

# بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری در استرالیا

دفتر مطالعات و پژوهشهای بیمه‌ای

مقدمه

ابعاد گسترده خدمات بیمه‌ای در دیگر نقاط دنیا و افزایش سطح کیفی خدمات بیمه‌ای شرکتهای بیمه دفتر مطالعات و پژوهش‌های بیمه‌ای را بر آن داشته است تا با مطالعه سیستمهای بیمه‌ای در سایر کشورها زمینه پی‌ریزی الگویی مناسب را برای صنعت بیمه کشورمان فراهم آورد. در این راستا سیستم بیمه اجباری شخص ثالث در ایالت ویکتوریای استرالیا مورد بررسی قرار گرفته است که ذیلاً چکیده‌ای از سیستم مورد اجرا در این ایالت ارائه می‌شود.

اختراع اتومبیل اگرچه گام مهمی در پیشرفتهای صنعتی و تکنولوژیکی بشر بشمار می‌آید اما در کنار فواید و مزایای غیرقابل انکار آن، دامنه خطراتی هم که افراد جامعه را تهدید می‌کند گسترش یافته است. خطراتی که از یک طرف متوجه جان و مال (اشخاص دیگر است) و از طرف دیگر رانندگان وسایل نقلیه و آینده خانواده‌های آنها را تهدید می‌نماید.

این مسئله مسئولین را بر آن داشته است تا با بکارگیری تدابیری دامنه خطرات اتومبیل و عواقب آن را تا حد ممکن کاهش دهند. تدابیر اتخاذ شده دو مقطع را شامل می‌شوند: الف - قبل از وقوع حادثه از طریق ایجاد و بکارگیری مکانیزم‌هایی جهت جلوگیری از بروز حادثه (کمربند ایمنی - علائم هشدار دهنده و.....)

ب) بعد از وقوع حادثه اقدامات و سیاستهایی به منظور حمایت از زیان دیدگان ناشی از آن. در هر دو مورد قانون به عنوان مهمترین ابزار دولتها عمل می‌کند. قوانین راهنمایی و رانندگی (به منظور کاهش تعداد حوادث رانندگی) و قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی (به منظور کاهش عواقب ناخوشایند حوادث برای زیان دیدگان) از جمله مهمترین قوانین در ارتباط با اتومبیل و حوادث احتمالی ناشی از آن می‌باشد. ماده اول قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی

مصوب ۱۳۴۷ صراحتاً بیان می‌دارد که کلیه دارندگان وسایل نقلیه موظفند مسئولیت مدنی خویش در قبال اشخاص ثالث را بیمه نمایند.

اگرچه وضع این قانون اقدام مثبتی جهت حمایت از مردم در مقابل خطرات ناشی از حوادث اتومبیل است ولی به دلیل گذشت بیش از بیست سال از زمان تصویب آن و تغییر شرایط زندگی در جامعه، تجدیدنظر در آن ضروری می‌نماید.

بر اساس این قانون تنها افراد ثالث تحت حمایت بیمه قرار می‌گیرند و مالک، راننده، و افراد خانواده تحت تکفل آنها از این پوشش مستثنی هستند. همچنین در موارد بسیاری علیرغم وجود تعهد پرداخت خسارت، برای راننده مقصر پوشش بیمه‌ای وجود ندارد و در مواردی هم که پوشش بیمه‌ای وجود دارد به قدری ناچیز است که بسیاری از دارندگان وسایل نقلیه ترجیح می‌دهند خسارت را شخصاً پرداخت نموده و مشکل مراجعه به شرکت بیمه را نداشته باشند.

بررسی سیستمهای بیمه زیان‌دیدگان در سایر کشورها می‌تواند ما را در تهیه الگوی مناسب جهت کشورمان یاری دهد به همین منظور و به عنوان نمونه نظام بیمه اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی را در ایالت ویکتوریای استرالیا که حاوی نکات تازه‌ای است، مورد بررسی قرار گرفته است.

### مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه در ایالت ویکتوریا - استرالیا<sup>(۱)</sup>

بیمه اجباری وسایل نقلیه در ایالت ویکتوریا در چهارچوب قانون حوادث وسایل نقلیه مصوب ۱۹۸۶ عمل می‌نماید. این قانون یک هدف عمده را دنبال می‌کند و آن فراهم آوردن پوششی جامع برای افراد جامعه است که به موجب آن هزینه‌های ناشی از «صدمات جانی یا فوت» طرفین حادثه جبران گردد.

از نکات قابل تأمل در این قانون ایجاد یک سیستم بیمه‌ای است که بواسطه آن تمامی افراد درگیر در حادثه تحت پوشش قرار می‌گیرند بطوریکه رانندگان وسایل نقلیه، سرنشینان (حتی افراد خانواده)، عابران و هر شخصی که بواسطه برخورد یا تصادم با وسیله نقلیه دچار آسیب‌دیدگی یا صدمه جانی شده باشد از پوشش بیمه‌ای برخوردار خواهند بود. بر این اساس تمام رانندگان (دارندگان وسایل نقلیه) ملزم به خرید بیمه‌نامه‌اند. این نوع بیمه با مشارکت و همکاری نزدیک اداره راهنمایی و رانندگی اجرا می‌شود. این همکاری در چهارچوب وظایفی است که دارندگان وسایل نقلیه به منظور برخورداری از پوشش بیمه‌ای به عهده دارند. اهم این وظایف به شرح ذیل است:

الف - طبق قانون، هر وسیله نقلیه موتوری باید نزد اداره راهنمایی و رانندگی به ثبت برسد. این ثبت باید همه ساله تمدید شود و هرگونه نقل و انتقالی با اطلاع اداره راهنمایی و رانندگی صورت گیرد.

ب - همراه با تمدید ثبت سالانه، مبلغی به عنوان عوارض پرداخت می شود و چون مراجعه هر ساله اجباری است مبالغ حق بیمه نیز در کنار عوارض سالانه پرداخت شده و برگ رسیدی به همراه یک برچسب که بر روی آن مشخصات وسیله نقلیه و مدت بیمه درج شده است دریافت می گردد. این برچسب بر روی شیشه اتومبیل نصب و اطلاعات مربوطه در کامپیوتر مرکزی ثبت می شود بطوریکه دسترسی به آخرین اطلاعات در مورد وسایل نقلیه امکان پذیر می باشد. ثبت سالانه وسیله نقلیه و پرداخت عوارض و حق بیمه عمدتاً به وسیله پست یا شعب بانکها صورت می گیرد. حق بیمه نیز براساس نوع وسیله نقلیه و منطقه جغرافیایی تردد تعیین می شود و هر ساله قابل تغییر است.

ج - پلیس با کنترل برچسب روی شیشه اتومبیل و یا کسب اطلاعات لازم توسط کامپیوتر از وضعیت بیمه‌ای وسیله نقلیه آگاهی می یابد و نداشتن پوشش بیمه‌ای جرایم سنگینی را دربر خواهد داشت.

### کمیسیون حوادث و وسایل نقلیه

ساختار تاک (TAC)<sup>(۲)</sup>

بدنه عملیاتی قانون حوادث وسیله نقلیه را کمیسیون حوادث وسایل نقلیه تشکیل می دهد که تاک خوانده می شود. این کمیسیون متشکل از هیئت مدیره‌ای است که حداکثر شامل هشت نفر می باشد. به منظور آشنایی بیشتر با این کمیسیون بطور گذرا نگاهی خواهیم داشت بر اهداف، وظایف و منابع مالی آن.

اهداف این کمیسیون به شرح زیر تدوین گردیده است:

- ۱- اداره سیستم جبران خسارت حوادث رانندگی بطور مؤثر و کارا.
- ۲- حصول اطمینان از اینکه غرامت پرداختی با توجه به روشهای مناسب اقتصادی و اجتماعی و در حداقل زمان صورت می گیرد.
- ۳- ایجاد روشها و ساختارهای مدیریتی که سیستم را قادر به انجام وظایف و استفاده از اختیارات آن بنماید.

۴- اطمینان از اینکه سیستم جبران حوادث رانندگی بر مسائل مربوط به پیشگیری از وقوع حوادث و تأمین مؤثر تأکید دارد.

## وظایف:

اهم وظایف کمیسیون به قرار زیر است:

- ۱- اداره صندوق حوادث رانندگی.
- ۲- دریافت، ارزیابی و قبول یا رد ادعاهای خسارت.
- ۳- ایجاد رویه‌های مربوط به جبران خسارت.
- ۴- پرداخت خسارت (غرامت) به افراد محق به دریافت آن.
- ۵- تعیین هزینه‌های قابل پرداخت حوادث رانندگی (تعیین حدود تعهدات).
- ۶- جمع‌آوری و بازافت خسارتهای حوادث رانندگی.
- ۷- اظهار نظر در رابطه با طرح حوادث رانندگی.

## منابع مالی:

- منابع مالی این موسسه به منظور پرداخت خسارات از راههای زیر تأمین می‌شود:
- وجوهی که تحت عنوان حق بیمه حوادث رانندگی دریافت می‌گردد.
  - جرایمی که بواسطه تخطی از این قانون یا سایر قوانین مصوبه در ارتباط با حوادث وسایل نقلیه دریافت می‌گردد.
  - منافع حاصل از سرمایه‌گذاری ذخایر مالی.
  - هرگونه وجهی که کمیسیون بر طبق این قانون به عنوان وام دریافت می‌دارد.
  - سایر وجوهی که کمیسیون در راستای اهداف این قانون یا سایر قوانین دریافت می‌کند.

## تعهدات تاک در بیمه حوادث وسایل نقلیه موتورزی زمینی

### ۱- افراد تحت پوشش:

- ۱-۱- مطابق قانون حوادث وسایل نقلیه، اشخاص آسیب‌دیده در نتیجه یک حادثه رانندگی تحت شرایط زیر محق به دریافت غرامت خواهند بود.
  - حادثه در ایالت ویکتوریا روی داده باشد.
  - حادثه در یک ایالت یا کشور دیگر اتفاق افتاده باشد ولی وسیله نقلیه در ایالت ویکتوریا به ثبت رسیده باشد و شخص آسیب‌دیده یکی از شرایط زیر را داشته باشد:
    - الف - شهروند ویکتوریا باشد و یا
    - ب - راننده یا سرنشین وسیله نقلیه ثبت شده در ایالت ویکتوریا باشد.

۱-۲- اگر متوفی با توجه به شرایط مذکور در بند ۱-۱- محق به دریافت غرامت بوده باشد، افراد تحت تکفل (وابستگان) وی نیز مطابق قانون محق به دریافت غرامت خواهند بود.

۱-۳- اگر کمیسیون بر اساس قانون حوادث وسایل نقلیه مسئول پرداخت غرامت نباشد تنها به این دلایل است که:

الف - شخص در زمان وقوع حادثه شهروند ویکتوریا نبوده و یا

ب - راننده یا سرنشین وسیله نقلیه ثبت شده در ایالت ویکتوریا نبوده است  
کمیسیون در صورتی ممکن است غرامت شخص را پردازد که متقاعد شود وی قصد داشته حداقل به مدت شش ماه شهروند ایالت ویکتوریا شود.

۱-۴- در هر حال کمیسیون مسئول پرداخت غرامت نیست مگر آنکه شخص طبق قانون حوادث وسایل نقلیه محق به دریافت آن باشد.

۲- هزینه‌های تحت پوشش (ارقام بر حسب دلار استرالیا)

۲-۱- هزینه‌های پزشکی

شامل تمام هزینه‌های ناشی از استفاده از آمبولانس، خدمات پزشکی، دندانپزشکی، پرستاری، بیمارستانی و توان بخشی است که در نتیجه آسیب دیدگی یا مرگ ناشی از حادثه رانندگی بوجود آمده باشد.

۲-۲- ازدست دادن درآمد (زیان درآمدی)

چنانچه نان آور خانواده در نتیجه یک حادثه رانندگی مصدوم شده باشد ممکن است توانایی انجام کار را برای مدتی نداشته باشد و در عین حال شاید برای همیشه تمام یا بخشی از توانایی وی از دست رفته و درآمد او قطع شود یا تقلیل یابد.

کمیسیون برای این موارد نیز تدابیری اندیشیده است که برآن اساس غرامت به شکلهای زیر پرداخت می‌گردد.

۲-۲-۱- پرداخت یک مبلغ کلی بابت نقص عضو در اثر حادثه رانندگی.

کمیسیون باید میزان آسیب دیدگی شخصی را که در اثر حادثه رانندگی مصدوم شده تعیین نموده و مبلغی را متناسب با آن بر اساس شرایط زمانی زیر پرداخت نماید:

الف - اگر شخص مصدوم بیش از ۱۸ سال داشته باشد.

- هیجده ماه بعد از حادثه.

- یا هنگامی که ثابت شود شخص دچار آسیب دیدگی شده است. (هر کدام دیرتر

روی دهد).

ب - اگر شخص مصدوم (کمتر از ۱۸ سال سن داشته باشد)

- هیجده ماه بعد از حادثه.

- یا هنگامی که ثابت شود شخص دچار آسیب دیدگی شده است.

- و یا هنگامی که شخص به سن ۱۸ سالگی می‌رسد.

(هر کدام دیرتر روی دهد).

در صورتیکه نقص عضو کلی باشد (بیشتر از ۳۰ درصد از کارافتادگی داریم داشته

باشد) روش محاسبه مبلغ فوق به قرار زیر خواهد بود:

$$\frac{A - B}{C} \times 40580 \text{ (دلار)}$$

که در آن :

A = درصد آسیب دیدگی شخص در حادثه رانندگی

B = ۱۰ درصد

C = ۹۰ درصد

کمیسیون می‌تواند مبلغ بدست آمده را بطور یکجا و یا به درخواست مصدوم در چند

نوبت پرداخت نماید.

از طرف دیگر اگر نقص عضو جزئی باشد (کمتر از ۳۰ درصد از کارافتادگی داریم

داشته باشد) مبلغی به عنوان غرامت ناشی از نقص عضو بصورت ماهانه یا سالانه به

مصدوم پرداخت می‌گردد. این مبلغ در محاسبات مربوط به پرداختهای بلندمدت (که

بعداً به آن اشاره خواهد شد) از مبلغ قابل پرداخت هفتگی کسر می‌گردد.

رتال جامع علوم انسانی

پرداختهای سالیانه

این مبلغ بصورت زیر محاسبه میشود:

$$\frac{A - B}{C} \times 94680 \text{ (دلار)} \times \frac{75 - D}{50}$$

که در آن :

A = درصد آسیب دیدگی شخص در حادثه رانندگی.

B = ۱۰ درصد.

C = ۹۰ درصد.

D = بشرح زیر برآورد می‌شود:

- اگر سن مصدوم ۷۵ سال یا بیشتر باشد  $D = 75$  خواهد بود.

- اگر سن مصدوم ۲۵ سال یا کمتر باشد  $D = ۲۵$  خواهد بود.

- اگر سن مصدوم بیشتر از ۲۵ سال و کمتر از ۷۵ سال باشد  $D$  برابر تعداد سالهای سن شخص خواهد بود.

۲-۲-۲- پرداختهای کوتاه مدت:

اگر نان‌آور خانواده، درآمد خود را به لحاظ صدمه بدنی از دست بدهد و بعد از گذشت پنج روز از زمان وقوع حادثه توانایی انجام کار را نداشته باشد حداکثر تا ۱۸ ماه پس از وقوع حادثه مبلغی بصورت هفتگی به وی پرداخت خواهد شد. این پرداختها به میزان یکی از موارد زیر (هر کدام که بیشتر باشد) صورت می‌گیرد:

الف - ۸۰ درصد درآمد هفتگی وی یا

ب - اگر شخص مصدوم افراد تحت تکفل نداشته باشد ۲۱۱ دلار، یا

ج - اگر شخص مصدوم دارای افراد تحت تکفل باشد مبلغی برابر با مقادیر زیر:

- ۲۱۱ دلار به اضافه

- ۵۹ دلار برای یک فرد تحت تکفل

- ۱۹ دلار برای هر یک از افراد تحت تکفل دیگر.

در هر حال پرداختهای هفتگی نباید بیشتر از

- ۴۳۰ دلار، یا

- ۱۰۰ درصد درآمد هفتگی وی باشد

(هر کدام کمتر باشد ملاک محاسبه خواهد بود)

۳-۲-۲- پرداختهای بلند مدت

بعضاً اتفاق می‌افتد در نتیجه یک حادثه رانندگی نان‌آور خانواده تمام یا بخشی از توانایی خود را (برای همیشه) از دست بدهد. بنابراین چنانچه پس از ۱۸ ماه صدمات ناشی از حادثه همچنان باقی بماند و گواهی پزشکی این مدعا را ثابت کند کمیسیون نسبت به پرداخت مبلغی بصورت هفتگی به عنوان درآمد ممکن‌الحصولی که شخص مصدوم دیگر قادر نیست بدست آورد اقدام می‌نماید. مبالغ قابل پرداخت براساس یکی از موارد زیر (هر کدام که بیشتر باشد) محاسبه می‌شود:

الف - ۸۰ درصد درآمدی که شخص مصدوم بلافاصله قبل از وقوع حادثه

می‌توانسته داشته باشد، منهای مبلغی که بواسطه نقص عضو جزئی به مصدوم پرداخت

می‌گردد (اگر وجود داشته باشد)

ب - اگر مصدوم فرد تحت تکفل ندارد، ۱۸۸ دلار منهای مبالغ قابل پرداخت در قسمت الف، یا

ج - اگر مصدوم دارای افراد تحت تکفل است مبلغی برابر با مقادیر زیر - ۱۸۸ دلار به اضافه

- ۵۴ دلار برای یک فرد تحت تکفل

- ۱۷ دلار به ازای هریک از افراد تحت تکفل دیگر

منهای پرداخت‌های هفتگی که در قسمت الف صورت می‌گیرد.  
در هر حال پرداخت‌های هفتگی تحت این بخش نباید بیشتر از یکی از مقادیر زیر (هر کدام که کمتر است) باشد:

- ۳۵۰ دلار منهای مبلغی که بواسطه نقص عضو جزئی به مصدوم پرداخت می‌گردد (اگر وجود داشته باشد).

- ۱۰۰ درصد درآمد ممکن الحصول مصدوم بلافاصله قبل از وقوع حادثه.

۳-۲- مرگ نان آور خانواده:

اگر در اثر سانحه، نان آور خانواده فوت نماید افراد تحت تکفل وی می‌توانند درخواست دو نوع غرامت بنمایند که در پی آن از یک طرف مبلغی حداکثر تا ۱۰۰۹۸۰ دلار براساس سن فوت شده (بطور یک جا) و از طرف دیگر مبلغی حداکثر تا ۶۰۳ دلار براساس آخرین درآمد متوفی (بطور هفتگی) به علاوه هزینه‌های متعارف تشییع جنازه به خانواده وی پرداخت خواهد شد.

مواردی که کمیسیون مشغول جبران خسارت نیست و یا تعهداتش کاهش می‌یابد  
۱- عدم ارائه گزارش پلیس:

اگر شخصی در یک سانحه رانندگی صدمه ببیند باید بلافاصله به پلیس محلی گزارش دهد تا پوشش بیمه‌ای در مورد وی اعمال شود. بدیهی است اگر گزارش پلیس ارائه نشود کمیسیون تعهدی مبنی بر جبران خسارات وارده نخواهد داشت.

۲- رانندگی در حالت مستی.

اگر شخصی بواسطه رانندگی در حالت مستی مجرم شناخته شود کمیسیون براساس میزان الککل موجود در خون وی وضعیت تعهدات خود را معین می‌سازد مگر آنکه آن شخص کمیسیون را متقاعد کند که الککل موجود در خون وی به هیچ وجه در وقوع حادثه تأثیری نداشته است. طبقه‌بندی کمیسیون در این خصوص به شرح زیر است:



الف - اگر میزان الکل موجود در خون بیشتر از ۰/۰۵ درصد و کمتر از ۰/۱۲ درصد باشد تعهدات کمیسیون به میزان یک سوم کاهش پیدا می‌کند.

ب - اگر میزان الکل موجود در خون بیشتر از ۰/۱۲ درصد و کمتر از ۰/۲۴ درصد باشد تعهدات کمیسیون به میزان دو سوم کاهش پیدا می‌کند.

ج - اگر میزان الکل موجود در خون بیشتر از ۰/۲۴ درصد باشد کمیسیون تعهدی مبنی بر جبران خسارت ندارد.

۳- نداشتن گواهینامه رانندگی:

اگر مصدوم، راننده وسیله نقلیه‌ای بوده که گواهینامه رانندگی آن نوع وسیله نقلیه را نداشته است و یا چنین گواهینامه‌ای را داشته اما در هنگام وقوع حادثه معلق یا باطل بوده است، کمیسیون خسارت وارده را جبران نخواهد کرد. البته باید توجه داشت اگر در زمان وقوع حادثه راننده مصدوم تحت تعلیم رانندگی بوده و یا (غیر از رانندگی با موتورسیکلت) راننده‌ای که گواهینامه معتبر در خصوص آن نوع وسیله نقلیه را دارا بوده است در کنار وی نشسته باشد، کمیسیون خسارت وارده را جبران خواهد نمود.

۴- حوادث اتومبیل‌های مسابقه‌ای:

کمیسیون مسئول پرداخت خسارت به شخص مصدوم در اثر یک حادثه رانندگی که به‌انحاء زیر در یک مسابقه رانندگی شرکت داشته باشد، نخواهد بود:

الف - مصدوم، راننده یا سرنشین اتومبیل‌های مسابقه‌ای باشد یا،

ب - ناظر مسابقات اتومبیل‌رانی باشد و یا

ج - به هر طریق در آزمایش و تست اتومبیل مسابقه‌ای نقش داشته باشد.

### پیشنهادات:

به نظر می‌رسد جهت بررسی جامع‌تر (به‌عنوان یک الگو) اقدامات زیر ضروری باشد:

۱- ترجمه کتب و منابع موجود در این زمینه.

۲- بررسی موانع و مشکلات احتمالی در راه اجرای آن از نظر:

الف - حقوقی.

ب - اجرایی.

- چگونگی ایجاد یک سازمان مناسب جهت اجرای طرح.

- منابع لازم و نحوه تأمین آنها.

- امکانات لازم جهت ایجاد ارتباط بین مراکز راهنمایی و رانندگی و سازمان مجری طرح.  
- ارگانهایی که در صورت لزوم می توان از آنها کمک گرفت (مثل شهرداریها) و نحوه همکاری با آنها.

- بررسی تفاوت های احتمالی بین مقررات راهنمایی و رانندگی در ایران و استرالیا.  
ج - محاسبات فنی:

بدست آوردن آمار و ارقام واقعی در ارتباط با:

- میزان تصادفات و درصد فوت و یا نقص عضو ناشی از حوادث رانندگی.
  - متوسط هزینه های پرداختی برای مداوا، نقص عضو و فوت.
  - متوسط درآمد افراد جامعه طی یک دوره زمانی خاص (ماهانه یا سالانه).
- درخاتمه باید متذکر شد به منظور انجام اقدامات فوق الذکر و نیز در صورت لزوم بررسی طرح های مشابه و امکانات لازم جهت پیاده نمودن چنین سیستمی، بکارگیری یک گروه متخصص در علوم گوناگون بسیار حایز اهمیت است.

### منابع و مأخذ:

۱ - قانون حوادث و وسایل نقلیه ایالت ویکتوریا (۱۹۸۶)

۲ - جزوات بیمه حوادث و وسایل نقلیه در ایالت ویکتوریا

۳ - مجموعه قوانین بیمه

### پی نوشت

۱ - استرالیا با ۷,۶۸۶,۴۲۰ کیلومتر مربع وسعت، در قاره اقیانوسیه و در شرق اقیانوس هند واقع شده و پایتخت آن کانبرا می باشد. جمعیت استرالیا در سال ۱۹۹۰ بالغ بر ۱۶/۳ میلیون نفر بوده و از رشدی معادل ۱/۱۷ درصد برخوردار است. ۸۵/۷ درصد از مردم آن شهرنشین و ۹۹ درصد جمعیت آنرا با سوادان تشکیل می دهند.  
تولید ناخالص ملی (GNP) کشور استرالیا در سال ۱۹۸۹ با رشدی معادل ۱۳ درصد برابر با ۱۸۴,۵۲۶ میلیون دلار استرالیا بوده که بخش خدمات با احتساب ۶۳ درصد از کل تولید ناخالص ملی بالاترین سهم را به خود اختصاص داده است.

استرالیا در سال ۱۹۹۰ دارای ۱۱۴۲ بیمارستان، ۲۸,۵۰۰ پزشک، ۶,۲۰۰ دندانپزشک بوده و امید به زندگی برای مردان ۷۵ سال و برای زنان ۸۰ سال برآورد شده است.

نوع حکومت استرالیا «فدرال» و دارای شش ایالت می باشد. ایالت ویکتوریا یکی از آن ایالات است که ۲۲۷,۶۱۸ کیلومتر مربع وسعت دارد و مرکز آن ملبورن است.