

سال هشتم	شمارهٔ ۸۶۳	شنبه ۱۴شهریورماه ۱۳۸۸ برابر با ۱۵رمضان ۱۴۳۰	<span></span>
فرهنگ	ترافیک		

### حق تقدم عبور

**ماه ۱۴۵-** در راه های مندرج درماه ( ۱۴۴ ) که درکنار آن جای توقف (پارک) یا شانه کافی وجود دارد به نحوی که راننده می تواند با استفاده از آن به کنار برود و با استفاده از آن از عقب رفتن یکی از وسایل نقلیه جلوگیری کند ، راننده واقع درجهت سربالایی باید با استفاده از آن به راننده واقع در جهت سرازیری اجازه عبور دهد . چنانچه یکی از دو وسیله ای که می خواهند از کنار یکدیگر عبورکنند به منظور امکان عبور، مجبور به عقب رفتن بشود ، این عمل را باید وسیله ای که درجهت سرازیری قرار دارد انجام دهد . مگر آنکه به طور آشکار انجام آن ازسوی راننده واقع درجهت سربالایی آسانتر باشد.

- استفاده از چراغ ها**

**ماه ۱۴۶-** راننده وسیله نقلیه ای که شب در حرکت است و همچنین در هر محل یا زمان دیگری که به علت نبودن نور کافی ناشی از ابری بودن هوا ، وجود مه ، باران ، برف ، عبور از تونل و مانند آنها دید کافی وجود ندارد ، باید چراغ های وسایل نقلیه را به ترتیب مقرر درمواد بعدی روشن نماید .

**ماه ۱۴۷-** در خیابان ها و جاده هایی که نور کافی وجود دارد باید تنها از چراغ های جانبی جلو و عقب در صورت خرابی ناگهانی چراغ های جانبی جلو از چراغ عبورا نور استفاده شود .

**ماه ۱۴۸-** هنگامی که چراغ ها باید روشن باشند ، اگر چند وسیله نقلیه متصل به هم حرکت کنند ، روشن کردن چراغ هایی که با توجه به محل نصبشان پوشیده می شوند ضرورت ندارد ولی درهر حال چراغ های جلوی وسیله اولی وچراغ های عقب وسیله آخری باید روشن باشند .
**ماه ۱۴۹-** رانندگان وسایل نقلیه موتوری موظفند که در جاده ها از چراغ رانندگی (نوربالا) استفاده کنند تا بتوانند کلاه اشیا و اشخاص را درفاصله دور ببینند ، مگر درموارد زیر که باید از چراغ عبور (نورپایین ) استفاده نمایند ؛ الف- هنگام ربوربر شدن با وسیله نقلیه ای که از جهت مخالف حرکت می کند . در این صورت راننده باید از فاصله حداقل ۱۵۰ متر از چراغ عبور (نورپایین) استفاده نماید تا راننده طرف مقابل بتواند به راحتی و بدون خطر به راه خود ادامه دهد .

ب - هنگامی که وسیله نقلیه از فاصله نزدیک عقب وسیله نقلیه دیگری که در حال حرکت است عبور می کند ، مگر وقتی که درحال سبقت گرفتن باشد .

**ماه ۱۵۰-**چراغ های جلو وسایل نقلیه ای که در شانه راه ها (به استثنای آزاد راه ها و بزرگراه ها ) توقف می نمایند با دیدن حرکت وسایل نقلیه ای که از مقابل در حرکتند باید خاموش شود و برای تشخیص وجود و ابعاد وسیله نقلیه، چراغ های کوچک و جانبی را روشن نمایند .

**ماه ۱۵۱-** استفاده از چراغ های چشمک زن ورنکارنگ در وسایل نقلیه ممنوع است ، مگر درمواردی که به موجب این آیین نامه مجاز باشد .

- گردش**

**ماه ۱۵۲-** قواعد گردش درتقاطع ها به شرح زیر است ؛ برای گردش به راست باید با توجه به سرعت و جهت و موقعیت وسایل نقلیه ای که در جلو و عقب حرکت می کنند با فاصله کافی و متناسب با استفاده از چراغ راهنما و یا با دادن علامت ، وارد خط عبور سمت راست شده و به طور کامل ازکنار تقاطع بگذرند .

در صنعت حمل و نقل و جابه جایی مسافر و بار امروزه شاهد آماری هستیم که حکایت از افزایش مرگ ومیر و جراحات شدید دارد که حتی تا مدت ها زندگی ، روح و جسم افراد را درگیر خود کرده و در واقع یک بحران و فاجعه اجتماعی است . خانواده بیمه و درجایگاه ویژه، بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران ، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای ، خودرو سازان پلیس ، سازمان میراث و فرهنگی و گردشگری و شاید ده ها سازمان و اداره دیگر با اندیشه ای واحد و گاه عملکرد هم سو و به موازات هم و گاه منفرد وبدون هاهنگی ، با هدف داشتن جاده هایی ایمن و بدون تصادف در حوزه سازمانی خود تا اندازه ای زیادی موفق و کار آمد عمل کرده اند که اگر عملکرد آنان درسیای یک برنامه ریزی سازمان دهی شده انجام شود نتیجه ای به مراتب مطلوب تر از آنچه هست خواهد داشت .

ماهنامه راهبریان آرگان سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور با هدف یکسو سازی و هماهنگ کننده مسیر در سازمان ها وادارات یاد شده برای نیل به هدف داشتن جاده های ایمن با طرح سولاتی از چند منظر ، جویای دیدگاه های متولیان امر در این زمینه شده است و از رهگذر ایمن گزاریش می گوشد با معرفی مسیری واحد ، مشارکت سازمان دهی شده ای را فراهم آورد که در نهایت ، سود آن دوچه همگان خواهد بود ومی توان از آن به عنوان یک سیج ملی و حرکت جمعی در این راستا یاد کرد .

- زنگ خطر واقدامات پیشگیرانه**

افزایش تعداد و سرعت وسایل نقلیه و استفاده روز افزون از آنها باعث شده است تا مبحث ایمنی وسایل نقلیه و تردد آنها از اهمیت ویژه ای برخوردار باشد . درهمین راستا بسیاری از کشورهای جهان با توجه به بالا بودن هزینه های مستقیم و غیر مستقیم ناشی از تصادفات ، برای کاهش این هزینه ها و خسارت ها تلاش بسیاری انجام می دهند . مسئولان و برنامه ریزان کشورمان نیز طی سال های اخیر مطالعات گسترده ای در این زمینه انجام داده اند و سعی در ایجاد یک استراتژی مشخص و برنامه ای جامع و هدفمند برای حل این معضل درکشورمان دارند .

در این میان صنعت بیمه با همکاری سازمان های دخیل در ایمنی ، اقدامات قابل توجهی را در جهت ایمن سازی وسایل نقلیه و تامین مالی ایمنی راه و پیشگیری از حوادث رانندگی آغاز کرده است.

علی شکرز مدیر پیشگیری و ایمنی بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به اینکه روند تلفات ناشی از حوادث رانندگی و خسارات بیمه های خودرو در این ایران همواره سیر صعودی داشته است ، می افزاید ؛ این روند با افزایش تولید خودروی سواری در ایران بعد از پایان جنگ تحمیلی رشد شدیدی پیدا کرد ، به طوری که تعداد کشته شدگان حواث رانندگی که در سال ۱۳۷۸ حد ۱۵ هزار نفر بود ، در سال ۱۳۸۴ به ۲۷ هزار و ۷۵۵ نفر رسید . در همین دوره تعداد مصدومان ۹۱ هزار نفر به ۱۷۴ هزار و ۲۵۷ نفر رسید .

وی خاطر نشان می کند ؛ نکته مهمی که درخصوص مصدومان باید به آن توجه داشت این است که تعداد قابل توجهی از آنان به صورت دائم از کار افتاده می شوند و مجبورند تاالامت ناشی از تصادفات را تا پایان زندگی همراه داشته باشند .

## زندگی



# کنکاشی نو در حوزه ایمنی راه ها و چتر حمایتی بیمه

وی یادآور می شود ؛ این روند باعث شد تا زنگ خطربرای تمام مسئولان امرترافیک وایمنی کشور به صدا درآید و اقدامات پیشگیرانه آغاز شود . در این زمینه صنعت بیمه نیز به عنوان یکی از مراجع تأمین سرمایه برای این اقدامات پیشگیرانه درنظر گرفته شده است .

عباس محمود آبادی معاون دفتر ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل ونقل جاده ای معتقد است در بسیاری از کشورها بیمه به این دلیل در بخش ایمنی

عبارتست از سرمایه گذاری می کند که با کاهش آسیب ها و تصادفات، میزان خسارت کمتری بپراخت کند .وی می افزاید ؛ درکشور ما نیز زمانی این قضیه به صورت جدی مطرح شد که قانون بیمه اجباری شخص ثالث در کمیسیون اقتصادی مجلس درحال بررسی و اصلاح بود . درآن زمان بعد از مطالعه و بررسی وضعیت بیمه درسایر کشورها در قالب گزارشی که برای مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی تهیه شد ، این نتیجه حاصل گردید که مشارکت صنعت بیمه درسرمایه گذاری برای ایمنی راه ها می تواند به کاهش پرداخت خسارت ازسوی شرکت های بیمه منجر شود . درهمین حال ، فرهاد مهراری معاون اداره کل علائم ، تجهیزات و حریم راه های سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای در خصوص دلایل ورود صنعت بیمه برای سرمایه

روزنامه سیاسی، فرهنگی، اجتماعی، ورزشی

و درنتیجه وضعیت کلی در بیمه درقبال مسئولیت مدنی خسارت وارده به شخص ثالث برای شرکت های بیمه زیانبار شده است .

وی می افزاید ؛ از طرفی شرکت ها بیمه درتعیین میزان دیه (خسارت پرداختی) نقشی ندارند . این خسارت توسط قوه قضاییه و دادگاه ها تعیین می شود . درتعیین حق بیمه پوشش های اجباری نیز نقش صنعت بیمه بسیار ناچیز و کم رنگ است ، زیرا میزان حق بیمه توسط هیأت دولت مشخص می شود . در واقع مجموعه این مسائل باعث شده است موضوع ارزیابی ریسک و برقراری ارتباط بین میزان خطر و حق بیمه در این رشته تقریباً از بین برود .

وی با بیان اینکه ضریب خسات ، که میزان خسارت پرداختی از حق بیمه را نشان می دهد ، طی سال های گذشته همواره بیش از ۱۰۰ بوده است ،

خاطر نشان می کند ؛ این بدان معناست که در مقابل ۱۰۰ ریال حق بیمه، بیمه بیش از ۱۰۰ ریال خسارت در رشته بیمه شخص ثالث پرداخت شده است . بنابراین با توجه به اینکه فقط بیمه های شخص ثالث (بدون درنظر گرفتن بیمه بدنه خودرو و حوادث سرنشینان) حدود ۴۴ درصد بازار بیمه را به خود اختصاص داده است .

رژان ده بودن این رشته امکان توسعه و تعدیل نرخ در سایر رشته های بیمه را نیز با مشکل مواجه کرده است . به همین علت تمام تلاش شرکت های بیمه این است که به نحوی خسارت بیمه ای ثالث را مدیریت کنند تا شرکت با مشکل جدی مواجه نشود و توسعه امر بیمه فدای مسائل و مشکلات بیمه های ثاث نشود .میزان حق بیمه و ضریب خسارت بیمه های ثالث درسال پیش ازمنتهی به سال ۱۳۸۷ به شرح جدول یک است .

علی آزاد دبیر انجمن شرکت های راهسازی ایران و عضو هیات مدیره شرکت بیمه کار آفرین نیز درخصوص برخی مشکلات قانونی درقانون بیمه شخص ثالث می گوید ؛ درحال حاضر ۱۰ درصد حق که حدود ۲۵ درصد سود خالص شرکت های بیمه و آن هم درهمه رشته ها اعم از شخص ثالث ، عمر ، آتش سواری و … است که هیچگونه منطقی برای این کار وجود ندارد . به عبارتی شرکت های بیمه علاوه براینکه در این بخش زیان می دهند ، ناگزیرند مطابق بخشنامه و دستور العمل ۱۰ درصد از حق بیمه پرداختی را به نیروی انتظامی بپردازند .

وی با اشاره به اینکه تمامی بیمه های شخص ثالث به دلیل اینکه نرخ حق بیمه تحت نظارت دولت متناسب با رشد دیو و خسارت ها تغییر نمی کند زیان ده هستند ، اظهار می دارد ؛ این درحالی است که تنها شرکت های بیمه خصوصی متضرر می شوند و دارند عملاً ازآسبب های ناشی از پیامدهای این مسئله درمان هستند .

به همین دلیل با وجود اینکه سرمایه گذاری صنعت بیمه دربخش پیشگیری از حوادث رانندگی همچون ایمن سازی راه و وسایل نقلیه می تواند به کم شدن ضررت بیمه در بخش بیمه شخص ثالث بینجامد ، اما صنعت بیمه بخش خصوصی به دلیل مشکلاتی که دارد هنوز فرصت ورود به این عرصه را نیافته است .

**نرخ مناسب - سرعت عمل و رضایت مشتری**  
**هدف مااست**

**صرافی م محمودی**

**خرید و فروش ارز و انجام حواله سریع ارزی**

**بندرعباس : مجتمع تجاری زیتون – واحد ۱۲۰**

**تلفن : ۲۳۳۵۵۴۰**

**تلفکس : ۰۹۱۷۱۶۱۰۷۷۴****همره : ۰۹۱۷۱۶۱۰۷۷۴**

**رخ نما**

**نمایندگی محصولات بهداشتی و آرایشی**

**LUMENE**

**بندرعباس :مجتمع تجاری زیتون – طبقه اول – واحد ۱۱۱**

**تلفکس : ۰۹۱۷۱۶۱۰۷۷۴****همره : ۰۹۱۷۱۶۱۰۷۷۴**

**شیراز خیابان زرگری – مجتمع تجاری سینا – واحد ۱۴**

**تلفن : ۰۷۱۱-۶۲۹۱۳۲۱**

**دریا**

**دریا تنها روزنامه هر روز کان**

**رانندگان محترم تاکسی :**

**سوار نمودن دو نفر مسافر در صندلی جلو تخلف راهنمایی و رانندگی محسوب شده**

**لذا خواهشمند است از حمل دو نفر مسافر در صندلی جلو جداً پرهیز شود**

**روابط عمومی سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی بندرعباس**

## مصرف ماهی نقش بسیار مهمی در درمان بیماری های روماتیسم

## فشار خون و بیماری های ریوی دارد

- روابط عمومی اداره کل شیلات هرمزگان**

