

تجارت_محمدخامی:موتورسیکلت به عنوان یکی از وسایل حمل ونقل به حساب می آید، در شهر تهران نزدیک به ۳/۵ میلیون دستگاه موتورسیکلت وجود دارد، که از این تعداد نزدیک به ۶۰۰هزار آن روزانه هسپار مرکز شهر می شوند، استقبال شهرنشینان از موتورسیکلت دلایل گوناگون دارد،موتور سواران به چند دسته تقسیم می شوند، دسته نخست افرادی هستند که برای فرار از ترافیک این وسیله را انتخاب می کنند تا در زمان ترافیک رای به لای خودروها عبور کنند و مدت زمان کمتری را در ترافیک گرفتار شوند، دسته دوم افرادی هستند که این وسیله را برای تفریح مورد استفاده قرار می دهند که این افراد کمترین میزان را تشکیل می دهند، دسته سوم افرادی هستند که به دلیل اینکه قدرت خرید خودرود ندارند و به یک وسیله نقلیه احتیاج دارند اقدام به خرید موتورسیکلت می کنند، اما دسته آخر افرادی هستند که از این وسیله برای کسب و کار استفاده می کنند و هر روز صبح راهی معابر پایتخت می شوند تا با چایه جا کردن کالا و مسافر بتوانند خرج خانواده شان را به دست آورند، این موتور سواران با همه خطراتی که تهدیدشان می کند و از هیچ گونه خدماتی بهره مند نیستند مورد بی مهری مسئولان قرار می گیرند که در ادامه در دو دل راکیان یک موتورری را می خوانید:

■ امار چه می گوید
در کل کشور ۱۱ میلیون دستگاه موتورسیکلت وجود دارد، در این تعداد موتورسیکلت معادل ۴۴ میلیون دستگاه خودروی شخصی تولید آلودگی می کند، یعنی مهم ۱۹ درصد آلودگی تهران را برعهده دارند، از این تعداد موتور سیکلت ۳/۵ میلیون دستگاه از موتورسیکلت‌های کاربراتوری در تهران تردد دارند و طبق آمارهای مرکز کنترل کیفیت هوای شهر تهران روزانه نزدیک به ۶۰۰هزار موتور سیکلت در محدوده منطقه ۱۲(مرکز پایتخت) اقدام به تردد می کنند،طبق آمار رسمی پلیس پیشین تهران تردد ۲۰۰درصد متورها در تهران مربوط به حوزه اشتغال بوده و برای امرار معاش انجام می شود موفق ۳۰درصد برای امورات شخصی است. البته نباید نادیده گرفت که حدود ۴۰درصد از جان باختگان حوادث رانندگی در تهران را موتورسیکلت سواران تشکیل می دهند، که این میزان در کشورهای با سطح درآمد بالا بین ۱۸تا۵ درصد است.

■ چرا موتورسیکلت با کیفیت تولید نمی شود

شاید یکی از دلایل بر خورد زیاد ماوران نیروی انتظامی را یکیان موتور سوار تولید زیاد آلودگی هوا سوی این وسایل است، که در این خصوص علی حسری می‌گوید: «یکی از موتور سیکلت دارانی که پاتوقش در میدان ولی عصر می‌کنند، طبق آمار رسمی پلیس پیشین تهران تردد ۲۰۰درصد متورها در تهران مربوط به حوزه اشتغال بوده و برای امرار معاش انجام می شود موفق ۳۰درصد برای امورات شخصی است. البته نباید نادیده گرفت که حدود ۴۰درصد از جان باختگان حوادث رانندگی در تهران را موتورسیکلت سواران تشکیل می دهند، که این میزان در کشورهای با سطح درآمد بالا بین ۱۸تا۵ درصد است.

■ چرا موتورسیکلت با کیفیت تولید نمی شود

شاید یکی از دلایل برخورد زیاد ماوران نیروی انتظامی را یکیان موتور سوار تولید زیاد آلودگی هوا سوی این وسایل است، که در این خصوص علی حسری می‌گوید: «یکی از موتور سیکلت دارانی که پاتوقش در میدان ولی عصر

»تجارت«از درد و دل موتورسیکلت سواران پایتخت گزارش می‌دهد؛

قاتق نان یا قاتل جان؟

است، می‌گوید: «مردم که این وسایل را تولید نمی‌کنند و تنها به عنوان مصرف‌کننده هستند، آلودگی هوا در مرحله نخست دودش به چشم خود ما موتور سواران می‌رود که صبح تا شب در معابر شهر تردد می‌کنیم، بنابراین مسئولان باید با تولیدکنندگان این وسایل برخورد کنند. تا محصول با کیفیت تر به بازار عرضه کنند. همچنین تولیدکنندگان موتورسیکلت در کشور در زمان فروش محصولات شان اقدام می‌کنند تا در زمان ترافیک رای به لای خودروها به این موضوع نظارت ندارد، اگر کلاه‌ایمی یکی از قواعید را برای استفاده از موتور سیکلت به حساب می‌آید باید کارخانه‌های تولیدکننده موتورسیکلت این کلاه‌ها را در اختیار مصرف‌کنندگان قرار دهند، مثل این می‌ماند که تولیدکنندگان خودرو کمر بند ایمنی را به روی محصولات شان نصب کنند.»او ادامه می‌دهد: «متأسفانه نگاه مسئولان و افراد جامعه به قشر موتور سوار نگاه مزاحمان شهری است، در صورتی که اگر این‌افراد نیاز مالی نداشته باشند هیچ‌گاه حاضر نمی‌شوند از این وسیله پر خطر استفاده کنند.»این راننده موتور

اخبار حوزه کاری ام را دنبال می‌کنم، به طوری که به تازگی مسئولان اعلام کرده‌اند که موتور سیکلت‌ها باید همانند خودروها معاینه فنی بگیرند، در صورتی که این وظیفه کارخانه‌های تولیدکننده موتور سیکلت است که معاینه فنی آن را تهیه کنند نه اینکه مصرف‌کننده اقدام به تهیه معاینه فنی کند.»او ادامه می‌دهد: «شهرداری تهران به دنبال به دست آوردن سود است و طرح معاینه فنی برای موتورسیکلت‌ها یک طرح پول‌ساز برای شهرداری به حساب می‌آید و هیچ کمکی به کاهش آلودگی هوا نمی‌کند، چرا که همه موتورسیکلت‌ها کاربر اتوری هستند و معاینه فنی هیچ تغییری در سیستم موتور نمی‌کند، بنابراین حجم مینیور موتوری که در پایتخت است اگر بخوانند تنها ۱۰۰هزار تومان بابت معاینه فنی به شهرداری به‌دند مبلغ قابل توجهی می‌شود.»به گفته این راننده موتور سیکلت شهرداری به دنبال سود آوری از تردد موتور سیکلت‌ها است، چرا که به دنبال اجرا کردن طرح زوج و فرد و طرح ترافیک برای موتور سواران با این طرح با هدف کاهش تردد موتورسیکلت‌ها به محدوده مرکز شهر نیست، بلکه شهرداری به دنبال این است که طرح تردد به محدوده مرکز شهر را نیز به موتور سواران بفروشد.

■ شهرداری به دنبال سودآوری از موتور سواران
در این میان یکی دیگر از موتور سوارانی که خود را «ناصر ملکی» معرفی می‌کند و شغلش تابلتس مسافر کشی با موتور است می‌گوید: «به دلیل اینکه این کار شغل اصلی من است و با این کار خرج زندگی ام را تامین می‌کنم مدام برای تردد عیاران و خودروها به وجود می‌آورد

ساماندهی کند و دوم اینکه طرح تولید موتور سیکلت برقی را با هزینه مناسب برای مصرف‌کنندگان فراهم کند.»
■ بیمه نداریم
یکی دیگر از افرادی که با موتور امرار معاش می‌کند، «حامد تاجر» است، او نیز دل‌پری از مسئولان دارد، به خبرنگار «تجارت» می‌گوید: «افرادی که با موتور کار می‌کنند از هیچ خدمات بیمه‌ای برخوردار نیستند و به جای اینکه مسئولان مربوط کمک کنند تا این حجم وسیع از موتور سواران را بیمه نمایند اجماعی مشکلات فعالیت را نیز بر عهده می‌آورند.»او در پاسخ به سوال خبرنگار «تجارت» درباره اینکه مسئولان چه کمکی برای بیمه این قشر باید انجام دهند؛ پاسخ می‌دهد: «می‌توانند موتور سوارانی که خرج زندگی شان را از مسافر کشی و حمل بار به دست می‌آورند همانند رانندگان نسیان و تاکسی‌از مزایای بیمه تأمین اجتماعی برخوردار کنند، نه اینکه نمایندگان مجلس قانونی را به تصویب نظر سنجی از بیکاران یا موتور مشغول به کار کنند و یا چاره جا کنند.»

این موتور سوار می‌گوید: «این روزها به دلیل بیکاری که در جامعه وجود دارد جمعیت قابل توجهی از بیکاران یا موتور مشغول به کار هستند و چا دارد نمایندگان مجلس شورای اسلامی و وزارت کار تلاش کنند قانونی به تصویب برسانند تا افرادی که با موتور مشغول به کار هستند یا بیکاری تغییرات را تصویب کنند.»او ادامه می‌دهد: «فتری نادرم و قبلا با موتور در رستوران کاری می‌کردم و غذای برای مشتریان می‌بردم اما به دلیل طولانی بودن زمان فعالیت تصمیم گرفتم با موتور کار کنم تا شب‌ها زود تر به خانه بروم.»این موتور سوار در پاسخ به سوال خبرنگار ما درباره اینکه از دست‌های بی‌کاران چه می‌گوید: «روانه بین ۱۵۷۰-۱۳ هزار تومان درآمد دارد

ملی که از سوی مقام معظم رهبری نامگذاری شده است باعث بیکار شدن نیروی انسانی شوند.»او در پاسخ به سوال دیگر خبرنگار «تجارت» درباره اینکه چه اقداماتی باید انجام شود تا شغل یک موتور ی ها قانونی شود؛ پاسخ می‌دهد: «قانونی به تصویب برسد که راکب و ترک نشین آن از کلاه‌ایمنی استفاده کنند آن وقت اجازه مسافر کشی صادر شود، رانندگان این وسیله نقلیه از خدمات بیمه تأمین اجتماعی بهره مند شوند، در صورتی که مقررات رعایت شود حمل بار بلا مانع شود(ایک گویی در نظر گرفته شود)، روند بدست آوردن گواهینامه سریع تر انجام شود(نه اینکه چندین ماه طول بکشد تا فرج به گواهینامه موتور دسترسی پیدا کند.»

■ در خارج هم همین طور است
علی‌رضا بخیتاری «یکی از جوانان موتور سواری است که در محدوده چهارراه طالقانی خیابان ولی عصر با موتور خود مسافر کشی می‌کند، می‌گوید: «موتور سواران مسافر کشی در شهر تهران هر کدام یک اشتغال دارند و دیگر موتور سواران به‌حرم دیگری برای مسافر کشی مراجعه نمی‌کنند.» او ادامه می‌دهد: «فتری نادرم و قبلا با موتور در رستوران کاری می‌کردم و غذای برای مشتریان می‌بردم اما به دلیل طولانی بودن زمان فعالیت تصمیم گرفتم با موتور کار کنم تا شب‌ها زود تر به خانه بروم.»این موتور سوار در پاسخ به سوال خبرنگار ما درباره اینکه از دست‌های بی‌کاران چه می‌گوید: «روانه بین ۱۵۷۰-۱۳ هزار تومان درآمد دارد

اخبار بیمه

و صادراتی تقسیم می‌شود.
در دسته اول بیمه‌های باربری داخلی تابع قوانین داخلی و مقررات بیمه مرکزی هستند، در حالی که بیمه‌های صادراتی و وارداتی (ترانزیت) از موازین و مقررات و شرایط خاص بین المللی تبعیت میکنند که نمونه‌های بارز این پوشش‌ها عبارتند از:
کلوژی‌های A.B.C
لازم بذکر است که حداقل این پوشش‌ها مربوط به کلاس C و بالاترین پوششها به کلاس A یا پوشش بیمه‌ای تمام خطر ALL RISK می‌باشد.

این بیمه‌نامه‌ها باعث شده‌اند که حمل و نقل، تجارت، به این‌راحتی که ما امروز شاهد آن هستیم انجام پذیر باشد و رونق گیرد. بر اساس آمارهای موجود امروزه بیمه نقش تاثیر گذاری در حمل و نقل تجارتی داشته به ترتیبی که روزانه ۴۵میلیارد دلار در سراسر جهان با پوشش ریسک بیمه‌ای جابجا می‌شود.

■ بیمه‌های باربری در حال حاضر از چه موقعیتی در پرتوی شرکتهای بیمه برخوردار می‌باشد؟
در حال حاضر بیمه‌های باربری از صنعت بیمه کشور نزدیک ۱۰درصد است، آمار سال‌های گذشته را که مرور می‌کنیم نزدیک ۲۰درصد پرتفوی صنعت بیمه یعنی چیزی بالغ بر ۱۳۰ یا ۱۴۰میلیارد تومان پرتفوی این رشته‌است که در حال گسترش هم هست. نکته این که سالانه تقریباً بین ۱۵ تا۱۰ درصد این رشته رشد داشته است. البته امیدواریم با اتفاقاتی که در سپاراجام می‌افتد وضعیت این رشته بهتر شود.

■ عنوان یکی از کارشناسان و مدیران برجسته بیمه‌های باربری، چالش‌های این رشته بیمه‌ای در صنعت بیمه کشور شامل چه مواردی می‌شود؟
یکی از دلایل عدم توسعه یافتگی بیمه‌های باربری در کشور، متأسفانه ضعف دانش فنی نزد شبکه فروش در صنعت بیمه است. که این موضوع از چالش‌های اساسی صنعت بیمه است. باید توجه داشت که چون این رشته تخصصی است نماینده‌هایی که دانش فنی این رشته را دارند با نمایندگان سایر رشته‌ها قابل مقایسه نیستند. اصولاً کسی که بخواهد در این رشته کار کند و بتواند بازاری را جذب کند باید اطلاعات مربوط به بازرگانی، حمل و نقل و گمرک را داشته باشد. به همین دلیل نیز معمولاً نمایندگان خیلی جذب بازاریابی این بیمه‌نامه نمی‌شوند. البته نمایندگانی که در صنعت بیمه تبحر و دانش لازم در حوزه حمل و نقل را کسب کرده‌اند خیلی موفق بوده‌اند.

خوشبختانه بیمه معلم در حوزه صنعت حمل و نقل موفق عمل کرده است و با برگزاری دوره‌های آموزشی در استان‌ها نمایندگان در این حوزه با اقبال‌ای این رشته آشنا شده‌اند.

یکی دیگر از چالش‌های موجود در حوزه باربری عدم استفاده از نرم افزارها است. بهره گیری از تکنولوژی جدید در حوزه باربری خیلی در صنعت بیمه رایج نیست، لیکن بیمه معلم به دلیل توسعه رشته حمل و نقل داخلی، اقدام به طراحی و فعال نمودن نرم افزارهای خاص مربوط به این رشته کرده که هم اکنون در حال بهره برداری می‌باشد.

مدیر اتومبیل بیمه نوین تشریح کرد:

چالش آیین نامه اجرای قانون شخص ثالث

مدیر بیمه‌های اتومبیل بیمه نوین: باتوجه به نقش حمایتی قانون، در صورت تصادف یک خودروی متعارف با یک خودروی لوکس، شرکتهای بیمه تا سقف تعهد بیمه‌نامه مسؤول جبران خسارت هستند.
به گزارش روزنامه تجارت به نقل از روابط عمومی بیمه نوین، ابوالفضل جهانپنده در گفت‌وگو با ایستنا، در خصوص میزان تعهدات شرکت بیمه در تصادف با خودروهای لوکس و سقف تعهدات در پرداخت خسارات اظهار کرد: در این مورد بین کارشناسان اختلاف نظر وجود دارد. یک عده معتقدند که چون قانون حمایتی است اگر شخصی با خودرویی لوکس تصادف کند شرکت بیمه تا سقف تعهدات بیمه‌نامه مسؤول جبران خسارت است.

وی با اشاره به نظر رئیس کل بیمه مرکزی در این مورد، خاطر نشان کرد: رئیس کل بیمه مرکزی پیش‌تر موضعی را مطرح کرد و گفت که باتوجه به این که در قانون واژه متناظر آمده باید به تناسب نصف دید در ماه حرام و قیمت خودرو، خسارت جبران شود ولی در عین حال محقق بیمه مرکزی موضعی قهقی را در این باره مطرح کرد و گفت که در زمان تصادف با خودروی لوکس نیز شرکت بیمه تا سقف تعهدات بیمه‌نامه مسؤول جبران خسارت است.
مانیز در شرکت بیمه نوین در چنین مواردی

و در این ترافیک تهران کمک حال خیلی از افراد که می‌خواهند از شر ترافیک خلاص پیدا کنند می‌شوم و به موقع آنها را به محل مورد نظرشان می‌رسانم، من برای هر مسافر نیز کلاه‌ایمنی دارم، اما متأسفانه ما موران راهنمایی و رانندگی هر از گاهی بی دلیل اقدام به متوقف کردن موتورسیکلت می‌کنند.»
«بخیتاری» به وضعیت خارج از کشور اشاره می‌کند، می‌گوید: «در کشور هند و چین که جمعیت زیادی در شهرها زندگی می‌کنند موتورسیکلت زیاد تردد می‌کند و موتور سیکلت نقش مهمی در حمل و نقل این کشورها دارد، حتی موتور سیکلت‌ها برای مسافر کشی نیز طراحی شده‌اند و سهمی را در حمل و نقل عمومی کشورشان برعهده دارند.» او ادامه می‌دهد: «در کشورهای شرق آسیا همانند ژاپن و کره نیز موتور سیکلت نقش مهمی در حمل و نقل مردم دارد.»

■ مشکلات را پیگیری کرده‌ایم

برای اینکه این موضوع را بیشتر بررسی کنیم به سراغ «فتحعلی حسری» نایب رئیس اول اتحادیه صنعت حمل و نقل بار سبک شهری می‌رویم و یک موتورسیوری رفته‌ایم، او در این باره می‌گوید:

■ هیچ نهادی توجه ندارد
«صادق کارمان لیسار» دبیر اتحادیه صنعت حمل و نقل بار سبک شهری و یک موتور تهران نیز به خبرنگار ما می‌گوید: «موتور سیکلت سواران از هیچ خدماتی بهره مند نیستند و این افسرده دلیل اینکه کارفرماندازند و به شکل اختیاری فعالیت دارند از مزایای بیمه برخوردار نشده‌اند و این موضوع مهم‌ترین نیاز راکیان یک موتور می‌است.»

■ شهرداری تهران به دنبال به دست آوردن سوداست و طرح معاینه فنی برای موتورسیکلت‌ها تنها یک طرح پول ساز برای شهرداری به حساب می‌آید و هیچ کمکی به کاهش آلودگی هوا نمی‌کند، چرا که همه موتورسیکلت‌ها کاربر اتوری هستند و معاینه فنی هیچ تغییری در سیستم موتور نمی‌کند

می‌گوید: «در حال حاضر نزدیک به ۵۰۰دوچرخه در سطح شهر تهران فعالیت دارند که در هر یک از این مراکز بین ۱ تا۰ ۲۰ نفر موتور سوار مشغول به کار هستند، که جمعیت نزدیک به ۸هزار نفر تحت پوشش اتحادیه فعالیت می‌کنند. جفاری یک موتور ی بعد از تأیید شدن از طرف اتحادیه باید تأییدیه ادارا ماکن نیروی انتظامی را نیز بگیرد و سپس این مراکز از راننده‌های مورد اطمینان استفاده می‌کند.»او در پاسخ به سوال خبرنگار «تجارت» درباره اینکه تاکنون اتحادیه اقدامی برای برطرف کردن مشکلات راکیان موتور سیکلت که از این طریق کسب درآمد می‌کنند، کرده است؛ پاسخ می‌دهد: «بارها موضوع بیمه تأمین اجتماعی این افراد را نیز سازمان تأمین اجتماعی پیگیری کرده‌ایم که متأسفانه این نهاد بیمه

مدیر بیمه‌های اتومبیل بیمه نوین در پاسخ به این که آیا به تازگی تخفیف عدم خسارت تمدیدی بیمه نوین چون دسترسی به اطلاعات بیمه نامه وجود دارد این تفکیک انجام شده ولی درخصوص بیمه نامه‌های تمدیدی سایر شرکته‌ها چون دسترسی دقیق به اطلاعات وجود ندارد فعلاً این کار انجام نمی‌شود.

جهانپنده اضافه کرد: شرکت بیمه نوین تواند تخفیفی بیشتر از آنچه در قانون پیش بینی شده (۲.۵ درصد) روی بیمه‌نامه اعمال کند.
وی با اشاره به تأخیر در صدور آیین‌نامه‌های اجرایی بیمه شخص ثالث نیز، گفت: نبود آیین‌نامه اجرایی بیمه شخص ثالث سردرگمی برای شرکتهای بیمه به وجود می‌آورد.
ملا ماده ۳ قانون بیمه شخص ثالث جدید گفته است که راننده هم باید دیه بگیرد، ولی هیچ آیین‌نامه‌ای در این مورد تصویب نشده و در دادگاه‌ها نسبت به این موضوع اختلاف نظر وجود دارد.

مدیر بیمه‌های اتومبیل بیمه نوین، افزود: سامانه جامع خسارت که قرار بود ۹ تا ماه بعد از تصویب قانون جدید راه‌اندازی شود هنوز راه‌اندازی نشده مثلا قانون نیروی انتظامی را مکلف کرده تا اطلاعات خودروها را در اختیار شرکتهای بیمه قرار دهد، ولی نیروی انتظامی مدتی است این همکاری را قطع کرده در حالیکست که بیمه مرکزی و شرکتهای بیمه‌امدادی ارائه اطلاعات مربوط به خودروهای دارای بیمه به صورت برخط را دارند.

اصلاح نرخ‌های بیمه درمان تکمیلی در سندیکا
ویرایش جدید نرخ و شرایط بیمه درمان تکمیلی در سندیکای بیمه گران تهیه و به بیمه مرکزی ارسال شد.
به گزارش روزنامه تجارت به نقل از روابط عمومی سندیکای بیمه گران، پس از جلسات متعدد کارشناسی در کارگروه تخصصی بیمه درمان و کمیسیون فنی سندیکا، نرخ‌های بیمه تکمیلی اصلاح و ویرایش جدید نرخ و شرایط این نوع بیمه نامه به بیمه مرکزی ارسال شد.

لازم به ذکر است با توجه به زیان دهی و نابسامانی بیمه تکمیلی درمان و هشدار مدیران عامل شرکتهای بیمه در این خصوص، ضرورت بازنگری در شرایط پوشش بیمه‌های درمان و کنترل هزینه‌های متعارف این رشته اولویت کاری سندیکا در سال جدید بود.

انتشار کتاب بیمه‌های مسئولیت توسط پژوهشکده بیمه
کتاب بیمه‌های مسئولیت نوشته شاداد شویاستو او ترجمه دکتر علی دهقانی، سامانه عزیزنصیری، نادره سمیع داربانی و دکتر علیرضا قیفقی اصلی توسط پژوهشکده بیمه منتشر شد.

به گزارش روزنامه تجارت به نقل از روابط عمومی پژوهشکده بیمه، کتاب بیمه‌های مسئولیت یکی از منابع موسسه بیمه‌هند در بیمه‌های مسئولیت است که می‌تواند منبعی کارآمد به منظور ارتقای دانش بیمه‌ای در حوزه‌های بیمه‌های مسئولیت باشد.

این موسسه با هدف ارتقای دانش بیمه‌ای در کشور هند تاسیس و بدنه حرفه‌ای بیمه را در صنعت بیمه کشور شکل داده است.

بر پایه این گزارش این کتاب بر اساس رنوس مطالب تجدید نظر شده‌ی موسسه به‌منظور استفاده‌ی شرکت‌کنندگان در آزمون‌های مختلف در دوازده فصل با عناوین مقدمه، زمینه حقوقی، صدور بیمه‌های مسئولیت، مسئولیت ناشی از قانون موضوعه، مسئولیت عمومی، بیمه مسئولیت کالا، بیمه مسئولیت‌های حرفه‌ای، بیمه مسئولیت‌های عمومی تجاری، بیمه مسئولیت مدیران و سرپرستان، سایر بیمه‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های خارجی، خسارات و بیمه اتکالی تدوین شده است.
علاقه‌مندان جهت تهیه این کتاب که به قیمت ۱۷ هزار تومان ارائه می‌شود، می‌توانند به پژوهشکده بیمه واقع در سعادت آباد – میدان شهید بهرانی مقدم – خیابان سرو غربی – نزدسیه به میدان قیصر امین‌پور (شهرداری سابق) – بیللاک ۴۳ مراجعه نمایند. همچنین خرید میزبازی از طریق مراجعه به آدرس http://bookstore.irc.ac.ir/ امکان پذیر است.

۵

دوشنبه ۲۲ خرداد ۱۳۹۶ ■ شماره ۱۰۵۱
 Mon • 12 Jun • 2017

گذارد توجهی به این درخواست اتحادیه نکرده است و آن طور که پیداست تعریف شغلی در اداره بیمه برای پیک موتوری‌ها صورت نگرفته است.»

«مردای» در پاسخ به سوال دیگر خبرنگار «تجارت» درباره اینکه چه صنفی در ردیف فعالیت پیک موتوری‌ها قرار می‌گیرد که از خدمات بیمه‌ای برخوردار هستند؟ پاسخ می‌دهد: «وانت‌های باربری از جمله صنف‌های هستند که هم ردیف فعالیت‌های پیک موتوری‌ها هستند و در حال حاضر وانت بارها از خدمات بیمه‌ای برخوردار هستند و در صورتی که سازمان بیمه در این خصوص اقدامی انجام دهد گام بلندی برای این قشر دارند.» او ادامه می‌دهد: «در کشورهای شرق آسیا همانند ژاپن و کره نیز موتور سیکلت نقش مهمی در حمل و نقل مردم دارد.»

■ هیچ نهادی توجه ندارد
«صادق کارمان لیسار» دبیر اتحادیه صنعت حمل و نقل بار سبک شهری و یک موتور تهران نیز به خبرنگار ما می‌گوید: «موتور سیکلت سواران از هیچ خدماتی بهره مند نیستند و این افسرده دلیل اینکه کارفرماندازند و به شکل اختیاری فعالیت دارند از مزایای بیمه برخوردار نشده‌اند و این موضوع مهم‌ترین نیاز راکیان یک موتور می‌است.»

■ شهرداری تهران به دنبال به دست آوردن سوداست و طرح معاینه فنی برای موتورسیکلت‌ها تنها یک طرح پول ساز برای شهرداری به حساب می‌آید و هیچ کمکی به کاهش آلودگی هوا نمی‌کند، چرا که همه موتورسیکلت‌ها کاربر اتوری هستند و معاینه فنی هیچ تغییری در سیستم موتور نمی‌کند

می‌گوید: «در حال حاضر نزدیک به ۵۰۰دوچرخه در سطح شهر تهران فعالیت دارند که در هر یک از این مراکز بین ۱ تا۰ ۲۰ نفر موتور سوار مشغول به کار هستند، که جمعیت نزدیک به ۸هزار نفر تحت پوشش اتحادیه فعالیت می‌کنند. جفاری یک موتور ی بعد از تأیید شدن از طرف اتحادیه باید تأییدیه ادارا ماکن نیروی انتظامی را نیز بگیرد و سپس این مراکز از راننده‌های مورد اطمینان استفاده می‌کند.»او در پاسخ به سوال خبرنگار «تجارت» درباره اینکه تاکنون اتحادیه اقدامی برای برطرف کردن مشکلات راکیان موتور سیکلت که از این طریق کسب درآمد می‌کنند، کرده است؛ پاسخ می‌دهد: «بارها موضوع بیمه تأمین اجتماعی این افراد را نیز سازمان تأمین اجتماعی پیگیری کرده‌ایم که متأسفانه این نهاد بیمه

مدیر بیمه‌های اتومبیل بیمه نوین در پاسخ به این که آیا به تازگی تخفیف عدم خسارت تمدیدی بیمه نوین چون دسترسی به اطلاعات بیمه نامه وجود دارد این تفکیک انجام شده ولی درخصوص بیمه نامه‌های تمدیدی سایر شرکته‌ها چون دسترسی دقیق به اطلاعات وجود ندارد فعلاً این کار انجام نمی‌شود.

جهانپنده اضافه کرد: شرکت بیمه نوین تواند تخفیفی بیشتر از آنچه در قانون پیش بینی شده (۲.۵ درصد) روی بیمه‌نامه اعمال کند.
وی با اشاره به تأخیر در صدور آیین‌نامه‌های اجرایی بیمه شخص ثالث نیز، گفت: نبود آیین‌نامه اجرایی بیمه شخص ثالث سردرگمی برای شرکتهای بیمه به وجود می‌آورد.
ملا ماده ۳ قانون بیمه شخص ثالث جدید گفته است که راننده هم باید دیه بگیرد، ولی هیچ آیین‌نامه‌ای در این مورد تصویب نشده و در دادگاه‌ها نسبت به این موضوع اختلاف نظر وجود دارد.

مدیر بیمه‌های اتومبیل بیمه نوین، افزود: سامانه جامع خسارت که قرار بود ۹ تا ماه بعد از تصویب قانون جدید راه‌اندازی شود هنوز راه‌اندازی نشده مثلا قانون نیروی انتظامی را مکلف کرده تا اطلاعات خودروها را در اختیار شرکتهای بیمه قرار دهد، ولی نیروی انتظامی مدتی است این همکاری را قطع کرده در حالیکست که بیمه مرکزی و شرکتهای بیمه‌امدادی ارائه اطلاعات مربوط به خودروهای دارای بیمه به صورت برخط را دارند.

اصلاح نرخ‌های بیمه درمان تکمیلی در سندیکا
ویرایش جدید نرخ و شرایط بیمه درمان تکمیلی در سندیکای بیمه گران تهیه و به بیمه مرکزی ارسال شد.
به گزارش روزنامه تجارت به نقل از روابط عمومی سندیکای بیمه گران، پس از جلسات متعدد کارشناسی در کارگروه تخصصی بیمه درمان و کمیسیون فنی سندیکا، نرخ‌های بیمه تکمیلی اصلاح و ویرایش جدید نرخ و شرایط این نوع بیمه نامه به بیمه مرکزی ارسال شد.

لازم به ذکر است با توجه به زیان دهی و نابسامانی بیمه تکمیلی درمان و هشدار مدیران عامل شرکتهای بیمه در این خصوص، ضرورت بازنگری در شرایط پوشش بیمه‌های درمان و کنترل هزینه‌های متعارف این رشته اولویت کاری سندیکا در سال جدید بود.

انتشار کتاب بیمه‌های مسئولیت توسط پژوهشکده بیمه
کتاب بیمه‌های مسئولیت نوشته شاداد شویاستو او ترجمه دکتر علی دهقانی، سامانه عزیزنصیری، نادره سمیع داربانی و دکتر علیرضا قیفقی اصلی توسط پژوهشکده بیمه منتشر شد.

به گزارش روزنامه تجارت به نقل از روابط عمومی پژوهشکده بیمه، کتاب بیمه‌های مسئولیت یکی از منابع موسسه بیمه‌هند در بیمه‌های مسئولیت است که می‌تواند منبعی کارآمد به منظور ارتقای دانش بیمه‌ای در حوزه‌های بیمه‌های مسئولیت باشد.

این موسسه با هدف ارتقای دانش بیمه‌ای در کشور هند تاسیس و بدنه حرفه‌ای بیمه را در صنعت بیمه کشور شکل داده است.

بر پایه این گزارش این کتاب بر اساس رنوس مطالب تجدید نظر شده‌ی موسسه به‌منظور استفاده‌ی شرکت‌کنندگان در آزمون‌های مختلف در دوازده فصل با عناوین مقدمه، زمینه حقوقی، صدور بیمه‌های مسئولیت، مسئولیت ناشی از قانون موضوعه، مسئولیت عمومی، بیمه مسئولیت کالا، بیمه مسئولیت‌های حرفه‌ای، بیمه مسئولیت‌های عمومی تجاری، بیمه مسئولیت مدیران و سرپرستان، سایر بیمه‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های خارجی، خسارات و بیمه اتکالی تدوین شده است.
علاقه‌مندان جهت تهیه این کتاب که به قیمت ۱۷ هزار تومان ارائه می‌شود، می‌توانند به پژوهشکده بیمه واقع در سعادت آباد – میدان شهید بهرانی مقدم – خیابان سرو غربی – نزدسیه به میدان قیصر امین‌پور (شهرداری سابق) – بیللاک ۴۳ مراجعه نمایند. همچنین خرید میزبازی از طریق مراجعه به آدرس http://bookstore.irc.ac.ir/ امکان پذیر است.

گذارد توجهی به این درخواست اتحادیه نکرده است و آن طور که پیداست تعریف شغلی در اداره بیمه برای پیک موتوری‌ها صورت نگرفته است.»

«مردای» در پاسخ به سوال دیگر خبرنگار «تجارت» درباره اینکه چه صنفی در ردیف فعالیت پیک موتوری‌ها قرار می‌گیرد که از خدمات بیمه‌ای برخوردار هستند؟ پاسخ می‌دهد: «وانت‌های باربری از جمله صنف‌های هستند که هم ردیف فعالیت‌های پیک موتوری‌ها هستند و در حال حاضر وانت بارها از خدمات بیمه‌ای برخوردار هستند و در صورتی که سازمان بیمه در این خصوص اقدامی انجام دهد گام بلندی برای این قشر دارند.» او ادامه می‌دهد: «در کشورهای شرق آسیا همانند ژاپن و کره نیز موتور سیکلت نقش مهمی در حمل و نقل مردم دارد.»

■ مشکلات را پیگیری کرده‌ایم

برای اینکه این موضوع را بیشتر بررسی کنیم به سراغ «فتحعلی حسری» نایب رئیس اول اتحادیه صنعت حمل و نقل بار سبک شهری می‌رویم و یک موتورسیوری رفته‌ایم، او در این باره می‌گوید:

■ هیچ نهادی توجه ندارد
«صادق کارمان لیسار» دبیر اتحادیه صنعت حمل و نقل بار سبک شهری و یک موتور تهران نیز به خبرنگار ما می‌گوید: «موتور سیکلت سواران از هیچ خدماتی بهره مند نیستند و این افسرده دلیل اینکه کارفرماندازند و به شکل اختیاری فعالیت دارند از مزایای بیمه برخوردار نشده‌اند و این موضوع مهم‌ترین نیاز راکیان یک موتور می‌است.»

■ شهرداری تهران به دنبال به دست آوردن سوداست و طرح معاینه فنی برای موتورسیکلت‌ها تنها یک طرح پول ساز برای شهرداری به حساب می‌آید و هیچ کمکی به کاهش آلودگی هوا نمی‌کند، چرا که همه موتورسیکلت‌ها کاربر اتوری هستند و معاینه فنی هیچ تغییری در سیستم موتور نمی‌کند

می‌گوید: «در حال حاضر نزدیک به ۵۰۰دوچرخه در سطح شهر تهران فعالیت دارند که در هر یک از این مراکز بین ۱ تا۰ ۲۰ نفر موتور سوار مشغول به کار هستند، که جمعیت نزدیک به ۸هزار نفر تحت پوشش اتحادیه فعالیت می‌کنند. جفاری یک موتور ی بعد از تأیید شدن از طرف اتحادیه باید تأییدیه ادارا ماکن نیروی انتظامی را نیز بگیرد و سپس این مراکز از راننده‌های مورد اطمینان استفاده می‌کند.»او در پاسخ به سوال خبرنگار «تجارت» درباره اینکه تاکنون اتحادیه اقدامی برای برطرف کردن مشکلات راکیان موتور سیکلت که از این طریق کسب درآمد می‌کنند، کرده است؛ پاسخ می‌دهد: «بارها موضوع بیمه تأمین اجتماعی این افراد را نیز سازمان تأمین اجتماعی پیگیری کرده‌ایم که متأسفانه این نهاد بیمه

مدیر بیمه‌های اتومبیل بیمه نوین در پاسخ به این که آیا به تازگی تخفیف عدم خسارت تمدیدی بیمه نوین چون دسترسی به اطلاعات بیمه نامه وجود دارد این تفکیک انجام شده ولی درخصوص بیمه نامه‌های تمدیدی سایر شرکته‌ها چون دسترسی دقیق به اطلاعات وجود ندارد فعلاً این کار انجام نمی‌شود.

جهانپنده اضافه کرد: شرکت بیمه نوین تواند تخفیفی بیشتر از آنچه در قانون پیش بینی شده (۲.۵ درصد) روی بیمه‌نامه اعمال کند.
وی با اشاره به تأخیر در صدور آیین‌نامه‌های اجرایی بیمه شخص ثالث نیز، گفت: نبود آیین‌نامه اجرایی بیمه شخص ثالث سردرگمی برای شرکتهای بیمه به وجود می‌آورد.
ملا ماده ۳ قانون بیمه شخص ثالث جدید گفته است که راننده هم باید دیه بگیرد، ولی هیچ آیین‌نامه‌ای در این مورد تصویب نشده و در دادگاه‌ها نسبت به این موضوع اختلاف نظر وجود دارد.

مدیر بیمه‌های اتومبیل بیمه نوین، افزود: سامانه جامع خسارت که قرار بود ۹ تا ماه بعد از تصویب قانون جدید راه‌اندازی شود هنوز راه‌اندازی نشده مثلا قانون نیروی انتظامی را مکلف کرده تا اطلاعات خودروها را در اختیار شرکتهای بیمه قرار دهد، ولی نیروی انتظامی مدتی است این همکاری را قطع کرده در حالیکست که بیمه مرکزی و شرکتهای بیمه‌امدادی ارائه اطلاعات مربوط به خودروهای دارای بیمه به صورت برخط را دارند.

اصلاح نرخ‌های بیمه درمان تکمیلی در سندیکا
ویرایش جدید نرخ و شرایط بیمه درمان تکمیلی در سندیکای بیمه گران تهیه و به بیمه مرکزی ارسال شد.
به گزارش روزنامه تجارت به نقل از روابط عمومی سندیکای بیمه گران، پس از جلسات متعدد کارشناسی در کارگروه تخصصی بیمه درمان و کمیسیون فنی سندیکا، نرخ‌های بیمه تکمیلی اصلاح و ویرایش جدید نرخ و شرایط این نوع بیمه نامه به بیمه مرکزی ارسال شد.

لازم به ذکر است با توجه به زیان دهی و نابسامانی بیمه تکمیلی درمان و هشدار مدیران عامل شرکتهای بیمه در این خصوص، ضرورت بازنگری در شرایط پوشش بیمه‌های درمان و کنترل هزینه‌های متعارف این رشته اولویت کاری سندیکا در سال جدید بود.

انتشار کتاب بیمه‌های مسئولیت توسط پژوهشکده بیمه
کتاب بیمه‌های مسئولیت نوشته شاداد شویاستو او ترجمه دکتر علی دهقانی، سامانه عزیزنصیری، نادره سمیع داربانی و دکتر علیرضا قیفقی اصلی توسط پژوهشکده بیمه منتشر شد.

به گزارش روزنامه تجارت به نقل از روابط عمومی پژوهشکده بیمه، کتاب بیمه‌های مسئولیت یکی از منابع موسسه بیمه‌هند در بیمه‌های مسئولیت است که می‌تواند منبعی کارآمد به منظور ارتقای دانش بیمه‌ای در حوزه‌های بیمه‌های مسئولیت باشد.

این موسسه با هدف ارتقای دانش بیمه‌ای در کشور هند تاسیس و بدنه حرفه‌ای بیمه را در صنعت بیمه کشور شکل داده است.

بر پایه این گزارش این کتاب بر اساس رنوس مطالب تجدید نظر شده‌ی موسسه به‌منظور استفاده‌ی شرکت‌کنندگان در آزمون‌های مختلف در دوازده فصل با عناوین مقدمه، زمینه حقوقی، صدور بیمه‌های مسئولیت، مسئولیت ناشی از قانون موضوعه، مسئولیت عمومی، بیمه مسئولیت کالا، بیمه مسئولیت‌های حرفه‌ای، بیمه مسئولیت‌های عمومی تجاری، بیمه مسئولیت مدیران و سرپرستان، سایر بیمه‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های خارجی، خسارات و بیمه اتکالی تدوین شده است.
علاقه‌مندان جهت تهیه این کتاب که به قیمت ۱۷ هزار تومان ارائه می‌شود، می‌توانند به پژوهشکده بیمه واقع در سعادت آباد – میدان شهید بهرانی مقدم – خیابان سرو غربی – نزدسیه به میدان قیصر امین‌پور (شهرداری سابق) – بیللاک ۴۳ مراجعه نمایند. همچنین خرید میزبازی از طریق مراجعه به آدرس http://bookstore.irc.ac.ir/ امکان پذیر است.

گذارد توجهی به این درخواست اتحادیه نکرده است و آن طور که پیداست تعریف شغلی در اداره بیمه برای پیک موتوری‌ها صورت نگرفته است.»

«مردای» در پاسخ به سوال دیگر خبرنگار «تجارت» درباره اینکه چه صنفی در ردیف فعالیت پیک موتوری‌ها قرار می‌گیرد که از خدمات بیمه‌ای برخوردار هستند؟ پاسخ می‌دهد: «وانت‌های باربری از جمله صنف‌های هستند که هم ردیف فعالیت‌های پیک موتوری‌ها هستند و در حال حاضر وانت بارها از خدمات بیمه‌ای برخوردار هستند و در صورتی که سازمان بیمه در این خصوص اقدامی انجام دهد گام بلندی برای این قشر دارند.» او ادامه می‌دهد: «در کشورهای شرق آسیا همانند ژاپن و کره نیز موتور سیکلت نقش مهمی در حمل و نقل مردم دارد.»

■ مشکلات را پیگیری کرده‌ایم

برای اینکه این موضوع را بیشتر بررسی کنیم به سراغ «فتحعلی حسری» نایب رئیس اول اتحادیه صنعت حمل و نقل بار سبک شهری می‌رویم و یک موتورسیوری رفته‌ایم، او در این باره می‌گوید:

■ هیچ نهادی توجه ندارد
«صادق کارمان لیسار» دبیر اتحادیه صنعت حمل و نقل بار سبک شهری و یک موتور تهران نیز به خبرنگار ما می‌گوید: «موتور سیکلت سواران از هیچ خدماتی بهره مند نیستند و این افسرده دلیل اینکه کارفرماندازند و به شکل اختیاری فعالیت دارند از مزایای بیمه برخوردار نشده‌اند و این موضوع مهم‌ترین نیاز راکیان یک موتور می‌است.»

■ شهرداری تهران به دنبال به دست آوردن سوداست و طرح معاینه فنی برای موتورسیکلت‌ها تنها یک طرح پول ساز برای شهرداری به حساب می‌آید و هیچ کمکی به کاهش آلودگی هوا نمی‌کند، چرا که همه موتورسیکلت‌ها کاربر اتوری هستند و معاینه فنی هیچ تغییری در سیستم موتور نمی‌کند

می‌گوید: «در حال حاضر نزدیک به ۵۰۰دوچرخه در سطح شهر تهران فعالیت دارند که در هر یک از این مراکز بین ۱ تا۰ ۲۰ نفر موتور سوار مشغول به کار هستند، که جمعیت نزدیک به ۸هزار نفر تحت پوشش اتحادیه فعالیت می‌کنند. جفاری یک موتور ی بعد از تأیید شدن از طرف اتحادیه باید تأییدیه ادارا ماکن نیروی انتظامی را نیز بگیرد و سپس این مراکز از راننده‌های مورد اطمینان استفاده می‌کند.»او در پاسخ به سوال خبرنگار «تجارت» درباره اینکه تاکنون اتحادیه اقدامی برای برطرف کردن مشکلات راکیان موتور سیکلت که از این طریق کسب درآمد می‌کنند، کرده است؛ پاسخ می‌دهد: «بارها موضوع بیمه تأمین اجتماعی این افراد را نیز سازمان تأمین اجتماعی پیگیری کرده‌ایم که متأسفانه این نهاد بیمه

مدیر بیمه‌های اتومبیل بیمه نوین در پاسخ به این که آیا به تازگی تخفیف عدم خسارت تمدیدی بیمه نوین چون دسترسی به اطلاعات بیمه نامه وجود دارد این تفکیک انجام شده ولی درخصوص بیمه نامه‌های تمدیدی سایر شرکته‌ها چون دسترسی