

Kryzys lotniczy w związku z Coronawirusem

Coronavirus aviation crisis



Grzegorz Zajac

*Dr, adiunkt, zastępca dyrektora
Instytutu Nauk o Bezpieczeństwie*

*Staropolska Szkoła Wyższa w
Kielcach*

gkzajac@wp.pl

Streszczenie: Kryzys wywołany pandemią Coronawirusa wpłynął na różne części gospodarki, w tym także na transport lotniczy. Wielu przewoźników ograniczyło liczbę wykonywanych operacji o 70-80%, a nawet niektórzy zawiesili całkowicie operacje. Przywrócenie stanu sprzed kryzysu związanego z pandemią Coronawirusa nie będzie możliwe bez wsparcia rządowego. Władze państwa muszą wesprzeć przewoźników w interesie zachowania w miarę zrównoważonej sytuacji polityczno-ekonomicznej kraju. Przez długie miesiące funkcjonujące ograniczenia jeszcze potrwają w 2021 r. Jeśli uda się przezwyciężyć ten kryzys, to potrzeba kilku lat, by przywrócić stan rozwoju ruchu lotniczego sprzed pandemii koronawirusa.

Słowa kluczowe: Kryzys; Lotnictwo; Ruch lotniczy

Abstract: The crisis caused by the Coronavirus pandemic has affected various parts of the economy, including air transport. Many carriers have reduced their operations by 70-80% and even some have suspended operations altogether. It will not be possible to restore the pre-crisis situation related to the Coronavirus pandemic without government support. The state authorities must support the carriers in the interest of maintaining a relatively balanced political and economic situation in the country. For many months, the restrictions will continue in 2021. If this crisis is overcome, it will take several years to restore the state of air traffic development before the coronavirus pandemic.

Keywords: Crisis; Aviation; Air traffic

Globalny kontekst Coronawirusa

Mamy do czynienia z sytuacją, która mocno ograniczyła transport lotniczy. Pandemia Coronawirusa, która od grudnia 2019 r. zapoczątkowana w Chinach (ChRL) rozprzestrzeniła się na większość państw na świecie. Sytuacja wygląda najgorzej w Europie, gdzie od połowy marca 2020 r. poszczególne państwa zaczęły zamykać szkoły, urzędy, uczelnie, restauracje i galerie handlowe. Polityczne decyzje władz podyktowane są jak najbardziej uzasadnioną potrzebą powszechnej ochrony zdrowia i bezpieczeństwa zdrowotnego obywateli. Państwa zaczęły zamykać wiele miejsc publicznych, zaczę-

ły wprowadzać zakaz zgromadzeń większych niż 50 osób. Od stycznia 2020 r. najwięcej przypadków zakażeń Coronawirusem (COVID-19) zaczęło przybywać we Włoszech. Władze państwowe nie zareagowały natychmiast właściwymi decyzjami i ograniczeniami, a decyzje o zamknięciu szkół wraz z brakiem jasnego komunikatu do społeczeństwa co w takiej sytuacji robić spowodowało, że wielu ludzi zaczęło przenosić życie towarzyskie do restauracji, pubów i barów. W tej sytuacji rozprzestrzenianie się tego wirusa było jeszcze szybsze i tragiczne w skutkach. Brak skuteczności państwa było widać od początku. Włochy nie radziły sobie z kryzysem. W

połowie marca 2020 r. poszczególne państwa bazując na doświadczeniu Włoch zaczęły wprowadzać bardzo rygorystyczne zakazy przebywania w miejscach publicznych i uruchamiając służby państwowe zaczęły egzekwować z całą surowością bezwzględne przestrzeganie zaleceń władz państwowych. Polska w dniu 15 marca 2020 r. zamknęła swoje granice na cudzoziemców, a po niej inne państwa zaczęły podejmować podobne działania. Choć niektóre państwa nadal nie zdawały sobie sprawy z powagi sytuacji, jak Wielka Brytania, która w kolejnych dniach miała otwarte szkoły i miejsca publiczne, a władze ograniczały się do komunikatu, że w stosownym czasie

podejmą kolejne działania. Walkę z tym wirusem można wygrać tylko wtedy, jeśli wszyscy będą podejmować podobne rozwiązania prawno-organizacyjne i powstrzymają się od udziału w publicznych zgromadzeniach, imprezach. Zamknięcie jednego państwa przy jednoczesnym bagatelizowaniu spraw przez państwa ościenne, wydłuży okres ograniczeń i trudności w funkcjonowaniu oraz nie przyczyni się do ograniczenia rozprzestrzeniania zachorowań na Coronawirusa.

Odwołane loty

Ograniczenia związane z pandemią Coronawirusa wpłynęły także na branżę lotniczą. Poszczególne państwa zaczęły zakazywać odgórnie operacji lotniczych na własne lotniska. Wiele przewoźników również podjęły decyzję, w związku z ograniczeniem możliwości poruszania się obywateli, o ograniczeniu operacji lotniczych lub zawieszeniu połączeń na najbliższe kilka miesięcy. Wiele z maszyn zostanie uziemionych, gdyż nie będzie operacji lotniczych. I tak, uwzględniając tradycyjnych przewoźników, Grupa IAG (zrzeszająca British Airways, Iberia, BMI) do końca maja ograniczy zdolność przewozową o 75%, grupa Lufthansa ograniczy zdolność na operacje długodystansowe do Afryki, Ameryki Południowej, czy na Bliski Wschód o 90%, a na operacje europejskie o około 20% od planowanej zdolności. Z kolei spółka Air France-KLM ogłosiła w dniu 16 marca 2020 r., że zredukuje w sposób znaczący w najbliższych dniach swoją aktywność. Według informacji władz spółki, ograniczy ona swoją zdolność przewozową na okres również dwóch miesięcy o 70-90%. Podobnie postąpili przewoźnicy nisko-kosztowi. Irlandzki Ryanair ograniczył na okres kwietnia i maja

2020 r. zdolność przewozową o 80%, podobnie norweski Norwegian ograniczył tym okresie zdolność przewozową o 85% [2]. Zawieszenie operacji wpływa również na pracowników. Większość załóg została wysyłana na płatne urlopy. Przewoźnicy nie chcą dopuścić do masowego zwalniania pracowników, gdyż w późniejszym okresie byłby problem z naborem ludzi do pracy. Trzeba również wspomnieć o ekonomicznych skutkach zawieszenia lub ograniczenia lotów. Przewoźnicy chcący latać na określone lotniska odbywa się w oparciu o tzw. sloty (przydziały czasów na start i lądowanie). Każdy przewoźnik według ustalonych reguł korzystający z prawa do slotu na danym lotnisku chce je zachować na kolejne sezony. Brak wykonywania operacji lotniczych powoduje automatycznie rezygnację z puli slotów i w kolejnym sezonie te prawa może utracić. Ta zasada w sytuacji kryzysowej jaka ma miejsce w ruchu lotniczym powoduje, że mogą powstać poważne zakłócenia w utrzymaniu praw nabytych. Dlatego wiele państw podjęło decyzję o zawieszeniu tej zasady na swoich lotniskach na kilka miesięcy. Największe międzynarodowe zrzeszenie przewoźników, IATA, choć przyjęło tę decyzję z zadowoleniem, to postulowało o jej rozszerzenie na cały sezon do końca października 2020 r [3].

Decyzje przewoźników o ograniczeniu zdolności przewozowej były podyktowane politycznymi decyzjami władz poszczególnych państw. Polska postanowiła zamknąć od 15 marca 2020 r. do odwołania wszystkie granice dla cudzoziemców, w tym granice lotnicze. Zatem, żaden statek powietrzny nie może do Polski przylecieć, a tym samym odlecieć. Taka decyzja skutkowałą zawieszeniem przez wielu przewoźników wszystkich połączeń do Polski, w

tym Polskie Linie Lotnicze LOT, Wizzair czy Ryanair. Choć od czerwca 2020 r. przywrócono w Polsce połączenia do niektórych, wybranych państw, to jest to w dalszym ciągu niewielki odsetek całości ruchu lotniczego. Dla państw, które żyją w dużym stopniu z dochodów z turystyki lotniczej, zamknięcia lub ograniczenia w ruchu lotniczym bardzo poważnie odbija się na całej gospodarce. Warto wskazać w tym miejscu na Islandię, do której można przybyć drogą lotniczą lub morską. Jednak turyści w 97% wybierają transport lotniczy. Islandia była krajem, który z roku na rok notował coraz większy wzrost ruchu lotniczego. Liczba turystów oraz pracowników przyjeżdżających do tego kraju drastycznie spadła w 2020 r. Porównując okres styczeń-sierpień 2019 w stosunku do 2020 r., to zanotowano 82% spadek w ruchu lotniczym w największym porcie lotniczym Islandii, Keflaviku (KEF) [8]. Natomiast w samym lipcu, najlepszym miesiącu pod względem wielkości ruchu lotniczego, ruch lotniczy w KEF w 2019 r. wyniósł 843 tys, a w 2018 r. 1 mln 187 tys., to w 2020 r. było tylko 131 tys. osób, co stanowi spadek o 84% w porównaniu do 2019 r [9]. W sierpniu 2020 r. Islandia przywróciła obowiązek 5-dniowej kwarantanny dla wszystkich przybywających na tę wyspę, co nie spotkało się ze wzrostem w napływie turystów. Większość turystów rozważających przyjazd na Islandię nie będzie zainteresowana obowiązkowym przebywaniem w dosyć drogich hotelach, bez możliwości wychodzenia z pokoju przez okres kilku dni [7].

Eyafjallajokull 2.0?

Zamknięcie lotnisk, ograniczenie działalności przewoźników, to sytuacja będąca następstwem działań

politycznych władz poszczególnych państw. Sytuacja z 2020 r. przypomina tą sprzed 10 lat, z 2010 r., kiedy to w Europie ruch lotniczy był wstrzymany na okres 7-8 dni w wyniku wybuchu wulkanu Eyafjallajokull na Islandii. Wówczas chmura pyłu wulkanicznego unosząca się wysoko w powietrzu powodowała zagrożenie bezpieczeństwa operacji lotniczych i władze państw europejskich postanowiły zamknąć całkowicie swoją przestrzeń powietrzną dla ruchu samolotów. Oczywiście, niektórzy przewoźnicy wykonywali własne testy stanowiące o tym, że nie było tak dużego niebezpieczeństwa. Jednak władze państwowe postanowiły „chuchać na zimne” i nie dopuścić do zagrożenia bezpieczeństwa lotów, w tym obywateli. Zamknięcie przestrzeni powietrznej trwało raptem tydzień czasu i wywołało to bardzo poważne skutki ekonomiczne dla całej branży lotniczej. Przewoźnicy szacowali straty na setki milionów dolarów. Według danych raportu *The Economic Impacts of Air Travel Restrictions Due to Volcanic* straty w sektorze lotnictwa wyniosły 2,2 mld USD, natomiast straty dla gospodarek państw globalnie związane z zamknięciem na jeden tydzień ruchu lotniczego wyniosły 4,7 mld USD [1]. Na szczęście ten kilka dni nie przyniosło generalnie przewoźnikom długotrwałych negatywnych konsekwencji. Jednakże, zachwiało to równowagę płatniczą i pokazało, że nawet tygodniowy zakaz wykonywania operacji lotniczych odbija się negatywnie na kondycji finansowej przewoźnika.

Jednak sytuacja w 2020 r. jest dużo bardziej poważna i absolutnie nieporównywalna. Konsekwencje ekonomiczne odczuwają wszyscy przewoźnicy, a być może że wielu zbankrutuje. Przywrócenie stanu sprzed kryzysu związanego z pandemią Co-

ronawirusa nie będzie możliwe bez wsparcia rządowego. Władze państwa muszą wesprzeć przewoźników w interesie zachowania w miarę zrównoważonej sytuacji polityczno-ekonomicznej kraju. Brak wsparcia może oznaczać tylko dramatyczne skutki społeczne (ogromny wzrost bezrobocia, chaos społeczny, zwiększona wielokrotnie wypłata zasiłków państwowych) czy ekonomiczne (wzrost cen, spadek produkcji, wyhamowanie wzrostu gospodarczego, recesja długotrwała). Również politycznie rządowi się to nie opłaca, gdyż opozycja może wykorzystać brak wsparcia rządu dla społeczeństwa i przejąć władzę.

Przewoźnicy uzyskali zapewnienie od poszczególnych państw, że uzyskają wsparcie finansowe, aby mogli w miarę bezpiecznie przejść okres kryzysu. Przede wszystkim państwo udzielając takiej pomocy koncentrowało się na aspekcie bezpieczeństwa społecznego, gdyż jak wyżej omówiono, państwo wspiera przede wszystkim pracowników takich przedsiębiorstw poprzez różne formy wsparcia społecznego (partycypacja w kosztach płacy, zwolnienie ze składek ubezpieczenia społecznego, czy różne instrumenty na rzecz poprawy płynności finansowej przedsiębiorstw, by uchronić je przed koniecznością zwolnień pracowników) [5]. Polityka państwa wspierająca przedsiębiorców w bardzo ciężkim okresie kryzysu to podejście racjonalne i nie ma nic wspólnego z określonym światopoglądem politycznym. Wiele państw postępuje w ten sposób i dotychczas mieliśmy wiele takich przypadków. Protekcyjnistyczna polityka państwa miała miejsce w Wielkiej Brytanii, czy USA w XX wieku [6]. Rozwiązanie to krytykowane przez zwolenników liberalnego podejścia do gospodarki nie miesza się państwa w wolny

rynek, wydaje się współcześnie mieć sens. Właśnie ci liberałowie dziś przyznają, że pomoc państwa jest wskazana i sami dopominają się o interwencję państwa [12]. Państwo w tak kryzysowej sytuacji nie może „stanąć plecami” do społeczeństwa i patrzeć biernie na rozwój wydarzeń. Rolą państwa powinno być utrzymanie stabilności gospodarki, stabilności politycznej oraz stabilności i bezpieczeństwa społecznego.

Pomoc pasażerom odwołanych lotów

W obliczu zamknięcia wielu operacji lotniczych i odwołaniu lotów powstaje pytanie o to, co będzie z pasażerami lotniczymi, którzy wykupili już lot, lub są w trakcie jakiejś podróży i napotkali na trudności z wylotem. Podstawową kwestią jest, czy należy pomóc pasażerom i jeśli tak, to w jaki sposób. Oczywiście, zamknięcie granic państwa, jak to ma w przypadku Polski, powoduje, że państwo musi pomyśleć też o powrocie swoich obywateli do kraju, którzy znajdują się w poza jego granicami. Trzeba tutaj rozróżnić dwie kwestie. Pierwsza to sytuacja, gdy państwo zamyka przestrzeń powietrzną i państwo jest współodpowiedzialne za odwołania lotów i sytuację poszczególnych pasażerów. Państwo w tej sytuacji powinno partycypować w ponoszeniu kosztów powrotu do kraju tych wszystkich, którzy wyrażają na to chęć. Polska w momencie zamknięcia granic lotniczych postanowiła, że wesprze przewoźnika LOT w organizacji przelotów własnych obywateli do kraju z różnych miejsc na świecie. Rząd RP przy współpracy z przewoźnikiem LOT zorganizował akcję „Lot do domu” [11]. Wsparcie państwa polega na dofinansowaniu biletów lotniczych i umożliwieniu powrotu z odległych rejonów świa-

ta. Druga kwestia, to sytuacja, że przewoźnik odwołuje loty w związku z ograniczeniem swobody poruszania się osób i ograniczeniem ich podróży między państwami. Jeśli państwo nie zamyka granic, to nie oznacza, że przewoźnicy mogą normalnie funkcjonować. Ograniczenia dotyczą również przewoźników, którzy w obliczu pandemii i ograniczenia mobilności społeczeństw, nie mogą prowadzić swojej działalności. Dlatego przewoźnicy odwołują loty. W tej sytuacji pasażerowie, którzy wykupili loty, lub gdy są w transzycie lub mają zaplanowany powrót samolotem, który się nie odbędzie, mają prawo do odszkodowania od przewoźnika. Procedury są określone w aktach normatywnych. W Europie istnieje wspólna polityka lotnicza UE, która zapewnia pasażerom jednakowe traktowanie we wszystkich państwach Unii. Każdy obywatel UE, oraz państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (Islandia, Norwegia, Lichtenstein) oraz Szwajcarii są w bezpiecznej sytuacji, gdyż prawodawstwo unijne jest jednoznaczne i nie pozostawia wątpliwości co do dalszych działań. Przepisy europejskie są jednakowe w każdym z tych państw. Obowiązują one na podstawie rozporządzenia 216/2004 z 2004 r. Prawne rozwiązania jakie przyjęto wiele lat temu do nosnie pomocy pasażerom w przypadku odwołania lotu, opóźnienia, czy odmowy wejścia na pokład w tej sytuacji są bardzo jasne i pomocne. Żaden pasażer nie powinien zostać bez pomocy. Każdy ma prawo do odszkodowania, z zastrzeżeniem pewnej kategorii osób. Kto ma prawo do odszkodowania, o którym mowa wyżej? Otóż, po pierwsze, są to wszyscy ci, którzy mieli wylecieć lub przylecieć statkiem powietrznym na jedno z lotnisk europejskich. Bez względu na ich obywatelstwo,

ani na to, z jakiego kraju mieli przylecieć, lub do jakiego odlecieć. Ważne jest, by było to lotnisko europejskie. Ponadto, odszkodowania mogą dochodzić ci wszyscy, którzy korzystali z usług europejskiego przewoźnika poza obszarem Europy (np. wylecieli europejskim przewoźnikiem do USA i ich lot powrotny został odwołany, a znajdują się na terytorium USA). Znaczenie ma tutaj państwo rejestracji przewoźnika lotniczego. W sytuacji odwołania lotu, każdy taki pasażer ma prawo do pomocy ze strony przewoźnika, w tym do odszkodowania, zgodnie z dyspozycją art.5 rozporządzenia 216/2004. Przewoźnik ma obowiązek zapewnić pasażerom niezbędną pomoc odnośnie danej sytuacji. W przypadku, gdy pasażer dopiero zakupił bilet i nie rozpoczął podróży, a jego lot został odwołany, to ma on prawo do zwrotu całości kosztów zakupu biletu, bez potrąceń. Natomiast, jeśli pasażer jest w trakcie odbywania podróży, bez względu na jej charakter, to ma prawo również do otrzymania zwrotu za lot powrotny, lub za całość podróży, „jeżeli lot nie służy już dłużej jakimkolwiek celowi związanemu z pierwotnym planem podróży pasażera”, zgodnie z art.8, ust.1, lit.a rozporządzenia 216/2004. Dodatkowo, jeśli pasażer jest w podróży i dowie się o odwołaniu lotu, to również przewoźnik musi zapewnić pasażerowi pomoc określoną w art.5 ust.1 lit.b, z zastrzeżeniem art.9 rozporządzenia 216/2004, tj. odpowiednią do czasu oczekiwania ilość posiłków, napojów, czy zakwaterowanie w hotelu wraz z dowozem do niego, jeśli wystąpi konieczność pobytu dłuższego, aniżeli pasażer planował. Takie rozwiązanie zabezpiecza interesy pasażera, jeśli będąc w obcym miejscu musi nagle zderyżyć się z sytuacją nagłego odwołania lotu. Istnieje jeszcze dodatkowa

możliwość, zgodnie z dyspozycją art. 5 ust.1 lit.c, z zastrzeżeniem art.7 rozporządzenia 216/2004, prawa pasażera do odszkodowania. To prawo to jest swoiste wynagrodzenie krzywd i ewentualnych strat pasażera przez przewoźnika. Przewoźnik ma obowiązek wypłacić odszkodowanie pasażerowi w wysokości 250, 400 lub 600 Euro, w zależności od długości trasy. I tak, w przypadku lotów do długości 1500km, przewoźnik wypłaci 250 Eur, w przypadku lotów o długości trasy od 1500 do 3500 km oraz na wszystkich wewnętrznych trasach powyżej 1500km – kwotę 400 Euro, a w przypadku pozostałych lotów o długości trasy powyżej 3500km – 600 Eur. Oczywiście ta zasada nie ma charakteru bezwarunkowego. Istnieje kilka przesłanek wyłączających odpowiedzialność przewoźnika z tytułu wypłaty tego odszkodowania. Pierwszą z nich jest kwestia czasu, kiedy pasażer dowiedział się o odwołaniu lotu:

- a) gdy przewoźnik poinformował pasażera o odwołaniu lotu na co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu, lub
- b) gdy przewoźnik poinformował pasażera o odwołaniu lotu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu i zaoferował mu zmianę planu podróży umożliwiając mu wylot najpóźniej dwie godziny przed planowym czasem odlotu i dotarcie do miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowym czasie przylotu, lub
- c) gdy przewoźnik poinformował pasażera o odwołaniu lotu w okresie krótszym niż 7 dni i jednocześnie zaoferował pasażerowi zmianę planu podróży, umożliwiającą mu wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich

miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu.

Drugą przesłanką wyłączającą odpowiedzialność przewoźnika za wypłatę odszkodowania za odwołany lot jest tzw. siła wyższa, o czym mowa w art.5 ust.3 rozporządzenia 216/2004. Przewoźnik nie musi wypłacać pasażerowi odszkodowania jeśli udowodni, że odwołanie lotu było spowodowane okolicznościami, na które nie miał żadnego wpływu i których nie był w stanie uniknąć. W tej sytuacji ciężar udowodnienia spoczywa na obsługującym przewoźniku. Analizując przypadek związany z kryzysem pandemii Coronawirusa, można rozgraniczyć na dwa przypadki. W sytuacji, gdy władze państwa zamykają granice lotnicze i zakaz lądowania na własnych lotniskach, to jest to przesłanka wyłączająca odpowiedzialność przewoźnika za wypłatę odszkodowania, o którym mowa w art.7. Przewoźnik na taką decyzję władz państwowych nie miał wpływu i choćby chciał wykonać swoje operacje lotnicze, to w wyniku zakazu wprowadzonego przez władze państwa nie jest w stanie. Pasażer będzie mógł otrzymać pomoc od przewoźnika za odwołanie lotu, ale z wyłączeniem prawa do odszkodowania. Istnieje też druga sytuacja, która ma charakter bardziej powszechny. Wiele państw jednak nie wprowadziło zakazów lotów na swoje lotniska. To poszczególni przewoźnicy zaczęli podejmować decyzje o ograniczeniu swoich operacji lotniczych i odwołaniu lotów. Oczywiście, ich decyzja jest motywowana uwarunkowaniami politycznymi o ograniczaniu mobilności i wprowadzaniu rozmaitych zakazów przemieszczania się w poszczególnych krajach. Jednak, o ile państwo nie zakazuje bezwzględnie wykonywa-

nia lotów przez przewoźników i nie zamyka przestrzeni powietrznej, to jest to decyzja tylko i wyłącznie przewoźnika. W tej sytuacji, pasażer jak najbardziej ma prawo do odszkodowania, o ile wyczerpie to przesłanki, o których mowa wyżej. Przewoźnik nie może powołać się na siłę wyższą, gdyż można sobie wyobrazić sytuację, że przewoźnik wykonuje operacje lotnicze, pomimo strat finansowych jakie byłyby związane z takimi lotami. Przewoźnik kieruje się swoją kondycją finansową i podejmuje odpowiednie decyzje we własnym interesie ekonomicznym. Trudno się dziwić takim decyzjom, są one zrozumiałe z punktu widzenia zabezpieczenia jego interesów jako przedsiębiorcy zatrudniającego setki lub tysiące ludzi i dbającego o swoją przyszłość. Jednak ta przesłanka w mojej ocenie, nie powoduje zwolnienia z odpowiedzialności przewoźnika za wypłatę odszkodowania przysługującego na podstawie art.7 rozporządzenia 216/2004, z zastrzeżeniem spełnienia powyższych warunków.

Czy każdy przewoźnik ma obowiązek stosować się do powyższych regulacji europejskich? Czy podróżując nisko-kosztowym przewoźnikiem można mieć zagwarantowane takie prawo? Odpowiedź jest bardzo oczywista i jednoznaczna. Każdy pasażer bez względu na to u jakiego przewoźnika zakupił bilet, ma prawo do otrzymania należytej pomocy wynikającej z ustawodawstwa unijnego. Zarówno tradycyjny przewoźnik, jak i nisko-kosztowy mają obowiązek respektowania postanowień wynikających z prawa europejskiego, które nie różnicuje przewoźników i pasażerów. Jakie procedury przewidziane są przez prawo, aby pasażer mógł otrzymać stosowne odszkodowanie od przewoźnika? Przede wszystkim pasażer w pierwszej kolejności musi

zgłosić się do samego przewoźnika z żądaniem wypłaty określonego prawem odszkodowania. Pasażer może swoje zgłoszenie wykonać w sposób jaki przewiduje procedura przewoźnika. Zazwyczaj jest to forma elektroniczna (za pośrednictwem platformy on-line poprzez wypełnienie formularza, lub pocztą elektroniczną na wskazany adres). Jeśli nie wiadomo jest w jaki sposób, to można wysłać pocztą tradycyjną do przewoźnika swoje zgłoszenie. W zgłoszeniu należy podać niezbędne informacje związane z odwołanym lotem, w tym numer lotu, datę odwołanego lotu, nazwisko pasażera. Można usłyszeć, że przewoźnik nie reaguje na zgłoszenia pasażera, lub utrudnia kontakt. Każdy pasażer ma prawo zgłosić stosowną reklamację, a prawo do odszkodowania to swoista reklamacja. Zazwyczaj ma to miejsce w przypadku nisko-kosztowych przewoźników, którzy działając w ten sposób chcą zniechęcić pasażera do składania swojego roszczenia i zaniechania procedury odszkodowawczej. Sytuacja z odwołaniem lotów w związku z pandemią Coronawirusa udzieliła się pasażerom Ryanair'a, którzy już w pierwszych dniach po ogłoszeniu odwołania lotów próbowali bezskutecznie dochodzić swoich praw gwarantowanych prawem europejskim. Pasażerowie na portalach internetowych zaczęli oskarżać firmę o celowe działanie na niekorzyść klientów, aby nie zwracać kosztów biletów dziesiątkom tysięcy pasażerów w Europie [10]. Przewoźnik nie komentował tych sytuacji. Struktura biznesowa nisko-kosztowych przewoźników mogłaby być przyczyną do zniechęcania klientów do dochodzenia swoich praw o odszkodowanie, jednak taka praktyka jest niedopuszczalna. Każdy przewoźnik podlega tym samym regulacjom i bez względu na

jego strukturę finansową i kosztową, regulacje są jednakowe dla wszystkich. Pasażer nie powinien się w takiej sytuacji zamartwiać. W przypadku, gdy przewoźnik nie odpowie, lub odmówi wypłaty odszkodowania, pasażer może zwrócić się do władzy lotniczej w każdym państwie europejskim ze skargą na przewoźnika i przedstawieniem swojego żądania. W przypadku polski, jest to Urząd Lotnictwa Cywilnego. W innych państwach znajdują się podobne instytucje. Instytucja ta ma obowiązek w określonym terminie wydać decyzję i w przypadku uznania racji pasażera, nakazać przewoźnikowi wypłatę odszkodowania podając w jakim terminie ma to nastąpić. Pasażer może też wysłać zawiadomienie do komisji Europejskiej, która rocznie otrzymuje tysiące informacji o nieprzestrzeganiu praw pasażera przez przewoźników.

Warto też spojrzeć pod kątem sytuacji ekonomicznej przewoźników, w tym Ryanair'a. Najwięksi przewoźnicy mają bardzo dobrą sytuację finansową, gdyż corocznie uzyskują spore zyski netto ze swojej działalności i nie mają problemów z płynnością finansów, wypłacalnością [4]. Dlatego pasażerowie nie powinni mieć problemu z dochodzeniem odszkodowania od przewoźnika. Proces może się wydłużyć, jednak trzeba cierpliwości.

Podsumowanie

Kryzys w branży lotniczej wywołany pandemią koronawirusa jest bardzo dotkliwy. Wiele państw utraciło dochody z turystyki, które stanowiły istotną część ich dochodu narodowego, jak np. Islandia. Od początkowego całkowitego zakazu lotów (tzw. lockdown) z/do danego państwa, do stopniowego luzowania obostrzeń, jednak z utrzymaniem

zakazu lotów do znacznej liczby państw. Turystyka bardzo odczuła zawieszenie połączeń lotniczych. Trzeba też zwrócić na aspekt społeczny, gdyż ludzie w wyniku ograniczenia/zamknięcia tras lotniczych nie podróżują, nie odwiedzają rodzin, nie zwiedzają miejsc, które do tychczas były niezwykle popularne. Transport lotniczy świetnie umożliwia dotarcie do najodleglejszych miejsc w bardzo szybkim czasie. Przez długie miesiące funkcjonujące ograniczenia jeszcze potrwać w 2021 r. Jeśli uda się przezwyciężyć ten kryzys, to potrzeba kilku lat, by przywrócić stan rozwoju ruchu lotniczego sprzed pandemii koronawirusa. ◀

Materiały źródłowe

- [1] http://www.infoair.pl/lotnicze-wydarzenie-roku-2010-wybuch-wulkanu-eyjafjoell-more_24710.html, dostęp 22.03.2020
- [2] <https://centreforaviation.com/analysis/reports/wizzair--ryanair-lead-europe-on-liquidity-for-covid-19-517608>, dostęp 20.03.2020.
- [3] <https://centreforaviation.com/analysis/reports/wizzair--ryanair-lead-europe-on-liquidity-for-covid-19-517608>, dostęp 20.03.2020.
- [4] <https://centreforaviation.com/analysis/reports/wizzair--ryanair-lead-europe-on-liquidity-for-covid-19-517608>, dostęp 22.03.2020
- [5] <https://www.gov.pl/web/rozwoj/pakiet-oslonowy-dla-firm-w-zwiazku-z-koronawirusem>, dostęp 21.03.2020.
- [6] Janik R., Rola interwencjonizmu państwowego w powstaniu welfare state w XX wieku, w: *Studia Politicae Universitatis Silesiensis*

9 (2012), s.15-33.

- [7] Leigh G., A close look at Iceland's pandemic flight activity, 22.08.2020, Flightradar24, <https://www.flightradar24.com/blog/iceland-flight-activity-pandemic/>, dostęp 10.09.2020.
- [8] Passenger statistics Keflavik Airport 2020, ISAVIA, <https://www.isavia.is/en/corporate/about-isavia/reports-and-statistics/passenger-statistics/statistics-keflavik-airport/2020>, dostęp 18.09.2020. Por: <https://www.ferdamalastofa.is/en/moya/news/category/1/63700-departures-of-foreign-passengers-in-august>, dostęp 15.09.2020.
- [9] Passenger statistics Keflavik Airport 2020, ISAVIA, <https://www.isavia.is/en/corporate/about-isavia/reports-and-statistics/passenger-statistics/statistics-keflavik-airport/2020>, dostęp 18.09.2020.
- [10] Sienko A., Ryanair odwołał loty, ale pieniędzy nie oddaje. Klienci są wściekli, 19.03.2020, w: <https://spidersweb.pl/bizblog/ryanair-zwrot-pieniedzy-odwolane-loty/>, dostęp 22.03.2020.
- [11] Walewska D., Rząd wstrzymał loty krajowe. LOT zablokował sprzedaż biletów, Rzeczpospolita, 16.03.2020. <https://www.rp.pl/Lotnictwo/303169956-Rzad-wstrzymal-loty-krajowe-LOT-zablokowal-sprzedaz-biletow.html>, dostęp 21.03.2020.
- [12] Wójcik P., Koronawirus i przedsiębiorcy: jak trwoga, to do państwa, Krytyka polityczna, 13.03.2020, <https://krytykapolityczna.pl/gospodarka/koronawirus-przedsiębiorcy-lewiatan-wojcik/>, dostęp 20.03.2020.