

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٤ أكتوبر ١٩٩٨

الخبراء يقترحون مشروعاً للتأمين على ركاب القطارات

بتكرار حوادث
السكك الحديدية

يؤخذ تأمين ركاب القطارات بنفس التصور والاهتمام، والحقيقة أنني يمكن أن أسرد من واقع تجربتي كيف تهتم العديد من الدول المماثلة لمصر بالتأمين الاجباري على جميع الركاب بمن فيهم ركاب السكك الحديدية حيث أنني عند رئاستي لإدارة اقليمية لشركة تأمين بدول الخليج قمت باعداد عدة دراسات لإصدار وثيقة تأمين شاملة لهيئة السكك الحديدية في تلك الدولة تغطي مسؤولية الهيئة قبل الركاب مع تحديد مبلغ التعويض لكل راكب في حالة الإصابة أو الوفاة نتيجة حادث تصادم أو انقلاب أو خروج القطار عن الخط وتتضمن التغطية التأمينية أيضاً تأمين القطارات نفسها ضد جميع الاخطار ثم تغطية جميع المحطات والمباني والانشاءات على طول الخطوط ضد اخطار الحريق وايضا تأمين الخطوط نفسها ضد اخطار السيول، وهذا الاسلوب تأخذ به حالياً جميع الدول المتحضرة في صناعة التأمين، وقد تكون وثيقة التأمين المطروحة في صورة طابع يلصق مع التذكرة أو غيرها وهذه الفكرة أو هذا المشروع سيتم خلال دراسته تحديد مبلغ التعويض وليكن بداية عشرة الاف جنيه.

ويمكننا القول بأن حصيللة هذه التعويضات يمكن ان تكون من خلال قروش قليلة يتم تحصيلها مع التذكرة تتدرج من ركاب الدرجة الثالثة الي ركاب الدرجة الاولى على الا تزيد قيمة ما يتم دفعة على ٢٥ قرشا ويكون ذلك بالاتفاق التعاقدى بين شركة التأمين وهيئة السكك الحديدية بعد اتمام الدراسة، وقد تكون الحكمة من ربط فكرة طابع التأمين بالتذكرة هو عدم تمتع من يستقل القطار بغير الاسلوب الصحيح بالتأمين.

وأضاف أن هناك توصية في تقارير المجلس القومية المتخصصة تم اعدادها في الثمانينات حول التأمين في مصر حتى عام ٢٠٠٠م وتشير هذه الدراسة الى ضرورة تأمين المسؤولية الاجتماعية ضد حوادث القطارات.

وقال نائب رئيس هيئة الرقابة على التأمين بان الدكتور عاطف صدقي رئيس الوزراء السابق قد صرح عقب حادث قطار البدرشين بان هناك مشروعاً للتأمين على ركاب القطارات ولم يتم اعلان اية تفاصيل عن ذلك سواء بالدراسة أو التطبيق ومن هذا المنطلق نطالب بضرورة اتمام هذا المشروع لضمان توفير تعويض عاجز للمصاب أو لاسرة المتوفى وأنه ليس شرطاً ان يتم ذلك من خلال شركات التأمين حيث انه ليس هدفاً على الاطلاق زيادة حجم نشاط شركات التأمين ولكن الهدف هو هدف قومي مشيراً الى ان هناك وسائل عديدة لتنفيذ هذا المشروع سواء من خلال انشاء صندوق حكومي تقيمه هيئة السكك الحديدية وتضع فيه العائد وتديره أو غيرها من الوسائل.

ويقول محمد أبو اليزيد رئيس قطاع التأمينات العامة وعضو مجلس ادارة شركة التأمين الاهلية ان ما اثير في الفترات الاخيرة حول تكرار حوادث القطارات ادى الى التفكير على اعلى مستوى في وسيلة لتأمين الركاب بوثيقة تأمين اسرة بما هو متبع في التأمين الاجباري على السيارات، ورغم ان التأمين الاجباري على السيارات يسبب خسارة كبيرة للشركات نتيجة ارتفاع حجم التعويضات المدفوعة سنوياً للمتضررين من حوادث الطرق ولكن الهدف هو حماية ارواح البشر وتعويضهم في حالة الكارثة. فلماذا لا



سمير متولى محمد أبو اليزيد خيرى سليم

تحقيق:

ابتهسام سعد

بالاضافة للمعاشات الاستثنائية وكل ذلك تحميل على الخزنة العامة للدولة، لذلك اصبح لزاماً علينا السعى لاستصدار هذا القانون بحيث تكون مزاياه شاملة لجميع المواطنين.

ويقول خيرى سليم نائب رئيس هيئة الاشراف والرقابة على التأمين أننا كقطاع تأمين مهمتنا الرئيسية هي حماية المجتمع بكل الطرق وكل الصور افراداً او ممتلكات او حتى مسؤوليات ومن هنا فان التأمين على المسؤولية المربنة ضد حوادث القطارات هو الدرع لحماية افراد المجتمع عند حدوث الاخطار وهذا النظام مطبق حالياً في مصر في مجال التأمين الاجباري على حوادث السيارات حيث يستهدف هذا التشريع ايجاد شخص او هيئة ممثلة في شركات التأمين تقوم بسداد التعويض عند الخطر، وبذلك يقل العبء الملقى على كاهل الدولة، واضاف ان عدداً من الدول لديها تشريع في هذا الاطار.

لم يكن حادث قطار كفر الدوار هو الأول من نوعه بل سبقه العديد من الحوادث منها حادثه قطار البدرشين، وحادثه قطار قويسنا ومانتج عنهما من خسائر في الارواح، وهذه الحوادث تجعلنا ندق ناقوس الخطر ايذاناً بضرورة اصدار تشريع يحمي جميع المواطنين المتضررين من حوادث القطارات خاصة ان اسر الضحايا تفقد عائلها ويتم تشريد اطفالهم لعدم وجود المورد المادى.

مصر فقط، ولكن المطلوب الان كيفية الاستفادة من خدمات التأمين في هذا المجال اسوة بالمعمول به في غالبية دول العالم وأنه قد ان الاوان لكي تستصدر الحكومة قانوناً يكفل تأمين المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث القطارات سواء اكانت قطارات السكك الحديدية او قطارات مترو الانفاق، ويضيف انه من المتصور ان يكفل تأمين المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث القطارات (السكك الحديدية ومترو الانفاق) تغطية المزايا التالية:

(١) اسعاف وعلاج المصابين
(٢) تكاليف العمليات الجراحية للحالات التي تتطلب تدخلاً جراحياً.
(٣) صرف تعويضات مناسبة في حالات العجز الجزئي أو الكلي الناتج عن الاصابة.

(٤) صرف تعويضات مناسبة في حالات الوفاة وبحيث يتم تحديد أكثر من مستوى لهذا التعويض يراعى فيه السن والمهنة والاستفادة من التأمين الاجتماعى من عدمه، ويوضح ان ما يحدث حالياً وعند مواجهة اية كارثة أو حادثه من حوادث القطارات انه يتم صرف اعانات وتعويضات من وزارة الشؤون الاجتماعية وايضا تعويضات من التأمين الاجتماعى

والتساؤل الان هو كيفية صدور قانون للتأمين الاجباري على ركاب القطارات وعلى المتضررين من حوادث القطارات اسوة بما هو متبع من معظم دول العالم واسوة بالتأمين الاجباري على السيارات والذي تطبقه مصر منذ سنوات عديدة، ويهدف مشروع القانون المقترح تعويض المتضررين من حوادث القطارات سواء كانت حادثه وفاة او اصابة او عجز كلي او جزئي وتحديد صرف التعويض لكل مصاب او للورثة بما يسمح باستمرار معيشتهم بشكل ملائم تشير احدى الدراسات الى ان اضافة قرش واحد الى ثمن تذكرة السفر بالقطار تعنى تحصيل ٣٠ الف جنيه يومياً و١١ مليون جنيه سنوياً، حيث يبلغ عدد ركاب القطارات ٣ ملايين راكب يومياً، وفي حالة زيادة النسبة الي ٥ قروش تعنى تحصيل ٥٥ مليون جنيه سنوياً، وهذه الموارد يمكن الاستفادة منها في نواة المشروع للتأمين على ركاب القطارات وتعويضهم في حالة التعرض لاي حادثه.

يقول سمير متولى رئيس شركة المهندس للتأمين، إن احتمالات تعرض القطارات للحوادث سواء الاصطدام أو الانقلاب أو الحريق أو غيره من الاخطار وذلك على مستوى العالم كله وليس