



**Towarzystwo Ubezpieczeń  
i Reasekuracji S.A.**

**OGÓLNE WARUNKI UBEZPIECZEŃ  
LOTNICZYCH TUiR WARTA SA**

Warszawa , sierpień 2007

|

Niniejsze ogólne warunki, zwane dalej OWU mają zastosowanie w umowach ubezpieczenia ryzyk lotniczych, zawieranych przez osoby prawne, osoby fizyczne, lub jednostki organizacyjne nie posiadające osobowości prawnej, zwane dalej Ubezpieczającym, z Towarzystwem Ubezpieczeń i Reasekuracji WARTA S.A., zwanym dalej WARTA.

## Przedmiot i zakres ubezpieczenia

### § 1

1. W ramach ubezpieczeń lotniczych WARTA udziela ochrony ubezpieczeniowej w zakresie:
  - a) ryzyk uszkodzenia lub zniszczenia statków powietrznych należących do Ubezpieczającego, będących w jego użytkowaniu lub pod jego kontrolą obejmującej:
    - ochronę casco statku powietrznego (AEROCASCO),
    - ochronę ryzyk wojennych i szczególnych casco (AEROCASCO WOJNA),
    - obniżenie standardowej franszyzy casco (UBEZPIECZENIE FRANSZYZY) oraz ,
  - b) ryzyk odpowiedzialności cywilnej Ubezpieczającego z tytułu posiadania i użytkowania statku powietrznego oraz wykonywanej działalności operatora i/lub przewoźnika lotniczego obejmującej:
    - ochronę odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich (OC UŻYTKOWNIKA),
    - ochronę odpowiedzialności cywilnej wobec pasażerów (OC PRZEWOŹNIKA),
    - ochronę odpowiedzialności cywilnej przewoźnika ładunków (OC FRACHT),
    - ochronę odpowiedzialności cywilnej w zakresie ryzyk wojennych i szczególnych (UBEZPIECZENIE RYZYK WOJENNYCH OC),
  - c) ryzyka następstw nieszczęśliwych wypadków członków załóg ubezpieczonych statków powietrznych oraz pracowników zatrudnionych przez Ubezpieczającego w czasie wykonywania przez nich obowiązków służbowych oraz innych osób uczestniczących w locie (NNW),
  - d) ryzyka uszkodzenia lub utraty rzeczy osobistych i bagażu podręcznego osób objętych ubezpieczeniem NNW (Ubezpieczenie bagażu).
2. WARTA pokrywa także w granicach sumy ubezpieczenia.
  - a) uzasadnione ekonomicznie koszty związane z działaniem podjętym w wypadku bezpośredniego i nagłego zagrożenia i mającym na celu zapobieżenie lub ograniczenie wysokości szkody,
  - b) koszty ekspertyzy wykonanej przez rzeczoznawcę na zlecenie lub za zgodą WARTY,
  - c) niezbędne koszty ochrony prawnej i koszty sądowe w procesach prowadzonych na wniosek lub za zgodą WARTY,
  - d) koszty uzasadnionego wyjazdu Ubezpieczającego lub jego przedstawiciela na miejsce wypadku do wysokości powszechnie obowiązujących limitów rozliczeń delegacji służbowych.
3. Koszty wymienione w ust.2 litery b), c), d) łącznie nie mogą przekroczyć 20% kwoty wypłaconego odszkodowania.

## Definicje

### § 2

Przez użyte w niniejszych OWU określenia należy rozumieć:

1. rzeczywista wartość - wartość statku powietrznego, jego części/jednostki lub wyposażenia dodatkowego odpowiadająca stanowi technicznemu w konkretnym momencie z uwzględnieniem nie zakończonych napraw, przeróbek i dokonanych demontaży, z reguły odpowiadająca cenie rynkowej określana wg dostępnych publikacji lub z pomocą rzeczoznawcy,
2. resurs - gwarantowany przez producenta bezawaryjny okres pracy części/jednostki statku powietrznego,

3. osoba trzecia - osoba fizyczna, osoba prawna lub jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, nie będąca: ubezpieczającym, pasażerem lub członkiem załogi,
4. pasażer - każda osoba odbywająca lot statkiem powietrznym i nie będąca członkiem załogi,
5. franszyza redukcyjna - określona w procentach lub kwotowo w umowie ubezpieczenia wartość szkody, do wysokości której WARTA nie ponosi odpowiedzialności i która potrącana jest od wysokości uznanego przez WARTĘ odszkodowania w każdym wypadku przewidzianym w OWU,
6. składka frakcyjna - wyrażona w procentach część składki rocznej określona na podstawie obowiązującej taryfy.
7. huragan - wiatr o prędkości nie mniejszej niż 17,5 m/sek. Prędkość wiatru WARTA potwierdza w Instytucie Meteorologii i Gospodarki Wodnej lub innych akredytowanych jednostkach badawczych. W przypadku nie odnotowania przez ww. jednostki wystąpienia wiatru o podanym parametrze WARTA może uznać pojedyncze szkody za spowodowane przez huragan, jeżeli w najbliższym sąsiedztwie stwierdzono masowe szkody wywołane jego działaniem,
8. deszcz nawałny - opad deszczu o współczynniku natężenia według skali stosowanej przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej co najmniej 4. Wystąpienie deszczu o podanym parametrze WARTA potwierdza w Instytucie Meteorologii i Gospodarki Wodnej lub innych akredytowanych jednostkach badawczych. W przypadku braku stacji pomiarowej w miejscu szkody, bierze się pod uwagę stan faktyczny i rozmiar szkód w miejscu ich powstania, świadczące wyraźnie o działaniu deszczu nawałnego.

### Ogólne wyłączenia z zakresu odpowiedzialności obowiązujące dla wszystkich ubezpieczanych ryzyk

#### § 3

1. WARTA nie odpowiada za szkody powstałe w wyniku użytkowania statku powietrznego niezgodnie z obowiązującymi przepisami lotniczymi i instrukcjami eksploatacji statku powietrznego lub zawartą umową ubezpieczenia, a w szczególności:
  - a) wskutek wykonywania lotów przez statek powietrzny nie posiadający ważnego świadectwa zdatności do lotu wystawionego przez polskie władze nadzorujące lotnictwo cywilne lub innego równoważnego dokumentu wystawionego zgodnie z przepisami kraju rejestrującego statek powietrzny i uznawanemu przez te władze jako poświadczenie zdatności technicznej statku powietrznego do lotu,
  - b) wskutek pilotowania statku powietrznego przez osobę nie posiadającą ważnej licencji pilota i uprawnień do pełnienia określonych funkcji na pokładzie statku powietrznego lub ważnych uprawnień do wykonywania lotów na danym typie statku powietrznego i w danych warunkach lotu,
  - c) wskutek obsługi technicznej statku powietrznego przez mechaników nie posiadających wymaganych przepisami uprawnień odpowiednich do zakresu dokonywanej obsługi, naprawy lub regulacji,
  - d) wskutek przewozu większej liczby osób niż dopuszcza instrukcja użytkowania statku powietrznego,
  - e) wskutek startu i lądowania na lotnisku/lądowisku nie spełniającym wymagań producenta statku powietrznego określonych w jego instrukcji użytkowania lub w sposób niezgodny z przepisami instrukcji eksploatacji danego lotniska/lądowiska bądź też wbrew wskazaniom kontrolera lotów chyba, że nastąpiło przymusowe lądowanie w sytuacji awaryjnej.
  - f) w czasie gdy statek powietrzny pozostaje poza określonym w dokumencie ubezpieczenia obszarem geograficznym o ile nie jest to wynikiem działania siły wyższej lub sytuacji awaryjnej.
  - g) w czasie gdy statek powietrzny jest używany w celu łamania prawa lub niezgodnie z zadeklarowanym zakresem użytkowania.

2. WARTA nie odpowiada także za szkody powstałe:
- a) w związku z wykonywaniem przez personel lotniczy Ubezpieczającego obowiązków służbowych: w stanie nietrzeźwym, pod wpływem leków psychotropowych, narkotyków lub innych środków odurzających,
  - b) wskutek świadomego lub wynikającego z rażącego zaniedbania naruszenia przez personel kierowniczy Ubezpieczającego (jako osoby prawnej), jego pracowników i osoby działające na jego zlecenie, przepisów krajowych i międzynarodowych, dotyczących eksploatacji statków powietrznych oraz przewozu osób i ładunków,
  - c) wskutek winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa Ubezpieczającego (jako osoby fizycznej), osób mu bliskich oraz osób działających w imieniu lub na zlecenie Ubezpieczającego,
  - d) wskutek przewożenia materiałów niebezpiecznych (wybuchowych, żrących, toksycznych itp.),
  - e) podczas wykorzystywania lotnisk nie zarejestrowanych oraz lądowisk nie wpisanych do ewidencji, chyba że:
    - 1) włączenie takich lotnisk/lądowisk zostało odnotowane w dokumencie ubezpieczenia i została pobrana za to dodatkowa składka,
    - 2) wynika to z charakteru ubezpieczonych lotów,
    - 3) nastąpiło to wskutek przymusowego lądowania w związku ze zdarzeniem angażującym odpowiedzialność WARTY.
3. O ile nie uzgodniono inaczej w dokumencie ubezpieczenia WARTA nie odpowiada za szkody spowodowane przez Ryzyka Wojenne i Szczególne:
- a) Wojnę, inwazję, wrogie działania obce, działania wojenne (bez względu na to, czy wojna została wypowiedziana czy nie), wojnę domową, rebelię, rewolucję, powstanie, stan wojenny, zamach wojskowy lub cywilny bądź próby przechwycenia władzy.
  - b) Jakiegokolwiek wrogie:
    - 1) zdetonowanie broni wojennej funkcjonującej z wykorzystaniem rozszczepienia atomowego lub jądrowego i/lub reakcji termojądrowej albo reakcji o podobnym charakterze,
    - 2) działanie przy użyciu skażenia radioaktywnego i/lub materiałów radioaktywnych
    - 3) działania przy użyciu impulsu elektromagnetycznego,
    - 4) działanie poprzez emisję, uwolnienie lub rozpylenie substancji chemicznych lub biologicznych, chorobotwórczych lub stanowiących truciznę,
  - c) Strajki, zamieszki, niepokoje społeczne lub zakłócenia w pracy.
  - d) Jakiegokolwiek działania osoby lub osób, będących lub nie będących agentami obcej władzy, w celach politycznych bądź terrorystycznych i bez względu na to, czy wynikła stąd strata lub szkoda jest przypadkowa czy umyślna.
  - e) Jakiegokolwiek działanie złośliwe lub akty sabotażu.
  - f) Konfiskatę, nacjonalizację, zajęcie, ograniczenie, zatrzymanie, przywłaszczenie, rekwizycję z tytułu prawnego albo do wykorzystania przez lub na rozkaz dowolnego rządu (cywilnego, wojskowego lub rządu de facto) lub organu władzy publicznej lub lokalnej.
  - g) Porwanie lub jakiegokolwiek nielegalne zajęcie lub bezprawne sprawowanie kontroli nad statkiem powietrznym lub załogą w trakcie lotu (w tym jakiegokolwiek próbę takiego zajęcia lub kontroli), przeprowadzone przez jakiegokolwiek osobę czy osoby na pokładzie samolotu, działającą (działające) bez zgody Ubezpieczającego. Dla zakresu wyłącznie niniejszego akapitu (litera g)), statek powietrzny uznaje się za będący w trakcie lotu od momentu zamknięcia drzwi po zakończeniu przyjmowania na pokład do ich otwarcia w celu opuszczenia lub też gdy pozostaje w ruchu, zaś w odniesieniu do śmigłowców gdy ich wirnik główny pozostaje w ruchu (zarówno na skutek pracy silnika jak i wskutek autorotacji).

Umową ubezpieczenia nie objęte są roszczenia powstałe w czasie, gdy samolot znajduje się poza kontrolą Ubezpieczającego z powodu jakichkolwiek ryzyk wymienionych wyżej w punktach od a) do g). Statek powietrzny uważany będzie za przywrócony pod kontrolę Ubezpieczającego z chwilą bezpiecznego powrotu do Ubezpieczającego, na dowolne lotnisko nie wykluczone granicami geograficznymi określonymi w dokumencie ubezpieczenia i całkowicie przystosowane do przyjmowania takiego typu statku powietrznego. Wymogiem takiego bezpiecznego powrotu jest, aby statek powietrzny był zaparkowany z wyłączonymi silnikami i nie znajdował się pod jakąkolwiek wrogą kontrolą.

4. O ile nie uzgodniono inaczej w dokumencie ubezpieczenia WARTA nie obejmuje ochroną tzw. Ryzyk Nuklearnych tzn. jakichkolwiek szkód lub odpowiedzialności prawnej wywołanych bezpośrednio lub pośrednio przez lub do których przyczyniły się następujące czynniki:
- (a) radioaktywne, toksyczne, wybuchowe lub inne niebezpieczne własności jakiegokolwiek podzespołu lub elementu pracującego w technologii atomowej;
  - (b) radioaktywne własności, lub kombinacja własności radioaktywnych z toksycznymi, wybuchowymi lub innymi własnościami niebezpiecznymi, jakiegokolwiek materiału radioaktywnego w trakcie przewozu jako cargo, z włączeniem czynności magazynowych i przeładunkowych.
  - (c) promieniowanie jonizujące lub skażenie radioaktywne, bądź własności toksyczne, wybuchowe lub inne własności niebezpieczne, jakiegokolwiek innego źródła promieniotwórczego.
5. O ile nie uzgodniono inaczej w dokumencie ubezpieczenia WARTA nie pokrywa żadnych roszczeń, szkód, strat, kosztów i/lub odpowiedzialności, bezpośrednio lub pośrednio wynikłych z, lub będących konsekwencją:
- a) błędu lub niemożności użycia jakiegokolwiek komputera, programu lub systemu komputerowego, zarówno posiadanego przez ubezpieczonego, jak i osoby trzeciej, w związku z przetwarzaniem, wymianą lub przekazywaniem danych związanych z dowolną zmianą roku daty lub czasu; niezależnie czy szkoda taka wyniknęła przed czy po zmianie roku, daty lub czasu,
  - b) dowolnej dokonanej lub usiłowanej zmiany lub modyfikacji komputera, programu lub systemu komputerowego, zarówno posiadanego przez ubezpieczonego, jak i przez osoby trzeciej, w związku z przewidywaniem lub w odpowiedzi na dokonaną zmianę roku lub daty lub czasu lub udzieloną poradą czy też wykonaną usługą w związku z taką zmianą roku lub daty lub czasu,
  - c) niemożności użycia lub niedostępności dowolnego obiektu i/lub sprzętu spowodowanej działaniem, zaniechaniem działania lub dowolną decyzją ubezpieczonego i/lub osoby trzeciej, w związku z taką zmianą roku, daty lub czasu.
  - d) Postanowienia OWU dotyczące jakichkolwiek obowiązków WARTY w zakresie badania i obrony przed roszczeniem nie obowiązują dla szkód wyłączonych w niniejszym punkcie.
6. Ubezpieczenie nie obejmuje: zwrotu kosztów kar i grzywien, utraconego zysku oraz jakichkolwiek szkód jedynie pośrednio mogących być następstwem ubezpieczonych zdarzeń.
7. Bez wyraźnej pisemnej akceptacji, potwierdzonej w dokumencie ubezpieczenia przez WARTĘ ubezpieczenie nie obejmuje lotów zwiększonego ryzyka takich jak: loty szkolne, agrotechniczne, p.pożarowe, pokazowe, sportowo-wyczynowe, loty z ładunkiem podwieszonym oraz loty próbne doświadczalne obejmujące: obloty prototypów i próby w locie konstrukcji nowych, przerabianych i remontowanych, itp.

## AEROCASCO

### (Ubezpieczenie statków powietrznych od uszkodzeń i zniszczenia)

#### § 4

#### I. Zakres ubezpieczenia

1. W ramach ubezpieczenia aerocasco WARTA odpowiada w granicach sumy ubezpieczenia, z zastrzeżeniami części II i III niniejszego paragrafu, za szkody powstałe w ubezpieczonych statkach powietrznych:
  - a) podczas wykonywania lotu, postoju, kołowania, holowania po płycie lotniska, startu i lądowania lub wodowania,
  - b) w statkach powietrznych okresowo wyłączonych z eksploatacji pod warunkiem, iż znajdują się w miejscach przeznaczonych do stacjonowania,
  - c) w statkach powietrznych w czasie naprawy, przeglądu, modernizacji czy przeróbki dokonywanych przez licencjonowane zakłady naprawcze z wyłączeniem jednak szkód polegających na wadliwym wykonaniu naprawy, przeglądu, modernizacji lub przeróbki,
2. Ochrona ubezpieczeniowa w zakresie aerocasco obejmuje także zaginięcie statku powietrznego bez śladu. Statek powietrzny uznaje się za zaginiony o ile w ciągu 60 dni od momentu gdy miał planowo dotrzeć do celu brak jest jakichkolwiek informacji o jego losie.
3. Zakresem ubezpieczenia aerocasco objęte są:
  - a) urządzenia i wyposażenie, które są na stałe zamontowane na statku powietrznym i ściśle związane z wykonywaniem lotu, a których wartość uwzględniona jest w zgłoszonej do ubezpieczenia wartości statku powietrznego,
  - b) jednostki i podzespoły wybudowane ze statku powietrznego, w trakcie przeprowadzanego przeglądu, naprawy lub modernizacji, pod warunkiem jednak, że nie zostały zastąpione w ubezpieczonym statku powietrznym przez inne jednostki i podzespoły. Za jednostkę uważa się zespół współpracujących części (łącznie z podzespołami), który realizuje określoną funkcję w statku powietrznym i dla którego obowiązuje jeden ресурс. Silnik stanowi odrębną jednostkę.
4. Nie jest automatycznie objęte zakresem ubezpieczenia aerocasco dodatkowe wyposażenie, zabudowywane na statku powietrznym w związku z wykonywanymi zadaniami. Po opłaceniu dodatkowej składki może ono zostać objęte ochroną ubezpieczeniową do odrębnie określonej wartości.
5. Na wniosek Ubezpieczającego zakres ochrony aerocasco może zostać ograniczony do:
  - a) ubezpieczenia statków powietrznych jedynie od szkód całkowitych,
  - b) ubezpieczenia statków powietrznych wyłączonych z eksploatacji jedynie od ryzyk naziemnych.
6. Pod warunkiem, że wypadek jest wynikiem zdarzenia angażującego odpowiedzialność WARTY, pokrywa ona w granicach sumy ubezpieczenia, a w odniesieniu do zapisów lit. b) poniżej do 10% ponad sumę ubezpieczenia, poniesione przez Ubezpieczającego uzasadnione koszty:
  - a) ratowania i zabezpieczenia statku powietrznego oraz koszty przebazowania lotem technicznym lub transportu uszkodzonego statku powietrznego do najbliższego, właściwego dla jego naprawy zakładu specjalistycznego lub do bazy ubezpieczającego jeżeli bezpośredni transport do zakładu naprawczego jest niemożliwy lub nie uzasadniony ekonomicznie,
  - b) usunięcia wraku zniszczonego statku powietrznego,
  - c) delegacji pracowników Ubezpieczającego lub specjalistów skierowanych do ustalenia przyczyn wypadku,
  - d) delegacji specjalistów skierowanych do naprawy uszkodzonego statku powietrznego w miejscu wypadku.
7. Koszty wymienione w ust. 6 łącznie nie mogą przekroczyć 20% kwoty wypłaconego odszkodowania.

## II. Wyłączenia odpowiedzialności

1. WARTA nie odpowiada za szkody:
  - a) powstałe w częściach/jednostkach statku powietrznego w wyniku naturalnego zużycia, awarii technicznej lub dotkniętych wadą fabryczną. Jeżeli jednak wada fabryczna, awaria lub naturalne zużycie jednej części spowoduje uszkodzenie innych części statku powietrznego lub jego całkowite zniszczenie, to szkody takie objęte są ochroną ubezpieczeniową,
  - b) powstałe w silniku na skutek awarii technicznej, wady fabrycznej lub naturalnego zużycia jakiegokolwiek jego części,
  - c) powstałe podczas transportu statku powietrznego lub jego części/jednostek innym środkiem przewozowym, chyba że transport taki jest wynikiem zdarzenia angażującego odpowiedzialność WARTY,
  - d) polegające na wadliwie przeprowadzonej naprawie, lub przeróbce statku powietrznego lub powstałe wskutek wykonywania tych prac przez nielicencjonowane zakłady naprawcze lub według niewłaściwie sporządzonej dokumentacji.
2. Szkody polegające na stopniowym lub kumulatywnym uszkodzeniu jakichkolwiek zespołów statku powietrznego, w tym silnika, spowodowane lub przypisane stopniowemu oddziaływaniu jakiegokolwiek czynnika są uważane za naturalne zużycie i podlegają zapisom pkt 1 lit a) niniejszej części. Nie podlega takiej kwalifikacji nagłe uszkodzenie, które można przypisać do pojedynczego zdarzenia.

## III. Likwidacja szkód

1. Likwidacja szkód odbywa się w oparciu o ustalenia i dokumentację zgromadzoną przez komisję właściwą do badania przebiegu i ustalenia okoliczności wypadku lotniczego (na obszarze RP zgodnie z art. 17, art. 135 i art. 140 Ustawy Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 ) oraz w oparciu o dodatkowe ustalenia ekspertów w przypadku ich powołania przez Ubezpieczającego lub WARTĘ.
2. Górną granicę odszkodowania wypłaconego z tytułu uszkodzenia statku powietrznego stanowi suma ubezpieczenia, określona w dokumencie ubezpieczenia wg jego wartości zadeklarowanej przez Ubezpieczającego na początku okresu ubezpieczenia, a w przypadku szkody w silniku lub w wyposażeniu dodatkowym granicę tę stanowi wartość silnika lub odpowiednio wartość wyposażenia dodatkowego podana przez Ubezpieczającego we wniosku ubezpieczeniowym.
3. W przypadku niedoubezpieczenia, tj. jeśli zadeklarowane do ubezpieczenia wartości statku powietrznego, silnika lub wyposażenia dodatkowego okażą się zaniżone przez Ubezpieczającego, to w razie powstania szkody częściowej, wysokość odszkodowania zostanie ograniczona w takiej samej proporcji, w jakiej pozostaje wartość zadeklarowana przez Ubezpieczającego do wartości rzeczywistej statku powietrznego, silnika lub wyposażenia dodatkowego w dniu zawarcia ubezpieczenia. Ustalenie tej wartości i udowodnienie, że nastąpiło niedoubezpieczenie spoczywa na WARCIE.
4. WARTA zastrzega sobie prawo uczestnictwa w oględzinach miejsca wypadku i uszkodzonego statku powietrznego, a także powołanie własnego rzeczoznawcy do sporządzenia protokołu szkody, gdy uzna to za uzasadnione.
5. Dla szkód aerospaco ma zastosowanie franszyza redukcyjna w wysokości określonej w dokumencie ubezpieczeniowym.

### III.A. Szkody całkowite

1. Szkada całkowita wg OWU następuje gdy:
  - a) w wyniku wypadku statek powietrzny ulegnie całkowitemu faktycznemu zniszczeniu,
  - b) koszty naprawy, ratownictwa lub transportu uszkodzonego statku powietrznego przewyższają sumę ubezpieczenia,
  - c) właściwa komisja (w rozumieniu części III. ust.1 niniejszego paragrafu) orzeknie, iż stopień uszkodzenia statku powietrznego wynosi co najmniej 75%, lub stwierdzi, że naprawa ze względów bezpieczeństwa lub też innych względów jest nieuzasadniona.

2. Potwierdzeniem zajścia szkody całkowitej jest decyzja o wykreśleniu statku powietrznego z rejestru, pod który podlegał w okresie eksploatacji.
3. W przypadku szkody całkowitej WARTA wypłaca odszkodowanie w wysokości sumy ubezpieczenia pomniejszonej o wartość pozostałości statku powietrznego, chyba że pozostałości te stanowią złom.

### III.B. Szkody częściowe

1. Szkody częściowe likwidowane są w ramach poszczególnych jednostek statku powietrznego w zakresie stwierdzonym protokołem, który wydała komisja badająca wypadek lotniczy (wg części III ust.1).
2. Wysokość szkody jest określana na podstawie kosztów naprawy i wartości nowych części/jednostek (ustalonych według rachunków za naprawę) z uwzględnieniem stopnia zużycia. Stopień zużycia określa się w oparciu o okres użytkowania przed zdarzeniem i wykorzystania gwarantowanych okresów eksploatacji (tzw. resursów) przewidzianych przez producenta danych części/jednostek, a w przypadku eksploatacji statków powietrznych w systemie nie opartym na kontroli resursów, stopień zużycia określa się indywidualnie.
3. W przypadku szkód częściowych nie podlegają refundacji koszty napraw nie mających bezpośredniego związku z uszkodzeniami objętymi zakresem ubezpieczenia, w tym koszty napraw i przeglądów przewidzianych instrukcją eksploatacji statków powietrznych (tzw. napraw i przeglądów międzyresursowych).
4. Ubezpieczający zobowiązany jest do uzyskania od zakładu naprawczego i przedłożenia WARCIE rachunków oraz specyfikacji remontów z wyodrębnieniem kosztów naprawy dotyczących usunięcia skutków uszkodzeń objętych protokołem komisji badającej wypadek lotniczy.
5. Koszty naprawy uszkodzonego statku powietrznego (szkody częściowej) wypłacane będą maksymalnie do wysokości 75% sumy ubezpieczenia.

## UBEZPIECZENIE AEROCASCO WOJNA

### § 5

O ile umowa ubezpieczenia przewiduje rozszerzoną ochronę statku powietrznego w zakresie ryzyk wojennych i szczególnych zgodnie z § 1 pkt 1 lit a) i § 3 pkt 3 niniejszych OWU, mają zastosowanie specjalne warunki dodatkowe przywołane w dokumencie ubezpieczenia i do niego załączone.

## UBEZPIECZENIE FRANSZYZY AEROCASCO

### § 6

O ile umowa ubezpieczenia przewiduje dodatkowe obniżenie przez WARTĘ na odmiennych warunkach, standardowej franszyzy casco zastosowanej w ubezpieczeniu AEROCASCO zgodnie z § 1 pkt 1 lit a) i § 4 niniejszych OWU, mogą mieć zastosowanie specjalne warunki dodatkowe przywołane w dokumencie ubezpieczenia i do niego załączone.

## OC UŻYTKOWNIKA

(Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich innych niż pasażerowie)

### § 7

#### I. Zakres ubezpieczenia

1. W ramach ubezpieczenia OC użytkownika WARTA wypłaca odszkodowanie z tytułu szkód spowodowanych ruchem ubezpieczonego statku powietrznego wyrządzonych osobom trzecim, do naprawienia których Ubezpieczający zobowiązany jest na mocy przepisów Ustawy Prawo Lotnicze z dn. 3 lipca 2002 r., z zastrzeżeniami części II i III niniejszego paragrafu.

2. Ubezpieczenie OC użytkownika ma także zastosowanie do szkód wyrządzonych osobom trzecim w wyniku skoków spadochronowych lub lotów przy użyciu paralotni, wykonywanych przez skoczków lub pilotów paralotni wymienionych w dokumencie ubezpieczenia.

## II. Wyłączenia odpowiedzialności

1. W ramach Ubezpieczenia OC użytkownika WARTA nie odpowiada za szkody wyrządzone:
  - a) członkom załogi i osobom zatrudnionym przez Ubezpieczającego w czasie wykonywania przez nie obowiązków służbowych,
  - b) w majątku należącym lub będącym w użytkowaniu Ubezpieczającego,
  - c) pasażerom wsiadającym, będącym na pokładzie statku powietrznego oraz z niego wysiadającym.
2. WARTA nie odpowiada również za szkody pośrednie lub bezpośrednie spowodowane przez:
  - a) hałas pracującego statku powietrznego (słyszalny lub nie dla ludzkiego ucha), drgania, dźwiękową falę uderzeniową lub jakiegokolwiek zjawiska z nimi związane,
  - b) zatrucie lub zanieczyszczenie środowiska związane z eksploatacją statku powietrznego, c) zakłócenia elektryczne lub elektromagnetyczne, o ile czynniki wymienione w literach od a) do c) nie są spowodowane przez, albo nie są rezultatem katastrofy, pożaru, wybuchu, zderzenia lub też zarejestrowanego stanu zagrożenia w trakcie lotu powodującego nieprawidłowe funkcjonowanie statku powietrznego.

## III. Likwidacja szkód

1. Likwidacja szkód odbywa się w oparciu o udokumentowane roszczenia osób trzecich na podstawie uznania, ugody lub prawomocnego wyroku sądowego.
2. Wysokość wypłaconego przez WARTĘ odszkodowania z tytułu wszystkich roszczeń zgłoszonych w wyniku jednego zdarzenia nie może przekroczyć sumy ubezpieczenia dla OC użytkownika podanej w dokumencie ubezpieczenia.
3. W ramach ubezpieczenia skoczków spadochronowych i pilotów paralotni wysokość wypłaconego przez WARTĘ odszkodowania z tytułu szkód powstałych z wszystkich zdarzeń w okresie ubezpieczenia nie może przekroczyć sumy ubezpieczenia podanej w dokumencie ubezpieczenia.

## OC PRZEWOŹNIKA

(Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej wobec pasażerów i ich bagażu)

§ 8

### I. Zakres ubezpieczenia

W ramach ubezpieczenia OC przewoźnika, WARTA wypłaca odszkodowanie z tytułu szkód powstałych w związku z eksploatacją statków powietrznych przez Ubezpieczającego i/lub jego działalnością jako przewoźnika lotniczego, a wynikających w razie:

- a) śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera wsiadającego, opuszczającego lub znajdującego się na pokładzie statku powietrznego,
- b) zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia bagażu rejestrowanego na który został wystawiony kwit bagażowy, które nastąpiło w czasie gdy pozostawał on pod opieką Ubezpieczającego
- c) zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia bagażu podręcznego i rzeczy osobistych pasażera o ile szkoda powstała z winy Ubezpieczającego lub osób za niego działających,

do naprawy których Ubezpieczający jest prawnie zobowiązany na mocy przepisów Ustawy Prawo Lotnicze z dn. 3 lipca 2002 r. z zastrzeżeniami części II i III niniejszego paragrafu.

## II. Wyłączenie odpowiedzialności

1. WARTA nie odpowiada za szkody:
  - a) poniesione przez osoby zatrudnione przez Ubezpieczającego w czasie wykonywania przez nie obowiązków służbowych lub odbywania przez nie podróży służbowych na pokładzie statku powietrznego.
  - b) polegające na zniszczeniu, zaginięciu lub uszkodzeniu bagażu podręcznego i rzeczy osobistych osoby zamieszkującej z Ubezpieczającym we wspólnym gospodarstwie domowym.
  - c) w zakresie przewyższającym minimalną odpowiedzialność nałożoną na Ubezpieczającego wymogami prawa, jeżeli taka zwiększona odpowiedzialność jest wynikiem braku działań ze strony Ubezpieczającego niezbędnych w świetle prawa dla ograniczenia jego odpowiedzialności lub jest wynikiem niewłaściwego wypełnienia wymaganych prawem działań.

## III. Likwidacja szkód

1. Likwidacja szkód odbywa się w oparciu o udokumentowane roszczenia osób trzecich na podstawie uznania, ugody lub prawomocnego wyroku sądowego.
2. W odniesieniu do pojedynczego pasażera i jego bagażu odpowiedzialność WARTY z tytułu wszystkich zdarzeń w ramach jednego lotu, nie może przekroczyć odpowiednich sum ubezpieczenia podanych w dokumencie ubezpieczenia.
3. Łączny limit odpowiedzialności WARTY w odniesieniu do statku powietrznego w ramach ubezpieczenia OC przewoźnika z tytułu jednego zdarzenia, równa się wysokości sumy ubezpieczenia określonej w dokumencie ubezpieczenia dla jednego pasażera i jego bagażu łącznie, pomnożonej przez liczbę ubezpieczonych miejsc.
4. W odniesieniu do szkód rzeczowych ma zastosowanie franszyza redukcyjna w wysokości podanej w dokumencie ubezpieczenia.
5. Jeżeli ubezpieczeniem OC przewoźnika objęta jest mniejsza liczba miejsc niż uczestniczących w locie pasażerów, to w wypadku pojawienia się roszczeń WARTA ograniczy swoją odpowiedzialność w proporcji, w jakiej pozostaje liczba miejsc ubezpieczonych do ogólnej liczby miejsc pasażerskich w statku powietrznym. Ograniczenie wysokości odszkodowania z tego tytułu ma zastosowanie bez względu na ilość poszkodowanych osób.

### OC FRACHT

#### (Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu przewozu ładunków)

§ 9

## I. Zakres ubezpieczenia

1. W ramach ubezpieczenia OC fracht WARTA wypłaca odszkodowanie z tytułu szkód wynikających w razie zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia ładunku przewożonego na podstawie lotniczego listu przewozowego, do naprawienia których przewoźnik lotniczy zobowiązany jest na mocy przepisów Ustawy Prawo Lotnicze z dn. 3 lipca 2002 r., z zastrzeżeniami części II i III niniejszego paragrafu.
2. Ochrona udzielana przez WARTĘ rozpoczyna się od momentu przyjęcia ładunku do przewozu i kończy się wraz z jego wydaniem osobie uprawnionej.

## II. Wyłączenia odpowiedzialności

1. WARTA nie odpowiada za szkody, w zakresie jakim:
  - a) powstały w wyniku wadliwego opakowania wykonanego przez osobę inną niż Ubezpieczający, jego pracownicy i osoby działające w jego imieniu i na jego rzecz,
  - b) wyniknęły z naturalnych właściwości lub wady własnej towaru,
  - c) zostały spowodowane przez działania wojenne lub konflikt zbrojny

- d) zostały spowodowane przez działania władz publicznych związane z wwozem, wywozem lub tranzytem towaru,
- e) powstały wskutek działania siły wyższej.

2. Ubezpieczenie nie pokrywa ponadto :

- a) szkód polegających na utracie przewoźnego, zysku i innych nakładów związanych z przewozem ładunków,
- b) szkód w przesyłkach pocztowych (listy, dokumenty itp.),
- c) szkód w ładunkach niebezpiecznych (wybuchowych, żrących, toksycznych lub radioaktywnych).

### III. Likwidacja szkód

- 1. WARTA likwiduje szkody w oparciu o udokumentowane roszczenia osób trzecich na podstawie uznania, ugody lub prawomocnego wyroku sądowego.
- 2. Wysokość wypłaconego przez WARTĘ odszkodowania z tytułu wszystkich roszczeń zgłoszonych w wyniku jednego zdarzenia lub dotyczących pojedynczego lotu nie może przekroczyć sumy ubezpieczenia określonej w dokumencie ubezpieczenia.
- 3. W odniesieniu do szkód OC fracht ma zastosowanie franszyza redukcyjna w wysokości określonej w dokumencie ubezpieczeniowym.

## UBEZPIECZENIE RYZYK WOJENNYCH I SZCZEGÓLNYCH OC

### § 10

O ile umowa ubezpieczenia przewiduje rozszerzoną ochronę odpowiedzialności cywilnej Ubezpieczającego jako operatora i/lub przewoźnika lotniczego w zakresie ryzyk wojennych i szczególnych zgodnie z § 1 pkt 1 lit b), § 7, § 8, § 9 i § 3 pkt 3 niniejszych OWU, mają zastosowanie specjalne warunki dodatkowe przywołane w dokumencie ubezpieczenia i do niego załączone.

### NNW

## (Ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków)

### § 11

#### I. Zakres ubezpieczenia

- 1. W ramach ubezpieczenia NNW WARTA wypłaca świadczenie w przypadku śmierci lub stałego uszczerbku na zdrowiu doznanych przez załogę statku powietrznego, pracowników zatrudnionych przez Ubezpieczającego w czasie wykonywania przez nich obowiązków służbowych i inne osoby uczestniczące w locie ubezpieczonym statkiem powietrznym na skutek nieszczęśliwego wypadku.
- 2. 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.
- 3. Zakres niniejszego ubezpieczenia obejmuje wypadki powstałe:
  - a) w czasie pełnienia obowiązków służbowych na pokładzie statku powietrznego lub przy jego obsłudze,
  - b) podczas lotu i w czasie całego okresu, związanego z lotem pobytu służbowego, w kraju i za granicą osób zatrudnionych przez Ubezpieczającego,
  - c) w czasie odbywania lotów i czynności związanych z lotem w obrębie lotniska lub lądowiska w odniesieniu do osób przewożonych ubezpieczonym statkiem powietrznym, a nie zatrudnionych przez Ubezpieczającego.

## II. Wyłączenia odpowiedzialności

1. Ubezpieczeniem w zakresie NNW nie są objęci pasażerowie przewożeni za opłatą w ramach prowadzonej przez Ubezpieczającego działalności usługowej przewoźnika lotniczego.
2. WARTA nie odpowiada za szkody powstałe wskutek:
  - a) usiłowania lub popełnienia przez ubezpieczonego przestępstwa lub samobójstwa,
  - b) umyślnego działania ubezpieczonego,
  - c) zaburzeń psychicznych ubezpieczonego,
  - d) działania ubezpieczonego pod wpływem: alkoholu, leków psychotropowych, narkotyków i innych środków odurzających.
3. Ubezpieczenie nie pokrywa także kosztów leczenia, zakupu leków, protez, opieki szpitalnej, pielęgniarskiej i domowej, przejazdów do lekarzy itd.

## III. Wypłata świadczenia

1. Wysokość świadczenia wypłacanego przez WARTĘ poszkodowanemu lub osobie uprawnionej nie może przekroczyć wysokości sumy ubezpieczenia podanej w dokumencie ubezpieczenia. 2. Wypłata świadczenia następuje na podstawie orzeczenia uprawnionego lekarza orzecznika lub lekarza powołanego przez WARTĘ lub też dokumentu stwierdzającego zgon osoby ubezpieczonej.
3. Po zakończeniu leczenia WARTA kieruje poszkodowanego na końcowe badania lekarskie w celu stwierdzenia wyrażanego w procentach stopnia stałego uszczerbku na zdrowiu.
4. Ustalenie stopnia stałego uszczerbku na zdrowiu następuje według zasad określonych w „INSTRUKCJI do ustalenia trwałego uszczerbku na zdrowiu i Tabeli Norm oceny procentowej” wprowadzonej w życie zarządzeniem Nr 76/2006 z dnia 26 czerwca 2006r. Prezesa Zarządu TUIR WARTA S.A.
5. W razie utraty lub uszkodzenia organu, narządu lub układu, których funkcje przed wypadkiem były już upośledzone wskutek choroby lub stałego uszczerbku na zdrowiu, związany z wypadkiem stopień stałego uszczerbku na zdrowiu określa się jako różnicę pomiędzy stanem poszkodowanego przed i po wypadku.
6. Jeżeli poszkodowany otrzymał jednorazowo świadczenie z tytułu stałego uszczerbku na zdrowiu, a następnie zmarł na skutek tego samego wypadku to tylko wówczas wypłaca się świadczenie z tytułu śmierci, gdy jest ono wyższe od świadczenia wypłaconego wcześniej poszkodowanemu, przy czym potrąca się wypłaconą uprzednio kwotę.
7. Jeżeli poszkodowany zmarł po ustaleniu stopnia stałego uszczerbku na zdrowiu, a śmierć nie pozostaje w związku przyczynowym z nieszczęśliwym wypadkiem, to nie wypłacone przed śmiercią należne poszkodowanemu świadczenie wypłaca się osobie uprawnionej, a w razie braku takiej osoby, zwraca się w granicach tego świadczenia koszty pogrzebu osobie, która te koszty poniosła.
8. Jeżeli przed śmiercią ubezpieczonego stopień stałego uszczerbku na zdrowiu nie został ustalony, to do określenia wysokości świadczenia przyjmuje się przypuszczalny stopień stałego uszczerbku na zdrowiu według oceny biegłych lekarzy powołanych przez WARTĘ.
9. Świadczenia z ubezpieczenia NNW przysługują tylko wtedy, gdy śmierć lub trwałe inwalidztwo jako stwierdzony skutek wypadku nastąpi w okresie nie dłuższym niż 2 lata od dnia wypadku objętego ubezpieczeniem.

## UBEZPIECZENIE BAGAŻU

### (Ubezpieczenie bagażu podręcznego i rzeczy osobistych)

#### § 12

##### I. Zakres ubezpieczenia

1. W ramach ubezpieczenia bagażu WARTA wypłaca odszkodowanie za wynikające z wypadku lotniczego uszkodzenie, zniszczenie lub zagubienie rzeczy osobistych i bagażu podręcznego członków załogi oraz innych osób objętych ubezpieczeniem NNW.
2. Ochronie podlegają przedmioty stanowiące rzeczy osobiste i wchodzące zazwyczaj w skład bagażu podręcznego takie jak: odzież, obuwie, przedmioty osobistego użytku, aparaty fotograficzne, kamery video, przenośny sprzęt elektroniczny oraz narzędzia i przyrządy niezbędne do wykonania zadań służbowych.

##### II. Wyłączenia odpowiedzialności

1. WARTA nie odpowiada za szkody:
  - a) w gotówce i papierach wartościowych,
  - b) w przedmiotach o wartości artystycznej lub kolekcjonerskiej,
  - c) w wyrobach jubilerskich.

##### III. Likwidacja szkód

Górną granicę odpowiedzialności WARTY stanowi suma ubezpieczenia określona w dokumencie ubezpieczenia.

## OBOWIĄZKOWY CHARAKTER UBEZPIECZENIA

#### § 13

1. W zakresie i maksymalnie do wysokości limitów odpowiedzialności w ramach których zawarta na niniejszych OWU umowa ubezpieczenia podlega zakresowi jurysdykcji Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych z dnia 22 maja 2003 r. Przyjmuje się i ustanawia, że zawarte w niniejszych OWU zastrzeżenia i ograniczenia odpowiedzialności WARTY będą miały zastosowanie jedynie w stopniu i na zasadach dopuszczonych przedmiotową Ustawą oraz Ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. nr 130 poz. 1112) wraz z przepisami wykonawczymi do tej ustawy,
2. W zakresie w jakim wysokość roszczeń przewyższa minimalne ustanowione prawem wysokości limitów przewidzianych dla ubezpieczeń obowiązkowych w rozumieniu art.4. pkt 4 Ustawy o której mowa w pkt 1 zapisy pkt 1. niniejszego paragrafu nie mają zastosowania.
3. Zapisy pkt 1. nie oznaczają rezygnacji WARTY z dochodzenia na zasadach przewidzianych obowiązującymi przepisami swoich praw wynikających z tytułu warunków ustanowionych w dokumencie ubezpieczenia i niniejszych OWU.

## DODATKOWI UBEZPIECZENI, KLAUZULE KONTRAKTOWE

#### § 14

1. Uzgadnia się, włączenie do umowy ubezpieczenia: dodatkowych ubezpieczonych, beneficjentów, klauzul zrzeczenia się praw regresowych, klauzul o naruszeniu warunków umownych, klauzul o powstrzymaniu odpowiedzialności, klauzul rozdzielenia interesów oraz innych klauzul kontraktowych zgłoszonych do WARTY w trakcie zawierania ubezpieczenia i obowiązujących w momencie rozpoczęcia ochrony, zaś wszelkich dalszych po zgłoszeniu i uzyskaniu akceptacji WARTY

2. Dodatkowi ubezpieczeni i/lub beneficjenci wyszczególnieni w dokumencie ubezpieczeniowym zostają zrównani z Ubezpieczającym w zakresie posiadanych praw i obowiązków wynikających z zapisów niniejszych OWU jednak zawsze jedynie w zakresie posiadanego interesu i w takim stopniu w jakim wymogi i ograniczenia OWU nałożone na Ubezpieczającego mogły pozostawać w gestii i pod praktyczną kontrolą współubezpieczonych i/lub beneficjentów i mogły mieć wpływ na wystąpienie szkody oraz jej rozmiar.

## OBOWIĄZKI UBEZPIECZAJĄCEGO

### § 15

1. Ubezpieczający zobowiązany jest:
  - a) bezwzględnie przestrzegać obowiązujących przepisów lotniczych i zgodnie z nimi eksploatować statek powietrzny, oraz wykonywać zalecenia władz nadzorujących działalność lotniczą,
  - b) bezwzględnie przestrzegać krajowych i międzynarodowych przepisów dotyczących przewozu osób i ładunków,
  - c) dołożyć wszelkich starań by uniknąć szkody, a w przypadku jej powstania, podjąć kroki mające na celu zmniejszenie jej skutków,
  - d) niezwłocznie powiadomić WARTĘ, jeżeli zaistnieją okoliczności, które mogą wpłynąć na ocenę wielkości ubezpieczonego ryzyka (np. zmieni się zakres terytorialny lub charakter lotów, liczba przewożonych pasażerów, kwalifikacje załogi itp.), w przeciwnym bowiem razie WARTA nie odpowiada za szkody wynikłe ze zwiększonego ryzyka.
2. W razie zdarzenia, które może angażować odpowiedzialność WARTY, Ubezpieczający zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o zdarzeniu WARTĘ, określając jednocześnie szacunkową wysokość szkody (wymóg ten jest spełniony, jeżeli zawiadomienie nastąpiło w ciągu 2 dni roboczych od zajścia zdarzenia lub od dnia w którym Ubezpieczający się o nim dowiedział),
3. Nadto Ubezpieczający zobowiązany jest:
  - a) dostarczyć WARCIE pełną, związaną ze szkoda dokumentację, uzasadniającą odpowiedzialność WARTY w ramach OWU oraz wysokość zgłaszanych roszczeń,
  - b) powiadomić WARTĘ o wszczętym postępowaniu przygotowawczym i/lub sądowym w związku ze zdarzeniem, o którym mowa w lit. a) i udzielić na żądanie, pełnomocnictw wskazanej przez WARTĘ osobie,
  - c) dążyć poprzez ścisłe współdziałanie z komisją badającą wypadek lotniczy do dokładnego wyjaśnienia okoliczności i stwierdzenia przyczyn wypadku,
  - d) zachować obiektywizm i rzetelność w przypadkach gdy jest on uprawniony do badania okoliczności zdarzenia poprzez powoływaną przez siebie komisję oraz wyznaczania do prac w komisji osób gwarantujących zarówno odpowiedni poziom specjalistycznej wiedzy lotniczej jak i wysoki poziom etyczny. WARTA zastrzega sobie prawo uczestniczenia w pracach takiej komisji oraz ingerencji w ustalenie jej składu.
4. Ubezpieczający, bez pisemnej zgody WARTY, nie jest uprawniony do zaspokajania lub uznania roszczeń osoby trzeciej.
5. W razie niedopełnienia przez Ubezpieczającego któregokolwiek z obowiązków wymienionych w niniejszym paragrafie z wyłączeniem ust. 2, WARTA może odmówić wypłaty odszkodowania w części lub całości, jeżeli to niedopełnienie miało wpływ na powstanie szkody, ustalenie okoliczności jej powstania lub rozmiarów, bądź też na ustalenie wysokości odszkodowania.
6. W razie niedopełnienia przez Ubezpieczającego umyślnie lub z rażącego niedbalstwa obowiązków wymienionych w ust.2 WARTA może odpowiednio zmniejszyć świadczenie, jeżeli naruszenie przyczyniło się do zwiększenia szkody lub uniemożliwiło jej ustalenie okoliczności i skutków zdarzenia.

## POSTANOWIENIA OGÓLNE

### Zawarcie umowy ubezpieczenia

#### § 16

1. Umowę ubezpieczenia zawiera się na podstawie wniosku wypełnionego przez Ubezpieczającego, skierowanego do WARTY na formularzu WARTY lub w innej formie pisemnej, zawierającego dane niezbędne do oceny ryzyka i wyliczenia kosztów ubezpieczenia.
2. Jeżeli wniosek nie zawiera wszystkich niezbędnych danych albo został sporządzony wadliwie, Ubezpieczający jest zobowiązany na wezwanie WARTY odpowiednio go uzupełnić, względnie sporządzić nowy wniosek w terminie 14 dni od daty otrzymania pisma WARTY.
3. Ubezpieczający jest zobowiązany udzielić WARCIE odpowiedzi na wszystkie pytania zamieszczone w formularzu wniosku lub skierowane do niego w innej formie oraz podać WARCIE wszystkie znane mu okoliczności istotne dla oceny ryzyka, zakresu odpowiedzialności i mające wpływ na wysokość składki w kontekście zapisów § 19.  
Jeżeli umowa ubezpieczenia pomimo braku odpowiedzi Ubezpieczającego na poszczególne pytania została zawarta, pominięte okoliczności uważa się za nieistotne.
4. WARTA nie ponosi odpowiedzialności za skutki okoliczności które z naruszeniem wymogów ustanowionych w pkt. 1-3 powyżej lub postanowień § 15 ust 1 lit d) nie zostały podane do jej wiadomości. Jeżeli do naruszenia postanowień ust 3 powyżej lub postanowień § 15 ust 1 lit d) doszło z winy umyślnej, w razie wątpliwości przyjmuje się, że wypadek przewidziany umową i jego następstwa są skutkiem okoliczności, o których mowa w zdaniu poprzedzającym.
5. Jeśli w celu zawarcia umowy ubezpieczenia Ubezpieczający ustanowił swojego przedstawiciela to treść ust. 1-4 niniejszego paragrafu ma zastosowanie zarówno do Ubezpieczającego, jak i ustanowionego przedstawiciela .
6. WARTA potwierdza zawarcie umowy dokumentem ubezpieczeniowym.

### Okres ubezpieczenia. Początek i koniec odpowiedzialności WARTY.

#### § 17

1. Umowę ubezpieczenia zawiera się na czas określony, podany w dokumencie ubezpieczenia jako okres ubezpieczenia. Podstawowym okresem ubezpieczenia jest okres jednego roku. Wszystkie ubezpieczenia zawierane na czas krótszy niż pełny rok, zwane są dalej krótkoterminowymi.
2. Jeżeli nie umówiono się inaczej odpowiedzialność WARTY rozpoczyna się od godz. 0:00 dnia następnego po zawarciu umowy ubezpieczenia, nie wcześniej niż od dnia następnego po zapłaceniu składki (w całości lub pierwszej raty).
3. Jeżeli strony umówiły się, że WARTA ponosi odpowiedzialność przed zapłaceniem składki (w całości lub uzgodnionych ratach), a składka lub pierwsza rata nie została uiszczona w ustalonym terminie, WARTA może wypowiedzieć umowę ze skutkiem natychmiastowym.
4. W przypadku niezapłacenia w ustalonym terminie kolejnej raty składki, jeśli po upływie tego terminu WARTA wezwie Ubezpieczającego do zapłaty składki wyznaczając mu dodatkowy, minimum 7-dniowy termin, liczony od daty otrzymania wezwania do zapłaty, zaś Ubezpieczający nie opłaci składki w tym dodatkowym terminie odpowiedzialność WARTY ustaje a umowa rozwiązuje się z upływem ostatniego dnia terminu dodatkowo wyznaczonego do zapłaty składki.  
Za okres udzielanej ochrony przysługują WARCIE składka ubezpieczeniowa zgodnie z § 19.
5. Odpowiedzialność WARTY kończy się:
  - a) z upływem okresu ubezpieczenia, o ile przed tym terminem Ubezpieczający nie złożył wniosku o kontynuację ubezpieczenia,
  - b) w dniu rozwiązania umowy ubezpieczenia w przypadkach określonych w § 18,
  - c) w dniu wypłacenia przez WARTĘ w ramach ubezpieczenia w ryzyku aerocasco

odszkodowania w wysokości równej sumie ubezpieczenia.

### Rozwiązanie umowy ubezpieczenia

#### § 18

1. Jeżeli umowa ubezpieczenia jest zawarta na okres dłuższy niż sześć miesięcy Ubezpieczający ma prawo odstąpienia od umowy ubezpieczenia w terminie trzydziestu dni, a w przypadku gdy Ubezpieczający jest przedsiębiorcą w terminie siedmiu dni od dnia zawarcia umowy. Odstąpienie od umowy nie zwalnia Ubezpieczającego z obowiązku opłacenia składki za okres w jakim TUiR „WARTA” udzielało ochrony ubezpieczeniowej.
2. W razie ujawnienia okoliczności, która pociąga za sobą istotną zmianę prawdopodobieństwa wypadku, każda ze stron może żądać odpowiedniej zmiany wysokości składki poczynając od chwili, gdy zaszła ta okoliczność, nie wcześniej niż od początku bieżącego okresu ubezpieczenia. W razie zgłoszenia takiego żądania druga strona może w ciągu 14 dni wypowiedzieć umowę ubezpieczenia ze skutkiem natychmiastowym.
3. Umowa ubezpieczenia ulega rozwiązaniu z chwilą przejścia na inną osobę prawa własności ubezpieczonego statku powietrznego lub przejęcia przez inną osobę zobowiązań operatora lotniczego ubezpieczonego statku powietrznego, chyba że WARTA wyrazi pisemną zgodę na przeniesienie praw i obowiązków z tytułu umowy ubezpieczenia na nowego właściciela lub operatora,
4. Umowa ubezpieczenia może być ponadto rozwiązana:
  - a) przez WARTĘ poprzez wypowiedzenie umowy ze skutkiem natychmiastowym, w razie stwierdzenia rażącego niedbalstwa w eksploatacji statków powietrznych lub ujawnieniu okoliczności, które dyskwalifikowałyby przedmiot ubezpieczenia do objęcia go ochroną, gdyby znane były WARCIE w chwili zawierania ubezpieczenia.
  - b) przez WARTĘ poprzez wypowiedzenie umowy ze skutkiem natychmiastowym, w razie stwierdzenia popełnienia przez Ubezpieczającego przestępstwa ubezpieczeniowego
  - c) przez WARTĘ poprzez wypowiedzenie umowy na warunkach specjalnych przywołanych w dokumencie ubezpieczeniowym w odniesieniu do ryzyk wojennych i szczególnych.
  - d) przez WARTĘ poprzez pisemne wypowiedzenie umowy w sytuacji wskazanej w § 17 ust. 3. i 4.,
  - e) w zakresie ochrony NNW przez Ubezpieczającego poprzez wypowiedzenie w każdym czasie
5. W odniesieniu do ochrony NNW umowę uważa się za wypowiedzianą przez ubezpieczającego, jeżeli składka lub jej rata nie została zapłacona w terminie określonym w umowie ubezpieczenia mimo uprzedniego wezwania do zapłaty w dodatkowym terminie zgodnie z postanowieniami § 17 ust. 4.,

### Składka ubezpieczeniowa

#### § 19

1. Za udzielenie ochrony ubezpieczeniowej WARTA pobiera składkę ubezpieczeniową kalkulowaną indywidualnie w zależności od ubezpieczanego ryzyka na następujących zasadach:
  - a) **Aerocasco** składka naliczona jest według uwzględniającej ryzyko stawki procentowej od zgłoszonej do ubezpieczenia wartości statku powietrznego. Na zwiększenie stawki mogą mieć wpływ przede wszystkim następujące czynniki oceny ryzyka: wiek statku powietrznego, charakter lotów i sposób wykorzystania statku powietrznego, przebieg szkodowy Ubezpieczającego i/lub historia szkodowa zatrudnianych przez niego pilotów. Na obniżkę składki mogą mieć wpływ: doświadczenie załóg statków powietrznych, bezszkodowy przebieg ubezpieczenia oraz ilość statków powietrznych zgłaszanych do ubezpieczenia.
  - b) **OC użytkownika** składka ustalana jest dla pojedynczego statku powietrznego w zależności od

- wysokości sumy ubezpieczenia, rodzaju statku powietrznego, zakresu terytorialnego i doświadczenia załogi. Na zwiększenie składki może mieć wpływ charakter lotów i przebieg szkodowy natomiast na zmniejszenie ilość statków powietrznych zgłaszanych do ubezpieczenia,
- c) **OC przewoźnika** składka ustalana jest z uwzględnieniem ilości miejsc ubezpieczonych w danym statku powietrznym w zależności od wysokości sumy ubezpieczenia przyjętej dla pojedynczego pasażera. Na zwiększenie składki może mieć wpływ rodzaj wykonywanych lotów i przebieg szkodowy natomiast na jej zmniejszenie może wpływać ilość miejsc pasażerskich zgłoszonych do ubezpieczenia,
- d) **OC fracht** składka naliczana jest według stawki procentowej od wartości opłat frachtowych uzyskanych przez Ubezpieczającego w okresie ubezpieczenia. W chwili zawierania ubezpieczenia WARTA pobiera składkę zaliczkową w wysokości 80% składki obliczonej na podstawie wielkości planowanych opłat frachtowych. Składka zaliczkowa jest jednocześnie nie podlegającą zwrotowi składką minimalną, należną za udzielaną ochronę ubezpieczeniową. Po zakończeniu okresu ubezpieczenia WARTA oblicza, na podstawie rzeczywistych opłat frachtowych uzyskanych w danym okresie, składkę ostateczną. Jeżeli składka ostateczna jest niższa od składki minimalnej, różnica nie podlega zwrotowi. Jeżeli natomiast, składka ostateczna jest wyższa od składki minimalnej, Ubezpieczający zobowiązany jest do dopłacenia różnicy w ciągu 14 dni od otrzymania od WARTY dodatkowego rachunku. Ubezpieczający zobowiązany jest w ciągu 15 dni po zakończeniu okresu ubezpieczenia, bez dodatkowego wezwania ze strony WARTY, przesłać informację o wysokości uzyskanych opłat frachtowych pozwalającą na ostateczne rozliczenie składki za ubezpieczenie OC fracht.
- e) **NNW i bagaż** składkę oblicza się w zależności od przyjętych sum ubezpieczenia i zakresu ochrony. Na jej zwiększenie mogą mieć wpływ charakter lotów i przebieg szkodowy natomiast na jej obniżenie ilość osób zgłoszonych do ubezpieczenia.
2. Za ubezpieczenia krótkoterminowe WARTA pobiera składkę frakcyjną naliczaną na podstawie składki rocznej wg obowiązującej taryfy.
  3. W przypadku zawarcia ubezpieczenia na pojedynczy przelot, przelot tam i z powrotem lub na okres jednego dnia, obowiązująca składka będzie naliczana na bazie pro rata stawki rocznej za 20 dni. Jest to jednocześnie składka minimalna w ryzykach wyszczególnionych w ust. 1 lit od a) do d).
  4. W odniesieniu do ryzyk opisanych w ust 1 lit.e) składka należna za pojedynczy miesięczny okres ubezpieczenia określany kalendarzowo jest równa  $\frac{1}{12}$  części składki rocznej zaokrąglonej do pełnych złotych. Za każdy kolejny rozpoczęty miesięczny okres ubezpieczenia naliczana jest składka tak jak za pełny okres miesięczny. Jest to składka minimalna dla ryzyk opisanych w ust 1 lit.e)
  5. We wszystkich ubezpieczeniach lotniczych obowiązuje składka minimalna zgodnie z ust.3. i 4. powyżej.
  6. Składki kalkulowane w oparciu o waluty obce są przeliczane na złote wg kursu średniego w Tabeli Kursów NBP obowiązującej w dniu wystawienia rachunku.
  7. W przypadku odstąpienia od umowy lub jej wypowiedzenia przez którąkolwiek ze stron oraz w okolicznościach o których mowa w § 18 ust. 2) nastąpi rekalkulacja należnej składki na warunkach niniejszego paragrafu, adekwatnie do okresu udzielanej ochrony i zmienionych okoliczności.

## Wypłata odszkodowania

### § 20

1. Odszkodowanie wypłacane jest w ciągu 30 dni od daty otrzymania przez WARTĘ zawiadomienia o szkodzie. Ubezpieczający w ciągu 14 dni od daty tego zawiadomienia, zobowiązany jest złożyć WARCIE dokumentację uzasadniającą roszczenie.
2. W sytuacji gdy wyjaśnienie okoliczności koniecznych do ustalenia odpowiedzialności WARTY albo wysokości odszkodowania w terminie, o którym mowa w ust. 1 jest niemożliwe, odszkodowanie będzie wypłacone w ciągu 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe.

3. Bezsporną część odszkodowania WARTA wypłaca w terminie 30 dni, licząc od daty otrzymania zawiadomienia o szkodzie.

#### § 21

WARTA obowiązana jest podać podstawę prawną i uzasadnić na piśmie swoje ustalenia dotyczące ograniczenia wysokości lub odmowy wypłaty odszkodowania, a także poinformować Ubezpieczającego o możliwości dochodzenia roszczenia na drodze sądowej, jeżeli nie zgadza się on z ustaleniami WARTY.

#### Powołanie eksperta

#### § 22

1. Zarówno WARTA, jak i Ubezpieczający mogą powoływać na własny koszt ekspertów do określenia sumy ubezpieczenia, wyjaśnienia okoliczności wypadku lotniczego lub ustalenia wysokości odszkodowania.
2. W przypadku odmiennych opinii, strony mogą wyznaczyć wspólnie neutralnego eksperta, którego ekspertyza będzie ostateczna. Koszty wspólnego eksperta Ubezpieczający i WARTA poniosą w równych częściach.

#### Roszczenia regresowe

#### § 23

1. Z dniem zapłaty odszkodowania, roszczenie Ubezpieczającego do osoby trzeciej odpowiedzialnej za szkodę przechodzi z mocy prawa na WARTĘ do wysokości wypłaconego odszkodowania. Jeżeli WARTA zwróciła tylko część poniesionej szkody, Ubezpieczającemu przysługuje pierwszeństwo w zaspokajaniu pozostałej części roszczeń przed roszczeniami WARTY.
2. Ubezpieczający zobowiązany jest umożliwić WARCIE dochodzenie roszczeń regresowych od osoby trzeciej przez dostarczenie informacji i dokumentów niezbędnych do skutecznego dochodzenia tych roszczeń.

#### Zawiadomienia i oświadczenia

#### § 24

1. Istotna w ocenie stron korespondencja dotycząca Umowy ubezpieczenia powinna być prowadzona na piśmie i z rejestrowanym przebiegiem przepływu tzn. z zastosowaniem potwierdzenia przyjęcia oraz w formie przesyłek poleconych. Ewentualne niekorzystne skutki wynikające w sprawie w rezultacie niedopełnienia tego warunku obciąża w sposób bezpośredni i wyłączny stroną Umowy która odstąpiła od takiej formy wymiany korespondencji.
2. Korespondencja Ubezpieczającego w związku z umową ubezpieczenia powinna być składana lub przesyłana na adres Makroregionu Warty, który zawarł umowę ubezpieczenia podany w dokumencie ubezpieczeniowym.
3. Korespondencja WARTY w związku z umową ubezpieczenia będzie przesyłana do siedziby Ubezpieczającego na adres podany w dokumencie ubezpieczeniowym lub na inny adres wskazany pisemnie przez Ubezpieczającego jako właściwy dla korespondencji.
4. Jeżeli którakolwiek ze stron zmieniła siedzibę i nie zawiadomiła o tym drugiej strony skierowane do ostatniej, znanej siedziby pismo wywiera skutki prawne od chwili, w której doszłoby, gdyby strona nie zmieniła siedziby.

## Postanowienia końcowe

### § 25

1. Za zgodą stron, do umowy ubezpieczenia, mogą być wprowadzone w formie pisemnej, postanowienia odbiegające od ustalonych w OWU, w szczególności przywołane w dokumencie ubezpieczenia standardowe klauzule funkcjonujące powszechnie na międzynarodowym rynku ubezpieczeń lotniczych. Zawarte i przywołane w umowie ubezpieczenia dodatkowe postanowienia mają pierwszeństwo przed zapisami OWU.
2. W sprawach nie uregulowanych umową ubezpieczenia i niniejszymi OWU mają zastosowanie odpowiednie przepisy:
  - a) Kodeksu Cywilnego,
  - b) Ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz.U. nr 1151),
  - c) Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. nr 130 poz 1112) wraz z przepisami wykonawczymi do tej ustawy,
  - d) Międzynarodowych konwencji i umów lotniczych ratyfikowanych przez Polskę odpowiednio do ich zastosowania, a w szczególności: Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. oraz Konwencji Warszawskiej z dnia 12.10.1929 r. ze zmianami wprowadzonymi protokołem podpisanym w Hadze w dniu 28.09.1955 r.
  - e) Obowiązujących i mających zastosowanie regulacji Unii Europejskiej.
3. Powództwo o roszczenia wynikające z umowy ubezpieczenia można wytoczyć albo według przepisów o właściwości ogólnej albo przed sąd właściwy dla miejsca zamieszkania lub siedziby ubezpieczającego, ubezpieczonego lub uprawnionego z umowy ubezpieczenia.
4. Skargi i zażalenia mogą być składane przez ubezpieczającego lub uprawnionego z umowy ubezpieczenia w formie pisemnej do:
  - a) Dyrektora w Pionie Obsługi Klientów Korporacyjnych w Makroregionie, na terenie którego zawarto umowę ubezpieczenia – jeśli dotyczą zawarcia umowy ubezpieczenia,
  - b) Działu Likwidacji Szkód Klientów Korporacyjnych w siedzibie Makroregionu, który prowadził proces likwidacji szkody - jeśli dotyczą likwidacji szkody.Organy rozpatrujące skargę lub zażalenie udzielają pisemnej odpowiedzi osobie składającej skargę lub zażalenie.
5. Niniejsze Ogólne Warunki Ubezpieczeń Lotniczych wchodzi w życie z dniem 10 sierpnia 2007 r.

**WICEPREZES ZARZĄDU**

*Ewa Beata* **BASIAK**

**PREZES ZARZĄDU**

*Krzysztof* **KUDELSKI**