

## دور التأمين في صناعة الدولة العصرية

كثر الحديث في الدول العصرية وايضاً في الدول التي تسعى للتحديث عما يسمى بالمجتمع المدني ومؤسسات المجتمع المدني وهي احدي الأدوات والركائز الأساسية لصناعة الدولة العصرية إذا ما توفر لهذه المؤسسات القدرة علي ممارسة دورها وتطوير هذا الدور ليتمشي جنباً الي جنب مع احتياجات الدولة العصرية وكذا التنظيمات العالمية .

ويقع في مقدمة مؤسسات المجتمع المدني التي تحتاجها الدولة العصرية اتحاد شركات التأمين الذي يمكن بل ويتحتم أن يقوم بدور فعال لتطوير القطاع التأميني بالكامل باعتباره ممثلاً للمصلحة العامة ويملك موقف الحيده في الصراعات التجارية التي قد تدور رحاها بين شركات التأمين وبعضها ، فهو في هذه الحالة ممثلاً لمصلحة المجتمع وممثلاً لمصلحة المؤمن عليه وايضاً شركة التأمين ايأ كان موقعها .

مثال ذلك عملية التأمين علي السيارات والتي تبدأ بتأمين هزيل يسمى بالتأمين الإجباري قد يصاحبه بالتوازي ما يسمى بالفحص الفني للسيارة بواسطة مهندس مرور في غيبة معامل اختبار فنية تقرر بدقه فنية حالة السيارة من حيث الفرامل وانتظام تأثيرها علي العجلات الأربع وكفاءة التأثير الفرملية وحالة الإطارات ذاتها ونوعياتها، ناهيك عن ائزان عجلة القيادة ومقدار البوش ، ونسبة العوادم الضارة المنبعثة من السيارة وحالة كهرباء السيارة بدءاً من البطارية وانتهاءً بالإشارات ومدى الأمان في عدم حدوث أعطال ناجمة عن عيوب في النظام الكهربائي .

وفي الدول الآخذة بنظام الدولة العصرية فان هذه المعامل تنشأ وتدار بصورة هادفة للربحية المتوازنة عن طريق اتحاد شركات التأمين حيث ينتهي الفحص الفني الذي يتم بأجر ، بإصدار شهادة تسمي صلاحية السيارة للتسيير لمدة سنتان وصلاحية التأمين

عليها وبموجب هذه الشهادة يمكن لصاحب السيارة أن يستصدر بوليصة التأمين من أي من شركات التأمين العاملة في الساحة ، وبذا يمكن للمرور إصدار ترخيص السيارة مغطياً هذه الفترة بالكامل أو جزء منها.

أما عن موقف السائق نفسه فهذا أمر آخر ، إذ أن أمر صلاحية السيارة لا ينفصل عن موضوع صلاحية السائق نفسه إذ يجب علي السائق أن يستصدر بوليصة تأمين خاصة به بأن يحصل من اتحاد شركات التأمين التي تراجع موقفه من المخالفات التي ارتكبها خلال العام السابق ليحصل علي شهادة لصلاحية التأمين عليه لمدة سنة من فئة ( أ ) أو ( ب ) أو ( ج ) وذلك حسب المخالفات التي ارتكبها وعددها من كسر اشارة المرور والوقوف الخاطيء والحوادث البسيطة او الجسيمة حيث سيتحدد بموجب موقف الشهادة ( أ ) أو ( ب ) أو ( ج ) قيمة التأمين ارتفاعاً أو انخفاضاً في القيمة التي عليه أن يسددها لشركة التأمين التي يختارها ليحصل علي البوليصة والتي يصدر بمقتضاها المرور رخصة القيادة الخاصة به .

وقائد السيارة المبتديء سيبدأ بالفئة ( ج ) الاعلي سعراً لتتخفف القيمة بعد ذلك حسب رصيده من الالتزام المروري أو عكس هذا من المخالفات المرورية وقد يرفض اتحاد شركات التأمين في بعض الحالات منح الشهادة لبعض السائقين لفترة قد تطول أو تقصر لعدم استيفائهم عناصر أمان القيادة أو لارتكابهم حوادث جسيمة .

هذا الأمر في حد ذاته والمطبق بنجاح مستقر وممتد في دول تقع في أقاصي الأرض مثل استراليا كما هو مطبق في قلب العالم في وسط أوروبا ، ليعطي كل ذي حق حقه دون حاجة لتدخل سلطة اعلي مثل إدارة المرور إلا في الحالات التي تحتاج منها تدخل مثل سحب الرخصة الفوري لوجود ما يبرر ذلك .

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

مثال آخر لا يقل أهمية عن دور اتحاد شركات التأمين الذي يرتبط بالفحص الفني وإعطاء شهادة صالح للتأمين عليه لفترة ما وذلك في مجال فحص واختيار أنظمة الإنذار والإطفاء الآلي ، حيث انه اقدر علي إمكانية الفحص الفني بالإضافة الي امتلاكه سجلات ترتبط بالتصريح لمزاولة المهنة للشركات القائمة بأعمال التركيب وايضاً التوريد لمعدات الإنذار والإطفاء الآلي وعليه تقع مهمة الإضافة كل عام لاسيما الموردين المعتمدين وحذف المخالف منهم تبعاً للأحوال وفي إصداره للقوائم السنوية من واقع هذه السجلات للموردين المسجلين فيه توجيه للعملاء المتعاملين بالشراء لهذه الأنظمة بالتوجه للموردين المعتمدين دون غيرهم ، وهو أمر مطبق في جميع الدول الأوروبية وغير الأوروبية بلا استثناء .

وهناك مثال آخر علي جانب كبير من الأهمية وهو الترخيص بتشغيل المصاعد والأوناش وهو أمر يكتنفه الكثير من المآسي التي نسمع عنها الوقت تلو الآخر ، حيث كان الاختصاص بإصدار مثل هذا الترخيص لتشغيل المصاعد من اختصاص وزارة الأشغال العمومية يوم أن كان في مصر وزارة بهذا المسمي وضاع فيما بعد هذا الاختصاص ليدخل في نطاق مهام المحليات ممثلة في الأحياء وهي مسئولية يهرب منها مهندسو الأحياء لغياب إمكانيات الفحص والاختبار الفني ، وفحص وسائل الأمان المرتبطة بكل مصعد ، وهو ما مهد لانتشار ظاهرة المصاعد التي لا تحمل ما يدل علي صانعها ولا سنة الصنع ولا جهة الصيانة المسئولة عنها .

أما في الدول التي تهتم بأمن المواطن وانضباط الشارع الصناعي وشارع الخدمات الملزمة والملزمة المصاحبة للنمو الصناعي والفني فإنها أنطت هذه المهمة لاتحاد شركات التأمين الذي قام بدوره وأنشأ سجلات لصناع المصاعد المعتمدين وأصناف المكونات الخاصة بالتشغيل والأمان المعتمدة لديه بحيث تحدث هذه السجلات سنوياً بإضافة من يستجد إليها ، وشطب المخالف للاشتراطات .

ويقع ضمن اختصاص اتحاد شركات التأمين اقتناء المهندسين المتخصصين وتزويدهم بالآلات والمعدات اللازمة والضرورية للفحص ويصدر شهادات الترخيص ممهورة بختم صالح للتأمين عليه لمدة سنتان مثلاً ليعاد الفحص عند الحاجة لتمديد الصلاحية حيث تلتزم شركات التأمين بفترة صلاحية تلك الشهادة لتصدر بالتالي بوالص التأمين التي تغطيها .

ومن ثم فان ترخيص التشغيل الصادر من الحي أو جهة الإدارة التابع للدولة يصبح أمر ميسراً لاستناده الي مرجعيات فنيه وأمنيه لا تضيع معها حسابات المسئولية والمسائلة .

الأمر نفسه ينسحب علي التصريح بتشغيل المراجل والقلايات البخارية والسفن البحرية والبواخر النهرية وكل أنواع العائمات ، فلا يتم التصريح بتشغيلها أو دخولها في نطاق الاستعمال إلا بعد إتمام إجراءات الفحص الفني والموافقة علي إصدار بوليصة تأمين عليها بمعرفة اتحاد شركات التأمين .

إن هذا الأمر وغيره من الأمور من الواجبات الضرورية لانضباط الممارسات الفنية والتي توصم في مجتمعنا بالانفلات التام علي حساب المواطن سواء كان ساكناً أو زائراً أو متردداً علي مبني ، وللعجب الشديد فان هذه الحلول لا تكلف خزانة الدولة شيئاً وتغطي أعباءها محققة فائض لاتحاد شركات التأمين ينفق منه علي التوسع في نشر خدماته في أرجاء الدولة محققاً فائضاً محموداً ومحققاً في نفس الوقت جانب من سيادة الدولة في تحقيق انضباط الشارع الصناعي والمروري والأمن والأمان .