



AKADEMIA
LEONA KOŹMIŃSKIEGO

20
LECIE

CENTRAL AND EASTERN EUROPE'S BEST BUSINESS SCHOOL

**KONFERENCJA NAUKOWO-TECHNICZNA
PRZEJAZDY KOLEJOWO – DROGOWE 2015
SŁOWO O UBEZPIECZENIACH PRZEWOŹNIKÓW
KOLEJOWYCH I PROMOCJI BEZPIECZEŃSTWA**



Dr Mirosław Antonowicz - ALK



Wrocław 18.03.2015.

Plan Prezentacji



- I. **Pojęcie bezpieczeństwa – Przejazdy Kolejowe**
- II. O ubezpieczeniach przewoźników kolejowych,
- III. Promocja bezpieczeństwa
- IV. Krótko o studiach Podyplomowych w zakresie bezpieczeństwa w transporcie lądowym

Pojęcie bezpieczeństwa

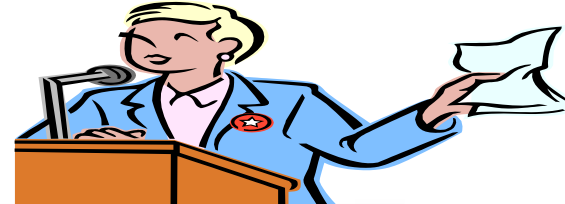


Pojęcie bezpieczeństwa:

- Zdolność przetrwania, niezależności, tożsamości, możliwości rozwoju, pewnej stabilności egzystencji.
- Metodologiczna i systematyczna analiza ryzyka w systemie człowiek – technika – środowisko, prowadzona w celu eliminacji, sterowania lub obniżenia do odpowiedniego poziomu, częstości występowania zdarzeń niepożądanych.
- Stan wolności od zagrożeń, a także jako wolność działania której nie towarzyszy poczucie zagrożenia.

Regulacje prawne tworzone są po to, aby wytworzyć stan bezpieczeństwa przez eliminację istniejących zagrożeń a także przyczyn ich wystąpienia.

Europejska polityka transportowa



Komisja Europejska w Białej Księdze z 2011 r., przedstawiła plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.

□ Dążenie do wyeliminowania ofiar śmiertelnych na drogach prowadzone realizowane będą min poprzez:

- Harmonizację i wprowadzenie technologii w zakresie bezpieczeństwa na drogach, takiej jak systemy wspomagające kierowców, (inteligentne) ograniczniki prędkości,, systemy współpracy i interfejsy pojazd-infrastruktura, itd.,
- Skoncentrowanie się **na szkoleniu i edukacji wszystkich użytkowników; promowanie stosowania urządzeń ochronnych** (pasy bezpieczeństwa, ochronna odzież, zapobieganie nieuprawnionym ingerencjom);

□ **Dążenie do Bezpiecznych Kolei**

Np. Rozwój procesu certyfikacji i konserwacji w odniesieniu do elementów infrastruktury o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa stosowanych w taborze i infrastrukturze

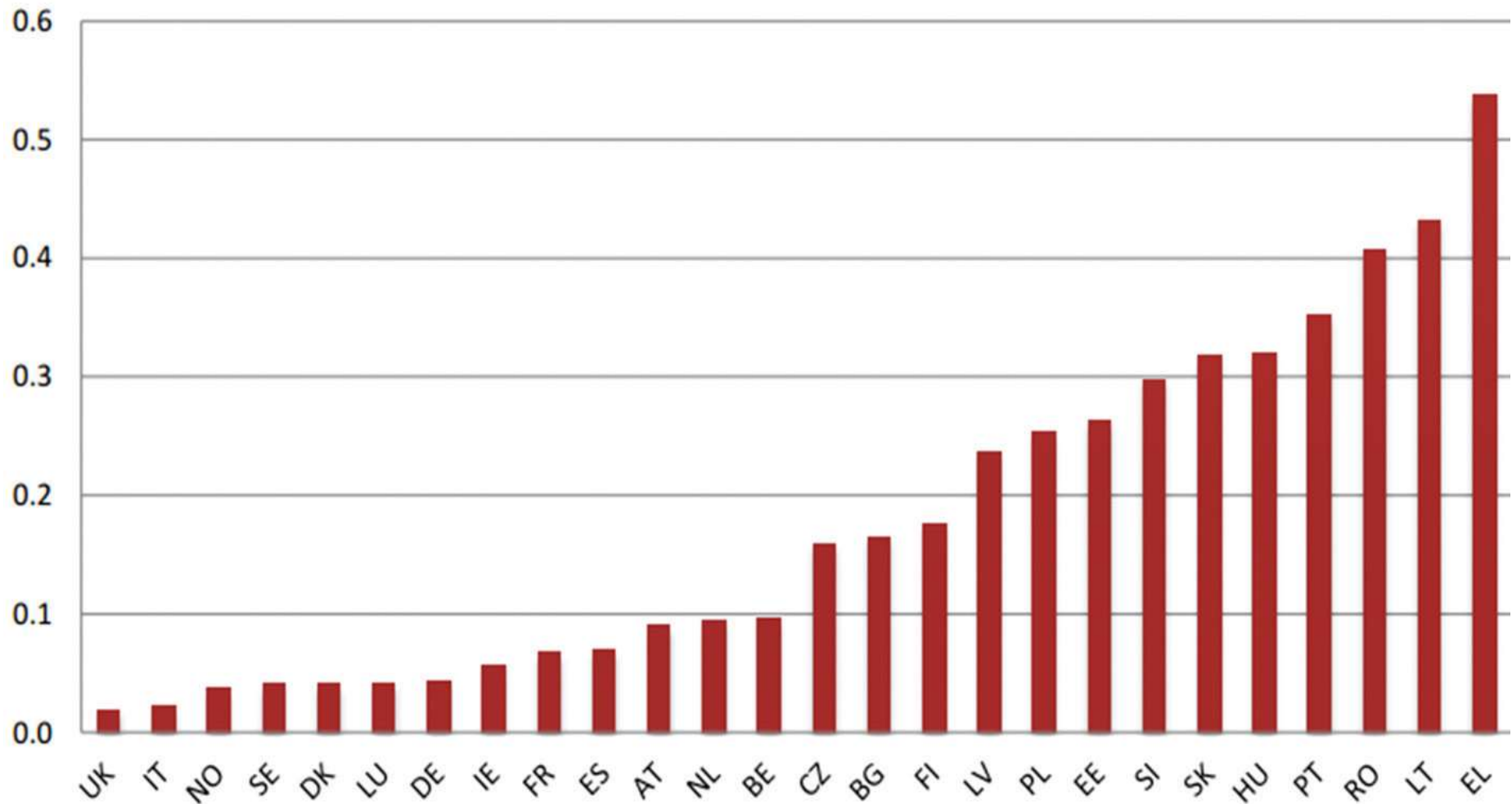
Biała Księga, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela, dnia 28.3.2011, KOM(2011) 144 wersja ostateczna, s.25

Podstawowe przyczyny zdarzeń na przejazdach kolejowych

- ❑ Niewłaściwe i niezgodne z przepisami zachowania użytkowników dróg (kierowcy, piesi);
- ❑ Infrastruktura (awarie urządzeń);
- ❑ Błędy ludzkie w zakresie bezpiecznego postępowania leżące po stronie personelu kolejowego

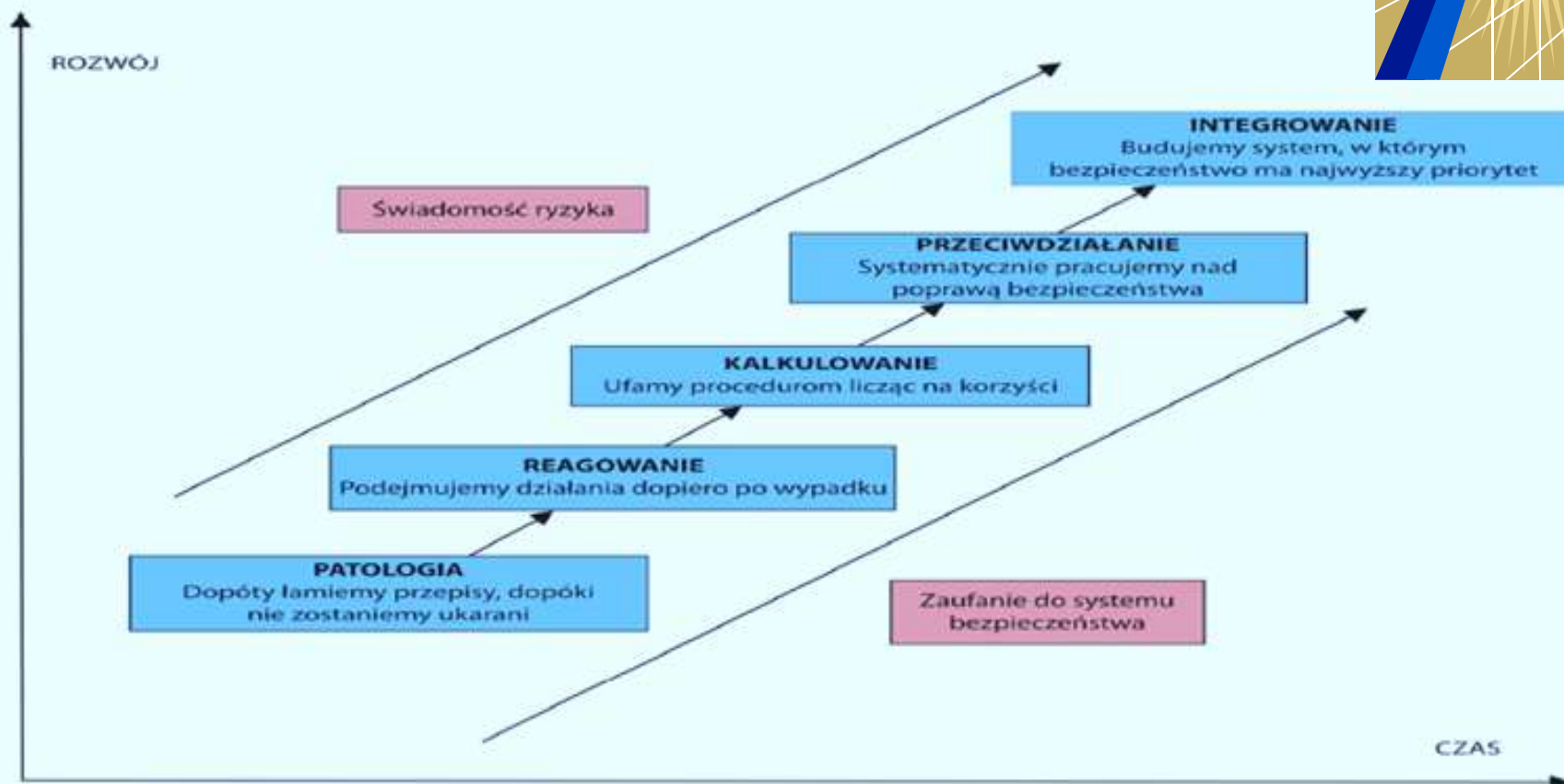


Ryzyko śmiertelności na przejazdach kolejowych: liczba ofiar śmiertelnych na przejazdach na mln *poc.km* ((2009–2011))



M. Sitarz i inni , 2013

Etapy tworzenia kultury bezpieczeństwa w transporcie



+ świadoma
edukacja

R. Krystek: Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce u progu nowej polityki transportowej Unii Europejskiej,

Plan Prezentacji



- I. Pojęcie bezpieczeństwa – Przejazdy Kolejowe
- II. O ubezpieczeniach przewoźników kolejowych,**
- III. Promocja bezpieczeństwa
- IV. Krótko o studiach Podyplomowych w zakresie bezpieczeństwa w transporcie lądowym

Skąd się bierze tendencja do regulacji

Teorii Regulacji Rynku

Regulacja rynku to wykorzystywanie przez państwo prawa przymusu w celu osiągnięcia określonych celów dla danej gałęzi

np. transportu kolejowego,

a uzasadnieniem teoria

zabezpieczenia interesu publicznego dla celów rozwoju konkurencji i prowadzenia bezpiecznej działalności.



Podstawy analiz przy wprowadzaniu ubezpieczenia obowiązkowego

Charakter **przymusu może mieć dla rynku usług transportu kolejowego instytucja ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych** która w tej chwili ma charakter imperatywnej normy nakazującej posiadanie zabezpieczenia finansowego.

Prowadzone analizy i zmierzanie do obowiązkowego ubezpieczenia powinno uwzględniać następujące kwestie tzn. np.:

- czy dotyczy to dziedziny, ważnej ze społecznego i gospodarczego punktu widzenia;
- czy obejmuje ryzyka o charakterze powszechnym;
- czy będzie chronić interesy ekonomiczne osób poszkodowanych i uprawnionych osób trzecich poprzez gwarantowanie możliwości zaspokojenia roszczeń;
- czy gwarantowana będzie przy tym skuteczna kontrolę spełnienia obowiązku ubezpieczenia.

Trzeba przy tym także zauważyć, iż w przypadku ubezpieczeń obowiązkowych nie obowiązuje zasada swobody umów, bowiem na mocy przepisów prawa następuje ingerencja ze strony instytucji państwa w strefę wolności gospodarczej.

Dotychczasowe podstawy



- ❑ Ustawa o transporcie kolejowym (rozdział 8, art. 47), w kontekście ubiegania się przewoźnika o licencje na wykonywanie przewozów lub usług trakcyjnych. Mowa jest tam, iż „wymagania dotyczące odpowiedzialności cywilnej uznaje się za spełnione, gdy ubiegający się o udzielenie licencji przedsiębiorca posiada zabezpieczenie roszczeń majątkowych związanych z prowadzona działalnością lub zobowiąże się do dokonania ubezpieczenia działalności objętej licencją”.
- ❑ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady 1371/2007 z 2007 roku dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. W art. 12 tego rozporządzenia czytamy, iż „odpowiedzialność wobec pasażerów należy rozumieć jako wymóg posiadania odpowiedniego ubezpieczenia jego działalności przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przedstawienie przez nie równoważnego zabezpieczenia w zakresie jego odpowiedzialności w wynikającej z tegoż ubezpieczenia”. Mimo normy prawnej zobowiązującej Komisję Europejską do przedstawienia sprawozdania na temat minimalnej kwoty ubezpieczenia przedsiębiorstw kolejowych, takiej kwoty jak dotychczas nie przedstawiono.
- ❑ Dyrektywa 34/2012 w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. W artykule 22 dyrektywy czytamy, iż „przedsiębiorstwo kolejowe musi być odpowiednio ubezpieczone lub posiadać odpowiednie gwarancje na warunkach rynkowych w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, swojej odpowiedzialności cywilnej od wypadku, w szczególności w odniesieniu do pasażerów, bagażu, ładunku, poczty, osób trzecich”. W przypadku licencji dyrektywa stanowi, iż podmiot gospodarczy w przypadku ubiegania się o licencję na wykonywanie przewozów powinien udowodnić organowi wydającemu licencje czyli np. Prezesowi UTK, że w każdej chwili będzie zdolny pokryć zobowiązania z tytułu odpowiedzialności cywilnej.

Podstawowe założenia

- synteza koncepcji



- ❑ Przedmiot Ubezpieczenia – odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego za szkody wyrządzone osobom trzecim z tytułu prowadzenia przez ubezpieczonego działalności lub posiadanego mienia, które jest wykorzystywane w tej działalności. Zakres : **Szkody osobowe osób trzecich, w tym pasażerów, oraz innych osób poszkodowanych; Szkody rzeczowe dotyczące osób trzecich, w tym pasażerów, innych przedsiębiorców kolejowych oraz innych uczestników zdarzenia; Szkody środowisku.**
- ❑ Minimalna jednolita docelowa suma gwarancyjna ubezpieczenia – **100 mln na jeden i wszystkie wypadki ubezpieczeniowe (okres przejściowy do 2020 r.) (suma ustalona według podejścia najgorszego możliwego scenariusza).**
- ❑ Sublimity w ramach sumy gwarancyjnej np. obligatoryjny sublimit na szkody środowiskowe w wysokości 8 mln zł.
- ❑ Wyłączenia np. do prowadzenia własnych przewozów na własnej infrastrukturze.

Benchmarki - Przykłady

KRAJ	OC Przewoźników kolejowych/Minimalna suma
Belgia	Minimalna suma: 50 mln euro – przewozy towarowe, 70 mln euro przewozy pasażerskie
Czechy	Brak regulacji, brak jednolitej sumy
Hiszpania	Minimalna suma – 450 tys. euro na pasażera
Niemcy	Minimalna suma 10,2 mln euro x 2 – będzie zwiększana
Szwecja	Minimalna suma 33 mln euro
Wielka Brytania	Minimalna suma - 155 mln funtów
Włochy	Minimalna suma – 50 mln zł
Szwajcaria	Minimalna suma - 65 mln ruro
Węgry	Minimalna suma zależna od rodzaju i wielkości przewozów
Francja	Brak regulacji
Polska	Propozycja 100 mln zł około 25 mln euro
Słowacja	Brak regulacji
Litwa	minimalna suma 0,5 mln euro

Koncepcja i co dalej



- ❑ Prawo europejskie nie określa, ani nie wyjaśnia, co oznacza „odpowiedni poziom ubezpieczenia” ani nie ustala dolnej czy górnej granicy sumy ubezpieczenia. Nie nakłada także na przewoźnika kolejowego obowiązku ubezpieczenia. Z prawa unijnego wynika jedynie, że musi istnieć mechanizm prawny gwarantujący, że zostaną zaspokojone roszczenia poszkodowanych. Należy domniemywać, iż pozostawia się to do uregulowań każdego z państw, które wskażą drogę postępowania i ustanowią zasady i obowiązujące regulacje prawne w tym względzie, obejmujące zdolności ekonomiczne podmiotów, sytuacje i potrzebę rynkową, zabezpieczenie roszczeń.
- ❑ Z dotychczasowych zapisów Ustawy o transporcie kolejowym, a szczególnie z rozdziału 3, 4 czy 8 nie wynika prawo ani obowiązek wprowadzenia ubezpieczenia czy ustalania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego zasad ubezpieczenia, kontroli poziomu ubezpieczenia czy ustanawiania np. minimalnej sumy ubezpieczenia. Faktem jest, że Prezes ma prawo promowania rozwiązań i zasad które służą rozwojowi rynku, poprawie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym itd. przy założeniu, że rynkowi transportu kolejowego, ze względów regulacyjnych i bezpieczeństwa w Polsce potrzebne są jasne i czytelne oraz równoprawne regulacje w tym względzie z uwagi na to, iż obecnie obowiązujące są niewystarczające.

KONKLUZJA

Ma mocy obecnych uregulowań prawnych nie ma możliwości wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia w tym minimalnej sumy ubezpieczenia. Tego rodzaju regulacja musi wynikać zgodnie z obowiązującym w Polsce prawem z aktu prawnego rangi Ustawy (w tym wypadku zapisów wprowadzonych do ustawy o transporcie kolejowym) lub na podstawie rozporządzenia wydanego przez Ministra właściwego ds. transportu, a wynikającego z delegacji ustawowej celem wprowadzenia regulacji szczegółowych.

Ustawodawca wprowadzając takie zasady musi dokonać analizy obowiązującego stanu, sprawności funkcjonowania dotychczasowych rozwiązań, analizy ryzyka i stanu zagrożeń powodowanych przez działalność transportu kolejowego dla korzystających z usług, środowiska oraz osób trzecich.

Minister właściwy ds. transportu kolejowego musi przeprowadzić konsultacje proponowanych rozwiązań prawnych. Należy zauważyć, iż Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nie ma uprawnień do samodzielnego wnioskowania zmian w obowiązującym prawie.

Rekomendacje dla rynku na dzień dzisiejszy nie mają wiążącej mocy prawnej.



Plan Prezentacji



- I. Pojęcie bezpieczeństwa – Przejazdy Kolejowe
- II. O ubezpieczeniach przewoźników kolejowych,
- III. **Promocja bezpieczeństwa**
- IV. Krótko o studiach Podyplomowych w zakresie bezpieczeństwa w transporcie lądowym

Marketingowa orientacja na klienta



- Marketing jest najlepszą formą planowania w instytucji publicznej która poprzez zaspokajanie potrzeb obywateli dostarcza im rzeczywistą wartość;
- Szczególną troską marketingu w instytucji Regulatora powinno być doprowadzanie poprzez działania regulacyjne do skutków w mechanizmie funkcjonowania rynku cenionych przez podmioty rynku usług transportu kolejowego;
- W przypadku organu regulacyjnego działania marketingowe muszą przekonać szeroko pojęte otoczenie – a szczególnie klientów – że instytucja ta działa zgodnie z ich interesem i jest społecznie użyteczna.

Podejście do zarządzania i komunikacji



W Europie model rynkowy zarządzania instytucją publiczną nazywany „**New Public Management**” kładzie nacisk na właściwe wyznaczanie celów instytucji publicznej, efektywne zarządzanie finansami, wyznaczanie standardów świadczonych usług nie tylko własnych ale jak np. w przypadku sektora kolejowego określenie minimum standardowego klasyfikującego typ usługi przewozowej i jej klasę.

Wymaga to stosowania adekwatnych instrumentów marketingowych w działalności instytucji regulacyjnej, a szczególnie tzw. komunikacji marketingowej, albowiem wiedza i informacja stają się bardzo ważnymi zasobami każdego podmiotu rynkowego.

Podstawą decyzji regulacyjnych powinna być jednocześnie wiedza zbudowana na podstawie analiz rynku i bieżących kontaktów z jego uczestnikami.

Komunikacja marketingowa jest procesem wymiany informacji między podmiotem rynkowym a jego otoczeniem służącym realizacji określonej strategii marketingowej.



Instrumentarium promocji

Kombinacja instrumentów promocji takich jak reklama, marketing bezpośredni, public relations.

Reklama to reklama informacyjna mająca wzbudzać świadomość i przekazywać informację. Do tego celu dobrym narzędziem jest strona internetowa oraz cyklicznie wydawane raporty o rozwoju rynku, ocenie bezpieczeństwa i działalności regulatora.

W przypadku marketingu bezpośredniego, jako bardzo zindywidualizowanego instrumentu, stosowanie korespondencji elektronicznej oraz serwisów internetowych o charakterze interaktywnym z blokami informacyjnymi (np. służące przekazywaniu informacji o rynku, akcjach i wydarzeniach itd. czy pobieraniu formularzy i dokumentów).

Najbardziej przydatnym do stosowania jest public relations. Jest to funkcja zarządzania, która bada nastawienie otoczenia, określa strategię i procedury działania organizacji wobec interesu publicznego oraz planuje i wykonuje programy działania w celu uzyskania zrozumienia i akceptacji otoczenia. PR jest działalnością, która służy kreowaniu pozytywnego wizerunku organizacji publicznej oraz budowaniu więzi z otoczeniem. Jej celem jest pozyskanie akceptacji i życzliwości wobec poczynąń organizacji oraz tworzenie i utrzymywanie korzystnych warunków jej funkcjonowania.

W ramach prowadzenia kompanii o charakterze społecznym.



Promocja bezpieczeństwa przykłady działań UTK



- Opracowywanie poradników i materiałów edukacyjnych np.:
 - Bezpieczny przejazd – „Zatrzymaj się i żyj”.
 - Kolejowe ABC.
- Akcje edukacyjne np. dotycząca bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo –drogowych

Dodatkowo – edukacja

Studia Podyplomowe Zarządzanie bezpieczeństwem w transporcie lądowym

PATRONI MERYTORYCZNI



Wybrane elementy programu studiów

RAMOWY PROGRAM STUDIÓW w tym między innymi

Blok ogólny

- Podstawy współczesnego zarządzania przedsiębiorstwem transportowym
- Polityka transportowa UE i Polski w zakresie transportu lądowego - aspekty bezpieczeństwa
- Rynek usług transportu lądowego
- Instytucje Kontroli Bezpieczeństwa w transporcie lądowym –

Blok I Zagadnień Specjalistycznych - Transport Drogowy

- Promocja bezpieczeństwa w transporcie lądowym
- Przeciwdziałanie zagrożeniom w transporcie drogowym,
- Zasady bezpieczeństwa w przewozach drogowych towarów niebezpiecznych

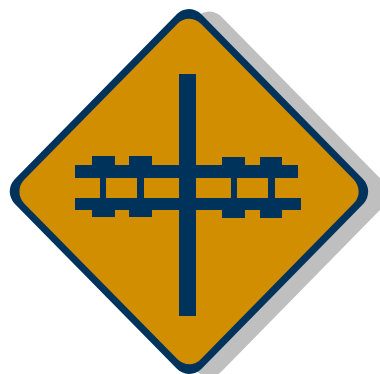
Blok II Zagadnień Specjalistycznych - Transport Kolejowy

- Diagnoza i identyfikacja zagrożeń bezpieczeństwa kolejowego oraz audyt systemów bezpieczeństwa
- Bezpieczeństwo, interoperacyjność i nowoczesne systemy poprawy bezpieczeństwa transporcie kolejowym
- Zarządzanie ryzykiem w transporcie kolejowym
- Zintegrowany systemy zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym
- Wdrażanie systemów zarządzania bezpieczeństwem w przedsiębiorstwach transportu kolejowego
- Ochrona praw pasażerów w transporcie kolejowym

Zakończenie



DZIĘKUJĘ ZA
UWAGĘ



Dr M. Antonowicz ALK