

**The desirable role of the Association of Insurance Companies (AIC)
as a development tool for modern nations**

by

Dr. Eng. Nader Riad

**Member of the National Democratic Party's Economic Committee
and Policies Secretariat**

**Head of the Egyptian Industry Association's RD and Technology
Transfer Committee**

April 2008

Introduction

Since the Industrial Revolution began in Europe and spread to the rest of the world, industry has been the locomotive of growth in all industrial and developed countries.

It can achieve higher and speedier growth rates in relatively shorter periods of time than the other sectors.

It is a comprehensive system spreading and intermeshing with other sectors and capable of feeding and impacting on them.

Besides being the growth locomotive, it is a determinant of the growth levels attainable by a society in order to achieve its development objectives.

It can also make use of scientific research applications and the latest technological innovations, and generate an accumulation of wealth for the benefit of future generations.

Sophistication and development are undoubtedly connected with insurance; the higher they are, the more important the connection to all kinds of insurance is.

Moreover, insurance is a strong indicator of a society's degree of progress, particularly in the industrial and related service sectors. Serious steps for economic reforms are being taken in Egypt, and it is now time for them to be expanded, deepened and linked to the insurance sector.

Insurance against all risks has become a national goal. Civil society organizations (CSOs) now play a central role to promote and maintain advanced societies at a certain economic and social level, whereas in Egypt this role still has a limited impact and does not live up to the expectations.

It is crucial that the insurance role is enhanced so that these expectations may be met.

This requires that stakeholders make efforts to raise awareness about insurance culture - particularly within the industrial sector and related services - through all CSOs. They must also link between the objectives and the expected outcomes that will accrue to the Egyptian society's security, safety, stability and comprehensive development.

The AIC's desirable role

Insurance as a development tool for modern states

- I. The AIC's role in achieving security and safety in the industrial and service sectors (automobiles, facilities and buildings).**
- II. The AIC's role in achieving security and safety in the industrial sector and related types of services (lifts, mobile mechanical equipment, cranes, automatic fire extinguishing and alarm systems).**
- III. The role of traffic law in providing safety and security on the streets - the industry's lifelines.**

I. The AIC's role in achieving security and safety in the industrial and service sectors (automobiles, facilities and buildings)

There is a lot of talk in both modernized and modernizing countries about the so-called civil society and civil society organizations (CSOs). These can be one of modern nations' tools and pillars if they are enabled to play and develop their role so that they may always keep up with the ever-evolving modern needs and requirements in line with global developments.

The civil society organization most required by a modern nation is an association of insurance companies (AIC). As a representative of the public interest, it settles, with full impartiality, the disputes among insurance companies and those between insurance companies and policy holders. It can also - and indeed has to - play an effective role to fully develop the insurance sector.

The AIC is, therefore, the best representative of the interests of the community, insurance companies and policy holders.

An area which the AIC can play a role in developing is the current automobile insurance in Egypt. At present, this kind of so-called compulsory insurance is inadequate, as it does not provide any real coverage useful to the community.

This insurance is conditional upon a so-called technical examination of the motor vehicle.

This task is usually assigned to a traffic engineer who carries it out without any technical laboratory measuring the impact of the brakes on all the tires, the condition and quality of the tires themselves, the steering wheel equilibrium and clearance, the rate of harmful exhausts emitted, and the vehicle electric system – from the battery to turn signals. This kind of control provides no guarantee that no faults in the vehicle electric system will halt the car on the road, possibly snarling traffic.

1. The role of insurance in modern nations

While exercising their role and powers, the developed countries have been carefully focusing on promoting their role as legislators, controllers and regulators of the society's production and livelihood services and practices. At the same time, they have left many other functions to relevant CSOs, so that they can perform them impartially and under the state's oversight.

In the field of automobile insurance and related procedures, such as carrying out a technical examination of the motor and monitoring drivers' records, many countries have assigned this task to AICs. This is due to the fact that the latter does not take sides in insurance companies' disputes and indeed represent the common interests of vehicle owners, insurance companies and pedestrians. Two examples in this regard are Australia and Germany.

a. The Australian system

The Australian AIC has been allowed to establish stations for checking the safeness and sturdiness of motor vehicles in return for a fee that earns the AIC reasonably good net revenues.

A two-year certificate is issued for vehicles that pass the tests. The certificate also indicates whether the vehicle falls under the A, B or C insurance categories.

With this certificate, the vehicle owner can take out insurance from an AIC member company of his or her choice under one of those three categories. "A" means the car is in an excellent technical state, and the value of the insurance policy is reduced. The policy value goes up for a B category (the car is in a very good technical state), and it increases even more for the C category (good technical state).

Note that the vehicle condition in all three cases is "good", and not merely "acceptable", with the difference being only in the degree of goodness.

The C category is also applied to temporary permits for motor vehicles not fully conforming to the applicable steering system. This occurs, for example, when a vehicle has the steering on the wrong side or the speedometer in mile/h instead of kilometer/h, etc.

As indicated above, the license in this case is issued on a temporary basis and insurance firms abide by its duration. The insurance value is raised every time the driving permit is renewed until the permit is no more renewed after, say, two years. This temporary vehicle license is also applicable to antique cars, used for short distance drives.

If the AIC does not issue any insurability certificate under any of these three categories, the car is not fit for safe driving on motorways, and cannot be insured.

Consequently, traffic departments cannot license the vehicle, and are thus spared all the usual fuss with vehicle owners about the outcomes of their car technical examinations.

The government and traffic departments no longer need to procure costly and currently unavailable technical examination equipment, and no longer have to recruit technicians whose unfeasible costs have then to be incurred by the State Treasury.

Admirably, the central traffic department supplies the AIC with an updated database through the latter's intranet.

The database shows drivers' traffic violations and the fines leveled at them. Thus, obtaining a license requires insuring drivers against their traffic mistakes and hazardous contraventions.

Insurance categories (A, B and C) are also issued for car drivers. "A" is the cheapest category, and is issued for the drivers who committed the least violations. As for C, it is the most expensive, and is applied to those who have just gotten their driving license or have committed many traffic violations.

Those who have just gotten their driving license can have their category changed into B if they do not commit any gross traffic violation for two years.

In case of repeated accidents or speed violations due to recklessness, the traffic department can decide to revoke one's driving license temporarily or permanently.

The traffic department can also order the driver to undergo psychological tests, and in light of their results the department or the judicial authority takes its decision.

This decision is entered into the database and the AIC will not issue an insurability certificate for the concerned driver. So, the AIC is the body entrusted with issuing licenses and determining the category applicable to the license applicant according to the degree of risks involved.

As for the state, it supervises and regulates this whole system through its relevant agencies, namely the central traffic department and the competent court authority.

b. The German (and EU) system

The German AIC system, which is also applied in the rest of the EU, makes a record of factories whose products (sprinklers, pipes, connectors, cables, heat or smoke sensors, and automatic fire extinction equipment and systems) conform to approved standards and specifications.

The record contains the factory name and the brands approved as a result of rigorous pre-registration documentary examination. The 2007 edition of this record by the VDS (the German AIC) consists of 720 pages and is called the Blue Book. The record is annually re-issued and updated by carrying out the appropriate additions and removals.

2. The situation in Egypt

Here in Egypt, we are now more qualified than ever to promptly supply the AIC with e-data on traffic violations as soon as they occur, on the drivers who commit them, and on the legal judgments against them.

This would somewhat contribute to easing the burden from the traffic department, particularly after the "e-government" has become a top priority of Prime Minister Ahmed Nazif's government.

It is worth mentioning the positive impact of the amended traffic law, especially when it sets forth that there should be a fire extinguisher in every motor vehicle as a prerequisite for licensing it.

Insurance companies' registers showed a 10% fall in damage compared to the period prior to the application of the law.

A further significant consequence has been the easing of burdens on local and central fire and civil defense departments as a result of the reduction in reported motor vehicle fires in streets, garages and tunnels.

Responding as quickly as possible to a motor vehicle fire with passing-by vehicles collaborating with the unfortunate driver spares fire departments a lot of efforts.

As for insuring facilities, buildings, factories and hotels against fire risks, this field has many specialties and, therefore, requires experts and specialists. The AIC is the most suitable entity to classify and list those experts in registers according to their respective specialties. This way, it can resort to them concerning the different aspects of fire insurance and depending on the types of risks, so that respective governing codes can be best applied.

This is done in return for amounts of money that are proportionate to the technical efforts exerted in each task. These tasks involve checking the designs of fire alarms and fire extinguishing networks, firefighting and evacuation plans, and the availability of safety equipment.

The installation of these networks and equipment can also be monitored and periodically inspected, when requested.

We very much need to have this kind of systems applied in Egypt, too, as it is in the developed nations.

Such systems are to involve all experts in fire extinction, civil defense techniques and systems, and hydraulic system engineering. This way, we can keep this rare and specialized human wealth from leaving and dwindling, and we can enable various activities in the society to make use of their knowledge and expertise.

Preserving people is the top goal when confronting a fire, and preventive and safety tools and equipment complement human prowess.

II: The AIC's role in achieving security and safety in the industrial sector and related types of services (lifts, mobile mechanical equipment, cranes, automatic fire extinguishing and alarm systems)

These services have various characteristics and purposes, yet they are governed by common insurance rules.

1. Lifts

Installing and operating lifts in residential and industrial buildings is currently a chaotic matter. As a result, lifts often become extremely risky, which is not unknown to the administration and is given a blind eye - out of necessity - by enlightened citizens. In this situation, the AIC's desirable and pressing role emerges.

The AIC is the most suitable body to solve this issue thanks to its experts, whose number can be sufficiently increased and included in apposite register.

First of all, these experts must approve the lift design and check the operation and control equipment as well as the required safety means. Only then can they issue a renewable A, B or C insurability certificate valid for, say, two years, if the relevant requirements are satisfied.

This should be done after verifying that there is a contract of maintenance concluded with a committed, reliable firm. Moreover, there should be a formal record with all these firms - whether they are manufacturers, installers or maintainers of lifts – which meet the registration requirements.

Once a technical validity report is issued stating that the lift meets all the requirements to be insured, the authorized local department can issue the appropriate license valid for a specific period of time. There is no need for undue bureaucratic cautiousness or for delaying people's affairs in quest of other technical procedures.

In this case, the technical validity report or a poster from the insurance firm should be hung inside the lift, so that users may be assured that it satisfies technical requirements and may be aware of its expiry date.

2. Mobile mechanical equipment and machinery

The previously described requirements are also applicable to some important industrial and construction heavy equipment and machines such as road pavement equipment, dredges and cranes moving around in the streets. Though numerous, they have no licenses or even number plates; and we all still remember the incident of the crane that disappeared into thin air. This would not have happened had that machine have a license and periodically renewable number plates.

Heavy machines need licenses and number plates so that they can move around in the streets.

This also applies to factory equipment such as lifts, winches, overhead and tower cranes, and truck lifts, even if they operate within factory premises and worksites and supposedly do not move around on public motorways and streets.

Protecting the factory operation area and construction sites requires that the operation license for such equipment be issued without negligence and be renewed after satisfactory examinations have been conducted by the AIC. Following these tests, an A, B or C insurability certificate must be issued.

This license might otherwise cease to be granted, temporarily or permanently, depending on the technical conditions of the equipment and how far it satisfies safety elements.

Cranes and winches need technical review for safe use.

3. Operating boilers, kettles and floating structures

A permit system is also applicable to an important industry-related aspect, i.e. the operation of steam boilers and kettles, sea vessels and ships, river steamers and all other kinds of floating structures.

They should be operated only after undergoing full technical examinations and being insured by the AIC.

The AIC may also approve permits issued by other appropriate concerned bodies.

Fire flames often turn into a ferocious beast

4. Constructions, facilities and public and private apartment buildings

If we are to adopt this solution in its entirety, we should follow the example of applicable laws in some EU or even non EU countries such as Germany, Portugal, Romania, the Scandinavian countries, Iceland, Belgium, Korea, Argentina, the Democratic Republic of Congo (former Zaire) and many Arab countries.

They have made it compulsory to insure government and education facilities such as schools, institutes, universities, government buildings, all industrial buildings, public facilities, public and private transports, and apartment units.

This compulsory insurance is proportionate to the hazards - and their progressive rates - associated with these facilities and caused by, for example, heat loads as well as gas and liquid fuel sources such as gas connections and gas cylinders.

This insurance also depends on the robustness of the buildings and on whether it is safe to reside there. In this respect, a specific insurance policy on families and their homes is available at Egyptian insurance companies and covers many significant and critical risks.

This is a limited-cost measure with generalized benefits and is capable of promoting national insurances and allowing them to play their national role within lawful competition.

This would enable the state to upgrade its buildings and facilities at all levels and to start applying to itself the safety system required for a modern nation. It would also enable the citizens to feel, be actively involved in, and benefit from such insurance system.

5. Automatic fire alarms and extinguishing systems

This is a no-less significant example of the AIC's role associated with technical examinations and temporary insurability certificates.

In this case, too, the AIC examines automatic fire alarm and extinguishing systems, as it is the best body to carry out technical examinations and to manage registers containing firms which supply and install automatic alarm and extinguishing systems.

Every year, the AIC includes other firms in this register - particularly approved suppliers - and removes delinquent ones. By issuing annual lists based on these registers, the AIC prompts clients to rely on the systems of the firms included in these rolls. This is also true for firms maintaining these systems.

Such measures are also applied, as previously mentioned, in all European countries and some Arab ones.

The AIC's role

As we are busy amending the insurance law and assigning articles for civil liability to third parties, we might as well consider complementary articles for

developing the AIC's role, so that this organization may perform the aforementioned activities in return for fair amounts of money. The AIC could then invest its consequent net revenues in developing and upgrading these activities, acquiring labs and equipment to carry out specialized technical examinations, and spreading them throughout the country.

This equipment would complement what is already available to local departments in the governorates, and would put a remedy to the shortage suffered by some bodies.

This and other measures are crucial to carry out disciplined technical practices. Because of the lack of such practices, our communities are depicted as severely backward and negligent. The victims are ordinary citizens who visit or live in a building with no such disciplined technical practices. Amazingly, solving this problem would cost the State Treasury nothing at all.

Such practices will cover their own costs, at first through the AIC, which will spend part of its return in spreading its services throughout the country, thus realizing more and more net revenues.

At the same time, these objectives will complement the state's authority in regulating the industrial and housing sectors - including utilities and transportation of equipment and individuals on motorways - thus spreading the aspired security and safety.

3. The role of the traffic law in providing safety on the streets – the industry's lifelines

The government is considering issuing the new traffic law. It is compatible with today's developments and necessary to keep up with modern times and to respond to contemporary needs, as the blood of more and more people is shed in road accidents.

The Ministry of Interior has been working like no one else to update laws that have to do with its functions.

As for traffic laws, it has been updating them for the last 15 years in light of its commitment to achieving continuous development, meeting the need for such updated laws, and ensuring that everything is done legally.

Industry is obviously at the top of those activities directly related to the traffic law, which fully regulates road traffic and transportation.

Transport and uninterrupted supply of goods are key requirements for the industrial system.

Hence, industry must be modernized at all times and everywhere, and its economic role must be maximized so that it can take its due position on the national and global economic map.

This is necessarily connected with providing, controlling and perfecting the means to transport and handle goods, so that any disturbance in this domain does not adversely affect the quality and regular supply of raw materials, production requirements, finished items and products taking their way through main motorways, whether imported, distributed or exported.

Their flow may be interrupted by any obstacles en route caused by road accidents or hazards.

This vital uninterrupted flow can be attained and maintained only through traffic discipline, which can be secured through an optimal traffic law.

However, the pivotal role of the manufacturing industry in this respect should not be overlooked, as it is its responsibility optimally to supply and produce transportation means and their equipment in conformity with standards aimed to ensure safety and security and preserve the environment. These are all national goals sought to be achieved through the desired traffic law.

Huge non-conventional transported loads must be insured during the journey and escorted by a traffic patrol. Containers must be transported only on container carriers specifically licensed for this purpose.

The impact of the traffic law on reducing hazards

It is worth mentioning the positive impact of the amended traffic law and, in particular, of its provision that no motor vehicle can be licensed if it does not have a fire extinguisher.

The registers of insurance companies reported a 10% fall in damage compared to the period prior to the application of the law.

This has also eased the burdens on local and central fire and civil defense departments as a result of the reduction in reported motor vehicle fires on the streets as well as in garages and tunnels.

Hence, it is of paramount importance to issue new specific licenses for cargo vehicles in line with the latter's specific functions.

The importance and urgency of this requirement are due to the specific characteristics, risks and environmental impact of some items transported by their respective vehicles.

This should prevent risks, accidents and environmental pollution on the one hand, and ensure the safety and quality of transported items on the other.

There are different categories of licenses for specific motor vehicles:

I. 20 and 40 cu. ft containers

Ordinary cargo trucks are undoubtedly unsuitable for transporting such containers, as it is difficult to fasten them properly and technically to such carriers. In this case, they are unsafe and endanger the driver's and other people's lives, as the transported containers often move following shocks or brakes and can smash into the driver's cabin crushing whoever may be inside.

This could also damage the transported items and result in a waste of time, effort and money.

This can effectively be addressed, as aforementioned, by issuing specific licenses for motor vehicles specially equipped to transport such containers, provided that they are sufficiently ensured.

This would not prevent using such vehicles for ordinary transports, as things can be transported inside the containers carried by these vehicles. In particular, containers provide a good degree of protection because they are tightly closed.

Specific licenses for container carriers can be issued to increase the efficiency of this kind of transport and to prevent containers from being transported on other ordinary motor vehicles.

II. Handling and transporting tanked gas and liquids.

Gas and liquids can not be transported with ordinary trucks.

The tank containing the liquid or the gas would usually be precariously much higher than So, tank carriers, as stated above, should be provided with specific licenses defining whether they can transport fuel, water or chemicals. This should be done after the tank is fixed directly on to the chases as per technical requirements.

As gases and liquids have different degrees of hazardousness, the vehicles for transporting them should be variably equipped in order to maintain the quality of the transported gas or liquid, ensure safety and security, and prevent pollution.

From this perspective, liquids and gases can be divided into the following three kinds:

a. Safe or low-risk gases and liquids

They do not result in high risks. Examples are water and inert gases bottled under low pressures.

They can result in medium risks. Examples are some chemical and inert gases.

b. High-risk gases and liquids

They can be highly dangerous. Examples are petroleum products and poisonous gases - such as chlorine, caustic soda and other highly toxic gases – as well as gases bottled under high pressures, such as liquefied oxygen and nitrogen.

We all remember the incident of the oil spill out of a non-properly equipped benzene carrier vehicle into an irrigation canal.

A state of emergency was declared, traffic was blocked, and the armed forces sent in troops to separate the floating fuel from the water surface and pump it out of the canal.

In spite of their successful efforts, though, part of the canal fish stock perished, and the area's farmed plants were partly affected during that farming season.

Cylinders that contain chlorine or other similar hazardous gases and that are smaller than a full tank on a motor cargo vehicle can be transported after being firmly fastened inside a tightly-closed container.

III. Radioactive material transport

It is of paramount importance to use specially equipped - and hence specifically licensed - motor vehicles to transport such materials. They should also be transported under special security procedures. Their licenses should clearly indicate their transport routes, times and speeds.

Each transport should be carried out with a special permit. Higher security measures for the transport route may have to be considered, such as providing police escort for the transported radioactive cargo carrier and monitoring the delivery and reception procedures.

IV. Addressing speed excesses on highways

Excessive speed is the commonest factor causing highway accidents. Moreover, regular highway drivers, whether of buses, cargo motor vehicles or else, know precisely where the traffic radars are located and even warn each other using light signals. Therefore, speeds are reduced at these locations and given free rein thereafter.

Hence, European and some non-European countries have obliged highway cargo transporters and buses to install a device called by some "the black box". It records the stoppages and speeds of the vehicle at given moments on a disk or a tape that can be checked with just a push of a button by a traffic patrol to find out the speed of a vehicle throughout its route regardless of the patrol's location. This should force drivers to abide by a prescribed speed throughout the journey.

They may even be required to do more than that, though. In many European countries, a device is installed which performs the above-mentioned functions. Additionally, the driver has to insert a personal magnetic card in order to start the engine. This card bears the driver's name and specifies the driving period of time, so that it does not exceed 8 consecutive hours. This helps keep the driver sufficiently awake and reactive.

V. Speed limiting devices

Speed limiting devices are generally installed in some tourist buses to compel drivers not to exceed 80 km/h or 50 km/h. Despite the relative soundness of this tendency, yet many European countries forbade this measure. As for me, I agree with them, contrary to the current general inclination.

Tourist buses and cargo transporters may need briefly to exceed these speed limits in order to overtake. Exceeding these limits can be more imperative when trying to avoid a chasing danger - such as a fire on the road, terrorist actions or a criminal pursuit by gangs or others - or in case of health emergencies, such as a heart attack, labor and birth giving. These are all circumstances which fairly justify exceeding the speed limit.

Conclusion

In light of what has been said, developing the AIC has indisputably become a pressing necessity. There is also a dire need, more than ever, for the AIC to extend its role and cover shortcomings in the industrial and professional sectors, thus minimizing risks.

The absence of this role would undermine national development at a time when it is highly in need of optimal discipline.

Recommendations

- I. Extending the AIC's role to cover "street" shortcomings in the service and industrial sectors, as follows:
 - 1- Promptly supplying the AIC with e-data on traffic contraventions as soon as they take place, on the drivers who commit them, and on the legal judgments against them. This would somewhat contribute to easing the burdens from the traffic department, particularly after the "e-government" has become a top priority of Prime Minister Ahmed Nazif's government.
 - 2- The AIC is to make a record of factories whose products (sprinklers, pipes, connectors, cables, heat or smoke sensors, and automatic fire extinction equipment and systems) conform to approved standards and specifications. The record will contain the factory name and the brands approved as a result of a pre-registration documentary examination. The record is annually re-issued and updated by making the appropriate additions and removals.
 - 3- The AIC is to classify and register experts and specialists in insuring buildings, factories and hotels against fires, according to their respective specialty. This way, it can resort to them in everything that has to do with insurances against fires, according to the types of risks, so as to implement the governing codes.
- II. The AIC is to regulate insurance on transport activities, as these are an important element of industrial inputs (raw materials) and output (finished products). This should be done by:
 - 1- Approving the designs and tests of operational and control equipment and safety means required to operate lifts in residential and industrial buildings.

- 2- Issuing operation licenses for heavy engineering equipment such as road pavement equipment, dredges and cranes moving around in the streets, as well as factory equipment such as cranes and winches. Such licenses should be renewed according to examinations carried out by the AIC, which will accordingly issue an insurability certificate.
- 3- Formalizing the licensing system for operating steam boilers, kettles, sea vessels, ships, river steamers and all kinds of floating structures. These should be permitted to be operated or put into use only after technical examinations are complete and the AIC approves to issue an insurance policy for them. The AIC may also approve permits issued by the respective concerned bodies.
- 4- Making it compulsory to insure government and education facilities (such as schools, institutes and universities), government buildings and constructions, all industrial buildings, public facilities, public and private transports, and apartment units. Such compulsory insurance corresponds to hazardous substances and sources such as heat and gas (and the progressive rates of these hazards), and liquid fuel sources such as gas connections and gas cylinders. In this respect, the insurance policy on families and their homes can be developed to fulfill its optimal purpose. It is available at Egyptian insurance companies and covers many significant and critical risks.
- 5- The AIC should provide technical examinations and manage registers in order to allow firms installing and supplying automatic fire alarm and extinction equipment to do business. The AIC should also undertake annually to register the approved suppliers and delete the delinquent ones, as may be appropriate.

III. Underlining, in the new traffic law, the AIC's role in regulating insurances on transport activities, particularly the following:

- 1- Issuing specific licenses for 20 and 40 cu. ft container carriers specially equipped for this purpose, provided that they are insured.
- 2- Issuing specific licenses for transport motor vehicles, which are to be specifically equipped according to the risk degree of the transported materials. A department may be required which provides safe passage to hazardous loads in return for fees. This department may prevent the passage of these loads if they are not granted police and traffic insurances.
- 3- Obliging highway transport vehicles to install what has become commonly known as the "black box", which records the speeds of the vehicle during the journey. Requests may also be made for the more sophisticated device that identifies the driver's name through a personal magnetic card inserted by the driver into the device.
- 4- Checking the required safety factors in the motor vehicle in terms of engineering facilities, robustness and light requirements, as well as the necessary safety elements in loading, conveying and unloading.
- 5- Paying due attention to the availability of technical precautions necessary to address emergencies.
- 6- Giving due consideration to cases that require special traffic licenses for carrying out transports on specific routes and times and under specific tight security procedures. Such vehicles and their facilities should be subjected to rigorous technical examinations before their specific licenses are issued and renewed. They should also undergo unannounced technical inspections. This should undoubtedly preserve the quality of the transported materials (raw materials and requirements as well as exported or imported products).

At the same time, this should help provide security and safety, prevent environmental pollution and avoid road disasters and blockages.

- 7- Finally, developing the AIC's role so that this organization may aim to perform the aforementioned activities in return for fair amounts of money. The AIC could then invest its consequent net revenues in developing and upgrading these activities, acquiring labs and equipment to carry out specialized technical examinations, and spreading them throughout the country. This equipment would complement what is already available to local departments in the governorates, and would put a remedy to the shortage suffered by some bodies.

Ein Bericht über
Die angestrebte Versicherungsrolle des Verbands der
Versicherungsgesellschaften als Entwicklungsmittel des
modernen Staates

Vorgelegt von:

Dr. Ing. Nader Riad

Mitglied der Wirtschaftskommission der Nationalpartei und Mitglied
des Generalsekretariats des politischen Komitees

Chef der Kommission für Forschung, Entwicklung und
Technologietransfer

beim ägyptischen Industrieverband

Februar 2008

Einleitung:

Die Industrie gilt als das wichtigste Mittel zum Aufstieg und zur Entwicklung in allen Entwicklungs- und Industrieländern.

Das ist eine Tatsache, seitdem die Industrielle Revolution in Europa anfang und sich in den verschiedenen Ländern der Welt ausbreitete. Die Industrie ist zu Recht in der Lage, hohe und schnelle Wachstumsraten in weniger Zeit zu erzielen, wenn man diese Zeit mit anderen Wirtschaftssektoren vergleicht.

Wenn wir den industriellen Sektor als ein allgemeines umfassendes System betrachten, so können wir feststellen, dass dieses System mit anderen wirtschaftlichen Systemen eng verbunden ist. Der Grund dafür besteht darin, dass die Industrie mit ihren verschiedenen Produkten auf die anderen wirtschaftlichen Sektoren sehr große Auswirkungen hat. So kann man sagen, dass die Industrie nicht nur ein Mittel zur Entwicklung ist; sie kann vielmehr die Wachstumsraten bestimmen, die eine Gesellschaft erreichen kann, um ihre gewünschten Entwicklungsziele zu erreichen. Der industrielle Sektor kann außerdem die wissenschaftlichen Forschungen und die neusten technologischen Entwicklungen am besten anwenden und somit zum Wohl der Gesellschaft beitragen. Von der Anwendung und Durchführung dieser Forschungen können die verschiedenen nachfolgenden Generationen dann profitieren.

Es gibt keinen Zweifel, dass die Entwicklung und Modernisierung mit Versicherungen allgemein verbunden sind. Je es mehr Entwicklung und Modernisierung gibt, desto wichtiger werden auch die Versicherungen.

Die Versicherung gilt außerdem als ein klarer Hinweis auf den Entwicklungsgrad bzw. das Entwicklungsniveau der Gesellschaft mit all ihren Sektoren, vor allem den industriellen und Dienstleistung-Sektoren, die mit der Gesellschaft zu tun haben. In Ägypten gibt es zurzeit ernsthafte Bemühungen, um die Wirtschaft zu reformieren. Die Zeit ist reif, um die Planungen zu wirklichen Taten zu machen, sie zu vertiefen und die Wirtschaft an die Versicherungen zu binden.

Aus dem oben Erwähnten kann man feststellen, dass die Versicherungen gegen jegliche Gefahren ein nationales Ziel geworden sind. Es ist auch zu bemerken, dass die Zivilgesellschaft mit all ihren Institutionen in den fortgeschrittenen Gesellschaften und Industrieländern eine wesentliche Rolle für den Schutz ihres sozialen und wirtschaftlichen Systems spielt. In Ägypten ist diese Rolle leider noch nicht ausgereift und kann so die erhofften Bestrebungen noch nicht erfüllen. Aus diesem Grund ist es heutzutage notwendiger als je zuvor, diese Rolle zu aktivieren, damit sie ihren natürlichen Platz einnehmen kann. Das soll alle betroffenen und zuständigen Institutionen motivieren, die Kultur der Versicherung, vor allem im industriellen Sektor und die damit verbundenen Dienstleistung-Sektoren, mit allen verfügbaren Mitteln zu fördern. Daran sollen alle Institutionen der Zivilgesellschaft teilnehmen. Die Beziehung zwischen den Zielen und den erwarteten Ergebnissen soll deutlich betont und erklärt werden, denn diese Ziele und Ergebnisse werden für die ägyptische Gesellschaft von wichtiger Bedeutung sein. Sie tragen auch zur Sicherheit, Unschädlichkeit, Entwicklung und zum Wohl des ägyptischen Volkes im Allgemeinen bei.

Die angestrebte Versicherungsrolle vom Verband der Versicherungsgesellschaften als Entwicklungsmittel des modernen Staates

Erstens:

Rolle des Verbands der Versicherungsgesellschaften für die Sicherheit und Sicherung im Industrie- und Dienstleistung-Sektor (die Fahrzeuge, die Einrichtungen und die Anlagen)

Zweitens:

Rolle des Verbands der Versicherungsgesellschaften für die Sicherheit und Sicherung im Industriesektor und in den anderen Dienstleistungssektoren wie zum Beispiel Aufzüge, mobile Maschinen, Kräne, Löschsysteme und automatische Alarmsysteme

Drittens:

Die Rolle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) für die Versicherung des Straßennetzes als die Lebensader des industriellen Lebens

**Erstens: Rolle des Verbands der Versicherungsgesellschaften für
die Sicherheit und Schutz im Industrie- und Dienstleistungssektor
(Fahrzeuge, Einrichtungen und Anlagen)**

In den entwickelten Ländern und auch in jenen Ländern, die sich modernisieren wollen, wird viel von der so genannten Zivilgesellschaft und ihren Institutionen gesprochen. Diese können zu den Hauptmitteln bei der Gründung eines modernen Staates gehören, wenn man ihnen die Möglichkeit gibt, ihre vorgesehene Rolle zu spielen. Ferner sollte man diese Rolle so entwickeln, dass sie mit den Bedürfnissen und Anforderungen des modernen Staates und der internationalen Organisationen Schritt halten können.

An der Spitze der Institutionen der Zivilgesellschaft, die ein moderner Staat braucht, steht ein Verband von Versicherungsgesellschaften. Dieser kann und muss eine wirksame Rolle bei der Entwicklung des gesamten Versicherungssektors spielen, da dieser Sektor als ein Vertreter des Gemeinwohls zu betrachten ist.

Der Verband der Versicherungsgesellschaften soll neutral bleiben, wenn es einen Streit zwischen den Versicherungsgesellschaften untereinander bzw. zwischen den Versicherungsgesellschaften und den Kunden, die von einer anderen Versicherungsgesellschaft versichert worden sind, gibt. Ist der Verein neutral, so wird er in diesem Fall der beste Vertreter der Zivilgesellschaft und der Kunden sowie auch der Versicherungsgesellschaft gleichermaßen sein.

Ein Beispiel dafür ist die Versicherung von Fahrzeugen. Die Fahrzeugversicherung beginnt mit einer Versicherung, die "Pflichtversicherung" genannt wird. Diese Versicherung wird von einer so genannten „technischen Inspektion des Fahrzeugs“ begleitet, die von einem Verkehrsingenieur durchgeführt wird. Die technische Untersuchung muss erfolgen, obwohl nicht genügend technische Labore vorhanden sind, die in der Lage sind, das jeweilige Fahrzeug in Bezug auf den Zustand der Bremsen und ihre Funktionstauglichkeit, sowie in Hinblick auf die vier Räder, die Bremswirkung, den Zustand und den Typ der Reifen, die Stabilität und die Funktionstauglichkeit des Lenkrads und den Gehalt an schädlichen Abgasen genau zu untersuchen. Darüber hinaus könnte man in diesen Laboren das elektrische System des jeweiligen Fahrzeugs überprüfen, und zwar angefangen bei der Überprüfung der Batterie bis hin zur Überprüfung der Blinker. Außerdem können eventuelle Mängel im elektrischen System aufgedeckt werden, die Pannen verursachen könnten.

Die Rolle der Versicherungsgesellschaften kann man in folgenden Punkten zusammenfassen:

Erstens: Die Rolle der Versicherung im modernen Staat:

Die Industrieländer und Länder, die sich zu modernisieren versuchen, achten genau darauf, zwischen den verschiedenen Autoritäten im Staat zu unterscheiden. Der Staat spielt eine wesentliche Rolle für die Kontrollierung und Organisierung der Aktivitäten in der Gesellschaft, egal ob das mit den Produktions- oder Dienstleistungssektoren zu tun hat.

Gleichzeitig überlässt er den Organisationen der Zivilgesellschaften viele Funktionen, die sie unter der staatlichen Kontrolle neutral ausüben können.

In Bezug auf die Versicherung für die Fahrzeuge und die damit verbundenen technischen Untersuchungen des Fahrzeugs sowie der Überprüfung des Registers des Fahrers können wir feststellen, dass viele Länder diese Rolle oft den Versicherungsgesellschaften überlassen, weil diese Versicherungsgesellschaften keiner Partei auf Kosten der anderen beistehen. Außerdem berücksichtigen sie die Interessen des Fahrers, des Fahrzeugs, der Versicherungsgesellschaft und des Fußgängers gleichermaßen. Im Folgenden geben wir zwei Beispiele für Länder, die dieses System anwenden:

a) Das System in Australien:

dem Verband der Versicherungsgesellschaften wird die Erlaubnis zugeteilt, die Prüfstellen zur Untersuchung und Überprüfung des Fahrzeugs bezüglich ihrer Sicherheit, Festigkeit und Haltbarkeit zu gründen. Dafür bekommen die Versicherungsgesellschaften gute Gebühren. Danach erteilt der Verband dem Fahrer eine zweijährige Zulassungsurkunde vom Typ A, B oder C.

Nachdem der Fahrer bzw. Besitzer des Fahrzeugs die Gebühren bezahlt hat, bittet er eine der Versicherungsgesellschaften um einen Versicherungsschein. Diese Scheine weisen mit den Buchstaben A, B oder C darauf hin, ob das Fahrzeug tauglich ist oder nicht.

Die Versicherungsgebühren werden reduziert, wenn das Tauglichkeitszeugnis dem Typ A gehört; das bedeutet, dass das Fahrzeug sich in gutem, ausgezeichnetem technischem Zustand befindet.

Die Versicherungsgebühren nehmen zu, wenn das Zeugnis dem Typ B angehört. Das bedeutet, dass das Fahrzeug sich nur zum Teil in gutem Zustand befindet.

Die Gebühren sind noch höher, wenn der technische Zustand des Fahrzeugs dem Typ C angehört, was bedeutet, dass der Zustand des Fahrzeugs von niedriger Qualität ist. Trotzdem muss in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass die Fahrzeuge aller erwähnte Typen (A, B, C) in relativ gutem Zustand sind und damit fahrtauglich. Die Unterscheidung hier ist je nach dem QUALITÄTSGRAD des Fahrzeugs zu machen.

Zu den von den Versicherungsgesellschaften als "genehmigten" Fahrzeugen gehören auch diejenigen, die eine provisorische Fahrerlaubnis bekommen. Diese Fahrzeuge entsprechen manchmal den Gesetzesvorschriften nicht. Die Hauptprobleme mit diesen Fahrzeugen werden dadurch verursacht, dass z.B. die Steuer einiger Autos sich nicht an seinem bestimmten Platz innerhalb des Autos befindet oder die Ablesung des Fahrpreisanzeigers per Meilen anstelle von Kilometer/Stunde gerechnet wird und vieles mehr. Diese erteilte Genehmigung für diese Fahrzeuge ist provisorisch, da die Versicherungsgesellschaft sich zur Festsetzung der Zeit dieser provisorischen Genehmigung verpflichtet. Auch verpflichtet sich die Versicherungsgesellschaft dazu, die Gebühren der Versicherung mit jeder jährlichen bzw. zweijährlichen Verlängerung der Fahrerlaubnis zu erhöhen, bis man davon abkommt, befristete Genehmigungen zu erteilen, z.B. nach zwei Jahren. Das betrifft auch die Fahrzeuge von "antiken" Wert, die sich nur in bestimmtem Raum bewegen. Man bezeichnete sie als die *antiken Autos* (sehr bekannt ist die englische Bezeichnung: Old Timer).

Wenn die Versicherungsgesellschaften einem Fahrzeug den Tauglichkeitsschein vom Typ A, B oder C nicht erteilen, heißt das, dass diese Fahrzeuge nicht geeignet und daher auch nicht zugelassen sind.

Des weiteren heißt das, dass keine andere Versicherungsgesellschaft diesem Fahrzeug einen Versicherungsschein erteilen darf. Als Ergebnis dafür können die Verwaltungen des Verkehrs eine Fahrerlaubnis für solche Autos in der Abwesenheit von einem gültigen Versicherungsschein nicht erlassen. Diese Maßnahme lässt die Verwaltung des Verkehrs alle möglichen Streitigkeiten mit den Besitzern der Autos hinsichtlich der Ergebnisse der technischen Überprüfung des Autos vermeiden. Das ist sehr wichtig, weil die Frage der Überprüfung der Fahrzeuge von den Autobesitzern und Fahrern oft zu Streitigkeiten führt, sodass man in einigen Fällen Vermittler darum bitten muss, diese Streite zu lösen.

Das System spart dem Staat sowie den Verkehrsverwaltungen die technische Überprüfung eines Fahrzeugs. Es vermeidet auch, Maschinen zu einem hohen Preis zu kaufen, mit Geld über das wir in der heutigen Zeit nicht verfügen. Mit diesem sehr leicht anwendbaren System brauchen wir keine technischen Fachleute einzustellen und ihnen Gehälter von der Staatskasse zu geben, ohne dass es eine wirtschaftliche Notwendigkeit oder einen wirtschaftlichen Grund dafür gäbe.

Selbstverständlich:

gibt die zentrale Verkehrsverwaltung dem Verband der Versicherungsgesellschaften die neusten Daten und Informationen, die durch vernetzte Computergeräte verfügbar sind. Diese Daten zeigen die vom Fahrer begangenen Verkehrsdelikte, seine Strafen usw.

Mit der erteilten Fahrerlaubnis wird auch der Fahrer gegen seine Verkehrsfehler versichert. Es gibt einen Versicherungsschein vom Typ A, B und C. Die Gebühren der Versicherung werden geringer, wenn es sich um den Typ A handelt, denn ein Fahrer des Typs A ist in der Regel ein Fahrer, der keine bzw.

nicht viele Verkehrsdelikte hat und die Vorschriften des Verkehrsgesetzes beachtet. Der Typ C bezahlt einen höheren Betrag für den Versicherungsschein, denn dieser Fahrer sind häufig Anfänger oder solche, die oft wegen ihrer Rücksichtslosigkeit viele Verkehrsdelikte haben. Es kann sein, dass diese Anfänger vom Typ C zum Typ B wechseln können, d.h. dass ihr Versicherungsschein nach zwei Jahren bearbeitet wird, wenn sie inzwischen nicht mehr Verkehrsdelikte begangen haben oder schlecht gefahren sind. Es kann sogar vorkommen, dass die Verkehrsverwaltung einem Fahrer keine unbefristete Fahrerlaubnis oder nur eine auf bestimmte Zeit erteilt.

Manchmal kommt es auch vor, dass die Versicherung den Fahrer verpflichtet, sich einem psychischen Test zu unterziehen. Nach dieser Untersuchung wird gesetzlich bestimmt, ob er einen Führerschein bekommen kann oder nicht. Auf jedem Fall wird das rechtliche Urteil in einem Datenregister festgehalten und die Versicherungsgesellschaften

verfügen über diese Daten. So geben sie diesem Fahrer in den meisten Fällen keinen Versicherungsschein. Davon ergibt sich klar, dass der Mechanismus, nachdem die Fahrerlaubnisse erteilt werden, eine Aufgabe der Versicherungsgesellschaften ist.

Sie bestimmen, ob man einen Führerschein bekommen darf und wie viel man als Gebühren je nach den erwähnten Typen bezahlen muss. Der Gefährlichkeitsgrad beim Fahren und die begangenen Verkehrsdelikte spielen hierbei eine zentrale Rolle. Gleichzeitig wird die Rolle des Staates nicht außer Acht gelassen. Jedoch beschränkt sie sich meistens auf die Kontrolle durch rechtliche Urteile.

b) Das übliche System Deutschlands als EU-Land:

Der deutsche Verein der Versicherungsgesellschaften – als Beispiel für die EU-Länder - veröffentlicht Register mit den Namen der Fabriken und industriellen Einrichtungen, deren Produkte den anerkannten Standards entsprechen, wie z.B. Gewehre, Rohre, Anschlüsse, Kabel, Hitze- und Rauchsensoren, Löschgeräte, automatische Geräte und Systeme usw. In diesem Register stehen der Name der Fabrik und die von ihr anerkannten produzierten Produkte.

Der Eintrag in das Register wird erst nach einer unternommenen Untersuchung und Überprüfung, die vor dem Registrieren durchgeführt wird, bestimmt. Das Register vom Gesamtverband der deutschen Versicherungsgesellschaften (VdS) bestand beispielsweise im Jahr 2007 aus 702 Seiten. Er heißt auch das "blaue Heft". Dieses Heft wird jährlich nach den erforderlichen Überarbeitungen veröffentlicht.

Bei diesen überarbeiteten Neudrucken werden einige Sachen je nach den Entwicklungen gestrichen, geändert oder hinzugefügt.

Zweitens: die Lage in Ägypten:

In Ägypten sind wir neuerdings in der Lage, einen Verband von Versicherungsgesellschaften mit elektronisch gespeicherten Daten über Verkehrsdelikte und über gerichtliche Strafen, die über Autofahrer verhängt wurden, zu versorgen. Das könnte die Straßenverkehrsbehörde entlasten, zumal die Einführung einer ägyptischen Regierung, die elektronisch auf dem neusten Stand ist ("elektronische Regierung") zu den Prioritäten der Regierung von Herrn Dr. Ahmed Nazif gehört.

In diesem Zusammenhang:

dürfen wir nicht vergessen, darauf hinzuweisen, dass das ägyptische Straßenverkehrsgesetz (StVG) etwas Positives leistet, indem es Zulassungsbescheinigungen nur erteilt, wenn ein Feuerlöschgerät im jeweiligen Fahrzeug vorhanden ist. Denn die Register der Versicherungsgesellschaften haben gezeigt, dass aufgrund dieser Verordnung die zu entrichtenden Entschädigungen für Brandschäden um 10%, im Vergleich zu dem Zeitraum vor ihrer Einführung, gesunken sind.

Hinzu kommt, dass die besagte Verordnung einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Feuerwehr und der kommunalen und zentralen Dienststellen des Zivilschutzes leistet, da die Anzeigen wegen brennender Autos auf den Straßen, in Garagen und auch in Tunneln aufgrund dieser Verordnung gesunken sind.

Behandeln wir die Frage der Versicherung von Anlagen, industriellen Einrichtungen, von Fabriken und Hotels gegen Brandgefahren, so stellen wir fest, dass es ein sehr weitläufiges Feld ist. Auf diesem Gebiet arbeiten viele Experten und Fachleute.

Das Gebiet der Versicherung ist vielleicht das wichtigste Gebiet, welches die Experten und Fachleute nach ihren Fachkenntnissen klassifizieren, bevor sie die Versicherungen in den Registern einschreiben. Diese Experten und Fachleute sind von erheblicher Bedeutung, da man sie immer wieder fragt, wenn es einen Brand gibt oder wenn man eine Frage nach den Versicherungsgesellschaften hat.

Die Dringlichkeit wird hier je nach Typ und Gefährlichkeitsgrad des Brands bestimmt. Dabei sind die lokalen und internationalen Brand-Codes von zentraler Wichtigkeit. Für diese "Beratung" bekommt der Experte einen Entgelt. Der Geldbetrag wird je nach Arbeitsaufwand und der technischen Beratung bestimmt. Der Experte bekommt auch Geld für andere von ihm geleistete Aufgaben, wie z.B. die Überprüfung des Funktionierens der Warnsysteme, die Überprüfung der Pläne für Brandbekämpfung und Evakuierung, sowie die Verfügbarkeit der Sicherheitsmittel.

Andere Aufgaben können auch die Begutachtung und die Kontrolle der Installationen, sowie ihre regelmäßige Überprüfung usw. sein. Das macht der Experte, immer wenn es nötig ist.

Vom vorher gegangenen:

können wir feststellen, dass wir in Ägypten über diese in den entwickelten Industrieländern angewendeten modernen Systeme leider nicht verfügen, obwohl wir sie dringend bräuchten.

Diese Systeme bräuchten wir mit all ihren Fachgebieten und Experten. Vor allem brauchen wir Experten auf dem Gebiet der Brandbekämpfung, der Feuerlöschanlagen, der Technik der hydraulischen Systeme usw.

So müssen wir diese wenigen Experten fördern und der Gesellschaft eine Chance geben, von diesen erfahrenen Menschen und von ihrem Wissen möglichst in großem Maße zu profitieren.

**Zweitens: Die Rolle des Verbands für
Versicherungsgesellschaften für den Schutz und die Sicherheit im
industriellen Sektor und den anderen Dienstleistungssektoren
(Aufzüge, mobile Maschinen, Kräne, Löschsysteme und
automatische Alarmsysteme)**

Die Versicherungsgesellschaften unterscheiden sich voneinander. Ihre Arbeiten sind verschiedener Natur. Trotzdem verfügen sie alle über dieselben Grundlagen, die notwendig sind, die angestrebten Ziele zu erreichen. Im Folgenden erklären wir die Sektoren, die besondere Sicherheit erfordern, ausführlich:

1-Aufzüge:

Es gibt keinen Zweifel daran, dass es bei der Bedienung eines Aufzugs in einem Gebäude oder in einer Fabrik unentbehrlich ist, diese Aufzüge in den Wohnungen und auch den industriellen Einrichtungen richtig einzustellen, da diese Aufzüge zurzeit viele Probleme haben. Diese Probleme sind manchmal so gravierend, dass man von einem "Chaos" und "Unsicherheit" sprechen kann. In vielen Fällen ergeben sich dadurch viele Gefahren. Diese Gefahren sind den Behörden und den meisten Bürgern schon bewusst, trotzdem sehen sie weg, als ob nichts geschähe.

Die Leute können aus bestimmten Gründen darüber nicht sprechen. Aus diesem Grund spielt der Verband der Versicherungsgesellschaften eine besondere Rolle. Der Verband hat ein wichtiges und gleichzeitig dringendes Ziel, das es zu erreichen gilt. In allen Fällen muss er in der Lage sein, die Versicherungspläne von Anfang an zu entwerfen, sie zu bearbeiten und die Betriebs- und Kontrollmaßnahmen zu treffen. Er bestätigt auch, ob die Maßnahmen sicher sind oder nicht.

Der Grund hierfür ist klar: er verfügt über die Experten und registriert sie in den Verbandsregistern. Der Verband verfolgt also die notwendigen Maßnahmen, bevor für einen Aufzug eine Versicherung abgeschlossen werden kann. Die Versicherung ist oft befristet (sagen wir z.B.: zweijährig). Eine Verlängerung ist nur möglich, wenn die erforderlichen Voraussetzungen erfüllt werden. In Bezug auf die Versicherungen für Aufzüge haben wir drei Typen: A, B und C. Eine Voraussetzung der Verlängerung des Versicherungsscheins ist, dass ein Vertrag mit einer Firma, die Aufzüge produziert bzw. montiert oder wartet, unterzeichnet wird.

Diese Firma wird vertraglich verpflichtet, die Tauglichkeit des Aufzugs zu garantieren. In allen Fällen soll diese Firma ein eingeschriebener Verein e.V. sein und die Voraussetzungen der Produktion, der Montierung und der Wartung berücksichtigen. Falls festgestellt wird, dass der Aufzug tauglich und sicher ist, so wird er von der Versicherungsgesellschaft versichert. Er bekommt in diesem Fall einen gültigen Versicherungsschein.

So können die zuständigen Behörden diesen Aufzug als "gültig und sicher" für eine bestimmte Frist markieren. In diesem Fall braucht man keine anderen Vorschriften zu beachten oder keine anderen technischen Voraussetzungen zu erfüllen und kann den Aufzug ganz sicher und ohne jede Angst benutzen.

2- Die mobilen Maschinen:

Genehmigungen zur Bedienung schwerer technischer Fahrzeuge, wie Maschinen, die der Asphaltierung dienen, Lader und Bagger im Zivilsektor und auch ähnliche Maschinen von Fabriken, sollten von einer dafür zuständigen, offiziellen Stelle sorgfältig überprüft werden, bevor sie zugelassen werden. Dabei wäre auch zu beachten, dass diese Genehmigungen jährlich vom Verband der Versicherungsgesellschaften untersucht bzw.

kontrolliert werden, worauf eine gültige Urkunde zur Versicherung eingeholt werden darf. Das betrifft auch Maschinen wie Kräne, Turmkräne oder Gabelstapler. Befinden sich diese Maschinen und Geräte innerhalb der Fabriken, so sollen sie einen Betriebsschein erhalten, auch wenn sie sich nicht auf Straßen, sondern – wie gesagt – nur innerhalb der Fabriken genutzt werden. Die Arbeitsplätze in den Fabriken sollen auch versichert werden.

Die Bescheinigung soll von der Versicherungsgesellschaft erlassen werden. Nach dieser Bescheinigung bzw. diesem "Versicherungszeugnis" werden die Geräte und Maschinen versichert.

Eine Verlängerung dieses Zeugnisses ist erst möglich, wenn die die Voraussetzungen dafür nach einer Überprüfung der Geräte erfüllt werden. Ein Tauglichkeitszeugnis der Maschine oder des Geräts wird vom Typ A, B oder C verliehen. Es kann auch vorkommen, dass sie kein Zeugnis oder nur ein Zeugnis auf befristete Zeit bekommt, wenn sie technisch nicht tauglich sind oder die erforderlichen Voraussetzungen nicht erfüllen. In diesem Fall wird die Maschine als nicht sicher eingestuft.

3-Betreiben von Kesseln, Öfen und Schiffen:

Diese Frage ist einem wichtigen industriellen Bereich, nämlich dem der Legitimierung eines Betriebs und des Umgangs der verschiedenen Gerätegenehmigungen, sehr ähnlich. Beim Umgang mit Heiz- und Gaskesseln, Öfen in den Fabriken, Dampfmaschinen, Dampfern, Schiffen und allen Seetransportmitteln dürfen die Genehmigungen nur unter bestimmten Rahmenbedingungen erteilt werden.

Demnach dürfen diese Maschinen erst in Betrieb genommen werden, wenn alle Maßnahmen der technischen Untersuchung erfolgreich durchgeführt worden sind und eine Police unter Aufsicht vom Verband der Versicherungsgesellschaften genehmigt und abgeschlossen wurde. Der Verband sollte darüber hinaus andere Genehmigungen von staatlichen, zuständigen Stellen bzw. Ämtern auf deren offiziellen Fachgebieten gelten lassen.

4- Die Einrichtungen, Anlagen und staatliche und private Wohngebäude:

Wenn wir eine komplette Lösung anstreben, so sind uns die in den EU-Ländern und auch in anderen Ländern angewendeten Gesetze ein optimales Beispiel. Viele Länder haben für die Frage der Versicherung Gesetze seit langer Zeit erlassen, ja sogar vor der Entstehung der Europäischen Union, z.B. in Deutschland, Portugal, Rumänien, Skandinavien, Island, Belgien, Korea, Argentinien, Zaire (heute: *Kongo*) und viele arabische Länder.

All diese Länder haben bestätigt, dass die staatlichen Institutionen, Ausbildungseinrichtungen - wie Institute, Schulen und Hochschulen - alle Industrieanlagen, alle öffentlichen Einrichtungen, die privaten und öffentlichen Verkehrsmittel, die Wohnungen und die Gebäuden ohne weiteres versichert werden müssen. Diese Versicherung wird den Benutzern entsprechend der möglichen Gefahr, wie beispielsweise der eventuell entstehenden Hitze, den vorliegenden Leitungen mit brennbaren Stoffen, sei es Gas oder Flüssigkeit, sowie entsprechend den Gasbehältern vorgeschrieben.

Aus diesem Grund könnten die so genannte Vorlage des Familienschutzes und die des Bauschutzes im positiven Sinne entwickelt werden, so dass sie deren Aufgaben besser erfüllen könnten. Es sei jedoch darauf verwiesen, dass es diese Vorlagen schon in den nationalen Versicherungsgesellschaften gegeben hat und noch gibt, wodurch zahlreichen, ernsthaften und tödlichen Gefahren entgangen sind. Das kostet wenig, hat aber viele positive Ergebnisse.

Die Vorlage des Familienschutzes kann auch dazu beitragen, die nationalen Versicherungsaktivitäten zu verstärken, damit die Versicherungsgesellschaften ihre Aufgabe richtig erfüllen können. In diesem Fall konkurrieren diese Versicherungsgesellschaften miteinander. Das Ergebnis wird sicherlich die Beachtung der Interessen des Staates und des Bürgers gleichermaßen.

Der Staat kann seinerseits seine Anlagen und Einrichtungen verbessern und entwickeln sowie auch die modernen in den modernen Ländern angewendeten Sicherheits- und Schutzsysteme durchführen. Der Bürger wird die Vorteile dieser Systeme begreifen und daran aktiver teilnehmen.

5- Alarmsysteme und automatische Löschmittel:

Ein anderes Beispiel, das keinesfalls von geringerer Bedeutung als die Versicherungsgesellschaften, ist die technische Überprüfung und Verleihen eines Tauglichkeitszeugnisses. Diese Überprüfung betrifft die Alarmsysteme und automatische Löschmittel. Die Institution, die diese Aufgabe erfüllt, ist der Verband der Versicherungsgesellschaften. Der Grund dafür besteht darin, dass er in der Lage ist, eine technische Überprüfung des Geräts, der kann der Verband die Register verwalten, die den Unternehmen ermöglichen, ihre Aktivitäten zu leisten. Das betrifft in erster Stelle die Unternehmen, die die Alarmsysteme und automatische Löschgeräte montieren bzw.

warten. Der Verband soll auch die neuen Namen jährlich in seinen Registern einschreiben und andere je nach den erforderlichen Kriterien zu löschen. Bei diesem Schritt bezieht er sich auf die bei ihm registrierten Importeuren bzw. Exporteuren. Die Interessen der Kunden, die diese vom Verband anerkannten Systeme benutzen, sind hier von wichtiger Bedeutung. Die Rolle des Verbands umfasst alle Behörden, die mit der Montierung oder Wartung zu tun haben. Das wird doch in allen europäischen und einigen arabischen Ländern angewendet.

Rolle des Verbands der Versicherungsgesellschaften:

Während wir zurzeit das Versicherungsgesetz bearbeiten und neue (zusätzliche) selbständige Gesetzartikel, die um die Zivilverantwortlichkeit gehen, etablieren wollen, damit die Rolle des Verbands der Versicherungsgesellschaft noch stärker würde, so stellt man fest, dass sich die Rolle des Verbandes der Versicherungsgesellschaften entwickeln muss, damit sich aus diesem Verband eine zweckmäßige Organisation herausbildet.

In diesem Fall könnte dieser Verband dessen Aktivitäten für eine angebrachte Gegenleistung einhalten, die ihm in Aussicht stellt, einen Überschuss an Geld zur Verfügung zu stellen. Diese Möglichkeiten sollten natürlich in die Errichtung von Laboren, AufsichtsMaschinen und in die spezifische, technische Untersuchung investiert werden.

Die erwähnten Komponenten bzw. Schlüsse müssen ebenfalls durch den eventuellen Überschuss an Geld vom Verband der Versicherungsgesellschaften im ganzen Land (d.h. in allen ägyptischen Städten) veröffentlicht werden, so dass sich die Aktivitäten dieses Verbandes

mit Hilfe der nationalen Verwaltungsämter in den unterschiedlichsten Bezirken Ägyptens zu einer vollständigen, wirksamen Einheit entwickeln.

Folglich werden die gemeinsamen Aktivitäten dieser Einheit gewissen Gruppen Unterstützung leisten, die unter einem enormen Mangel auf dem Gebiet dieser zu leistenden Dienstleistungen leiden, und zwar mehr als die anderen. Somit können die verschiedenen Sektoren der Industrie und des Wohnungsbaues (einschließlich der dazu gehörenden Einrichtungen und des Straßenverkehrs) sicherer werden. Ebenfalls werden auch Geräte und Personen versichert werden, wie man vom Verband der Versicherungsgesellschaften erwartet und bestrebt.

Drittens: Die Rolle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) für die Versicherung der Wege als die Lebensader des industriellen Lebens

Zurzeit herrscht im Staat die Tendenz, ein neues Straßenverkehrsgesetz zu erlassen. Dieses Straßenverkehrsgesetz (StVG) soll allen neusten Entwicklungen entsprechen, die für die Zeit und die zeitlichen Anforderungen von großer Bedeutung geworden sind. Die Rechzeitigkeit dieses Gesetzes zeigt sich vor allem klar, weil es in letzter Zeit viele tödliche Unfälle gegeben hatte und leider noch gibt, bei denen viele Unschuldige ums Leben gekommen sind.

In diesem Zusammenhang

sollen wir uns beim Innenministerium für seine wesentliche Rolle zur Entwicklung und Erneuerung von Gesetzen, die mit der Funktion des Ministeriums zu tun haben, bedanken. Zu diesen erneuerten Gesetzen ist das sog. Straßenverkehrsgesetz, das das Ministerium im Laufe der vorigen fünfzehn Jahre stets erneuert hat und noch erneuert. Das Innenministerium erneuert dieses Gesetz als eine Art der Entwicklung, die sehr erforderlich ist. Das ist auf der einen Seite. Andererseits gibt sich das Ministerium alle Mühe, um diese Gesetze auf rechtlicher legitimer Weise zu entwickeln bzw. zu erneuern.

Es ist nicht unklar, dass die industrielle Tätigkeit eine der Tätigkeiten ist, die unmittelbar mit dem Straßenverkehrsgesetz zu tun haben. Denn das Verkehrsgesetz organisiert das Fahren auf die Wege und kontrolliert die Transporttätigkeiten komplett. Der Transport von Waren und ihre Belieferung ist eine unabdingbare Voraussetzung im industriellen System. Aus diesem Grund ist die Entwicklung und Modernisierung der Industrie mit dem System des Transports und mit dem Verkehrsnetz immer und überall verbunden, damit diese Industrie zur Entwicklung der Wirtschaft beitragen und ihren Platz auf nationaler und internationaler Ebene (wörtlich: Weltkarte) behaupten kann. So müssen die Transport- und Belieferungssysteme gut und genau geregelt werden, damit es keine Fehler und Probleme auftauchen, die die Qualität der ausgelieferten Waren oder der Belieferungszeiten benachteiligen können. Die Rohstoffe, die Erfordernisse der Produktion, hergestellte Materialien und Produkte können nur durch gutes fließendes Verkehrsnetz exportiert, importiert und verteilt werden. Diese Aktivitäten können andererseits selbstverständlich wegen vieler Hindernisse, die wegen Unfälle bzw. Probleme mit den Wegen verursacht werden können, benachteiligt werden.

Diese sehr wichtigen Tätigkeiten im Handel, Transport usw. können nur erfolgreich werden, wenn der Straßenverkehr in seinem erhofften und erwünschten Bild richtig geregelt wird. Wir müssen gleichzeitig die zentrale Rolle der Industrie nicht vergessen, denn sie ist dazu ständig, die Verkehrsmittel und Fahrzeuge nach den Standards zu produzieren und sie auf dem Markt verfügbar zu machen. Diese Fahr- und Transportzeuge sollen die Kriterien der Sicherheit und Unschädlichkeit beachten und die Umwelt nicht verschmutzen. Dies alles sind höhere nationale Ziele, die das neue Straßenverkehrsgesetz zu erreichen versucht.

Die positive Wirkung vom neuen StVG für die Reduktion von Gefahren:

In diesem Zusammenhang sollen wir die positive Wirkung vom neuen StVG nicht vergessen, weil es vorausgesetzt hat, dass jedes Fahrzeug ein Löschgerät haben soll, damit dieses Fahrzeug eine Fahrbescheinigung erhalten darf. Infolge dieses Beschlusses des Innenministeriums stellten die Register der Versicherungsgesellschaften fest, dass die Schadensersatzansprüche verglichen mit der Zeit vor Durchführung des StVG auf 10 % gesunken sind. Auf der anderen Seite hat dieses Gesetz gute Wirkung auf die Feuerlöschanlagen, denn seitdem dieses Gesetz in Kraft getreten ist, werden nicht so viele Brände der Fahrzeuge auf Straßen oder in den Garagen sowie auch in den Tunneln angemeldet. Der Grund dafür besteht darin, dass die meisten Brände der fahrenden Fahrzeuge in den ersten Minuten mithilfe anderer Wagen und Autos gelöscht werden.

So ist es nicht schwierig, die Bedeutung eines Gesetzes zu erkennen, nach dem die Lastkraftwagen ihre Fahrbescheinigung erst bekommen können, wenn sie bestimmte Voraussetzungen bezüglich ihrer Größe, ihrer Ladung usw. erfüllen. Das ist sogar eine notwendige unabdingbare Anforderung, vor allem weil die transportierten Materialien oft von besonderer Natur und großer Gefährlichkeit sind. Außerdem haben diese Materialien in den meisten Fällen Wirkungen auf die Umwelt.

Dadurch können die Gefahren, Unfälle und die Umweltverschmutzung einerseits vermieden und die zu transportierenden Mittel und Stoffe in unbeschädigter Weise und höher Qualität transportiert werden. Die LKW können somit in folgende Arten sortiert werden:

Erstens: der Containertransport von 20 und 40 Fuß:

Es steht außer Zweifel, dass die normalen LKW nicht geeignet sind, diese Container zu transportieren, weil es schwierig ist, sie technisch richtig zu befestigen. Folglich ist der Sicherheitsfaktor nicht mehr vorhanden, was der LKW-Fahrer und die anderen sicherlich gefährdet. Grund dieser Gefahr liegt darin, dass diese Container sich in vielen Fällen wegen des Bremsens oder einer Grube bewegen, sodass die Kabine des Wagens zusammen mit dem Fahrer völlig zerstört werden kann. Außerdem werden dadurch auch andere Probleme verursacht, denn die transportierten Materialien werden auch verdorben, der Verkehr wird gehalten und die Zeit, das Geld und die Kräfte werden vergeudet.

Diese Probleme können dadurch beseitigt oder vermieden werden, wenn die LKW, die die Container transportieren sollen, besondere Fahrbescheinigungen erhalten, nachdem sie für den Transport dieser Container geeignet werden. Die Container sollen diese ausgerüsteten LKW nicht erschweren, andere normale Produkte zu transportieren. So können diese LKW die Container in sicherem Zustand, insbesondere weil diese Container genau geschlossen sind, transportieren.

Die Container transportierenden LKW können – wie gesagt – bestimmte Fahrbescheinigungen haben. Ziel dieses Schrittes soll es sein, die Leistungsfähigkeit dieser LKW zu erhöhen und es gleichzeitig verhindern, dass andere normale LKW, die nicht für den Containertransport geeignet sind, sie transportieren.

Zweitens: Übertragen und Transport der Flüssigkeiten und Gase in geeigneten Gefäßen:

Flüssigkeiten und Gase können auf keinem Fall in normalen LKW transportiert werden, indem man z.B. Wasserbehälter auf den Wagen stellt. Dieses Mittel ist sehr gefährlich, denn es kann sein, dass der Wagen wegen des hohen Schwerpunkts in einer Kurve fällt.

Aus diesem Grund sollen die LKW mit einem Gefäß eine spezielle Bescheinigung erhalten. Nach dieser Bescheinigung soll bestimmt werden, ob dieser LKW für Transport von Kraftstoffen, Wasser oder Chemikalien geeignet sind. Die Gefäße sollen nach den Voraussetzungen und gemäß den technischen Standards auf dem Wagen befestigt werden.

Je nach dem Grad ihrer Gefährlichkeit sind die Gase und Flüssigkeiten verschieden. Folglich müssen die ausgerüsteten LKW in der Lage sein, diese Flüssigkeiten zu transportieren. So kann die Qualität der Flüssigkeiten und Gase einerseits garantiert, während die Voraussetzungen und Erfordernisse der Sicherheit und Unschädlichkeit andererseits erfüllt werden. Eine Umweltverschmutzung kann auch so vermieden werden.

Aus dieser Perspektive können die Gase und Flüssigkeiten in drei Arten klassifiziert werden. Diese drei Arten sind folgende:

a. Sichere oder wenig gefährliche Gase und Flüssigkeiten:

mit diesen Flüssigkeiten werden jene gemeint, die keine große Gefahr aufzeigen, z.B. das Wasser und die inerten Gase, die unter geringem Druck ausgefüllt werden.

b. Gase und Flüssigkeiten mit mittlerer Gefahr:

hier werden Flüssigkeiten bzw. Gase gemeint, von denen sich mittlere Gefahren ergeben können, z.B. einige Chemikalien, und unbrennbare Gase.

c. Gase und Flüssigkeiten, die sehr gefährlich sind:

mit diesen Gasen und Flüssigkeiten werden diejenigen gemeint, die von sehr großer Gefährlichkeit sind. Als Beispiele für diese sehr gefährlichen Gase und Flüssigkeiten sind folgende: die Petroleumstoffe, die Giftgase z.B. Chlor, die brennende Soda und andere Gase, die sehr vergiftet sind oder unter hohem Druck ausgefüllt werden, z.B. die flüssigen Sauer- und Stickstoffe.

Wir alle erinnern uns

in diesem Zusammenhang an den Unfall des Ölteppichs, in dem das Petroleum von einem unausgerüsteten ungeeigneten LKW in einem Wasserkanal vergossen worden ist. Damals wurde der Notstand ausgerufen und der Verkehr behindert. Diese gefährliche Situation wurde nur von den Militärtruppen beendet, denn sie konnten die schwimmenden Brennstoffe des Wasserkanals trennen und sie außerhalb des Wasserlaufs abpumpen.

Dennoch hatte dieser Unfall schlimme Wirkungen verursacht. Von diesen Wirkungen wurde vor allem die Umwelt betroffen, denn viele Fische des Kanals sind verstorben und die Landeswirtschaft wurde in dieser Agrarsaison auch beschädigt.

Den Chlorzylinder

und ähnlich gefährliche Stoffe kann man in Gefäßen transportieren, die kleiner als ein (großer) Tank sein soll, z.B. der Tank eines LKW. Diese Gefäße legt man in einen streng geschlossenen Container und man soll sie in den Container befestigen. Der Transport dieser Flüssigkeiten muss nach bestimmter besonderer Bescheinigung durchgeführt werden. Diese Bescheinigung muss die Richtung und die Zeit (bzw. die Zeitdauer) des Transports bestimmen. Nach Ende des Transportprozesses soll das (durch eine Unterschrift) angegeben werden. Die ganze Ladung soll während der ganzen Fahrtdauer mit einem Versicherungsschein versichert werden. In diesem Versicherungsschein soll der Raum und die Versicherung des Transports angegeben werden.

Drittens: Transport der radioaktiven Stoffe:

Es ist sehr wichtig, die radioaktiven Stoffe in Wagen zu transportieren, die für diesen Zweck geeignet und ausgerüstet sind. Diese Wagen sollen besondere Bescheinigung erhalten. Diese Stoffe sollen auch unter Bewachung und strengen Sicherheitsmaßnahmen transportiert werden. Die erhaltende Bescheinigung des Wagens soll die Richtung, die Zeit der Abfahrt und Ankunft und die maximale Geschwindigkeit angeben.

Jeder Transport muss eine besondere Bescheinigung haben. Es kann sogar wichtig, dass diese Transportwagen noch mehr versichert werden sollen. So kann eine Polizeistreife die Fahrt begleiten bzw. überwachen und die Maßnahmen der Lieferung und des Erhalts kontrollieren.

Viertens: die Bekämpfung bzw. das Beenden der überhöhten Geschwindigkeit auf den Autobahnen:

Die überhöhte Geschwindigkeit auf den Autobahnen ist in den meisten Fällen die erste Ursache für die Unfälle. Ein Grund für diese Unfälle könnte darin bestehen, dass die Fahrer von LKW und (Touristen-) Bussen die Anlagen kennen, in denen die Geschwindigkeit mit dem Radar überwacht wird. Sie geben einander bestimmte Signale, wenn sie nah dieser Radaranlage sind. So fahren sie nicht so schnell. Dann beginnen sie, weiter mit großer Geschwindigkeit zu fahren, sobald sie die Radaranlage vorüberfahren.

Aus diesem Grund haben viele europäische Länder die LKW- und Busfahrer auf den Autobahnen verpflichtet, in ihren Wagen ein Gerät zu stellen. Dieses Gerät bezeichnen einige Leute als Fahrtschreiber, der die Geschwindigkeit des Fahrzeugs aufzeichnen soll. Aufgabe dieses Schreibers ist – wie gesagt – es, die Geschwindigkeit des LKW bzw. des Busses mit Daten und Zeit in einem Zylinder oder ähnlichem aufzuzeichnen. Mit einem einzigen Knopfdruck kann die Autobahnpolizei die Geschwindigkeit des Wagens oder des Busses auch außerhalb der Radarüberwachung oder den Ort, in dem der Wagen die erlaubte Geschwindigkeit überschritten hatte, erfahren. Das sollte den Fahrer verpflichten, die Geschwindigkeit seines Wagens zu kontrollieren.

Einige europäische Länder haben die Fahrer des LKW sogar verpflichtet, ein anderes Gerät in ihren Wagen einzubauen. Funktion dieses Geräts ist es, nicht nur die eben erwähnten Aufgaben zu erfüllen, sondern vielmehr den Fahrer zu verpflichten, seinen Wagen erst durch eine magnetische Karte antreiben zu können.

Diese magnetische Karte soll den Namen des Fahrers und die tägliche Zeit, in der er den Wagen fahren darf, enthalten. Diese Maßnahme setzt sich zum Ziel, dass der LKW-Fahrer nicht ununterbrochen *acht* Stunden fahren kann, damit er wach bleibt und in der Lage ist, seinen wagen sicher zu fahren.

Fünftens: die Geschwindigkeitsbeschränkungsmittel:

Obwohles zurzeit die Tendenz herrscht, Geschwindigkeitsbegrenzungsmittel in den Touristenbussen anzuwenden, damit die Fahrer nicht über 80 km/Stunde fahren kann, ja andere meinen sogar, diese Geschwindigkeit solle nicht über 50 km/Stunde sein, und obwohl diese Meinung von Relevanz ist, haben viele europäische Länder diese Tendenz dennoch abgelehnt. Wir stimmen in diesem Zusammenhand diesen europäischen Ländern völlig zu. Der Grund dafür liegt darin, dass die LKW bzw.

die Touristenbusse die zulässige Höchstgeschwindigkeit in bestimmten Ausnahmefällen kurzzeitig überschreiten müssen, z.B. wenn ein Fahrgast sehr krank ist (z.B. ein Mensch bekommt einen plötzlichen Herzinfarkt; eine Frau muss entbunden werden usw.), oder wenn man das Fahrzeug mit großer Geschwindigkeit fahren muss, um sich von einer Gefahr bzw. einer gefährlichen Situation zu befreien, (z.B. wenn es einen Brand auf der Seite des Weges gibt; wenn der Fahrer von Terroristen, verbrecherischen Räufern usw. verfolgt wird). In diesen (Ausnahme-) Fällen hat der Fahrer das Recht, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu überschreiten.

Zum Schluss

Von diesem Bericht kann man feststellen, dass die Versicherung der ägyptischen Industrie gegen Brandsgefahren eine unabdingbare Notwendigkeit und ein nationales Ziel geworden ist. Zurzeit ist es dringend notwendig als je zuvor, dass der Verband der Versicherungsgesellschaften seine Rolle erfüllen soll, um die Probleme und Mängel im industriellen Sektor zu lösen und die Gefahren zu beseitigen. Fehlt diese Rolle, so wird die ägyptische Industrie sicher benachteiligt und wird sich wie erwünscht nicht entwickeln. Aus diesem Grund soll diese Industrie sich entwickeln, um in der Lage zu werden, ihre Rolle am besten zu erfüllen und das bestrebte nationale Ziel zu erreichen.

Die Empfehlungen:

Erstens:

Rolle des Verbands von den Versicherungsgesellschaften noch mehr erweitert werden sollte, damit er alle Mängel an Dienstleistungen und im Industriesektor beheben kann. Das kann man durch Folgendes erreichen:

- 1- Dem Verband der Versicherungsgesellschaften wird eine Kopie von allen offiziellen Daten, die von den technischen Verkehrsdelikten, den Autofahrern und den gegen sie erlassenen Urteilen abhängen, übergeben, sobald diese Delikte stattgefunden haben.

Das mag dazu beitragen, die Lasten des Verkehrsamtes zu reduzieren, besonders nachdem die Einführung der so genannten technischen

Regierung in den Vordergrund der Aufgaben der Regierung von Ahmed Nazif getreten ist.

- 2- Der Verband des Versicherungsgesellschaften sollte auch eine Liste machen, welche die Fabriken einschließen soll, deren Produktion den anerkannten, normativen Standards entspricht, sei es Wasserschläuche, -leitungen, Kabel, Hitze-, Rauchmessgeräte, Feuerlöschgeräte oder automatische Feuerlöschsysteme. Demnach werden der Name der ausgewählten Fabrik und die Arten seiner genehmigten Erzeugnisse ganz genau und sorgfältig vor allem angesichts deren Unterlagen überprüft, bevor sie auf dieser Liste aufgezeichnet werden. Einer jährlichen Kontrolle wird die ganze Liste unterzogen, indem einige Fabriken von dieser Liste je nach den eventuellen Veränderungen gestrichen oder dazu hinzugefügt werden.
- 3- Es empfiehlt sich zudem, dass der Verband der Versicherungsgesellschaften Experten und Spezialisten im Gebiet der Versicherung von Einrichtungen, Fabriken und Hotels gegen Feuergefahr qualifiziert und somit je nach dem Fachgebiet in einem Register festhält. So kann man sich von diesen Experten über alles beraten, was mit den unterschiedlichsten Arten der Versicherung gegen Feuer zu tun hat und welchen Brand-Code man in diesem oder jenem Fall einsetzen soll.

Zweitens:

Der Verband der Versicherungsgesellschaften soll einen Mechanismus zur Versicherung der Transportaktivitäten organisieren, weil die Verkehrsmittel als Gegenstände oder als unterstützende Mittel der Industrie von großer Bedeutung sind. Nur durch Verkehrsmittel können die verschiedenen Produkte und Rohstoffe im- und exportiert werden. Dabei soll Folgendes in Betracht genommen werden:

- 1- Dieser Mechanismus soll bestimmte Normen zur Beglaubigung und Überprüfung von den nötigen Maschinenn für die Transportaktivitäten, deren Kontrollierung und für deren Versicherung erarbeiten, denn diese Voraussetzungen sind beispielsweise bei der Bedienung eines Aufzugs in einem Wohngebäude oder in einer industriellen Einrichtung unentbehrlich.
- 2- Genehmigungen zur Bedienung schwerer technischer Maschinen, wie die zur Asphaltierung, Lader, Bagger im Zivilsektor und auch die ähnlichen Maschinen von Fabriken, sollten von einer dafür zuständigen, offiziellen Stelle sorgfältig übergeben werden. Dabei wäre auch zu beachten, dass diese Genehmigungen vom Verband der Versicherungsgesellschaften untersucht bzw. kontrolliert werden, worauf eine gültige Urkunde zur Versicherung eingeholt werden darf.
- 3- Beim Umgang mit den Öfen in den Fabriken, Dampfmaschinen, Dampfern, Schiffen und allen Seetransportmitteln sollten die übergebenen Genehmigungen unter bestimmten Rahmenbedingungen erteilt werden. Demnach dürfen diese Maschinen erst in Betrieb sein respektive angewendet werden, nachdem alle Maßnahmen der technischen Untersuchung gesetzt worden sind und eine Police unter Aufsicht vom Verband der Versicherungsgesellschaften genehmigt worden ist. Der Verband sollte andere Genehmigungen von staatlichen, zuständigen Stellen bzw. Ämtern auf deren offiziellen Fachgebieten gelten lassen.
- 4- Die staatlichen Institutionen, Ausbildungseinrichtungen - wie Institute, Schulen und Hochschulen - alle Industrieanlagen, alle öffentlichen Einrichtungen, die privaten und öffentlichen Verkehrsmittel, die Wohnungen und die Gebäuden müssen ohne weiteres versichert werden. Diese Versicherung wird den Benutzern entsprechend der möglichen Gefahr, den Raten von der eventuell verursachten Hitze, den

vorliegenden Leitungen mit brennbaren Stoffen, sei es Gas oder Flüssigkeit, sowie entsprechend den Gasbehältern vorgeschrieben.

Aus diesem Grund könnten die so genannte Vorlage des Familienschutzes und die des Bauschutzes im positiven Sinne entwickelt werden, so dass sie deren Aufgaben besser erfüllen könnten. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass es diese Vorlagen schon in den ägyptischen Versicherungsgesellschaften gegeben hat und noch gibt, wodurch zahlreichen, ernsthaften und tödlichen Gefahren entgangen sind.

5- Der Verband der Versicherungsgesellschaften soll die Möglichkeit zu einer technischen Untersuchung bieten. So kann dieser Verband in die Lage versetzt werden, bestimmte Dokumente zu kontrollieren, die in direkter Beziehung zur nötigen Einholung von Arbeitsbescheinigungen zugunsten der Gesellschaften stehen, welche die Einbau- und Transportprozesse für die Feualarmanlagen und automatischen Feuerlöschgeräte durchführen.

Daher werden die Gesellschaften zu diesem Register jedes Jahr erneut hinzugefügt, besonders die beglaubigten Verteiler in den vorherigen Jahren, während diejenigen, die irgendeinen Verstoß gegen diese oben genannten Regeln gemacht haben, von diesem Register je nach dem begangenen Verstoß gestrichen werden sollten.

Drittens:

Die Rolle des Verbandes der Versicherungsgesellschaften soll bei der Umsetzung des neuen Verkehrsgesetzes durch - vor allem - folgende Maßnahmen noch aktiver sein:

- 1- Sorgfältig müssen die Zulassungsbescheinigungen für die LKW mit Containern von ausschließlich 20 Füßen übergeben werden. Solche Bescheinigungen sollten auch für LKWs mit Containern von 40 Füßen eingeholt werden, die besonders zu bestimmten Zwecken hergestellt worden sind, so werden denen auch besondere Bescheinigungen erteilt. Man soll dabei darauf Acht geben, dass sie jedenfalls versichert bleiben.
- 2- Den LKW sollen eine Zulassung je nach der Funktion bzw. der Bauart übergeben werden. Die Einholung dieser Zulassung sollte zudem vom Gefährlichkeitsgrad der transportierten Gegenstände abhängen. Vielleicht könnte die Erfüllung dieser nötigen Maßnahmen zur Konsequenz haben, ein selbstständiges Amt zur Versicherung der gefährlichen Transportwaren errichtet werden zu lassen, das diese Dienstleistungen für Geld anbietet und die Fortsetzung der gefährlichen Transportprozesse verhindern kann, falls die Polizei- und/oder Verkehrsversicherung fehlt.
- 3-3. Die Besitzer der LKW von den sog. Fernstraßen (also Highways) sollten auch dazu verpflichtet werden, den so genannten Fahrtschreiber einbauen zu lassen, welche die Änderungen der Geschwindigkeit vom LKW im Laufe der ganzen Fahrt aufzeichnen. Möglicherweise würde darüber hinaus eine moderne Version vom Gerät aufgefordert, das den Namen des Autofahrers durch eine dafür bestimmte Karte erkennt, indem diese Karte darin gesteckt wird.

- 4- Auf die nötigen Sicherheitsfaktoren in den technischen Zubehören der Fahrzeuge muss außerdem geachtet werden. Die Bedingungen von der Härte vom Karosseriebau und von der Stärke der Autolichter sollen auch gemäß dieser Studie eingehalten werden. Nicht zuletzt soll man die nötigen Sicherheitsfaktoren bei der Ladung, Entladung und bei den Transportprozessen von diesen LKWs einhalten.
- 5- Man soll sich darum bemühen, die erforderlichen technischen Vorkehrungen zu treffen, um die Krisensituationen zu bewältigen.
- 6- In einigen Fällen soll eine Genehmigung erst nach bestimmten Verkehrsvoraussetzungen verliehen werden, damit die Fahrzeuge bestimmte Güter und Stoffe transportieren dürfen. So ist es nicht schwierig, die Bedeutung des StVG zu erkennen, nach dem die Lastkraftwagen ihre Fahrbescheinigung erst bekommen können, wenn sie bestimmte Voraussetzungen bezüglich ihrer Größe, ihrer Ladung usw. erfüllen. Es besteht sogar die Möglichkeit, dass bestimmte Transportwagen technisch genau untersucht werden sollen, bevor sie eine Fahrtgenehmigung (zum ersten Mal oder erneut) erhalten dürfen. Das ist sogar eine notwendige unabdingbare Anforderung, wenn man die transportierten Mittel (Rohstoffe, Produktionsanforderungen, ex- bzw. importierte Produkte usw.) in hoher Qualität transportieren will. Außerdem setzt sich dieses Gesetz gleichzeitig das Ziel, dass die transportierten Mittel und Materialien in den meisten Fällen keine Wirkungen auf die Umwelt haben würden. Dadurch können die Gefahren, Unfälle und die Umweltverschmutzung einerseits vermieden und die zu transportierenden Mittel und Stoffe in unbeschädigter Weise und höher Qualität transportiert werden. Das Gesetz kann auch dazu beitragen, dass die Fahrzeuge keine Pannen haben, die manchmal zu Katastrophen führen.

Zum Schluss sollen wir noch darauf hinweisen, dass die Rolle des Verbands der Versicherungsgesellschaften sich immer weiterentwickeln muss, damit der Verband eine aktive wirksame Institution wird, die ihre angestrebten und erhofften Aufgaben und Ziele erfüllen kann. Diese Aufgaben sollen selbstverständlich in die Errichtung von Laboren, in neue Aufsichtsinstrumente und in die spezifische, technische Untersuchung investiert werden. Die erwähnten Komponenten müssen durch den Überschuss an Geld vom Verband der Versicherungsgesellschaften im ganzen Land (d.h. in allen ägyptischen Städten) finanziert werden, so dass sich die Aktivitäten dieses Verbandes mit Hilfe der nationalen Verwaltungsämter in den unterschiedlichsten Bezirken Ägyptens zu einer vollständigen, wirksamen Einheit entwickeln können. Folglich werden die gemeinsamen Aktivitäten dieser Einheit gewissen Gruppen Unterstützung leisten, die unter einem großen Mangel dieser zu leistenden Dienstleistungen leiden, und zwar mehr als die anderen.

Dr. Ing. NADER RIAD