

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

التأمين اختياري للسفن وإجباري للركاب

حوادث السفن وخسارة شركات التأمين.

وأوضح أن أسطول الملاحة المصري لا يمثل أكثر من ١٠٪ من حجم نقل البضاعة المصرية و٩٠٪ ينقل على متن سفن أجنبية، مشيراً إلى أن حوادث البواخر ترجع دائماً للعامل البشري الذي يتمثل في الإهمال أو عدم الكفاءة لاتخاذ القرارات السليمة في الوقت المناسب أو تحميل السفن بأكثر من طاقتها، أو لعطل فني طارئ. وأشار عبداللطيف سلام إلى أنه لا يوجد حتى الآن إلزام للتأمين على السفن، وإنما على الركاب لتغطية الحوادث وحماية لهم، أما السفن فملك خاص للشركة. وتفصل اتفاقية أثينا الدولية لعام ١٩٧٨ في قضايا التعويض للسفن الغارقة وعلى متنها ركاب أجانب بمنح تعويض بحد أدنى ٥٠ ألف دولار للراكب الأجنبي دون إجراءات قانونية أما إذا تبين وجود إهمال جسيم من مالك الباخرة فمن حق الراكب الأجنبي المصاب أو أسرة المتوفى رفع قضية تطالب فيها بما تراه مناسباً للتعويض.

كتبت - سحر زهران:

يلقى العمل في مجال تشغيل السفن الناقلة للركاب والبضائع إقبالا من أصحاب الأموال لأنه مجال استثماري مربح، خاصة إذا كان الملاك الجدد يقومون بعمليات إحلال وتجديد للعبارات وإعادة تشغيلها، والغريب أن الإلزام الوحيد للحصول على الترخيص هو التأمين على الركاب، وللمالك الحرية في أمواله الخاصة. يقول عبداللطيف سلام - مدير عام التأمين المصري - السعودي - إن معظم السفن المصرية قديمة يرجع تاريخها لأكثر من ٢٥ عاما، وتؤكد الاحصاءات أن أكثر من ٧٠٪ منها تعدت المدة القانونية للعمل، ومشكلة الملاحة المصرية أن الشركات التي تملك أكثر من ٥ مراكب محدودة جدا مما يؤكد ارتفاع نسبة الشركات ضعيفة الإمكانيات مما ينعكس على صيانة السفن، بينما ترتفع أعداد الشركات التي تحمل أسماء شهيرة وتقوم بتجديد البواخر القديمة وتشغيلها، مما يؤدي إلى زيادة عدد