



Ubezpieczenia lotnicze w praktyce

Ryzyka lotnicze oczami
ubezpieczyciela

Szkolenie IDD

Aleksandra Abramowicz
Piotr Szulc



Czego się dziś dowiesz?

1

Rynek ubezpieczeń lotniczych.

2

Ryzyka lotnicze właścicieli i użytkowników statków powietrznych.

3

Zmiany produktowe w ogólnych warunkach ubezpieczenia.

4

Najczęstsze przypadki szkód lotniczych.

Rynek ubezpieczeń lotniczych - specyfika

Ograniczona liczba Klientów – stan na 2024 rok – 5 263 statki powietrzne w rejestrze i ewidencji Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

**5 263 statki
powietrzne**

w rejestrze i ewidencji

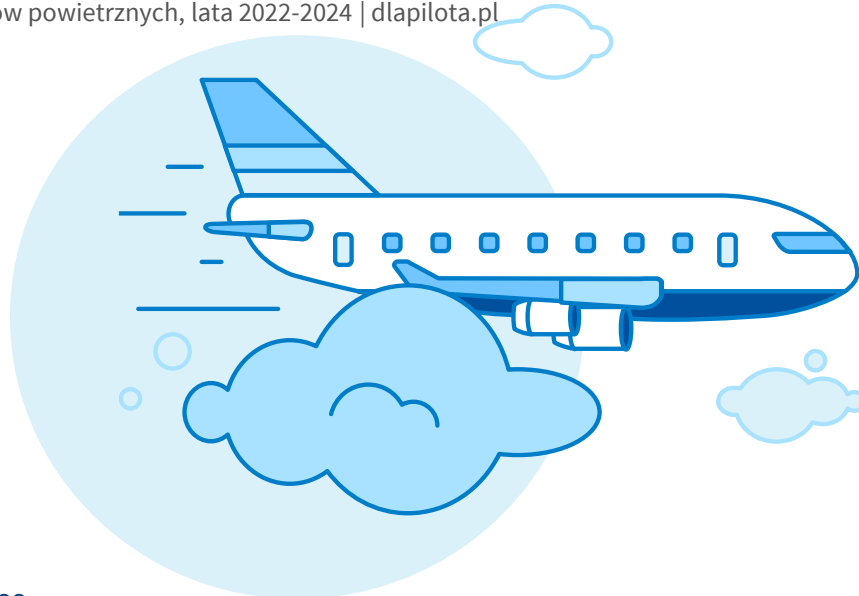
Wysoka zależność od **regulacji międzynarodowych i krajowych.**

Wysoka specjalizacja – liczba ubezpieczycieli zdolnych do obejmowania ryzyk lotniczych jest ograniczona.

Żaden pojedynczy ubezpieczyciel nie ma zasobów, aby samodzielnie przyjąć ryzyko wielkości dużej linii lotniczej, ani nawet znaczną część takiego ryzyka.

i

Źródło: Statystyki rejestru statków powietrznych, lata 2022-2024 | dlapilota.pl





Katastrofa Malaysia Airlines z 2014 roku – lot MH370

Malaysia Airlines - ubezpieczony

AeC (hull)*:
Etifa Insurance & Takaful
(ubezpieczyciel kadłuba (100%) – 95,5%
ryzyka reasekurowane)

Reasekuratorzy: Allianz – lider
konsorcjum reasekuracyjnego

+
GIC Re
Hannover Re
Lonpac Insurance
Malaysian Re
Eurasia

110 mln USD potwierdzonej kwoty
wypłaty

**OC względem pasażerów + NNW
członków załogi:**
PIAM (The General Insurance Association
of Malaysia)

15 ubezpieczycieli
zrzeszonych w PIAM (The General
Insurance Association of Malaysia)

250–450 mln USD szacowanej kwoty
wypłat (239 osób na pokładzie: 227 pasażerów
i 12 członków załogi)

* dodatkowy ubezpieczyciel w zakresie ryzyka terrorystycznych

Rynek ubezpieczeń lotniczych

Główne segmenty ryzyka na rynku



Linie lotnicze

Komercyjny przewóz pasażerski lub towarowy; loty rozkładowe i czarterowe.



Lotnictwo ogólne (General Aviation)

Wszystkie rodzaje cywilnej działalności lotniczej, zarobkowej lub niezarobkowej, innej niż przewóz prowadzony przez linie lotnicze.



BSP

Bezzałogowe Statki Powietrzne - tzw. drony.



Inne podmioty lotnicze

np.:
- producenci statków powietrznych,
- lotniska i służby naziemne,
- firmy zapewniające ciągłą zdolność do lotu.

Charakterystyka polskiego sektora General Aviation



Ponad 90%
statków powietrznych
zarejestrowanych w Polsce
należy do GA.

Ponad 90% statków powietrznych zarejestrowanych w Polsce należy do GA, co pokazuje dominację lotnictwa ogólnego w strukturze polskiej floty lotniczej.



Źródło: Liwiński J., *Rejestr polskich statków powietrznych 2026*, "Przegląd Lotniczy" 2026, nr 2

GA obejmuje szerokie spektrum aktywności – od lotów **rekreacyjnych, szkoleniowych, sportowych, biznesowych po specjalistyczne operacje jak np. loty inspekcyjne, fotogrametryczne, reklamowe, agrotechniczne, gaszenie pożarów.**

Duża różnorodność statków powietrznych, głównie:

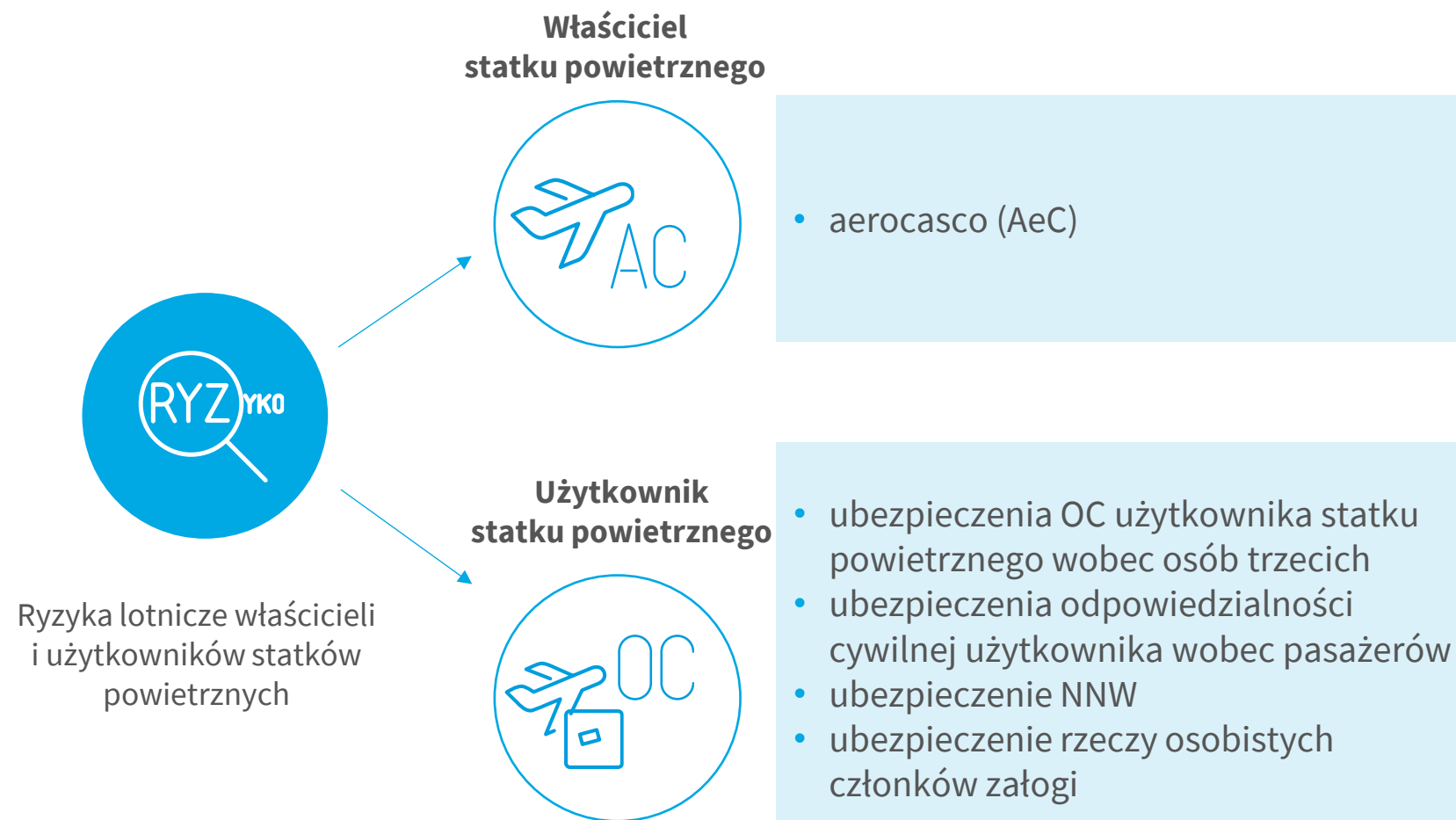
- 1) samoloty jednosilnikowe, wielosilnikowe (w tym ultralekkie),
- 2) śmigłowce / wiatrakowce (w tym ultralekkie),
- 3) szybowce / motoszybowce,
- 4) motolotnie,
- 5) balony, sterowce,
- 6) paralotnie, lotnie, motoparalotnie.

W 2025 r. FIS (ang. Flight Information Service, Służba Informacji Powietrznej) obsłużyła niemal **310 tys. operacji General Aviation**, co stanowi najwyższy wynik w skali pięciu poprzedzających lat i potwierdza **stabilny wzrost aktywności.**



Źródło: fis.pansa.pl
dlapilota.pl

Produkty ubezpieczeniowe kierowane do General Aviation



Aerocasco (AeC) – szkody materialne



Aerocasco - ubezpieczenie statku powietrznego od szkód materialnych, w formule „all risk”.

Typowe szkody ubezpieczeniowe:

1

uszkodzenie podwozia, poszycia podczas startu lub lądowania (także awaryjnego),

2

uszkodzenia powstałe podczas kołowania (zahaczenie o przeszkody na płycie, nierówności w nawierzchni),

3

szkody hangarowe: np. uderzenie maszyną obsługową,

4

szkody pogodowe: grad, silny wiatr, nagłe podtopienia,

5

zderzenie statku powietrznego z ziemią (katastrofa lotnicza).



Na co patrzy ubezpieczyciel? Kluczowe informacje do oceny i wyceny ryzyka



1

Statek powietrzny:

- znaki rejestracyjne,
- rodzaj statku (śmigłowiec, samolot jednosilnikowy, dwusilnikowy, szybowiec, motolotnia itd.),
- model (np. Cessna 152, Robinson R44)
- rok produkcji,
- suma ubezpieczenia (wartość rzeczywista),
- MTOM,
- liczba miejsc pasażerskich,
- historia szkodowa.

2

Rodzaj wykonywanych operacji lotniczych

np.: turystyczne, biznesowe, operacje specjalistyczne, operacje wysokiego ryzyka, szkolenia (podstawowe czy zaawansowane?), akrobacje, loty w ramach pokazów...

3

Pilot

- nalot ogólny,
- nalot na typie statku powietrznego,
- posiadane licencje i uprawnienia,
- udział w wypadkach czy incydentach lotniczych.

4

Zakres terytorialny lotów

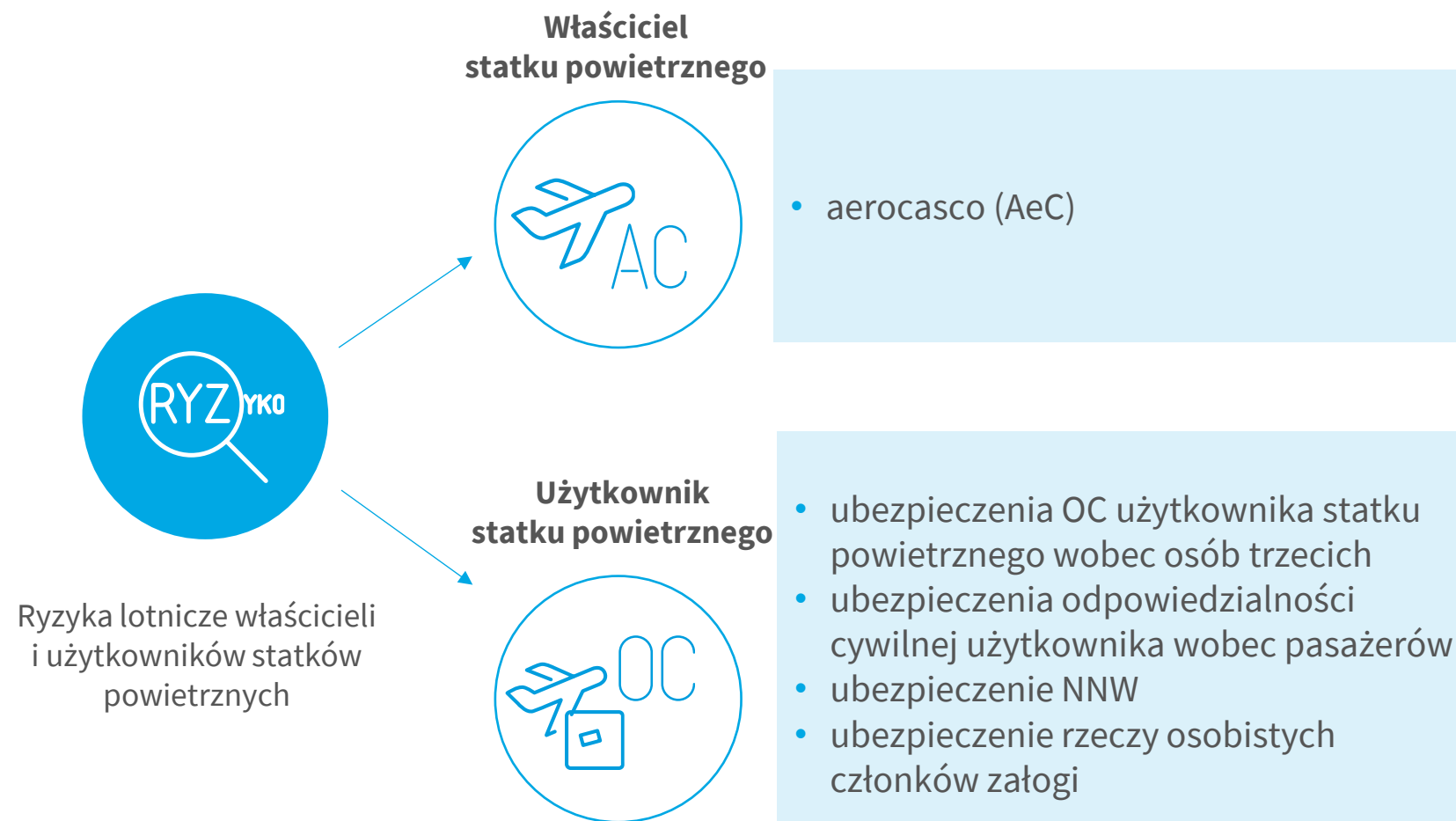
Polska
UE
rozszerzenie o wybrane państwa
Świat

5

Historia szkodowa

dane i historia szkodowa ubezpieczającego i każdego ubezpieczonego (właściciela, użytkownika).

Produkty ubezpieczeniowe kierowane do General Aviation



Ubezpieczenie OC użytkownika statku powietrznego – z perspektywy General Aviation

1

Ubezpieczenie w większości przypadków **obowiązkowe** dla GA – minimalne sumy gwarancyjne i zakres ochrony ubezpieczeniowej określone są w przepisach międzynarodowych i krajowych.

2

Ubezpieczenie OC użytkownika statku powietrznego wobec osób trzecich – typowe szkody ubezpieczeniowe:

- kolizje na płycie z innym statkiem powietrznym,
- uderzenie w infrastrukturę lotniskową – światła, znaki, ogrodzenie,
- szkody w przypadku awaryjnego lądowania lub katastrofy lotniczej – rzeczowe i na osobie (osoby inne niż pasażerowie).

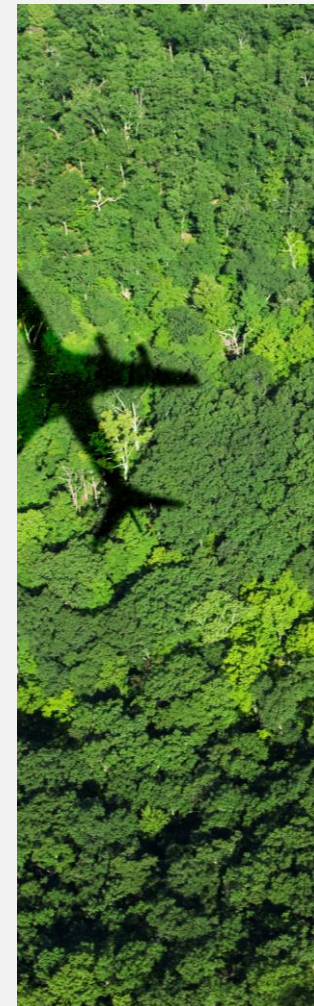
3

Ubezpieczenie OC użytkownika wobec pasażerów – typowe szkody ubezpieczeniowe:

- obrażenia spowodowane gwałtownym hamowaniem podczas kołowania,
- obrażenia podczas wsiadania lub wysiadania,
- urazy podczas lądowania awaryjnego,
- katastrofy lotnicze.

4

Kluczowe informacje do oceny i wyceny ryzyka jak w przypadku AeC.



Ubezpieczenie OC użytkownika statku powietrznego – ubezpieczenie obowiązkowe

**Ustawa
z dnia 3 lipca 2002
Prawo Lotnicze
(z późniejszymi
zmianami)**



Ustawa z dnia 3 lipca 2002 Prawo Lotnicze (z późniejszymi zmianami)

Art. 209. [Obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przez przewoźników lotniczych i użytkowników statków powietrznych]

1. Przewoźnicy lotniczy i użytkownicy statków powietrznych są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną przez nich działalnością lotniczą zgodnie z rozporządzeniem (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 (Dz. Urz. UE L 138 z 30.04.2004, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 160), z zastrzeżeniem przepisów wydanych na podstawie art. 33 ust.

Rozporządzenie (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

Artykuł 6

Ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za pasażerów, bagaż i ładunek

1. W odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej w zakresie pasażerów, minimalna ochrona ubezpieczeniowa wynosi **250 000 SDR** za pasażera. Jednakże w zakresie niehandlowych przewozów statkiem powietrznym, którego MTOM wynosi 2 700 kg lub mniej, Państwa Członkowskie mogą ustalić niższy poziom minimalnej ochrony ubezpieczeniowej, przy zastrzeżeniu, że ochrona ta wynosi co najmniej 100 000 SDR za pasażera.



Artykuł 7

Ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich

1. W zakresie odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich minimalne ubezpieczenie w razie wypadku każdego ze statków powietrznych wynosi:

Kategorie	MTOM (kg)	Minimalne ubezpieczenie (w milionach SDR)
1	< 500	0,75
2	< 1 000	1,5
3	< 2 700	3
4	< 6 000	7
5	< 12 000	18
6	< 25 000	80
7	< 50 000	150
8	< 200 000	300
9	< 500 000	500
10	≥ 500 000	700

Rozporządzenie (WE) nr 785/2004 vs przepisy krajowe

Rozporządzenie 785/2004 nie ma zastosowania do wybranych statków powietrznych takich jak:

- państwowe statki powietrzne zdefiniowane w art. 3 tzw. Konwencji Chicagowskiej;
- modele statków powietrznych z MTOM poniżej 20 kg;
- maszyny latające o starcie pieszym (włączając paralotnie i lotnie z napędem);
- balony na uwięzi;
- latawce;
- spadochrony (włącznie ze spadochronami wznoszonymi w powietrze przez samochód - holowanie);
- odnośnie ryzyka wojny i terroryzmu - statki powietrzne, z lotniami łącznie, o MTOM poniżej 500 kg, które są używane do celów niehandlowych lub są używane w lokalnych lotach instruktażowych/szkoleniowych i nie wiążą się z przekraczaniem granic międzynarodowych.

Przepisy krajowe:

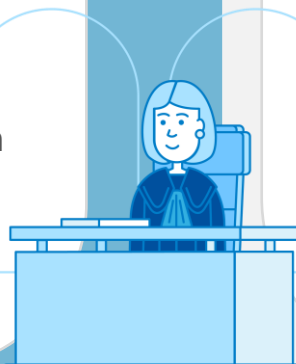
- Obowiązkowe ubezpieczenie OC osób eksploatujących: lotnie, paralotnie, którymi jest możliwy start pieszy, spadochrony:

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych zapisów ustawy Prawo Lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określania warunków i wymagań dotyczących użytkowania tych statków.

- Obowiązkowe Ubezpieczenie OC operatora BSP (bezzałogowy statek powietrzny, tzw. dron):

Rozporządzenie Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 24 października 2025 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrzego

- Użytkownicy pozostałych statków powietrznych? Ubezpieczenie dobrowolne na bazie OWU Lotniczych



NNW i ROCZ – uzupełnienie ochrony

Ubezpieczenia dobrowolne:



1

Ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW) członków załogi, opcjonalnie także pasażerów

Trwały uszczerbek na zdrowiu lub śmierć:

- Członkowie załogi statku powietrznego - podczas pełnienia przez nich obowiązków służbowych na pokładzie statku powietrznego, w czasie wykonywania innych czynności związanych z eksploatacją statku powietrznego oraz w czasie pobytu służbowego w RP i za granicą RP;
- Pasażerowie - w czasie pobytu na ubezpieczonym statku powietrznym, a także podczas wsiadania i wysiadania z ubezpieczonego statku powietrznego.

Przykład - uszkodzenie twarzy pilota wskutek uderzenia o kokpit w czasie twardego lądowania.

2

Ubezpieczenie rzeczy osobistych członków załogi (ROCZ)

Utrata, zniszczenie lub uszkodzenie rzeczy, które zwyczajowo zabierane są na pokład statku powietrznego: odzież, obuwie, środki higieny osobistej, aparaty fotograficzne, kamery video, telefony komórkowe oraz inny przenośny sprzęt elektroniczny.

Przykład - uszkodzenie rzeczy osobistych w wyniku twardego lądowania statku powietrznego.



Najistotniejsze zmiany w Ogólnych Warunkach Ubezpieczeń Lotniczych

Nowa, uporządkowana konstrukcja OWU:

- wyraźnie wydzielony, rozbudowany słownik definicji,
- sześć czytelnych rozdziałów.



Definicje

36 definicji – nowe, doprecyzowane, ujednolicone (w tym: awaria, szkoda całkowita – rzeczywista i konstruktywna, wartość rzeczywista, wypadek ubezpieczeniowy – zdefiniowany odrębnie dla każdego zakresu) - minimalizacja możliwości rozbieżnych interpretacji i zapewnienie zgodności z praktyką rynkową.

AeC - rozszerzony katalog kosztów dodatkowych

nowości - **koszty akcji poszukiwawczej czy utylizacji wraku** w przypadku szkody całkowitej konstruktywnej.

AeC - ograniczenie zasady proporcji dla „małych szkód”

proporcjonalna redukcja odszkodowania nie ma zastosowania dla szkód, których wartość nie przekracza **20% sumy ubezpieczenia** lub nie przekracza **20 000 PLN**.

AeC - awaria, zużycie, wady fabryczne

zdecydowanie czytelniejsze zasady; brak odpowiedzialności za szkody spowodowane tymi przyczynami, ale jednocześnie odpowiedzialność za **szkody następne**.

OC precyzyjne określenie zakresu odpowiedzialności PZU w ubezpieczeniach OC, w tym zasad odpowiedzialności nadwyżkowej, podlimitów, zasad przyporządkowania szkód oraz granic odpowiedzialności względem pasażerów i osób trzecich.



Przypadek nr 1

Katastrofa śmigłowca
typu Robinson R44
Cadet



Najważniejsze informacje

- 1 Lot prywatny w ramach najmu śmigłowca.
- 2 Pilot posiadał wszelkie uprawnienia do pilotowania statku przewidziane przepisami prawa lotniczego.
- 3 Pilot wykonał przed lotem wymagany przegląd statku wraz z próbą silnika z wynikiem „bez uwag”.
- 4 Warunki meteorologiczne pozwalały na wykonanie lotu.
- 5 Po uzyskaniu zgody na start pilot przystąpił do startu.
- 6 W trakcie wznoszenia pilot stwierdził zauważalny spadek mocy silnika.
- 7 W momencie kiedy problem się nasilał pilot podjął decyzję o lądowaniu awaryjnym.
- 8 Lądowanie awaryjne (autorotacja) z dobiegiem około 10 m.

Zakres uszkodzeń statku



wyłamanie i rozwarstwienie łopat głównego wirnika,



stłuczenie oszklenia kabiny,



trwała deformacja struktury śmigłowca, pognięte płozy podwozia,



deformacja ściany ogniowej, łoża silnika,



oderwanie belki ogonowej, deformacja masztu.



Źródło: materiały PZU



Zakres uszkodzeń

Zakres uszkodzeń statku



Źródło: <https://pkbwl.gov.pl/>



W ramach badań prowadzonych przez PKBWL silnik poddano próbie na hamowni.



Silnik uruchomiono bez żadnych problemów.



Silnik w trakcie próby trwającej 40 min. pracował poprawnie.




Na uwagę zasługuje nietuzinkowa hamownia wykorzystana do badań.

Uwagi końcowe



1	Pilot nie ucierpiał w znaczny sposób w wyniku zdarzenia.
2	Szkoda zakwalifikowana jako całkowita rzeczowywista.
3	Prawdopodobna przyczyna usterki/nieprawidłowości pracy silnika ustalona przez PKBWL – nie wykluczono wpływu warunków atmosferycznych, turbulencje w tym zmienna prędkość wiatru, wysoka temperatura.
4	Według ustaleń PKBWL, w zaistniałych okolicznościach pilot podjął decyzję o wykonaniu lądowania awaryjnego tzw. autorotacji.
5	Szkoda objęta zakresem ochrony w ramach ubezpieczenia Aerocasco.
6	Wyplaciliśmy odszkodowanie w wysokości pełnej sumy ubezpieczenia z uwzględnieniem franszyzy redukcyjnej.



Przypadek nr 2

Twarde lądowanie
samolotu AT3-R100



Źródło: <https://www.aero.com.pl/aircraft/26/at-3-r100-easa-cs-vla/4/at-3-r100-rotax-912s-standard>

Charakterystyka statku AT3 R100

Samolot **ultra lekki** zaprojektowany i wyprodukowany **w Polsce**

Dwumiejscowy dolnopłat

Bardzo dobra aerodynamika, świetna manewrowość w locie i na ziemi



Niskie koszty eksploatacji

Idealny do operowania na krótkich lądowiskach

Świetna **opcja dla aeroklubów, szkół treningowych** czy **użytku prywatnego**



Źródło: aero.com.pl/aircraft/26/at-3-r100-easa-cs-vla/4/at-3-r100-rotax-912s-standard

Najważniejsze informacje

- 1 Lot prywatny w ramach budowania nalotu pilota.
- 2 Pilot posiadał wszelkie uprawnienia do pilotowania statku przewidziane przepisami prawa lotniczego.
- 3 Warunki meteorologiczne pozwalały na wykonanie lotu.
- 4 Statek był dopuszczony do wykonywania lotów.
- 5 W trakcie podejścia do lądowania statek odbił się od płyty lotniska.
- 6 Zjawisko to powtórzyło się.
- 7 Finalnie statek wylądował.

Zakres uszkodzeń statku




Uszkodzenie łopat śmigła na skutek uderzenia.

Skrzywiona końcówka goleni podwozia.

Uszkodzenie czujnika przeciągnięcia i rurki pitota.

Utrata kąta zaklinowania goleni.



 Źródło: materiały PZU

Zakres i koszt naprawy statku



Wymiana czujnika przeciągnięcia i rurki pitota.



Wymiana łopat śmigła i goleni przedniej podwozia.



Przeгляд przekładni śmigła po uderzeniu.



Koszty naprawy statku oscylują w granicach 100 000,00 PLN.



Uwagi końcowe



1 Pilot nie ucierpiął w żaden sposób w wyniku zdarzenia.

2 Szkoda zakwalifikowana jako częściowa.

3 Prawdopodobną przyczyną problemów podczas lądowania mógł być podmuch wiatru.

4 Odszkodowanie przyznano w pełnej wysokości poniesionych kosztów naprawy wraz z delegacją pracowników serwisu przy uwzględnieniu franszyzy redukcyjnej.

Przypadek nr 3

Uderzenie w płytę
lotniska bez
wysuniętego
podwozia – Piper PA-34-
220T SENECA V



Najważniejsze informacje

1

Lot szkoleniowy celem uzyskania uprawnień do pilotowania statków wielosilnikowych.

2

Pilot posiadał wszelkie uprawnienia do odbycia szkolenia przewidziane przepisami prawa lotniczego.

3

Warunki meteorologiczne pozwalały na wykonanie lotu.

4

Do zdarzenia doszło podczas ćwiczenia „loty po kręgu nad lotniskowym na opanowanie procedur awaryjnych z jednym silnikiem niepracującym”.

5

W momencie lądowania pilot zauważył brak wysuniętego podwozia.

6

Przy próbie odejścia na drugi krąg i dodaniu mocy łopata śmigła uderza o płytę lądowiska.

7

Samolot uderza o ziemię zatrzymując się poza pasem.



Zakres uszkodzeń statku



wyłamane skrzydła,



wygięte, wyłamane łopaty śmigieł,



uszkodzenia sekcji ogonowej,



zdeformowana dolna część kadłuba,



rozerwana przednia część kadłuba.



Źródło: materiały PZU

Zakres uszkodzeń





Zakres uszkodzeń



Zakres uszkodzeń



Uwagi końcowe



- | | |
|---|---|
| 1 | Załoga statku nie ucierpiała w znaczny sposób w wyniku zdarzenia. |
| 2 | Szkoda zakwalifikowana jako całkowita rzeczywista. |
| 3 | Prawdopodobna przyczyna zdarzenia – Pilot instruktor nie upewnił się, czy podwozie zostało wysunięte i zablokowane. |
| 4 | Szkoda objęta zakresem ochrony w ramach ubezpieczenia Aerocasco. |
| 5 | Odszkodowanie wypłacono do wysokości pełnej sumy ubezpieczenia. |
| 6 | Umowa ubezpieczenia przewidywała w zakresie ochrony tego typu loty szkoleniowe. |
| 7 | Wartość rzeczywista statku prawie dwukrotnie przekraczała zadeklarowaną sumę ubezpieczenia. |
| 8 | Deklaracja prawidłowej sumy ubezpieczenia gwarancją pełnej rekompensaty strat w mieniu! |

A red Schweizer 269D helicopter is parked on a tarmac. The helicopter has a red body and a black cockpit. The main rotor blades are blurred, suggesting it was recently in motion. A white circular text overlay is positioned in the foreground, partially obscuring the helicopter's side. The background shows a grassy field and a forest under a clear sky.

Przypadek nr 4

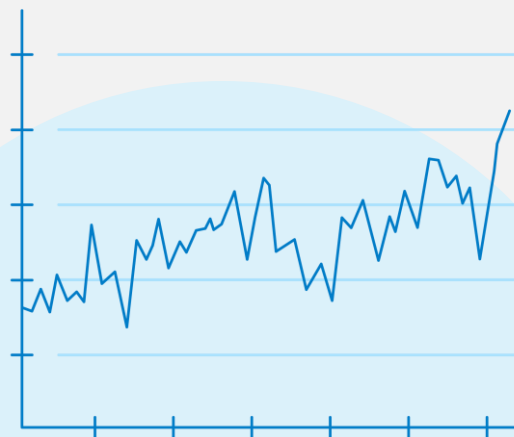
TOT – pozornie drobne,
lecz kosztowne
konsekwencje błędów
eksploatacyjnych
w śmigłowcu typu
Schweizer 269D



TOT = Turbine Outlet Temperature

TOT

Wskaźnik, który pokazuje, jak gorące są spaliny opuszczające sekcję turbiny. Jeżeli temperatura będzie zbyt wysoka, może to doprowadzić do uszkodzenia tzw. „hot section” silnika, a w skrajnych sytuacjach – do jego zniszczenia.



TOT

jest jednym z kluczowych instrumentów pilota śmigłowca podczas rozruchu i pracy silnika turbinowego.

Służy do:

kontroli temperatury gazów za turbiną.

Służy do:

zapobiegania tzw. „hot startom”.

Służy do:

ochrony silnika przed przegrzaniem.

Służy do:

określania limitów mocy.

Najważniejsze informacje

1

Lot prywatny.

2

Pilot posiadał wszelkie uprawnienia do pilotowania statku przewidziane przepisami prawa lotniczego.

3

Do zdarzenia doszło w momencie wykonywania procedury uruchamiania śmigłowca.

4

Niewłaściwe położenie przepustnicy spowodowało przekroczenie temperatury gazów wylotowych TOT w sekcji turbiny do wartości 1000 st. Celsjusza.

5

Czas trwania incydentu; 3-5 sekund.

6

Po stwierdzeniu incydentu, śmigłowiec został wyłączony z eksploatacji zgodnie z zaleceniami producenta.



Zakres uszkodzeń statku



Brak jakichkolwiek widocznych uszkodzeń.



Zgodnie z zaleceniami producenta, silnik w przypadku wystąpienia tzw. Hot Startu wymaga przeprowadzenia pełnej inspekcji.



Udokumentowane koszty naprawy, inspekcji – ok. 135 000,00 USD.



Pomniejszenie odszkodowania o koszt napraw zwiększających resurs – ok. 35 000,00 USD.



Źródło: materiały PZU

Uwagi końcowe



- | | |
|---|---|
| 1 | Szkoda zakwalifikowana jako częściowa. |
| 2 | Przyczyną zdarzenia było niewłaściwe położenie przepustnicy. |
| 3 | Szkoda objęta zakresem ochrony w ramach ubezpieczenia Aerocasco. |
| 4 | Prawidłowo ustalona przez ubezpieczonego suma ubezpieczenia pozwoliła na pełną wypłatę odszkodowania bez stosowania zasady proporcji. |

Ubezpieczenie OC operatora BSP

Podstawa prawna

Rozporządzenie Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 24 października 2025 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego



Ubezpieczenie OC operatora drona musi zostać zawarte **najpóźniej w dniu poprzedzającym rozpoczęcie operacji.**

Najważniejsze informacje

- Obowiązek ubezpieczenia dotyczy operatorów użytkujących bezzałogowe statki powietrzne (**BSP**) o **masie startowej od 0,25 kg do 20 kg** – zarówno osób fizycznych, jak i prawnych.
- Ubezpieczenie OC pokrywa szkody wyrządzone osobom trzecim, np. zniszczenie mienia lub uszczerbek na zdrowiu. Nie obejmuje strat własnych operatora, takich jak uszkodzenie samego drona.
- Ubezpieczenie OC Operatora BSP obejmuje wszystkie szkody związane z wykonywanymi operacjami **z wyłączeniem szkód, których listę zawiera ww. Rozporządzenie.**
- **Minimalna suma gwarancyjna: 50 000 SDR na jedno zdarzenie** ≈ 247 810 PLN (2026) przy zastosowaniu średniego kursu SDR ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski po raz pierwszy w roku, w którym została zawarta umowa ubezpieczenia OC
- W PZU SA **możliwa wyższa SG bez dodatkowej umowy nadwyżkowej.**

Konsekwencje braku polisy

- Brak ważnej polisy OC po **13 listopada 2025 roku skutkuje karą administracyjną w wysokości 4000 zł.**

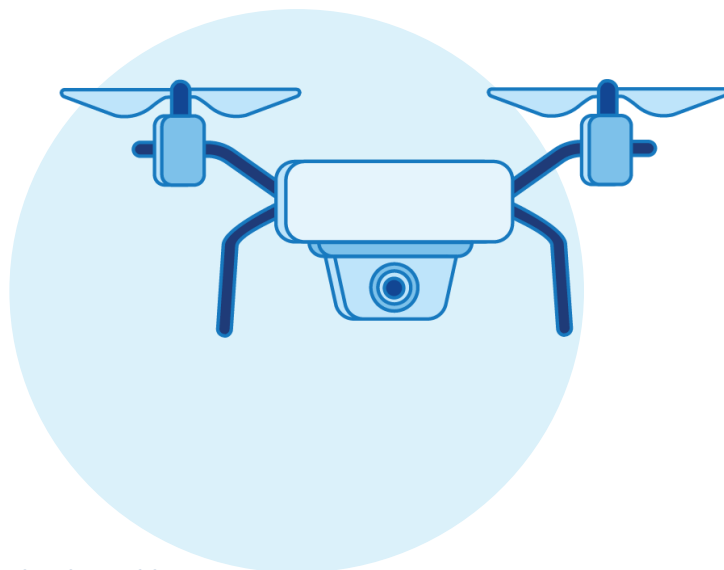
Okres ubezpieczenia

- Umowa ubezpieczenia zawierana jest na okres 12 miesięcy.



Ubezpieczenie OC operatora BSP na platformie **mojaFirma.pzu.pl**

Możliwość **samodzielnego przygotowania oferty i wystawienia polisy** OC operatora drona na platformie **mojaFirma.pzu.pl**



Nowe rozwiązanie dla brokerów to:

Intuicyjny proces – przygotowanie oferty i wystawienie polisy w kilku prostych krokach.

Dostępność 24/7 – bez ograniczeń czasowych.

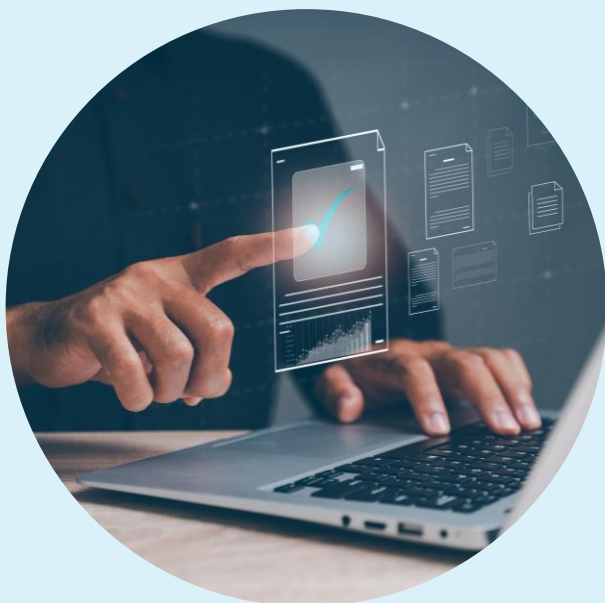
Automatyczne generowanie oferty w oparciu o deklarowaną liczbę bezzałogowych statków powietrznych, zakres terytorialny wykonywanych lotów, kategorię lotów i ich charakter.

Trzy warianty oferty w zależności od sumy gwarancyjnej przy okresie ochrony wynoszącym 12 miesięcy.

Składka już od 110 zł.

Jak uzyskać dostęp do platformy **mojaFirma.pzu.pl** – krok po kroku

W celu uzyskania dostępu do platformy **mojaFirma.pzu.pl** oraz skorzystania z funkcjonalności należy przejść przez kilka kroków:



Cyfrowy ekosystem z myślą o efektywności

OC operatora BSP na mojaFirma.pzu.pl to kolejny krok w rozwoju kompleksowego ekosystemu narzędzi dla brokerów, który PZU tworzy w ramach **pakietu „PZU dla Brokera”**. Celem jest nie tylko uproszczenie procesów, ale także realne wsparcie w codziennej pracy i wspólne budowaniu przewagi konkurencyjnej.

Krok 1: Wniosek o rejestrację

Formularz „Wniosek o zarejestrowanie nowego użytkownika na platformie **mojaFirma.pzu.pl**” można pobrać bezpośrednio ze strony internetowej **pzu.pl/korpo/materialy-do-pobrania**

Krok 2: Kontakt z doradcą

Wypełniony i podpisany wniosek prosimy o przesłanie doradcy, z którym dotychczas Państwo współpracowaliście. Jeśli nie mają Państwo przypisanego doradcy, można go znaleźć poprzez stronę **pzu.pl/oddzialy-sprzedazy-korporacyjnej**.

Krok 3: Weryfikacja i dostęp

Po pozytywnej weryfikacji dokumentów otrzymacie Państwo e-maila aktywacyjnego z adresu **mojafirma@pzu.pl**. Następnie należy postępować zgodnie z instrukcją widoczną na ekranie.

Krok 4: Logowanie i korzystanie

Platforma dostępna jest pod adresem: **mojaFirma.pzu.pl**. Znajdą tam Państwo również wymagania techniczne oraz regulamin korzystania z systemu.

Zapraszamy do
Oddziałów Sprzedaży
Korporacyjnej
PZU

pzu.pl/korpo

