



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

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

E-mail: vdz@avia.gov.ua, сайт: www.avia.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37536026

Державна регуляторна служба України

Державна авіаційна служба України відповідно до § 37 Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18 липня 2007 р. № 950, надсилає для погодження проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до пункту 27 Порядку і правил здійснення обов’язкового авіаційного страхування цивільної авіації» (далі – проєкт акта).

Просимо опрацювати та погодити проєкт акта у найкоротший строк.

Додатки:

1. Проєкт акта на 1 арк. в 1 прим.
2. Порівняльна таблиця до проєкту акта на 2 арк. в 1 прим.
3. Пояснювальна записка до проєкту акта на 5 арк. в 1 прим.
4. Аналіз регуляторного впливу проєкту акта на 17 арк. в 1 прим.
5. Повідомлення про оприлюднення проєкту акта на 1 арк. в 1 прим.

Голова

Олександр БІЛЬЧУК

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Про внесення змін до пункту 27 Порядку і правил здійснення
обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації»

1. Резюме

Метою проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до пункту 27 Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» (далі – проект постанови) є приведення у відповідність розмірів мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності) за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, а також за шкоду, заподіяну багажу, вантажу чи пошті, до вимог Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, підписаної в Монреалі 28.05.1999 (далі – Монреальська конвенція), ратифікованої Україною (Закон України від 17.12.2008 № 685-VI «Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень»).

2. Проблема, яка потребує розв'язання

Відповідно до Закону України від 17.12.2008 № 685-VI «Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень» Україна приєдналась до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, яка підписана в Монреалі 28.05.1999 (далі – Монреальська конвенція). Згідно зі статтею 49 Монреальської конвенції – норми цієї конвенції є обов'язковими для застосування усіма перевізниками держав-сторін Монреальської конвенції.

Статтею 22 Монреальської конвенції визначаються розміри мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності) авіаперевізника за шкоду, заподіяну у зв'язку із затримкою, а також шкоду, заподіяну багажу, вантажу. Відповідно до статті 24 Монреальської конвенції передбачається внутрішній механізм, який встановлює процес періодичного перегляду та зміни, у разі необхідності, вищезазначених лімітів відповідальності. Дана стаття передбачає, що ліміти відповідальності переглядаються депозитарієм (ІСАО) кожні п'ять років з урахуванням коефіцієнта інфляції. Розмір темпів інфляції, який використовується для визначення коефіцієнта інфляції, обчислюється відповідно до середньовизначених річних ставок збільшення або зменшення індексів споживчих цін у державах, валюти яких складають спеціальні права запозичення (СПЗ). У разі, якщо коефіцієнт інфляції перевищив 10%, то депозитарій надсилає повідомлення державам-сторонам про зміну меж відповідальності.

Листом від 28.06.2019 року ІСАО повідомило про перегляд в 2019 році лімітів відповідальності, оскільки коефіцієнт інфляції перевищив порогове значення та склав 13,9 %. У вищезазначеному листі ІСАО надало оновлені ліміти відповідальності, які застосовуються з 28.12.2019 року.

Таким чином, для недопущення колізій у законодавстві та урегулювання питань із застосування мінімальних розмірів страхових сум (лімітів відповідальності) для авіаперевізників необхідно актуалізувати оновлені

вимоги Монреальської конвенції, шляхом внесення відповідних змін до 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

Проектом постанови пропонується внести зміни до пункту 27 Порядку і правил, переглянувши розміри мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності) за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, а також за шкоду, заподіяну багажу, вантажу чи пошти.

4. Вплив на бюджет

Реалізація постанови не потребує додаткового фінансування з Державного бюджету України чи місцевих бюджетів.

5. Позиція заінтересованих сторін

Реалізація постанови впливатиме на ключові інтереси заінтересованих сторін, прогноз впливу додається.

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

Проект постанови потребує погодження з уповноваженими представниками Всеукраїнського об'єднання організацій роботодавців транспорту «Федерація роботодавців транспорту України», Громадської спілки «Українська авіатранспортна асоціація».

Проект постанови не стосується питання розвитку адміністративно-територіальних одиниць.

6. Прогноз впливу

Реалізація постанови дозволить врегулювати законодавство України в частині обов'язкового авіаційного страхування, уникнути подвійного тлумачення та непорозумінь з боку суб'єктів авіаційного страхування щодо застосування мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності), а також сприятиме задоволенню потреб суспільства щодо отримання надійного страхового захисту.

Також зазначені досягнення сприятимуть забезпеченню надійного страхового захисту авіаперевізників в частині відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, а також за шкоду, заподіяну багажу, вантажу чи пошти, що у свою чергу забезпечить гарантований захист інтересів користувачів повітряного транспорту.

7. Позиція заінтересованих органів

Проект постанови потребує погодження з Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, Міністерством

фінансів України, Національним банком України, Державною регуляторною службою України.

Проект постанови потребує проведення правової експертизи Міністерством юстиції України.

8. Ризики та обмеження

У проєкті постанови відсутні положення, що:

стосуються прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод;

впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків; містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією;

створюють підстави для дискримінації та стосуються інших ризиків та обмежень, які можуть виникнути під час реалізації акта.

9. Підстава розроблення проєкту акта

Проект постанови розроблено за ініціативою Державної авіаційної служби України.

Голова Державної
авіаційної служби України



Олександр БІЛЬЧУК

« 14 » 08 2020 р.

Додаток

до пояснювальної записки
(пункт 5)

ПРОГНОЗ ВПЛИВУ

реалізації постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до пункту 27 Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» на ключові інтереси заінтересованих сторін

1. Проектом постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до пункту 27 Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» пропонується встановити нові мінімальні страхові суми відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, а також за шкоду, заподіяну багажу, вантажу чи пошті, що відповідатимуть останнім змінам Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, підписаної в Монреалі 28.05.1999.

2. 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)
		коротко-строговий вплив (до року)	середньо-строговий вплив (більше року)	
Користувачі повітряного транспорту – вантажоправники, пасажирів	Захист інтересів користувачів повітряного транспорту	Позитивний вплив Забезпечення надійного страхового захисту авіаперевізників в частині відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, а також за шкоду, заподіяну багажу, вантажу чи пошті, що у свою чергу гарантуватиме отримання належного	Позитивний вплив Забезпечення надійного страхового захисту авіаперевізників в частині відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, а також за шкоду, заподіяну багажу, вантажу чи пошті, що у свою чергу гарантуватиме отримання належного	Розбіжності у законодавстві в галузі авіаційного страхування можуть спричинити подвійне тлумачення застосування відповідних його норм, як результат, викликати підвищення ризиків не отримання користувачами повітряного транспорту відшкодування на належному рівні у разі отримання збитків та шкоди

Продовження додатка

		відшкодування користувачам повітряного транспорту	відшкодування користувачам повітряного транспорту	
Страховальники – авіаперевізники	Захист інтересів страховальників	Позитивний вплив Забезпечення надійного страхового захисту авіаперевізників в частині відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, а також за шкоду, заподіяну багажу, вантажу чи пошті	Позитивний вплив Забезпечення надійного страхового захисту авіаперевізників в частині відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, а також за шкоду, заподіяну багажу, вантажу чи пошті	Розбіжності у законодавстві в галузі авіаційного страхування можуть спричинити подвійне тлумачення застосування відповідних його норм і, як результат, викликати підвищення ризиків страхування відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, а також за шкоду, заподіяну багажу, вантажу чи пошті авіаперевізниками на нижчому рівні. Це на самперед стосується авіаперевізників, що виконують внутрішні перевезення

В. Діброва

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Про внесення змін до пункту 27 Порядку і правил здійснення
обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації»

I. Визначення проблеми

Відповідно до Закону України від 17.12.2008 № 685-VI «Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень» Україна приєдналась до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, яка підписана в Монреалі 28.05.1999 (далі – Монреальська конвенція). Згідно зі статтею 49 Монреальської конвенції – норми цієї конвенції є обов'язковими для застосування усіма перевізниками держав-сторін Монреальської конвенції.

Статтею 22 Монреальської конвенції визначаються розміри мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності) авіаперевізника за шкоду, заподіяну у зв'язку із затримкою, а також шкоду, заподіяну багажу, вантажу. Відповідно до статті 24 Монреальської конвенції передбачається внутрішній механізм, який встановлює процес періодичного перегляду та зміни, у разі необхідності, вищезазначених лімітів відповідальності. Дана стаття передбачає, що ліміти відповідальності переглядаються депозитарієм (ІКАО) кожні п'ять років з урахуванням коефіцієнта інфляції. Розмір темпів інфляції, який використовується для визначення коефіцієнта інфляції, обчислюється відповідно до середньовизначених річних ставок збільшення або зменшення індексів споживчих цін у державах, валюти яких складають спеціальні права запозичення (СПЗ). У разі, якщо коефіцієнт інфляції перевищив 10%, то депозитарій надсилає повідомлення державам-сторонам про зміну меж відповідальності.

Листом від 28.06.2019 року ІКАО повідомило про перегляд в 2019 році лімітів відповідальності, оскільки коефіцієнт інфляції перевищив порогове значення та склав 13,9 %. У вищезазначеному листі ІКАО надало оновлені ліміти відповідальності, які застосовуються з 28.12.2019 року.

На даний час, обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації в Україні 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).

Оскільки розміри мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності) за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, а також за шкоду, заподіяну багажу, вантажу чи пошті, які передбачені Порядком і правилами є нижчими ніж оновлені ліміти відповідальності Монреальської конвенції, в українському та міжнародному законодавстві, в частині авіаційного страхування, виникли розбіжності.

Таким чином, з метою недопущення колізій у законодавстві та врегулювання питання застосування мінімальних розмірів страхових сум (лімітів відповідальності) необхідно актуалізувати в Україні оновлені вимоги Монреальської конвенції.

Враховуючи вищенаведене, Державною авіаційною службою України розроблено проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» (далі – проєкт регуляторного акта).

Реалізація регуляторного акта вплине на:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	☒	☐
Держава	☒	☐
Суб'єкти господарювання, у тому числі суб'єкти малого підприємництва	☒	☐

II. Цілі державного регулювання

Метою проєкту регуляторного акта є приведення мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності) розділу «Страхування відповідальності авіаційного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, вантажу і пошти» Порядку і правил до вимог Монреальської конвенції.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Збереження без змін існуючого Порядку і правил	Мінімальні страхові суми (ліміти відповідальності): - за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів – 4694 СПЗ; - за шкоду (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну багажу, або за затримку в його перевезенні – 1131 СПЗ; - за шкоду (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну вантажу чи пошти, або за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в їх перевезенні – 19 СПЗ за кілограм ваги, які встановлені Порядком і правилами - не відповідають Монреальській конвенції.
Альтернатива 2 Прийняття проєкту регуляторного акта	Прийняття проєкту регуляторного акта дозволить актуалізувати оновлені вимоги Монреальської конвенції.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Види альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження без змін існуючого Порядку і правил	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття проєкту регуляторного акта	Виконання вимог Монреальської конвенції та актуалізація мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності): - за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів;	Відсутні

	- за шкоду (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну багажу, або за затримку в його перевезенні; - за шкоду (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну вантажу чи пошті, або за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в їх перевезенні.	
--	---	--

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Види альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження без змін існуючого Порядку і правил	У разі настання страхового випадку сума компенсації: за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів; за шкоду (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну багажу, або за затримку в його перевезенні; за шкоду (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну вантажу чи пошті, або за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в їх перевезенні, залишається без урахування коефіцієнту інфляції	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття проекту регуляторного акта	У разі настання страхового випадку сума компенсації збільшується на коефіцієнт інфляції та складатиме: за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів – 5 346 СПЗ; за шкоду (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну багажу, або за затримку в його перевезенні – 1 288 СПЗ; за шкоду (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну вантажу чи пошті, або за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в їх перевезенні – 22 СПЗ за кілограм ваги.	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	7	12	4	0	23
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	30,4	52,2	17,4	0	100

Примітка: Висновок щодо розподілу суб'єктів господарювання по групах зроблений, виходячи із загальної кількості авіакомпаній, які мають діючий сертифікат експлуатанта та здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден (літаків) з метою виконання комерційних транспортних перевезень згідно з вимогами OPS 1. Ця кількість постійно змінюється, але суттєво не впливає на співвідношення у групах.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Розрахунки проводились для середньостатистичної авіакомпанії, яка використовує для виконання польотів наступні повітряні судна:

- Boeing 737-700 – 2 одиниці
Кількість пасажирських крісел - 149
Вантажомісткість – 0
- Boeing 737-800 – 6 одиниць
Кількість пасажирських крісел - 189
Вантажомісткість – 7698 кг

3. Boeing 900 ER – 3 одиниці
 Кількість пасажирських крісел - 220
 Вантажомісткість – 0

Види альтернатив	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження без змін існуючого Порядку та правил	Відсутні	1. Середні річні витрати авіакомпанії на страхування відповідальності авіаційного перевізника за шкоду, заподіяну пасажирам, багажу, вантажу чи пошті складають: 1.1 за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, - сума, еквівалентна 4 694 СПЗ за офіційним обмінним курсом Національного банку стосовно кожного пасажира, на будь-який політ та відповідно до фактичної кількості пасажирських крісел на борту повітряного судна: Boeing 737-700 $4\,694 \text{ СПЗ} \times 149 \times 2 = 1\,398\,812 \text{ СПЗ} \times 0,15\% \times 36,5211 \text{ грн.} = 76\,629,23 \text{ грн.}$ Boeing 737-800 $4\,694 \text{ СПЗ} \times 189 \times 6 = 5\,322\,996 \text{ СПЗ} \times 0,15\% \times 36,5211 \text{ грн.} = 291\,602,50 \text{ грн.}$ Boeing 900 ER $4\,694 \text{ СПЗ} \times 220 \times 3 = 3\,098\,040 \text{ СПЗ} \times 0,15\% \times 36,5211 \text{ грн.} = 169\,715,74 \text{ грн.}$ 1.2 за шкоду (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну багажу, або за затримку в його перевезенні - сума, еквівалентна 1131 СПЗ за офіційним обмінним курсом Національного банку стосовно кожного пасажира, на будь-який політ та відповідно до фактичної кількості пасажирських крісел на борту повітряного судна (багаж означає як зареєстрований, так і незареєстрований (ручна поклажа) багаж, у тому числі особисті речі пасажира): Boeing 737-700 $1\,131 \text{ СПЗ} \times 149 \times 2 = 337\,038 \text{ СПЗ} \times 0,15\% \times 36,5211 \text{ грн.} = 18\,463,50 \text{ грн.}$ Boeing 737-800 $1\,131 \text{ СПЗ} \times 189 \times 6 = 1\,282\,554 \text{ СПЗ} \times 0,15\% \times 36,5211 \text{ грн.} = 70\,260,42 \text{ грн.}$

		Boeing 900 ER $1\ 131\ \text{СПЗ} \times 220 \times 3 = 746\ 460\ \text{СПЗ} \times 0,15\% \times 36,5211\ \text{грн.} = 40\ 892,31\ \text{грн.}$ 1.3 за шкоду (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну вантажу чи пошті, або за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в їх перевезенні, - сума, еквівалентна 19 СПЗ за офіційним обмінним курсом Національного банку за кожен кілограм ваги. Boeing 737-800 $19\ \text{СПЗ} \times 7698\ \text{кг} \times 6 = 877\ 572\ \text{СПЗ} \times 0,15\% \times 36,5211\ \text{грн.} = 48\ 074,84\ \text{грн.}$ Усього середньорічні витрати авіакомпанії на страхування відповідальності авіаційного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, вантажу чи пошті складають 715 638,54 грн.
Альтернатива 2. Прийняття проекту регуляторного акта	Авіакомпанії виконують перевезення пасажирів, багажу, вантажу з урахуванням оновлених вимог Монреальської конвенції	1. Середні річні витрати авіакомпанії на страхування відповідальності авіаційного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, вантажу чи пошті складуть: 1.1 за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, - сума, еквівалентна 5 346 СПЗ за офіційним обмінним курсом Національного банку стосовно кожного пасажира, на будь-який політ та відповідно до фактичної кількості пасажирських крісел на борту повітряного судна: Boeing 737-700 $5\ 346\ \text{СПЗ} \times 149 \times 2 = 1\ 593\ 108\ \text{СПЗ} \times 0,15\% \times 36,5211\ \text{грн.} = 87\ 273,08\ \text{грн.}$ Boeing 737-800 $5\ 346\ \text{СПЗ} \times 189 \times 6 = 6\ 062\ 364\ \text{СПЗ} \times 0,15\% \times 36,5211\ \text{грн.} = 332\ 106,30\ \text{грн.}$ Boeing 900 ER $5\ 346\ \text{СПЗ} \times 220 \times 3 = 3\ 528\ 360\ \text{СПЗ} \times 0,15\% \times 36,5211\ \text{грн.} = 193\ 289,38\ \text{грн.}$ 1.2 за шкоду (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну багажу, або за затримку в його перевезенні - сума, еквівалентна 1 288 СПЗ за офіційним

		обмінним курсом Національного банку стосовно кожного пасажера, на будь-який політ та відповідно до фактичної кількості пасажирських крісел на борту повітряного судна (багаж означає як зареєстрований, так і незареєстрований (ручна поклажа) багаж, у тому числі особисті речі пасажера): Boeing 737-700 $1\ 288\ \text{СПЗ} \times 149 \times 2 = 383\ 824\ \text{СПЗ} \times 0,15\% \times 36,5211\ \text{грн.} = 21\ 026,51\ \text{грн.}$ Boeing 737-800 $1\ 288\ \text{СПЗ} \times 189 \times 6 = 1\ 460\ 592\ \text{СПЗ} \times 0,15\% \times 36,5211\ \text{грн.} = 80\ 013,64\ \text{грн.}$ Boeing 900 ER $1\ 288\ \text{СПЗ} \times 220 \times 3 = 850\ 080\ \text{СПЗ} \times 0,15\% \times 36,5211\ \text{грн.} = 46\ 568,79\ \text{грн.}$ 1.3 за шкоду (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну вантажу чи пошті, або за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в їх перевезенні, - сума, еквівалентна 22 СПЗ за офіційним обмінним курсом Національного банку за кожен кілограм ваги. Boeing 737-800 $22\ \text{СПЗ} \times 7698\ \text{кг} \times 6 = 1\ 016\ 136\ \text{СПЗ} \times 0,15\% \times 36,5211\ \text{грн.} = 55\ 665,61\ \text{грн.}$ Усього середньорічні витрати авіакомпанії на страхування відповідальності авіаційного перевізника за шкоду, заподіяну пасажерам, багажу, вантажу чи пошті складатимуть 815 943,31 грн.
--	--	--

Примітка: При розрахунках враховується курс СПЗ (спеціальні права запозичення) 36,5211 грн.

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

Альтернатива 1 «Залишити все без змін»

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	-	-
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення	-	-

	необхідності у сплаті податків/зборів), гривень		
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	-	-
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	-	-
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	-	-
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	-	-
7	Витрати, пов'язані з наймом додаткового персоналу, гривень	-	-
8	Інше (сплата страхових платежів), тис гривень	715,6	3 578,0
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), тис гривень	715,6	3 578,0
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	19	19
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), тис гривень	13 596,4	67 982,0

Примітка: при розрахунках враховувались середні значення витрат на сплату страхових платежів

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	-	-	-

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	-	-

Вид витрат	Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу)	-	-	-	-

Вид витрат	Витрати на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю)	-	-	-	-

(перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо)				
---	--	--	--	--

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)	-	-	-	-

Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні(за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	-	-	-

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	-	-

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

Альтернатива 2 «Прийняття регуляторного акта»

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	-	-
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень		
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	-	-
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	-	-
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	-	-
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	-	-
7	Витрати, пов'язані з наймом додаткового персоналу, гривень	-	-

8	Інше (сплата страхових платежів), тис гривень	815,9	4 079,5
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), тис гривень	815,9	4 079,5
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	19	19
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), тис гривень	15 502,1	77 510,5

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	-	-	-

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	-	-

Вид витрат	Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу)	-	-	-	-

Вид витрат	Витрати на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо)	-	-	-	-

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)	-	-	-	-

Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні(за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	-	-	-

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	-	-

Витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта (згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта)

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат (за п'ять років), тис гривень
Альтернатива 1 Залишити все без змін Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	Для суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва – 67 982,0 Для суб'єктів господарювання мікро- та малого підприємництва – 2 883,7
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	Для суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва – 77 510,5 Для суб'єктів господарювання мікро- та малого підприємництва – 3 298,3

Розрахунок витрат для суб'єктів господарювання мікро- та малого підприємництва (М-Тест) наведено у додатку 1 до аналізу регуляторного впливу.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1 Залишити все без змін	1	Проблема продовжує існувати
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	4	Ця альтернатива дає змогу в повній мірі досягнути поставлених цілей (проблема більше не буде існувати)

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця
-----------------------------	----------------------	--------------------	-------------------------------------

			альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Залишити все без змін	Відсутні	67 982 тис грн (середньорічні витрати авіакомпаній на страхування відповідальності авіаційного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, вантажу чи пошті великого та середнього підприємництва) + 2 883,7 тис грн (середньорічні витрати авіакомпаній на страхування відповідальності авіаційного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, вантажу чи пошті) мікро та малого підприємництва) = 70 865,7 тис грн	Проблема продовжує існувати.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Виконання вимог Монреальської конвенції	77 510,5 тис грн (середньорічні витрати авіакомпаній на страхування відповідальності авіаційного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, вантажу чи пошті великого та середнього підприємництва) + 3 298,3 тис грн (середньорічні витрати авіакомпаній на страхування відповідальності авіаційного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, вантажу чи пошті) мікро та малого підприємництва) = 80 808,8 тис грн	Ця альтернатива дає змогу в повній мірі досягнути поставлених цілей щодо актуалізації оновлених вимог Монреальської конвенції.

*Розрахунок витрат здійснено за 5 років

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Залишити все без змін	Преваги відсутні і проблема продовжує існувати	X
Альтернатива 2. Прийняти проєкт регуляторного акта	З прийняттям регуляторного акту будуть виконані оновлені норми Монреальської конвенції щодо страхових сум (лімітів відповідальності): за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів; за шкоду (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну багажу, або за затримку в його перевезенні; за шкоду (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну вантажу чи пошті, або за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в їх перевезенні.	X

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Проєктом акта передбачається встановлення нових мінімальних страхових сум відповідальності за шкоду, заподіяну у разі затримки при перевезенні пасажирів, а також шкоду, заподіяну багажу, вантажу, що відповідатимуть останнім змінам Монреальської конвенції.

З боку органів влади необхідно буде оприлюднити інформацію щодо впровадження змін до Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації та довести її до відома суб'єктів господарювання галузі цивільної авіації.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги

Від упровадження регуляторного акта негативних результатів не очікується. Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади та юридичних осіб.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що проєкт регуляторного акта набере чинності відповідно до законодавства. При цьому термін чинності регуляторного акта необмежений. Зміна строку дії проєкту акта можлива в разі зміни актів українського та міжнародного законодавства, що регулюють зазначені питання.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Результативність проєкту регуляторного акта визначатиметься за такими показниками:

1. Кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія регуляторного акта – 23 од.
2. Середні розміри коштів та часу, що пов'язані з виконанням вимог акта, які витратимуться суб'єктами господарювання:
для суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва – 815,9 тис грн і 8 годин;
для суб'єктів господарювання мікро- та малого підприємництва – 164,9 тис грн і 8 годин.
3. Надходження до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією регуляторного акта не передбачається.
4. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб – високий.
5. Кількість перевезених пасажирів українськими авіакомпаніями (за 2019 рік – 13 705,8 тис. чол.).
6. Кількість страховиків, що укладали договори обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації за звітний період.

Проєкт регуляторного акта та аналіз регуляторного впливу розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України (<http://www.mtu.gov.ua>) у розділі «Регуляторна діяльність».

IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності акта буде здійснюватися Державною авіаційною службою України на підставі показників, визначених у розділі VIII цього аналізу.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено

через рік після набрання чинності актом.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через два роки з дня набрання ним чинності.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результатів цього акта.

Проведення відстеження результативності буде здійснюватися за допомогою аналізу даних з інформаційних систем Державної авіаційної служби України, а також аналізу статистичної звітності.

Голова Державної авіаційної
служби України

Олександр БІЛЬЧУК

« 14 » 08 2020 р.

М-Тест
малого підприємництва

1. Консультації з представниками мікро- та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів мікро- та малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з «01» серпня 2019 р. по «28» лютого 2020 р.

Порядковий номер	Вид консультації	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1	Особисті та телефонні консультації	4	З метою врегулювання питання застосування мінімальних розмірів страхових сум (лімітів відповідальності) для авіаперевізників, необхідно актуалізувати оновлені вимоги Монреальської конвенції.

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі):

кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: 4 (одиниці), у тому числі малого підприємництва 4 (одиниці) та мікро- підприємництва 0 (одиниць);

	Малі	Мікро	Всього	% до загальної кількості малих підприємств
Кількість авіакомпаній, які мають діючий сертифікат експлуатанта та здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден (літаків) з метою виконання комерційних транспортних перевезень згідно з вимогами OPS 1.	4	0	4	100
Усього	4	0	4	100

питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив - 17,4 (відсотка) (відповідно до таблиці «Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання» додатка 1 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта).

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання

4.

Порядковий номер	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				
1	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів)	-	-	-
2	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування	-	-	-
3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)	-	-	-
4	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування)	-	-	-
5	Інші процедури (оплата страхових платежів)	164 913,36	164 913,36	824 566,80
6	Разом, гривень	164 913,36	X	824 566,80
7	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	4		
8	Сумарно, гривень	659 653,44	X	3 298 267,20
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
9	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання	-	-	-
10	Процедури організації виконання вимог регулювання	-	-	-
11	Процедури офіційного звітування	-	-	-
12	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	-	-	-
13	Інші процедури (уточнити)	-	-	-
14	Разом, гривень		X	
15	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	-	-	-
16	Сумарно, гривень		X	

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання: Державна авіаційна служба України.

Вартість 1 людино-години співробітника державного органу в 2020 році становить 51,20 грн. з розрахунку посадового окладу головного спеціаліста

8 500 грн. відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 18.01.2017 № 15 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 15.01.2020 № 16).

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва - за потреби окремо для суб'єктів малого та мікро-підприємництва)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	-	-	-	-	-
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:	2	51,20	1	4	409,60
камеральні	2 години	51,2 грн/год	1	4	409,60
виїзні	-	-	-	-	-
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	-	-	-	-	-
6. Підготовка звітності за результатами регулювання	-	-	-	-	-
7. Інші адміністративні процедури	-	-	-	-	-
Разом за рік	X	X	X	X	409,6
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	2 048

Утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу Державіаслужби) не передбачається.

5. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

Порядковий номер	Показник	Перший рік регулювання (стартовий)	За п'ять років
1	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	659 653,44	3 298 267,20
2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування	-	-
3	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	659 653,44	3 298 267,20
4	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва	409,60	2048,00
5	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	660 063,04	3 300 315,20

5. Розроблення коригуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання не передбачається.



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ
ПОСТАНОВА

від 2020 р. №

Київ

**Про внесення змін до пункту 27 Порядку і правил здійснення
обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації**

Кабінет Міністрів України **п о с т а н о в л я є**:

Внести до пункту 27 Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 06 вересня 2017 р. № 676 (Офіційний вісник України, 2017 р., № 74, ст. 2272; 2019 р. № 66, ст. 2286), такі зміни:

- в абзаці третьому цифри «4694» замінити цифрами «5346»;
- в абзаці четвертому цифри «1131» замінити цифрами «1288»;
- в абзаці п'ятому цифри «19» замінити цифрами «22».

Прем'єр-міністр України

Д. ШМИГАЛЬ




ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до пункту 27 Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації»

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проєкту акта	Пояснення змін
Порядок і правила здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 № 676		
27. Мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності): за шкodu, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира, - сума, еквівалентна 250000 СПЗ за офіційним обмінним курсом Національного банку стосовно кожного пасажира, на будь-який політ та відповідно до фактичної кількості пасажирських крісел на борту повітряного судна; за шкodu, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, - сума, еквівалентна 4694 СПЗ за офіційним обмінним курсом Національного банку стосовно кожного пасажира, на будь-який політ та відповідно до фактичної кількості пасажирських крісел на борту повітряного судна; за шкodu (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну багажу, або за затримку в його перевезенні - сума, еквівалентна 1131 СПЗ за офіційним обмінним курсом Національного банку стосовно кожного пасажира, на будь-який політ та відповідно до фактичної кількості пасажирських крісел на борту повітряного судна (багаж означає як зареєстрований, так і незареєстрований (ручна поклажа) багаж, у тому числі особисті речі пасажира); за шкodu (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну вантажу чи пошти, або за шкodu, заподіяну внаслідок затримки в їх перевезенні, - сума,	27. Мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності): за шкodu, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира, - сума, еквівалентна 250000 СПЗ за офіційним обмінним курсом Національного банку стосовно кожного пасажира, на будь-який політ та відповідно до фактичної кількості пасажирських крісел на борту повітряного судна; за шкodu, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, - сума, еквівалентна 5346 СПЗ за офіційним обмінним курсом Національного банку стосовно кожного пасажира, на будь-який політ та відповідно до фактичної кількості пасажирських крісел на борту повітряного судна; за шкodu (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну багажу, або за затримку в його перевезенні - сума, еквівалентна 1288 СПЗ за офіційним обмінним курсом Національного банку стосовно кожного пасажира, на будь-який політ та відповідно до фактичної кількості пасажирських крісел на борту повітряного судна (багаж означає як зареєстрований, так і незареєстрований (ручна поклажа) багаж, у тому числі особисті речі пасажира); за шкodu (знищення, утрату, пошкодження), заподіяну вантажу чи пошти, або за шкodu, заподіяну внаслідок затримки в їх перевезенні, - сума,	Приведення у відповідність розмірів мінімальних страхових сум відповідальності за шкodu, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, а також за шкodu, заподіяну багажу, вантажу чи пошти, до оновлених вимог Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, підписаної в Монреалі 28.05.1999

еквівалентна 19 СПЗ за офіційним обмінним курсом Національного банку за кожен кілограм ваги. Якщо законодавством країни, до якої (на території якої) здійснюються пасажирські, вантажні перевезення, або відповідно до інших умов, які застосовуються у міжнародній практиці (у тому числі для військових та пов'язаних з ними ризиків), вимагається страхування відповідальності, зазначеної в цьому розділі, у розмірах, що перевищують встановлені цим розділом вимоги, страхові суми (ліміти відповідальності) під час виконання міжнародних польотів повинні бути відповідно збільшені.	еквівалентна 22 СПЗ за офіційним обмінним курсом Національного банку за кожен кілограм ваги. Якщо законодавством країни, до якої (на території якої) здійснюються пасажирські, вантажні перевезення, або відповідно до інших умов, які застосовуються у міжнародній практиці (у тому числі для військових та пов'язаних з ними ризиків), вимагається страхування відповідальності, зазначеної в цьому розділі, у розмірах, що перевищують встановлені цим розділом вимоги, страхові суми (ліміти відповідальності) під час виконання міжнародних польотів повинні бути відповідно збільшені.
--	--

Заступник директора департаменту –
начальник управління авіаційних
перевезень та міжнародного співробітництва



Ірина ШЕВЧУК

« 14 » 08 2020 р.

Міністерство інфраструктури України

Повідомлення про оприлюднення проєкту постанови Кабінету Міністрів України

«Про внесення змін до пункту 27 Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації»

5 Жовтня 2020, 10:45

З метою приведення у відповідність розмірів мінімальних страхових сум (лімітів відповідальності) за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів, а також за шкоду, заподіяну багажу, вантажу чи пошти, до оновлених вимог Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, підписаної в Монреалі 28.05.1999 (далі – Монреальська конвенція), розроблено проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до пункту 27 Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» (далі – проєкт постанови).

Зауваження та пропозиції до проєкту постанови можуть надсилатися зацікавленими юридичними та фізичними особами протягом 30 днів з дня оприлюднення до Державіаслужби на адресу: пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135 або на електронну адресу: Olena.Nikolaenko@avia.gov.ua.

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/32254.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове