

مقتل عامل وإصابة 12 آخرين بانقلاب سيارة نقل عمال بالمنيا



الثلاثاء 4 أغسطس 2026 11:30 م

كشفت الأجهزة الأمنية بمحافظة المنيا عن مصرع عامل وإصابة 12 آخرين في انقلاب سيارة ربع نقل على طريق الصعيد الصحراوي الغربي مصر أسيوط أمام قرية 8 خريجين بمركز المنيا، بعدما اختلت عجلة القيادة بسبب السرعة أثناء عودة العمال من عملهم، ونقلت فرق الإسعاف المصابين إلى المستشفى لتلقي العلاج.

ويأتي الحادث ليعيد إلى الواجهة مسؤولية الحكومة عن حماية العمال خلال انتقالهم من مواقع العمل وإليها، لأن استخدام سيارات ربع النقل في نقل عمال اليومية ما زال يتكرر رغم المخاطر المعروفة، بينما تتحول كلفة ضعف الرقابة على المركبات والتشغيل والتأمين إلى إصابات ووفيات تتحملها أسر محدودة الدخل.

سيارات ربع النقل تعيد أزمة نقل العمال إلى واجهة المسؤولية

وبحسب المعاينة الأولية، كانت السيارة تقل عمالاً عائدتين من العمل حين انقلبت على الطريق الصحراوي الغربي، وهو ما يربط الواقعة مباشرة بظروف الانتقال المرتبطة بالعمل، ولا يحصرها في خطأ مروري منفصل، خصوصاً أن حوادث سابقة في المنيا ومحافظات أخرى سجلت النمط نفسه مع عمال يستخدمون مركبات غير مخصصة لنقل الركاب.

وفي المقابل، دفعت الجهات المختصة 3 سيارات إسعاف إلى موقع البلاغ إلى جانب قوة من الشرطة، وتبين أن الضحايا جميعاً من إحدى قرى مركز المنيا وأن العامل المتوفى في العقد الثالث من عمره، ثم نقلت فرق الإسعاف المصابين إلى مستشفى صدر المنيا والجثمان إلى ثلاجة حفظ الموتى تحت تصرف النيابة العامة.

كما وثق المركز المصري للحقوق الاقتصادية والاجتماعية 248 حالة وفاة وإصابة بين العمال والعمالات خلال الفترة من يوليو 2024 إلى يونيو 2025 في حوادث مرتبطة بنقل العمال، بينها 55 وفاة و193 إصابة، وهي أرقام تضع حادث المنيا ضمن مسار متكرر يحتاج إلى رقابة على وسائل نقل العمال قبل وقوع الكارثة لا بعدها.

ومن ثم، تخدم الباحثة والنقابية العمالية فاطمة رمضان هذا المحور من زاوية بيئة العمل والحماية، إذ سبق أن حذرت في كتاباتها وتصريحاتها من ضعف التفتيش ونقص إجراءات السلامة وغياب وسائل المواصلات المناسبة في بعض مواقع التشغيل، وهو ما يجعل وسيلة الانتقال جزءاً من شروط العمل التي يجب إخضاعها للمساءلة.

وعند هذه النقطة، لا يكفي أن تسجل الجهات الرسمية أن العمال كانوا داخل سيارة ربع نقل ثم تنتقل مباشرة إلى سبب فني للحادث، لأن التحقيق الكامل يجب أن يحدد جهة تشغيلهم، ومن وفر المركبة، وهل كانت وسيلة النقل منتظمة ومصرحاً بها، ومن تحمل مسؤولية اختيارها قبل بدء رحلة العودة.

الطرق المطورة لا تلغي مسؤولية الرقابة على السرعة وصلاحيات المركبات

وفي سياق الطريق نفسه، تشير المعلومات الأولية إلى أن السرعة واختلال عجلة القيادة سببا للانقلاب، لكن هذا التوصيف لا يغلق باب المسؤولية العامة، لأن الرقابة المرورية وفحص صلاحية المركبة ونمط استخدامها وعدد الركاب وتطبيق حدود السرعة عوامل تدخل جميعها في منظومة الوقاية التي تسبق الحادث ولا تبدأ بعد وقوعه.

كذلك شهد طريق الصعيد الصحراوي الغربي أعمال تطوير وتوسعة حكومية واسعة خلال السنوات الماضية، شملت حارات إضافية ومسارات للشاحنات وأعمالاً صناعية، ولذلك يصبح استمرار الحوادث على الطريق دافعا لفحص أثر التطوير على السلامة الفعلية، لا الاكتفاء بقيمة الإنفاق أو طول المسافات المنفذة باعتبارهما دليلا كافيا على تحسن الأمان

وتكشف بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء أن عدد المصابين في حوادث الطرق بلغ 71016 مصابا خلال 2023 مقابل 55991 في 2022 بزيادة قدرها 27 بالمئة، ورغم انخفاض عدد الوفيات في الفترة نفسها، فإن قفزة الإصابات تؤكد أن مشكلة السلامة المرورية لا يمكن قياسها بعدد المشروعات وحده

وبينما ناقش الباحث الاقتصادي إلهامي الميرغني هذه الأرقام في كتاباته عن حوادث الطرق والسكك الحديدية، أشار إلى ارتفاع الإصابات رغم الإنفاق الكبير على البنية التحتية، وهو طرح يدعم ضرورة تقييم جودة التنفيذ والرقابة المرورية وفاعلية سياسات السلامة، بدلا من اختزال المسؤولية في سلوك السائق بعد كل حادث

وعلى صعيد التحقيق، يظل تحديد السرعة الفعلية وحالة الإطارات والمكابح وعدد العمال داخل المركبة وطبيعة ترخيصها أمرا أساسيا قبل إعلان نتيجة نهائية، لأن النيابة العامة تحتاج إلى ربط المعاينة الفنية بأقوال المصابين والسائق والشهود، حتى تتحدد المسؤولية الجنائية والمدنية بعيدا عن صياغة جاهزة تنتهي عند اختلال عجلة القيادة

إصابة الطريق تختبر التأمين وحقوق العمال بعد الحادث

ومن ناحية الحقوق، يفتح كون الضحايا عائدين من العمل سؤالا مباشرا عن وضعهم التأميني، لأن قانون التأمينات الاجتماعية والمعاشات ينظم حقوق إصابات العمل والتعويض عن الأجر والعجز والوفاة، كما يلزم صاحب العمل في حالات محددة بالإبلاغ عن الإصابة، ولذلك يصبح إثبات علاقة العمل وملابسات رحلة العودة جزءا أساسيا من حماية المصابين

ومع ذلك، تبقى العمالة اليومية وغير المنتظمة أكثر عرضة لفقدان هذه الحقوق حين تكون علاقة العمل غير موثقة أو يكون التسجيل التأميني غائبا، وهنا تكتسب بيانات الضحايا وجهة تشغيلهم أهمية تتجاوز التحقيق المروري، لأن الأسرة التي تفقد عائلها تحتاج إلى إثبات قانوني يفتح باب المعاش أو التعويض ولا يتركها أمام إجراءات مبهمّة

ولهذا، يكتسب رأي كامل السيد خبير التأمينات والمعاشات أهمية في هذا المحور، إذ انتقد خلال السنوات الأخيرة أوجه قصور في منظومة التأمين الاجتماعي وتأثيرها على أصحاب الحقوق، وطالب برقابة وفحص مستقلين عند تعطل الخدمات، وهو موقف يضع كفاءة تنفيذ القانون إلى جانب وجود النصوص نفسها عند تقييم حماية العمال

وأمام الحادث، يفرض قانون العمل أيضا سؤالا على جهة التشغيل إذا كان العمال يعملون في مكان لا تصل إليه وسائل المواصلات العادية، إذ يلزم القانون من يستخدم عمالا في تلك الأماكن بتوفير وسيلة انتقال مناسبة على نفقته، وهو ما يجعل تحديد مكان العمل وطبيعة وسيلة النقل ومسؤولية توفيرها جزءا من التحقيق المطلوب

وأخيرا، لا تنتهي واقعة المنيا عند جثة في المشرحة و12 مصابا في المستشفى ومحضر أمام النيابة، لأن تكرار حوادث نقل العمال يحقّل الحكومة مسؤولية تنفيذ القوانين والتفتيش على وسائل الانتقال وضبط الطرق وضمان التسجيل التأميني، وأي إغلاق للملف باعتباره مجرد خطأ سائق يترك أسباب الخطر قائمة أمام عمال آخرين