

دكتور
سامى نجيب
أستاذ التأمين
كلية التجارة - جامعة بنى سويف
رئيس شعبة بحوث وإدارة الأخطار والتأمين
أكاديمية البحث العلمى والتكنولوجيا
خبير تأمين إستشارى ومحكم

مقالات تأمينية

* فى مجال التأمين عامة

تأمين وإدارة أخطار حوادث الطرق

2011

دار التأمينات : 6 شارع محمود حافظ ، ميدان سفير ،
مصر الجديدة ، ص.ب 5878 هليوبوليس غرب ، رقم بريدى 11771
ت : 26437339 - 26357121 فاكس : 26357121

التأمين وإدارة أخطار حوادث الطرق

مقدمة:

منذ القدم ويتعرض الأفراد لأخطار عديدة يترتب على تحققها خسائر مالية تصيبهم فى أشخاصهم أو فى ممتلكاتهم أو أموالهم بوجه عام.

ومع التطور والتقدم الإقتصادى والصناعى تعددت الأخطار وتنوعت وإشتدت الخسائر الناشئة عن تحققها وتعددت الوسائل التى تهتم بالتعامل مع تلك الأخطار سواء بالحيلولة دون وقوعها أو التقليل من معدلاتها وأثارها أو نقلها الى الغير فيما يسمى بالتأمين .. وأصبحت إدارة الأخطار من العلوم الهامة على مستوى الجامعات والتى تخصص لها إدارات مستقلة بالوزارات والهيئات والشركات .. وإنتهى الأمر بالدول إلى سن التشريعات التى تفرض بعض صورالتأمين إجباريا فيما يعرف بتأمينات المسؤولية والتأمينات الإجتماعية.

وفى دراستنا لحوادث الطرق نبحث فى مفهوم وسياسات إدارة هذا الخطر ودور التأمين الإجبارى لحوادث وسائل النقل وتأمين إصابات الطريق للعاملين بإعتباره من صور تأمين إصابات العمل الإجتماعى.

حوادث الطرق ومسبباتها وقياس خسائرها

أولا - حوادث الطرق:

حظيت حوادث الطرق بجانب هام من إهتمامات الرأى العام والمسئولين ورجال الإقتصاد والتأمين والشرطة ولكل منهم إهتمامه الأكبر

الذى يبحث فى إطاره تلك الحوادث باعتبارها من الأخطار التى تقع يوميا وتكون لها آثارها المادية والمعنوية الجسيمة التى يتعرض لها الأشخاص والممتلكات وذمتنا المالية عامة إذ تنقسم إلى ثلاث مجموعات:

- أخطار تتعلق بالأشخاص وهذه تتصل بالثروة البشرية
- أخطار تتعلق بالممتلكات وهذه تتعلق بالأصول
- أخطار تتعلق بالمسئولية المدنية عن الأضرار التى تقع للغير بسبب الخطأ أو الإهمال من جانب المتسبب فى الضرر.

ثانيا - مسببات أخطار حوادث الطرق:

يقصد بذلك المسببات التى تؤدى أو تضاعف من احتمال الخسارة المالية "Financial Loss" .. وتمثل فى:

(أ) مسببات مادية :

ويقصد بها العوامل التى تنتج عن وتحيط بالأشخاص ووسائل النقل والطرق. وتشمل ما يسمى بالمسببات المادية الإضافية أو المساعدة على وقوع الخطر أو ارتفاع فى درجته.

(ب) مسببات شخصية :

ويقصد بها العوامل التى ترجع إلى تدخل العنصر البشرى سواء بقصد أو بدون قصد ... وتنقسم إلى مسببات سلوكية غير إرادية تأخذ صورة عوامل مساعدة على تكرار الحوادث أو تزيد من درجة خطورتها بدون تعمد أو قصد كالإهمال غير المقصود .. ومسببات سلوكية أو إرادية تؤدى إلى زيادة معدل تكرار الخطر وشدة الخسائر وبالتالي زيادة درجة الخطر ومثالها السرعة فى القيادة أو تعاطى ما يضعف التركيز والتنبيه فى قيادة السيارات.

ومسببات الخطر أسبق زمنيا من وقوع الحادث المادى .باعتباره الواقعة المادية التى يترتب على تحققها تغيرا فى الحالة الإقتصادية للفرد أو الجماعة من ناحية دخولهم أو ممتلكاتهما.

ثالثا - تحليل وقياس التوقع الرياضى للخسائر الناشئة عن الحوادث:

أ - تحليل الخطر :

حتى يمكن إدارة أى خطر فلا بد أن نبدأ بما يسمى بتحليل الخطر .. حيث يبدأ بالتعرف على الأخطار Risk ثم تصنيفها. ويتناول ذلك تحديدا

لإحتمالات وقوع الخسائر من واقع الخبرة الفعلية وتحديد مدى الآثار المالية المترتبة (جسيمة كانت أو بسيطة) إذا ما تحققت الخسارة. وفي تأمينات المسؤولية المدنية التي يقوم فيها التعويض نتيجة لخطأ من الشخص يؤدي الى ضرر لآخر ينشأ له الحق في التعويض. ويهدف إستخلاص مسببات الأخطار إلى إستخلاص التدابير والوسائل التي تحقق أو تساهم في تقليل شدة الخسارة المحتملة وفي تقليل إحتمال وقوع الحدث ومعدل تكراره وفي تحديد أوجه المسؤوليات تجاه الغير.

ب- التوقع الرياضى للخسائر:

يقصد بالتوقع الرياضى للخسارة القيمة التي إذا أداها جميع المعرضين لخطر ما فإن حصيلتها تكفى لأداء مجموع قيم الخسائر المالية المتوقعة التي تصيب القلة التي يتحقق بالنسبة لها الخطر.

ويستعمل هذا المقياس في حساب قسط التأمين الذى يدفعه طالب التأمين مقدما إلى شركات التأمين حيث تقوم كل شركة بتجميع أقساط الخطر (ما يسمى بالأقساط الصافية تميزا لها عن الأقساط التجارية التي تتضمن العمولات والمصروفات الإدارية وأرباح الشركة) وإستثمارها بحيث تصبح جملتها معادلة لمبالغ التأمين أو التعويض المتوقع.

مفهوم وسياسات إدارة الأخطار بالتطبيق على حوادث الطرق

مفهوم إدارة الأخطار:

تعتبر إدارة الأخطار أسلوبا إداريا ذو طابع فنى متخصص لمواجهة الأخطار باعتبارها واقعا ملموسا يبدأ التعامل معها من خلال تحليلها ثم قياسها وتقييم الخسائر الناشئة عنها.

وتتمثل إدارة الخطر فى وسائل وأساليب منع وقوع الخطر أو الحد من قيمة الخسارة الناتجة بأقل التكاليف الممكنة وبذلك فإن إدارة الخطر تتمثل فى الآتى :-

1- منع الخطر أو تقليل فرص وقوعه وتخفيض حدة الخسائر الناتجة من تحقيق الخطر .

- 2- تحقيق أقصى أمان ممكن بأقل التكاليف الممكنة .
- 3- إختيار السياسة المناسبة لإدارته من خلال:
 - دراسة تحليلية لاكتشاف وتحديد مصادر الأخطار وتحليلها .
 - دراسة كمية للخسائر المحتملة لتقديرها نقديا .
 - تحديد أفضل الطرق الممكنة لمواجهة الأخطار المتوقعة وأقلها تكلفة .

وبعبارات أخرى تهتم إدارة الخطر بإستخلاص وسائل محددة للتحكم فى الخطر والحد من عدد مرات حدوثه والتقليل ما أمكن من الخسائر التى تترتب على تحقق حوادثه.

سياسات ومراحل إدارة الأخطار بالتطبيق على حوادث الطرق:

إذا ما تعرفنا على الأخطار وأمكنا إستخلاص مسبباتها وقياسها أو تقييمها فإننا نكون قد تهيأنا لإتخاذ القرار المناسب للتعامل مع تلك الأخطار بمراعاة نوع الخطر ومواصفاته والظروف التى تحيط به متابعة التتطور فى سياسات إدارة الخطر من وقت لآخر .

وبالطبع فإننا نستبعد من سياسات إدارة الأخطار ما يسمى تجاوزا بسياسة تجنب الخطر أى إيقاف النشاط كلية ، كمن يخشى السفر بالطائرة تجنباً لحوادث الطائرات.

وهكذا يمكن تقسيم سياسات إدارة الخطر على النحو التالى:

أولاً- سياسة إفتراض الخطر أى قبول الخطر والإحتفاظ به:

طالما لا يمكن عادة تجنب الخطر فإننا نبدأ فى تدبره ودراسة إمكانية قبوله حيث يكون الضرر محدوداً يمكن تحمله دون مشاكل مالىة .. وجميعنا نمارس ذلك إذ يمكننا تحمل الخسارة الناشئة عن فقد أو ضياع أو تلف ساعات اليد وما نستخدمه من أقلام وخلافه.

على أن هذه السياسة تعكس فلسفة إنعزالية تقرر أن على كل فرد أن يتحمل نتيجة قراراته بنفسه وبدون إشراك غيره فى تلك النتائج .. وفضلاً عن ذلك فإن الأمر لا يلائم حوادث الطرق التى تنشأ عنها خسائر جسيمة ترتقى إلى مستوى الكوارث.

ثانيا- سياسة الوقاية والمنع :

وهذه سياسة معاونه للسياسات الأخرى المتبعة فى إدارة الأخطار ذلك أن لها تأثيرها فى أكثر من ناحية من نواحي الخطر فبعض تلك الأساليب توجه لتقليل من احتمال وقوع الحادث أو لتقليل من حجم الخسارة المحتملة أو تخدم الغرضين معا تخفيض احتمال وقوع الحادث وتخفيض شدة الخسارة المحتملة.

وهكذا فإن سياسة الوقاية والمنع تمتد إلى التحكم فى قيمة الخسارة Loss Control .. وتتمثل تكلفة سياسة الوقاية والتحكم فى قيمة الخسارة فى تكاليف وسائل الوقاية والتحكم من تركيبات هندسية وفنية وتكاليف التشغيل والمراقبة.

وهناك من الاعتبارات الإجتماعية والإقتصادية ما يستدعى ضرورة الإهتمام بتطوير وسائل الوقاية والمنع بالنسبة للحوادث والتحكم فى قيمتها. 00وقد إهتمت المشروعات الصناعية والتجارية ومشروعات الخدمات بمثل هذه الوسائل وخاصة المتعلقة منها بالعاملين لديها والمحافظة على حياتهم وأجسامهم، فأنشأت إدارات خاصة بالأمن الصناعى لهذا الغرض. وكثيرا ما تشترك الدولة مع الجماعات والمشروعات والأفراد فى الإنفاق على وسائل الوقاية والمنع والتحكم فى الخسارة وذلك تحقيقا للمصلحة العامة للمجتمع ولأعضائه لمجابهة الخسائر المتوقعة.

ثالثا- سياسة نقل أو تحويل الخطر (ومن صورها عقود النقل والتأمين):

يقصد بذلك أن يتحمل طرف آخر الخسائر التى تنتج عن تحقق حوادث معينة فى نظير أداء ما يسمى بتكلفة الخطر 0

ومن أهم العقود التى يتم بمقتضاها نقل الخطر عقدان :-

الأول : عقد النقل :

من المفروض أن صاحب الشحنة الذى يرغب فى نقلها من مكان إلى آخر يكون مسئولا عن الخسارة المالية التى تنتج لها أثناء ومن جراء حوادث النقل ذاتها، ولتلافى ذلك يتفق فى عقد النقل الذى يحرره مع الناقل على إلتزامه ببعض الأخطار التى قد تصيب المنقول ويؤدى تكلفة ذلك فى صورة زيادة فى أجر النقل.

على العكس نلاحظ قيام السكك الحديدية فى مصر بالنص فى عقد النقل على عدم مسئوليتها كناقل عن عدة أخطار - مثل الكسر والضياع وعدم التسليم - مقابل تخفيض أجور النقل.

الثانى : عقد التأمين:

وهكذا ينقل عبء الخطر من الفرد أو المشروع إلى الهيئة التأمينية التى تتحمل الخسارة وتكون على دراية بإحتمالاتها وبالتالي قدرة أكبر على قياس الخطر. ويعتبر التأمين أكثر صور نقل الخطر شيوعا إذ أنه يحول خساره الكبيره المحتمله إلى تكلفة محددة أى إلى قسط يمكن تحمله. ويتضمن قسط التأمين المصروفات الثابته للمؤمن وهامش للربح فضلا عن التكلفة المحتملة للمطالبات أو مايسمى بقسط الخطر .

رابعا - سياسة تخفيض الخطر:

من أهم طرق تخفيض الخطر طريقتان :

الأولى : طريقة تجميع الأخطار :

من أمثلة ذلك قاعدة إشترك أصحاب الشحنات البحرية وأصحاب السفينة فى دفع الخسارة العامة التى يضحى بها أو تنفق فى سبيل سلامة السفينة وما عليها على أساس تجميع الأخطار التى تنتج عنها هذه الخسارة وإقتسامها بين الأعضاء المعرضين لهذه الخسارة. ومن الملاحظ أن طريقة تجميع الأخطار هذه تحتم على أصحاب الأخطار أن يشتركوا فيما بينهم فى تحمل الخسارة المالية التى تقع من تحقق الحوادث دون تحديد مسبق لذلك النصيب.

وتستعمل طريقة تجميع الأخطار عادة عندما تكون الخسارة المالية المتوقعة كبيرة، ولا يمكن لصاحبها أن يتحملها بمفرده، ولا توجد طريقة أخرى من طرق إدارة الخطر، كأن ترفض شركات التأمين قبول التأمين عن بعض الأخطار. هذا وعادة ما يطلق على طريقة تجميع الأخطار هذه طريقة التأمين التبادلى أو التعاونى.

ووفقا لهذه الفكرة يتم إشترك مجموعات المعرضين للأخطار فى تحمل الخسائر المالية الناتجة عن تحققها من خلال توزيع الخسائر بينهم مباشرة بناء على إتفاق سابق .

وهكذا يمكن لمجموعة كبيرة من ملاك السيارات ووسائل النقل الإتفاق فيما بينهم على الإشتراك المباشر فى تعويض الخسائر وذلك وفقا لنسب تتفق مع ملكية كل منهم .

ويرجع نجاح هذه الطريقة إلى أن الخطر لا يصيب الأفراد عادة فى جميع المناطق فى وقت واحد وبذات الشده ومن هنا تتوافر الرغبة والمصلحة فى إشتراك أعضاء مجموعات المعرضين لخطر معين فى تحمل آثار تحققة بالنسبة لبعض الأعضاء. وهكذا فإن من السمات الأساسية لهذه الصورة قيامها على نوع من التعاون والتأخى بين الأعضاء المعرضين للخطر دون سعى إلى تحقق ربح فيديرها الأعضاء بمعرفتهم ولمصلحتهم وتكون مسئولية كل منهم بقدر الخسارة ونسبة مساهمة فيها وبالتالي يقدم كل منهم التأمين للأخر ولذلك سميت بالتأمين التبادلى .

الثانية : طريقة التأمين عن طريق هيئة مستقلة :

يصعب على الأفراد إتباع طريقة تجميع الأخطار حيث تتطلب تجميع عدد كبير من الأفراد الراغبين فى الإنضمام إلى جماعة تتفق على المشاركة فى دفع أنصبة من الخسارة التى تتحقق فى نهاية العام أو المدة المتفق عليها.

ومن هنا ظهرت طريقة التأمين التى بمقتضاها تقوم هيئة مستقلة يطلق عليها هيئة التأمين بتجميع الأخطار وتحمل عبء الخطر نظيران يتحمل كل واحد من أصحاب الأخطار تكلفة الخطر مقدما .

ويتضح أن التأمين نظام لتحقيق قانون الأعداد الكبيرة على الأخطار المجمعة بغرض تخفيض قيمة الخسارة المالية، ومن ثم نقل عبؤها عند حدوثها وتحملها. حيث يتجمع التعويض الذى تدفعه الهيئة التأمينية لمن يتحقق بالنسبة له الخطر من الأموال التى يدفعها جميع المعرضون للخطر.

تتحدد تكلفة الخطر فى طريقة التأمين فى قسط التأمين الذى يدفعه مقدما المعرضون للخطر إلى هيئة التأمين التجارى.

أهمية إنشاء إدارات للخطر ووظائفها

يعتبر إنشاء إدارة متخصصة للأخطار من أهم الوظائف الرئيسية لإدارة الحديثة للمشروعات والتي تستهدف حماية أموال وممتلكات والأشخاص من الأخطار المعرضين لها.

ولقد تعددت تدابير مواجهة الخطر فى السنوات الأخيرة مع تزايد معدلات تكرار وشدة الخسائر كما فى حوادث الطرق.

وقد صاحب ذلك تطور فى استخدام الأساليب الرياضية والكمية فى إستخلاص تدابير التحكم فى الخطر وإستخدمت البرامج الخطية- نظرية صفوف الإنتظار- نظريات المباريات - نظرية القرارات الإحصائية .. كما إستخدمت مختلف مجالات التحليل العلمى لمسببات الأخطار والعوامل المساعدة للخطر وتكرار وقوع الحادث إلى جانب جمع وتحليل الإحصاءات اللازمة لقياس الخطر.

وقد جاء التطور فى النشاط الإقتصادى ليحمل فى طياته إهتماما متزايدا بإدارة الأخطار فالنقدم والتطور فى وسائل النقل وإمكانياتها التكنولوجية تضمنت مخاطر حديثة (كما تسببت فى تضخيم المخاطر الحالية فالنقدم فى مجال المواصلات البرية والسكك الحديدية والبحرية والجوية صاحبه مخاطر فى مجال التلوث البيئى والحرائق الجسيمة).

هذا وقد أصبح لإدارة الخطر دورا أكبر فى العصر الحديث مع تطور أبحاث الأمن الصناعى وما يستتبع ذلك من أساليب لرعاية العاملين ومع تزايد أهمية إستخلاص الوسائل الفعالة لمواجهة مختلف الأخطار التى يتعرض لها الأشخاص أو الممتلكات بأفضل الطرق الإقتصادية وترتيبها على ذلك تتمثل وظائف إدارة الخطر فى إكتشاف الخطر وتقييمه والتأمين عليه من خلال أخصائىون على معرفة بأسواق التأمين وبتكاليف الأخطار القابلة للتأمين ووسائل تخفيضها.

التعامل التأميني مع حوادث الطرق

تدابير أساسية لتخفيض تكلفة التأمين:

أولاً - السياسات الإعلامية لتخفيض معدلات وشدة أخطار الحوادث:

تعتبر حوادث الطرق من الكوارث التي تصيب الأشخاص والممتلكات والذمة المالية وتتسم آثارها بالشدة إذ تؤدي إلى إصابات للأشخاص تتزايد فيها احتمالات العجز والوفاة فضلاً عن تلف أو ضياع الممتلكات ووسيلة النقل ذاتها.

وقد أسفرت الدراسة التأمينية عن أهمية السياسات والتدابير الإعلامية لتخفيض أخطار حوادث الطرق وأثرها في مجال تخفيض معدلات الوفاة والعجز بالنسبة للأشخاص (وللثروة الحيوانية)، والثاني التدابير التأمينية الإجبارية بما في ذلك التأمينات الإجتماعية.

ويلاحظ من متابعة أحداث الطرق اهتمام الصحافة - قومية ومعارضة - بأمور ثلاثة :

الأول : اخبارى يقوم ببيان الكارثة ومدى الخسائر الناشئة عن تحققها والتدابير والاجراءات التي تقوم بها الهيئات التنفيذية والشعبية .

الثاني : توجيهات وتحركات القادة السياسية والوزراء .

الثالث : ما يمكن أن نسميه بمخاطبة الرأي العام من خلال البحث في أوجه القصور والأهمال بالقدر اللازم لتحديد مسئول أو أكثر توجه اليه الاتهامات وفي هذا يقال أن حلقة الخطأ والخسائر والغضب لا بد أن تغلق بالعقاب حتى ينتفس الناس الصعداء .

وفي مجال اهتمام الصحافة بالبحث في أوجه القصور والاهمال وتوجيه الاتهامات فإن الأمر يأخذ بعدا سياسيا بالنسبة لصحف المعارضة حيث يبدو جليا انتهازا للأحداث في تحقيق أغراضها السياسية .

وقد إستخلصنا من دراسة عن إدارة الأخطار الدور الذى يمكن أن يلعبه الاعلام فى تخفيض شدة خسائر الكوارث من خلال :

- تهيئة رأى العام محليا ودوليا - جمع وتحليل البيانات - الاعلام والتوعية والتوجيه بالتدابير الشخصية الاجرائية والطبيعية لمواجهة الخطر - اذاعة ونشر حقائق الموقف والتساؤلات والردود عليها - التعامل بموضوعية مع المسؤولين وفرق الانقاذ تحفيضا لهم على التفانى فى العمل

ثانيا- التدابير الطبية العاجلة لتخفيض شدة الخسائر:

تهتم المستشفيات بانشاء أقسام للإستقبال بها تقوم أساسا بإستقبال الحوادث وتوفير الإسعافات الأولية العاجلة والتي قد تنوقف حياة المصاب على سرعة تقديمها وكفاءة خبرة القائم بها والأجهزة والمستلزمات اللازمة لكل حالة من حالات الحوادث .. وهكذا فأن هناك ما يمكن أن نسميه بطلب الطوارئ والذى تنزايد أهميته وتصل لأقصاها بتزايد معدلات الحوادث وشدتها وهو ما يتحقق فى حالات الكوارث التى تتسم بها حوادث الطرق.

التدابير التأمينية فى التعامل مع خطر المسؤولية المدنية:

يقصد بالمسئولية المدنية المسئولية عن تعويض الضرر الذى يترتب على الاخلال بالتزام سابق اما ان يكون مصدره التعاقد فتكون المسئولية عقدية واما ان يكون مصدره القانون (عمل غير مشروع) فتكون المسئولية تقصيرية .

وقد تطور تاريخ المسئولية التقصيرية تطورا كبيرا وما زال نطاقه يتسع مع اتساع مجال النشاط البشرى العلمى والصناعى ومع تطور الابدولوجيات السائدة فى مختلف المجتمعات ، ففى العصور القديمة كان الثأر هو الوسيلة السائدة لاصلاح الضرر الذى يقع من اعتداء الغير ثم كان نظام الدية وبمقتضاه يستعيز المضرور عن الحاق الاذى بخصمه شخصا باقتضاء مبلغ يتفق عليه ، ومع التطور تم الفصل بين المسئولية الجنائية والمسئولية المدنية كما تم التمييز بين المسئولية التقصيرية والمسئولية العقدية مما ساعد على تقرير مبدأ المسئولية عن تعويض الاضرار التى نسبها للغير وقامت تلك المسئولية على أساس الخطأ وبالتالي اصبحت للمسئولية التقصيرية اركان ثلاثة هى الخطأ والضرر وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر .

ومع التطور الصناعي وانتشار حوادث العمل تبين عدم كفاية قواعد المسؤولية التقصيرية العادية لضمان حق المضرور في التعويض عن الأضرار التي تصيبه من تلك الحوادث وبدأت صياغة نظرية تحمل التبعة او النظرية الموضوعية بالمقابلة للنظرية الشخصية التي تقوم على فكرة الخطأ، وبهذا حلت فكرة الضرر وتحمل التبعة محل فكرة الخطأ.

وهكذا تطورت احكام المسؤولية المدنية وتتنوعت بالتالي انواع التأمين التي تتعامل مع اخطار المسؤولية المدنية والتي تقوم على التزام المؤمن بأداء التعويض المقرر للمضرور بدلا من المؤمن له ، ونظرا لانه لا يوجد في هذا التأمين تحديد لشخص معين او شئ معين يكون موضوعا للتأمين (كما في تأمينات الاشخاص او الممتلكات) فان المؤمن يحدد في وثيقة التأمين الحد الاقصى لمسئوليته بحيث يلتزم بأداء ما يحكم به على المؤمن له طالما كان ذلك في حدود الحد الاقصى لمسئوليته وهو امر طبيعي يتفق مع اعتبار تأمين المسؤولية المدنية من تأمينات الثروات .

هذا ومن دراستنا لحوادث الطرق فإن من أهم صور تأمينات المسؤولية المدنية :

أولا- تأمين المسؤولية المدنية لصاحب العمل :

من مجالاتها تعويض الخسائر الناتجة عن إصابات وحوادث العمل التي تقع لعمال المؤمن له أثناء إصابات الطرق التي تقع أثناء الانتقال من محل العمل ومحال الإقامة وهو تأمين يعتبر إجباريا في غالبية دول العالم كما يعتبر من انواع التأمينات الاجتماعية ، على ان المسؤولية المدنية لصاحب العمل تمتد الى الأضرار التي تحدث للغير نتيجة لمزاولة نشاطه سواء كان الخطأ من جانبه او من جانب عماله او نتيجة لاستخدامه للآلات وادوات العمل وفي بيان ذلك نبيّن أسس تعويضات إصابات الطرق من خلال تأمين خطر إصابات العمل الإجتماعي:

1- أوضحت الثورة الصناعية والتقدم الصناعي عدم كفاية قواعد المسؤولية التقصيرية لتعويض العمال عن الأضرار التي تلحق بهم نتيجة لحوادث العمل فلم يكن من الميسور في كثير من الحالات اثبات خطأ صاحب العمل إما لتعذر تحديد سبب الحادث نتيجة لتعدد وسائل الانتاج أو وقوع قوة قاهرة أدت الى الحادث أو لخشية زملاء العامل من الإدلاء بشهادتهم ضد صاحب العمل أو لأن الإصابة نتيجة عن إرهاب العامل وعدم حرصه .

ومن هنا كان لا بد من أمرين الأول تأسيس مسئولية صاحب العمل عن إصابات العمل وفقا لفكرة الضرر وتحمل التبعية أخذا بالنظرية المادية أو الموضوعية والأمر الثانى هو تقرير التزام صاحب العمل بالتأمين الإجبارى من إصابات العمل وحوادث العمل حتى يضمن العامل الحصول على التعويض مهما كان المركز المالى لصاحب العمل .

2- يمتد مفهوم إصابة العمل (راجع الفقرة (ه) من المادة الخامسة من قانون التأمين الإجتماعى الصادر بالقانون 79 لسنة 75) إلى: - كل حادث يقع للمؤمن عليه خلال فترة ذهابه لمباشرة عمله أو عودته منه بشرط أن يكون الذهاب أو الإياب دون توقف أو تخلف أو انحراف عن الطريق الطبيعى (م/5ه).

وفى بيان مفهوم حادث العمل يتم الربط بين الحادث كقوة خارجية مؤثرة ومفاجئة تصيب جسم الانسان بضرر وبين العمل بأن يشترط وقوع الحادث أثناء العمل أو ببسبه أو أثناء الذهاب أو العودة من العمل وهكذا فتقليديا عادة ما يشترط تحقق شروطا ثلاثة:

الأول - أن يقع الحادث فجأة (بمعنى ألا يستغرق حدوثه سوى برهة زمنية يسيرة مثل الوقوع على الأرض أو الاصطدام بألة أو جسم صلب أو حدوث انفجار) بفعل قوة خارجية فلا يكون ناتجا عن عوامل مرضية داخلية ، وأن كان لا يوضع من اعتباره حادث عمل أن تكون العوامل المرضية الداخلية قد ساهمت فى تفاقم أو شدة الإصابة طالما ثبت أن الحادث كان السبب القريب فى حدوث الإصابة ولا يعنى ذلك أن يكون حادث العمل هو السبب الوحيد للإصابة .

الثانى - أن يترتب على الحادث وقوع ضرر بجسم المؤمن عليه ظاهرا كان أو خفيا ، داخليا أو خارجيا ، كالجروح وكسور العظام والاختلال العصبى والاضطرابات العقلية ويلاحظ بالنسبة لمن يستعمل أجهزة تعويضية أداء تلك الأجهزة لوظيفة العضو الطبيعى .

الثالث- أن تكون هناك علاقة سببية بين الحادث والعمل ويمتد ذلك إلى حادث العمل التى تقع أثناء العمل ما يسمى بإصابة الطريق 0

ويقصد بإصابة الطريق الإصابة التى تقع للمؤمن عليه أثناء انتقاله من مكان إقامته الى محل عمله وبالعكس وقد أصبح مستقرا أنه إذا حدثت ظروف طارئة واضطر معها المؤمن عليه أن يتوجه الى محل عمله من غير محل إقامته المعتاد ، فإن الحادث الذى يقع له فى هذا الطريق يعد إصابة عمل ، طالما أنه لم يحدث توقف أو تخلف أو انحراف عن الطريق الطبيعى الموصل بين محل الإقامة الطارئ ومحل العمل ويقصد بالطريق الطبيعى هنا ذلك الطريق الذى يسلكه الشخص العادى من محل إقامته الى

مقر عمله وبالعكس فإذا ثبت أن الحادث الذى يقع للمؤمن عليه قد وقع في ميعاد مناسب لميعاد انتهاء عمله ، وأن المكان الذى وقعت فيه الإصابة يقع بالفعل على الطريق الطبيعى الموصل بين مكان العمل ومحل الإقامة ، فإن الإصابة فى هذه الحالة تعتبر إصابة عمل لوقوعها فى الطريق الطبيعى أثناء عودته من العمل .

ويبدأ الطريق من الباب الخارجى من المنزل أو الشقة التى يقيم بها المؤمن عليه حسب الاحوال وينتهى عند مقر العمل ، وكذلك تعتبر إصابة العامل على سلم العمارة السكنية إصابة عمل ، طالما ثبت فعلا وقوع الإصابة بعد مغادرة المؤمن عليه باب شقته أو قبل الوصول اليه، وفى زمن يتناسب مع ساعة بدء العمل أو الانتهاء منه حسب الأحوال .

هذا ويشترط فى إصابة الطريق أن تقع خلال الطريق دون توقف أو تخلف أو انحراف ، وفى هذا الشأن يقصد بالتوقف وقوف العامل عن السير فى الطريق الطبيعى أثناء ذهابه الى العمل أو عودته منه لأى سبب من الأسباب أما التخلف فيقصد به انقطاع الطريق المعتاد للذهاب الى العمل أو العودة منه ويقصد بالانحراف خروج المؤمن عليه عن الطريق الطبيعى للسير فى طريق آخر لا يمكن وصفه بأنه طريق طبيعى للذهاب الى العمل أو العودة منه .

وبصفة عامة يمكن القول بأن المقصود بالتوقف أو التخلف أو الانحراف هو انصراف النية عن مواصلة السير فى الطريق الطبيعى أما اذا كان الأمر عارضا لا يستغرق سوى برهة زمنية يسيرة ، ولضرورة تقتضى ذلك ، فان ذلك لا يؤثر فى اعتبار الحالة إصابة عمل ومن ناحية أخرى فان تغيير الطريق لا يعتبر توقفا أو انحرافا فى جميع الأحوال، حيث أنه يتعين لاعتبار الواقعة كذلك أن تكون أمرا شادا غير مألوف فى الحياة العامة ولا يلجا اليها الشخص العادى بالتفكير ، وقدحكم هنا أن قيام المؤمن عليه بتوصيل ابنته الى مدرستها وتوقفه أمام المدرسة وهو فى طريقه الى عمله انما هو سلوك عادى تواتر عليه الناس فى مصر فى حياتهم اليومية وبالتالي فان هذا السلوك لا يعتبر توقف أو انحرافا.

.. وقد حكم بأن إصابة المؤمن عليه أثناء تغييره اطار السيارة التى يعمل عليها سائقا بسقوط الاطار الكاوتشوك على يده ، تعتبر إصابة عمل، لأن هذا العمل الذى تسبب فى اصابته يدخل بطبيعته فى اختصاصه اذ المعتاد أن سائق السيارة هو الذى يقوم بتغيير اطارها فى الطريق .

ومن ناحية أخرى يجيز النظام المصرى اعتبار الإصابة التى لا تقع أثناء العمل إصابة عمل متى قام الدليل على توافر علاقة السببية بين الحادث وبين العمل أى أن يثبت أن العمل هو الذى أدى الى وقوع الإصابة فعلاقة السببية بين الحادث والعمل فى هذه الحالة ليست مفترضة، وإنما هى أمر يجب اثباته ، وذلك بخلاف الحال فيما لو وقت الإصابة أثناء تأدية العمل، فإنه لا محل هنا لبحث علاقة السببية بين العمل والإصابة حيث ان هذه العلاقة مفترضة قانونا .

ونذكر فيما يلى بعض حالات الإصابات التى اعتبرت فى مصر فى حكم إصابة العمل .

- 1 - استدعاء المؤمن عليه من أجازته التى يقضيها بجهة أخرى غير محل إقامته وإصابته بالطريق أثناء ذهابه الى العمل .
- 2 - عندما ينتقل العامل من محل إقامته الذى أقامته الشركة فى مكان المشروع (مخيم) الى محل إقامته الاصلى لقضاء أجازته أو العودة منها .
- 3 - عندما تصادف المؤمن عليه ظروف طارئة تضطره الى المبيت فى منزل أحد أفراد أسرته - أى فى غير محل إقامته المعتاد - ويصاب بالطريق أثناء توجهه من مقر الإقامة المؤقت الى محل العمل .
- 4 - إصابة المؤمن عليه أثناء توجهه من جهة العلاج إلى محل الإقامة أو العكس أثناء العجز عن العمل بسبب إصابة عمل .

ثانيا- تأمين المسؤولية المدنية الناشئة عن إصابة الغير نتيجة لتسيير السيارات : وهذا التأمين يفرض اجباريا رعاية للمضربين وقد يقتصر مجاله الاجبارى على الاضرار التى تصيب الغير فى شخصه (كما فى مصر) وقد يمتد الى ضمان الاضرار التى تصيب الغير فى شخصه او فى ممتلكاته.

ووفقا لذلك نتناول فيما يلي التأمين الإجبارى من المسئولية المدنية الناشئة من حوادث السيارات :

فى 18/6/1994 صدرت اللائحة التنفيذية القانون المرور الصادر بالقانون رقم 66 لسنة 1973 ليعمل بها اعتبارا من 22/6/1994 اليوم التالى بالعدد 136 تابع الوقائع المصرية .

هذا ووفقا لقانون المرور يلتزم كل من يطلب ترخيصا لسياره أن يقدم وثيقة تأمين من حوادث السياره عن مدة الترخيص صادرة من إحدى هيئات التأمين التى تراول عمليات التأمين بمصر على أن يغطى التأمين المسئولية المدنية عن الأصابات التى تقع للأشخاص ، وأن يكون التأمين بقيمه غير محدوده ويكون فى السياره الخاصه والموتوسيكل الخاص لصالح الغير دون الركاب وفى باقى أنواع السيارات يكون لصالح الغير والركاب دون عمالها .

مدى التزام المؤمن تجاه المضرور :

1 - يلتزم المؤمن بتغطية المسئولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو أية إصابه بدنيه تلحق أى شخص من الحوادث التى تقع فى جمهوريه مصر من السياره المثبتة بياناتها فى وثيقة التأمين (م5) وذلك عن مدة سريانها .

ويسرى هذا الإلتزام لصالح الغير من حوادث السيارات أيا كان نوعها كما يسرى لصالح ركاب السيارات المعده لنقل الركاب وفقا لقانون المرور

ولا يغطى التأمين المسئولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو عن أية إصابه بدنيه تلحق زوج قائد السياره وأبويه وإبنائه (أوضحت المذكرة الإيضاحية أن كلمة الأبناء تشمل بنات قائد السياره أيضا) وقت الحادث إذا كانوا من غير ركابها أيا كانت السياره أو كانوا من ركاب السيارات الأجره وتحت الطلب ونقل الموتى .

ويعتبر الشخص راكبا سواء أكان فى داخل السياره أو صاعدا إليها أو نازلا منها وأيا كان عدد الركاب ولو جاوز العدد المصرح به للسياره (المذكرة الإيضاحية).

ولا يشمل التأمين عمال السياره المثبتة بياناتها فى وثيقه التأمين.
2- للمضرور حق مباشر قبل شركه التأمين فيما يتعلق بالتعويض المحكوم به قضائيا ، ويكون إلتزام المؤمن بقيمة ما يحكم به قضائيا من

تعويض مهما بلغت قيمته ، ويؤدى المؤمن مبلغ التعويض الى صاحب الحق فيه (م5) .

ولنا أن نسجل هنا إن الحد الأقصى الرقوى المقترح لا يتناسب مع مستويات التعويضات التى تقررها المحاكم وإتجاهها التصاعدى ويهدا كله فإن التعديل المقترح فى هذا الشأن إذا ما تمت أجازته يفرغ هذا النوع من التأمين الإجبارى من مضمونه ويفقده الهدف من تقريره ويصبح معه تأمين المسئولية المدنية الناشئه عن حوادث السيارات نوعا من التأمين الإختيارى الذى تحكمه إرادة المتعاقدين بعيدا عن الإعتبارات الإجتماعيه التى تحكم التأمين الإجبارى.

3- رغبة فى منع التواطؤ بين المؤمن له والمضرور على حساب المؤمن فقد نصت ماده السادسة على أن التسويه الوديه التى تحصل بين المؤمن له والمضرور دون موافقة المؤمن لا تكون حجه على هذا الأخير.

4- تحقيقا للهدف من التأمين الإجبارى من المسئوليه المدنيه الناشئه من حوادث السيارات فقد نصت ماده الثامنه على إنه لا يجوز للمؤمن له إلغاء وثيقة التأمين لأى سبب من الأسباب ما دام الترخيص قائما، وعلى قلم المرور عند إلغاء الترخيص أن يرد وثيقة التأمين الى المؤمن له مؤشرا عليها بما يفيد إعادتها إليه وتاريخ التأشير بالإعاده .