

Stanisław Wieteska

Uniwersytet Łódzki

e-mail: sekubez@uni.lodz.pl

Anna Jędrzychowska

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

e-mail: anna.jedrzychowska@ue.wroc.pl

UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO ZA SKUTKI ZAKŁÓCEŃ W ŻEGLUDZE POWIETRZNEJ SPOWODOWANE ODWOŁANIEM LUB OPÓŹNIENIEM LOTU

LIABILITY INSURANCE OF AIR CARRIER FOR THE EFFECTS OF INTERFERENCE IN AIR NAVIGATION CAUSED BY FLIGHT CANCELLATION OR DELAY

DOI: 10.15611/pn.2017.500.15

JEL Classification: G22, K13

Streszczenie: W miarę rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce wzrasta liczba roszczeń pod adresem przewoźników. Z dostępnych danych wynika rosnąca tendencja liczby skarg na przewoźników. W artykule omawiamy leczenie osób poszkodowanych na lotniskach i w czasie odpraw samolotowych, wskazujemy na prawa przysługujące pasażerom lotów oraz na podstawowe parametry ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Celami tego artykułu są więc: przedstawienie rozpoznania ryzyka o skali lotów, przyczynach odwołań i opóźnień, roszczeniach wobec przewoźników; zarysowanie ogólnych ram ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane w żegludze powietrznej. Artykuł napisano w oparciu o dostępne dane statystyczne i literaturę przedmiotu. W artykule rozpatrzono jedynie zdarzenia powstałe w cywilnym ruchu lotniczym.

Słowa kluczowe: ubezpieczenia, odpowiedzialność cywilna, opóźnienia lotów, skargi na przewoźników.

Summary: With the development of civil aviation in Poland the number of claims to carriers increases. The available data show that there is a growing tendency of the number of complaints on carriers. The number of airplanes using the new mathematical and statistical methods is being stabilized. The article deals with the treatment of injured persons at airports

and during airplane briefings. We point to the rights of passengers. We advise on the basic parameters of civil liability insurance.

Keywords: insurance, civil liability, delay of flights, complaints on carriers.

1. Wstęp

Już od wielu lat obserwujemy dynamiczny rozwój pasażerskiego ruchu lotniczego w skali Polski, a także międzynarodowej. Skala przewozów pasażerów wzrasta i należy się liczyć, że będzie wzrastać w latach następnych. Jak w każdej działalności, tak i w ruchu lotniczym spotykamy się z niepożądanymi zdarzeniami, takimi jak odwołania lotów, opóźnienia lotów, konflikty na lotniskach, kłopoty z bagażem itp.

Zagadnieniem kosztów związanych z opóźnieniem i odwołaniem lotów zajmowano się i wciąż się zajmuje w środowisku naukowym. W 2004 r. powstał raport opracowany na Uniwersytecie Westminsterskim *Evaluating the true cost to airlines of one minute of airborne or ground delay: Final report* [Cook, Tanner, Anderson 2004]), w którym wskazano katalog kosztów ponoszonych przez przewoźnika w sytuacji problemów z terminowością wykonywania usługi przelotów. Kolejny raport *European airline delay cost reference values*, opracowany przez A. Cooka i G. Tannera w marcu 2011 r., był rozwinięciem raportu z 2004 r. [Cook, Tanner 2011]. A. Cook będący w zespole, który przygotował wyżej wspomniane raporty, wciąż bada to zagadnienie, a z jego najnowszych opracowań warto przywołać chociażby to z 2015 r.: *The cost of passenger delay to airlines in Europe*, które skupia się już na kosztach ponoszonych przez przewoźnika na rzecz pasażera [Cook 2015]. Opracowania te powstają w kooperacji z Europejską Organizacją ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej, EUROCONTROL. Przywołać należy również badania z rynku amerykańskiego. Przykładowo zespół A. Qadara Kary w artykule *Estimating domestic U.S. airline cost of delay based on European model* odnosi się do raportu zespołu A. Cooka i przedstawia badania dla rynku amerykańskiego [Qadar Kara i in. 2013].

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości (czwarta izba) z 19 listopada 2008 r. w sprawach połączonych C-402/07 i G432/07 Christopher Sturgeon i in. przeciwko Condor Flugdienst GmbH i Stefan Bück i Cornelia Lepuschitz przeciwko Air France S.A. wskazuje, że pasażerowie lotu są objęci ochroną przed wymienionymi zdarzeniami. Jeśli bliżej przyjrzymy się tym zdarzeniom, to łatwo dostrzec, że za część tych zdarzeń nie odpowiada przewoźnik w ruchu lotniczym pasażerskim gdyż są to zdarzenia losowe nieprzewidywalne, przypadkowe. Stąd stawiamy tezę, aby skutki tych zdarzeń objąć ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej.

Celami tego artykułu są więc:

- 1) przedstawienie rozpoznania ryzyka o skali lotów, przyczynach odwołań, opóźnień, roszczeniach wobec przewoźników;

2) zarysowanie ogólnych ram ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane w żegludze powietrznej.

Artykuł napisano w oparciu o dostępne dane statystyczne i załączoną literaturę przedmiotu. Treścią artykułu powinny być zainteresowane zakłady ubezpieczeń majątkowo-osobowe (dział II), w szczególności działy: promocji, marketingu, aktuarialne i pośrednictwa ubezpieczeniowego. W artykule rozpatrywać będziemy jedynie zdarzenia powstałe w cywilnym ruchu lotniczym.

2. Sentencja wyroków Trybunału Sprawiedliwości w sprawach dotyczących zakłóceń w pasażerskiej żegludze powietrznej

Nagminne zjawisko opóźnień, odwoływania lotów pasażerskich w skali międzynarodowej stało się przedmiotem zainteresowania Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej [Wyrok Trybunału Sprawiedliwości 2008]. Już w 2008 r. Trybunał Sprawiedliwości wydał wyrok w sprawie zjawiska opóźnienia lotów pasażerskich. W wyroku tym czytamy, że: artykuł 2 lit. 1 oraz art. 5 i art. 6 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91, należy interpretować w ten sposób, że opóźniony lot, niezależnie od czasu trwania opóźnienia, nawet gdy jest ono duże, nie może zostać uznany za odwołany, jeżeli jest realizowany zgodnie z pierwotnie przewidzianym przez przewoźnika lotniczego rozkładem.

Artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że dla celów stosowania prawa do odszkodowania, pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz iż mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej 3 godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej 3 godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. Niemniej jednak, takie opóźnienie nie rodzi po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, tj. okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego.

Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, skutkujący odwołaniem lotu, nie jest objęty „nadzwyczajnymi okolicznościami” w rozumieniu tego przepisu, chyba że problem ten jest następstwem zdarzeń, które – ze względu na swój charakter lub źródło – nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza zakresem jego skutecznej kontroli [Konert 2013].

Zgodnie z motywem piętnastym rozporządzenia UE nr 261/2004 „za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów”.

Również z orzeczeń Trybunału Konstytucyjnego Unii Europejskiej (TKUE) wynika, że problemy techniczne mogą stanowić nadzwyczajne okoliczności, jednak mogą być uznane za nadzwyczajne tylko wówczas gdy odnoszą się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają na skuteczne nad nimi panowanie ze względu na ich charakter i źródło. Zdaniem TKUE taka sytuacja może dotyczyć w przypadku ujawnienia przez producenta maszyn zawierających wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotu [Kuźniar-Kwiatek 2016].

3. Skala przewozów pasażerskich w Polsce

Skalę przewozu pasażerów w żegludze powietrznej przedstawia tab. 1.

Tabela 1. Skala przewozu pasażerów w 2014 r.

Wyszczególnienie	Pasażerowie	
	w liczbach bezwzględnych	2013 = 100
Ogółem		
Ogółem	7 788 420	101,8
w komunikacji: krajowej	1 281 094	106,7
międzynarodowej	6 507 326	100,9
W tym podmioty transportu lotniczego rozkładowego		
Razem	5 168 994	105,0
w komunikacji: krajowej	1 268 742	106,8
międzynarodowej	3 900 252	104,5
W ruchu regularnym	4 859 172	99,7
na trasach: krajowych	1 267 379	106,7
zagranicznych	3 591 793	97,4
W ruchu nieregularnym	309 822	671,3
na trasach: krajowych	1 363	1 770,1
zagranicznych	308 459	339,5

Źródło: [GUS 2015, s. 206].

Z danych zawartych w tab. 1 wynika, że rocznie przewozi się ok. 7,8 mln pasażerów, z czego ok. 90% w ruchu międzynarodowym. W porównaniu z 2013 r. widzimy wyraźny wzrost przewozów pasażerów w ruchu nieregularnym.

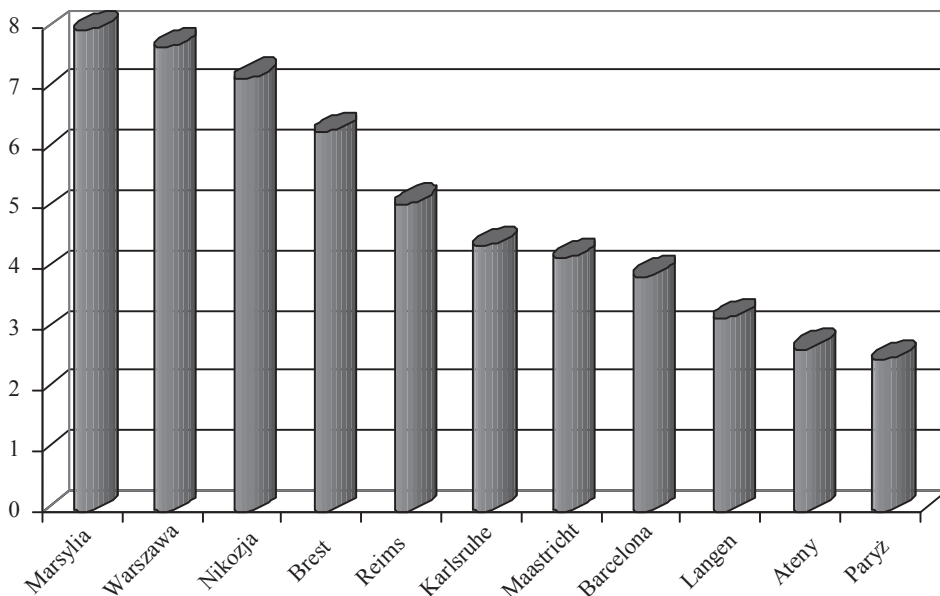
Problem opóźnień odlotów i przylotów do miejsc docelowych był podejmowany regulacjach znajdujących się w¹:

- Konwencji warszawskiej i Systemie warszawsko-montrealskim,
- prawie Unii Europejskiej,
- prawie polskim.

4. Przyczyny odwołań i opóźnień lotów i skala roszczeń

Najczęstszą przyczyną odwołania lotów są złe warunki atmosferyczne. Dotyczyć to może startu, przelotu i miejsca lądowania. Inną przyczyną ubiegania się poszkodowanego o odszkodowanie jest *overbooking*, czyli niewpuszczenie pasażera na pokład samolotu z powodu sprzedaży nadmiernej liczby biletów w stosunku do faktycznych miejsc. Do innych przyczyn należy zaliczyć konflikty zbrojne czy strajki personelu naziemnego lotniska. Są jednak sytuacje, które UE ocenia jako zależne od przewoźnika.

Obsługujący przewoźnik nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może udowodnić, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, którym pomimo wszelkich racjonalnych środków nie mógł zapobiec.



Rys. 1. Największe opóźnienia lotów w Europie, w procentach

Źródło: [Walewska 2014].

¹ Więcej na ten temat w: [Żylicz 2002].

Z danych zawartych na rys. 1 wynika, że największe opóźnienia występują na lotniskach w Warszawie, Marsylii, Nikozji, najmniejsze zaś w Paryżu.

Rozważmy obecnie skalę skarg na przewoźników lotniczych w Polsce w latach 2006–2015.

Tabela 2. Skargi na naruszenie przepisów Rozporządzenia nr 261/2004

Wyszczególnienie	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Skargi na naruszenie przepisów unijnego rozporządzenia	785*	739*	1036*	1035	1540	2195	4021	3540	4640	5175
w tym:										
odwołanie lotu	467	534	816	538	611	726	1537	1002	688	–
opóźnienie lotu	240	206	142	63	324	980	1617	1985	3115	–
odmowa przyjęcia na pokład	78	99	78	72	65	62	92	125	99	–

– Brak danych; * dane szacunkowe.

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Za opóźniony lot... 2015; Wójcik 2016].

Łatwo zauważyć, że ogólna liczba skarg ma tendencję rosnącą, tak samo jak liczba skarg na opóźnienia. W latach 2012–2014 zaobserwowano zmniejszającą się liczbę odwołań lotów. Około 2–3% ogółu skarg dotyczy odmowy przyjęcia na pokład.

Od 1 do 30 listopada 2013 r. do Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) wpłynęło 3229 skarg. W analogicznym okresie w 2015 r. do ULC wpłynęło 4200 skarg. Około 40% skarg dotyczy opóźnienia lotu, ok. 100 przypadków to odmowa przyjęcia na pokład, ok. 4000 skarg na przewoźników składają rocznie pasażerowie do ULC [Domagalski 2014b].

Pasażerowie żądają odszkodowania na podstawie art. 7 unijnego rozporządzenia WE nr 261/2004 z 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólnie zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia. Pasażerowie lotów opóźnionych mogą składać zbiorowe pozwy [Domagalski 2014a].

5. Realizacja roszczeń w świetle Rozporządzenia UE

Uchwała Sądu Najwyższego jednoznacznie przesądza, że w przypadku dochodzenia odszkodowania za opóźnienie lub odwołanie lotu dopuszczalna są zarówno skarga do prezesa ULC, jak i powództwo sądowe, a wybór którejkolwiek z tych dróg nie wyklucza drugiej. Przy tym skarga do ULC jest tańsza, gdyż nie wymaga ponoszenia żadnych kosztów [Uchwała Sądu Najwyższego... 2016]. W celu wniesienia skargi poszkodowany musi czytelnie wypełnić formularz na mocy Zarządzenia (WE) 201/2004.

Celem uzasadnienia skargi do prezesa ULC należy dołączyć do niej następujące dokumenty [Wilk 2014]:

- kopię reklamacji skierowanej do przewoźnika,
- kopię odpowiedzi przewoźnika albo oświadczenie, że nie została ona udzielona,
- kopię potwierdzonej rezerwacji na dany lot,
- oświadczenie o zgodności kopii przedstawionych dokumentów z oryginałami.

Zgodnie z orzeczeniem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 26 lutego 2013 r. (Fulkarts sprawa c-11/11) pasażerowi lotu łączonego należy się odszkodowanie w zryczałtowanej wysokości 600 euro także wtedy, gdy wylot nastąpił z opóźnieniem mniejszym niż 3 godziny, ale pasażer dotarł do miejsca docelowego ze znacznie większym opóźnieniem [Wiadomości Turystyczne 2013].

Jest możliwe zbiorowe pasażerów uzyskanie odszkodowania za spóźniony lot [Domagalski 2014c].

Warto wspomnieć, że powstało Stowarzyszenie Praw Pasażerów „Przyjazne latanie”. Badania przeprowadzone przez to stowarzyszenie wśród pasażerów (ok. 500) oraz instytucji publicznych i prywatnych (ok. 400) w okresie kwiecień 2014 – marzec 2015 wykazało na następującą strukturę zakłóceń w podróży:

- 62% opóźnienie lotu,
- 30% problemy z bagażem,
- 18% odwołanie lotu,
- 17% niezadowolająca obsługa w czasie lotu,
- 17% niezadowolający poziom obsługi podczas kontroli i bezpieczeństwa,
- 17% brak informacji i opieki na lotnisku.

Tylko ok. 16% respondentów dochodziło swoich praw. Około 80% nie składało reklamacji ze względu na czas oraz nieznaną im przysługujących. Około 72% dążyło do polubownego rozwiązania sporów. Około 7% zwracało się o pomoc do instytucji.

W przepisach art. 16 ust. 1 Rozporządzenia nr 261/2004 zobowiązano poszczególne państwa członkowskie do wyznaczenia organu odpowiedzialnego za wykonywanie postanowień rozporządzenia w odniesieniu do lotów z lotnisk znajdujących się na ich terytorium oraz lotów z krajów trzecich na te lotniska. W razie konieczności organ ten ma podejmować niezbędne środki w celu zapewnienia przestrzegania praw pasażerów [Domagalski 2014c].

W przypadku odwołania lotu lub spóźnienia powyżej 3 godz. pasażerowie mają prawo do odszkodowania w wysokości [Wilk 2015, s. 17]:

- a) 250 euro dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów,
- b) 400 euro dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów,
- c) 600 euro dla wszystkich innych lotów.

Uwaga: według stanowiska przyjętego przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. odszkodowanie przysługuje również pasażerom opóźnionych lotów, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu

wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu.

Ponadto jeszcze czasie podróży w sytuacji opóźnienia lotu pasażerom przysługują świadczenia, są to [Wilk 2015, s. 21]:

- posiłki oraz napoje w ilościach adekwatnych do czasu oczekiwania;
- dwie rozmowy telefoniczne, dwa dalekopisy, dwie przesyłki faksowe, lub e-mailowe;
- w przypadku gdy spodziewany czas odlotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowanym starcie opóźnionego lotu: zakwaterowanie w hotelu oraz transport pomiędzy lotniskiem a miejscem zakwaterowania (hotelem lub innym).

Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z opóźnienia w przewozie lotniczym osób, bagażu lub ładunku. Nie ponosi jednak odpowiedzialności za szkodę wynikłą z opóźnienia, jeśli udowodni, że on sam oraz jego pracownicy i agenci podjęli wszystkie rozsądnie konieczne środki, aby uniknąć szkody lub że niemożliwe było podjęcie przez nich takich środków [Szostak 2012, s. 17] Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać, że lot będzie opóźniony w stosunku do planowanego startu, to ponosi odpowiedzialność. W celu zapobiegania nierównemu traktowaniu wykładnię rozporządzenia nr 261/2004 należy realizować w ten sposób, że pasażerowie znacznie opóźnionych lotów mogą korzystać z odszkodowania takiego samego, jak pasażerowie lotów odwołanych. Należy też dodać, że zakres świadczeń od przewoźnika wskazany w rozporządzeniu, to tylko zakres minimalny, a świadczenie wyższych rekompensat może stać się sposobem na uatrakcyjnianie swojego wizerunku przez przewoźników [Kowalski 2010, s. C2].

6. Ogólne założenia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dotyczące zakłóceń w żegludze powietrznej

Aby mówić o odpowiedzialności cywilnej, najpierw określmy zakres odpowiedzialności. Podstawy prawne funkcjonowania ruchu lotniczego w Polsce reguluje ustawa Prawo lotnicze [Ustawa z 3 lipca 2002]. Dział 11 Ustawy dotyczy odpowiedzialności cywilnej związanej, a art. 209 dotyczy produktu ubezpieczeniowego z nią związanego.

Odpowiedzialność za spóźnione przeloty możemy akceptować w przypadku:

1) wykupienia biletu tuż przed startem samolotu i dotarcia do miejsca docelowego ze znacznym opóźnieniem, spowodowanym np. przesiadaniem się na inny samolot użytkowany przez innego przewoźnika (problemy z międzylądowaniem);

2) wykupienia biletów na co najmniej 72 godziny przed godziną odlotu; pasażer na lotnisku w dniu odlotu dowiaduje się o trudnościach przewoźnika z odprawą samolotu (np. odwołanie lotu);

3) winy po stronie personelu obsługującego lotnisko i samolot.

Jak łatwo zauważyć, jest to odpowiedzialność cywilna kontraktowa.

Wyłączenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika może dotyczyć sytuacji, gdy:

- wina leży po stronie pasażera,
- wystąpiły niesprzyjające warunki atmosferyczne,
- odprawa trwała za długo,
- nastąpiły zamieszki, strajki i inne zdarzenia mające wpływ na pracę w portach lotniczych.

Aby można było uznać szkodę, koniecznością powinno być wykupione ubezpieczenie na konkretny przelot bądź przeloty. Wykupienie polisy ubezpieczeniowej powinno się odbyć najpóźniej w dniu wykupu biletu bądź bezpośrednio przed odlotem. Innymi słowy ubezpieczenie może funkcjonować jako dodatek do polisy np. od następstw nieszczęśliwych wypadków. W Polsce ok. 2% spośród wszystkich zrealizowanych lotów kwalifikuje się do uzyskania rekompensaty. Średnia wartość odebranego odszkodowania to 450 euro. UE nakazała przewoźnikom zwroty za niezrealizowane loty z ostatnich 3 lat.

Warto także zwrócić uwagę, że każdy ubezpieczony przelot samolotem to krótkoterminowe ubezpieczenie nie wymagające np. wysokich rezerw techniczno-ubezpieczeniowych.

Suma gwarancyjna. Ważnym elementem odpowiedzialności cywilnej jest suma gwarancyjna. Jest to górna granica odpowiedzialności. Zgodnie z obowiązującymi przepisami maksymalna suma gwarancyjna w pojedynczym przelocie powinna wynieść ok. 10 tys. euro. Wynika to z faktu, że do maksymalnej sumy gwarancyjnej mogą być doliczone np. koszty zakwaterowania, posiłków, lekarstw, pierwszej pomocy lekarskiej i inne.

Stopa składki. Szacuje się, że ok. 5000 skarg wpływa corocznie składanych przez pasażerów linii lotniczych (brak danych szczegółowych).

Do najczęstszych przyczyn opóźnień należą:

- złe warunki atmosferyczne,
- ograniczenia w żegludze powietrznej,
- strajki pracowników obsługi pasażerów lotniczych.

Ważnym elementem ubezpieczenia jest obliczenie składki ubezpieczeniowej. Aby obliczyć składkę, należy najpierw obliczyć stopę składki. Szacuje się, że ok. 5000 jest skarg na przewoźników samolotowych. Biorąc pod uwagę 7788 tys. przewożonych pasażerów, widzimy, że stopa składki powinna wynosić ok. $5/7788 \approx 0,0006$, czyli, po uwzględnieniu kosztów działalności ubezpieczeniowej, ok. 6 zł od jednego pasażera.

Likwidacja szkód. Ustalenie wartości odszkodowania jest stosunkowo proste, gdyż może ono wynieść maksymalną sumę gwarancyjną. Likwidacja szkody może być przeprowadzona na podstawie udokumentowanego zdarzenia. Takimi dokumentami powinny być m.in. karta zgłoszenia roszczenia, karty zakwaterowań, posiłków. Niewykluczone są także koszty postępowań sądowych.

7. Zakończenie i wnioski

Uporządkowanie przez Trybunał Sprawiedliwości zasad występowania i zakresu odpowiedzialności przewoźnika lotniczego przyczyniło się do ochrony pasażerów przed zakłóceniami w lotniczym cywilnym ruchu pasażerskim w skali krajowej i międzynarodowej.

Z rozważań wynika, że:

- 1) ok. 2% pasażerów ma uzasadnione roszczenia wobec przewoźników lotniczych,
- 2) w dalszym ciągu wzrasta liczba skarg na opóźnienie bądź odwołanie lotu.

Prawidłowe zarządzanie ryzykiem działalności gospodarczej przewoźników powinno uwzględniać również ryzyko niedotrzymania kontraktu przewozu, a co za tym idzie, znalezienia sposobu finansowania ewentualnych roszczeń od pasażerów. Jednym ze sposobów takiego finansowania może być właśnie proponowane ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej.

Literatura

- Cook A., 2015, *The cost of passenger delay to airlines in Europe*, University of Westminster, <http://ansperformance.eu/references/library/passengerdelaycost.pdf>.
- Cook A., Tanner G., 2011, *European airline delay cost reference values*, University of Westminster for PRU, EUROCONTROL, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/european-airline-delay-cost-reference-values-final-report-v3.2.pdf>.
- Cook A., Tanner G., Anderson S., 2004, *Evaluating the true cost to airlines of one minute of airborne or ground delay: Final report*, document is published by the Performance Review Commission Eurocontrol, http://westminsterresearch.wmin.ac.uk/17/1/Cook,Tanner,Anderson_2004_final.pdf.
- Domagalski M., 2014a, *Czas na pozew za spóźniony lot*, Rzeczpospolita, 23 maja.
- Domagalski M., 2014b, *Spóźniony lot: dokąd iść po odszkodowanie*, Rzeczpospolita, 9 stycznia.
- Domagalski M., 2014c, *Zbirowo łatwiej uzyskać odszkodowanie za opóźnienie lotu*, Rzeczpospolita, 24 lipca.
- GUS, 2015, *Transport. Wyniki działalności w 2014 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Konert A., 2013, *Zryczałtowane odszkodowanie za opóźniony lot – glosa do wyroku Trybunału Sprawiedliwości z 19.11.2009 r. w sprawach połączonych: C-402/07 i C-432/07 Sturgeon vs. Air France*, Glosa. Prawo Gospodarcze w Orzeczeniach i Komentarzach, nr 2/2013, s. 57–62.
- Kowalski J., 2010, *Nie ma lotu – pasażerowi należy się odszkodowanie*, Rzeczpospolita, 31 lipca, s. C2.
- Kuźniar-Kwiatek D., 2016, *Opóźnienie lotu a prawo do odszkodowania na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego*

- wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów – przegląd wybranego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny, nr 2/2016, s. 127–134.
- Qadar Kara A., Ferguson J., Hoffman K., Sherry L., 2013, *Estimating domestic U.S. airline cost of delay based on European model*, Transportation Research Part C: Emerging Technologies, vol. 33, August s. 311–323, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0968090X11001471>.
- Szostak M., 2012, *Za opóźnione loty przysługuje odszkodowanie*, Wiadomości Turystyczne, nr 22, 16–30 listopada.
- Walewska D., 2014, *Dlaczego samoloty się spóźniają*, Rzeczpospolita, 14 listopada, s. B9. Wiadomości Turystyczne, 2013, nr 23, 13 marca.
- Wilk K., 2014, *Łatwiej o odszkodowanie za odwołane loty*, Wiadomości Turystyczne, nr 2, 16–31 stycznia.
- Wilk K., 2015, *Za opóźnienie lotu skarżyć można do sądu i ULC*, Wiadomości Turystyczne, nr 23, 1–15 grudnia.
- Wójcik K., 2016, *Turyści skarżą się na przewoźników*, Rzeczpospolita, 23 sierpnia, s. C3. *Za opóźniony lot należy się odszkodowanie*, 2015, Rzeczpospolita 12 listopada, s. G5.
- Żylicz M., 2002, *Odpowiedzialność za szkody w przewozie pasażerów (zmiany w międzynarodowym i polskim prawie lotniczym)*, Przegląd Komunikacyjny, nr 12/2002, s. 12–17.

Akty prawne

- Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91, Tekst mający znaczenie dla EOG, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A32004R0261>.
- Uchwała Sądu Najwyższego w sprawie odszkodowań od linii lotniczych*, 2016, Prawo i Turystyka, <https://prawoturystyczne.pl/2016/01/26/uchwala-sn-w-sprawie-odszkodowan-od-linii-lotniczych/>.
- Ustawa z 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, Dz.U. 2002 nr 130 poz. 1112.
- Wyrok Trybunału Sprawiedliwości (czwarta izba) z 19.11.2008 r. w sprawach połączonych: C-402/07 i C432/07, Christopher Sturgeon i in. przeciwko Condor Flugdienst GmbH i Stefan Böck i Cornelia Lepuschitz przeciwko Air France S.A.