Dotyczy postępowania Nr: GI-TOPO.2611.8.2016

**Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia**

na usługę ubezpieczenia osób i mienia Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii   
– System Mobilnego Kartowania

**Powietrzny Systemu Mobilnego Kartowania**

1. Przedmiot ubezpieczenia:
2. bezzałogowy statek powietrzny FlyTech FT03 Fenix z wyposażeniem (Aero Casco);
3. odpowiedzialność cywilna osób eksploatujących statek powietrzny wobec osób trzecich (OC użytkownika);
4. następstwa nieszczęśliwych wypadków użytkowników statku powietrznego (NW);
5. sprzęt elektroniczny.
6. Zakres ubezpieczenia:
7. szkody rzeczowe lub szkody na osobie, powstałe w związku z eksploatacją statków powietrznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
8. szkody materialne (fizyczne) polegające na utracie, uszkodzeniu lub zniszczeniu sprzętu elektronicznego wskutek nieprzewidzianej i niezależnej   
   od Ubezpieczającego lub Ubezpieczonego przyczyny.
9. Wykaz sprzętu wchodzącego w skład **powietrznego Systemu Mobilnego Kartowania**, przedstawia tabela poniżej:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| nazwa urządzenia | liczba sztuk | cena za 1 sztukę [PLN] |
| **bezzałogowy statek powietrzny** **FlyTech FT03 Fenix:**  - rok produkcji – 2015,  - rozpiętość skrzydeł – 1900 mm,  - długość całkowita – 1250 mm,  - wysokość całkowita – 400 mm,  - masa pustego samolotu – 1800 g,  - maksymalna masa startowa – 3500g,  - prędkość przelotowa – 14 m/s,  - prędkość minimalna – 9 m/s,  - prędkość maksymalna – 18 m/s,  - długotrwałość lotu 45-60 min,  - prędkość wznoszenia – 5 m/s,  - maksymalna długość trasy – 35 km,  - maksymalny obszar nalotu – 12 km2,  - maksymalna rozdzielczość – 1 cm/px,  - zasięg telemetrii – do 7 km,  - napęd – silnik elektryczny 700 W,  - akumulator – Li-Po 10Ah,  - śmigło – trójłopatowe, składane,  - start – z ręki,  - lądowanie – „na brzuchu”,  - materiał – struktura z tworzywa EPO, kadłub wzmocniony materiałami kompozytowymi.  (http://flytechuav.com/assets/brochures/Fenix.pdf) | 2 | 61 500,00 |
| **aparat fotograficzny** **Sony A6000**: matryca 24 mln MPx z obiektywem 24 mm (Sony Carl Zeiss Sonnar T\* E 24 mm F1.8 ZA) | 2 |
| **skrzynia transportowa:** wymiary - 1400x350x350 mm | 2 |
| **stacja naziemna z oprogramowaniem** **do planowania i monitorowania nalotu:**  - kontroler stanowi komputer przenośny Acer Aspire V z wgraną aplikacją Mission Planner, która  pozwala na planowanie misji przed lotem (włączając automatyczny start i automatyczne lądowanie) oraz przeplanowanie misji w trakcie jej trwania. Zapewniony jest podgląd bieżącego postępu realizacji misji, pełna kontrola parametrów lotu (zmiana trybów sterowania, zmiana wysokości i prędkości lotu oraz podgląd wszystkich istotnych parametrów technicznych samolotu (stan baterii, siła sygnału łączności radiowej, ilość satelitów GNSS w zasięgu, itp.).  Stale połączony z BSP zapewniają dedykowane modemy telemetryczne oraz odbiornik RC. | 2 | 3 567,00 |
| **zestaw RTK** do pomiaru fotopunktów Leica NetoRover (CS15 + GSO8plus) | 2 | 36 900,00 |

1. Planowany czas eksploatacji powietrznego Systemu Mobilnego Kartowania w trakcie roku wynosi 180 dni.
2. Powietrzny System Mobilnego Kartowania jest wykorzystywany do wykonywania lotów niekomercyjnych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Są to loty służby geodezyjnej i kartograficznej wykonywane w ramach kontroli i aktualizacji danych państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego (wykonywanie zdjęć lotniczych i ich późniejsze przetworzenie do ortofotomapy).
3. Loty odbywają się w zasięgu wzroku operatora bezzałogowego statku powietrznego.
4. Elementy powietrznego Systemu Mobilnego Kartowania przechowywane są   
   w budynku, który ma zapewnioną 24 godzinną ochronę.
5. Bezzałogowy statek powietrzny został zakupiony w 2015 r. i nie był rozbudowywany po zakupie.
6. Ubezpieczenie elementów powietrznego Systemu Mobilnego Kartowania powinno obejmować następujące szkody:
7. powstałe w warunkach eksploatacji podczas lotów pomiarowych, próbnych, kontrolnych i techniczno-serwisowych;
8. powstałe podczas lotów pokazowych, doświadczalnych lub użycia jako rekwizytu;
9. powstałe podczas transportu z miejsca przechowywania do miejsca eksploatacji oraz podczas: postoju, przechowywania, naprawy, przeglądu, modernizacji, przeróbki dokonywanej przez serwisy naprawcze, czy wskutek akcji ratowniczej prowadzonej w związku z wypadkami objętymi ochroną ubezpieczeniową;
10. będące bezpośrednim następstwem przewidzianego w  [umowie ubezpieczenia](https://pl.wikipedia.org/wiki/Umowa_ubezpieczenia) [zdarzenia losowe](https://pl.wikipedia.org/wiki/Zdarzenie_losowe_(prawo_ubezpiecze%C5%84_gospodarczych))go;
11. powstałe podczas wypadku drogowego, jakim uległ środek transportu oraz jego kradzieży. Środek transportu, o którym mowa jest objęty odrębnym ubezpieczeniem;
12. materialne polegające na kradzieży, utracie, uszkodzeniu lub zniszczeniu przedmiotu ubezpieczenia wskutek nieprzewidzianej przyczyny,   
    a w szczególności spowodowane przez: działanie człowieka, działanie   
    ognia, eksplozję, uderzenia pioruna, działanie wody, działanie wiatru   
    oraz wady produkcyjne, błędy konstrukcyjne, wady materiałowe,   
    które ujawniły się dopiero po okresie gwarancji;
13. wobec osób trzecich innych niż osoby eksploatujące naziemny System Mobilnego Kartowania, powstałe wskutek wykonywanych prac.
14. Ubezpieczenie OC osób eksploatujących musi obejmować szkody polegające na:
15. uszkodzeniu ciała, rozstroju zdrowia lub śmierci osoby trzeciej;
16. uszkodzeniu mienia osoby trzeciej na powierzchni ziemi, wody lub w powietrzu.