شرایط جدید بیمه های باربری در مدیریت ایمنی بین المللی

-تعداد دفعات‏ -وضعیت بیمار -زمان بستری شدن در بیمارستان‏ -نرخ‏های موفقعیت/شکست‏ -مطالعهء تکامل سازمان‏های مدیریت درمان در ایالات‏ متحده و اروپا

-بررسی تقسیم‏بندی بیمه‏های دولتی و بخش‏ خصوصی،ابهام در تعیین حدود بین خسارت و حق بیمهء کارگزاران برای حوادث و چگونگی ارتباط آن با درمان

-پژوهش در مورد آثار اقدام‏های جلوگیری کننده بر هزینهء انواع اعمال جراحی در آینده.

-تشخیص ابزارهای بهینهء مقابله با مسائل مالی(برای‏ مثال این که چگونه می‏توان هزینه‏ها را در وضعت‏های‏ مختلف جذب کرد و با استفاده از چه ابزاری؟)

ما هم‏چنین در حال تدارک سمینارهای متعددی برای‏ بررسی دقیق‏تر این مسائل و تعیین اولویت‏ها هستیم.نتایج‏ کامل پژوهش‏ها برای تمام کسانی که مایل به همکاری با ما هستند در دسترس قرار خواهد گرفت.

اعتقاد ما بر این است که تعادل بهتر بین بیمهء زندگی‏ دولتی و خصوصی موجب ایجاد محیط اقتصادی با ثبات‏تر خواهد شد.هدف اصلی افزایش در رفاه و آسایش تمام افراد جامعه است.

منبع

The Four PillarsṣJan.1998

شرایط جدید بیمه‏های باربری در مدیریت‏ ایمنی بین‏المللی

سرانجام بیمه‏گران کالاهای دریایی بازار انگلیس از طریق‏ شرط استثنای جدیدی که از آن می‏توان به صورت الحاقیهء مدیریت ایمنی بین‏المللی استفاده کرد گام‏های مثبتی برای‏ حمایت از این قرارداد (ISM) برداشتند.انجمن کالاهای‏ دریایی مشترک (JCC) بعد از ماه‏ها سردرگمی اعضای بازار، بندی را برای بیمه‏گران،به منظور درج در بیمه‏نامه‏ها تدبیر کرده است تا موقعیت‏شان را مشخص سازد و برای بیمه‏ شدگان واجد شرایط پوششی فراهم آورد.این مسأله به‏ صاحبان کالاهایی اشاره دارد که ممکن است دریابند که‏ کالاهای‏شان ناخواسته در کشتی‏های تأکید نشده حمل شده‏ است.این ماده اذعان می‏داردکه:

«این بیمه در هیچ موردی زیان،خسارت یا هزینهء ناشی‏ از حمل مورد بیمه شده را با کشتی که در مجموعه قوانین‏ مدیریت ایمنی بین‏الملل تأیید نشده،و یا مالکان یا متصدیان آن سند رعایت مجموعه قوانین مدیریت ایمنی‏ بین‏الملل (ISM) را ندارند،تحت پوشش قرار نمی‏دهد و این مورد هنگامی رخ می‏دهد بیمه شدگان در زمان‏ بارگیری کالای بیمه شده روی کشتی،واقف بوده‏اند یا در دورهء تجارت باید آگاه بوده باشند که:

الف:این کشتی را مجموعه قوانین مدیریت ایمنی‏ بین‏الملل تأیید نکرده است.یا این که:

ب)مالکان یا متصدیان،سند(مدرک)رعایت قوانین‏ جاری را همان‏طور که تحت قرارداد SOLAS مقرر شده‏ است نگهداری نکرده‏اند».

این بیان برای تمایز آن دسته از بیمه شدگانی است که به‏ منظور پرداخت کرایهء پایین‏تر،آگاهانه کالاهای دریایی خود را در کشتی‏های تأیید نشده بارگیری می‏کنند،در مقابل آن‏ دسته که کالاهای‏شان را شخص ثالث در کشتی‏های تأیید نشده بارگیری می‏کند،یا زمانی که انتقال محموله بعد از وقوع حادثه‏ای انجام می‏پذیرد.انجمن کالاهای دریایی‏ مشترک (JCC) درمورد پوشش بیمه‏ای حاضر پیشنهاد می‏کند که این ماده باید به بیمه شدگان ارائه شود چرا که‏ آن‏ها نباید متحمل زیانی شوند.

نیک گودینگ،یکی از اعضای انجمن Jcc و از بیمه‏گران اویدز در سندیکای 672،اقرار کرد که بازار بیمهء دریایی برای توصیف واضحی از مدیریت ایمنی بین‏الملل‏ فشار زیادی را متحمل شده است.انجمن کالاهای دریایی‏ مشترک احساس کرد که اگر اقدامی صورت نپذیرد این امر ممکن است به دعاوی‏ای منجر شود که ناشی از صدور عدم صلاحیت کشتی برای سفر دریایی است و نیز به اعمال‏ غیر قانونی منجر می‏شود که سر منشأ آن رعایت نکردن‏ قوانین است.این ماده هم اکنون از طریق ادارهء امور اجرایی‏ مؤسسهء بیمه‏گران لندن (ILU) به بازارهای کشورهای متعدد انتشار یافته است.

در این میان از بیمه‏گران موجود در بازار بدنهء کشتی‏ انتظار می‏رود که راهکارهایی را برای کنترل دعاوی مربوط به مدیریت ایمنی بین‏المللی در مدت زمان چند هفته ارائه‏ دهند.به هر حال این شرط استثناء هنوز هم در بازار بدنهء کشتی به درستی درک نشان داده است گارد ساحلی امریکا قبلا در بازرسی خود نشان داده است که 80 درصد میزان‏ رعایت قوانین مدیریت ایمنی بین‏الملل که سازمان دریایی‏ بین‏الملل (LMO) در نظر گرفته،ممکن است تا اندازه‏ای‏ هدف‏های خوش بینانه‏ای به همراه داشته باشند.فقط 37 درصد از کشتی‏های پرچم‏دار کشورهای خارجی احضار شده‏ در بندرهای امریکایی بین 15 دسامبر 1997 تا 15 مارس‏ 1998 آمادهء اجرای فرمان بودند.کلوپ محافظت و غرامت‏ لندن (PSI) این طور بیان کرده است که صاحبان کشتی با مشکلاتی از قبیل به دست آوردن صحیح مجوزهای کاری‏ تصویب شده از برخی ایالات پرچم‏دار مواجه هستند.

منبع

Financial Timesṣ29.May 1998/WIR 588.

هزینهء خسارت‏های سوانح هوایی افوایش‏ می‏یابد

هواپیمای باری نظامی آنتونوف 124 روسیه که در روز ششم دسامبر در شهر ایرکوتسک عربستان روی یک‏ مجموعهء آپاراتمانی‏سقوط کرد،67 کشته برجای گذاشت. در حالی که سقف مسؤولیت برای جراحات و مرگ مسافران‏ هواپیما در سال جاری تغییر می‏کند،بیمه‏گرارن اتکایی‏ هواپیما باید خود را برای افزایش هزینه‏های خسارت آماده‏ کنند.

معاهدهء ورشو که در سال 1929 سقف مسؤولیتی معادل 600/16 دلار برای هر مسافر هواپیمایی که گرفتار سوانح هوایی شده است تعیین نمود،هم اکنون در حال‏ بازنگری است.معاهدهء جدید که انتظار می‏رود مورد پذیرش سازمان بین‏المللی هواپیمایی شهری(ایکائو)قرار گیرد مقررات پرداخت غرامت را نیز تغییر خواهد داد و مبلغ‏ خسارت را به 000،150 دلار می‏رساند و در مقابل تنها اثبات زیان وارده را درخواست خواهد کرد.انتظار می‏رود که‏ اکثر خطوط هوایی به طور داوطلبانه از معاهدهء 1929 کناره‏گیری کنند.برای مثال خطوط هوایی انگلستان،حتی‏ قبل از این که معاهده چنین نیازی را ایجاد کند،سطح‏ مسؤولیت شخص ثالث و مسؤولیت مسافر خود را از 5/1 میلیارد دلار در سال 1996 به 2 میلیارد دلار در سال جاری‏ افزایش داد.

دئیس چانون سخنگوی ایکائو مستقر در مونترال می‏گوید: «مقرارات جدید که به زودی ارائه خواهد شد،مراحل‏ پرداخت خسارت به قربانیان سوانح هوایی را تسریع می‏کند و«نرخ وقوع حوادث طی سال‏های مربوط نسبت به افزایش‏ تعداد مسافران کاهش یافته است.با این حال،معاهدهء ورشو نیاز فوری و مبرمی به نوسازی دارد».

این حرکت در حالی روی می‏دهد که ظرفیت بالا،بازار آرامی را برای بیمه‏های اتکایی هواپیما به وجود آورده‏ است.هم‏چنین موجی نیز در تعداد مسافران پدید آورده‏ است.طبق نظر سخنگوی ایکائو 35/1 میلیارد نفر در سال‏ 1996 با هواپیما پرواز کردند که انتظار می‏رود تا سال‏ 2005 به این عده 650 میلیون مسافر دیگر نیز اضافه شوند. ایکائو مؤسسه‏ای وابسته به سازمان ملل متحد است که در سال 1944 تأسیس شد و هدف از آن توسعهء امنیت‏ هواپیمای کشوری است و سعی می‏کند قواعد و استانداردهای بین‏المللی را در میان 185 کشور عضو به‏ مرحلهء اجرا در آورد.

رئیس صدور بیمه‏نامه‏های هواپیما در شرکت‏ سویس ری شعبهء انگلستان می‏گوید:تعیین سقف‏ مسؤلیت،اثر نامعلومی بر این بخش خواهد داشت.