

PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY

UMOWA NRDN/2021
(dalej zwana „Umową”)

zawarta dnia w Warszawie pomiędzy:

Lotniczym Pogotowiem Ratunkowym z siedzibą w Warszawie, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa, działającym na podstawie wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego Stowarzyszeń, Innych Organizacji Społecznych i Zawodowych, Fundacji i Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej, prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy, XI Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod nr 0000144355, posiadającym NIP 522-25-48-391, REGON 016321074,

zwanym w treści Umowy **Ubezpieczającym**, reprezentowanym przez

Pana Roberta Gałązkowskiego - Dyrektora,

a

nazwa firmy.....

adres.....

NIP.....

Regon.....

zwanym (-a) w treści Umowy **Ubezpieczycielem**, reprezentowanym (-a) przez:

łącznie zwane w treści Umowy **Stronami** lub z osobna **Stroną**.

I. Podstawa zawarcia umowy

Umowę zawiera się na podstawie ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. poz. 2019, z późn.zm.) (dalej zwana „Ustawą”), po przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie podstawowym nr ZP/5/II/2021 pn.: **„Ubezpieczenie dwóch fabrycznie nowych statków powietrznych typu Learjet 75 Liberty w zakresie aerocasco, OC operatora, OC przewoźnika”** oraz m.in. zgodnie z:

- Rozporządzeniem WE Nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych,
- Rozporządzeniem Delegowanym Komisji (UE) 2020/1118 z dnia 27 kwietnia 2020 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych,
- Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników lotniczych, przedsiębiorców wykonujących obsługę naziemną oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

II. Definicje

- przewóz handlowy – oznacza wykonywanie lotów w zakresie posiadanych przez operatora certyfikatów lub koncesji, w których przewozi się na pokładzie statku powietrznego pasażerów, bagaż lub towary/ładunki
- bagaż – oznacza bagaż podręczny (nieodprawiony) pasażera statku powietrznego oraz jego rzeczy osobiste
- towar/ładunek – oznacza mienie przewożone na pokładzie statku powietrznego w zakresie posiadanych przez operatora certyfikatów lub koncesji.
- pasażer – oznacza jakąkolwiek osobę biorącą udział w locie za zgodą operatora statku powietrznego, z wyłączeniem pełniących służbę członków załogi statków powietrznych.
- członek załogi – oznacza osobę wyznaczoną przez operatora statku powietrznego do wykonania określonych czynności na statku powietrznym w czasie lotu.
- operator statku powietrznego – oznacza podmiot (osobę fizyczną lub prawną) posiadający ciągłą, skuteczną dyspozycyjność używania lub operowania statkiem powietrznym; podmiot, na którego statek powietrzny jest zarejestrowany jest uznawany za operatora o ile nie udowodni on, że kto inny jest operatorem.

7. wandalizm i dewastacja – oznacza uszkodzenie lub zniszczenie statku powietrznego (znajdującego się zarówno wewnątrz pomieszczeń jak i na zewnątrz – na terenach otwartych) bądź jego wyposażeniu, w wyniku umyślnego działania osób trzecich, także bez zajścia kradzieży z włamaniem.
8. huragan – oznacza wiatr o prędkości nie mniejszej niż 17,5 m/sek ustalonej przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej (zwany dalej IMiGW), którego działanie wyrządza masowe szkody. Jeśli nie ma możliwości uzyskania opinii IMiGW, Ubezpieczyciel stwierdzi wystąpienie huraganu na podstawie stanu faktycznego i rozmiaru szkód w miejscu ich powstania bądź w bezpośrednim sąsiedztwie.
9. deszcz nawalny – oznacza opad o współczynniku wydajności co najmniej 4 (40 mm na m² w ciągu godziny), ustalony przez IMiGW dla danego regionu. Jeśli nie ma możliwości ustalenia tego wskaźnika, Ubezpieczyciel weźmie pod uwagę stan faktyczny i rozmiar szkód w miejscu ich powstania i świadczące wyrażenie o działaniu deszczu nawalnego.

III. Przedmiot ubezpieczenia

Przedmiotem ubezpieczenia jest:

1. Odpowiedzialność cywilna operatora statku powietrznego w rozumieniu Rozporządzenia WE Nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (zwanego dalej operatorem) wobec jakichkolwiek osób trzecich (fizycznych, prawnych itp.) z wyłączeniem pasażerów i pełniących służbę członków załogi, z tytułu wszystkich zdarzeń powstałych podczas postoju lub ruchu statku powietrznego.
2. Odpowiedzialność cywilna operatora statku powietrznego wobec pasażerów i ich bagażu oraz przewożonych towarów/ładunków z tytułu wszystkich zdarzeń powstałych podczas postoju lub ruchu statku powietrznego (zwanego dalej „OC przewoźnika”) w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych, z uwzględnieniem Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2020/1118 z dnia 27 kwietnia 2020 r.,
3. Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego za szkody spowodowane opóźnieniem w przewozie pasażerów, bagażu lub towarów w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników lotniczych, przedsiębiorców wykonujących obsługę naziemną oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (Dz.U. z 2013 r. poz. 67).
4. Ubezpieczenie aerocasco:
 - a) samolotów typu Learjet 75 Liberty wraz z wyposażeniem (zawartym w sumie ubezpieczenia) zgodnie ze specyfikacją przekazaną Ubezpieczającemu przez dostawcę ww. samolotów (zwanego dalej „dostawcą”);
 - b) będących w posiadaniu Ubezpieczającego (na podstawie prawa własności lub jakiegokolwiek umowy) części statku powietrznego, zabudowanych czasowo w miejsce części wybudowanych, o analogicznym przeznaczeniu i porównywalnych parametrach (w tym wartości). Części zabudowane czasowo automatycznie zostaną objęte ochroną od chwili, kiedy Ubezpieczający wejdzie w ich posiadanie; Ubezpieczyciel ma prawo do naliczenia z tego tytułu dodatkowej składki, obliczonej pro rata temporis i wg stawek mających zastosowanie w ryzyku aerocasco w Umowie, zgodnie z okresem ubezpieczenia i wartością części (sumą ubezpieczenia) podanych przez Ubezpieczającego po zakończeniu czasowej zabudowy.
5. Przedmiotem ubezpieczenia są także koszty dodatkowe związane z zaistniałą szkodą takie jak:
 - a) koszty ekspertyz wykonanych przez rzeczoznawców na zlecenie Ubezpieczającego lub komisji badań wypadków lotniczych z zastrzeżeniem, że Ubezpieczający na wykonanie ekspertyz musi uzyskać akceptację Ubezpieczyciela. Ubezpieczyciel pokrywa wyżej wymienione koszty według stawek rynkowych, zaś Ubezpieczający udokumentuje poniesione koszty przedstawiając stosowną fakturę lub umowę;
 - b) udokumentowane koszty związane z działaniem mającym na celu zapobieżenie szkodzie lub zmniejszeniu jej skutków, ratowaniem i zabezpieczaniem statku powietrznego (choćby były nieskuteczne),
 - c) 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;

- d) udokumentowane koszty delegacji (koszty podróży, zakwaterowania i wyżywienia) pracowników Ubezpieczającego lub specjalistów skierowanych do ustalenia przyczyn wypadku lub uszkodzenia;
 - e) 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;
 - f) udokumentowane koszty związane z transportem uszkodzonego statku powietrznego oraz przejazdami ekip technicznych organizujących i wykonujących taki transport,
 - g) udokumentowane koszty związane z utylizacją, zezłomowaniem lub usunięciem wraku zniszczonego statku powietrznego. Przez działania związane z utylizacją, zezłomowaniem lub usunięciem wraku rozumie się działania podejmowane przez Ubezpieczającego mające na celu zorganizowanie wszelkich prac, których skutkiem jest utylizacja, zezłomowanie lub usunięcie wraku statku powietrznego. Ubezpieczający może prowadzić ww. prace samodzielnie lub poprzez wyspecjalizowane podmioty, zaś Ubezpieczyciel zachowuje prawo do weryfikacji związanych z tym kosztów;
 - h) koszty ochrony prawnej i koszty sądowe w procesach prowadzonych na wniosek lub za zgodą Ubezpieczyciela.
 - i) koszty transportu (w tym m.in. lotniczego) części zamiennych lub elementów statku powietrznego wymagające przywozu lub wywieżenia w związku ze szkodą aerocasco,
 - j) uzasadnione wydatki poniesione w wyniku akcji poszukiwawczej i ratowniczej ubezpieczonego statku powietrznego, uznanego za zaginiony po przekroczeniu przez niego obliczonego maksymalnego czasu lotu;
 - k) uzasadnione wydatki poniesione z tytułu pokrycia pasa startowego pianą gaśniczą w celu uniknięcia lub załagodzenia potencjalnych strat lub szkód wynikających z awarii lub podejrzewanej awarii ubezpieczonego statku powietrznego;
 - l) uzasadnione koszty, wydatki oraz nakłady konieczne do przetransportowania statku powietrznego w najbliższe miejsce odpowiednie do startu, w przypadku przymusowego lądowania statku powietrznego w miejscu, gdzie ponowny bezpieczny start jest niemożliwy.
6. Przedmiotem ubezpieczenia są również koszty dodatkowe związane z zaistniałą szkodą poniesione przez Ubezpieczającego w związku z wynajmem/leasingiem na okres naprawy tymczasowego statku powietrznego lub wynajmem/leasingiem na okres naprawy elementów zastępczych dotyczących uszkodzonych części, niezbędnych do eksploatacji statku powietrznego z zastrzeżeniem, że 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 Ubezpieczającego w związku z leasingiem lub wynajmem zastępczego statku powietrznego lub części zamiennych, których Ubezpieczający nie poniósłby w tym samym okresie, w zwykłych okolicznościach, gdyby nie doszło do powstania szkody.
- Maksymalny limit ochrony ubezpieczeniowej dla tych kosztów wynosi 5.000 USD dziennie przez okres do 120 dni oraz 300.000 USD na wszystkie zdarzenia w rocznym okresie ubezpieczenia.
7. Koszty dodatkowe wymienione w ust. 5 niniejszego rozdziału Ubezpieczyciel pokrywa w łącznej wysokości do 10% ponad przyjętą sumę ubezpieczenia aerocasco statku powietrznego, który uległ szkodzie.
8. Formularz cenowy złożony wraz z ofertą z dniar. stanowi załącznik nr ... do Umowy.

IV. Zakres ubezpieczenia aerocasco

1. Ubezpieczeniem aerocasco objęte są szkody częściowe oraz całkowite w użytkowanym statku powietrznym, jego częściach i wyposażeniu oraz w częściach i elementach, w których posiadanie Ubezpieczający wejdzie i które następnie stanowią będą przedmiotem zabudowy. 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, w tym spowodowane przez jakąkolwiek osobę, zwierzę lub rzecz z niego wypadającą. Ubezpieczeniem aerocasco objęte są szkody powstałe na terytorium EP, EUR,

AFI, MID/ASIA, NAT, NAM (nomenklatura dotycząca zakresu terytorialnego została określona na podstawie ICAO *Regional Supplementary Procedures, doc. 7030 oraz doc. 7910*).

2. W szczególności ubezpieczenie aerocasco pokrywa szkody powstałe w wyniku:

- a) utraty, zniszczenia albo uszkodzenia statku powietrznego lub jego wyposażenia będącego przedmiotem ubezpieczenia zgodnie z Umową, będącego w posiadaniu Ubezpieczonego;
- b) przekroczenia dopuszczalnych, maksymalnych parametrów określonych przez producenta dla danego elementu, części lub zespołu statku powietrznego;
- c) uszkodzenia dowolnych części wybudowanych ze statku powietrznego a będących w posiadaniu Ubezpieczającego i pozostających na ziemi (w miejscu bazowania), w zakresie określonym w rozdziale IV ust. 1. 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) zderzenia się statku powietrznego podczas jego ruchu z innym statkiem powietrznym, wodą, ziemią, ptakiem lub innym zwierzęciem a także z jakąkolwiek przeszkodą będącą obiektem stałym lub ruchomym;
- e) uszkodzenia lub zniszczenia statku powietrznego w czasie postoju przez inny statek powietrzny lub inny dowolny pojazd, osobę lub zwierzę, niezależnie od miejsca i czasu postoju (m.in. w czasie hangarowania, postoju w miejscu obsługi, postojowym, podczas operacji lotniczych itp., przez całą dobę);
- f) działania ognia, piorunu, wybuchu wulkanu, huraganu, gradu, deszczu nawalnego, powodzi lub zatopienia, trzęsienia ziemi, dymu, sadzy, osmalenia, przypalenia bez widocznego ognia, huku ponaddzwiękowego, katastrofy budowlanej, przewrócenia się drzew, masztów, kominów, budowli i innych obiektów oraz innych zjawisk przyrody (*np. wiatr, mróz, lodzący deszcz, śnieżyca, burza piaskowa, szarańcza, wybuch gejzera, obsunięcie się ziemi, lawina śniegowa i błotna i innych*);
- g) kradzieży, rabunku oraz aktów wandalizmu i dewastacji;
- h) innego zdarzenia spowodowanego przez zdarzenia losowe i osoby trzecie.

3. Ubezpieczenie aerocasco pokrywa także szkody powstałe m.in.:

- a) podczas planowej i nieplanowej obsługi technicznej, obsługi handlingowej, remontu, naprawy specjalnej, przeglądu, modernizacji statku powietrznego i tym podobnych czynności dokonywanych przez personel Ubezpieczającego posiadający uprawnienia do wykonywania ww. czynności lub dokonywanych przez certyfikowane albo upoważnione przez Ubezpieczającego organizacje obsługowe lub naprawcze;
- b) podczas załadunku i wyładunku osprzętu, ładunków, towarów, wyposażenia statku powietrznego i innego mienia;
- c) podczas jakichkolwiek szkoleń i ćwiczeń (realizowanych we własnym zakresie lub w porozumieniu albo współpracy z innymi podmiotami i organizacjami, w tym również poza granicami RP oraz przez pilotów, instruktorów lub inne osoby posiadające stosowne uprawnienia wydane przez właściwe władze), operacji HEMS (w tym m.in. podczas wsiadania, wysiadania, wnoszenia i wnoszenia pacjentów itp.) oraz wszystkich operacji lotniczych realizowanych w ramach prowadzonej przez Ubezpieczającego działalności;
- d) podczas holowania, kotwiczenia, tankowania, przewożenia lub przemieszczania statku powietrznego. Odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu holowania lub przemieszczania statku powietrznego dotyczy danej lokalizacji, w obrębie której znajduje się statek powietrzny. Odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu przewożenia statku powietrznego dotyczy zarówno danej lokalizacji, w obrębie której znajduje się statek powietrzny jak i transportu uszkodzonego statku powietrznego z miejsca szkody do dowolnej bazy Ubezpieczającego lub wskazanego przez niego miejsca naprawy;
- e) podczas lotów szkolnych i sprawdzających lub podnoszących kwalifikacje personelu zatrudnionego przez Ubezpieczającego, wykonywanych wyłącznie na jego wewnętrzne potrzeby na ubezpieczonym statku powietrznym i prowadzonych przez osoby posiadające stosowne uprawnienia wydane przez właściwe władze;
- f) podczas wszystkich lotów zgodnych z zatwierdzoną dokumentacją, lotów próbnych wykonywanych na podstawie obowiązujących w tym zakresie przepisów wydanych przez właściwe władze, lotów w celu odnowienia lub przedłużenia świadectwa zdatności do lotu przez właściwe władze lotnicze, lotów wykonywanych na podstawie zgody na lot (Permit to Fly) wydawanej przez właściwe władze lotnicze oraz lotów w celu wykrycia

usterek, potwierdzenia ich usunięcia lub wykonania regulacji po wykonaniu planowych i nieplanowych usług technicznych (loty w zakresie zatwierdzonych instrukcji);

- g) podczas okresowego wyłączenia statku powietrznego z eksploatacji pod warunkiem, że znajdzie się w miejscach przeznaczonych do stacjonowania.
- 4. Suma ubezpieczenia będzie określana według wartości rzeczywistej statku powietrznego wraz z wyposażeniem oraz specyfikacją przekazaną Ubezpieczającemu przez dostawcę, z uwzględnieniem następujących postanowień:
 - a) W ubezpieczeniu aerocasco samolotów typu Learjet 75 Liberty Ubezpieczyciel przyjmuje jako wartość rzeczywistą wartości ustalane przez Ubezpieczającego, w związku z czym w żadnym wypadku nie ma zastosowania niedoubezpieczenie i zasada proporcji;
 - b) Suma ubezpieczenia nie ulega zmianie w przypadku czasowego zabudowania na statku powietrznym części będących w posiadaniu Ubezpieczającego w miejsce części wybudowanych, o ile części zabudowywane mają analogiczne przeznaczenie i porównywalne parametry oraz wartość. Decyzję o ewentualnej zmianie sumy ubezpieczenia podejmuje Ubezpieczający – w takim przypadku Ubezpieczyciel przeliczy nową sumę ubezpieczenia wg tych samych stawek, w systemie pro rata temporis.
- 5. Z odpowiedzialności Ubezpieczyciela w ryzyku aerocasco wyłączone są wypadki powstałe wskutek:
 - a) działań wojennych, rewolucji, stanów wyjątkowych oraz wojny domowej;
 - b) strajków, zamieszek lub niepokoїв społecznych;
 - c) akcji terrorystycznej, sabotażowej lub porwania statku powietrznego;
 - d) konfiskaty, przetrzymywania lub przechwycenia statku powietrznego przez rząd lub inne władze danego kraju.
- 6. Ponadto z odpowiedzialności Ubezpieczyciela w ryzyku aerocasco wyłączone są szkody:
 - a) powstałe w częściach statku powietrznego w wyniku naturalnego zużycia, awarii technicznej lub dotkniętych wadą fabryczną z zastrzeżeniem, że jeżeli wada fabryczna, awaria lub naturalne zużycie jakichkolwiek części spowoduje uszkodzenie innych części statku powietrznego lub jego całkowite zniszczenie, to szkody takie objęte są ochroną ubezpieczeniową, jednakże z wyłączeniem ochrony za części zużyte, dotknięte awarią lub wadą fabryczną;
 - b) powstałe na skutek uruchomienia silnika w hangarze, jeśli było to działaniem umyślnym Ubezpieczającego;
 - c) powstałe podczas transportu statku powietrznego lub jego części innym środkiem przewozowym, chyba że transport taki jest wynikiem zdarzenia angażującego odpowiedzialność ubezpieczyciela (np. transport uszkodzonego statku powietrznego lub usunięcie wraku zniszczonego statku powietrznego) oraz z zastrzeżeniem postanowień rozdziału IV, ust. 3 lit. d);
 - d) polegające na wadliwie przeprowadzonej naprawie lub modyfikacji statku powietrznego z zastrzeżeniem, że jeżeli wadliwie przeprowadzona naprawa lub modyfikacja statku powietrznego spowoduje uszkodzenie jakichkolwiek części statku powietrznego lub jego całkowite zniszczenie, to szkody takie w całości objęte są ochroną ubezpieczeniową, jednakże z wyłączeniem ochrony za części, które zostały wadliwie naprawione bądź zmodyfikowane;
 - e) powstałe wskutek czynności związanych z obsługą statku powietrznego wykonywanych przez pracowników Ubezpieczającego nie posiadających do nich uprawnień lub wykonywanych przez nieuprawnione zakłady naprawcze.
 - f) użytkowania statków powietrznych, które nie posiadały w czasie wykonywania lotów ważnego świadectwa zdolności do lotu wystawionego przez właściwe władze lotnicze, z wyjątkiem lotów o których mowa w rozdziale IV, ust. 3 lit. f);
 - g) pilotowania statku powietrznego przez osobę nie posiadającą ważnej licencji pilota uprawniającej do wykonywania lotów na danym typie statku powietrznego (nie dotyczy działalności szkoleniowej i lotów szkolnych);
 - h) działania energii jądrowej lub pierwiastków radioaktywnych;
 - i) przewożenia materiałów niebezpiecznych (wybuchowych, żrących, toksycznych) niezgodnie z obowiązującymi przepisami z wyjątkiem tych materiałów, których przewożenie jest związane z charakterem prowadzonej działalności lub wykonywanymi zadaniami (np. butle z tlenem, suchy lód itp.);

- j) przewozu większej liczby osób niż dopuszcza instrukcja użytkowania statku powietrznego bądź wewnętrzne przepisy Ubezpieczającego przy założeniu, że wewnętrzne przepisy nie dopuszczają możliwości przewozu większej ilości osób niż instrukcja użytkowania;
 - k) powstałe w związku z wykonywaniem przez pilota lub innych członków załogi obowiązków służbowych w stanie nietrzeźwym, pod wpływem leków psychotropowych, narkotyków lub innych środków odurzających, o ile powstała szkoda była skutkiem ich używania;
 - l) umyślnego działania lub rażącego niedbalstwa Ubezpieczającego, jeśli wina zostanie udowodniona przez Ubezpieczyciela;
 - m) do naprawienia których zobowiązany jest określony podmiot w ramach gwarancji lub rękojmi;
 - n) wynikające z oddziaływania azbestu.
7. Ubezpieczający zastrzega sobie prawo do złożenia w trakcie obowiązywania polis ubezpieczeniowych wniosku o ograniczenie zakresu ochrony ubezpieczeniowej aerocasco dla statków powietrznych wyłączonych czasowo z eksploatacji.
8. W przypadku złożenia przez Ubezpieczającego wniosku o którym mowa powyżej oraz ubezpieczenia statków powietrznych czasowo wyłączonych z eksploatacji 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. Za czasowe wyłączenie z eksploatacji uznaje się także nieużywanie statku powietrznego z związku z wszelkimi obsługami, remontami, naprawami, przeglądami i modernizacjami statku powietrznego, o ile czynności te trwają dłużej niż okres podany w lit. b);
 - 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 (zalanie na skutek pęknięcia przewodów lub urządzeń wodno-kanalizacyjnych, CO 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, z uwzględnieniem postanowień ust. 5 i ust. 6;
 - e) Statki powietrzne czasowo wyłączone z eksploatacji, na czas wyłączenia z eksploatacji muszą być zabezpieczone zgodnie ze stosownymi przepisami lotniczymi oraz właściwymi instrukcjami obsługi statków powietrznych;
 - f) Ubezpieczający zgłasza do Ubezpieczyciela informację o wyłączeniu z eksploatacji statku powietrznego z podaniem okresu planowanego wyłączenia z eksploatacji, z co najmniej siedmiodniowym wyprzedzeniem.
 - g) Ubezpieczenie statków wyłączonych czasowo z eksploatacji dotyczy obszaru zgodnego z obszarem ubezpieczenia aerocasco danego statku powietrznego.
 - h) stawka roczna za ubezpieczenie statków czasowo wyłączonych z eksploatacji wynosi 20 % stawki rocznej aerocasco. Składka za okres ubezpieczenia w zakresie pełnym aerocasco oraz za okres ubezpieczenia na czas wyłączenia z eksploatacji rozliczana będzie w systemie pro rata temporis.
9. Ubezpieczyciel nie pokrywa utraconego zysku ani jakichkolwiek strat pośrednich Ubezpieczającego.
10. Ubezpieczyciel nie pokrywa wszelkich kar umownych i grzywien do zapłacenia których Ubezpieczający może być zobowiązany.

11. Górną granicą odpowiedzialności Ubezpieczyciela za jeden wypadek jest suma ubezpieczenia określona dla każdego statku powietrznego w dokumencie ubezpieczenia, z uwzględnieniem postanowień rozdziału III, ust. 5 i ust. 6.

V. Zakres ubezpieczenia OC operatora statku powietrznego

1. W ramach ubezpieczenia OC operatora i w zakresie określonym umową ubezpieczenia Ubezpieczyciel udziela Ubezpieczającemu ochrony ubezpieczeniowej za szkody powstałe w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej i zgłoszone jako roszczenie strony trzeciej (przez którą rozumie się jakąkolwiek osobę prawną lub fizyczną, wyłączając pasażerów i pełniących służbę zarówno członków załogi, jak i obsługę kabiny pasażerskiej) przed upływem okresu przedawnienia, powstałe w związku z ruchem statku powietrznego, w tym spowodowane przez jakąkolwiek osobę, zwierzę lub rzecz z niego wypadającą. Zakres terytorialny ubezpieczenia OC operatora statku powietrznego obejmuje EP, EUR, AFI, MID/ASIA, NAT, NAM (nomenklatura dotycząca zakresu terytorialnego została określona na podstawie *ICAO Regional Supplementary Procedures, doc. 7030 oraz doc. 7910*).
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, wodzie lub w powietrzu.
3. Odpowiedzialność Ubezpieczyciela w ramach ubezpieczenia OC operatora statku powietrznego obejmuje szkody powstałe wskutek wojny, terroryzmu, porwania, aktu sabotażu, bezprawnego zajęcia, konfiskaty statku powietrznego oraz rozruchów.
4. Z odpowiedzialności Ubezpieczyciela w ryzyku OC operatora wyłączone są wypadki powstałe wskutek:
 - a) działania energii jądrowej lub pierwiastków radioaktywnych;
 - b) oddziaływania azbestu;
5. Górną granicą odpowiedzialności Ubezpieczyciela za każdy wypadek każdego statku powietrznego jest suma gwarancyjna określona w dokumencie ubezpieczenia.

VI. Zakres ubezpieczenia OC przewoźnika

1. W ramach ubezpieczenia OC przewoźnika Ubezpieczyciel udziela Ubezpieczającemu ochrony ubezpieczeniowej za:
 - a) szkody wynikłe w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej i zgłoszone jako roszczenie poszkodowanego lub uprawnionego przed upływem okresu przedawnienia, powstałe wobec pasażerów i ich bagażu oraz przewożonych towarów/ładunków podczas każdego lotu, z tytułu wszystkich zdarzeń powstałych podczas postoju lub ruchu statku powietrznego;
 - b) szkody spowodowane opóźnieniem w przewozie pasażerów, bagażu lub towarów/ładunków.
2. Zakres terytorialny ubezpieczenia OC przewoźnika obejmuje EP, EUR, AFI, MID/ASIA, NAT, NAM (nomenklatura dotycząca zakresu terytorialnego została określona na podstawie *ICAO Regional Supplementary Procedures, doc. 7030 oraz doc. 7910*).
3. Ubezpieczenie OC przewoźnika obejmuje szkody w przewozie pasażerów, bagażu i towarów/ładunków objęte odpowiedzialnością określoną w umowach międzynarodowych, o których mowa w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970), Rozporządzeniu WE Nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 roku, Rozporządzeniu Delegowanym Komisji (UE) 2020/1118 z dnia 27 kwietnia 2020 r. oraz Rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników lotniczych, przedsiębiorców wykonujących obsługę naziemną oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (Dz.U. z 2013 r. poz. 67).
4. Ubezpieczenie OC przewoźnika obejmuje również szkody powstałe w przewozie pasażerów, bagażu i towarów/ładunków objęte odpowiedzialnością Ubezpieczającego, powstałe wskutek działań wojennych, inwazji, aktu nieprzyjaciela, wojny domowej, rewolucji, powstania, stanu wojennego, rozruchów i zamieszek oraz aktów terroru.
5. Ubezpieczenie OC przewoźnika pokrywa w szczególności szkody powstałe w wyniku:

- a) uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia lub spowodowania śmierci pasażera biorącego udział w locie statku powietrznego (w tym w czasie wsiadania i wysiadania). Za rozpoczęcie wsiadania rozumie się moment postawienia przez pasażera stopy na schodkach lub burcie statku powietrznego z zamiarem wejścia na jego pokład a za zakończenie wysiadania rozumie się moment całkowitego opuszczenia przez pasażera pokładu statku powietrznego, tj. oderwania stóp od burty statku powietrznego lub schodków, o ile pasażer samodzielnie wsiadał do statku powietrznego lub z niego wysiadał. W przypadku pacjentów przewożonych w ramach misji HEMS lub transportów medycznych za rozpoczęcie wsiadania rozumie się rozpoczęcie wnoszenia pacjenta na pokład statku powietrznego, a za zakończenie wysiadania rozumie się moment całkowitego wyniesienia pacjenta z pokładu statku powietrznego;
 - b) utraty, zniszczenia lub uszkodzenia bagażu i rzeczy osobistych wniesionych na pokład statku powietrznego bądź powierzonych Ubezpieczającemu do przewozu;
 - c) opóźnienia w przewozie pasażerów, bagażu lub towarów/ładunków, wykonywanych na podstawie posiadanej koncesji.
6. W ramach ubezpieczenia OC przewoźnika Ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody:
- a) powstałe wskutek działania energii jądrowej lub pierwiastków radioaktywnych;
 - b) powstałe wskutek oddziaływania azbestu;
7. Z zastrzeżeniem postanowień określonych w ust. 8 i ust. 9 poniżej, wysokość wypłaconego przez Ubezpieczyciela odszkodowania w ubezpieczeniu OC przewoźnika z tytułu jednego wypadku bądź zdarzenia nie może przekroczyć sum ubezpieczenia podanych w dokumencie ubezpieczenia i wynosi:
- a) w odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej w stosunku do pasażerów - 250.000 SDR za pasażera na każde zdarzenie;
 - b) w odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej w zakresie bagażu i rzeczy osobistych - 1.288 SDR za pasażera na każde zdarzenie;
 - c) w odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej w zakresie towarów/ładunków - 22 SDR za kilogram w przewozach handlowych;
 - d) w przypadku powstania szkody spowodowanej opóźnieniem w przewozie pasażerów - 4.694 SDR na każdego pasażera w odniesieniu do jednego zdarzenia;
 - e) w przypadku powstania szkody spowodowanej opóźnieniem w przewozie bagażu – 1.131 SDR na każdego pasażera w odniesieniu do jednego zdarzenia;
 - f) w przypadku powstania szkody spowodowanej opóźnieniem w przewozie towarów - 19 SDR na każdy kilogram towaru w odniesieniu do jednego zdarzenia.
8. Ubezpieczyciel udziela dodatkowo ochrony ubezpieczeniowej na sumę ubezpieczenia stanowiącą nadwyżkę nad sumę ubezpieczenia wynikającą z umowy ubezpieczenia obowiązkowego OC przewoźnika w stosunku do pasażerów. W ubezpieczeniu nadwyżkowym Ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność za szkody, które nie zostały zaspokojone po przekroczeniu sumy ubezpieczenia na jedno zdarzenie z umowy ubezpieczenia obowiązkowego. Ubezpieczenie nadwyżkowe zawierane jest na sumę ubezpieczenia w wysokości 200.000 EUR na jedno miejsce pasażerskie na każde zdarzenie, ponad sumę ubezpieczenia z ubezpieczenia obowiązkowego.
9. Pomimo wszelkich wyłączeń dotyczących szczególnie pilotów i załogi w niniejszym rozdziale i rozdziałach poprzedzających obejmujących odpowiedzialność Ubezpieczającego w stosunku do pasażerów, ochrona taka zostaje rozszerzona w taki sposób, by objąć odpowiedzialność Ubezpieczającego w stosunku do pilotów i załogi ubezpieczonego statku powietrznego, lecz z wyłączeniem odpowiedzialności, której ubezpieczenia wymagają przepisy prawne dotyczące odpowiedzialności pracodawcy lub inne podobne przepisy.
10. Górną granicą odpowiedzialności Ubezpieczyciela za jeden wypadek na jedną Ubezpieczoną osobę jest suma gwarancyjna określona w dokumencie ubezpieczenia.

VII. Obowiązki stron

1. W ramach umowy Ubezpieczyciel zobowiązany jest w zakresie udzielanej ochrony wypłacić odszkodowanie do wysokości przyjętych sum ubezpieczenia za szkody powstałe w związku z użytkowaniem statków powietrznych.
2. Ubezpieczający zobowiązany jest:

- a) dołożyć starań i podjąć możliwe kroki mające na celu uniknięcie powstania szkody lub zminimalizowanie jej skutków;
 - b) eksploatować statek powietrzny z zachowaniem i przestrzeganiem obowiązujących przepisów lotniczych;
 - c) w przypadku powstania szkody powiadomić Ubezpieczyciela niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 7 dni, licząc od daty powstania szkody lub powzięcia informacji 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;
 - d) dostarczyć Ubezpieczycielowi dokumentację szkodową uzasadniającą zaangażowanie odpowiedzialności polisowej Ubezpieczyciela oraz wysokość zgłaszanych roszczeń z zastrzeżeniem, że jeśli w uchwałach, raportach końcowych lub innych dokumentach podmiotów badających przyczynę szkody albo opisujących okoliczności powstania szkody zostanie stwierdzone, że w dacie wypadku były aktualne i ważne dokumenty dotyczące uprawnień członków załogi i innych osób działających w imieniu Ubezpieczającego (np. zezwolenia, certyfikaty, licencje, badania lotniczo-lekarskie) oraz statku powietrznego (np. świadectwo rejestracji, świadectwo zdatności do lotu, poświadczenie przeglądów), to Ubezpieczyciel odstąpi od wymogu przedstawiania tego typu dokumentacji;
 - e) powiadomić Ubezpieczyciela o wszczętym postępowaniu sądowym w związku z powstałą szkodą,
 - f) udzielić dodatkowej informacji i udostępnić inne dokumenty, jakie mogą być potrzebne do rozliczenia szkody.
3. Ubezpieczający bez pisemnej zgody Ubezpieczyciela nie może przyjąć na siebie odpowiedzialności za szkodę, zaspokajając roszczenia osób trzecich lub udzielać obietnic zapłacenia odszkodowania.
4. Jeżeli w związku ze szkodą, za którą Ubezpieczyciel wypłacił odszkodowanie przysługuje Ubezpieczającemu roszczenie o odszkodowanie od osoby trzeciej, roszczenie to przechodzi na Ubezpieczyciela do wysokości wypłaconego odszkodowania. Na Ubezpieczyciela nie przechodzą roszczenia regresowe przeciwko:
- a) osobom, za które Ubezpieczony (właściciel statku powietrznego) ponosi odpowiedzialność, chyba, że wyrządziły szkodę umyślnie;
 - b) pracownikom Ubezpieczonego (właściciela statku powietrznego), chyba, że wyrządzili oni szkodę umyślnie lub też użyli statku powietrznego bez zgody Ubezpieczonego.

VIII. Zawarcie umowy i polis oraz okres ubezpieczenia.

- 1. Umowa zostaje zawarta na okres od 01.05.2021 do 31.12.2021 r.
- 2. Ubezpieczający do bezpośrednich kontaktów przy wykonywaniu umowy wyznacza Kierownika Działu Logistyki Technicznej oraz brokera ubezpieczeniowego MENTOR S.A. Oddział I Warszawa – Dział Rozwoju Ubezpieczeń Lotniczych, ul. Bukowińska 10/98, 02-703 Warszawa, tel. 22 654 12 50 lub 22 654 12 51, faks 22 654 12 49 (zwanego dalej Brokerem). Broker uprawniony jest do doprowadzenia do zawarcia umów ubezpieczeń oraz do uczestniczenia w zarządzaniu i wykonywaniu umów ubezpieczenia, w tym pomocy Ubezpieczającemu w likwidacji szkód oraz realizacji świadczeń.
- 3. Ubezpieczający może w ciągu 7 dni od daty zawarcia Umowy od niej odstąpić. Odstąpienie od umowy nie zwalnia z opłacania składki, rozliczonej pro rata temporis za okres, w którym Ubezpieczyciel udzielił ochrony ubezpieczeniowej.
- 4. Wszystkie polisy wystawione zostaną na okresy wskazane we wnioskach przez Brokera lub Ubezpieczającego. Ubezpieczyciel wystawi odrębnie polisy i certyfikaty na każdy statek powietrzny w zakresie OC operatora, aerocasco oraz OC przewoźnika (w tym m.in. za szkody spowodowane opóźnieniem w przewozie pasażerów, bagażu lub towarów/ładunków). Wszystkie wystawione polisy będą obowiązywać od godziny 0:00 dnia rozpoczynającego okres ochrony do godziny 24:00 dnia kończącego okres ochrony wymieniony na polisie.
- 5. W ubezpieczeniu aerocasco polisy będą uwzględniały ewentualne czasowe wyłączenia statków powietrznych z eksploatacji, zgodnie z postanowieniami rozdziału IV, ust. 7 i ust. 8.
- 6. Terminy początków okresów ubezpieczeń poszczególnych statków powietrznych wynikają z harmonogramu dostaw do Ubezpieczającego określonym przez ich dostawcę, tj. 01.05.2021 r. i 01.06.2021 r. Znaki rozpoznawcze zostaną podane we wnioskach o wystawienie polis.

7. Ubezpieczający zastrzega sobie prawo do zawierania polis z innymi początkami ochrony ubezpieczeniowej niż określone powyżej, zgodnie z faktycznie realizowanymi dostawami. W takim przypadku w poszczególnych ryzykach składka zostanie naliczona wg stawek określonych w formularzu cenowym (załącznik nr ... do umowy), w systemie pro rata temporis za okresy wskazane we wnioskach o których mowa w ust. 4.
8. Ubezpieczyciel będzie wystawiał polisy sukcesywnie, na co najmniej 10 dni przed początkiem ochrony, o ile Ubezpieczający lub Broker wskazany w ust. 2 przekaże do Ubezpieczyciela stosowny wniosek, co najmniej 15 dni przed początkiem ochrony.
9. W razie całkowitego i trwałego wycofania statku powietrznego z eksploatacji Ubezpieczający zastrzega sobie możliwość wycofania go z ubezpieczenia. Wycofanie z ubezpieczenia powinno nastąpić na piśmie z 2-dniowym wyprzedzeniem. Za pozostały okres ubezpieczenia, Ubezpieczyciel zwróci opłaconą składkę, która zostanie wyliczona z dokładnością do jednego dnia obowiązywania polisy (w systemie pro rata temporis). Składka nie podlega zwrotowi w przypadku wycofania statku powietrznego, który uległ szkodzie całkowitej
10. W okresie ważności polis ubezpieczenia statków powietrznych wysokość sum ubezpieczenia nie ulega zmianie ze względu na zużycie statku powietrznego oraz zabudowanych części i podzespołów.

IX. Płatność składki

1. Całkowita wartość przedmiotu umowy wynosi: zł (słownie:), w tym:

Zamówienie podstawowe: za ubezpieczenie aerocasco, OC operatora statku powietrznego, OC przewoźnika (w tym nadwyżkowe oraz za szkody spowodowane opóźnieniem w przewozie pasażerów, bagażu lub towarów/ładunków) wynosi zł (słownie:).

Prawo opcji: za ubezpieczenie aerocasco wynosi zł (słownie:).
2. Ustala się, że składki będą opłacane w dwóch równych ratach (na wniosek Ubezpieczającego - maksymalnie w 4, bez zwynki z tego tytułu) na podstawie jednostkowych faktur wystawianych przez Ubezpieczyciela, w następujących terminach:
 - a) pierwsza rata – w ciągu 14 dni od daty jej wystawienia;
 - b) druga rata – do 15.10.2021 r., stosownie do wskazania we wnioskach o ubezpieczenie poszczególnych statków powietrznych.
3. W przypadku czasowego wyłączenia statku powietrznego z eksploatacji rozliczenie składki z tego tytułu zostanie uwzględnione w najbliższej wystawianej fakturze dotyczącej kolejnej raty lub zwrot z tego tytułu nastąpi w terminie 14 dni od zakończenia ochrony, na konto wskazane przez Ubezpieczającego.
4. Nieopłacenie składki lub raty składki w wyznaczonym terminie nie skutkuje brakiem ochrony; w tym przypadku Ubezpieczyciel wezwie Ubezpieczającego do zapłaty składki wyznaczając dodatkowy termin płatności i dopiero nie opłacenie składki w terminie określonym w wezwaniu spowoduje ustanie odpowiedzialności ubezpieczyciela.

X. Likwidacja szkód i świadczeń oraz wypłata odszkodowania

1. Pełny proces likwidacji szkód prowadzony jest przez Ubezpieczyciela lub podmioty wskazane przez niego w SWZ, którym Ubezpieczyciel powierzy do wykonania proces likwidacji szkód oraz realizacji świadczeń, tj. W związku z tym Ubezpieczający nie dopuszcza w procesie likwidacji szkód bezpośrednich kontaktów ze strony reasekuratorów Ubezpieczyciela lub podmiotów innych niż wskazane powyżej; niniejsze postanowienie nie stoi w sprzeczności z prawem Ubezpieczyciela do powoływania we własnym zakresie biegłych, rzeczoznawców itp. w każdym prowadzonym postępowaniu szkodowym.
2. Ubezpieczyciel winien uwzględnić w procesie likwidacji szkód w statkach powietrznych, że w wyborze organizacji obsługowych wykonujących naprawy statków powietrznych, które uległy szkodzie obowiązują Ubezpieczającego przepisy Ustawy. W związku z tym rozpoczęcie naprawy lub wymiany uszkodzonych części, elementów lub podzespołów statku powietrznego może być znacząco opóźnione, na co Ubezpieczający nie ma wpływu. W przypadku wyboru organizacji obsługowej w trybie przetargu Ubezpieczyciel akceptuje fakt, że proces naprawy prowadzony będzie ściśle wg zapisów umowy w sprawie zamówienia publicznego.

3. Ubezpieczyciel wyznacza Panią/Pana.....pracownika
w, ul., tel. fax, jako
koordynatora ds. likwidacji szkód w ubezpieczeniach lotniczych. Zadaniem koordynatora będzie m.in.:
- a) przyjmowanie zgłoszeń o szkodach i roszczeniach;
 - b) nadzór w zakresie likwidacji szkód i realizacji świadczeń z polis zawartych w ramach Umowy, w szczególności nadzór nad prawidłowością i terminowością likwidacji zgłaszanych szkód oraz realizacji świadczeń;
 - c) udostępnianie informacji o stanie szkód na prośbę Ubezpieczającego lub Brokera.
4. W ubezpieczeniu OC operatora oraz OC przewoźnika nie mają zastosowania żadne franszyzy ani udziały własne.
5. Do likwidacji szkód z ubezpieczeń lotniczych będzie miało zastosowanie oświadczenie składane przez powołaną komisję stwierdzające, że szkoda nie powstała wskutek okoliczności wymienionych w rozdz. IV ust. 5 i ust. 6. Jeśli w ocenie Ubezpieczyciela złożone przez komisję oświadczenie będzie wystarczające do stwierdzenia odpowiedzialności, Ubezpieczający nie ma obowiązku dostarczenia uchwały końcowej Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (zwaną dalej PKBWL) dotyczącej rozpatrywanej szkody. Ubezpieczyciel będzie występować do powołanej komisji z wnioskiem o sporządzenie ww. oświadczenia niezwłocznie, najpóźniej w ciągu 7 dni po otrzymaniu zawiadomienia o zdarzeniu lotniczym. Do likwidacji szkody nie będzie również konieczne oczekiwanie na zakwalifikowanie wypadku do grupy przyczynowo-skutkowej przez właściwe władze lotnicze. W sytuacji, gdy w uchwale końcowej PKBWL będą zawarte ustalenia wyłączające jednoznacznie odpowiedzialność Ubezpieczyciela, Ubezpieczający zobowiązuje się do zwrotu wypłaconego odszkodowania.
6. W przypadku nie podjęcia pracy przez powołaną komisję likwidacja szkody odbywać się będzie w oparciu o protokół lub oświadczenie sporządzone przez komisję Ubezpieczającego i inne dokumenty niezbędne do ustalenia odpowiedzialności i wysokości szkody.
7. W przypadku uzasadnionego nie podjęcia działań przez komisję, o których mowa w ust. 5 i ust. 6, szkody będą likwidowane na podstawie pisemnego oświadczenia Ubezpieczającego.
8. Ubezpieczyciel niezwłocznie po otrzymaniu zawiadomienia o szkodzie z ubezpieczenia aerocasco, jednak nie później niż w ciągu 7 dni, licząc od dnia otrzymania takiego zawiadomienia, przesyła Ubezpieczonemu lub Brokerowi wykaz danych niezbędnych do likwidacji szkody, wraz uzasadnieniem wymagania poszczególnych danych.
9. Ubezpieczycielowi przysługuje prawo uczestnictwa w oględzinach miejsca wypadku i uszkodzonego statku powietrznego, a także powołanie własnego rzeczoznawcy do sporządzenia protokołu szkody, z zachowaniem postanowień ust. 11 oraz zastrzeżeniem ust. 10. Jeżeli oględzin będą dokonywać pracownicy Ubezpieczyciela, oględziny muszą zostać dokonane najpóźniej w ciągu 7 dni od daty otrzymania przez Ubezpieczyciela zawiadomienia o szkodzie lub w innym terminie uzgodnionym pomiędzy Stronami. Jeżeli oględziny będą dokonywane przez podmioty zewnętrzne, oględziny muszą zostać dokonane najpóźniej w ciągu 30 dni od daty otrzymania przez Ubezpieczyciela zawiadomienia o szkodzie lub w innym terminie uzgodnionym pomiędzy Stronami umowy. Po bezskutecznym upływie wskazanych terminów Ubezpieczający może przystąpić do likwidacji szkody bez dalszego oczekiwania na przeprowadzenie oględzin.
10. W przypadku szkody w statku powietrznym, którego przywrócenie do zdatności jest konieczne dla realizowania operacji lotniczych związanych z podstawową działalnością Ubezpieczającego, Ubezpieczający po zawiadomieniu o szkodzie Ubezpieczyciela może przystąpić natychmiast do naprawy statku powietrznego sporządzając stosowny protokół opisujący przyczynę zdarzenia, rozmiary szkody, sposób naprawy oraz wyliczenie wartości szkody. Ubezpieczający zobowiązany jest do wykonania szczegółowej dokumentacji zdjęciowej potwierdzającej zakres uszkodzeń oraz dokumentującej elementy uszkodzone i wymienione. Protokół oraz dokumentacja zdjęciowa będą podstawą do wyliczenia odszkodowania przez Ubezpieczyciela. W przypadku takiej szkody Ubezpieczający jest zobligowany do poinformowania Ubezpieczyciela o konieczności pilnej naprawy.
11. Po dokonanych oględzinach Ubezpieczyciel zobowiązany jest w ciągu 10 dni roboczych przekazać Ubezpieczającemu protokół z oględzin.
12. Ubezpieczyciel wypłaca odszkodowanie za:
- a) stratę całkowitą rzeczywistą statku powietrznego;
 - b) stratę całkowitą konstruktywną statku powietrznego;

- c) szkody częściowe.
13. Strata całkowita rzeczystwa lub konstruktywna następuje, gdy:
- a) w wyniku wypadku statek powietrzny ulegnie całkowitemu faktycznemu zniszczeniu;
 - b) szacunkowe koszty naprawy, ratownictwa, zabezpieczenia i transportu uszkodzonego statku powietrznego wyniosą co najmniej 70 % sumy ubezpieczenia.
14. Ubezpieczający może zlecić wykonanie oszacowania uszkodzeń statku powietrznego pod kątem przywrócenia jego zdolności do lotu. Oszacowanie to może być dokonane tylko zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (WE) Nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. w sprawie ustanowienia zasad wykonawczych dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących oraz Rozporządzeniem Komisji (WE) Nr 1194/2009 z dnia 30 listopada 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących, w jeden z równoważnych sposobów, określonych w Podczęści M („Naprawy”) tego rozporządzenia.
15. W przypadku uszkodzeń szacowanych przez Ubezpieczającego na kwotę w granicach 10 % sumy ubezpieczenia, Ubezpieczający może zrezygnować z oszacowania w oparciu o postanowienia ust. 14.
16. Strony postanawiają, że w szkodach całkowitych wykaz części zakwalifikowanych do odzysku oraz ich rzeczywistą wartość rynkową określa ekspert powołany przez Ubezpieczyciela, posiadający aktualny w dniu wyceny certyfikat organizacji obsługowej w zakresie stanowiącym przedmiot wyceny; w razie wykonania wyceny przez inny podmiot, wartość części zakwalifikowanych do odzysku stanowią wartość złomu.
17. W przypadku podjęcia decyzji przez Ubezpieczającego o odbudowie statku powietrznego, w którym na podstawie zakresu uszkodzeń stwierdzono, że szacunkowe koszty naprawy, ratownictwa, zabezpieczenia i transportu uszkodzonego statku powietrznego wynoszą co najmniej 70 % sumy ubezpieczenia, koszt odbudowy statku powietrznego pokryty zostanie do sumy, na jaką statek powietrzny został ubezpieczony.
18. Wysokość odszkodowania za szkodę częściową będzie ustalana na podstawie kosztorysów lub faktur za naprawę wykonaną w zakresie stwierdzonym w protokole technicznym naprawy lub odbudowy statku powietrznego lub jego części, wyposażenia i/lub komponentów oraz na podstawie rachunków, kosztorysów lub faktur za koszty dodatkowe określone w rozdziale III ust. 5 i ust. 6. W zakresie szkód aerocasco refundacji nie podlegają koszty związane z odbudową pełnego resursu naprawianej części lub zespołu statku powietrznego, dla których resurs został określony z zastrzeżeniem jednakże obowiązku pokrycia kosztów odbudowy resursu naprawianej części lub zespołu statku powietrznego do takiej wartości, jaką uszkodzona część lub zespół miał w dniu szkody.
19. Rozliczenie szkody będzie dokonywane na bieżąco, nie później jednak niż w terminie 30 dni roboczych licząc od daty otrzymania przez Ubezpieczyciela odpowiednich dokumentów dotyczących danej szkody lub w innym terminie uzgodnionym pomiędzy Stronami umowy; Ubezpieczyciel potwierdzi Ubezpieczającemu fakt otrzymania kompletu wymaganych dokumentów w ciągu 5 dni roboczych licząc od daty wysłania ww. dokumentów lub w innym terminie uzgodnionym pomiędzy Stronami umowy. W przypadku przekroczenia terminów wypłaty odszkodowania określonych w Kodeksie Cywilnym oraz Umowie, odszkodowanie powiększane jest automatycznie o ustawowe odsetki naliczane od następnego dnia po przekazaniu przez Ubezpieczającego kompletu dokumentów niezbędnych do likwidacji szkody, do dnia wypłaty.
20. Wartość statków powietrznych zgłaszanych do ubezpieczenia uwzględnia stopień zużycia poszczególnych części i agregatów, w związku z czym za szkody częściowe Ubezpieczyciel wypłaca odszkodowanie w pełnej wysokości na podstawie przedłożonych kosztorysów lub faktur, nie więcej jednak niż do sumy ubezpieczenia danego statku powietrznego. Za szkody całkowite Ubezpieczyciel wypłaca odszkodowanie w wysokości sumy ubezpieczenia, z uwzględnieniem obowiązującej franszyzy.
21. Odszkodowanie za wszystkie szkody aerocasco będzie uwzględniało podatek VAT ponieważ Ubezpieczający nie ma możliwości jego odliczania. Wartości statków powietrznych podane jako sumy ubezpieczenia aerocasco uwzględniają podatek VAT.
22. W ubezpieczeniu aerocasco mają zastosowanie następujące franszyzy redukcyjne:

- a) w statkach powietrznych – 2,0 % wartości szkody, nie mniej niż 10.000 zł.
- b) w częściach zamiennych (nie zabudowanych na statku powietrznym w momencie szkody) - 1.000 zł.

23. W przypadku zawarcia umowy z konsorcjum koasekuratorów uzgadnia się, że wszelkie świadczenia i odszkodowania z Umowy wypłacane będą w całości przez koasekuratora wiodącego. W razie nieuzasadnionej zwłoki w wypłacie odszkodowania, w szczególności niedotrzymania przez Ubezpieczyciela terminów określonych w niniejszym rozdziale, Ubezpieczający – na zasadzie odpowiedzialności solidarnej – ma prawo zażądać wypłaty pełnej kwoty odszkodowania od dowolnego koasekuratora wymienionego w zawartej umowie ubezpieczenia.

XI. Prawo opcji

1. Ubezpieczający zgodnie z postanowieniami art. 441 Ustawy przewiduje możliwość zastosowania prawa opcji.
2. Ubezpieczający zastrzega sobie prawo do jednostronnego rozszerzenia przedmiotu umowy w ubezpieczeniu aerocasco w zakresie zawarcia ubezpieczenia ryzyk wojny, porwania i innych zagrożeń, w brzmieniu:
„Niniejsze warunki mają zastosowanie w umowie ubezpieczenia aerocasco do roszczeń spowodowanych przez:
 - a) Wojnę, inwazję, wrogie działania obce, działania wojenne (bez względu na to, czy wypowiedziano wojnę), wojnę domową, rebelię, rewolucję, powstanie, stan wojenny, zamach wojskowy lub cywilny lub inne próby przejęcia władzy.
 - b) Strajki, niepokoje, zamieszki społeczne lub pracownicze.
 - c) Jakiegokolwiek działania osoby lub osób, będących lub nie będących agentami obcej władzy, w celach politycznych lub terrorystycznych oraz bez względu na to, czy szkoda lub uszkodzenie z nich wynikające jest przypadkowe czy celowe.
 - d) Jakiegokolwiek działania złośliwe lub akty sabotażu.
 - e) Konfiskatę, nacjonalizację, przejęcie, ograniczenie, zatrzymanie, przywłaszczenie, zarekwirowanie z tytułu prawnego lub użytkowanie przez rząd lub na mocy nakazu rządowego (zarówno rządu cywilnego, wojskowego lub rządu de facto) lub organu władzy publicznej lub lokalnej.
 - f) Porwanie lub jakiegokolwiek niezgodne z prawem przejęcie lub bezprawne sprawowanie kontroli nad statkiem powietrznym lub załogą w czasie lotu (w tym jakiegokolwiek próby takiego przejęcia lub sprawowania kontroli) dokonane przez jakąkolwiek osobę lub osoby na pokładzie statku powietrznego działające bez zgody Ubezpieczonego.

Ponadto Umowa obejmuje roszczenia powstałe, gdy statek powietrzny jest poza kontrolą Ubezpieczonego z powodu któregośkolwiek z powyższych ryzyk. Uważa się, że kontrola Ubezpieczonego nad statkiem powietrznym zostaje przywrócona w przypadku bezpiecznego powrotu statku powietrznego do Ubezpieczonego na dowolne lotnisko nie wykluczone z powodu ograniczeń geograficznych określonych w rozdziale IV, ust. 1 i w pełni przystosowane do przyjęcia takiego typu statku powietrznego (wymogiem takiego bezpiecznego powrotu jest, by statek powietrzny był zaparkowany z wyłączonymi silnikami i nie znajdował się pod jakąkolwiek wrogą kontrolą).”

3. Warunkiem skorzystania z prawa opcji jest złożenie wniosku (oświadczenia woli) przez Ubezpieczającego o skorzystaniu z tego prawa i zlecenia rozszerzenia przedmiotu umowy o ubezpieczenie ryzyk wojny, porwania i innych zagrożeń w ubezpieczeniu aerocasco na wybrane statki powietrzne, według uznania Ubezpieczającego. Okolicznością uzasadniającą skorzystanie z prawa opcji jest realizacja lotów poza granice EP (nomenklatura dotycząca zakresu terytorialnego została określona na podstawie *ICAO Regional Supplementary Procedures, doc. 7030 oraz doc. 7910*). Składka za ww. rozszerzenie będzie wyliczana według stawki określonej w formularzu cenowym i naliczana w systemie pro rata temporis na każdy statek powietrzny i okres ubezpieczenia wnioskowany przez Ubezpieczającego. Maksymalna wartość opcji zgodnie z formularzem cenowym wynosi zł
4. Skorzystanie przez Ubezpieczającego z prawa opcji, w okresie realizacji umowy, będzie uzależnione od wysokości środków, którymi będzie dysponował na realizację zamówienia. Ubezpieczycielowi nie przysługuje żadne roszczenie w stosunku do Ubezpieczającego w przypadku, gdy Ubezpieczający z prawa opcji nie skorzysta.

XII. Postanowienia końcowe

1. Ubezpieczający dopuszcza możliwość dokonania następujących istotnych zmian postanowień zawartej Umowy w stosunku do treści oferty na podstawie której dokonano wyboru Ubezpieczyciela, pod następującymi warunkami i we wskazanym zakresie:
 - a) w sytuacji zmiany powszechnie obowiązujących przepisów prawa w zakresie mającym wpływ na realizację przedmiotu zamówienia (umowy);

- b) w przypadku zmiany warunków i terminów płatności;
- c) w przypadku ustanowienia dla statków powietrznych lub ich części innych Ubezpieczonych niż Ubezpieczający w związku z zastawem zobowiązań zaciąganych przez Ubezpieczającego lub w związku z zawartymi przez niego umowami wynajmu, dzierżawy, użyczenia i innymi o podobnym charakterze;
- d) wystąpienia okoliczności, których strony Umowy nie były w stanie przewidzieć, pomimo zachowania należytej staranności np. wycofania z eksploatacji czasowego lub trwałego (zbycie) statków powietrznych lub ich części, zmiany osób lub podmiotów wskazanych do bieżącej obsługi;
- e) zmiany miejsca wykonywanej działalności Ubezpieczającego lub jej zakresu;
- f) zmiany sum ubezpieczenia, w szczególności wynikających z wymiany/modernizacji elementów, części i/lub podzespołów statku powietrznego; decyzję o ewentualnej zmianie sumy ubezpieczenia podejmuje Ubezpieczający – w takim przypadku Ubezpieczyciel przeliczy nową sumę ubezpieczenia wg tych samych stawek, w systemie pro rata temporis;
- g) zmiany organizacyjne dotyczące jednostek organizacyjnych Ubezpieczającego i ich formy prawnej, w przypadku powstania nowych jednostek, przekształcenia, wyodrębniania, połączenia lub likwidacji;
- h) w przypadku zmiany:
 - stawki podatku od towarów i usług,
 - wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę ustalonego na podstawie art. 2 ust. 3-5 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2020 r. poz. 2207),
 - zasad podlegania ubezpieczeniom społecznym lub ubezpieczeniu zdrowotnemu lub wysokości stawki składki na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne,

jeżeli zmiany te będą miały wpływ na koszty wykonania zamówienia przez Ubezpieczyciela.

2. Właściwym dla rozpoznania sporów wynikłych na tle realizacji Umowy jest sąd właściwy dla siedziby Ubezpieczającego.
3. Prawem właściwym dla umowy ubezpieczenia jest prawo polskie.
4. W sprawach nieuregulowanych Umową mają zastosowanie obowiązujące przepisy:
 - a) ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz. U. z 2020 r. poz. 1740, z późn. zm.);
 - b) ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2020 r. poz. 895, z późn. zm.);
 - c) ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze;
 - d) wydane w wyniku wykonania ww. ustaw przepisy wykonawcze;
 - e) obowiązujące bezpośrednio rozporządzenia Unii Europejskiej;
 - f) inne obowiązujące przepisy prawa polskiego.
5. W związku z ustaleniami Umowy, nie mają zastosowania ogólne warunki ubezpieczeń lotniczych, obowiązujące u Ubezpieczyciela.
6. W przypadku zmiany minimalnych obowiązkowych kwot ubezpieczenia określonych w stosownych przepisach, zmiana stawek ubezpieczeniowych będzie nie mniej korzystna dla Ubezpieczającego niż proporcjonalnie.
7. Wszelka korespondencja dotyczy umowy i zawartych na jej podstawie polis oraz likwidacji szkód będzie prowadzona w języku polskim.
8. Osobami do kontaktu w związku z wykonaniem Umowy są:
 - a) Ze strony Ubezpieczającego:
tel.....email.....
 - b) Ze strony Ubezpieczyciela:
tel.....email.....
 - c) Ze strony Brokera:
tel.....email.....

9. Umowa sporządzona została w 4 jednobrzmiących egzemplarzach, z których 3 otrzymuje Ubezpieczający, a 1 Ubezpieczyciel.
10. Umowa wchodzi w życie z dniem podpisania.

.....
Ubezpieczający

.....
Ubezpieczyciel