هزینه بالای تصادفات رانندگی و راه های تعدیل آن در اروپا

آمار و ارقام در زمینه تصادفات اتوموبیل و بیمه‏های مربوطه گویای آن است که هنوز کارهای‏ بسیاری در این زمینه باید انجام شود.در اروپا هر سال‏ در حدود 45000 نفر در تصادفات رانندگی جان‏ می‏سپارند و 7/1 میلیون نفر دچار صدمات جدی‏ می‏شوند.خسارات ناشی از صدمات جانی که بر اثر تصادفات در جاده‏ها بوجود می‏آید تعداد قابل توجهی‏ می‏باشد،در آلمان این رقم به میزان 45 میلیون مارک‏ آلمان(28میلیون دلار)در سال می‏رسد.

بیمه‏گران اتوموبیل در آلمان از هم‏اکنون برای‏ کاهش صدمات و خسارات ناشی از تصادفات‏ مطالعات گسترده‏ای را آغاز کرده‏اند.یکی از مهم‏ترین‏ یافته‏های این گروه آن بود که می‏توان تنها با استفاده از کیسهء هوا و سیستم‏های نگهدارنده هم‏چون کمربند ایمنی از بسیاری از تصادفات منجر به فوت جلوگیری‏ کرد.درمدت 30 سال بیمه‏گران اتوموبیل در بخش‏ GDV تحقیقات خود را در زمینه عوامل ایجاد تصادفات و عواقب آن از طریق مؤسسه‏ Fahrzevgsicheheit که مؤسسه ای تحقیقاتی در زمینهء ایمنی خودروها است انجام می‏دهند.گروه‏ تحقیقاتی این مؤسسه که توسط پروفسور کلاوس‏ ویدر رهبری می‏شود،بر روی 1000 مورد تصادف که‏ حداقل یک نفر در آن به‏طور جدی صدمه دیده است‏ مطالعه کردند.نتایج این مطالعه در مقاله ای با عنوان‏ «تحلیل مسائل ایمنی در تصادفات اتوموبیل»منتشر شده است.اطلاعات جمع‏آوری شده قسمتی از اطلاعاتی است که از 15000 مورد تصادف اتوموبیل‏ به منظور مطالعهء آن‏ها جمع‏آوری شده است.در این‏ تحقیق که به عنوان تحقیق گروه ریسکو Resiko مطرح شده تنها تصادفاتی مورد نظر بوده است که در آن‏ها حداقل یک نفر دچار صدمات جدی شده و یا طبق مقیاس‏های موجود در AIS به عنوان صدمه‏ جدی یا درجه 3 مطرح شده باشد.طبقه بندی AIS صدمات وارده را به 7 درجه تقسیم می‏کند که از صفر تا 6 می‏باشد.در این مقیاس صفر برای مواردی است‏ که صدمه ای وارد نشده و 6 برای فردی است که بر اثر صدمات وارده جان سپرده باشد.اضافه بر آن حدود 200 مورد از تصادفاتی که صدمات ناشی از آن حدود 2 بوده است(چندان شدید نبوده)اما احتمال داشتن‏ تأثیرات بلندمدت و هزینه‏های بالا در آن‏ها زیاد بوده است(مانند شکستگی دنده‏ها)نیز ذکر شده است.

نتیجهء مهم دیگری که از این تحقیقات حاصل شد آن بود که تصادفاتی که در اثر برخورد با طرفین‏ اتوموبیل بوجود می‏آیند.باعث بیشترین صدمات‏ می‏شوند.آمار نشان می‏دهد در حدود 60 درصد از تصادفاتی که باعث بوجود آمدن صدمات جدی شده‏ در اثر برخورد به کنار اتوموبیل بوده است.افرادی که‏ در هنگام بروز تصادف با اتوموبیل در کنار همان نقطه‏ برخورد به ماشین قرار گرفته‏اند احتمال مرگ و یا صدمات وارد بر سر و استخوان‏های لگن و بالاتنه در آن‏ها بیشتر بوده است طبق تحقیقات GDV کیسه‏های هوایی که اطراف سرنشین‏ها تعبیه شده است‏ نباید تنها از قسمت‏های بالای بدن محافظت کنند بلکه‏ قسمت پایین بدن به‏خصوص استخوان لگن افراد نیز باید محافظت شود.هم‏چنین کیسه‏هایی از هوا مخصوص محافظت از سر باید در خودرو تعبیه شود تا میزان صدمات وارده به این نقطه از بدن را کاهش دهد.

تحقیقات هم‏چنین نشان می‏دهد رانندگانی که در بروز تصادفات مقصرند نسبت به دیگر سرنشینان‏ بیشتر در معرض آسیب‏دیدگی قرار دارند.تصادفاتی‏ که از طرفین ماشین صورت می‏گیرد غالبا به علت از دست دادن کنترل رانندهء خاطی در اثر سرخوردن و لغزش خودرو حادث می‏شود.در تحقیقات GDV بدون اینکه نیاز به باز سازی صحنه تصادفات باشد خواستار ارائه تسهیلات بیشتر در کنار ماشین برای جلوگیری از مرگ و صدمات جدی شدند.

امروزه نیاز به داشتن سیستمی الکترونیکی‏ احساس می‏شود که در مواقع از کنترل خارج شدن‏ خودرو در اثر سرخوردن ولغزندگی جاده از واقعه‏ جلوگیری کند،و پیش‏بینی می‏شود این سیستم‏ الکترونیکی در نسل آیندهء خودروها نصب شود.

پس از نصب کیسه‏های هوا در خودروها میزان‏ صدمات اگرچه چندان جدی نیستند اما باعث ایجاد هزینه‏های زیادی در طول مدت درمان خود می‏شوند. محققان جدولی از هزینه‏ها در تصادفات مختلف ارائه‏ کرده‏اند که صدمات را بر حسب طبقه‏بندی AIS نشان‏ داده‏اند.آن‏ها در حدود 1685 مورد تصادف را بررسی‏ کردند که همگی سرنشین‏ها کمربند ایمنی داشتند و دچار صدمات جدی نشدند بالاترین میزان هزینه‏ها مربوط به صدماتی بود که به ران وارد شده و رتبه دوم‏ صدمات وارده بر لگن و سوم صدمات وارده بر ساق پا بود.اگرچه صدمات به سر در طبقه‏بندی AIS رتبه‏ اول را داراست اما از نظر ایجاد هزینه،رتبه چهارم را کسب کرده است.نکته قابل توجه دیگر این است که‏ اگرچه ضربه‏های مغزی و شکستگی پاشنه پا از نظر طبقه‏بندی AIS هر دو در یک مرتبه از نظر ایجاد خطر قرار دارند اما از نظر هزینه کاملا تفاوت دارند، ضربه‏های مغزی در حدود 4000 مارک آلمان و شکستگی پاشنه پا در حدود 200000 مارک آلمان‏ خسارت وارد کرده‏اند.شرکت تحقیقاتی GDV اظهار امیدواری می‏کند که با وجود این اختلافات در زمینه‏ خسارات در آینده این احتمال وجود دارد که در هنگام بالا بردن امنیت خودروها به مسائلی که باعث‏ بالا رفتن هزینه‏های درمانی می‏شود نیز توجه شود.

در تصادفاتی که از روبرو صورت می‏گیرد پرخرج‏ترین صدمات،صدمات وارده به پا می‏باشد و آنچه که در زمینه طراحی خودروها باید مدنظر قرار گیرد ساختمان پدال و داشبورد می‏باشد.در تصادفاتی‏ که از طرفین اتوموبیل صورت می‏گیرد شکستگی لگن‏ بالاترین هزینه را ایجاد می‏کند.نتیجهء دیگری که از تحقیقات مؤسسه Fahrzevgsichenheit به دست‏ آمده نشانگر این است که 40 درصد از تصادفاتی که‏ منجر به مرگ یا صدمات جدی شده‏اند را رانندگانی که‏ کمتر از 24 سال سن داشته‏اند باعث شده‏اند.این مسأله‏ تنها از بعد تکنیکی قابل بررسی است و محققان‏ می‏گویند در این‏گونه تصادفات علت تصادف‏ سهل‏انگاری و بی‏احتیاطی راننده نمی‏باشد بلکه علت‏ اصلی عدم تصمیم‏گیری درست در مواقع بحرانی از طرف راننده است.بنابراین آنان معتقدند که در آینده‏ برای اخذ گواهینامه رانندگی باید دو مرحله طی شود: مرحله اول همان مراحل معمول و مرحله دوم تعلیمات‏ مربوط به امنیت و مسائل ایمنی خواهد بود و این یکی‏ از 20 پیشنهادی است که بیمه‏گران صنعت اتوموبیل به‏ تولیدکنندگان،رانندگان و قانون‏گزاران ارائه دادند. دیگر پیشنهادهای ارائه شده عبارتند از: @اجباری شدن آزمایش الکل در هر تصادفی که منجر به آسیب دیدگی می‏شود.

@ملزم کردن رانندگان به کاهش سرعت خودرو در هوای تاریک و بارانی که این امر می‏تواند از طریق‏ کنترل کردن اعداد مندرج در سرعت شمار صورت‏ گیرد. @به کار بردن سیستم جلوگیری از لغزش تمامی‏ خودروها. @به کارگیری سیستمی که راننده را در صورت عدم به‏ کارگیری کمربند وادار به استفاده از آن نماید.تحقیقات‏ نشان می‏دهد در صورتی که اگر 100 درصد رانندگان‏ و سرنشینان از کمربند ایمنی استفاده کنند سالیانه‏ حدود 800 مورد مرگ در آلمان کاسته خواهد شد. @به کارگیری کیسه‏های هوای مخصوص سر در تمام‏ خودروها به عنوان یکی از وسائل ایمنی.به عنوان‏ مثال سرعت مربوط به تصادفات از روبرو را در آزمای‏ها از 56 کیلومتر به 64 کیلومتر در ساعت‏ افزایش دهند. @تقویت سرویس‏دهی در مواقع بروز تصادفات یکی‏ دیگر از پیشنهادها می‏باشد که شرکت تحقیقاتی‏ Fahrzevgsichenheit در این زمینه سیستمی را طراحی‏ کرده‏است که در کنار تلفن خودرو بوده و در مواقع بروز تصادف به‏طور خودکار عمل خواهد کرد. آمار فوق از نتایج بررسی انجام شده بر روی 1685 مورد تصادف گرفته شده است که در آن همگی‏ سرنشین‏ها دارای کمربند ایمنی بوده‏اند.و نشان‏دهنده‏ آنست که اگرچه همهء صدمات در یک مرتبه از AIS هستند اما از نظر تولید خسارات با هم تفاوت‏های‏ بسیاری دارند.

منبع:

Insurance Day.Oct.14.1998.

پوشش طرح‏های ملی یونان به ارزش‏ 5/2 تریلیون دراخما

پوشش بیمه‏ای بخش عمده‏ای از طرح‏های کلی به‏ ارزش 5/2 تریلیون دراخما،به شکل مجموعه‏ برنامه‏های از پیش تعیین شده میان شرکت‏های‏ بیمه‏ای بزرگ یونانی توزیع خواهد شد

گزارش داده شده که حجم پوشش بیمهء فنی در سال‏ 1999،از 5/4 میلیارد دراخمای سال 1998 به بیش‏ از 7 میلیارد دراخما در سال 1999 خواهد رسید.

اغلب طرح‏های عمومی در ارتباط با کارهای‏ ساختمانی بازی‏های المپیک است که در سال 2004 آتن میزبان این بازی‏ها خواهد بود.انتظار می‏رود در این رابطه حدود 500 میلیارد دراخما هزینه شود.

شرکت‏های بیمه‏ای که به نظر می‏رسد قسمت‏ بزرگی از این پروژه‏ها را به دست بگیرند عبارتند از: Alpha Insurance ù Interamerican ,Phoenix ,Ethniki ,Europe general Insurance S.A

شرکت‏های بیمه خارجی که تأثیر و سهم بیشتری‏ در پوشش پروژه‏های فوق دارند،عبارتند از .Gerling ù Generali Allianz

منبع:

??? ??? Athen. Greece.feb/1.1999.