هزینه خسارت های سوانح هوایی افزایش می یابد

صلاحیت کشتی برای سفر دریایی است و نیز به اعمال‏ غیر قانونی منجر می‏شود که سر منشأ آن رعایت نکردن‏ قوانین است.این ماده هم اکنون از طریق ادارهء امور اجرایی‏ مؤسسهء بیمه‏گران لندن (ILU) به بازارهای کشورهای متعدد انتشار یافته است.

در این میان از بیمه‏گران موجود در بازار بدنهء کشتی‏ انتظار می‏رود که راهکارهایی را برای کنترل دعاوی مربوط به مدیریت ایمنی بین‏المللی در مدت زمان چند هفته ارائه‏ دهند.به هر حال این شرط استثناء هنوز هم در بازار بدنهء کشتی به درستی درک نشان داده است گارد ساحلی امریکا قبلا در بازرسی خود نشان داده است که 80 درصد میزان‏ رعایت قوانین مدیریت ایمنی بین‏الملل که سازمان دریایی‏ بین‏الملل (LMO) در نظر گرفته،ممکن است تا اندازه‏ای‏ هدف‏های خوش بینانه‏ای به همراه داشته باشند.فقط 37 درصد از کشتی‏های پرچم‏دار کشورهای خارجی احضار شده‏ در بندرهای امریکایی بین 15 دسامبر 1997 تا 15 مارس‏ 1998 آمادهء اجرای فرمان بودند.کلوپ محافظت و غرامت‏ لندن (PSI) این طور بیان کرده است که صاحبان کشتی با مشکلاتی از قبیل به دست آوردن صحیح مجوزهای کاری‏ تصویب شده از برخی ایالات پرچم‏دار مواجه هستند.

منبع

Financial Timesṣ29.May 1998/WIR 588.

هزینهء خسارت‏های سوانح هوایی افوایش‏ می‏یابد

هواپیمای باری نظامی آنتونوف 124 روسیه که در روز ششم دسامبر در شهر ایرکوتسک عربستان روی یک‏ مجموعهء آپاراتمانی‏سقوط کرد،67 کشته برجای گذاشت. در حالی که سقف مسؤولیت برای جراحات و مرگ مسافران‏ هواپیما در سال جاری تغییر می‏کند،بیمه‏گرارن اتکایی‏ هواپیما باید خود را برای افزایش هزینه‏های خسارت آماده‏ کنند.

معاهدهء ورشو که در سال 1929 سقف مسؤولیتی معادل 600/16 دلار برای هر مسافر هواپیمایی که گرفتار سوانح هوایی شده است تعیین نمود،هم اکنون در حال‏ بازنگری است.معاهدهء جدید که انتظار می‏رود مورد پذیرش سازمان بین‏المللی هواپیمایی شهری(ایکائو)قرار گیرد مقررات پرداخت غرامت را نیز تغییر خواهد داد و مبلغ‏ خسارت را به 000،150 دلار می‏رساند و در مقابل تنها اثبات زیان وارده را درخواست خواهد کرد.انتظار می‏رود که‏ اکثر خطوط هوایی به طور داوطلبانه از معاهدهء 1929 کناره‏گیری کنند.برای مثال خطوط هوایی انگلستان،حتی‏ قبل از این که معاهده چنین نیازی را ایجاد کند،سطح‏ مسؤولیت شخص ثالث و مسؤولیت مسافر خود را از 5/1 میلیارد دلار در سال 1996 به 2 میلیارد دلار در سال جاری‏ افزایش داد.

دئیس چانون سخنگوی ایکائو مستقر در مونترال می‏گوید: «مقرارات جدید که به زودی ارائه خواهد شد،مراحل‏ پرداخت خسارت به قربانیان سوانح هوایی را تسریع می‏کند و«نرخ وقوع حوادث طی سال‏های مربوط نسبت به افزایش‏ تعداد مسافران کاهش یافته است.با این حال،معاهدهء ورشو نیاز فوری و مبرمی به نوسازی دارد».

این حرکت در حالی روی می‏دهد که ظرفیت بالا،بازار آرامی را برای بیمه‏های اتکایی هواپیما به وجود آورده‏ است.هم‏چنین موجی نیز در تعداد مسافران پدید آورده‏ است.طبق نظر سخنگوی ایکائو 35/1 میلیارد نفر در سال‏ 1996 با هواپیما پرواز کردند که انتظار می‏رود تا سال‏ 2005 به این عده 650 میلیون مسافر دیگر نیز اضافه شوند. ایکائو مؤسسه‏ای وابسته به سازمان ملل متحد است که در سال 1944 تأسیس شد و هدف از آن توسعهء امنیت‏ هواپیمای کشوری است و سعی می‏کند قواعد و استانداردهای بین‏المللی را در میان 185 کشور عضو به‏ مرحلهء اجرا در آورد.

رئیس صدور بیمه‏نامه‏های هواپیما در شرکت‏ سویس ری شعبهء انگلستان می‏گوید:تعیین سقف‏ مسؤلیت،اثر نامعلومی بر این بخش خواهد داشت.این موضوع تأثیرات مختلفی در پی خواهد داشت و مدت‏ مدیدی طول خواهد کشید تا جا بیفتد.او خاطراتشان‏ می‏سازد که این امر در الگوهای متغیر خسارت‏ها خود را آشکار خواهد کرد و من تردید دارم که این موضوع،سبب‏ افزایش تعداد خسارت‏های جزئوولیت شود.

وی که رئیس انجمن دفاتر بیمهء هواپیما نیز هست اضافه‏ می‏کند:احکام براساس ارزش‏های اقتصادی قرار داده شده‏ است و ترمیم کننده هستند.در جایی که دعوی حقوقی‏ امریکایی در میان باشد خسارت‏های بزرگ موضوع جدید و غیر معمولی نیستند.

اولریخ والدین،رئیس بیمه‏های باربری و هواپیما شرکت هانوور،بر ادعای خود تأکید دارد که معاهدهء جدید، خسارت‏ها را افزایش خواهد داد.او می‏گوید:«این تغییر (تغییر سقف مسؤولیت)حجم کلی خسارت‏ها را افزایش‏ خواهد داد و اثری بر پروازهای داخلی امریکانخواهد داشت‏ زیرا آن‏ها در حال حاضر هیچ سقفی برای مسؤولیت ندارند. ولی ریسک پذیری پروازها به امریکا و از امریکا به سایر مقاط جهان،به طور اساسی افزایش خواهد یافت که اکثر آن‏ها را نیز بیمه‏گران اتکایی به دوش خواهند کشید».تملک‏ شرکت اسکاندیا اینترنشنال برای شرکت هانور ری سالیانه‏ 220 میلیون دلار حق بیمه هواپیمایی در بر دارد.با این‏ همه،شرکت هانوور به طور پیوسته پذیرش ریسک‏های‏ هواپیمایی خود را کاهش می‏دهد به طوری که حجم کل حق‏ بیمهء هواپیمای خود را در آخرین سه ماههء سال گذشته در مقایسه با مدت مشابه سال قبل خود در سال 1996،30 درصد کاهش داده است.

ایکائو،اواخر سال گذشته کنفرانس مهم و برجسته‏ای‏ برگزار کرد که منحصرا به امنیت هوایی و کاهش نرخ حوادث‏ برای خطوط هوایی سراسر جهان اختصاص داشت.در این‏ کنفرانس 148 کشور موافقت کردند که تجارت ایکائو را در زمینهء«نظارت بر امنیت»به کار بندند.برنامهء نظارت بر امنیت شامل بازرسی منظم و اجباری ایمنی از طریق قانونی‏ است و افشای هرچه بیشتر کشورهایی که با استانداردهای ناقص ایمنی به کار خود ادامه می‏دهند.سخنگوی ایکائو می‏افزاید:«این پیشرفت در خور توجه است زیرا هواپیماهای کشورهایی که استانداردهای ایکائو را رعایت‏ نمی‏کنند اجازه نخواهند داشت به حریم هوایی کشورهای‏ عضو وارد شوند».وی می‏گوید:«امنیت هواپیماها به عوامل‏ مختلف بسیاری وابسته است،چه این هواپیما از نوع‏ بویینگ 747 باشد چه از نوع دی‏سی 9.موضوع هواپیمایی‏ یکی از پیچیده‏ترین زیر ساخت‏های بین‏المللی است و شامل هر چیزی می‏شود،از گواهینامهء پرواز خلبان گرفته تا ارتباط ماهواره‏ای و تشکیلات پرسنلی.تمامی این موارد به‏ مدیریت مستحکمی نیازمند است که از طریق سیستم‏ مدیریت ترافیک هوایی و مراقبت ناوگان تجاری برآورده‏ می‏شود».

موضوع،تنها قابل اعتماد بودن هواپیما نیست که باید مورد توجه قرار گیرد.بلکه زیر ساخت‏های دیگر هواپیمایی‏ همچون نگهداری و تعمیر،کنترل ترافیک هوایی و آموزش‏ کارکنان را نیز باید در این معادله مد نظر قرار داد.طبق نظر سخنگوی ایکائو،حجم عمدهء رشد مسافرت‏های هوایی از قارهء آسیا به ویژه کشور چین شروع و دامنهء کمتری از آن تا امریکای لاتین ادامه می‏یابد.

ریچارد رایت سخنگوی ادارهء هواپیمایی کشوری‏ انگلستان می‏گوید:«سازمان حمل و نقل انگلستان این‏ توانایی را دارد که از ورود هواپیماهایی که احتمال می‏رود با قوانین ملایم‏تری امنیت هوایی کشور را به مخاطره اندازند از ورود به حریم هوایی انگلستان جلوگیری به عمل آورد». برای مثال،از فرود هواپیماهای نیجریه در انگلستان‏ جلوگیری به عمل آمد.این اقدام به دنبال بازرسی بازرسان‏ مؤسسهء هواپیمایی کشوری انگلستان از دو هواپیما متعلق به‏ کشورهای افریقای غربی در مارس گذشته صورت گرفت.در یک اقدام متقابل،مقامات نیجریه نیز فرود هواپیماهای‏ خطوط هوایی انگلستان را به خاک این کشور متوقف کردند.

مؤسسهء ایرلیماس،کلیهء اطلاعات مربوط به سقوط هواپیما در سراسر جهان را برای شرکت‏های بیمه گردآوری می‏کند.مدیر مؤسسه می‏گوید:«تعداد تلفات در سقوط هواپیما با وجود افزایش انفجاری تعداد مسافران،طی 40 سال گذشته ثابت مانده است.گرچه ریسک پذیری هواپیما به طور وسیعی افزایش یافته،ولی بهبود مسائل ایمنی، تعداد تلفات را طی سال‏ها ثابت نگه داشته است.اگر به‏ همان نسبت مسافرانی که در سال 1940 در حوادث هوایی‏ کشته شدند امروز اتفاق می‏افتاد،با فاجعهء 000،50 نفر تلفات روبه‏رو بودیم.من فکر می‏کنم اگر در سال 1960 که‏ هواپیماهای بویینگ 747 تازه طراحی شده بود سقوط می‏کرد،چه فاجعه‏ای اتفاق می‏افتاد زیرا آن‏ها بسیار بزرگ‏تر از هواپیماهای بویینگ 707 و دی‏سی 8 بودند. خوشبختانه،طی چند سال اخیر سقوطهای باجعه‏باری‏ پیش نیامده است».

هواپیماهای جمبو جت بسیار بزرگ‏تر هستند.صنایع‏ هواپیمایی ایرباس،سازندهء اروپایی هواپیما،یک پروژهء ساخت هواپیمایی جدید سوپر جنبو به ارزش 4/5 میلیارد دلار به همکاری چهار کشور اروپایی در دست دارد. هواپیمای A3XX بزرگ‏ترین هواپیمای تجاری خواهد بود که تاکنون ساخته شده است بویینگ مک‏دانل داگلاس رقیب‏ اصلی کارخانهء هواپیمایی ایرباس نیز در حال ساخت‏ هواپیمای بزرگ جدیدی است که ظرفیت 600 مسافر دارد و تا 750 مسافر نیز ظرفیت آن قابل افزایش است.

مدیر مؤسسهء ایرباس می‏گوید:پیش‏بینی می‏شود تعداد افرادی که طی 15 سال آینده با هواپیما سفر می‏نماید به دو برابر افزایش یابد و بسیاری از آنان با هواپیمای‏های جدید غول‏پیکر مسافرت خواهند کرد.از آنجا که ریسک پذیری‏ نیز افزایش می‏یابد،امید ما این است که این هواپیماها به‏ لطف و تکنولوژی ایمن خود،منافع بیشتری در بر داشته‏ باشند.با وجود این،دو سوم تلفات و خسارت‏های امسال‏ از دو مورد سقوط هواپیما بود،یکی هواپیمای خطوط هوایی کره که در فیلیپین سقوط کرد و دیگری ایرباس‏ خطوط هوایی اندونزی». ارزیات خسارت مؤسسهء هواپیمایی لویدز لندن‏ می‏گوید:از هز 20 هواپیمای جتی که هر ساله از رده خارج‏ می‏شوند تقریبا 10 هواپیما کاملا اسقاط شده و غیرقابل‏ استفاده‏اند و قطعات یدکی 5 هواپیمای دیگر مورد استفادهء مجدد قرار می‏گیرند.بدنهء هر هواپیما از یک هواپیمای‏ کوچک نوع cessna گرفته تا هواپیماهای بزرگ بویینگ‏ 747 که در خطوط هوایی انگلستان به کار گرفته می‏شوند،با سرمایهء مشخص بیمه می‏شوند.هنگامی که هزینهء تعمیر هواپیما به 70 درصد سرمایهء بیمه شده برسد بهتر است که‏ چارهء دیگری اندیشید و آن‏ها را به صورت قراضه یا بازیافتی‏ مورد استفاده قرار داد».

ریچارد رایت تأکید می‏کند که پروازها ممکن است آسیب‏ پذیر باشند.«هر فرود یک سقوط کنترل شده است.بلند شدن‏ و فرود هواپیما از بحرانی‏ترین زمان‏ها هستند که هواپیما و خلبان تحت شدیدترین فشار قرار دارند.هرگونه اشتباهی در این دو زمان،بیشترین احتمال وقوع حادثه را در بر دارد».

کنگرهء امریکا به منظور توجه به خطر انفجار قابل‏ پیش‏بینی در ترافیک هوایی،کمیته‏ای را منصوب و اخطار کرد در صورتی که اصلاحات اساسی و سرمایه‏گذاری‏های‏ جدید صورت نگیرد،سیستم هوایی کشور با تلفات بیشتری‏ روبه‏رو خواهد شد.کمیتهء ملی بررسی هواپیمایی کشوری از مدیر هواپیمایی فدرال در سمت قانون‏گزار امور هوایی‏ کشور به علت فقدان افزایش تشکیلات،منابع مالی و مدیریتی برای‏ ادارهء امور در موقعیت افزایش مسافرت‏های هوایی انتقاد کرد.اگر شکی دربارهء توانایی ایالات متحدهء امریکا از عهده‏ برآمدن امور وجود دارد پس چه امیدی به سایر کشورهای‏ دنیا می‏توان داشت.

منبع

ReactionsṣJan 1998.