефаксом, телеграфом або електронною поштою) повідомити страховику про настання події, що може бути визнана страховим випадком, протягом двох робочих днів з моменту, коли йому (страхувальнику) стане відомо про її настання.»</p>

Голова Державної авіаційної служби України

« 17 » 09 2018 р.

О. БІЛЬЧУК

## ВИСНОВОК

ПРО ПРОВЕДЕННЯ АНТИДИСКРИМІНАЦІЙНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ  
проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до  
Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування  
цивільної авіації»

Проект акта розроблено Державною авіаційною службою України.

1. Положення проекту акта, які містять ознаки дискримінації

В проекті акта відсутні положення, які містять ознаки дискримінації.

2. Обґрунтування дискримінаційного характеру положень проекту акта

За відсутності ознак дискримінації положення проекту акта не призведуть до дискримінаційних наслідків.

3. Пропозиції щодо усунення у проекті акта положень, які містять ознаки дискримінації

Пропозиції щодо усунення положень, які містять ознаки дискримінації, відсутні, оскільки проект акта ознак дискримінації не містить

Начальник юридичного управління  
Державної авіаційної служби України



В. АВДЕЄВ

## ВИСНОВОК

### про проведення гендерно-правової експертизи проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації»

Проект розроблено Державною авіаційною службою України

1. Перелік міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, та резолюцій міжнародних конференцій, міжнародних організацій, їх органів, використаних під час проведення експертизи.

Під час проведення гендерно-правової експертизи проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» (далі – проект акта) застосовувались: Міжнародний пакт про громадянські і політичні права, 1966 рік; Конвенція про боротьбу з торгівлею людьми і з експлуатацією проституції третіми особами, 1949 рік; Конвенція про ліквідацію всіх форм дискримінації щодо жінок, 1979 рік; Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод, 1950 рік та протоколи до неї; Європейська соціальна хартія (переглянута), 1996 рік; Конвенція Ради Європи про заходи щодо протидії торгівлі людьми, 2005 рік; Конвенція про права осіб з інвалідністю, 2006 рік; Конвенція Міжнародної організації праці № 156 про рівне ставлення і рівні можливості для трудящих чоловіків і жінок: трудящі із сімейними обов'язками, 1981 рік; Конвенція Міжнародної організації праці № 100 про рівне винагородження чоловіків і жінок за працю рівної цінності, 1951 рік; Міжнародна конвенція про ліквідацію всіх форм расової дискримінації, 1965 рік; Міжнародний пакт про економічні, соціальні і культурні права, 1966 рік; Рамкова конвенція про захист національних меншин, 1995 рік; Загальна декларація прав людини, 1948 рік; Пекінська декларація, 1995 рік; Резолюція 47/135 Генеральної Асамблеї ООН «Декларація про права осіб, що належать до національних або етнічних, релігійних та мовних меншин», 1992 рік.

2. Перелік актів законодавства, використаних під час експертизи.

Під час проведення гендерно-правової експертизи проекту акта застосовувались: Конституція України, Закони України «Про забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків», «Про засади запобігання та протидії дискримінації в Україні», «Про запобігання та протидію домашньому насильству», «Про протидію торгівлі людьми».

3. Наявність або відсутність положень проекту нормативно-правового акта, які не відповідають принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

У проекті акта відсутні положення, які не відповідають принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

4. Проведення аналізу положень проекту нормативно-правового акта, які можуть порушувати принцип забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

У проекті акта відсутні положення, які не відповідають принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

Начальник юридичного управління

В. АВДЄЄВ

В.о. першого заступника Голови  
Державіаслужби

  
С. КОРШУК

«26» 12 2018 р.



**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**  
**проекту постанови Кабінету Міністрів України**  
**«Про внесення змін до Порядку і правил здійснення обов'язкового**  
**авіаційного страхування цивільної авіації»**

**I. Визначення проблеми**

На даний час обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації здійснюється відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 06 вересня 2017 р. № 676 «Про затвердження Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» (далі – Порядок і правила).

У зв'язку з коливаннями валютного курсу в Україні, зокрема, долара США, фінансово-господарським станом аеропортів, численними зверненнями аеропортів, Асоціації «Аеропорти України» цивільної авіації та суб'єктів наземного обслуговування, виникла необхідність у коригуванні деяких положень Порядку і правил, а саме: перегляду розмірів мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності) експлуатантів аеропортів (аеродромів, вертодромів) та сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування за шкоду, заподіяну третім особам.

Розділом «Страхування відповідальності експлуатанта аеропорту (аеродрому, вертодрому, постійного злітно-посадкового майданчика) та сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування за шкоду, заподіяну третім особам» Порядку і правил, мінімальні страхові суми (ліміти відповідальності) передбачені в доларах США за офіційним обмінним курсом Національного банку.

Розміри інших мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності), встановлених Порядком і правилами, передбачені:

- для сум, які визначені європейськими нормами – в СПЗ;
- для інших випадків – у гривнях.

У зв'язку з цим, виникла необхідність приведення страхових сум (лімітів відповідальності) зазначеного розділу Порядку і правил до національної грошової одиниці України.

Водночас проведено аналіз фінансово-господарської діяльності середньостатистичних аеропортів, за результатами якого встановлено наступне.

Середньорічні витрати експлуатантів середньостатистичних аеропортів (аеродромів), які обслуговують до 1 000 повітряних суден (далі – ПС) на рік, становлять 9,4 млн грн, у тому числі: матеріальні витрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи та амортизацію становлять 8,4 млн грн, інші операційні витрати - 1 млн грн. При цьому річна сума страхових платежів становить 0,36 млн грн, тобто 36 % суми інших операційних витрат. У разі застосування максимального страхового тарифу, страхові платежі становитимуть 89 % інших операційних витрат, а загальна сума інших операційних витрат сягне майже рівня річних доходів.

Середньорічні витрати експлуатантів середньостатистичних аеропортів (аеродромів), які обслуговують від 1 001 до 4 000 ПС на рік, становлять 32,3

млн грн, у тому числі: матеріальні витрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи та амортизацію становлять 28,1 млн грн, інші операційні витрати – 4,2 млн грн. При цьому річна сума страхових платежів становить 0,7 млн грн, тобто 17 % інших операційних витрат, а у разі застосування максимального страхового тарифу – страхові платежі становитимуть 75 % інших операційних витрат.

Середньорічні витрати експлуатантів середньостатистичних аеропортів (аеродромів), які обслуговують від 4 001 до 10 000 ПС на рік, становлять 133,1 млн грн, в тому числі: матеріальні витрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи та амортизацію становлять 100,3 млн грн, інші операційні витрати – 32,8 млн грн. При цьому річна сума страхових платежів становить 1,3 млн грн, тобто близько 4 % інших операційних витрат, а у разі застосування максимального страхового тарифу – страхові платежі становитимуть 37 % інших операційних витрат.

Середньорічні витрати експлуатантів середньостатистичних аеропортів (аеродромів), які обслуговують понад 10 001 ПС на рік, становлять 340,9 млн грн, в тому числі: матеріальні витрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи та амортизацію становлять 307,8 млн грн, інші операційні витрати - 33,1 млн грн. Річна сума страхових платежів становить 1,6 млн грн, тобто близько 5 % від інших операційних витрат, а в разі застосування максимального страхового тарифу – ці платежі становитимуть 42 % від інших операційних витрат.

Також проведено аналіз фінансово-господарської діяльності середньостатистичних сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування, який показав наступне.

Середньостатистичний суб'єкт наземного обслуговування, який надає послуги з забезпечення пально-мастильними матеріалами в аеропортах з кількістю обслугованих ПС (відправлені та прибулі) від 1001 до 10 000, сплачує страхові платежі, що становлять 0,7 млн грн, тобто 12 % усіх його витрат, а в разі застосування максимального страхового тарифу – ці платежі становитимуть 2,4 млн грн, що дорівнює близько 31 % загальної суми витрат або сумі, яка дорівнює 29 % доходів суб'єкта наземного обслуговування.

Сплата сум страхових платежів у таких розмірах призводить до збільшення витратної частини фінансово-господарської діяльності підприємства, що, зі свого боку, призводить до збільшення вартості послуг. А в деяких випадках, може призвести до відмови суб'єктів наземного обслуговування здійснювати хендлінгову діяльність в аеропорту. Сплата аеропортами великих сум страхових платежів також призведе до збільшення вартості послуг, які надаються авіакомпаніям, що, в подальшому, призведе до збільшення вартості авіап перевезень.

Проблема, що виникла не може бути вирішена за допомогою ринкових механізмів та чинних регуляторних актів, оскільки єдиним регуляторним актом у сфері обов'язкового авіаційного страхування є чинні Порядок і правила, що встановлюють розміри мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності), рівень яких є досить високим для сучасних умов здійснення діяльності, як