

## OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA – dotyczy części I zamówienia

### I. Informacje ogólne

Ubezpieczający/ubezpieczony/ operator statków powietrznych:	<b>Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Chełmie</b> <b>ul. Pocztowa 54, 22-100 Chełm</b>
NIP:	563-20-77-608
REGON:	110607010
Informacje o szkodowości:	zgodnie z informacją zawartą w załączniku nr 7
Okres ubezpieczenia:	01.01.2021 r. – 31.12.2021 r. (z wyjątkiem SP-CLE - 21.01.2021 - 31.12.2021) (z zastrzeżeniem odmiennych okresów ubezpieczenia dla statków powietrznych, które zostaną zakupione po zawarciu umowy ubezpieczenia i będą zgłaszane przez Zamawiającego na podstawie indywidualnych wniosków)
Płatność składki:	jednorazowo – termin płatności do 15.02.2021

### II. Przedmiot ubezpieczenia

#### 1. *Przedmiotem ubezpieczenia są statki powietrzne będące w posiadaniu Zamawiającego:*

##### 1.2 Samoloty jednosilnikowe

##### 1.2.1 Samoloty CESSNA 152, **SP-GRM / SP-GKZ**

- a. samoloty hangarowane
- b. zakład posiadający uprawnienia do dokonywania napraw i przeglądów
  - Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Chełmie
- c. główne rodzaje wykonywanych lotów:
  - szkoleniowe w ramach certyfikowanego ośrodka szkolenia lotniczego, procentowa ilość wykorzystywania statku powietrznego do lotów innych niż szkolenia - nie więcej niż 1% wszystkich operacji lotniczych;
  - szkolenie podstawowe tzw. Ab-initio;
  - z instruktorem oraz bez instruktora;
  - dyspozycyjne na potrzeby Zamawiającego;
  - loty VFR dzień i VFR noc;
  - szkolenie oraz wynajem dla osób nie będących studentami (odpłatne szkolenie w ramach ośrodka; egzaminy LKE);
  - uczestniczenie w zawodach w lataniu precyzyjnym na terenie Polski;
  - udział w piknikach lotniczych – bez akrobacji.
- d. przewidywany zakres wykorzystania miejsc pasażerskich – 1% operacji lotniczych
- e. informacja o pilotach: wymagana klauzula OPEN PILOT (brak ograniczeń co do liczby pilotów, ich nalotu ogólnego oraz na typie)
- f. szkodowość za ostatnie 3 lata: brak szkód

##### 1.2.2 Samoloty CESSNA 152, **SP-DCM / SP-KCD**

- a. samoloty hangarowane
- b. zakład posiadający uprawnienia do dokonywania napraw i przeglądów
  - Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Chełmie

- c. główne rodzaje wykonywanych lotów:
- szkoleniowe w ramach certyfikowanego ośrodka szkolenia lotniczego, procentowa ilość wykorzystywania statku powietrznego do lotów innych niż szkolenia - nie więcej niż 1% wszystkich operacji lotniczych,
  - z instruktorem oraz bez instruktora;
  - szkolenie podstawowe tzw. Ab-initio;
  - dyspozycyjne na potrzeby Zamawiającego;
  - loty VFR dzień i VFR noc;
  - udział w piknikach lotniczych – bez akrobacji;
- d. przewidywany zakres wykorzystania miejsc pasażerskich – 1% operacji lotniczych;
- e. informacja o pilotach: wymagana klauzula OPEN PILOT (brak ograniczeń co do liczby pilotów, ich nalotu ogólnego oraz na typie)

### 1.2.3 Samolot CESSNA 172, **SP-OKL**

- a. samolot hangarowany
- b. zakład posiadający uprawnienia do dokonywania napraw i przeglądów
- Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Chełmie
- c. główne rodzaje wykonywanych lotów:
- szkoleniowe w ramach certyfikowanego ośrodka szkolenia lotniczego, procentowa ilość wykorzystywania statku powietrznego do lotów innych niż szkolenia - nie więcej niż 1% wszystkich operacji lotniczych,
  - z instruktorem oraz bez instruktora;
  - szkolenie zaawansowane;
  - dyspozycyjne na potrzeby Zamawiającego;
  - loty VFR dzień i VFR noc;
  - loty IFR;
  - Wynajem odpłatny dla studentów do egzaminów LKE;
  - udział w piknikach lotniczych – bez akrobacji.
- d. przewidywany zakres wykorzystania miejsc pasażerskich – 1% operacji lotniczych
- e. informacja o pilotach: wymagana klauzula OPEN PILOT (brak ograniczeń co do liczby pilotów, ich nalotu ogólnego oraz na typie) – w większości operacji samolot wykorzystywany w zaawansowanym szkoleniu doświadczonych pilotów z nalotem powyżej 100h. Szkolenie IFR odbywa się zawsze z instruktorem na pokładzie.

### 1.2.4 Samoloty AT-3 R-100, **SP-CLA / SP-CLB / SP-CLC / SP-CLD / SP-CLG / SP-CLF**

- a. samoloty hangarowane
- b. główne rodzaje wykonywanych lotów:
- szkoleniowe w ramach certyfikowanego ośrodka szkolenia lotniczego, procentowa ilość wykorzystywania statku powietrznego do lotów innych niż szkolenia - nie więcej niż 1% wszystkich operacji lotniczych,
  - z instruktorem oraz bez instruktora
  - szkolenie podstawowe tzw. Ab-initio;
  - dyspozycyjne na potrzeby Zamawiającego;
  - loty VFR dzień i VFR noc;
- c. przewidywany zakres wykorzystania miejsc pasażerskich – 1% operacji lotniczych

- d. informacja o pilotach: wymagana klauzula OPEN PILOT (brak ograniczeń co do liczby pilotów, ich nalotu ogólnego oraz na typie)

### 1.3 Samoloty wielosilnikowe

#### 1.3.1 Samolot Tecnam P2006T, **SP-CLE**

- a. samolot hangarowany
- b. zakład posiadający uprawnienia do dokonywania napraw i przeglądów
- Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Chełmie
- c. główne rodzaje wykonywanych lotów:
- szkoleniowe w ramach certyfikowanego ośrodka szkolenia lotniczego, procentowa ilość wykorzystywania statku powietrznego do lotów innych niż szkolenia - nie więcej niż 1% wszystkich operacji lotniczych,
  - z instruktorem oraz bez instruktora;
  - szkolenie zaawansowane;
  - dyspozycyjne na potrzeby Zamawiającego;
  - loty VFR dzień i VFR noc;
  - loty IFR;
  - szkolenie MEPL;
  - Wynajem odpłatny dla studentów do egzaminów LKE;
  - udział w piknikach lotniczych – bez akrobacji
- d. przewidywany zakres wykorzystania miejsc pasażerskich – 1% operacji lotniczych
- informacja o pilotach: wymagana klauzula OPEN PILOT – samolotem wielosilnikowym może latać pilot uczeń z licencją PPL(A) i minimum 70 h nalotu, szkolenie ME oraz IR(ME) odbywa się zawsze z instruktorem na pokładzie.

### 1.4 Śmigłowce

#### 1.4.1 Śmigłowiec ROBINSON R44, **SP-GSU**

- a. śmigłowiec wycofany z eksploatacji, obecnie trwają prace związane z odbudową zasobów poszczególnych agregatów i części śmigłowca, brak przybliżonego terminu włączenia do eksploatacji.
- b. główne rodzaje wykonywanych lotów:
- szkoleniowe w ramach certyfikowanego ośrodka szkolenia lotniczego, prowadzone wg. Międzynarodowych przepisów JAR FCL-1,2, EASA zgodnie z wymogami Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Program zakłada szkolenie do licencji pilota śmigłowcowego PPL(H), licencji pilota zawodowego CPL(H), zintegrowane szkolenie do CPL(H). Śmigłowce ROBINSON R44 Raven II służą w operacjach od szkolenia podstawowego tzw. Ab-initio jak i również w dalszym procesie szkolenia zaawansowanego. Ośrodek lotniczy dopuszcza możliwość użytkowania śmigłowców do lotów innych niż szkolenia (charakter tych operacji mieści się w użytkowaniu „prywatne i loty dyspozycyjne” - procentowa ilość wykorzystywania statków powietrznych w tych operacjach to nie więcej niż 1% wszystkich operacji lotniczych).
- z instruktorem (min.: 60%) oraz bez instruktora
  - dyspozycyjne na potrzeby Zamawiającego
  - loty w pokazach lotniczych (bez akrobacji)
  - loty VFR dzień, VFR noc
- c. Śmigłowce hangarowane lub w trakcie lotów poza lotniskiem operacyjnym zabezpieczone na ziemi.
- d. przewidywany zakres wykorzystania miejsc pasażerskich – 1% operacji lotniczych
- informacja o pilotach: wymagana klauzula OPEN PILOT (brak ograniczeń co do liczby pilotów, ich nalotu ogólnego oraz na typie)

- e. szkodowość za ostatnie 3 lata: brak szkód – śmigłowiec nowo nabyty.

Wykaz oraz charakterystyka wszystkich statków powietrznych będących przedmiotem ubezpieczenia, zawarty jest w dodatku nr 1c do OPZ

**2. Przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna ośrodka szkoleniowego:**

2.1 Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzonej działalności lotniczej w zakresie:

- a) szkolenia lotniczego (w tym szkolenie operatorów bezzałogowych statków powietrznych UAV) oraz szkolenia personelu lotniczego,
- b) obsługa techniczna statków powietrznych
- c) zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu (CAMO)
- d) udostępnianie do użytkowania lotniska Deputycze Królewskie

2.1.1 Informacje o ośrodku szkolenia

a. Ośrodki szkolące oraz miejsca prowadzonej działalności szkoleniowej:

- Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Chelmie
- b. Szkodowość za ostatnie 3 lata – brak szkód

2.1.2 Podstawowa suma gwarancyjna na jedno i wszystkie zdarzenia w okresie ubezpieczenia:

- a) szkolenia lotniczego (w tym szkolenie operatorów bezzałogowych statków powietrznych UAV) oraz szkolenia personelu lotniczego, - 250 000 zł
- b) obsługa techniczna statków powietrznych – 500 000 zł
- c) zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu (CAMO) - 250 000 zł
- d) udostępnianie do użytkowania lotniska Deputycze Królewskie - 250 000 zł

2.1.3 Zakres terytorialny: RP

### III. Rodzaje ryzyk podlegających ubezpieczeniu, zakres ochrony ubezpieczeniowej

- 1.1 **Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej** operatora statku powietrznego wobec osób trzecich oraz wobec osób biorących udział w locie innych niż członkowie załogi w rozumieniu „Rozporządzenia (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21.04.2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (O.J. L138/1, 30.4.2004)” oraz „Rozporządzenia Komisji (UE) nr 285/2010 z dnia 6 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (O.J. L 87/19, 7.4.2010)”
  - 1.2 Ubezpieczenie OC operatora statku powietrznego obejmuje w szczególności szkody polegające na:
    - a. uszkodzeniu ciała, rozstroju zdrowia lub śmierci osoby trzeciej
    - b. uszkodzeniu mienia na powierzchni ziemi lub w ziemi, na wodzie, w wodzie lub w powietrzu
    - c. zanieczyszczeniu środowiska naturalnego
  - 1.3 Wykaz ubezpieczanych statków powietrznych, sumy gwarancyjne OC operatora statku powietrznego wobec osób trzecich, sumy gwarancyjne OC operatora statku powietrznego wobec osób biorących udział w locie innych niż członkowie załogi, liczba ubezpieczanych miejsc pasażerskich oraz okresy ubezpieczenia – zgodnie z dodatkiem nr 1c do OPZ
  - 1.4 Franszys i udziały własne – brak
  - 1.5 Zakres terytorialny – Europa
- 
- 2.1 **Ubezpieczenie aerocasco** zawarte zgodnie z warunkami AVN1C lub równoważnymi o.w.u. lotniczych z uwzględnieniem następujących postanowień:
  - 2.2 zakres ubezpieczenia: ubezpieczeniem aerocasco objęte są szkody częściowe oraz całkowite w użytkowanym statku powietrznym, jego częściach i wyposażeniu. Ubezpieczeniem aerocasco objęte są szkody powstałe w następstwie zdarzeń losowych, wypadków, incydentów lotniczych oraz innych zdarzeń powodujących szkodę podczas każdego postoju lub ruchu statku powietrznego, a w szczególności m.in.:
    - b. utraty, zniszczenia albo uszkodzenia statku powietrznego lub jego wyposażenia, będącego w posiadaniu Zamawiającego,
    - c. uszkodzenia dowolnych części wybudowanych ze statku powietrznego a będących w posiadaniu Zamawiającego i pozostających na ziemi (w miejscu bazowania). Części wybudowane ze statku powietrznego objęte są ubezpieczeniem od czasu rozpoczęcia demontażu i podczas demontażu, w trakcie ich transportowania na miejsce magazynowania, podczas magazynowania, w trakcie transportowania z miejsca magazynowania celem rozpoczęcia montażu oraz podczas montażu do czasu jego zakończenia,
    - d. działania ognia, piorunu, wybuchu wulkanu, huraganu (o prędkości wiatru pow. 17,5 m/s), gradu, nawałnego deszczu, powodzi lub zatopienia, trzęsienia ziemi itp. zjawisk przyrody, dymu, sadzy, osmalenia, przypalenia bez widocznego ognia, huku ponaddzwiękowego, katastrofy budowlanej, przewrócenia się drzew, masztów, kominów, budowli i innych obiektów itp.,
    - e. kradzieży, rabunku oraz aktów wandalizmu i dewastacji rozumianych jako uszkodzenie, zniszczenie lub utrata statku powietrznego bądź jego wyposażenia w wyniku działania osób trzecich, znajdującego się zarówno wewnątrz pomieszczeń jak i na zewnątrz (na terenach otwartych), także bez zajścia kradzieży z włamaniem,
    - f. innego zdarzenia spowodowanego przez zdarzenia losowe i osoby trzecie,
    - g. podczas planowej i nieplanowej obsługi technicznej, obsługi handlingowej, remontu, naprawy specjalnej, przeglądu, modernizacji statku powietrznego i tym podobnych czynności dokonywanych przez personel Zamawiającego posiadający uprawnienia do wykonywania ww. czynności lub dokonywanych przez certyfikowane albo upoważnione przez Zamawiającego organizacje obsługowe lub naprawcze,
    - h. powstałe podczas transportu statku powietrznego,
    - i. związanego z koniecznością dokonania naprawy będącej wynikiem szkody lub wynikającej ze stosownych instrukcji

- j. podczas lotów próbnych – kontrolnych kategorii I oraz kategorii II (w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 sierpnia 2003 r. w sprawie wykonywania lotów próbnych oraz wydawania świadectwa oględzin statku powietrznego, Dz.U.03.173.1678 z dnia 6 października 2003 r., wydanego na podstawie art. 53 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, Dz. U. Nr 130, poz. 1112) oraz lotów w celu wykrycia usterek, potwierdzenia ich usunięcia lub wykonania regulacji po wykonaniu planowych i nieplanowych obsług technicznych (loty w zakresie zatwierdzonych instrukcji),
  - k. podczas okresowego wyłączenia statku powietrznego z eksploatacji pod warunkiem, że znajdzie się w miejscach przeznaczonych do stacjonowania.
- 2.3 Sumy ubezpieczenia – określone na każdy statek powietrzny w dodatku nr 1c do OPZ
- 2.4 Wartość statków powietrznych zgłaszanych do ubezpieczenia aerocasco uwzględni stopień zużycia poszczególnych części i elementów (tzw. wartość rzeczywista).
- 2.5 Za szkody częściowe Wykonawca wypłaca odszkodowanie w pełnej wysokości na podstawie przedłożonych kosztorysów lub faktur (z uwzględnieniem obowiązującej franszyzy), nie więcej jednak niż do sumy ubezpieczenia danego statku powietrznego. Za szkody całkowite Wykonawca wypłaca odszkodowanie w wysokości sumy ubezpieczenia, z uwzględnieniem obowiązującej franszyzy.
- 2.6 Franszyza redukcyjna – stałopłaty (pozycje 1-12 dodatek 1C OPZ) - w ubezpieczeniu aerocasco 3 500 zł w pierwszej szkodzie oraz 5 % wartości szkody minimum 5 000 zł w każdej kolejnej szkodzie częściowej i całkowitej. Dla części zamiennych (nie zabudowanych na statku powietrznym w momencie szkody) franszyza redukcyjna wynosi 1.000 zł.
- 2.7 Franszyza redukcyjna – śmigłowiec (pozycja 13 dodatek 1C OPZ) - w ubezpieczeniu aerocasco 2,5% wartości śmigłowca.
- 2.8 Zakres terytorialny: Europa
- 2.9 Klauzule dodatkowe – obligatoryjne w ubezpieczeniu aerocasco: AVN11A (10%), AVN19A, AVN23A, AVN61, AVN76 (10%), AVN77, AVN78, AVN81, oraz klauzule w treści poniżej:
- a. likwidacji szkód: do likwidacji szkód z ubezpieczeń lotniczych będzie miało zastosowanie oświadczenie składane przez prowadzącą postępowanie komisję badania wypadków lotniczych. Jeśli stosowna komisja złoży ww. oświadczenie i w ocenie Zamawiającego będzie ono wystarczające do stwierdzenia odpowiedzialności - ubezpieczony nie ma obowiązku dostarczania uchwały końcowej komisji dotyczącej rozpatrywanej szkody. Wykonawca będzie występować do komisji prowadzącej postępowanie z wnioskiem o sporządzenie ww. oświadczenia niezwłocznie po otrzymaniu zawiadomienia o zdarzeniu lotniczym. Do likwidacji szkody nie będzie konieczne oczekiwanie na zakwalifikowanie wypadku do grupy przyczynowo-skutkowej przez właściwe władze lotnicze. W sytuacji, gdy w uchwale końcowej komisji prowadzącej postępowanie będą zawarte ustalenia wyłączające jednoznacznie odpowiedzialność Wykonawcy, Zamawiający zobowiązuje się do zwrotu wypłaconego odszkodowania.
  - b. Kosztów dodatkowych: Ubezpieczenie obejmuje koszty dodatkowe związane z zaistniałą szkodą, w łącznej wysokości do 20 % ponad przyjętą sumę ubezpieczenia aerocasco statku powietrznego, który uległ szkodzie, takie jak:
    - uzasadnione racjonalnie i udokumentowane koszty związane z działaniem mającym na celu zapobieżenie szkodzie lub zmniejszeniu jej skutków, ratowaniem i zabezpieczaniem statku powietrznego (choćby były nieskuteczne),
    - koszty przebazowania lotem technicznym do najbliższego, właściwego dla jego naprawy, zakładu specjalistycznego lub do bazy ubezpieczającego, o ile statek powietrzny po szkodzie będzie mógł wykonać taki lot zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami,
    - udokumentowane koszty delegacji (koszty podróży, zakwaterowania i wyżywienia) pracowników ubezpieczającego lub specjalistów skierowanych do ustalenia przyczyn wypadku lub uszkodzenia,
    - udokumentowane koszty delegacji (koszty podróży, zakwaterowania i wyżywienia) specjalistów skierowanych do wykonania czynności prowadzących do naprawy uszkodzonego statku powietrznego w miejscu wypadku, (uszkodzenia) i/lub miejscu zabezpieczenia uszkodzonego statku powietrznego,
    - uzgodnione i udokumentowane koszty związane z transportem uszkodzonego statku powietrznego oraz przejazdami ekip technicznych organizujących i wykonujących taki transport,

- uzgodnione i udokumentowane koszty związane z utylizacją, zełmowaniem lub usunięciem wraku zniszczonego statku powietrznego. Przez działania związane z utylizacją, zełmowaniem lub usunięciem wraku rozumie się działania podejmowane przez ubezpieczającego mające na celu zorganizowanie wszelkich prac, których skutkiem jest utylizacja, zełmowanie lub usunięcie wraku statku powietrznego. Zamawiający może prowadzić ww. prace samodzielnie lub poprzez wyspecjalizowane podmioty,
- c. ekspertów: Strony postanawiają, że odszkodowanie za szkodę całkowitą tj. szkodę, w wyniku której statek powietrzny jest niezdatny do naprawy lub koszt naprawy przekracza wartość zgłoszoną do ubezpieczenia wypłaca się maksymalnie do sumy ubezpieczenia statku powietrznego pomniejszonej o wartość części statku zakwalifikowanych do odzysku. Wykaz części zakwalifikowanych do odzysku oraz ich rzeczywistą wartość rynkową określa ekspert powołany przez Ubezpieczyciela posiadający uprawnienia pozwalające stwierdzić, zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa, zdatność uszkodzonych części/podzespołów do dalszego użytkowania.
  - d. OPEN PILOT: Strony ustalają, że w okresie ubezpieczenia statek powietrzny może być pilotowany przez każdą osobę posiadającą stosowne uprawnienia, bez względu na wielkość nalotu ogólnego lub na typie, a także przez osoby odbywające szkolenia na takim statku powietrznym.
  - e. Ustalonej wartości statku powietrznego: ustala się że, proporcjonalna redukcja odszkodowania w szkodzie częściowej nie będzie miała zastosowania jeżeli suma ubezpieczenia statku powietrznego będzie niższa o nie więcej niż 30% od jego wartości rzeczywistej w dniu zawarcia umowy ubezpieczenia (wymaganej zgodnie z owu lotniczych i ustalonej po szkodzie przez powołanego przez Ubezpieczyciela rzeczoznawcę). Zasady proporcji nie stosuje się do szkód całkowitych a obowiązek udowodnienia niedoubezpieczenia w szkodach częściowych spoczywa na Ubezpieczycielu.
  - f. okoliczności szkody: użytkownik statku powietrznego zobowiązany jest do przestrzegania obowiązujących w kraju i za granicą przepisów w zakresie eksploatacji i ruchu statków powietrznych. Jeżeli użytkownik statku powietrznego nie dopełnił powyższego obowiązku, Ubezpieczyciel może odmówić wypłaty odszkodowania w całości lub części wyłącznie wówczas, jeżeli niedopełnienie obowiązku było wynikiem umyślnego działania użytkownika i miało wpływ na okoliczności powstania szkody lub jej rozmiaru.

#### 2.10 Klauzule fakultatywne w ubezpieczeniu aerocasco:

##### a. klauzula kosztów wynajmu zastępczego statku powietrznego:

*„w przypadku zdarzenia ubezpieczeniowego objętego polisą, Ubezpieczyciel zwraca w granicach limitów określonych niniejszą klauzulą koszty poniesione przez Ubezpieczonego w związku z wynajmem lub leasingiem na okres naprawy tymczasowego statku powietrznego lub wynajmem/leasingiem na okres naprawy elementów zastępczych dotyczących uszkodzonych części, niezbędnych do eksploatacji statku powietrznego. Ochrona nie ma zastosowania, o ile:*

- a) *rzeczywisty czas wymagany do naprawy nie przekracza 14 dni*
- b) *części lub elementy są dostępne bez dodatkowych opłat*
- c) *Ubezpieczony poprzez przeniesienie prawa własności, najmu, dzierżawy, lub w inny sposób, nabywa zastępczy statek powietrzny*
- d) *w przypadku szkody całkowitej.*

*Koszty Dodatkowe oznaczają niezbędne i ekonomicznie uzasadnione koszty poniesione przez Ubezpieczonego, w związku z leasingiem lub wynajmem zastępczego statku powietrznego lub części zamiennych, których Ubezpieczony nie poniósłby w tym samym okresie, w zwykłych okolicznościach, gdyby nie doszło do powstania szkody.*

*Maksymalny limit ochrony ubezpieczeniowej: 5.000 USD dziennie przez okres do 90 dni oraz 100.000 USD na zdarzenie oraz w rocznym agregacie.”*

##### b. Klauzula zmniejszonej franszyzy:

*w ubezpieczeniu aerocasco samolotów i śmigłowców mają zastosowanie następujące franszyzy redukcyjne:*

- a) *w samolotach: 2,5% wartości szkody, nie mniej niż 2.000 zł.*
- b) *w częściach zamiennych (nie zabudowanych na statku powietrznym w momencie szkody) - 500 zł.”*

#### 2.11 W ubezpieczeniu statków powietrznych czasowo wyłączonych z eksploatacji (np. po szkodzie) będą miały zastosowanie następujące zasady:

- a. za czasowe wyłączenie z eksploatacji uznaje się udokumentowane i zgłoszone do Ubezpieczyciela przed planowanym terminem, nieużywanie i przechowywanie statku powietrznego na ziemi, w miejscu do tego przystosowanym.
- b. Wyłączenie z eksploatacji równoznaczne jest z nie wykonywaniem lotów, startów, lądowań, kołowań z użyciem własnego napędu oraz w czasie przygotowywania do wspomnianych czynności i ich prób. Minimalny okres wyłączenia z eksploatacji wynosi 30 dni kalendarzowych;
- c. Zakres ubezpieczenia statków czasowo wyłączonych z eksploatacji obejmuje nagłe i nieoczekiwane szkody w statku powietrznym pozostającym na ziemi, w miejscu do tego przystosowanym. W szczególności Ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność za szkody powstałe w wyniku: pożaru, uderzenia pioruna, eksplozji, upadku statku powietrznego, huraganu, deszczu nawalnego, powodzi, gradu, lawiny, śniegu, trzęsienia ziemi, osuwania i zapadania się ziemi, uderzenia pojazdu lub innego statku powietrznego, huku ponaddzwiękowego, dymu, sadzy, następstw szkód wodociągowych (zalenie na skutek pęknięcia przewodów lub urządzeń wodno-kanalizacyjnych, centralnego ogrzewania oraz instalacji przeciwpożarowych), upadku drzew, budynków lub budowli, przemieszczania statku powietrznego w obrębie miejsca ubezpieczenia bez użycia własnego napędu, kradzieży z włamaniem, rabunku oraz zniszczenia przez osoby trzecie;
- d. Zakres ubezpieczenia statków powietrznych wyłączonych czasowo z eksploatacji nie obejmuje jakichkolwiek szkód powstałych w czasie lotu, startu, lądowania, kołowania z użyciem własnego napędu oraz w trakcie przygotowywania do realizowania tych czynności.
- e. Statki powietrzne czasowo wyłączone z eksploatacji, na czas wyłączenia z eksploatacji muszą być zabezpieczone zgodnie ze stosownymi przepisami lotniczymi oraz właściwymi instrukcjami obsługi
- f. Ubezpieczający zgłasza do Ubezpieczyciela informację o wyłączeniu z eksploatacji statku powietrznego z podaniem okresu planowanego wyłączenia z eksploatacji, z co najmniej siedmiodniowym wyprzedzeniem

#### 2.12 Wykaz ubezpieczanych statków powietrznych - zgodnie z dodatkiem nr 1c do OPZ

### 3.1 Ubezpieczenie od następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW) członków załogi statku powietrznego zawarte zgodnie z warunkami NMA2989 lub równoważnymi o.w.u. lotniczych z uwzględnieniem następujących postanowień:

- 3.2 Zakres ochrony w ubezpieczeniu następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW) członków załogi statku powietrznego obejmuje następstwa wypadków i incydentów (zgon, uszczerbek na zdrowiu) powstałych podczas jakichkolwiek operacji lotniczych wykonywanych statkami powietrznymi będącymi w posiadaniu Zamawiającego.
- 3.3 Za nieszczęśliwy wypadek uważa się nagłe zdarzenie wywołane przyczyną zewnętrzną, w następstwie którego ubezpieczony, niezależnie od swej woli, doznał uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia lub zmarł. Za nieszczęśliwy wypadek uważa się również zwichnięcie stawów oraz naderwanie ścięgien, przepuklinę i wypadnięcie jądra miazdzystego, spowodowane nagłym uderzeniem
- 3.4 Ubezpieczenie NNW obejmuje również następstwa powstałe wskutek zawału serca i udaru mózgu
- 3.5 Wypłata świadczenia następuje na podstawie orzeczenia lekarza lub na podstawie aktu zgonu Ubezpieczonego pod warunkiem, że śmierć lub trwały uszczerbek na zdrowiu będące następstwem zdarzenia objętego ubezpieczeniem zostaną stwierdzone nie później niż 2 lata od dnia wypadku objętego ubezpieczeniem.
- 3.6 W ubezpieczeniu NNW wypłata odszkodowania z tytułu uszczerbku na zdrowiu następuje po zakończeniu leczenia, na podstawie orzeczenia uprawnionego lekarza orzecznika z zastrzeżeniem, że w razie przewidywanego długotrwałego procesu leczenia (powyżej 3 miesięcy). Wykonawca wypłaca świadczenie zaliczkowe na podstawie wstępnego orzeczenia uszczerbku na zdrowiu, a świadczenie ostateczne rozliczane będzie po zakończonym leczeniu.
- 3.7 Zakres terytorialny: Europa
- 3.8 Liczba ubezpieczonych miejsc – zgodnie z dodatkiem nr 1c do OPZ
- 3.9 Suma ubezpieczenia wynosi 40.000 zł na każde miejsce



3.10 W ramach ubezpieczenia NNW Wykonawca wypłaca:

- a. w przypadku trwałego uszczerbku na zdrowiu - świadczenie w wysokości odpowiadającej takiemu procentowi sumy gwarancyjnej, określonej w dokumencie ubezpieczenia, w jakim Ubezpieczony doznał trwałego uszczerbku;
- b. w przypadku śmierci - jednorazowe świadczenie w wysokości 100% sumy ubezpieczenia

3.11 Wykaz ubezpieczanych statków powietrznych oraz ilość miejsc członków załogi w poszczególnych statkach powietrznych - zgodnie z dodatkiem nr 1c do OPZ

#### **4.1 Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzonej działalności lotniczej w zakresie:**

- a) szkolenia lotniczego (w tym szkolenie operatorów bezzałogowych statków powietrznych UAV) oraz szkolenia personelu lotniczego,
- b) obsługa techniczna statków powietrznych
- c) zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu (CAMO)
- d) udostępnianie do użytkowania lotniska Deputycze Królewskie

4.2 Informacje o ośrodku szkolenia

c. Ośrodki szkolące oraz miejsca prowadzonej działalności szkoleniowej:

- Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Chełmie

d. Szkodowość za ostatnie 3 lata – brak szkód

4.3 Podstawowa suma gwarancyjna na jedno i wszystkie zdarzenia w okresie ubezpieczenia:

- a) szkolenia lotniczego (w tym szkolenie operatorów bezzałogowych statków powietrznych UAV) oraz szkolenia personelu lotniczego, - 250 000 zł
- b) obsługa techniczna statków powietrznych – 500 000 zł
- c) zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu (CAMO) - 250 000 zł
- d) udostępnianie do użytkowania lotniska Deputycze Królewskie - 250 000 zł

4.4 Zakres terytorialny: RP

4.5 Franszyzy i udziały własne:

- a. franszyza redukcyjna dla szkód w samolotach: 5 000 zł na każdą szkodę
- b. franszyza redukcyjna dla szkód majątkowych: 2 500 zł na każdą szkodę

4.6 Warunki ubezpieczenia: ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej podmiotu prowadzącego działalność lotniczą według brzmienia ARIEL (Rozdziały 1,2 i 3)

4.7 Klauzule obligatoryjne:

- a. Klauzula wyłączenia ryzyka wojny, porwania i innych ryzyk (Lotnictwo) (AVN48B),
- b. Klauzula wyłączająca hałas i zanieczyszczenia oraz inne niebezpieczeństwa (AVN 46B),
- c. Klauzula wyłączająca ryzyka nuklearne (AVN 71),
- d. Klauzula wyłączająca ryzyka azbestowe (2488AGM00003),
- e. Klauzula wyłączająca szkody spowodowane wadliwym rozpoznaniem daty (AVN2000A),

## **5 Postanowienia dodatkowe**

1. Zamawiający wymaga, aby Wykonawca podał w formularzu ofertowym:

1.1 cenę łączną za ubezpieczenie wszystkich statków powietrznych we wszystkich ryzykach, na którą składa się:

- a. roczna składka za ubezpieczenie użytkowanych statków powietrznych w zakresie: aerocasco, ubezpieczenia OC operatora wobec osób trzecich, ubezpieczenia OC operatora wobec osób biorących udział w locie innych członkowie załogi (za wszystkie ubezpieczane miejsca), ubezpieczenie NNW członków załogi (za wszystkie ubezpieczane miejsca)

1.2 cenę za ubezpieczenie OC działalności lotniczej (składka roczna)

2. Obligatoryjne klauzule dodatkowe mające zastosowanie do wszystkich ryzyk w zadaniu nr 1:

- a. zwrotu składki - w przypadku wygaśnięcia stosunku ubezpieczenia przed upływem okresu, na jaki została zawarta umowa, Wykonawca zwraca składkę za niewykorzystany okres w systemie pro rata temporis za każdy dzień, bez potrącania kosztów manipulacyjnych.
- b. stempla bankowego - w przypadku wypłaty odszkodowania Wykonawca nie jest uprawniony do potrącania z kwoty odszkodowania rat jeszcze nie wymagalnych lub żądania zapłaty pozostałych rat. Jeżeli zapłata należnej Wykonawcy składki dokonywana jest w formie przelewu bankowego lub przekazu pocztowego, za zapłatę uważa się chwilę złożenia zlecenia w banku lub w urzędzie pocztowym na właściwy rachunek Wykonawcy.
- c. płatności składki - w przypadku ubezpieczeń dobrowolnych nieopłacenie składki lub raty składki w wyznaczonym terminie nie skutkuje brakiem ochrony; w tym przypadku Wykonawca wezwie Zamawiającego do zapłaty składki wyznaczając dodatkowy termin płatności i dopiero nie opłacenie składki w terminie określonym w wezwaniu spowoduje ustanie odpowiedzialności Wykonawcy.
- d. zgłaszania szkód - zawiadomienie Wykonawcy o szkodzie winno nastąpić niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 3 dni roboczych od daty powstania szkody lub powzięcia wiadomości o szkodzie. Niedopełnienie tego obowiązku nie może być przyczyną odmowy lub zmniejszenia wypłaty odszkodowania, jeśli nie miało wpływu na ustalenie okoliczności powstania szkody oraz jej wysokości.
- e. jurysdykcji – wszelkie spory z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia mogą być poddane przez strony rozstrzygnięciu przez sąd polubowny. W razie rozstrzygnięcia sporów przez sąd powszechny, właściwym dla rozpoznania sporów wynikłych na tle realizacji niniejszej umowy jest sąd właściwy dla siedziby Ubezpieczającego.