بیمه گران هواپیما باید مراقب خطر پرندگان کوچک باشند

نرخ اصلی متکی است که واگذارنده تعیین می‏کند.به گفتهء وی واگذاری‏های نسبی گواه اعتمادی است که بیمه‏گران‏ اتکایی به صلاحیت بیمه‏گذار خود در انتخاب ریسک و قیمت‏گذاری دارند ولی این اعتماد،بیمه‏گر را کاملا به‏ وابستگی و بخت و اقبال واگذارنده سوق می‏دهد.

تشکیل ظرفیت جدید اتکایی و بازار رقابتی شدید بین‏ شرکت‏های بیمه،عملیات نسبی را به طور وسیعی در جهان‏ به هم ارتباط خواهد داد.

در بیمهء اتکایی نسبی معمولا به طور کامل،شرط پیروی از بیمه‏گر مستقیم اجرا می‏شود و از نظر واگذارنده به‏ صورت کامل‏ترین وسیلهء مشارکت در خطر به حساب‏ می‏آید.هم چنین بیمهء اتکایی نسبی ضریب توان پرداخت‏ دیون را بهبود می‏بخشد و برای مشاغلی که رشد سریعی‏ دارند و یا شرکت‏هایی که سرمایهء کمتری دارند امتیاز به‏ حساب می‏آید.ولی آیا این بهترین پوشش است؟در حقیقت آیا این بیمه‏گر اتکایی است که از انتخاب بیمه‏گذار تبعیت می‏کند یا واگذارنده؟که در نهایت قربانی شیوهء بیمه‏های اتکایی نسبی خواهدشد؟

به نظر آقای هاگ،سهل الوصول بودن بیمهء اتکایی‏ نسبی ممکن است بیمه‏گر را اغوا کند که شرایط بیمه‏نامه را به طور نارسا تنظیم نماید.این امر به تعداد زیادی از بیمه‏گران اجازهء رقابت برای ریسک واحد را می‏دهد که به‏ کاهش قیمت‏ها در سطحی زیان‏آور منجر خواهد شد.

منبع 1998 lnsurance Dayṣ4th Feb.

بیمه‏گران هواپیما باید مراقب خطر پرندگان‏ کوچک باشند

احتمال وقوع حوادث ناشی از نقص فنی یا بدی هوا به حد کافی برای مسافران هواپیما نگران کننده است،ولی ازدحام‏ پرندگان که به سقوط هواپیما منجر می‏شود به قضیه شکل‏ دلهره آورتری می‏دهد.

آمار نشان می‏دهد که پرندگان برای هواپیما تهدید بیشتری دارند.به طوری که هر ساله باعث وقوع میلیون‏ها دلار خسارت به موتور هواپیما می‏شوند.به نظر متخصصان،احتمال وقوع حوادث مرگ‏بار ناشی از تصادم‏ پرندگان با جت‏های بزرگ در امریکا یا کانادا در ده سال آینده‏ 25 درصد است.

وقایع گزارش شده به مسؤولان کشوری هواپیمایی‏ انگلستان بیان‏گر آن است که بین سال‏های 1993 تا 1995 تعداد برخوردهای پرندگان با هواپیما به شدت افزایش‏ داشته است.در مقایسه با سال 1993 با تعداد 725 مورد تصادم،حدود 1001 برخورد در سال 1995 گزارش شده‏ است.اما حوادث بی‏شماری هستند که از جنبهء خسارتی‏ تأثیری بر بیمه‏گران ندارند.اگر هم خسارتی رخ داده باشد در حد کسورات متعلق به خطوط مسافرتی هوایی است.عامل‏ بالقوهء خسارت‏های انسانی و مالی ناشی از تصادم پرندگان‏ به هواپیما مسأله‏ای است که توجه روزافزون کلیه دست در کاران صنعت هواپیمایی را جلب کرده است.

خسارت‏های سالیانهء ناشی از تصادم پرندگان حدودا 2 میلیارد دلار برآورد شده و بنا به گفتهء آقای رابینسون عضو هیأت مدیرهء گروه هواپیمایی آئون،مخارج پنهانی آن نیز هنگفت است.

وی توضیح می‏دهد:در صورت وقوع حادثه یا تصادفی‏ برای هواپیما،کارگزار هواپیمایی متحمل برخی مخارج غیر قابل پیش‏بینی خواهد شد که تعداد زیادی از آن‏ها بنا به‏ مصالح بیمه‏ای جبران ناپذیرند.این خسارت‏ها ممکن است‏ ناشی از فرود اضطراری،سقوط حین برخاستن از زمین،یا از کار افتادن موتور در پی برخورد با پرندگان باشند.هم‏چنین‏ مسؤولان فرودگاه و کنترل ترافیک هوایی با مسؤولیت‏های بالقوهء مهمی روبه‏رو هستند.زیرا که 80 تا 90 درصد برخورد پرندگان با هواپیما در محوطه یا در نزدیکی فرودگاه‏ روی می‏دهد.ناکامی در برنامه ریزی جامع برای حفظ و کنترل پرندگان وحشی ممکن است به از دست رفتن جان‏ انسان در نتیجهء برخورد پرندگان با هواپیما بینجامد و مسؤولان فرودگاه و کنترل ترافیک هوایی را با موارد زیادی‏ از دعاوی جبران خسارت مواجه سازد.آقای رابینسون بر نیاز به مراقبت دایمی افرادی که مسؤول کنترل و پراکنده‏ سازی پرندگان در محوطهء فرودگاه هستند تأکید می‏ورزد:«به‏ نظر من مسؤولان فرودگاه و کنترل ترافیک هوایی باید در خط مقدم ادای وظیفه کنند».

در یادداشت اخیر راجع به خطر پرندگان وحشی،آقای‏ رابینسون اظهار کرده است که در انگلستان به این پرسش که‏ آیا مسؤولان فرودگاه یا مرکز کنترل ترافیک هوایی قانونا مسؤول تصادف ناشی از برخورد پرنده با هواپیما هستند یا نه قبلا پاسخ داده شده است.در پی خسارت به هواپیمای‏ فالکون 20 در دسامبر سال 1973 دعوی موفقی علیه‏ فرودگاه نروژ اقامه شد.قاضی به اختصار اشاره کرد که در این‏ قضیه«خوانده»به سبب مسؤولیت متعارف خود،یعنی‏ مراقبتی که منطقا و طبق شرایط موجود می‏بایست در هنگام ادای وظیفه در فرودگاه به عمل بیاورد به شاکیان‏ (گردانندگان هواپیما)بدهکار است.وی معتقد بود که‏ «خوانده»در ادای وظایف خود قصور ورزیده است و برای‏ خسارت وارده به شاکیان باید به نفع آن‏ها رأی صادر شود. مورد بعدی در امریکا در پی خسارت‏های وارده به‏ هواپیمای سابرلایز در نتیجهء برخورد با پرندگان در ژوئن‏ 1975 بود که به اقامهء دعوی موفق شرکت بیمهء سایفکو علیه شهردار واتر تاون منجر شد.

به نظر دادگاه،علت اقرب سقوط،قصور در آگاه ساختن‏ خلبان از حضور پرندگان بود.رأی صادر شده این بود که‏ گردانندگان فرودگاه باید بهای کامل هواپیمای ساقط شده را بپردازند.هم‏چنن مطلع شدیم که هواپیمایی فرانسه به دنبال‏ پیگیری قانونی علیه فرودگاه جان اف کندی به علت‏ برخودهای متعدد غازهای کانادایی با هواپیمای فرانسوی‏ کنکورد در سال 1995 است.پیتر جارمن مشاور ارشد شرکت بیردچک که فعالیتش در زمینهء تنظیم برنامه‏های‏ کنترل پرندگان وحشی در محدودهء فرودگاه‏هاست،اظهار کرده است که مشکل تصادم پرندگان با هواپیما را نباید دست‏کم گرفت.وی می‏گوید:این نگرانی وجود دارد که‏ احتمالا مسؤولان فرودگاه کاملا پی به اهمیت این مسأله‏ نبرده باشند.غالبا برای کاهش خطر،آنان می‏توانند اقدام‏های گوناگونی به عمل آورند ولی چنین نمی‏کنند.به‏ نظر او هجوم پرندگان همیشه خطر عادی تلقی شده و اقدام‏ ناچیزی برای کاهش این خطر انجام گرفته است.وی معتقد است که بدون صرف هزینهء زیاد می‏توان از مزاحمت‏ پرندگان کاست.

نخستین گامی که فرودگاه‏ها می‏توانند برای کاهش خطر بردارند،ایجاد تغییرات در مناطق طبیعی است،به طوری که‏ برای پرندگان جذابیت کمتری داشته باشد.هم‏چنین می‏توان‏ کارهایی نظیر زدن علف‏ها و چمن‏های اطراف،جابه‏جایی‏ مناطق سیل خیز از طریق زهکشی،از بین بردن علف‏های‏ هرز و نابود سازی گیاهان مورد توجه پرندگان یا سم‏پاشی را مد نظر قرار داد.علاوه بر برقراری ترتیبات لازم در مناطق‏ طبیعی،اجرای فعالانهء برنامهء کنترل پرندگان روشی است که‏ موفقیتش عملا به ثبوت رسیده است.ایجاد انواع صداهای‏ ناهنجار مانند بلندگوهایی که روی ماشین نصب شده باشد تا پرندگان را متفرق کنند و شلیک نوارهایی با تپانچه که‏ باعث وحشت و متفرق شدن پرندگان می‏شود نیز،مؤثر خواهد بود.اقدام دیگر در مدیریت ریسک،حفظ سوابقی‏ است که مسؤولان فرودگاه را قادر می‏سازد تا آگاهی‏های کلی‏ را انتشار دهند و در اختیار کارکنان هواپیما بگذارند.برای‏ نمونه،در اسرائیل که خط سیر اصلی مهاجرت پرندگان‏ است در حال حاضر هواپیماهای نظامی از مسیرهای‏ مشخصی پرواز می‏کنند و زمان پرواز طوری تنظیم می‏شود که از برخورد با انبوه پرندگان اجتناب شود.ترتیب‏ برنامه‏های کاری به صورت کشیک برای کارکنان مرکز کنترل‏ ترافیک هوایی و کارکنان هواپیما نیز مؤثر است.

بازرسی نحوهء کنترل پرندگان در فرودگاه‏های خصوصی‏ را شرکت‏های تخصصی«مقابله با پرندگان»انجام می‏دهند. آن‏ها مشکلات مربوط به وجود پرندگان را در محدودهء فرودگاه،از تمام جوانب از جمله مدیریت مکان‏های طبیعی‏ ویژهء پرندگان،مکان‏های مرتفعی که در اطراف و بالای فرودگاه‏ محل فعالیت پرندگان هستند،مسیرهای پروازی پرندگان و برخوردهای احتمالی آن‏ها با هواپیما بررسی می‏کنند.

نظریهء غالب این است که اگر در آینده قرار باشد از خطر جدی برخورد پرندگان با هواپیما کاسته شود،نیاز بیشتری‏ به مدیریت ریسک خواهد بود.حوادث روزافزون برخورد پرندگان با هواپیما مؤید این نظریه است.

ظرف هفتهء گذشته بازرسان نیروی هوایی ایالات متحده‏ گزارشی دربارهء خطای خلبان و پرندگان در سال قبل که عامل‏ برخورد دو جت نظامی و کشته شدن دو نفر در کالیفرنیا بوده‏ است ارائه کردند. تحقیقات گزارش مذکور نشان می‏دهد که در تاریخ 22 اکتبر،خلبان جت جنگندهء اف-16 با دیدن پرنده‏ای در مسیر پروازش هواپیما را به سرعت روبه بالا هدایت کرده که‏ در نتیجهء این مانوور،هواپیمایش روی هواپیمای آموزشی ا تی 388 سقوط نموده است.