

UBEZPIECZENIE JAKO INSTRUMENT ZARZĄDZANIA RYZYKIEM (NA PRZYKŁADZIE WYBRANYCH ZDARZEŃ PARALOTNIOWYCH)

<https://doi.org/10.55676/asi.v6i2.100>

Streszczenie

Niniejsza publikacja to ważny element budujący świadomość Polaków, jak istotnym instrumentem może być ubezpieczenie w zarządzaniu ryzykiem. Celem rozważań było ukazanie ubezpieczenia jako instrumentu zarządzania ryzykiem (na przykładzie wybranych zdarzeń paralotniowych). W artykule podjęto próbę prezentacji podstawowych zagadnień: ryzyko, zdarzenie, zarządzanie ryzykiem. Przedstawiono wstępne wyniki analizowanych zdarzeń lotniczych (na przykładzie paralotniarstwa), by przedstawić mechanizm realizowania się ryzyka zmiany. Omówiono różne aspekty ubezpieczenia, w tym zaprezentowano rolę i miejsce ubezpieczenia w zarządzaniu ryzykiem, które według autorki mogą przyczynić się do wyznaczenia kierunków dalszego rozwoju bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Autorka dokonała analizy literatury naukowej, specjalistycznej, analizy zgromadzonych zdarzeń lotniczych z uwzględnieniem 2022 r. w szczególności, na podstawie anonimowo zgłoszonych zdarzeń paralotniowych przez specjalnie przygotowany formularz na portalu bezpieczne-latanie.pl, jak również zgromadzonych zdarzeń na podstawie bezpośredniej rozmowy. Przeprowadzone rozważania nad wyjaśnieniem takich zagadnień, jak: ryzyko, zdarzenie, zarządzanie ryzykiem i mechanizm realizacji ryzyka zmiany, pozwoliło stwierdzić, że ubezpieczenie może być metodą zarządzania ryzykiem, którego celem jest neutralizowanie zdarzeń. Artykuł jest też próbą ukazania metod współpracy zakładów ubezpieczeniowych ze środowiskiem lotniczym, zakładając przy tym, że prewencja może nie tylko wzmocnić więź pomiędzy klientem a ubezpieczycielem, ale może również przyczynić się do wyższego poziomu bezpieczeństwa pilota w dłuższym okresie czasu.

Słowa kluczowe: ryzyko, ubezpieczenie, zarządzanie ryzykiem, zdarzenie

INSURANCE AS AN INSTRUMENT OF RISK MANAGEMENT (BASED ON THE EXAMPLE OF PARAGLIDING OCCURENCES)

Abstract

This publication is an important element in building Poles' awareness of how important an instrument insurance can be in risk management. The aim of the considerations is to present insurance as a risk management instrument (using the example of selected paragliding occurrences). The article attempts to present basic issues: risk, occurrence, risk management. Preliminary results of the analyzed aviation events (based on the example of paragliding) are presented in order to show the mechanism of the risk of change implementation. Various aspects of insurance were discussed, including the role and place of insurance in risk management, which, according to the author, may contribute to setting directions for further development of safety in civil aviation. The author analyzed the scientific and specialist literature, analyzed the collected aviation events, taking into account 2022, in particular, based on anonymously reported paragliding events via a specially prepared form on the safe-flying.pl website, as well as the events collected based on a direct conversation. The considerations carried out to clarify such issues as: risk, event, risk management and change risk implementation mechanism allowed us to conclude that insurance may be a risk management method aimed at neutralizing events. The article is also an attempt to present methods of cooperation between insurance companies and the aviation community, assuming that prevention can not only strengthen the bond between the client and the insurer, but can also contribute to a higher level of pilot safety in the long term.

Keywords: risk, insurance, risk management, occurrence

1. Wstęp

Problemy bezpieczeństwa¹ były i są nierozłączną częścią życia każdego człowieka, ponieważ dotyczą głównie jego bytu i możliwości funkcjonowania w określonym świecie². Działania człowieka w życiu

¹ Bezpieczeństwo kojarzy się z poczuciem wolności od zagrożeń, zob. Webster's Third New International Dictionary of the English language, red. P. Babcock, Könnemann 1993, s. 2053–2054.

² Bezpieczeństwo stanowi wartość w sensie egzystencjalnym, moralnym, społecznym oraz osobistym, zob. S. Wiczcerek, Bezpieczeństwo człowieka w świetle zagrożeń dnia codziennego, [w:] Bezpieczeństwo i zagrożenia współczesnego świata, red. A. Olak, I. Oleksiewicz, Rzeszów 2008, s. 242.

zarówno zawodowym, jak i prywatnym narażone są na niepewność (ryzyko). Skutki tych działań mogą mieć istotne konsekwencje z perspektywy społecznej, ekonomicznej, finansowej, zdrowotnej.

Wypadki lotnicze należą do kategorii zdarzeń nagłych i szczególnie niebezpiecznych. Dramatyczny wypadek może zakończyć się poważnym urazem ciała, np. złamaniem kręgosłupa, trwałą utratą kończyny, a nawet śmiercią³. Wypadek spełnia wszystkie kryteria zdarzenia traumatycznego⁴, a tym samym wpływa na funkcjonowanie osób w nim uczestniczących. Może odbić ogromne piętno na psychice biskich ofiary, może znacząco wpłynąć na straty finansowe. Skutki tych działań mogą doprowadzić do destabilizacji bezpieczeństwa nie tylko osoby dotkniętej urazem, ale całego otoczenia, w którym ta osoba przebywa.

Pomimo wielu podejmowanych działań⁵ w zakresie powszechnego badania wypadków⁶ liczba zdarzeń podczas używania paralotni nie maleje⁷, a rosnące straty oraz potrzeby nabierają znaczenia i wymagają coraz bardziej zaawansowanych zabezpieczeń⁸. Pomimo działań ubezpieczeniowych tendencja ta nie ulega istotnej poprawie. Wynika to z faktu, że przyczyny i okoliczności wypadków w paralotniarstwie mogą być badane np. przez prokuraturę zamiast przez zakłady ubezpieczeń, które prowadzą postępowanie likwidacji szkód⁹ i które wciąż nie przynoszą pozytywnego efektu w zakresie ograniczenia wypadków w paralotniarstwie.

Również weryfikowanie wiedzy kandydatów na brokerów ubezpieczeniowych – na podstawie egzaminu przed Komisją Egzaminacyjną dla Brokerów Ubezpieczeniowych oraz posiadania przez nich średniego wykształcenia i dwuletniej praktyki w zakresie ubezpieczeń zdobytej w ciągu 8 lat bezpośrednio poprzedzających złożenie wniosku o uzyskanie zezwolenia na wykonywanie działalności brokerskiej¹⁰ – nie przynosi oczekiwanych rezultatów w zapobieganiu wypadkom przez polskich paralotniarzy.

Ponieważ ryzyko¹¹ dotyczy różnych obszarów w życiu człowieka, w tym: zdrowia, mienia, finansów, zasobów ludzkich, a także wartości niematerialnych i prawnych, ważne jest wielopłaszczyznowe postrzeganie ubezpieczenia w zarządzaniu ryzykiem. Ubezpieczenie jest procesem ekonomicznym

³ R. Holly, A. Chmielewska, *Teoretyczne i praktyczne aspekty zarządzania ryzykiem sportów ekstremalnych (na przykładzie paralotniarstwa)*, [w:] *Studia ubezpieczeniowe. Zarządzanie ryzykiem i finansami*, red. J. Lisowski, Poznań 2011, s. 36.

⁴ PTSD (ang. *post-traumatic stress disorder*) charakteryzuje się powracającymi natrętnymi myślami i wspomnieniami dotyczącymi przeżytego traumatycznego zdarzenia, unikaniem bodźców związanych z tym zdarzeniem oraz nadpobudliwością niezaobserwowaną przed zdarzeniem, zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Zespół_stresu_pourazowego [dostęp: 5.02.2023].

⁵ E. Klich, *Bezpieczeństwo lotów – wybrane zagadnienia*, Warszawa 1999, s. 8.

⁶ Celem badania okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych winno być zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, zob. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r. poz. 1970 ze zm.), art. 134 ust. 1.

⁷ A. Chmielewska, *Podsumowanie zdarzeń paralotniowych – 2017*, referat wygłoszony w ramach Krajowej Konferencji Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego, Warszawa, 18 kwietnia 2018 r.

⁸ R. Holly, A. Chmielewska, *Teoretyczne i praktyczne...*, s. 36.

⁹ „Czynnościami ubezpieczeniowymi są także następujące czynności, jeżeli są wykonywane przez zakład ubezpieczeń: 1) ustalanie przyczyn i okoliczności zdarzeń losowych; 2) ustalanie wysokości szkód oraz rozmiaru odszkodowań oraz innych świadczeń należnych uprawnionym z umów ubezpieczenia lub umów gwarancji ubezpieczeniowych; 3) ustalanie wartości przedmiotu ubezpieczenia; 4) zapobieganie powstawaniu albo zmniejszenie skutków zdarzeń losowych oraz finansowanie tych działań z funduszu prewencyjnego”, zob. Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U. z 2023 r., poz. 656 ze zm.), art. 4, ust. 9.

¹⁰ Ustawa z dnia 15 grudnia 2017 r. o dystrybucji ubezpieczeń (tekst jedn. Dz.U. z 2023 r. poz. 1111), art. 34 ust. 4.

¹¹ Ryzyko – prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia, które może spowodować straty, szkody, zob. K. Ortyński, *Zarządzanie ryzykiem – czyli czym?*, [w:] *Rynek Ubezpieczeń. Współczesne problemy*, red. W. Sułkowska, Warszawa 2013, s. 15–22.

i społecznym. Jako narzędzie ekonomiczne może nie tylko ograniczyć skutki finansowe¹², ale także pełnić funkcję prewencyjną, zapobiegawczą, znacząco podnieść poziom bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, w szczególności w parolotniarstwie.

W literaturze angielskojęzycznej nie znajdujemy opracowań naukowych, które bezpośrednio odnoszą się do ubezpieczenia, które może stanowić instrument zarządzania ryzykiem, zwłaszcza w parolotniarstwie. Niniejsza publikacja to ważny element budujący świadomość Polaków, jak istotnym instrumentem może być ubezpieczenie w zarządzaniu ryzykiem.

Nadrzędnym celem artykułu jest prezentacja podstawowych zagadnień: ryzyko, zdarzenie oraz zarządzanie ryzykiem. Ponadto omówienie różnych aspektów ubezpieczenia, w tym roli i miejsca ubezpieczenia w zarządzaniu ryzykiem. W artykule dokonano wstępnych wyników analizowanych zdarzeń parolotniowych w 2022 r. w celu przedstawienia mechanizmu realizowania się ryzyka zmiany, który razem z zaprezentowanymi definicjami i instrumentem zarządzania ryzykiem, jakim jest lub może być ubezpieczenie, przyczynia się do wyznaczenia kierunków dalszego rozwoju bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, w szczególności w parolotniarstwie.

W pracy przeprowadzono analizę literatury naukowej, prasowej, zgromadzonych zdarzeń lotniczych, w szczególności na podstawie anonimowo zgłoszonych zdarzeń parolotniowych przez specjalnie przygotowany formularz na portalu bezpieczne-latanie.pl, jak również zgromadzonych zdarzeń na podstawie bezpośredniej rozmowy. Zastosowano jakościową i ilościową strategię gromadzenia i analizy danych.

2. Ryzyko jako przedmiot zarządzania

Aby zarządzać ryzykiem, należy je traktować jako przedmiot zarządzania. Zaczniemy więc od wyjaśnienia podstawowych pojęć – ryzyko i zdarzenie.

Ryzyko, w ogólnym rozumowaniu, od zawsze towarzyszy każdemu istnieniu, a istnienie nie jest możliwe inaczej niż poprzez ciągłą zmianę. Zmiana może dotyczyć sposobu istnienia na przykład przedmiotu, rzeczy, a nawet osoby, czyli dotyczy wszystkiego, co się da wyodrębnić. Natomiast zmianę, w wyniku której mamy do czynienia z nową jakością np. rzeczy, osoby, stanu rzeczywistości, odbieramy jako wynik zdarzenia¹³. Aby omówić pojęcie zdarzenia, należałoby zacząć od kilku słów wyjaśnienia, czym jest wypadek lotniczy.

Przegląd polskich regulacji prawnych pod kątem wyjaśnienia definicji wypadku lotniczego, należy rozpocząć od Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, która nazywa wypadkiem lotniczym:

zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego¹⁴, które zaistniało od chwili, gdy jakkolwiek osoba weszła na jego pokład z zamiarem wykonania lotu, do chwili opuszczenia pokładu statku powietrznego przez pilota lub inne osoby, podczas którego jakkolwiek osoba doznała co najmniej poważnych urazów ciała albo doznała urazów śmiertelnych lub środek komunikacji został uszkodzony albo też nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji, albo po prostu statek zaginął lub znajduje się w miejscu, do którego dostęp jest niemożliwy¹⁵.

Z kolei w ogólnych warunkach ubezpieczenia np. Warta Travel podaje definicję nieszczęśliwego wypadku w następujący sposób: „nagłe zdarzenie wywołane przyczyną zewnętrzną, w następstwie

¹² R. Holly, A. Chmielewska, *Teoretyczne i praktyczne...*, s. 35.

¹³ R. Holly, *Ubezpieczenie w organizacji ochrony zdrowia w Polsce*, Warszawa 2013, s. 119.

¹⁴ Statek powietrzny – to urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża, zob. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (tekst jedn. Dz.U. z 2022 r., poz. 1235), art. 2, ust. 1.

¹⁵ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (tekst jedn. Dz.U. z 2022 r., poz. 1235), art. 134, ust. 2.

którego Ubezpieczony niezależnie od swej woli doznał uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia lub zmarł”¹⁶. Podobnie art. 3 ust. 1 Ustawy z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych uważa wypadek przy pracy za „nagłe zdarzenie wywołane przyczyną zewnętrzną powodujące uraz lub śmierć, które nastąpiło w związku z pracą”¹⁷.

Zasadnicze znaczenie dla zdefiniowania zdarzenia losowego mają przepisy art. 3 ust. 1 pkt 57 Ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej:

niezależnie od woli ubezpieczającego lub ubezpieczonego zdarzenie przyszłe i niepewne, którego wystąpienie powoduje uszczerbek w dobrach osobistych lub w dobrach majątkowych albo zwiększenie potrzeb majątkowych po stronie ubezpieczającego lub innej osoby objętej ochroną ubezpieczeniową¹⁸.

Rozumowanie zdarzenia możemy więc wyjaśnić za pomocą procesu zmiany, w wyniku którego występuje nowy stan, np. człowiek (może to być parolotniarz) w wyniku zdarzenia¹⁹, jakim jest np. wypadek lotniczy²⁰, zmienia swój status z osoby żyjącej na nieżyjącą²¹ lub/i jego sprawna parolotnia zmienia swój stan na parolotnię uszkodzoną lub/i osoba użytkująca parolotnię ląduje na drutach wysokiego napięcia, przerywając płynący prąd w miejscowości zdarzenia zamiast wylądować na wyznaczonym lądowisku dla parolotniarzy. Wtedy jednak mamy do czynienia ze zdarzeniem zagrażającym, którego skutki należy uznać za negatywne.

W praktyce ubezpieczeniowej czynniki zewnętrzne i wewnętrzne²², okoliczności, w wyniku których następuje zrealizowanie się ryzyka²³ nazywamy driverami²⁴. Wanda Ronka-Chmielowiec twierdzi, że ryzyko może być opisane jako zdarzenie²⁵. Należy przyjąć, że ryzyko to prawdopodobieństwo zrealizowania się zdarzenia, którego skutki mogą naruszyć czyjeś interesy. Ryzyko, by mogło być traktowane jako przedmiot zarządzania, musi być rozumiane przedmiotowo. A to oznacza, że ryzyko jest tylko konstruktem teoretycznym opisującym prawdopodobieństwo zrealizowania się określonego zdarzenia oraz powstania szkody. Ryzyko jest więc kategorią pojęciową opisującą relację zależności między kimś/czymś a kimś/czymś, która może skutkować nowym stanem rzeczy i która może naruszać interesy podmiotu, którego dotyczą te interesy. Wówczas może być uznawane za negatywne zdarzenie²⁶. W ramach negatywnej koncepcji ryzyka można traktować jako zagrożenie²⁷.

¹⁶ https://www.warta.pl/documents/dokumenty_archiwalne/turystyczne_i_nnw/OWU_WARTA_Travel_C0513_int.pdf [dostęp: 4.03.2023].

¹⁷ Ustawa z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (tekst jedn. Dz.U. z 2022 r., poz. 2189), art. 3, ust.1.

¹⁸ Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U. z 2023 r., poz. 656 ze zm.).

¹⁹ R. Holly, *Ubezpieczenie w organizacji...*, s. 119.

²⁰ E. Klich, *Zarządzanie ryzykiem zdarzeń statków powietrznych z ptakami*, [w:] *Bezpieczeństwo lotów w aspekcie ryzyka kolizji statków powietrznych z ptakami*, red. J. Ćwiklak, Dęblin 2009, s. 19.

²¹ R. Holly, *Ubezpieczenie w organizacji...*, s. 125.

²² A. Chmielewska, *Zjawiska pogodowe jako obiektywne czynniki ryzyka w uprawianiu parolotnictwa*, [w:] *Bezpieczeństwo lotów w aspekcie ryzyka kolizji statków powietrznych z ptakami*, red. J. Ćwiklak, Dęblin 2009, s. 158–159; *Ubezpieczenia. Rynek i ryzyko*, red. W. Ronka-Chmielowiec, Warszawa 2002, s. 134.

²³ R. Holly, *Ubezpieczenie w organizacji...*, s. 119–120.

²⁴ Drivery – niebezpieczeństwa, które występują w tym samym czasie, w tym samym miejscu, z wyjątkowym intensywnym natężeniem i które mogą spowodować szkody, straty, np. złamane kręgosłupa, zob. A. Chmielewska, *Turbulencje jako drivery ryzyka uprawiania parolotnictwa*, [w:] *Bezpieczeństwo w lotnictwie w wybranych aspektach funkcjonowania portu lotniczego*, red. T. Compa, J. Rajchel, K. Załęski, Dęblin 2013, s. 218–219; R. Holly, *Ubezpieczenie w organizacji...*, s. 121; A. Chmielewska, *Analiza wybranego wypadku parolotniowego z uwzględnieniem driverów istotnych i towarzyszących*, „Aviation and Security Issues” 2023, t. 3, nr 1, s. 5–10.

²⁵ *Ubezpieczenia*, red. W. Ronka-Chmielowiec, Warszawa 2016, s. 11.

²⁶ R. Holly, *Ubezpieczenie w organizacji...*, s. 121–123.

²⁷ K. Jajuga, *Koncepcja ryzyka i proces zarządzania ryzykiem – wprowadzenie*, [w:] *Zarządzanie ryzykiem*, red. tegoż, Warszawa 2009, s. 13.

W literaturze przedmiotu wymienia się wiele definicji pojęcia zarządzanie. Przykładem zwięzłej definicji jest określenie zarządzania opisywane przez Ricky'ego W. Griffina jako zestaw działań, który obejmuje: planowanie i podejmowanie decyzji, organizowanie, przewodzenie, kierowanie ludźmi i kontrolowanie²⁸. Ten zestaw działań jest skierowany na zasoby organizacji (ludzkie, finansowe, rzeczowe, informacyjne) i wykonywany przede wszystkim z zamiarem osiągnięcia celów organizacji w sposób sprawny oraz skuteczny.

Analizując pojęcie zarządzania, można powiedzieć, że zarządzanie powinno być elastyczne, otwarte na zmieniające się otoczenie i dostosowane do niego²⁹.

Słusznie Romuald Holly³⁰ zauważył, że gdy zarządzamy ryzykiem, zawsze zarządzamy zdarzeniami, mając na względzie cel, którym jest neutralizowanie zdarzeń. Ryzykiem zarządzamy, kiedy mamy wpływ na prawdopodobieństwo zrealizowania się negatywnego zdarzenia albo na przebieg realizacji zdarzenia lub/i na jego skutki.

3. Mechanizm realizowania się ryzyka zmiany na przykładzie wybranych zdarzeń paralotniowych

Jeżeli będziemy traktować ryzyko jako kategorię pojęciową opisującą relację zależności pomiędzy kimś/czymś a kimś/czymś – czyli opisującą prawdopodobny efekt przyczynowo-skutkowego łańcucha zależności, który uruchomi proces dokonującej się zmiany, mogącej skutkować nowym stanem rzeczy (naruszać interesy podmiotu, którego dotyczą te interesy) – to możliwe będzie przeprowadzenie analizy mechanizmu realizacji zdarzeń (ryzyka zmiany). Bowiem analiza mechanizmu realizowania się ryzyka zmiany (tabela 1) może pomóc nam określić, kiedy, na jakim etapie oraz w jaki sposób podjąć działania o charakterze zapobiegawczym, prewencyjnym, profilaktycznym, rekompensacyjnym (np. odszkodowania, zadośćuczynienia)³¹.

Tabela 1. Mechanizm realizowania się ryzyka zmiany

Przyczyny okoliczności	Zdarzenie	Skutki
Drivery zmiany (istotne i towarzyszące) – niebezpieczeństwa	Akt albo proces dokonującej się zmiany, np. wypadek	Utrata zdrowia Utrata życia Straty finansowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie: R. Holly, Ubezpieczenie w organizacji ochrony zdrowia w Polsce, Warszawa 2013, s. 127; A. Chmielewska, Turbulencje jako drivery ryzyka uprawiania paralotniarstwa, [w:] Bezpieczeństwo w lotnictwie w wybranych aspektach funkcjonowania portu lotniczego, red. T. Compa, J. Rajchel, K. Załęski, Dęblin 2013, s. 218–219; A. Chmielewska, Analiza wybranego wypadku paralotniowego z uwzględnieniem driverów istotnych i towarzyszących, „Aviation and Security Issues” 2023, t. 3, nr 1, s. 5–10.

Wszelkie działania inicjujące uruchomienie procesu dokonującej się zmiany, które mogą skutkować nowym stanem rzeczy, naruszyć interesy podmiotu, możemy sprowadzić do dwojakiego rodzaju driverów: istotne – rozumiane jako przyczyny, które są warunkiem zaistnienia danego zdarzenia oraz towarzyszące – przyczyny, które współwystępując z driverem istotnym, mogą spowodować zdarzenie i następnie stymulować charakter oraz dynamikę jego przebiegu już przy niewielkiej intensywności drivera istotnego³².

²⁸ R.W. Griffin, *Podstawy zarządzania organizacjami*, tłum. M. Rusiński, Z. Mikołajczyk, Warszawa 2005, s. 6.

²⁹ Eksperti z zakresu bezpieczeństwa postulują, że zapewnienie bezpieczeństwa w głównej mierze zależy od skuteczności ochrony i obrony ludzi, obiektów i systemów gwarantujących jego sprawne funkcjonowanie, zob. *Środowisko bezpieczeństwa powietrznego państwa*, red. A. Radomyski, P. Malinowski, D. Michalski, Wrocław 2019, s. 38.

³⁰ R. Holly, *Ubezpieczenie w organizacji...*, s. 125.

³¹ Tamże, s. 121–128.

³² A. Chmielewska, *Analiza wybranego wypadku...*, s. 5.

Analiza zdarzeń podczas używania paralotni w 2022 r.³³ obejmuje anonimowo zgłoszonych 13 zdarzeń przez specjalnie przygotowany formularz na portalu bezpieczne-latanie.pl. Pozostałe zdarzenia zgromadzono na podstawie bezpośredniej rozmowy (w sumie 20), ale nie zostały zgłoszone przez specjalnie przygotowany formularz. Inne zdarzenia podczas używania paralotni odnaleziono w mediach internetowych i na forach lotniczych. Takich zdarzeń zebrano 10. W niektórych przypadkach nie udało się ustalić dokładnej daty lub/i miejsca zdarzenia³⁴. W ten sposób wszystkich zdarzeń zgromadzono 43. Ze względu na powtarzające się okoliczności i przyczyny postanowiono również włączyć je do analizy.

Tabela 2. Liczba zdarzeń podczas używania paralotni – 2022 r.

Zdarzenia 2022 r.	Paralotnia bez napędu	Paralotnia zmotoryzowana	Razem
Obrażenia śmiertelne	–	2	2
Obrażenia nieśmiertelne	5	2	7
Bez widocznych obrażeń w dniu zdarzenia	2	–	2
NN*	28	4	32
Razem	35	8	43

*NN – nieznanne miejsce lub/i data zdarzenia lub nieznanne jego wszystkie negatywne skutki.

Źródło: opracowanie własne.

Z tabeli 2 wynika, że wciąż najbardziej niebezpieczne w skutkach wypadki (zdarzenia o charakterze negatywnym) dotyczą paralotni zmotoryzowanej. Liczba osób poszkodowanych (nie wliczając śmiertelnych zdarzeń) wydaje się zaniżona, ponieważ do 32 zdarzeń nie posiadamy informacji o widocznych obrażeniach w dniu zdarzenia.

W przypadku dziewięciu negatywnych zdarzeń do najczęstszych urazów fizycznych należały urazy kręgosłupów oraz kończyn dolnych i górnych³⁵. W tym przypadku trudno dzielić urazy na ciężkie i lekkie, ponieważ niejednokrotnie proces leczenia złamania nogi był trudniejszy niż złamania kręgosłupa. Ponadto wiele z sytuacji niebezpiecznych, które zakończyły się bez widocznych obrażeń fizycznych pilota, mogło zakończyć się dużo gorzej³⁶.

Należy wspomnieć, że bardzo często pomijane są urazy psychologiczne czy psychiczne, a mają one olbrzymi wpływ zarówno na liczbę osób latających, jak i na jakość ich latania. Objawy PTSD mogą pojawić się natychmiast po traumatycznym wypadku lub tygodnie czy nawet miesiące po zdarzeniu lotniczym. Typowym objawem traumy, który pojawia się zaraz po wypadku, to brak poczucia bezpieczeństwa. Brak poczucia bezpieczeństwa powoduje, że osoba dotknięta urazem traumatycznym skupia się wyłącznie na przetrwaniu, na przeżyciu kolejnego dnia, zamiast na witalności, zdrowym rozwoju, np. nauki latania. Trauma może prowadzić do szeregu innych problemów zdrowotnych: choroby serca, otyłość, spadek odporności, bóle głowy, uzależnienia itp. Analizując plęć pilotów, należy stwierdzić, iż ofiarami niepożądanych zdarzeń byli mężczyźni³⁷.

³³ Brano pod uwagę jedynie zdarzenia podczas używania paralotni, w których brali udział polscy paralotniarze.

³⁴ A. Chmielewska, *Podsumowanie zebranych zdarzeń paralotniowych – 2022*, <https://bezpieczne-latanie.pl/index.php/artykuly-rozne-2/521-podsumowanie-zebranych-zdarzen-paralotniowych-2022> [dostęp: 6.03.2023].

³⁵ *Zdarzenia*, <https://www.bezpieczne-latanie.pl/index.php/zdarzenia/zd-paragliding?start=20> [dostęp: 28.12.2023].

³⁶ Tamże.

³⁷ Tamże.

Tabela 3. Liczba zdarzeń podczas używania paralotni w poszczególnych miesiącach – 2022 r.

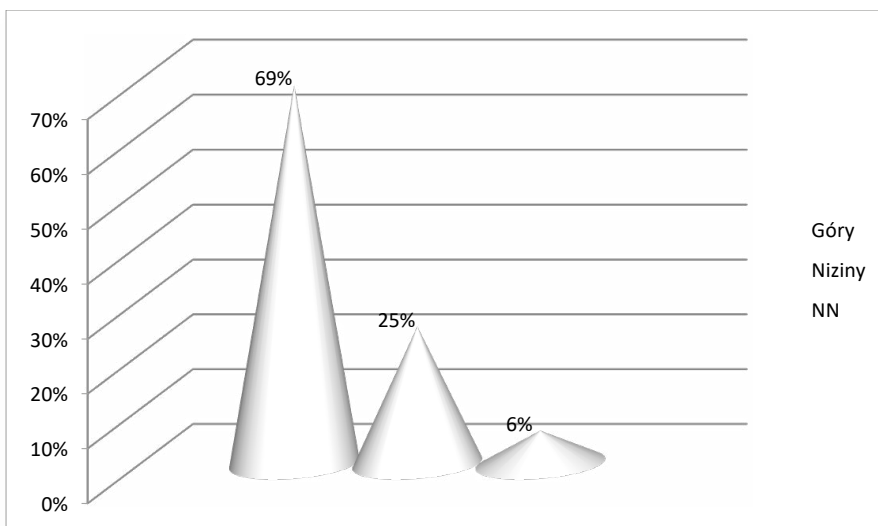
Rok 2022	Liczba zdarzeń
Styczeń	1
Luty	0
Marzec	2
Kwiecień	0
Maj	1
Czerwiec	3
Lipiec	5
Sierpień	13
Wrzesień	1
Październik	2
Listopad	0
Grudzień	0
NN*	15
Razem	43

*NN – nieznanne miejsce lub/i data zdarzenia lub nieznanne jego wszystkie negatywne skutki.

Źródło: opracowanie własne.

Analizując tabelę 3, najwięcej zdarzeń w 2022 r. miało miejsce w sierpniu (w sumie 13). Dane pokazują, że dramat paralotniarzy rozpoczął się już w styczniu 2022 r. Zarejestrowano wówczas ok. 30-letniego paralotniarza wykonującego lot w ramach kursu udoskonalającego z zakresu latania klifowego. W trakcie tego lotu upadł on na powierzchnię plaży³⁸. Zdarzenia paralotniowe wiosną nie należą do rzadkości. Wzrost liczby zdarzeń w sierpniu wskazuje prawdopodobnie na okres wakacyjny, tj. na rosnącą liczbę początkujących pilotów na niebie.

Wykres 1. Procentowa ilość zdarzeń paralotniowych ze szczególnym uwzględnieniem ukształtowania terenu – 2022 r.



*NN – nieznanne miejsce lub/i data zdarzenia lub nieznanne jego wszystkie negatywne skutki.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z portalu bezpieczne-latanie.pl

³⁸ <https://bezpieczne-latanie.pl/index.php/zdarzenia/zd-paragliding/view-submission/57863> [dostęp: 4.02.2023].

Z wykresu stożkowego (wykres 1) wynika, że terenem prawdopodobnie najchętniej wybieranym przez polskiego pilota paralotniarza pozostają góry. Może o tym świadczyć zgłoszone zdarzenie: „Wiatr z kierunku E, który w godzinach popołudniowych mógł znacznie przybierać na sile. [...] Chwilę po starcie pilot runął na drzewa i zarośla”³⁹.

Tabela 4. Mechanizm realizowania się ryzyka zmiany na przykładzie zdarzeń paralotniowych w 2022 r. z uwzględnieniem prawdopodobnych driverów ryzyka

Przyczyna/okoliczności	Zdarzenie	Skutki
Drivery istotne, w szczególności: zmienne warunki pogodowe trudne/wymagające warunki terenowe Drivery towarzyszące, w szczególności: mizerne doświadczenie	Wypadki podczas używania paralotni	<u>Utrata zdrowia</u> utrata lub upośledzenie funkcji organizmu niezdolność do pracy niezdolność wykonywania dotychczasowej roli (np. zawodowej, w gospodarstwie domowym, w strukturze społecznej) utrata dotychczasowego komfortu życia <u>Utrata życia</u> <u>Straty finansowe</u>, w szczególności koszty leczenia

Źródło: opracowanie własne.

Z tabeli 4 wynika, że prawdopodobny wpływ na rozmiar, intensywność skutków zdarzeń negatywnych (wypadków) podczas używania paralotni miały panujące zmienne warunki pogodowe, trudne warunki terenowe i mizerne doświadczenie paralotniarzy w tych warunkach.

Zaprezentowana analiza mechanizmu realizowania się ryzyka zmiany oraz zastosowana terminologia: ryzyko, zdarzenie oraz drivery, istotne i towarzyszące, pozwalają nam określić, czy, kiedy, na jakim etapie oraz w jaki sposób możemy podjąć działania zapobiegawcze, profilaktyczne oraz naprawcze, rekompensacyjne.

4. Istota ubezpieczenia

Ubezpieczenie jest narzędziem, które może znieść albo przynajmniej ma lub może ograniczyć ciężar zdarzeń, których ryzyko towarzyszy człowiekowi na każdym etapie jego życia. Zdarzenia te mogą mieć charakter negatywny, np. śmierć człowieka, zniszczenie sprzętu sportowego, kradzież samochodu lub też mogą wiązać się z powstaniem lub zwiększeniem potrzeb finansowych, np. koszty leczenia⁴⁰. Wraz z rozwojem technologicznym rosną straty oraz potrzeby, które wymagają coraz bardziej specjalistycznych zabezpieczeń⁴¹.

Nauka o ubezpieczeniach ma wymiar interdyscyplinarny i w literaturze przedmiotu można znaleźć różne ujęcia, pojęcia ubezpieczenia⁴².

Aby ubezpieczenie miało pozytywny wpływ na klienta zakładu ubezpieczeń, należy je rozpatrywać w różnych aspektach. W pierwszym aspekcie można uznać ubezpieczenia za urządzenia ekonomiczne, dzięki którym jednostki zastępują niepewną, choć poważną stratę finansową stosunkowo niewielkim, ale pewnym kosztem (nazywaną potocznie składką ubezpieczeniową⁴³). Z ekonomiczną rolą ubezpieczeń łączy się również ich funkcja społeczna⁴⁴, której celem jest zapewnienie ustabilizowanych warunków egzystencji osobie i/lub rodzinie w okresie choroby,

³⁹ <https://bezpieczne-latanie.pl/index.php/zdarzenia/zd-paragliding/view-submission/57864> [dostęp: 4.02.2023].

⁴⁰ *Ubezpieczenia*, red. W. Ronka-Chmielowiec, s. 14.

⁴¹ R. Holly, A. Chmielewska, *Teoretyczne i praktyczne...*, s. 36.

⁴² *Ubezpieczenia*, red. W. Ronka-Chmielowiec, s. 14.

⁴³ Składka ubezpieczeniowa to kwota, jaką ubezpieczony płaci ubezpieczającemu w zamian za udzieloną ochronę.

⁴⁴ T. Szumlicz, *Świadomość ryzyka społecznego jako podstawa wiedzy o systemie ubezpieczeń społecznych*, „Ubezpieczenia Społeczne. Teoria i Praktyka” 2017, nr 1, s. 3–16.

inwalidztwa, utraty zdolności do pracy oraz w okresie starości. Ubezpieczenia, które wypełniają ten cel, mają charakter przymusowy i wynikają z ustawowego obowiązku ubezpieczenia (ubezpieczenia społeczne)⁴⁵. Ubezpieczenie łączy więc różne aspekty rzeczywistości, stąd powinno być traktowane jako efekt długich doświadczeń⁴⁶.

Istotnym aspektem ukazującym ubezpieczenie jest rozumienie ubezpieczenia jako narzędzia mającego za zadanie eliminowanie lub minimalizowanie ryzyka poprzez proces łączenia wystarczającej liczby narażonych, jednorodnych przedmiotów w grupę tak, aby dało się przewidzieć potencjalne szkody/straty dla grupy jako całości⁴⁷.

Zatem ubezpieczenie może pełnić funkcję ochrony ubezpieczeniowej, rozumianej jako gotowość przejścia przez zakład ubezpieczeń materialnych lub/i niematerialnych skutków realizacji ryzyk, będących przedmiotem prawnego stosunku ubezpieczenia. Polega to na zapewnieniu (zagwarantowaniu) uzyskania pomocy finansowej ze strony zakładu ubezpieczeń w przypadku wystąpienia szkód w związku z realizacją ryzyk określonych w umowie ubezpieczeniowej oraz na finansowaniu kosztów powstałych szkód (wypłaceniu określonej kwoty odszkodowania, świadczenia)⁴⁸.

Ubezpieczenie odgrywa również szczególną rolę w dziedzinie rozwoju prewencji. Przez pojęcie prewencji należy rozumieć wszelką działalność zmierzającą do zmniejszenia szkód, a zatem działalność ubezpieczeniowa również będzie pełnić określoną rolę w dziedzinie prewencji⁴⁹. Funkcja zapobiegawcza ma na celu bezpośrednią ochronę majątku, własności indywidualnej, grupowej oraz ochronę ich zdrowia i życia. Może znacząco oddziaływać na zmniejszenie liczby i wysokości szkód powypadkowych (przeciwdziałać powiększaniu się ekonomicznych skutków tych zdarzeń), a nawet może przewidywać przyszłe wypadki ubezpieczeniowe.

Ubezpieczenie zaliczane jest niekiedy do zjawisk czysto finansowych. Fundusze powstające ze składek ubezpieczeniowych stają się własnością zakładów prowadzących działalność gospodarczą. Decycentem oraz dysponentem środków jest ubezpieczyciel, który w zamian podejmuje działania polegające na wypłaceniu określonych z góry odszkodowań albo świadczeń ubezpieczeniowych⁵⁰.

Można uznać, że ubezpieczenie bierze udział w przeniesieniu ryzyka poprzez transfer ryzyka z jednostki – w drodze umowy – na wyspecjalizowaną instytucję finansową (zakład ubezpieczeń). Transfer ryzyka realizowany jest przez świadome porozumienie między ubezpieczycielem, który przejmuje na siebie odpowiedzialność w sytuacji materializacji ryzyka, a ubezpieczającym, który transferuje ryzyko w zamian za składkę, która jest ceną nabycia ochrony ubezpieczeniowej⁵¹. W podstawowym ujęciu ubezpieczenie stanowi też podział ciężaru strat, potrzeb finansowych na wiele podmiotów, którym podobne ryzyko zagraża⁵². W sytuacji wystąpienia wypadku objętego

⁴⁵ E. Pogodzińska-Mizdrak, *Ubezpieczenia gospodarcze a elementy gospodarki finansowej firm ubezpieczeniowych w Polsce*, „Zeszyty Naukowe / Akademia Ekonomiczna w Krakowie” 2000, nr 535, s. 38.

⁴⁶ *Ubezpieczenia – Podręcznik akademicki*, red. J. Handschke, J. Monkiewicz, Warszawa 2010, s. 43–48.

⁴⁷ *Ubezpieczenia. Rynek i ryzyko*, red. W. Ronka-Chmielowiec, s. 34–35.

⁴⁸ *Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne w Polsce*, red. D. Ostrowska, P. Jamróz, Warszawa 2016, 14–17.

⁴⁹ M. Hyski, *Ubezpieczenie jako instrument finansowej kontroli ryzyka*, „Prace Naukowe Akademii im. Jana Długosza w Częstochowie. Pragmata tes Oikonomias” 2017, z. 11, s. 109–121.

⁵⁰ E. Pogodzińska-Mizdrak, *Ubezpieczenia gospodarcze...*, s. 39.

⁵¹ I. Kwiecień, *Istota i rola ubezpieczeń*, [w:] *Ubezpieczenia. Rynek i ryzyko*, red. W. Ronka-Chmielowiec, Warszawa 2002, s. 34–37.

⁵² T. Michalski, *Ryzyko w działalności człowieka*, [w:] *Podstawy ubezpieczeń*, t. 1, *Mechanizmy i funkcje*, red. J. Monkiewicz, Warszawa 2000, s. 43–60.

polisą ubezpieczony ma możliwość uzyskania kompensaty szkód przez wypłatę przez ubezpieczyciela np. odszkodowania, świadczenia⁵³.

Zatem, celem ubezpieczenia może być np. wypłata odszkodowania⁵⁴, za szkody wyrządzone człowiekowi wskutek np. wypadku lotniczego. Prawo do odszkodowania wynika z umowy zawieranej pomiędzy ubezpieczycielem, a ubezpieczającym i nabywane jest po wniesieniu opłaty⁵⁵. Zobowiązania instytucji oferujących ubezpieczenia gospodarcze odpowiadają zakładom ubezpieczeń, zaś wypłatę świadczeń przysługujących z ubezpieczenia społecznego gwarantuje państwo.

Jeżeli jednak przyjmiemy, że przedmiotem ubezpieczenia może być np. zdrowie, życie to w takim ujęciu ubezpieczenie jest/może być metodą zarządzania ryzykiem polegającą na neutralizowaniu zdarzeń uznane za zagrażające interesom określonego podmiotu⁵⁶.

Zatem istotą ubezpieczenia jest, a przynajmniej winno być, zabezpieczenie interesów ubezpieczonego klienta/kontrahenta poprzez neutralizację skutków ryzyka, które te interesy mogą naruszyć. Dlatego należy rozróżniać ofertę ubezpieczeniową, która jest deklaracją gotowości do neutralizowania skutków określonych ryzyk w określony sposób, na określonych warunkach, od produktu ubezpieczeniowego⁵⁷, który musi uwzględnić interes klienta ubezpieczonego, tj. chronić jego interes poprzez neutralizację ryzyka, które mu zagraża⁵⁸.

5. Ubezpieczenie jako metoda zarządzania ryzykiem

Przeprowadzone rozważania nad ryzykiem, zdarzeniem oraz mechanizmem realizowania się ryzyka zmiany pokazuje, że przedmiotem zarządzania ryzykiem jest zdarzenie, którego to ryzyko dotyczy. Zarządzanie możemy sprowadzić do kontrolowania driverami istotnymi i towarzyszącymi, które zdarzenie powodują. Kiedy zarządzamy ryzykiem, zawsze zarządzamy zdarzeniami. Ryzykiem zarządzamy, kiedy mamy wpływ na prawdopodobieństwo zrealizowania się negatywnego zdarzenia albo na przebieg realizacji zdarzenia lub/i na jego skutki⁵⁹.

Celem zarządzania ryzykiem (zdarzeniami) jest neutralizowanie ryzyka – neutralizowanie zdarzeń uznanych za zagrażające interesom określonego podmiotu, a tym samym minimalizowanie skutków/strat zdarzeń.

W literaturze przedmiotu wymienia się najczęściej następujące metody zarządzania ryzykiem:

- unikanie;
- kontrolowanie;
- zapobieganie;
- cedowanie⁶⁰;
- transferowanie;
- dywersyfikacja – poprzez rozłożenie na grupę osób zagrożonych podobnym ryzykiem.

⁵³ B. Hadyniak, *Ryzyko w przedsiębiorstwie*, [w:] *Ubezpieczenia w zarządzaniu ryzykiem przedsiębiorstwa*, t. 1, Podstawy, red. B. Hadyniak, J. Monkiewicz, Warszawa 2010, s. 47.

⁵⁴ Odszkodowanie jest świadczeniem ściśle związanym ze sferą majątkową, jego celem jest wyrównanie powstałego uszczerbku w stanie majątkowym. Natomiast zadośćuczynienie to rekompensata za uszczerbek w dobrach osobistych. Jest to świadczenie należne w razie wystąpienia szkody, która jest szkodą niemajątkową.

⁵⁵ W. Śmid, *Boss leksykon*, Kraków 2012, s. 556.

⁵⁶ R. Holly, *Ubezpieczenie w organizacji...*, s. 157.

⁵⁷ R. Holly, A. Chmielewska, *Teoretyczne i praktyczne...*, s. 36.

⁵⁸ R. Holly, *Ubezpieczenie w organizacji...*, s. 146.

⁵⁹ Tamże, s. 158–159.

⁶⁰ Tamże, s. 156.

Ubezpieczenie jako metoda zarządzania ryzykiem jest instrumentem złożonym⁶¹. Ubezpieczenie jako cedowanie ryzyka na inny podmiot w zamian za opłatę (składkę) jest jedną z wielu metod zarządzania ryzykiem. Aby ubezpieczeniowa metoda zarządzania ryzykiem była bardziej przydatna w celu neutralizacji zdarzenia uznanego za zagrożenie/negatywne, zakres gwarantowanej w umowie ubezpieczeniowej ochrony powinien obejmować działania likwidujące zagrożenia, działania przerywające bieg negatywnych zdarzeń albo chociaż ograniczające, rekompensujące ich negatywne skutki. Dzięki temu jego skutki nie naruszają interesów podmiotu lub zostaną zminimalizowane.

Aby ubezpieczeniowa metoda zarządzania ryzykiem była bardziej przydatna w celu neutralizacji ryzyka, umowa ubezpieczenia powinna być rzeczywistą gwarancją ochrony interesów podmiotu, którą można osiągnąć poprzez dokładne zdefiniowanie tych interesów, wszystkich skutków, uzgodnienie realizacji roszczeń oraz uzgodnienie warunków obowiązywania opisanych w umowie ubezpieczenia ustaleń⁶².

Przeprowadzone rozważania nad wyjaśnieniem takich zagadnień jak: ryzyko, zdarzenie, zarządzanie ryzykiem i mechanizm realizacji ryzyka zmiany pozwoliło nam stwierdzić, że ubezpieczenie może być metodą zarządzania ryzykiem, którego celem jest neutralizowanie driverów (niebezpieczeństw, zagrożeń), ograniczenie zdarzeń. Takie ujęcie rozszerza powszechnie dominujące rozumienie ubezpieczenia jako instrumentu tylko finansowego, służącego rekompensowaniu szkód czy strat, jakie mogą powstać w wyniku np. wypadku paralotniowego.

6. Podsumowanie

Współczesna gospodarka zmienia rolę ubezpieczenia. Dzisiaj jakość czy poziom ubezpieczenia jest ważnym elementem oceny ryzyka ubezpieczonego jako klienta zakładu ubezpieczeniowego, który nie chce postrzegać ubezpieczenia wyłącznie jako koszt dla niego.

Aby ubezpieczenie mogło stać się istotnym instrumentem zarządzania ryzykiem do ograniczania przebiegu skutków zdarzeń, a tym samym minimalizującym zdarzenia, winno przede wszystkim sprzyjać podejmowaniu działań prewencyjnych. Współczesne ubezpieczenie dla paralotniarzy powinno być wieloaspektowym składnikiem systemu zarządzania różnego rodzaju ryzykiem, nie tylko ryzykiem szkód tzw. kradzieżowych, pożarowych, powodziowych i wynikających z działania sił natury.

Aby ubezpieczenie było traktowane jako kluczowy wskaźnik wpływu sektora na gospodarkę i jednocześnie pełniło określoną rolę w dziedzinie prewencji, nie powinno dopuszczać do zrealizowania się wypadków.

Aby ubezpieczeniowa metoda zarządzania ryzykiem była bardziej przydatna do neutralizacji ryzyka, a ubezpieczenie bardziej pomagało klientom (paralotniarzom) oraz mogło zwiększać bezpieczeństwo, umowa ubezpieczenia winna być rzeczywistą gwarancją ochrony interesów klienta, którą można osiągnąć poprzez:

- dokładne określenie, zdefiniowanie tych interesów, które mogą zostać naruszone przez zrealizowanie się zdarzenia;
- dokładne opisanie ryzyk/ryzyka, w tym ustalenie rodzajów i zakresu skutków, których rekompensaty klient (np. paralotniarz) oczekuje;

⁶¹ *Vademecum ubezpieczeń gospodarczych (pośrednika ubezpieczeniowego)*, red. T. Sangowski, Poznań 1998; *Ubezpieczenia*, red. W. Ronka-Chmielowiec, s. 16.

⁶² R. Holly, *Ubezpieczenie w organizacji...*, s. 158–159.

- uzgodnienie/ustalenie procedury nie tylko zgłaszania, ale przede wszystkim rozpatrywania i realizacji roszczeń;
- uzgodnienie/ustalenie warunków opisanych w umowie ubezpieczenia.

Skracając rozmowę, należy nie tylko określić, komu ubezpieczenie ma służyć, czy i jaki interes ma chronić, ale co powinno być przedmiotem ubezpieczenia w paralotniarstwie.

Aby mówić, że ubezpieczenie to myślenie długofalowe, kształtujące odpowiednie postawy rzeczywistej gwarancji ochrony interesów klienta, wymaga to współpracy zarówno ze strony zakładów ubezpieczeń, jak i całego środowiska paralotniarskiego.

Szczególny nacisk kładzie się jednak na zakłady ubezpieczeń, a dotyczy on: prowadzenia systematycznej analizy ryzyka związanego z paralotniarstwem, prowadzenia własnych badań wypadków paralotniowych, zbudowania i prowadzenia własnego banku wiedzy o nowych zdarzeniach i ich skutkach, a także aktywnego udziału brokerów ubezpieczeniowych w szkoleniach pilotów paralotni oraz wsparcie w audytach bezpieczeństwa, dostarczając informacji o nowych niebezpieczeństwach i dobrych praktykach w zakresie bezpieczeństwa celem wzmocnienia więzi pomiędzy klientem a ubezpieczycielem.

Aby działania te mogły być wdrożone w praktyce, potrzeba wysokiego poziomu świadomości o skutkach/stratach zdarzeń, rozumienia mechanizmu realizacji ryzyka zmiany, rozumienia ubezpieczenia jako metody zarządzania ryzykiem nie tylko przez zakłady ubezpieczeń, brokerów ubezpieczeniowych, ale także przez środowisko lotnicze. Zdobywanie wiedzy w zakresie ubezpieczeń, oceny ryzyka i w końcu zarządzania ryzykiem poprzez ubezpieczenie np. w paralotniarstwie jest procesem wieloletniej nauki, która działa w myśl zasady: najpierw teoria, potem praktyka. Aby określić, jaki (i czyj) jest interes, potrzeba współpracy zarówno środowiska ubezpieczeniowego, jak i lotniczego.

Co zatem mogą zrobić organizacje pozarządowe zajmujące się wielostronnym dialogiem na rzecz rozwoju sektora ubezpieczeń w Polsce? Po pierwsze członkowie tych organizacji mogą upowszechniać dobre praktyki w zakresie bezpieczeństwa w paralotniarstwie, mogą popularyzować inicjatywy prewencyjne dla paralotniarzy, popularyzować wiedzę o nowych zagrożeniach podczas używania paralotni w licznych publikacjach, a także zachęcać środowisko ubezpieczeniowe do polepszania wizerunku polskiego rynku ubezpieczeniowego poprzez zachęcanie pracowników zakładów ubezpieczeń do czynnego udziału w konferencjach, dostarczając informacji o najnowszych niebezpieczeństwach i dobrych praktykach w zakresie bezpieczeństwa w paralotniarstwie.

Natomiast co może zrobić środowisko lotnicze, żeby zachęcić do współpracy zakłady ubezpieczeń losami tych, których negatywne zdarzenie gwałtownie i nieodwracalnie pogorszyło warunki życia?

Kluczem do rozwiązania przedstawionych dylematów powinna być publiczna diagnoza sytuacji ofiar wypadków paralotniowych, ich rodzin, winno być nadanie ludzkiego wymiaru tragicznym statystykom. Wciąż niewiele wiemy o faktycznych losach ofiar tych zdarzeń, o tym, co dzieje się np. z rodziną, która traci jedynego żywiciela. Co dzieje się z rodziną, której życie od chwili wypadku skupia się głównie na opiece nad osobą niezdolną do samodzielnego wykonywania prostych czynności? A jeśli nawet poszkodowany paralotniarz osiągnie możliwość samodzielnego poruszania się na wózku inwalidzkim, jakie są jego szanse na pokonanie takich barier, jak np. schody, progi, krawężniki czy rozgrzany pod wpływem słońca asfalt (ścieżki rowerowe)? Brak takich danych powoduje, że trudno wzbudzić zainteresowanie firm ubezpieczeniowych losami tych, których wypadek niespodziewanie pogorszył warunki zdrowia i życia, warunki funkcjonowania w społeczeństwie.

Reasumując, aby ubezpieczenie stało się instrumentem skutecznego zarządzania ryzykiem, w działania te muszą być zaangażowani przedstawiciele jak największej liczby podmiotów: instytucji bezpieczeństwa, ośrodków szkoleniowych, organizacji pozarządowych, lokalnych stowarzyszeń, portali internetowych, a także przedstawiciele sektora prywatnego, przede wszystkim – zakładów ubezpieczeń.

BIBLIOGRAFIA

Artykuły i monografie

Chmielewska A., *Analiza wybranego wypadku paralotniowego z uwzględnieniem driverów istotnych i towarzyszących*, „Aviation and Security Issues” 2023, t. 3, nr 1.

Chmielewska A., *Podsumowanie zdarzeń paralotniowych – 2017*, referat wygłoszony w ramach Krajowej Konferencji Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego, Warszawa, 18 kwietnia 2018 r.

Chmielewska A., *Turbulencje jako drivery ryzyka uprawiania paralotniarstwa*, [w:] *Bezpieczeństwo w lotnictwie w wybranych aspektach funkcjonowania portu lotniczego*, red. T. Compa, J. Rajchel, K. Załęski, Dęblin 2013.

Chmielewska A., *Zjawiska pogodowe jako obiektywne czynniki ryzyka w uprawianiu paralotniarstwa*, [w:] *Bezpieczeństwo lotów w aspekcie ryzyka kolizji statków powietrznych z ptakami*, red. J. Ćwiklak, Dęblin 2009.

Griffin R.W., *Podstawy zarządzania organizacjami*, tłum. M. Rusiński, Z. Mikołajczyk, Warszawa 2005.

Hadyniak B., *Ryzyko w przedsiębiorstwie*, [w:] *Ubezpieczenia w zarządzaniu ryzykiem przedsiębiorstwa*, t. 1, *Podstawy*, red. B. Hadyniak, J. Monkiewicz, Warszawa 2010.

Holly R., Chmielewska A., *Teoretyczne i praktyczne aspekty zarządzania ryzykiem sportów ekstremalnych (na przykładzie paralotniarstwa)*, [w:] *Studia ubezpieczeniowe. Zarządzanie ryzykiem i finansami*, red. J. Lisowski, Poznań 2011.

Holly R., *Ubezpieczenie w organizacji ochrony zdrowia w Polsce*, Warszawa 2013.

Hyski M., *Ubezpieczenie jako instrument finansowej kontroli ryzyka*, „Prace Naukowe Akademii im. Jana Długosza w Częstochowie. Pragmata tes Oikonomias” 2017, z. 11.

Jajuga K., *Koncepcja ryzyka i proces zarządzania ryzykiem – wprowadzenie*, [w:] *Zarządzanie ryzykiem*, red. tegoż, Warszawa 2009.

Klich E., *Bezpieczeństwo lotów – wybrane zagadnienia*, Warszawa 1999.

Klich E., *Zarządzanie ryzykiem zderzeń statków powietrznych z ptakami*, [w:] *Bezpieczeństwo lotów w aspekcie ryzyka kolizji statków powietrznych z ptakami*, red. J. Ćwiklak, Dęblin 2009.

Kwiecień I., *Istota i rola ubezpieczeń*, [w:] *Ubezpieczenia. Rynek i ryzyko*, red. W. Ronka-Chmielowiec, Warszawa 2002.

Michalski T., *Ryzyko w działalności człowieka*, [w:] *Podstawy ubezpieczeń*, t. 1, *Mechanizmy i funkcje*, red. J. Monkiewicz, Warszawa 2000.

Ortyński K., *Zarządzanie ryzykiem – czyli czym?*, [w:] *Rynek Ubezpieczeń. Współczesne problemy*, red. W. Sułkowska, Warszawa 2013.

Pogodzińska-Mizdrak E., *Ubezpieczenia gospodarcze a elementy gospodarki finansowej firm ubezpieczeniowych w Polsce*, „Zeszyty Naukowe / Akademia Ekonomiczna w Krakowie” 2000, nr 535.

Šmid W., *Boss leksykon*, Kraków 2012.

Szumlicz T., *Świadomość ryzyka społecznego jako podstawa wiedzy o systemie ubezpieczeń społecznych*, „Ubezpieczenia Społeczne. Teoria i Praktyka” 2017, nr 1.

Środowisko bezpieczeństwa powietrznego państwa, red. A. Radomyski, P. Malinowski, D. Michalski, Wrocław 2019.

Ubezpieczenia – Podręcznik akademicki, red. J. Handschke, J. Monkiewicz, Warszawa 2010.

Ubezpieczenia – Rynek i ryzyko, red. W. Ronka-Chmielowiec, Warszawa 2002.

Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne w Polsce, red. D. Ostrowska, P. Jamróż, Warszawa 2016.

Ubezpieczenia, red. W. Ronka-Chmielowiec, Warszawa 2016.

Vademecum ubezpieczeń gospodarczych (pośrednika ubezpieczeniowego), red. T. Sangowski, Poznań 1998.

Webster's Third New International Dictionary of the English language, red. P. Babcock, Könemann 1993.

Wieczorek S., *Bezpieczeństwo człowieka w świetle zagrożeń dnia codziennego*, [w:] *Bezpieczeństwo i zagrożenia współczesnego świata*, red. A. Olak, I. Oleksiewicz, Rzeszów 2008.

Akty i dokumenty prawne

Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U. z 2023 r., poz. 656 ze zm.).

Ustawa z dnia 15 grudnia 2017 r. o dystrybucji ubezpieczeń (tekst jedn. Dz.U. z 2023 r. poz. 1111).

Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (tekst jedn. Dz.U. z 2022 r., poz. 1235).

Ustawa z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (tekst jedn. Dz.U. z 2022 r., poz. 2189).

Źródła internetowe

Chmielewska A., *Podsumowanie zebranych zdarzeń paralotniowych – 2022*, <https://bezpieczne-latanie.pl/index.php/artykuly-rozne-2/521-podsumowanie-zebranych-zdarzen-paralotniowych-2022> [dostęp: 6.03.2023].

Zdarzenia, <https://www.bezpieczne-latanie.pl/index.php/zdarzenia/zd-paragliding?start=20> [dostęp: 28.12.2023].

<https://bezpieczne-latanie.pl/index.php/zdarzenia/zd-paragliding/view-submission/57864> [dostęp: 4.02.2023].

https://pl.wikipedia.org/wiki/Zespół_stresu_pourazowego [dostęp: 5.02.2023].

https://www.warta.pl/documents/dokumenty_archiwalne/turystyczne_i_nnw/OWU_WARTA_Tra vel_C0513_int.pdf [dostęp: 4.03.2023].