

## دور التأمين في الدولة العصرية



مصر الغد  
بقلم:  
**د. م. نادر رياض**  
www.naderriad.com

التي ارتكبتها وعددها من كسر إشارة المرور والوقوف الخاطئ والحوادث البسيطة أو الجسيمة حيث سيتحدد بموجب موقف الشهادة (أ) أو (ب) أو (ج) قيمة التأمين ارتفاعاً أو انخفاضاً في القيمة التي عليه أن يسدها لشركة التأمين التي يختارها ليحصل على البوليصة والتي يصدر بمقتضاها المرور رخصة القيادة الخاصة به.

وقائد السيارة المبتدئ سيبدأ بالفئة (ج) الأعلى 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. واتحاد شركات التأمين الألمانية كمثال لما هو مطبق في الاتحاد الأوروبي نجد أنه يصدر أيضاً سجلاً بالمصانع التي ينطبق إنتاجها مع المواصفات القياسية المعتمدة سواء من رشاشات - مواسير - كابلات أو أجهزة إطفاء وأنظمة تلقائية بحيث يذكر اسم المصنع والأصناف المعتمدة لديه نتيجة لفحص وتمحيص مستندى يسبق القيد في السجلات، مثال ذلك يصدر اتحاد شركات التأمين الألمانية ما يسمى بالكاتب الأزرق وهو أمر يعاد إصداره كل عام في صورة محدثة تخضع للإضافة والحذف حسب المتغيرات والمتغيرات.

ونحن الآن في مصر مهياون أكثر من أي وقت مضى لتزويد اتحاد شركات التأمين بصورة فورية بالبيانات الإلكترونية الخاصة بالمخالفات المرورية فور حدوثها المرتبطة بقائدي السيارات

لو كان الأمر بيدى لناديت بإطلاق يد اتحاد شركات التأمين ليشرع وينظم النشاط التأميني في مصر بما يتماشى ويتواءم مع تطبيقات الدول المتقدمة وهو أمر ليس فيه بدعة، إذ أن اتحاد شركات التأمين يقع في مقدمة مؤسسات المجتمع المدني الذي يمكن بل ويتحتم أن يقوم بدور فعال لتطوير القطاع التأميني بالكامل باعتماده ممثلاً للمصلحة العامة ويملك موقف الحيدة في الصراعات التجارية التي قد تدور رحاها بين شركات التأمين وبعضها.

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

وفي الدول الأخذة بنظام الدولة العصرية فإن هذه المعامل تشأ وتدار بصورة هادفة للريحية المتوازنة عن طريق اتحاد شركات التأمين حيث ينتهي الفحص الفني الذي يتم بأجر، بإصدار شهادة تسمى صلاحية السيارة للتسيير لمدة سنتين 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 جزءاً منها.

أما عن موقف السائق نفسه فهذا أمر آخر، إذ أن أمر صلاحية السيارة لا ينفصل عن موضوع صلاحية السائق نفسه إذ يجب على السائق أن يستصدر بوليصة تأمين خاصة به بأن يحصل من اتحاد شركات التأمين التي تراجع موقفه من المخالفات التي ارتكبتها خلال العام السابق ليحصل على شهادة لصلاحية التأمين عليه لمدة سنة من فئة (أ) أو (ب) أو (ج) وذلك حسب المخالفات

والأحكام التي تصدر ضددهم لاسيما بعد أن دخل نظام الحكومة الإلكترونية في أولى أولويات الحكومة.

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 الآلى، حيث إنه الأقدر على إمكانية الفحص الفني بالإضافة إلى امتلاكه سجلات ترتبط بالتصريح لمزاولة المهنة للشركات القائمة بأعمال التركيب وأيضاً التوريد لمعدات الإنذار والإطفاء الآلى وعليه تقع مهمة الإضافة كل عام لاسيما الموردين المعتمدين وحذف المخالف منهم تبعاً للأحوال وفي إصداره للقوائم السنوية من واقع هذه السجلات للموردين المسجلين في نطاق توجيه للعلاء المتعاملين بالشراء لهذه الأنظمة بالتوجه للموردين المعتمدين دون غيرهم، وهو أمر مطبق في جميع الدول الأوروبية وغير الأوروبية بلا استثناء.

وهناك مثال آخر على جانب كبير من الأهمية وهو الترخيص بتشغيل المصاعد والأوناش وهو أمر يكتنفه الكثير من المأسى 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 المسمى وضاع فيما بعد هذا الاختصاص ليدخل في نطاق مهام الحليات 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 على صانعتها ولا سنة الصنع ولا جهة الصيانة المسئولة عنها. أما في الدول التي تهتم بأمن المواطنين وانضباط الشارع الصناعي وشارع الخدمات الملتزمة والملزومة بالمصاحبة للنمو الصناعي والفني فإنها أناطت هذه المهمة لإتحاد شركات التأمين. هذه الحلول لا تكلف خزانة الدولة شيئاً وتغطي أعباءها محققة فائضاً لاتحاد شركات التأمين ينفق منه على التوسع في نشر خدماته.

■ رئيس مجلس الأعمال المصري الألماني

## نادر رياض يحدثكم عن الملاك الحارس الذي نتجاهله بجهل : التأمين



دور التأمين في الدولة العصرية

بقلم: د. م. نادر رياض  
رئيس مجلس الأعمال المصري الألماني  
[www.naderriad.com](http://www.naderriad.com)

لو كان الأمر بيدي لناديت بإطلاق يد اتحاد شركات التأمين ليشرع وينظم النشاط التأميني في مصر بما يتماشى ويتوازي مع تطبيقات الدول المتقدمة وهو أمر ليس فيه بدعة، إذ أن اتحاد شركات التأمين يقع في مقدمة مؤسسات المجتمع المدني الذي يمكن بل ويتحتم أن يقوم بدور فعال لتطوير القطاع التأميني بالكامل باعتباره ممثلاً للمصلحة العامة ويملك موقف الحيدة في الصراعات التجارية التي قد تدور رعاها بين شركات التأمين وبعضها.

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

بدقة فنية حالة السيارة من حيث الفرامل وانتظام تأثيرها علي العجلات الأربع وكفاءة التأثير الفرملية وحالة الإطارات ذاتها ونوعياتها، ناهيك عن اتزان عجلة القيادة ومقدار البوش، ونسبة العوادم الضارة المنبعثة من السيارة وحالة كهرباء السيارة بدءاً من البطارية وانتهاء بالإشارات ومدى الأمان في عدم حدوث أعطال ناجمة عن عيوب في النظام الكهربائي.

وفي الدول الآخذة بنظام الدولة العصرية فإن 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 سنتين 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 جزءاً 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 إشارة المرور والوقوف الخاطئ والحوادث البسيطة أو 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 المبتدئ سيبدأ بالفئة (ج) الأعلى 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.

واتحاد شركات التأمين الألمانية كمثال لما هو مطبق في الاتحاد الأوروبي نجد أنه يصدر أيضاً سجلاً بالمصانع التي ينطبق إنتاجها مع المواصفات القياسية المعتمدة سواء من رشاشات - مواسير - كابلات أو أجهزة إطفاء وأنظمة تلقائية بحيث يذكر اسم المصنع والأصناف المعتمدة لديه نتيجة لفحص وتمحيص مستندي يسبق القيد في السجلات، مثال ذلك يصدر اتحاد شركات التأمين الألمانية ما يسمى بالكتاب الأزرق وهو أمر يعاد إصداره كل عام في صورة محدثة تخضع للإضافة والحذف حسب مقتضيات والمتغيرات.

ونحن الآن في مصر مهياون أكثر من أي وقت مضى لتزويد اتحاد شركات التأمين بصورة فورية بالبيانات الإلكترونية الخاصة بالمخالفات المرورية فور حدوثها المرتبطة بقائدي السيارات والأحكام التي تصدر ضدهم لاسيما بعد أن دخل نظام الحكومة الإلكترونية في أولي أولويات الحكومة. 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 إنه الأقدر علي إمكانية الفحص الفني بالإضافة إلي امتلاكه سجلات ترتبط بالتصريح لمزاولة المهنة للشركات القائمة

بأعمال التركيب وأيضاً 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 الماسي 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 المسمى 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 أناطت هذه المهمة لاتحاد شركات التأمين. هذه الحلول لا تكلف خزانة الدولة شيئاً وتغطي أعباءها محققة فائضا لاتحاد شركات التأمين ينفق منه علي التوسع في نشر خدماته.