للإعلان فى هذه الصفحة ت: ٢٧٧٠٣٢٠١

روشتة أمان لمسلسل حرائق المصانع (٥)

ماذا تحتاج مصر من «التأمين» لاستكمال أدوات صناعة المستقبل ؟

«التأمين» ضد جميع الأخطار هدف قومى يجب أن يشمل المصانع والمبانى والمنشآت الحكومية

تناولنا الحلقة السابقة أنواع الحرائق والنظم المثلى ومواد الإطفاء المناسبة للاستعمال داخل المبانى الصناعية والتى تراعى كفاءة الإطفاء مع عدم الإفراط فى التسبب فى خسائر إضافية بفعل المياه وكذا أهمية خطة الوقاية وتدريب الأفراد على أعمال الإطفاء والإخلاء باعتبار ذلك العنصر الرئيسى فى احتواء أي حريق صناعى واليوم نستكمل مع الدكتور مهندس نادر رياض رجل الصناعة باعتباره من خبراء الحرائق ورئيس إتحاد صناع أجهزة الإطفاء بإتحاد الصناعات الألمانى (bvfa)الدور القومى الملح والذى تشتد الحاجة إليه أكثر من أى وقت مضى وهو الدور الهام لاتحاد شركات التأمين باعتباره فى مقدمة مؤسسات المجتمع المدنى التى تحتاجها الدولة العصرية لهدف تحقيق الأمن والأمان بالمنشات والمبانى الصناعية وكذا انضباط الشارع الصناعى وشارع الخدمات الملتزمة والملزمة المصاحبة للنمو الصناعى فيقول :

د. م. نادر رياض

تدارك حرائق السيارات فى أولها بتكاتف صاحب السيارة مع السيارات العابرة يجنب إدارات الاطفاء جهدا كبيرا

كثر الحديث فى الدول العصرية وأيضا فى الدول التى تسعى للتحديث عما يسمى بالمجتمع المدنى ومؤسسات المجتمع المدنى وهى احدى الأدوات والركائز الأساسية لصناعة الدولة العصرية إذا ما توفر لهذه المؤسسات القدرة على ممارسة دورها وتطوير هذا الدور ليتمشى دوماً مع احتياجات الدولة العصرية وهى متطورة وتسير جنباً إلى جنب مع المستجدات العالمية.

يقع فى مقدمة مؤسسات المجتمع المدنى التى تحتاجها الدولة العصرية اتحاد شركات التأمين الذى يمكن بل ويتحتم أن يقوم بدور فعال لتطوير القطاع التأمينى بالكامل باعتباره ممثلاً للمصلحة العامة ومتمتعاً بموقف الحيده الكاملة فى الخلافات التى قد تدور رحاها بين شركات التأمين وبعضها من جهة وبينها وبين عملائها من حاملى وثائق التأمين من جهة أخرى ، فهو فى هذه الحالة يكون خير ممثل لمصلحة المجتمع ولمصلحة المؤمن عليه وأيضا مصلحة شركة التأمين على حد السواء.

مثال ذلك عملية التأمين علي السيارات والتي تبدأ بتأمين هزيل يسمي بالتأمين الإجبارى لا يمثل أى تغطية تأمينيه ذات فائدة للمجتمع إلا أنه يصاحبها بالتوازى ما يسمى بالفحص الفنى للسيارة والذى يوكل لمهندس المرور فى غيبة من معامل اختبار فنية تقرر بطريقة قابلة للقياس حالة السيارة من حيث الفرامل وانتظام تأثيرها على العجلات الأربع وكفاءة التأثير الفرملى وحالة الإطارات ذاتها ونوعياتها، ناهيك عن اتزان عجلة القيادة ومقدار البوش ، ونسبة العوادم الضارة المنبعثة من السيارة وحالة كهرباء السيارة بدءاً من البطارية وانتهاءاً بالإشارات ومدى الأمان فى عدم حدوث أعطال ناجمة عن عيوب فى النظام الكهربائى كثيراً ما يفاجئ الطريق فيتعطل.

ولقد حرصت الدول المتقدمة ، وتلك الآخذة بنظام الدولة العصرية على أن تفرق بين دور الدولة وسلطاتها وحرصها على تنمية دور المشرع والمراقب والمنظم لانضباط ممارسات المجتمع المدنى سواء الإنتاجى منها أو المعيشى وتركت الكثير من الأدوار التى تخرج عن ذلك لمنظمات المجتمع المدنى ذات العلاقة لتمارس دورها فى إطار من الحيدة المتوازنة والتى تتم تحت نظر الدولة ورقابتها.

ففى مجال التأمين على السيارات وما يتعلق بها من فحص فنى للمركبة ومتابعة لسجل السائق على السواء نجد أن كثير من الدول قد عهدت بهذا الدور لإتحاد شركات التأمين باعتبار أنها لا تتحيز لشركة تأمين دون أخرى كما أنها تمثل اتفاق المصالح الذى يربط بين مصلحة صاحب السيارة وشركة التأمين والمواطن فى الشارع ، فتم السماح لإتحاد شركات التأمين (تبعاً للنظام الاسترالى مثلاً) أن ينشئ محطات فحص الأمن والمتانة المتعلقة بالسيارات وذلك بمقابل يحقق فائضاً معقولاً لاتحاد شركات التأمين مقابل شهادة يصدرها تسمى "صلاحية السيارة للتسيير لمدة عامان وصلاحيتها للتأمين عليها من فئة (أ) أو (ب) أو (ج) حيث يتقدم صاحب السيارة بموجبها لإحدى شركات التأمين التى يختارها ليستصدر بوليصة التأمين والتى تخضع قيمتها لأحد الفئات الثلاث (أ) أو (ب) أو (ج) فتنخفض قيمة البوليصة إذا كانت من الفئة (أ) اى أن السيارة فى حالة فنية ممتازة ، وترتفع قيمة البوليصة إذا كانت الشهادة من الفئة (ب) باعتبار ان الحالة الفنية للسيارة مستواها جيد مرتفع ، وتزداد القيمة ارتفاعاً إذا كانت حالة السيارة من فئة (ج) أى مستواها جيد منخفض.

كما تعتبر حالات صلاحية التأمين بمستوى (ج) منسحبة أيضاً على التصاريح المؤقتة مثل السيارات التى لا تطابق تماماً النظام المعمول به مثل عجلة القيادة فى المكان المخالف أو قراءات العداد بالميل / ساعة بدلاً من الكيلو متر / ساعة إلى كافة الاشتراطات الأخرى حيث يصدر التصريح بصفة مؤقتة تلتزم بمدته شركة التأمين مع رفع قيمة التأمين تباعاً مع كل تجديد للسير إلى أن يمتنع إصدار مثل هذه التصاريح بعد انقضاء عامين على سبيل المثال ، وينسحب هذا أيضاً على تسيير السيارات المؤقت على تلك التى لها قيمة اثرية وتحتاج في تحركاتها المحدودة للانتقال من مكان لآخر وتسمى السيارات الأثرية أو . Old Timer

ومن المفهوم أن امتناع اتحاد شركات التأمين عن إصدار شهادة الصلاحية للتأمين على السيارة من أى من الفئات (أ) ، (ب) ، (ج) يعنى عدم صلاحيتها للسير الآمن على الطرق وبالتالى لا تستطيع أى شركة تأمين استصدار بوليصة تأمين لها ، الأمر الذى لا تستطيع إزاءه إدارات المرور إصدار رخصة سير للسيارة فى غيبة بوليصة تأمين سارية ، وهو الأمر الذى ينأى بجهة الإدارة عن مغبة الاختلاف مع أصحاب السيارات حول نتائج الفحص الفنى وما يثار حوله عادة من جدل لا يخلو من الصخب واللجوء إلى وساطة الوسطاء .

هذا الأمر فى حد ذاته يوفر على الدولة وإدارات المرور عبء الفحص الفنى واستقدام معدات عالية الكلفة غير متوفرة حالياً وتعيين أفراد فنيين تتحمل خزانة الدولة أعباءهم دون مبرر أو جدوى اقتصادية.

ومن عجب أن إدارة المرور المركزى (لا زال الحديث هنا عن النظام الأسترالى)

حرائق الأنفاق تعتبر الأعلى خطرا والأكثر خسائرا فى الأرواح والمعدات

تمد اتحاد شركات التأمين بقاعدة بيانات حديثة تصلها على شبكة الحاسب الآلى الخاص بها توضح موقف المخالفات التى تقيد على السائقين والغرامات والعقوبات التى تصدر فى حقهم ، وبذا فان رخصة القيادة تخضع أيضاً للتأمين على صاحبها ضد الأخطاء والأخطار التى يرتكبها فى حق الآخرين فتصدر فئات الصلاحية للتأمين على قائد السيارة من الفئات (أ) أو (ب) أو (ج) حيث تقل قيمة بوليصة التأمين على الفئة (أ) باعتبارها الأكثر التزاماً والأقل مخالفة ، أما الفئة (ج) فتكون الأعلى قيمة من ناحية السعر وتصدر للمبتدئين وأولئك الذين تكثر مخالفاتهم المرورية وقد تعدل للمبتدئين فئتهم لتصبح (ب) بعد مضى سنتين من القيادة النظيفة الخالية من المخالفات الجسيمة ، وفى حالة تكرار الحوادث أو مخالفات السرعة والمخالفات التى تتسم بالنذق والتهور ، فقد ترى إدارة المرور منع إصدار رخصة القيادة له لفترة محدودة أو دائمة أو تحيله للاختبار النفسى ليصدر فى ضوئه ما تراه من قرارات سواء بذاتها أو فى ضوء حكم قضائى يسجل على قاعدة البيانات بالكمبيوتر فتلتزم به اتحاد شركات التأمين فتمتنع عن إصدار شهادة صالح للتأمين عليه . أى أن آلية التصريح من عدمه وتحديد الفئة السعريه التى تطبق على طالب الترخيص تكون مهمة اتحاد شركات التأمين فى ضوء درجة المخاطر وذلك دون أن تغفل الجانب الإشرافى والرقابى للدولة ممثلة فى أجهزتها والتى تنحصر فى حالتنا هذه فى إدارة المرور المركزى وأحكام القضاء.

ونحن الآن في مصر مهيئون أكثر من أى وقت مضي لتزويد اتحاد شركات التأمين بصورة فورية بالبيانات الالكترونية الخاصة بالمخالفات المرورية فور حدوثها المرتبطة بقائدي السيارات والأحكام التي تصدر ضدهم - وهو ما يسهم في تخفيف العبء علي إدارة المرور - لاسيما بعد أن دخل نظام الحكومة الالكترونية في أولى أولويات حكومة الدكتور احمد نظيف .

ولا يفوتنا فى هذا الشأن الأثر الإيجابى لما أتى به قانون المرور من اشتراط وجود جهاز إطفاء فى كل مركبة شرطاً لترخيصها حيث أثبتت سجلات شركات التأمين انخفاض قيمة تعويضات الخسائر إلى ١٠٪ عما كانت عليه قبل تطبيق القانون ، هذا بجانب الأثر الهام من تخفيف العبء على إدارات الإطفاء والدفاع المدنى المحلية والمركزية نتيجة لانخفاض البلاغات عن حالات حرائق السيارات بالطريق والجراجات وأيضاً الأنفاق نتيجة لذلك.

أما إذا انتقلنا إلى موضوع التأمين علي المنشآت والمصانع والفنادق من أخطار الحريق وهو مجال واسع التخصص والمحتوى والذى يتطلب خبراء ومتخصصين يعتبر اتحاد شركات التأمين الأقدر على تصنيفهم وقيدهم فى سجلات حسب تخصصاتهم كل فى مجاله ليرجع إليهم فى كل ما يتعلق بمناحى التأمين على أخطار الحرائق وذلك بما يتناسب مع نوعية الخطر تطبيقاً للاكواد التى تحكمها ، وذلك بمقابل يتمشى مع حجم كل مهمة والجهد الفنى المبذول وتنسحب هذه المهام على مراجعة تصميمات شبكات الإنذار والإطفاء وخطط الإطفاء والإخلاء وتوفير وسائل الأمان بل ويتعدى هذا إلى متابعة أعمال التركيب وكذا التفتيش الدورى عليها كلما طلب ذلك .

كما أن اتحاد شركات التأمين وننتقل هنا إلى اتحاد شركات التأمين الألمانية كمثال لما هو مطبق فى الاتحاد الأوروبى فنجد أنه يصدر أيضاً سجلاً بالمصانع التى ينطبق إنتاجها مع المواصفات القياسية المعتمدة سواء من رشاشات – مواسير – وصلات – كابلات – حساسات حرارة ودخان أو أجهزة إطفاء وأنظمة تلقائية بحيث يذكر اسم المصنع والأصناف المعتمدة لديه نتيجة لفحص وتمحيص مستندى يسبق القيد فى السجلات ، فنجد أن سجل المنتجات المعتمدة الصادر عن اتحاد شركات التأمين الألمانية (VdS) لعام ٢٠٠٧ يقع من ٧٠٢ صفحة ويسمى الكتاب الأزرق وهو أمر يعاد إصداره كل عام فى صورة محدثة تخضع للإضافة والحذف حسب المقتضيات والمتغيرات.

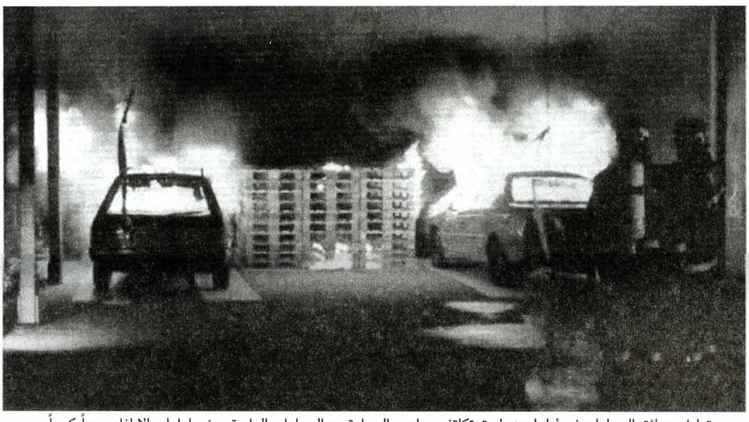
وكم يعوزنا فى مصر أن نرى مثل هذا النظام مطبقاً لدينا متضمناً كافة الخبرات التخصصية من خبراء الإطفاء والدفاع المدنى والأنظمة وهندسة الأنظمة الهيدروليكية حفاظاً على ثروتنا البشرية من هذه الفئة المتخصصة النادرة من التشتت والتناقص وإتاحة للمجتمع بكل أنشطته الاستفادة من علمها وخبرتها.

أما عن الحديث حول أهمية استصدار تراخيص تشغيل للمصاعد بالمنشآت السكنية والصناعية وكذا استصدار تراخيص تسيير للمعدات الميكانيكية المتحركة وكذا للأوناش الثابتة والمتحركة ودور اتحاد شركات التأمين فى تنظيم تلك الآلية فهذا ما سنستكمله فى العدد القادم بإذن الله.

ابتسام سعد

متى ينتهى مسلسل حرائق المصانع؟ «٥»

التأمين ضد جميع الأخطار هدف قومى يجب أن يشمل المصانع والمبانى والمنشآت الحكومية



تدارك حرائق السيارات فى أولها عن طريق تكاتف صاحب السيارة مع السيارات العابرة يجنب إدارات الاطفاء جهداً كبيراً

حرائق الانفاق تعتبرا الأعلى خطراً والأكثر خسائرا فى الارواح والمعدات لاحتباس الحرارة والدخان داخلها

■ **القاهرة – محمد حماد:**

يواصل الدكتور مهندس نادر رياض رئيس إتحاد صناع أجهزة الإطفاء بإتحاد الصناعات الألمانى bvfa اليوم الدور القومى الملح والذى تشتد الحاجة إليه أكثر من أى وقت مضى وهو الدور المهم لاتحاد شركات التأمين باعتباره فى مقدمة مؤسسات المجتمع المدنى التى تحتاجها الدولة العصرية لهدف تحقيق الأمن والأمان بالمنشآت والمبانى الصناعية وكذا انضباط الشارع الصناعى وشارع الخدمات الملتزمة والملزمة المصاحبة للنمو الصناعى.

وكانت الحلقة السابقة تناولت أنواع الحرائق والنظم المثلى ومواد الإطفاء المناسبة للاستعمال داخل المبانى الصناعية والتى تراعى كفاءة الإطفاء مع عدم الإفراط فى التسبب فى خسائر إضافية بفعل المياه وكذا أهمية خطة الوقاية وتدريب الأفراد على أعمال الإطفاء والإخلاء باعتبار ذلك العنصر الرئيسى فى احتواء أى حريق صناعى ويستكمل اليوم مؤكدا أن الحديث كثر فى الدول العصرية وأيضا فى الدول التى تسعى للتحديث عما يسمى بالمجتمع المدنى ومؤسسات المجتمع المدنى **وهى احدى الأدوات والركائز** الأساسية لصناعة الدولة العصرية إذا ما توفر لهذه المؤسسات القدرة على ممارسة دورها وتطوير هذا الدور ليتمشى دوماً مع احتياجات الدولة العصرية وهى متطورة وتسير جنباً إلى جنب مع المستجدات العالمية.

ويقع فى مقدمة مؤسسات المجتمع المدنى التى تحتاجها الدولة العصرية اتحاد شركات التأمين الذى يمكن بل ويتحتم أن يقوم بدور فعال لتطوير القطاع التأمينى بالكامل باعتباره ممثلاً للمصلحة العامة ومتمتعاً بموقف الحيده الكاملة فى الخلافات التى قد تدور رحاها بين شركات التأمين وبعضها من جهة وبينها وبين عملائها من حاملى وثائق التأمين من جهة أخرى،فهو فى هذه الحالة يكون خير ممثل لمصلحة المجتمع ولمصلحة المؤمن عليه وأيضا مصلحة شركة التأمين على حد السواء.

مثال ذلك عملية التأمين على السيارات والتى تبدأ بتأمين هزيل يسمى بالتأمين الإجبارى لا يمثل أى تغطية تأمينيه ذات فائدة للمجتمع إلا انه يصاحبها بالتوازى ما يسمى بالفحص الفنى للسيارة والذى يوكل لمهندس المرور فى غيبة من معامل اختبار فنية تقرر بطريقة قابلة للقياس حالة السيارة من حيث الفرامل وانتظام تأثيرها على العجلات الأربع وكفاءة التأثير الفرملى وحالة الإطارات ذاتها ونوعياتها، ناهيك عن اتزان عجلة القيادة ومقدار البوش،ونسبة العوادم الضارة المنبعثة من السيارة وحالة كهرباء السيارة بدءاً من البطارية وانتهاءً بالإشارات ومدى الأمان فى عدم حدوث أعطال ناجمة عن عيوب فى النظام الكهربائى كثيراً ما يفاجئ الطريق فيتعطل.

ولقد حرصت الدول المتقدمة،وبتلك الأخذة بنظام الدولة العصرية على أن تفرق بين دور الدولة وسلطاتها وحرصها على تنمية دور المشرع والمراقب والمنظم لانضباط ممارسات المجتمع المدنى سواء الإنتاجى منها أو المعيشى وتركت الكثير من الأدوار التى تخرج عن ذلك لمنظمات المجتمع المدنى ذات العلاقة لتمارس دورها فى إطار من الحيدة التوازنة والتى تتم تحت نظر الدولة ورقابتها.

ففى مجال التأمين على السيارات وما يتعلق بها من فحص فنى للمركبة ومتابعة لسجل السائق على السواء نجد أن كثير من الدول قد عهدت بهذا الدور لإتحاد شركات التأمين باعتبار أنها لا تتحيز لشركة تأمين دون أخرى كما أنها تمثل اتفاق المصالح الذى يربط بين مصلحة صاحب السيارة وشركة التأمين والمواطن فى الشارع،فتم السماح لإتحاد شركات التأمين (تبعاً للنظام الاسترالى مثلاً) أن ينشئ محطات فحص الأمن والمتانة المتعلقة بالسيارات وذلك بمقابل يحقق فائضاً معقولاً لاتحاد شركات التأمين مقابل شهادة يصدرها تسمى "صلاحية السيارة للتسيير لمدة عامان وصلاحيتها للتأمين عليها من فئة (أ) أو (ب) أو (ج) حيث يتقدم صاحب السيارة بموجبها لإحدى شركات التأمين التى يختارها ليستصدر بوليصة التأمين والتى تخضع قيمتها لأحد الفئات الثلاث (أ) أو (ب) أو (ج) فتنخفض قيمة البوليصة إذا كانت من الفئة (أ) أى أن السيارة فى حالة فنية ممتازة ، وترتفع قيمة البوليصة إذا كانت الشهادة من الفئة (ب) باعتبار ان الحالة الفنية للسيارة مستواها جيد مرتفع ، وتزداد القيمة ارتفاعاً إذا كانت حالة السيارة من فئة (ج) أى مستواها جيد منخفض.

د. نادر رياض

كما تعتبر حالات صلاحية التأمين بمستوى (ج) منسحبة أيضاً على التصاريح المؤقتة مثل السيارات التى لا تطابق تماماً النظام المعمول به مثل عجلة القيادة فى المكان المخالف أو قراءات العداد باميل / ساعة بدلاً من الكيلو متر / ساعة إلى كافة الاشتراطات الأخرى حيث يصدر التصريح بصفة مؤقتة تلتزم بمدته شركة التأمين مع رفع قيمة التأمين تبعاً مع كل تجديد للسير إلى أن يمتنع إصدار مثل هذه التصاريح بعد انقضاء عامين على سبيل المثال ، وينسحب هذا أيضاً على تسيير السيارات المؤقت على تلك التى لها قيمة أثرية وتحتاج فى تحركاتها المحدودة للانتقال من مكان لآخر وتسمى السيارات الأثرية أو Old Timer .

ومن المفهوم أن امتناع اتحاد شركات التأمين عن إصدار شهادة الصلاحية للتأمين على السيارة من أى من الفئات (أ) ، (ب) ، (ج) يعنى عدم صلاحيتها للسير الآمن على الطرق وبالتالى لا تستطيع أى شركة تأمين استصدار بوليصة تأمين لها ، الأمر الذى لا تستطيع إزاءه إدارات المرور إصدار رخصة سير للسيارة فى غيبة بوليصة تأمين سارية ، وهو الأمر الذى ينأى بجهة الإدارة عن مغبة الاختلاف مع أصحاب السيارات حول نتائج الفحص الفنى وما يثار حوله عادة من جدل لا يخلو من الصخب واللجوء إلى وساطة الوسطاء .

هذا الأمر فى حد ذاته يوفر على الدولة وإدارات المرور عبء الفحص الفنى واستقدام معدات عالية الكلفة غير متوفرة حالياً وتعيين أفراد فنيين تتحمل خزانة الدولة أعباءهم دون مبرر أو جدوى اقتصادية.

ومن عجب أن إدارة المرور المركزى (لا زال الحديث هنا عن النظام الأسترالى) تمد اتحاد شركات التأمين بقاعدة بيانات حديثة تصلها على شبكة الحاسب الآلى الخاص بها توضح موقف المخالفات التى تقيد على السائقين والغرامات والعقوبات التى تصدر فى حقهم،وبذا فان رخصة القيادة تخضع أيضاً للتأمين على صاحبها ضد الأخطاء والأخطار التى يرتكبها فى حق الآخرين فتصدر فئات الصلاحية للتأمين على قائد السيارة من الفئات (أ) أو (ب) أو (ج) حيث تقل قيمة بوليصة التأمين على الفئة (أ) باعتبارها الأكثر التزاماً والأقل مخالفة،أما الفئة (ج) فتكون الأعلى قيمة من ناحية السعر وتصدر للمبتدئين وأولئك الذين تكثر مخالفاتهم المرورية وقد تعدل للمبتدئين فتتم لتصبح (ب) بعد مضى سنتين من القيادة النظيفة الخالية من المخالفات الجسيمة ، وفى حالة تكرار الحوادث أو مخالفات السرعة والمخالفات التى تتسم بالتهور ، فقد ترى إدارة المرور منع إصدار رخصة القيادة له لفترة محدودة أو دائمة أو تحيله للاختبار النفسى ليصدر فى ضوئه ما تراه من قرارات سواء بذاتها أو فى ضوء حكم قضائى يسجل على قاعدة البيانات بالكمبيوتر فتلتزم به اتحاد شركات التأمين فتمتنع عن إصدار شهادة صالح للتأمين عليه . أى أن آلية التصريح من عدمه وتحديد الفئة السعريه التى تطبق على طالب الترخيص تكون مهمة اتحاد شركات التأمين فى ضوء درجة المخاطر وذلك دون أن تغفل الجانب الإشرافى والرقابى للدولة ممثلة فى أجهزتها والتى تتحصر فى حالتنا هذه فى إدارة المرور المركزى وأحكام القضاء .

ونحن الآن فى مصر مهيئون أكثر من أى وقت مضى لتزويد اتحاد شركات التأمين بصورة فورية بالبيانات الالكترونية الخاصة بالمخالفات المرورية فور حدوثها المرتبطة بقائدى السيارات والأحكام التى تصدر ضدهم-وهو ما يسهم فى تخفيف العبء على إدارة المرور-لاسيما بعد أن دخل نظام الحكومة الالكترونية فى أولى أولويات حكومة الدكتور احمد نظيف .

ولا يفوتنا فى هذا الشأن الأثر الإيجابى لما أتى به قانون المرور من اشتراط وجود جهاز إطفاء فى كل مركبة شرطاً لترخيصها حيث أثبتت سجلات شركات التأمين انخفاض قيمة تعويضات الخسائر إلى ١٠٪ عما كانت عليه قبل تطبيق القانون،هذا بجانب الأثر الهام من تخفيف العبء على إدارات الإطفاء والدفاع المدنى المحلية والمركزية نتيجة لانخفاض البلاغات عن حالات حرائق السيارات بالطريق والجراجات وأيضاً الانفاق نتيجة لذلك.

الخسائر تتزايد.. ودور غائب لاتحاد شركات التأمين

أما إذا انتقلنا إلى موضوع التأمين على المنشآت والمصانع والفنادق من أخطار الحريق وهو مجال واسع التخصص والمحتوى والذى يتطلب خبراء ومتخصصين يعتبر اتحاد شركات التأمين الأقدر على تصنيفهم وقيدهم فى سجلات حسب تخصصاتهم كل فى مجاله ليرجع إليهم فى كل ما يتعلق بمناحى التأمين على أخطار الحرائق وذلك بما يتناسب مع نوعية الخطر تطبيقاً للاكواد التى تحكمها ، وذلك بمقابل يتمشى مع حجم كل مهمة والجهد الفنى المبذول وتنسحب هذه المهام على مراجعة تصميمات شبكات الإنذار والإطفاء وخطط الإطفاء والإخلاء وتوفير وسائل الأمان بل ويتعدى هذا إلى متابعة أعمال التركيب وكذا التفتيش الدورى عليها كلما طلب ذلك.

كما أن اتحاد شركات التأمين وننتقل هنا إلى اتحاد شركات التأمين الألمانية كمثال لما هو مطبق فى الاتحاد الأوروبى فنجد أنه يصدر أيضاً سجلاً بالمصانع التى ينطبق إنتاجها مع المواصفات القياسية المعتمدة سواء من رشاشات - مواسير - وصلات - كابلات-حساسات حرارة ودخان أو أجهزة إطفاء وأنظمة تلقائية بحيث يذكر اسم المصنع والأصناف المعتمدة لديه نتيجة لفحص وتمحيص مستندى يسبق القيد فى السجلات ، فنجد أن سجل المنتجات المعتمدة الصادر عن اتحاد شركات التأمين الألمانية (VdS) لعام ٢٠٠٧ يقع من ٧٠٢ صفحة ويسمى الكتاب الأزرق وهو أمر يعاد إصداره كل عام فى صورة محدثة تخضع للإضافة والحذف حسب المقتضيات والمتغيرات.

وكم يعودنا فى مصر أن نرى مثل هذا النظام مطبقاً لدينا متضمناً كافة الخبرات التخصصية من خبراء الإطفاء والدفاع المدنى والأنظمة وهندسة الأنظمة الهيدروليكية حفاظاً على ثروتنا البشرية من هذه الفئة المتخصصة النادرة من التشتت والتناقص وإتاحة للمجتمع بكل أنشطته الاستفادة من علمها وخبرتها.

أما عن الحديث حول أهمية استصدار تراخيص تشغيل للمصاعد بالمنشآت السكنية والصناعية وكذا استصدار تراخيص تسيير للمعدات الميكانيكية المتحركة وكذا للأوناش الثابتة والمتحركة ودور اتحاد شركات التأمين فى تنظيم تلك الآلية فهذا ما سنستكمله فى الحلقة المقبلة.