



## WYZWANIA UNDERWRITINGOWE

# Ryzyka lotnicze okiem ubezpieczyciela



**Jako ubezpieczyciel, rozpatrujemy ryzyka lotnicze wg specyfiki lotów i użytkowników, wyróżniając kilka głównych segmentów.**

W ramach lotnictwa załogowego wyróżnić możemy:

- lotnictwo państwowe – w szczególności wojskowe, działalność policji, służb granicznych;

- linie lotnicze – które prowadzą zorganizowany, zarobkowy (komercyjny) przewóz pasażerów, ładunku lub przesyłek;

- lotnictwo ogólne – General Aviation – wszystkie rodzaje cywilnej działalności lotniczej inne niż przewóz prowadzony przez linie lotnicze.

Odrębnie uregulowanym, dynamicznie rozwijającym się segmentem jest lotnictwo bezzałogowe (BSP) – czyli tzw. drony.

Wszystkie powyższe kategorie wiązą się z bezpośrednią eksploatacją statków powietrznych. Warto wspomnieć także o różnego rodzaju przedsiębiorstwach lotniczych, nie będących w świetle przepisów użytkownikami statków powietrznych, jak np.: producenci statków powietrznych, lotniska i służby naziemne czy organizacje CAMO (Organizacje Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu).

## General Aviation – niejednorodny segment

Z perspektywy lokalnego rynku ubezpieczeniowego, kluczowym segmentem obejmującym ponad 90% statków powietrznych zarejestrowanych w Polsce i wykonującym ponad 300 000 operacji lotniczych rocznie jest General Aviation (GA). Warto dodać, że krajowy rynek cechuje się jedną z najwyższych dynamik wzrostu w Europie, a liczba operacji rośnie z roku na rok. Skala ekspozycji i zróżnicowanie tego segmentu sprawiają, że GA stanowi jedno z największych wyzwań underwritingowych w ubezpieczeniach lotniczych.

Pod pojęciem General Aviation kryje się szeroki wachlarz rodzajów

Według statystyk lotnictwo to najbezpieczniejsza forma podróżowania, a ryzyko wypadku jest nieporównywalnie niższe niż w ruchu drogowym. Nie wyklucza to jednak wszystkich czynników ryzyka, do których zaliczyć należy błędy ludzkie, warunki atmosferyczne czy awarie. Ubezpieczenia lotnicze stanowią niemałe wyzwanie underwritingowe.

statków powietrznych – głównie samoloty i śmigłowce (w tym jednostki ultralekkie, jednosilnikowe, wielosilnikowe), jak również wiatrakowce, szybowce, motoszybowce, motolotnie, paralotnie, balony i inne.

Spektrum operacji w powietrzu jest również bardzo szerokie – od lotów rekreacyjnych, sportowych, biznesowych, przez szkolenia lotnicze, udział w zawodach, akrobacje, aż po operacje specjalistyczne, jak np. prace agrotechniczne, fotogrametria, loty inspekcyjne czy prace budowlane na wysokościach.

Kluczowe znaczenie w ocenie ryzyka ma sposób użytkowania statku powietrznego. Z perspektywy underwritera to charakter operacji, a nie sam rodzaj statku często decyduje o akceptacji ryzyka, poziomie składki oraz zapisach dodatkowych w umowie.

Równie ważne dla oceny underwritingowej jest doświadczenie pilota. Nalot ogólny, nalot na typie statku powietrznego, posiadane licencje i uprawnienia, a także historia wypadków czy incydentów lotniczych – to dane, które bezpośrednio wpływają na ocenę ryzyka. W praktyce

Zapewnienie powyższych informacji umożliwia ocenę underwritingową zarówno w zakresie aerocasco, jak i ubezpieczenia OC użytkownika czy też ubezpieczeń uzupełniających.

## Ubezpieczenia uzupełniające – niedoceniany element programu

W lotnictwie ogólnym dominują szkody dotyczące statków powietrznych o niższej wartości niż w liniach lotniczych, jednak często prowadzące do obrażeń lub trwałego uszczerbku na zdrowiu. Ubezpieczenia NNW członków załogi oraz ubezpieczenie rzeczy osobistych, mimo że dobrowolne, w praktyce często decydują o kompletności ochrony i realnym zabezpieczeniu interesów użytkownika. Są to produkty, które nie generują wysokich składek, ale znacząco wpływają na postrzeganie jakości ochrony ubezpieczeniowej po wystąpieniu szkody.

## Nowy obszar ryzyka: OC operatora BSP

Na styku General Aviation i nowych technologii dynamicznie rozwija się segment bezzałogowych statków powietrznych (BSP). Wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia OC operatora BSP dla szerokiej grupy użytkowników oznacza kolejne wyzwanie underwritingowe. Choć masa dronów jest relatywnie niewielka, potencjalne szkody – zwłaszcza w obszarach zurbanizowanych – mogą być istotne.

## Wnioski dla rynku

Duża różnorodność statków powietrznych, operacji lotniczych, mnogość regulacji prawnych, nowe technologie czynią obszar General Aviation wymagającym zarówno w kontekście oceny ryzyka jak i dopasowania ochrony ubezpieczeniowej. Kluczowa jest zatem wiedza, doświadczenie oraz partnerskie podejście uczestników rynku.

**Aleksandra Abramowicz**  
senior underwriter, Biuro Analiz  
i Oceny Ryzyka Ubezpieczeń  
Korporacyjnych



## Underwriting ubezpieczeń lotniczych

Tak specyficzny i zróżnicowany rynek oznacza dla ubezpieczyciela tylko jedno: indywidualną analizę ryzyka.

Najbardziej wymagającym co do zakresu analizowanych informacji ubezpieczeniem lotniczym jest aerocasco, czyli ubezpieczenie statku powietrznego od szkód materialnych.

Punktem wyjścia w ocenie underwritingowej są podstawowe parametry techniczne statku: rodzaj i model, rok produkcji, maksymalna masa startowa (MTOM), liczba miejsc pasażerskich.

Ważne są także znaki rejestracyjne statku powietrznego. Zgodnie z przepisami ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, państwo rejestracji statku powietrznego determinuje tzw. umiejscowienie ryzyka (bez względu na to, kto jest ubezpieczającym lub ubezpieczonym). Zawieranie umów ubezpieczenia statków powietrznych z obcymi znakami rejestracyjnymi wymaga szczególnej analizy z uwagi na ryzyko istotnych konsekwencji prawnych dla zakładu ubezpieczeń.

underwritingowej często okazuje się, że różnice w doświadczeniu pilotów wykonujących podobne operacje przekładają się na diametralnie odmienne profile szkodowe.

W kontekście szkodowości znaczenie ma historia szkodowa dotycząca zarówno ubezpieczającego, właściciela statku powietrznego, jak i jego użytkowników. Pamiętajmy, że nie zawsze ubezpieczającym, właścicielem i użytkownikiem jest ten sam podmiot, co czyni proces oceny ryzyka jeszcze bardziej złożonym.

Nie bez znaczenia pozostaje także poprawne określenie sumy ubezpieczenia. Deklarowana suma ubezpieczenia powinna odpowiadać wartości rzeczywistej statku ustalonej z uwzględnieniem roku jego produkcji lub wytworzenia, stanu technicznego, wyposażenia, parametrów eksploatacyjnych, na podstawie cen rynkowych, publikacji branżowych lub opinii rzeczoznawcy. Rzetelna wycena statku powietrznego niweluje ryzyko niedoubezpieczenia mogącego skutkować proporcjonalną redukcją wypłacanego odszkodowania.