

«ایران» ضرورت توجه به سلامت سیستم شنوایی در کودکان و بزرگسالان را بررسی می کند

خطر بیخ گوش مان است

گزارش خبری

سمیه افشین فر

گروه اجتماعی

گوش‌های ما ۲۴ ساعت و بدون لحظه‌ای استراحت کار می‌کنند، به همین دلیل همیشه این عضو که جلوی چشم مان هم نیست، در معرض خطر قرار دارد. خوشبختانه امروز با غربالگری‌های شنوایی بسیاری از مشکلات مربوط به این حوزه در کشورمان حل شده است. به گفته سیدجواد حسینی، رئیس سازمان بهزیستی کشور در زمینه

غربالگری شنوایی نوزادان و کودکان، ایران در جمع ۷ کشور بالای فهرست جهانی قرار دارد. براساس آمارها، این غربالگری‌ها در زمان مناسب یعنی وقتی کودک زیر یک ماه است انجام می‌شود، زیر سه ماه تشخیص و زیر شش ماه هم مداخله انجام می‌شود. با این همه توجه به عضو ای بدن که کمتر به آن پرداخته‌ایم از اهمیت زیادی برخوردار است؛ اینکه چه طور از شنوایی مان مراقبت کنیم و در صورت کاهش شنوایی چه کاری باید انجام دهیم. ۹۵ درصد مولید زنده تاکنون تحت پوشش غربالگری‌های شنوایی قرار گرفته‌اند و ۱۵ میلیون و ۳۸۷ هزار و ۷۸۹ نفر در طرح‌های غربالگری مشارکت داشته‌اند که منجر به پیشگیری از ناشنوایی در ۴۷ هزار و ۴۷۸ کودک شده است.

شرکت‌هایی که قبلاً تنها واردکننده سمعک بودند یا برخی از شرکت‌های داخلی به تولید سمعک روی آورده‌اند، البته تولید دسمعک ملی را هم در دستور کار داریم.» او با بیان اینکه برای تجویز سمعک همیشه نیازمند اقداماتی هستیم که منجر به تجویز بهتر سمعک شود، توضیح می‌دهد: «نیازمند آزمایشگاه‌های تخصصی سمعک بودیم که در کنار شرکت‌های واردکننده باشند و به آنها برای ارزیابی و بررسی کیفیت سمعک‌ها خدماتی ارائه کنند. در برخی از موارد نیازمند واکسن بودیم که این سیستم و تجهیزات را در سطح دانشگاهی برای آشناسازی با پدیده ارزیابی‌های تخصصی سمعک و استفاده از سیستم‌های ارزیابی و هوش واقعی داشته باشیم تا خدمات باکیفیت‌تری به بیماران ارائه دهیم. بنابراین آزمایشگاهی با رویکرد تخصصی هوش واقعی شنوایی‌شناسی دانشگاه علوم پزشکی تهران تأسیس شد تا بتوانند ارزیابی‌های تخصصی سمعک را انجام دهند.» او در پاسخ به این سؤال که آیا در صورت افت شنوایی می‌توانیم

خودسر اقدام به تهیه سمعک کنیم، می‌گوید: «در همه جای دنیا و براساس پروتکل‌های سازمان جهانی بهداشت، سمعک مثل هر پروتزی که وجود دارد یک وسیله تخصصی است و تجویز آن به رشته شنوایی‌شناسی مرتبط است. اولین توصیه ما به هر فردی که مشکل شنوایی دارد این است که باید به یک ادیولوژیست مراجعه کند و متناسب با افت شنوایی و در صورت نیاز، بر اساس سن و نوع شغل فرد سمعی برای او انتخاب می‌شود. وقتی کسی به ادیولوژیست (شنوایی‌سنج) مراجعه نمی‌کند، فاکتورهای لازم برای او در نظر گرفته نمی‌شود و متأسفانه بیشتر نارضایتی‌های سمعک به عدم تجویز مناسب و تنظیم آن مربوط می‌شود.»

افزایش کم‌شنوایی در سال‌های اخیر
مدیر گروه شنوایی‌شناسی دانشکده توانبخشی با بیان اینکه در سال‌های اخیر با افزایش میزان کم‌شنوایی روبه‌رو شده‌ایم، توصیه‌هایی برای حفظ سلامت گوش مطرح می‌کند:



از آنجا که

در سال‌های

آینده آمار

سالمندی

در کشورمان

به حدود

۳۰ درصد

خواهد رسید،

انتظارمان

این است

که با توجه

به رویکرد

سالمندی،

غربالگری این

افراد از ۶۰ یا

۶۵ سالگی

به بعد انجام

شود



وقتی

قیمت‌گذاری

هر سفر

بر عهده

پلتفرم است،

می‌تواند در

تعرفه هر سفر

بخش بیمه

رانندگان یا

همان یک

درصد را

اعمال کنند.

یعنی محلی

برای جبران

هزینه وجود

دارد تا حاشیه

سود سکو‌ها

کم نشود و

با این اقدام

رانندگان هم

به واسطه

بیمه شدن،

هم بهتر کار

می‌کنند

هم ساعات

پیشتری

را برای

پلتفرم وقت

می‌گذارد

«یکی از علت‌های اساسی افزایش میزان کم‌شنوایی این است که در معرض سرو صداهای ناهنجار روزانه قرار می‌گیریم. وقتی کسی ۲۴ ساعته یا حداقل سه ساعت در روز تلفن همراه در دست دارد، امواج مضر مرتب با او همراه است. بسیاری از افراد روزانه از هدفون یا هندزفری با حداکثر میزان صدای گوشی، یعنی بالاتر از مقدار مجاز که ۵۰ درصد است استفاده می‌کنند، محیط زندگی‌مان هم پر از سرو صداست. همه این موارد باعث می‌شود که میزان افت شنوایی در افراد افزایش پیدا کند. پس باید راهکارهایی برای سلامت شنوایی خودمان در نظر بگیریم. میزان استفاده از هندزفری، هدفون یا هر وسیله‌ای که می‌تواند یک صدای زیاد را با سطح صوت محدود بالا به گوش‌هایمان برساند، محدود کنید. وقتی می‌خواهید موسیقی گوش دهید، قانون یک ساعت و ۵۰ تا ۶۰ درصد میزان صدای گوشی یا وسیله تولیدکننده صوت را در نظر داشته باشید. استفاده از وسیله‌های صوتی داشته باشید.»

شست‌وشوی خودسرانه گوش ممنوع

فضای مجازی پر از توصیه‌ها و محصولات مختلف برای حفظ سلامت گوش است، از مکمل‌ها و قطره‌ها تا شمع‌ها و موم‌های مختلفی که برای شست‌وشوی گوش مدام تبلیغ می‌شوند. دکتر رحیمی مدیر گروه شنوایی‌شناسی دانشکده توانبخشی در این رابطه می‌گوید: «شست‌وشوی گوش یک بحث کاملاً تخصصی است که باید حتماً توسط متخصصین گوش و حلق و بینی انجام شود. ما به هیچ فردی توصیه نمی‌کنیم که به داروخانه برود و قطره گلیسرین فینکل بگیرد و خودش استفاده کند و منتظر بنشیند که جرم‌های گوشش خارج شود. وقتی که احساس گرفتگی و کبیبی داخل گوشتان کردید، یعنی جرم فشرده‌ای در داخل گوش قرار دارد. مهم‌ترین کار این است که به یک متخصص گوش و حلق و بینی مراجعه کنید. اگر متخصص تشخیص داد که باید شست‌وشو انجام شود، باید گوش را شست‌وشو داد و این باور عموم که شست‌وشوی بیش از اندازه منجر به شنوایی بهتر می‌شود اصلاً صحیح نیست. در فضای مجازی استفاده از مواردی به صورت ضدصوت‌ها هم دیده می‌شود، محافظانی که از ورود صوت زیاد به گوش‌ها جلوگیری می‌کنند به طور کلی تجویز خودسرانه است که چه برای خروج جرم‌های گوش و چه برای استفاده از اپرلاک‌ها یا محافظ‌های گوشی توصیه نمی‌شود. البته محافظ‌های تخصصی داریم که در کلینیک‌های قالب‌گیری و متناسب با گوش هر فرد ساخته می‌شود. یعنی یک قالب اولیه برای گوش فرد ساخته می‌شود، آن قالب را به لابراتوار می‌دهند و به صورت تخصصی برای فرد قالب ماندگاری ساخته می‌شود. بسیاری از محصولاتی که در فضای مجازی عرضه می‌شود، از اسفنج ساخته شده و بعد با بیرون کشیدن آن میزانی از اسفنج داخل گوش فرد می‌ماند. علاوه بر این، استفاده از محافظ‌ها زمینه‌های عفونت‌های قارچی را هم برای افراد ایجاد می‌کند.»



برش

«ایران» ضرورت بیمه اجتماعی برای رانندگان تاکسی‌های اینترنتی را بررسی می کند

کسب وکارهای تازه اسیر قوانین قدیمی

گزارش

محدثه جعفری

گروه اجتماعی

بیمه رانندگان پلتفرم‌های اینترنتی مدتهاست به چالش جدی در بحث نظام بیمه اجتماعی اجباری تبدیل شده؛ بیمه ای که حق همه شاغلین است، چون قوانین کار با کسب و کارهای آنلاین همخوانی ندارد و همین خلأ قانونی موجب شده سسکو‌ها از بیمه کردن رانندگان خودداری کنند. با این حال در ماده ۲۸ برنامه هفتم توسعه، موضوع بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی مطرح و آیین‌نامه‌ای چهار ماده‌ای برای اجرای آن تدوین شده است. این آیین‌نامه، رانندگان پلتفرم‌های حمل‌ونقل آنلاین که فاقد بیمه تأمین اجتماعی هستند را مشمول پرداخت حق بیمه با نرخ ثابت می‌کند. کارشناسان معتقدند، پلتفرم‌ها به عنوان نهاد‌های مسئول، باید وظیفه پرداخت حق بیمه را بر عهده بگیرند. اما این موضوع نیازمند گفت‌وگوی اجتماعی گسترده با حضور نمایندگان دولت، پلتفرم‌ها و رانندگان است تا الگویی عادلانه طراحی شود.

تاکسی‌های اینترنتی برداشته شود، باید سراسری باشد نه معطوف به استان به همین دلیل تلاش کردیم مشکلات را کلان در سطح کشور پیگیر باشیم. به طور میانگین فقط در شهری مثل تهران ۸۰۰ هزار راننده در سکوهای اینترنتی فعال هستند که تشکل ندارند، اگر انجمنی در تهران برایشان ایجاد شود، صدایشان بهتر به گوش مسئولان می‌رسد به همین دلیل ایجاد تشکل صغی در هر استان بسیار حائز اهمیت است تا بتوانند به مهم‌ترین مطالبات‌شان که بحث پوشش بیمه اجتماعی است، دست یابند.»

رانندگان سکوهای مجازی معتقدند، فعالیت‌شان مثل کارگران است چرا که هیچ دخل و تصرفی در کاری که انجام می‌شود، ندارند. مثلاً قیمت‌گذاری نرخ مسیر توسط پلتفرم انجام می‌شود، نوع مسافر توسط سکو تعیین و مبدأ و مقصد را اپلیکیشن مشخص می‌کند، راننده فقط کار جابه‌جایی مسافر را انجام می‌دهد. محبی می‌گوید: «رانندگی یکی از خطرناک‌ترین شغل‌هاست چرا که حوادث بسیاری پیش رویشان قرار دارد و از آنجایی که با وسیله نقلیه شخصی مسافر را جابه‌جا می‌کنند، حاشیه سود پایینی است کارشان دارند. کوچکترین توقع‌شان پوشش بیمه اجتماعی اجباری است

دکتر ویدا رحیمی، مدیر گروه شنوایی‌شناسی و مدیر درمان و توانبخشی دانشکده توانبخشی با بیان اینکه پوشش‌دهی غربالگری‌ها در کشورمان بسیار خوب است، می‌گوید: «طبق آمار حدود ۹۲ درصد پوشش‌دهی کلی داریم، حتی برخی آمار بیشتر از این عدد را هم نشان می‌دهد. با پوشش‌دهی گسترده در سراسر کشور در چهارچوب طرح‌های ملی، سن تشخیص اختلالات شنوایی در کشور کاهش پیدا کرده است و می‌توانیم زیر یک ماهگی فرآیند غربال را انجام دهیم و زیر سه ماهگی تشخیص اختلال شنوایی را داشته باشیم.» او با بیان اینکه حمایت‌های دولتی در سال‌های اخیر باعث شده تا کاشت حلزور برای افراد خیلی پرنرگ‌تر از گذشته باشد، می‌گوید:

«این پوشش دهی در خصوص کاشت حلزور برای افراد خیلی شده که خیلی از کودکانی که نیازمند کاشت حلزور هستند، دیگر در صف‌های طولانی کاشت قرار نگیرند. بنابراین کیفیت زندگی کودکان در

«ایران» ضرورت بیمه اجتماعی برای رانندگان تاکسی‌های اینترنتی را بررسی می کند

کسب وکارهای تازه اسیر قوانین قدیمی

گزارش

محدثه جعفری

گروه اجتماعی

بیمه رانندگان پلتفرم‌های اینترنتی مدتهاست به چالش جدی در بحث نظام بیمه اجتماعی اجباری تبدیل شده؛ بیمه ای که حق همه شاغلین است، چون قوانین کار با کسب و کارهای آنلاین همخوانی ندارد و همین خلأ قانونی موجب شده سسکو‌ها از بیمه کردن رانندگان خودداری کنند. با این حال در ماده ۲۸ برنامه هفتم توسعه، موضوع بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی مطرح و آیین‌نامه‌ای چهار ماده‌ای برای اجرای آن تدوین شده است. این آیین‌نامه، رانندگان پلتفرم‌های حمل‌ونقل آنلاین که فاقد بیمه تأمین اجتماعی هستند را مشمول پرداخت حق بیمه با نرخ ثابت می‌کند. کارشناسان معتقدند، پلتفرم‌ها به عنوان نهاد‌های مسئول، باید وظیفه پرداخت حق بیمه را بر عهده بگیرند. اما این موضوع نیازمند گفت‌وگوی اجتماعی گسترده با حضور نمایندگان دولت، پلتفرم‌ها و رانندگان است تا الگویی عادلانه طراحی شود.

تاکسی‌های اینترنتی برداشته شود، باید سراسری باشد نه معطوف به استان به همین دلیل تلاش کردیم مشکلات را کلان در سطح کشور پیگیر باشیم. به طور میانگین فقط در شهری مثل تهران ۸۰۰ هزار راننده در سکوهای اینترنتی فعال هستند که تشکل ندارند، اگر انجمنی در تهران برایشان ایجاد شود، صدایشان بهتر به گوش مسئولان می‌رسد به همین دلیل ایجاد تشکل صغی در هر استان بسیار حائز اهمیت است تا بتوانند به مهم‌ترین مطالبات‌شان که بحث پوشش بیمه اجتماعی است، دست یابند.»

رانندگان سکوهای مجازی معتقدند، فعالیت‌شان مثل کارگران است چرا که هیچ دخل و تصرفی در کاری که انجام می‌شود، ندارند. مثلاً قیمت‌گذاری نرخ مسیر توسط پلتفرم انجام می‌شود، نوع مسافر توسط سکو تعیین و مبدأ و مقصد را اپلیکیشن مشخص می‌کند، راننده فقط کار جابه‌جایی مسافر را انجام می‌دهد. محبی می‌گوید: «رانندگی یکی از خطرناک‌ترین شغل‌هاست چرا که حوادث بسیاری پیش رویشان قرار دارد و از آنجایی که با وسیله نقلیه شخصی مسافر را جابه‌جا می‌کنند، حاشیه سود پایینی است کارشان دارند. کوچکترین توقع‌شان پوشش بیمه اجتماعی اجباری است

صدای تشکل‌ها به گوش مسئولان می‌رسد

رئیس انجمن صنفی تاکسی‌های اینترنتی با اشاره به اینکه محوریت پیگیری‌های انجمن ما کشوری است، توضیح می‌دهد: «اگر قرار است، قدمی برای رفع مشکلات رانندگان

سفر بین ۱۵ تا ۲۰ درصد مربوط به سکو است، در نتیجه روزانه هر راننده در استان تهران حدود دو میلیون تومان درآمد دارد.»

رانندگان تاکسی‌های اینترنتی تابع قوانین کار هستند

فرشاد اسماعیلی حقوق‌دان و پژوهشگر حوزه بیمه‌های اجتماعی قار بگیرند. طبیعتاً بیمه شدن رانندگان سکوهای مجازی برای تأمین اجتماعی تعهداتی ایجاد می‌کند اما این سازمان اعلام کرده است، ترجیح می‌دهد رانندگان بیمه باشند. اما نکته مهم این است، این دسته از رانندگان اصلاً کارگر محسوب می‌شوند یا نه؟

او با اشاره به دلایل رابطه کارگر و کارفرما در تاکسی‌های اینترنتی توضیح می‌دهد: «تیین‌فرد برای انجام کار یکی از ویژگی‌های قانون کار است به این شکل که رانندگان تاکسی در صفحه پلتفرم عکس و مشخصات دارند، به همین دلیل نمی‌توانند کار را به فرد دیگری بسپارند و اگر این اقدام انجام شود، خلاف بوده و امتیازش

را کاربر می‌خوانند یعنی کسی که از اپلیکیشن استفاده می‌کند، درآمد زایی نمی‌کند؛ ولی در واقعیت برگعکسش اتفاق می‌افتد. درحالی که راننده با درخواست سکو کار می‌کند با قوانینی که او وضع کرده است اگر بیمه داشته باشد با رغبت بیشتری کار می‌کند که نفع آن در نهایت به جیب سکو‌ها می‌رود.»

به گفته محبی، سکو‌ها می‌گویند، بیمه نمی‌کنند چون قراردادی وجود ندارد؛ «اما حرف ما این است که هر سفری که راننده انجام می‌دهد از سه ضلع مسافر، راننده و نرم‌افزار تشکیل شده و مشخص است راننده در طول روز چندساعت فعال بوده و خدمت رانندگان را بر عهده می‌گیرد. آنها هیچ امتیازی به فردی که هر روز، روزی ۱۰ ساعت فعال است، نمی‌دهند اما برای افرادی که شغل دومشان رانندگی است، مشوق‌هایی را در نظر می‌گیرند تا مسافر بیشتری جابه‌جا کنند.»

رئیس انجمن صنفی تاکسی‌های اینترنتی درمورد میانگین دریافتی رانندگان اینترنتی می‌گوید: «بسته به مسیر مسافر است، هر راننده طی یک ساعت می‌تواند دو سفر انجام دهد. افرادی که ۱۰ ساعت کار می‌کنند روزی ۲۰ سفر انجام می‌دهند که هزینه هر



مخالف آیین‌نامه بیمه رانندگان اینترنتی هستیم

اشتغال در پلتفرم‌ها بویژه در رابطه با رانندگان تاکسی اینترنتی به علت نداشتن قراردادکاری و نبود تعهد برای شاغلینش، هیچ رابطه کارگر و کارفرمایی را ایجاد نمی‌کند و کارفرمایان یا همان صاحبان کسب و کار هیچ مسئولیتی در قبال بیمه اجباری آنها ندارند. اینها بخشی از محبت‌های رضا الفت‌نسب، رئیس اتحادیه کشوری کسب‌وکارهای مجازی در مورد بیمه اجباری اجتماعی شاغلان در سکوهای مجازی بویژه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی است. او به «ایران» می‌گوید: «رانندگان هیچ رابطه قراردادی با پلتفرم ندارند، تا سرساعت مشغول به کار شوند یا خاتمه کار داشته باشند. سازمان تأمین اجتماعی مدتهاست به این موضوع ورود کرده است، اما کشیم این دسته از شاغلین می‌توانند از بیمه‌ای شبیه به بیمه خویش‌فرما استفاده کنند.»

الفت نسب با بیان اینکه با نوشتن آیین‌نامه ماهیت قانون را تغییردادند، توضیح می‌دهد: «آیین‌نامه‌ای را برخلاف قانون برنامه هفتم توسعه نوشته‌اند. در قانون آمده است «رانندگان مجاز هستند، اما در آیین‌نامه بیمه اجتماعی را «تکلیف» اعلام کردند که این تغییر مورد اعتراض ما قرار گرفته است. ماهیت کسب و کارهای مجازی، اشتغال دل‌خواهی آن است، یعنی افراد هر زمان که دوست دارند، کار می‌کنند و هر زمان که بخواهند از کار کناره می‌گیرند. به زبان ساده افراد در این نوع اشتغال تعهدی به کارفرما یا همان صاحب کسب و کار ندارند.»

رئیس اتحادیه کشوری کسب‌وکارهای مجازی در مورد ایجاد مشوق از سوی تأمین اجتماعی برای بیمه رانندگان می‌گوید: «اگر سازمان تأمین اجتماعی می‌خواهد با اجباری کردن بیمه برای رانندگان تاکسی اینترنتی تازاری‌اش را جبران کند، بهتراست طرحی مشوقانه بگذارد و بخشی از بیمه را خودش بر عهده بگیرد، بعد با پلتفرم توافق کند. یعنی هر سه ضلع؛ بیمه، راننده و پلتفرم به توافق برسند، نه اینکه بخواهند بیمه اجتماعی رانندگان را بر دوش صاحبان کسب و کار بگذرانند. سکو چرا باید هزینه بیمه شخصی را پرداخت کند که با او قراردادی ندارد؟!»