

MARSH RAIL ADVISOR

– INFORMATOR POŚWIĘCONY RYZYKOM
I UBEZPIECZENIOM W BRANŻY KOLEJOWEJ

Szanowni Państwo,

mamy przyjemność przekazać Państwu pierwszą edycję stworzonego przez Marsh informatora poświęconego ryzykom i ubezpieczeniom w branży kolejowej.

Życzymy przyjemnej lektury,
Marsh Polska

Autorzy:



Marlena Stańczak-Libich
Broker Dyrektor



Jowita Sawicz-Kubicka
Specjalista w zakresie ryzyk kolejowych



Konrad Drzewicki
Starszy Specjalista w zakresie ryzyk OC

SPIS TREŚCI:

1. Zarządzanie ryzykiem cyber.
2. Jak najlepiej zabezpieczyć inwestycję?
3. Skuteczne odzyskiwanie środków z polis OC sprawców.
4. Czym jest ubezpieczenie „DEPO”?
5. Marsh case study I.
6. Marsh case study II.
7. Wzrost stawek ubezpieczeniowych.





ZARZĄDZANIE CYBER RYZYKIEM KOSZTUJE - BRAK ZARZĄDZANIA TYM RYZYKIEM KOSZTUJE WIELOKROTNIĘ WIĘCEJ!

Rozporządzenie Unii Europejskiej o Ochronie Danych Osobowych w sposób jednolity będzie obowiązywało we wszystkich krajach członkowskich od 25 maja 2018 r.

Przepisy zastrzegają dotychczasowe wymagania dotyczące ochrony danych osobowych wobec przedsiębiorstw zarówno europejskich jak i pozaeuropejskich świadczących usługi na rynku UE lub dla obywateli UE. Wysokie kary pieniężne dla przedsiębiorców sięgać mogą **nawet 20 mln euro** lub **4% rocznego światowego** przychodu z poprzedniego roku obrotowego.



Najbliższy okres to czas na **analizę potencjalnych konsekwencji finansowych i wizerunkowych incydentu cybernetycznego** w kontekście zarządzania ryzykiem w firmie.

Zakres ochrony cyber obejmuje luki, które identyfikujemy w „tradycyjnych” ubezpieczeniach. Celem ubezpieczenia jest zapewnienie ochrony z tytułu przetwarzania i odpowiedzialności za bezpieczeństwo danych osobowych i informacji oraz używania systemów komputerowych i oprogramowania w ramach prowadzonej działalności.

Więcej: <https://www.marsh.com/pl/pl/services/cyber-risk.html>



JAK ZABEZPIECZYĆ INWESTYCJĘ?

Pozostawienie wykonawcom gestii ubezpieczeniowej w przypadku ubezpieczeń procesu inwestycyjnego może wiązać się z powstawaniem luk w pokryciu ubezpieczeniowym.



W większości przypadków Inwestorzy przenoszą gestię ubezpieczeniową na wykonawców. Warto jednak zwrócić uwagę na główne argumenty przemawiające za rozważeniem **pozostawienia inwestorowi pełnej kontroli nad ubezpieczeniem inwestycji.**

Kontrola nad wysokością składki ubezpieczeniowej. Ubezpieczenie przez Inwestora zapewnia niższy koszt polisy związany z podatkiem VAT. Wykonawca włącza koszt składki ubezpieczeniowej do całkowitej wartości kontraktu, a następnie dolicza do tej kwoty 23% podatku VAT. Inwestor, który zawiera ubezpieczenie samodzielnie nie opłaca podatku VAT, co przynosi dodatkowe oszczędności.

Pełna kontrola jakości zawartej umowy ubezpieczenia. W przypadku cedowania gestii ubezpieczeniowej na Wykonawcę, obowiązujące: Ustawa prawo zamówień publicznych oraz regulaminy inwestorów wymuszają na Zamawiającym określenie w SIWZ **minimalnych, a nie optymalnych wymogów ubezpieczeniowych.**

Ubezpieczenie pozostające w gestii Inwestora pełniej pokrywa ryzyka związane z inwestycją, eliminując ewentualne luki w ochronie ubezpieczeniowej. Luki wynikają zazwyczaj z różnicy w zakresie ubezpieczenia zawartego przez Wykonawcę w ramach polisy otwartej, w której limity odpowiedzialności nie uwzględniają indywidualnego charakteru ryzyka.

Ubezpieczenie całego okresu realizacji kontraktu, tj. do czasu uzyskania wszelkich pozwoleń na użytkowanie. Wykonawcy z reguły ubezpieczają jedynie okres realizacji swojego odcinka robót, do momentu zejścia z budowy.



SKUTECZNE ODZYSKIWANIE ŚRODKÓW Z POLIS OC SPRAWCÓW

Likwidacja szkód to nic innego, jak odtworzenie utraconego/uszkodzonego mienia ze środków uzyskanych z ubezpieczenia. Poniżej wskazujemy korzyści, jakie niesie za sobą odzyskiwanie środków z polis OC sprawców z udziałem brokera.



Najważniejszą zaletą jest skrócenie czasu dochodzenia roszczeń i odzyskanie pełnych kosztów poniesionych na naprawę lub odtworzenie uszkodzonego mienia. Prawidłowe zaplanowanie i wdrożenie procesu daje możliwość zaoszczędzenia pracy firmy, zwiększa efektywność dochodzenia roszczeń oraz powoduje zmniejszenie spraw kierowanych na drogę sądową.

Pomoc ze strony zespołu specjalistów w dochodzeniu roszczeń od sprawców, w tym innych niż z OC komunikacyjnego, ogranicza biurokrację oraz trudności związane ze szkodą. Umożliwia sprawdzenie i weryfikację otrzymanych zgłoszeń, ułatwia prowadzenie korespondencji z ubezpieczycielem sprawcy szkody. Wpływa na skuteczne prowadzenie i koordynowanie procesu odwoławczego oraz weryfikacji zasadności kalkulacji napraw przygotowanych przez ubezpieczyciela sprawcy.

Ułatwieniem jest również wykorzystywanie przez wyspecjalizowaną firmę brokerską systemu informatycznego, dzięki któremu można uzyskać szybki i łatwy wgląd w aktualne statusy szkód oraz możliwość generowania raportów.



CZYM JEST UBEZPIECZENIE „DEPO”?

Ubezpieczenie „DEPO” to rodzaj ubezpieczenia zapewniającego ochronę taboru kolejowego skumulowanego w większych lokalizacjach/miejscach postoju, zawieranego w ramach dodatkowej umowy ubezpieczeniowej stanowiącej uzupełnienie/nadwyżkę do ubezpieczenia casco taboru kolejowego.

Ubezpieczenie zawarte jest na bazie warunków ubezpieczenia mienia. Obejmuje ochroną **tabor znajdujący się w trakcie postoju we wskazanych lokalizacjach** Ubezpieczonego. Celem zawarcia ubezpieczenia jest zapewnienie ochrony na wypadek wystąpienia dużej szkody w danej lokalizacji (np. spowodowanej pożarem), w której rozmiar strat w posiadanym taborze kolejowym mógłby znacznie przewyższyć limit określony w ubezpieczeniu casco taboru kolejowego zakładający najczęściej hipotetyczny rozmiar maksymalnej szkody (np. wskutek zderzenia się dwóch ubezpieczonych składów pociągów).

W celu zawarcia ubezpieczenia niezbędne jest **oszacowanie maksymalnej wartości taboru**, jaka może być skumulowana w danym momencie, w jednej lokalizacji.

Z uwagi na wielokrotnie niższy poziom stawki w ubezpieczeniu „DEPO” niż w ubezpieczeniu casco taboru kolejowego, warto nim objąć tabor kluczowy, niezbędny do prowadzenia działalności.





MARSH CASE STUDY I KATASTROFA KOLEJOWA

Rokrocznie na świecie dochodzi do kilkudziesięciu poważnych wypadków w transporcie kolejowym - jak w takich przypadkach postępować?



PRZYKŁAD ZDARZENIA:

Katastrofa kolejowa, do której dochodzi wskutek zderzenia dwóch pociągów. Występują ofiary śmiertelne, kilkadziesiąt osób zostaje ciężko rannych - straty liczone w milionach złotych.

NASZE ROZWIĄZANIA:

Wsparcie Marsh w procesie likwidacji szkód obejmujące m.in.: formułowanie roszczeń do ubezpieczycieli, kompletowanie niezbędnych dokumentów, pomoc przy przyjmowaniu roszczeń poszkodowanych osób trzecich, przygotowanie rekomendacji w zakresie wysokości wypłaty, wykonywanie czynności związanych z windykacją roszczeń.

Opracowanie procedury postępowania w przypadku katastrofy kolejowej uzgadnianej z ubezpieczycielem przed zawarciem ubezpieczenia, określającej jego udział i zaangażowanie po wystąpieniu wypadku, kiedy kluczowym elementem jest czas.



MARSH CASE STUDY II KATASTROFA KOLEJOWA W LAC-MÉGANTIC

PRZEBIEG ZDARZENIA:

Katastrofa pociągu towarowego spowodowana awarią hamulców, w której dochodzi do wykolejenia 63 cystern z ropą naftową (wagony typu DOT-111), z czego 60 uległo rozszczelnieniu. Wskutek wybuchu śmierć poniosło 47 osób, z czego 5 osób uznanych zostało za zmarłe z uwagi na brak możliwości identyfikacji ich ciał. Praktycznie niemożliwa do oszacowania ilość osób rannych oraz cierpiących na związane z wypadkiem zaburzenia psychiczne, np. zespół stresu pourazowego. Zniszczeniu uległy 44 budynki, w efekcie czego 621 osób wymagało ewakuacji. 169 osób utraciło domy na stałe. Zniszczonych zostało około 57 tys. m² centrum Lac-Mégantic. 5.560.000 litrów ropy naftowej zanieczyściło środowisko – oczyszczenia wymagało 558.000 ton zanieczyszczonej gleby, wody rzeki Chaudière oraz pobliskiego jeziora.

PRZYCZYNY WYPADKU:

- wadliwe działanie hamulców,
- wadliwie przeprowadzona wcześniejsza naprawa lokomotywy,
- źle przygotowane procedury bezpieczeństwa oraz ich niedbałe stosowanie,
- niska kultura bezpieczeństwa u przewoźnika kolejowego prowadzącego skład,
- złe zarządzanie ryzykiem zarówno przez przewoźnika, jak i właściciela torowiska.
- stan techniczny cystern, które posiadały jedynie podstawowe zabezpieczenia zapobiegające rozszczelnieniu.

Roszczenia wniesione w związku z wypadkiem wyniosły około US\$ 500.000.000. Wyłącznie koszty naprawy szkody środowiskowej oszacowane zostały na US\$ 283.000.000, przy czym jest to koszt podstawowych prac, a nie pełnej restytucji środowiska do stanu sprzed szkody. Pozostała kwota stanowi sumę kosztów odbudowania zniszczonych domów i infrastruktury miejskiej oraz odszkodowań dla ofiar katastrofy i ich rodzin. Z uwagi na rozmiar katastrofy całkowity koszt naprawy szkód nie jest znany. Pesymistyczne wycenienia podają nawet kwoty w wysokości 1 miliarda US\$. Ugoda zaproponowana przez podmioty odpowiedzialne za katastrofę opiewa na sumę US\$ 200.000.000 i najprawdopodobniej wzrośnie. Przewoźnik kolejowy odpowiedzialny za skład, który uległ wykolejeniu, posiadał polisę ubezpieczenia OC na sumę gwarancyjną US\$ 25.000.000.

Raport z dochodzenia Transportation Safety Board of Canada:

<http://www.tsb.gc.ca/eng/rappports-reports/rail/2013/r13d0054/r13d0054-r-es.asp>

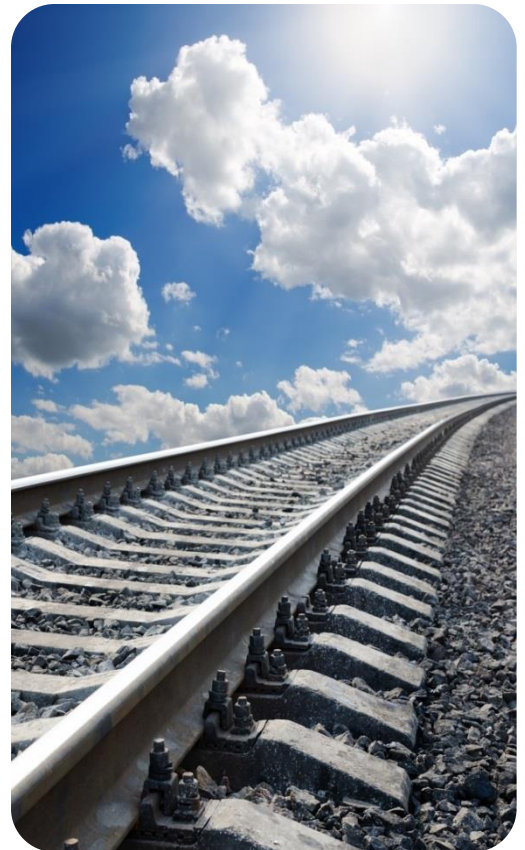


WZROST STAWEK UBEZPIECZENIOWYCH

Obecnie obserwujemy na rynku znaczny wzrost stawek ubezpieczeniowych, szczególnie w grupie 04 (ubezpieczenia casco pojazdów szynowych).

Tendencja ta wynika z następujących przyczyn:

- zgodnie ze zagregowanymi wskaźnikami efektywności krajowych zakładów ubezpieczeń opublikowanymi przez KNF w Biuletynie Kwartalnym (Rynek Ubezpieczeń II/2017), współczynnik szkodowości na udziale własnym dla grupy 04 (ubezpieczenie casco pojazdów szynowych) wyniósł po II kwartale 2017 roku 158,17% (w porównaniu z analogicznym okresem w roku 2016, kiedy poziom ten wynosił 65,20%), co oznacza, że ubezpieczyciele przeznaczili na odszkodowania ponad połowę więcej niż zainkasowali składki.
- w ostatnim roku odnotowano w branży kolejowej duże medialne wypadki kolejowe zarówno na przejazdach, jak i na szlakach.





EKSPERCI MARSH O SYTUACJI NA RYNKU UBEZPIECZENIOWYM

Ubezpieczenia Wystarczy niewiele, by zniszczenia w wyniku żywiołów pozostały bez rekompensaty z polisy. Często decydują o tym niuanse

Ubezpieczenia Zabezpieczenie się na wypadek klęsk żywiołowych może już nie być tanie. Skala zniszczeń po ostatnich nawałnicach powinna zakończyć wojnę cenową w tym segmencie

Porównując strukturę rynku ubezpieczeń bezpośrednich działu II po I półroczu 2017 r. z analogicznym okresem 2016 r. należy wskazać, że największy wzrost udziału, o 6,16 pkt proc. wystąpił w grupie 10 (OC komunikacyjne). Minimalny wzrost udziału w składce działu II wystąpił w grupie 17 (ubezpieczenia ochrony prawnej) o 0,17 pkt proc. oraz w grupie 4 (AC pojazdów szynowych) o 0,02 pkt proc. Pozostałe grupy działu II zanotowały spadek udziału. Największy o 1,49 pkt proc. wystąpił w grupie 8 (ubezpieczenia szkód spowodowanych żywiołami) oraz o 1,01 pkt proc. w grupie 13 (OC ogólna). Zmniejszenie udziału nastąpiło również w ubezpieczeniach grupy 3 (auto-casco), grupy 9 (ubezpieczenia pozostałych szkód rzeczowych) oraz grupy 1 (ubezpieczenia wypadku). Odpowiednio o 0,79 pkt proc., o 0,57 pkt proc. oraz o 0,47 pkt proc.

Nie warto oszczędzać na czasie i ubezpieczeniach

- Czas dostawy taboru w zachodniej Europie nawet dla najprostszych jednostek regionalnych wynosi 24-36 miesięcy. Wynika to z czasu dostawy komponentów i podzespołów – stwierdził generalny przedstawiciel Bombardiera na Polskę Janusz Kućmin. Przestrzegł też przewoźników przed pokusą pójścia na skróty. – Nigdy nie zarobimy i nie oszczędzimy na bardzo szybko dostarczonym taborze. Nie pozwoli na to jego niedopracowanie – uzasadnił. Jeszcze dłużej musi trwać budowa taboru dla szybkiej kolei: proces powstawania nowej serii wynosi 8-10 lat (z czego 2-3 lata trwają same badania). – Potem jednak wskaźnik dostępności sięga prawie 100% – zaznaczył. Jak dodał, osiągnane dziś przez niektórych operatorów dobre wyniki w zakresie dostępności wynikają często z tego, że tabor nie w pełni wykorzystuje swoje możliwości, jeżdżąc przez większość czasu z prędkością znacznie niższą od maksymalnej. W przypadku KDP nie będzie jednak można liczyć na taką taryfę ulgową.

Dyrektor działu klienta strategicznego Marsh Polska Marlena Stańczak-Libich została poproszona o rozpatrzenie problemu od strony zarządzania ryzykiem. – KDP to duże wyzwanie także pod względem skali potencjalnych zagrożeń, związanych z ryzykiem szkód. Ryzyko to można zatrzymać u siebie, transferować lub dzielić – ale przede wszystkim trzeba dbać o bezpieczeństwo. Namawiamy do szkolenia kadr, eliminacji wąskich gardeł i mapowania procesów. Sumy gwarancyjne polis, które nakłada regulator, mogą okazać się niewystarczające. Jako brokerzy jesteśmy gotowi ubezpieczyć także testy KDP – stwierdziła przedstawicielka Marsh.

Z okazji Dnia Kolejarza wszystkim Pracownikom
oraz Partnerom spółek działających w branży
życzymy pasjonujących projektów,
satysfakcji z wykonywanej pracy
oraz dobrego i bezpiecznego transportu.

Zespół Marsh Polska

