



دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی و درمانی اصفهان

مدیریت امور پشتیبانی و تامین تجهیزات پزشکی دانشگاه

راهنمای جامع نگهداری

و صدور سیمه نامه ها و دریافت خسارت خودروهای دولتی

تابستان ۱۴۰۲



فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۴	مقدمه
۴	تعاریف
۵	شرح وظایف واحد نقلیه
۹	عوامل موثر بر خرابی خودروها
۱۰	نگهداری اتومبیل
۲۱	راهکارهایی در مورد کاهش مصرف سوخت
۲۲	اطلاعات بیشتر در مورد خودروها
۴۸	نشان گرهای هشدار دهنده
۴۹	انواع تصادفات رانندگی
۵۱	فرآیند خرید خودرو
۵۲	فرآیند اسقاط خودرو
۵۳	فرآیند بازدید و کارشناسی خودرو برای تعمیر و نگهداری
۵۴	فرآیند فروش خودروهای مازاد
۵۵	بیمه نامه مسئولیت مدنی حرفه ای راننده امدادگر و اپراتور مرکز اورژانس
۵۶	اولین کار بعد از تصادفات رانندگی
۵۶	انواع کروکی
۵	تصادفات با خسارت مالی
۶۱	نکته های مهم در دریافت خسارت جانی و مالی
۶۸	آیین نامه ساماندهی پوشش فراگیر خدمات فوریت های پزشکی پیش بیمارستانی کشور
۷۹	مراحل گرفتن خسارت مالی ناشی از تصادفات رانندگی
۸۲	مدارک اعلام خسارت
۸۹	قانون جدید ثبت اطلاعات گواهینامه در بیمه شخص ثالث
۹۲	بخشنامه جدید بیمه شخص ثالث سال ۱۴۰۲ در رابطه با دیه
۹۶	فرآیند دریافت خسارت
۱۰۵	قانون بیمه شخص ثالث
۱۱۶	تصویب نامه هیات وزیران

مقدمه

جزوه آموزشی آشنایی با مباحث واحد نقیه حاضر برآن است تا با آموزش راهکارهای اصولی خودروها و تبیین وظایف و اختیارات مسئولین نقلیه و رانندگان شاغل در دانشگاه و واحدهای تابعه ضمن کاهش هزینه های جاری دانشگاه از هزینه های بی مورد و مازاد تعمیر و نگهداری خودروها کاسته و با بررسی های جزئی و دوره ای از بروز خرابی های احتمالی و غیر قابل جبران جلوگیری نماید. به همین خاطر در این جزوه تمام موارد مربوط به شیوه نامه ها و دستورالعمل های مربوط به واحد نقلیه ثبت شده است.

تعاریف

واحد نقلیه: واحدی است که عهده دار انجام امور مربوط به نقل و انتقال و ایاب ذهاب افراد و اموال می باشد.

تعمیرات اساسی: بر طرف کردن نقص یا عیب مربوط به خودرو که نیاز به تعویض یا تعمیر اساسی دارد.

تعمیرات اتفاقی: بر طرف کردن نقص یا عیب مربوط به خودرو که به وسیله تعمیرگاه های مجاز صورت می گیرد.

خودروهای دولتی: وسایط نقلیه ای که برای انجام امور اداری و خدماتی در اختیار دستگاه های اجرایی قرار می گیرند و به ترتیب زیر طبقه بندی می شوند :

- خودروهای خدمات عمومی: خودروهایی که دارای پلاک دولتی و برجسب شناسایی می باشند و نام دستگاه اجرایی استفاده کننده در برجسب درج و بر روی شیشه جلو و عقب خودرو از داخل نصب می گردد و انواع آن عبارتند از: سواری شهری و بیابانی، وانت و کامیونت اعم از دو کابین و تک کابین، مینی بوس، ون، اتوبوس، کامیون از قبیل تریلی، جرثقیل، تانکر، بونکر، آتش نشانی، پول رسان و آمبولانس.
- خودروهای خدمت: خودروهای سواری غیرعمومی شهری و بیابانی مورد استفاده مقامات مجاز که دارای پلاک روی خودروهای سواری بیابانی صرفاً جهت انجام وظایف عملیاتی دستگاه های اجرایی استفاده می شوند و دارای پلاک دولتی بوده و برجسب شناسایی بر روی شیشه جلو و عقب آنها نصب می شود.
- خودروهای دولتی دارای پلاک عمومی: خودروهایی که دارای پلاک عمومی می باشند.
- خودروهای خدمات اختصاصی: خودروهای غیرتشریفاتی که دارای پلاک شخصی می باشند.
- خودروهای تشریفاتی: خودروهای دارای پلاک خاص تشریفات که صرفاً در اختیار نهاد ریاست جمهوری و وزارت امور خارجه بوده و به منظور امور تشریفات استفاده می شوند. استفاده از پلاک تشریفات بر روی خودرو های سایر دستگاه اجرایی مطلقاً ممنوع است.
- خودرو سواری داخلی: وسیله نقلیه زمینی است که برای حمل انسان ساخته شده و ظرفیت آن با راننده حداکثر پنج نفر است. ظرفیت خودرو سواری استیشن با راننده حداقل هفت و حداکثر نه نفر است.

شرح وظایف واحد نقلیه

۱. تهیه و تنظیم بانک آمار و اطلاعات خودروهای دولتی و استیجاری واحدهای تابعه.
۲. کارشناسی و پیگیری صدور مجوزهای تاکسی سرویس و خودرو استیجاری واحدهای تابعه.
۳. برنامه ریزی و هماهنگی آموزش های مستمر جهت ارتقای سطح توانمندی رؤسای امور اداری واحدهای تابعه.
۴. ارزیابی عملکرد امور نقلیه کلیه واحدهای تابعه دانشگاه بر اساس چک لیست و شاخص های موجود و ارائه راهکار در جهت اصلاح فرایندها.
۵. شناسایی و جمع آوری خودرو های مازاد و اسقاطی در واحدهای تابعه و انتقال آنها به نقلیه دانشگاه.
۶. برآورد و نیازسنجی وضعیت خودروهای دولتی دانشگاه جهت برنامه ریزی خرید خودروهای مورد نیاز.
۷. پیگیری اخذ مجوز کمیسیون ماده ۲ اداره دارایی جهت فروش خودروهای مازاد و خرید خودروی جدید.
۸. نظارت بر اسناد هزینه های خرید لوازم یدکی و تعمیر خودروهای واحدهای تابعه
۹. تشکیل مستمر کمیته های تخصصی امور نقلیه و استفاده از راهبردهای عملیاتی کمیته ها.
۱۰. کنترل و نظارت بر میزان مصرف سوخت خودروهای دولتی دانشگاه.

۱۱. پیگیری تعیین شرایط و انعقاد قرارداد و نظارت بر عملکرد سرویس های ایاب و ذهاب پرسنل پردیس دانشگاه و واحدهای تابعه.
۱۲. تنظیم برنامه کشیک رانندگان ستادی در ساعات غیراداری و برنامه ریزی و نظارت در جهت اعزام رانندگان به مأموریت های اداری.
۱۳. ارائه خدمات ایاب و ذهاب به حوزه ستاد دانشگاه در طول سمینارها و آزمون های برگزار شده در دانشگاه.
۱۴. نظارت بر انجام خرید بیمه نامه های بدنه و شخص ثالث خودروهای دانشگاه.
۱۵. صدور گواهی میزان کارکرد خودروهای ستاد دانشگاه.
۱۶. نظارت بر رعایت اصول ایمنی، فنی و بهداشتی رانندگان خودروهای واحدهای تابعه.
۱۷. تنظیم گزارش حادثه و مشکلات فنی خاص خودروهای دولتی و هماهنگی بازدید و اعزام به تعمیرگاه های مجاز.
۱۸. کاهش هزینه های مصرفی حمل و نقل از طریق برآورد متمرکز نیازها.
۱۹. تدوین و به روزرسانی دستورالعمل استفاده از خودروهای استیجاری و تاکسی سرویس.
۲۰. نظارت بر امور مربوط به دریافت کارت سوخت، معاینه فنی، اخذ عدم خلافی، اخذ آرم طرح ترافیک و پرداخت عوارض و... خودروهای دولتی.
۲۱. بررسی و تأیید فاکتورهای تاکسی تلفنی و ارائه گزارش به مافوق.
۲۲. ثبت مأموریت خودروهای دولتی و استیجاری ستاد مرکزی و تاکسی تلفنی.

۲۳. جمع‌آوری آمار و اطلاعات مأموریت های ستادی و تنظیم گزارش های مربوطه.

۲۴. مشارکت در امر آموزش مدیران جدیدالانتصاب واحدهای تابعه.

۲۵. انجام سایر امور محوله در راستای اهداف مدیریت حسب دستور مقام مافوق

عوامل موثر خرابی خودرو ها

علوم نگهداری و تعمیرات با بررسی سوابق خرابی وسائط نقلیه عوامل موثر بر بروز خرابی های اضطراری و کاهش میزان عمر اجزای یک خودرو را به چهار گروه کلی تقسیم و راهکارهایی را برای رفع آنها پیشنهاد می نماید که به شرح ذیل می باشد :

۱. بی توجهی به شرایط اساسی وسائط نقلیه: عدم انجام به موقع و صحیح بازدیدهای روزانه (بازدید سطح روغن موتور سطح مایع خنک کننده و...) که منجر به تسریع در فرسایش قطعات و کاهش عمر مفید آنها می گردد.

۲. عدم رعایت استانداردهای بهره برداری از وسائط نقلیه: استانداردهای بهره برداری از وسائط نقلیه مواردی هستند که به منظور استفاده کامل و افزایش عمر آن می بایست رعایت گردند. به عنوان مثال تنظیم بودن باد لاستیک تاثیر زیادی بر افزایش عمر آن دارد و یا وجود مقدار مناسب روغن در مخزن روغن موتور و ... که بر وضعیت کارکرد تمامی اجزای سیستم تاثیر مستقیم دارد.

۳. عدم مهارت کافی در بهره برداری وسائط نقلیه: بسیاری از خرابی های اضطراری وسائط نقلیه به سبب عدم مهارت و اشتباهات انسانی رانندگان و تعمیرکاران ایجاد می گردد. بنابراین افزایش سطح تخصص و مهارت ها در حیطه بهره برداری از وسائط نقلیه و سرویس و نگهداری تاثیر بسیار بالایی بر کاهش خرابی های وسائط نقلیه خواهد داشت.

۴. عدم رفع کامل علل بروز تعمیرات: به طور معمول تعمیرکاران در هنگام وقوع خرابی تنها به رفع عیب و تعمیر قسمت ها و قطعات آسیب دیده پرداخته و علل وقوع خرابی مورد شناسایی قرار نمی گیرد، به عنوان مثال تعمیر انجام شده در مقابل شکستن یک شفت معمولاً تعویض شفت مذکور بوده و علل وقوع آن که ممکن است لقی یک یاتاقان، بروز لرزش های اضافی به علت ساییده شدن چرخ دنده ها باشد ردیابی و مرتفع نمود.

همان گونه که اشاره گردید چهار عامل فوق از دلایل کاهش عمر مفید وسائط نقلیه و افزایش هزینه نگهداری و تعمیر آنها می باشد. میزان تاثیر عوامل مذکور زمانی آشکار می گردد که بدانیم هزینه های بهره برداری، نگهداری و تعمیر وسائط نقلیه سهم قابل توجهی از هزینه های یک سازمان را در بر می گیرد.

نگهداری اتومبیل

استفاده بهینه از هر وسیله ای مستلزم سرویس و نگهداری به موقع آن دستگاه است که به عبارتی می توان این روش را بازبینی پیشگیرانه نامید، زیرا عمل به دستورات وضع شده از سوی تولید کننده و همچنین رعایت استانداردهای موجود نه تنها موجب افزایش عمر و ایجاد قابلیت بکارگیری در هر زمان با بالاترین درجه ایمنی و اطمینان می گردد بلکه از اتلاف بی مورد وقت و پول نیز جلوگیری می کند. بر همین اساس اتومبیل نیز که به عنوان مجموعه ای از سیستم ها و دستگاه های مختلف شناخته می شود، برای قراردادن در بهترین موقعیت بازدهی و همین طور برخورداری از شرایط ایده آل از نظر ایمنی، کارایی،

عملکرد و حتی زیبایی و ... نیازمند سرویس و نگهداری مداوم و انجام دقیق دستورالعمل های ارائه شده می باشد. در این شیوه نامه سعی شده با جمع آوری و ارائه توصیه ها و زمان بندی ها برای سرویس قسمت ها و اجزای مختلف اتومبیل، شما را در نگهداری هرچه بهتر و کامل تر اتومبیل یاری دهیم. البته بیان این نکته نیز ضروری به نظر می رسد که در صورت استفاده از خودرو در شرایط سخت و همچنین رانندگی در محیط های آلوده و پر از گرد و خاک، تعویض روغن موتور، فیلترهای هوا و روغن، شمع ها و حذف دیگر بخش هایی که تحت تأثیر چنین شرایط و محیط های نامساعد قرار می گیرند باید در فواصلی کوتاه تر از آنچه تعیین شده، صورت گیرد.

مهم ترین بخش و یا به عبارتی قلب تپنده در اتومبیل، موتور آن است و همانطور که می دانید سلامت و کارکرد صحیح این قسمت برای داشتن اتومبیلی سالم بسیار ضروری است. بنابراین از قسمت موتور شروع نموده و شرایط بازدید و سرویس آن را بررسی می نماییم:

- وجود روغن کافی و با چسبندگی مناسب چه در گرما و چه در سرما از مواردی است که در طول عمر موتور نقش بسزایی دارد. با چک کردن و بازرسی روغن در فواصل ۸۰۰ تا ۱۰۰۰ کیلومتر از کافی بودن آن در موتور مطمئن شوید، روغن موتور مناسب را با توجه به دفترچه راهنمای خودرو انتخاب کرده و تعویض آن را با در نظر گرفتن قابلیت های روغن انجام دهید. اگرچه در حال حاضر روغن هایی با پایایی و حفظ قابلیت تا ۴۰ هزار کیلومتر نیز در بازار یافت می شوند اما به خاطر داشته باشید که هر پیشرانه ای قابلیت استفاده از این روان سازها را ندارد. توصیه می گردد روغن های عادی را بین ۳۵۰۰ تا ۴۵۰۰ کیلومتر کارکرد خودرو تعویض نمایید.

- گرمای بیش از حد به راحتی موتور را دچار صدمه و آسیب می نماید. بنابراین همواره از وجود آب کافی در سیستم خنک کننده پیشراانه (رادیاتور) اطمینان حاصل کرده و در صورت عدم وجود نشتی در کل مجموعه پس از پیمودن هر ۱۰۰۰ تا ۱۲۰۰ کیلومتر اقدام به بازدید آن نمایید. در همین رابطه توصیه می شود بین هر ۸۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰ کیلومتر تسمه پروانه و یا موتور پروانه رادیاتور بازرسی گردد تا تسمه سالم بوده و لقی آن در حد استاندارد باشد و یا موتور پروانه به خوبی عمل کرده و با رسیدن به دمای مشخص شده شروع به کار کند.
- به یاد داشته باشید که وجود ضد یخ حتی در فصل تابستان نیز مفید است زیرا همان طور که در زمستان از انجماد مایع درون رادیاتور جلوگیری می نماید، در فصل گرما هم دمای جوشش آن را بالا می برد، به هر حال مایع درون رادیاتور را می بایست هر دو سال یکبار به طور کامل تعویض نموده و اقدام به تمیزکردن و رسوب زدایی رادیاتور کرد.
- تمیز و سالم بودن فیلترهای هوا و روغن باعث کاهش مصرف سوخت و کارکرد بهتر موتور خودرو می گردد. بنابراین با هر بار تعویض روغن فیلتر هوا را هم عوض کنید و هر دو بار یک بار اقدام به تعویض فیلتر روغن نمایید.
- عملکرد صحیح و کامل سیستم جرقه زنی متضمن اشتعال کامل و یکی از فاکتورهای کارایی مناسب موتور است. اگرچه به تازگی شمع های جدید و پیشرفت های وارد بازار کشور شده اند اما به دلیل قیمت بالا هنوز چندان کاربردی ندارند، بنابراین برای ایجاد بهترین جرقه، شمع های

کارکرده را بین ۲۳۰۰۰ تا ۲۵۰۰۰ کیلومتر با شمع های نو عوض کنید، ضمناً پس از پیمودن هر ۸۰۰۰ کیلومتر لازم است تا کلیه شمع ها بازدید و تمیز شوند.

- برای اینکه همواره سوخت کافی به موتور برسد، جا دارد تا هر ۴۰۰۰ تا ۵۰۰۰ کیلومتر، پمپ بنزین خودرو از نظر سلامت بازدید شده و صافی آن تمیز شود. فیلتر سوخت را هر ۱۲۰۰۰ کیلومتر تعویض نموده و اتصالات و شلنگ های سوخت را بازرسی کنید، در صورت بروز نشتی و یا هرگونه خوردگی در آنها بدون درنگ و با سرعت مبادرت به تعویض آنها با انواع مرغوب نمایید چرا که هرگونه آسیب و کاستی در این قسمت می تواند خسارات جبران ناپذیری را به همراه داشته باشد.

- چنانچه نمی خواهید به دلیل تخلیه یا دشارژ شدن باتری دچار مشکل شوید، پس از طی هر ۵۰۰۰ کیلومتر میزان آب اسید باتری را چک کرده و در صورت کمبود فقط آب مقطر به آن اضافه نمایید. توجه داشته باشید که آب اسید باتری به دلیل برخورداری از اسید سولفوریک، قابلیت خوردگی شدیدی دارد. بنابراین از تماس آن با پوست و حتی بدنه خودرو جلوگیری کرده و در صورت بروز چنین موردی، بلافاصله سطح تماس را با آب سرد شستشو دهید. به یاد داشته باشید که گاز متصاعد شونده از خانه های باتری، هیدروژن است که میل انفجاری شدیدی دارد. بنابراین از مجاورت هرگونه جرقه و یا شعله با آن اکیداً اجتناب کنید.

- روانساز مورد استفاده در جعبه دنده و دیفرانسیل از نوعی است که اصطلاحاً به آن واسکازین گفته می شود. واسکازین ها انواع مختلفی دارند که در هر حال پس از طی هر ۴۰۰۰۰ تا ۴۵۰۰۰ کیلومتر لازم است تا میزان این روانساز بازدید شود و در فاصله ۸۰۰۰۰ تا ۹۰۰۰۰ کیلومتر کاملاً تعویض گردد.

- میل گاردان به عنوان انتقال دهنده نیروی موتور از خروجی جعبه دنده به ورودی دیفرانسیل عمل می کند، مهم ترین اجزای میل گاردان اتصالات یونیورسال یا به اصطلاح چهارشاخ ها هستند که با بازدید آنها در هر ۲۴۰۰۰ تا ۲۵۰۰۰ کیلومتر، می توان از خطر جدا شدن احتمالی این قطعه و بروز صدمات جبران ناپذیر حاصله جلوگیری کرد.

یکی از عوامل مهم در راحتی سرنشینان و همچنین سهولت رانندگی، برخورداری از سیستم جلوبندی و تعلیق سالم است. چنانچه لاستیک ها را هم از اجزای این بخش محسوب کنیم، بنابراین:

- مجموعه جلوبندی شامل سیبک ها، چپقی ها، اتصالات چندگانه، میله تعادل، طبق و ... بسته به نحوه رانندگی و ناهمواری مسیر حداکثر هر ۲۰۰۰۰ کیلومتر نیاز به بازدید و سرویس دارند.
- هر دو هفته یکبار فشار باد تایرها را تنظیم نمایید که این عمل باید هنگامی که لاستیک ها سرد هستند و در شروع حرکت صورت گیرد.

- بین هر ۸۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰ کیلومتر کارکرد رینگ ها و لاستیک ها را مجدداً بالانس کرده و آنها را به صورت ضربدری با یکدیگر جابجا نمایید ولی چنانچه جهت گردش در آنها تعویض شده است، به تعویض تایرهای محور جلو با محور عقب در همان سمت اکتفا کنید.

- کمک فترها تضمین کننده نرمی و سواری راحت اتومبیل هستند، برای اینکه همیشه در بهترین حالت باشند، پس از پیمودن هر ۲۰۰۰۰ کیلومتر آنها را از لحاظ نشت روغن و صحت عملکرد بازدید نمایید.
- بسته به نوع لاستیک ها برای جلوگیری از هر نوع پیشامد ناگوار، بین ۵۰۰۰۰ تا ۶۰۰۰۰ کیلومتر تایرهای جدید را با لاستیک های فرسوده عوض کنید.
- به یاد داشته باشید که همواره در هر محور از لاستیک های هم نوع، هم نام و هم اندازه استفاده نمایید.
- بازدید میزان گریس بلبرینگ چرخ ها می بایست باتوجه به دفترچه راهنمای هر خودرو صورت گیرد.
- ترمزها با عملکرد درست و کامل شان همواره باعث افزایش ایمنی و اطمینان خاطر راننده و دیگر سرنشینان اتومبیل می شوند، بنابراین رعایت نکات زیر ضروری است:
- لنت های ترمز را هر ۸۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰ کیلومتر بازدید کنید و با توجه به نوع رانندگی، حرکت در سرازیری، حمل بار و ... قبل از اتمام لنت ها اقدام به تعویض آنها نمایید.
- اتصالات، لوله ها و شلنگ های سیستم ترمز را هر ۱۲۰۰۰ کیلومتر بررسی کنید و از سلامت آنها اطمینان حاصل نمایید.
- پس از پیمودن هر ۲۰۰۰۰ کیلومتر، اهرم ترمزدستی و میزان بازی آن را تنظیم کنید.

- لازم است میزان روغن ترمز هر ۸۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰ کیلومتر بررسی شده و هر دو سال یکبار یا پس از ۴۰۰۰۰ کیلومتر کارکرد، روغن مستعمل تعویض شود.

زیبایی اتومبیل ارتباط مستقیمی با سلامت ظاهری، تمیزی و پاکیزگی رنگ و همچنین درخشندگی قسمت های مختلف بدنه دارد. بنابراین لازم است تا در نگهداری بدنه خودرو دقت لازم را با توجه به توصیه های زیر مبذول نمایید:

- برای شستشوی خودرو از گل و لای و گرد و خاک، می بایست حداقل ماهی یک بار آن را با آب سرد یا ولرم و شامپوهای مخصوص شستشو یا مایعات ظرفشویی شستشو دهید.
- وجود فضولات پرندگان، شیره درختان، لکه های قیر یا سایر مواد آلاینده به درخشندگی رنگ خودرو شما آسیب می رساند به همین علت بلافاصله بدنه را از این قبیل کثافات پاک نموده و اجازه ندهید روی بدنه اتومبیل تان انباشته شوند.
- سعی کنید تا حد امکان در فصل تابستان خودرو را در معرض نور مستقیم خورشید قرار ندهید و در چنین حالتی یا هنگام گرم بودن بدنه، آن را نشوید.
- در فصل زمستان خودروی خیس خود را در محیط های بسته و بدون جریان هوا با دمایی بالاتر از ۲۰ درجه سانتیگراد پارک نکنید چرا که این عمل موجب پوسیدگی بدنه می گردد.
- با پایان یافتن هر فصل به وسیله زیرشویی اتومبیل گل و لای و مواد آلوده کننده احتمالی را شسته و به افزایش عمر بدنه کمک نمایید ضمن اینکه بهتر است پس از رانندگی در برف و گل و لای نیز بدنه و زیر اتاق را بشوید.

- هرگز برای پاک کردن لکه های قیر، رنگ یا موادی از این قبیل، بنزین یا تینر یا روغن ترمز را بکار نبرید زیرا این مواد به رنگ اتومبیل آسیب جدی وارد می کند. برای رفع لکه های گفته شده فقط نفت را به کار ببرید و محل را به سرعت با آب و مواد شوینده، تمیز نمایید.
 - برای پولیش کردن بدنه ابتدا خودرو را شستشو داده و پس از خشک کردن تمامی قطرات آب از روی آن، با استفاده از واکس های استاندارد، اتومبیل را پولیش کنید.
 - پس از هر بار شستشو درحالی که اتومبیل را به آهستگی می رانید، چند بار به نرمی ترمز بگیرید تا مطمئن شوید که آب روی لنت های ترمز باقی نمانده و آنها کاملاً خشک شده اند.
- همواره در رانندگی دیده شدن نیز به اندازه دیدن مهم است و تأمین کننده ایمنی می باشد پس:
- سلامت تمامی چراغ ها را مدنظر قرار داده و تقریباً هر ۵۰۰۰ کیلومتر آنها را از نظر سلامت و صحت عملکرد مورد ارزیابی قرار دهید.
 - آلودگی شیشه ها و تیغه های برف پاک کن به مواد مختلف نظیر فضولات پرندگان، حشرات و شیره درختان باعث خرابی تیغه های برف پاک کن می شوند. برای تمیز کردن تیغه های برف پاک کن از آب و مواد پاک کننده استفاده نموده و هرگز نفت، گازوییل، تینر و حلال های دیگر را مورد استفاده قرار ندهید.
 - با بررسی فصلی تیغه های برف پاک کن چنانچه در آن ها به نواقصی چون ساییدگی، پارگی و یا شکستگی برخورد کردید، حتماً تیغه ها را تعویض کنید تا شیشه اتومبیل مخدوش نگردد.

- در صورتی که تیغه های برف پاک کن در اثر یخ زدگی یا برف زیاد متوقف شده یا حرکت آنها کند شود باید بلافاصله برف پاک کن را خاموش کرد تا از آسیب دیدگی کل مجموعه جلوگیری به عمل آید و سپس اقدام به پاک کردن یخ و برف از زیر تیغه نمود.

- همیشه از وجود مقدار کافی آب در مخزن شیشه شوی مطمئن شوید تا در مواقع لزوم با آسایش خاطر از آن استفاده کرده و دید کافی را برای خود بوجود آورید.

بخش دیگری که به آن می پردازیم داخل اتاق است:

- برای تمیز کردن کمر بند ایمنی فقط از آب صابون نیم گرم استفاده کرده و هرگز مواد سفیدکننده نظیر وایتکس را به کار نبرید.

- این قسمت ها را برای سهولت کاربرد، روغن کاری کنید: لولای در موتور، قفل در موتور، قفل در صندوق عقب، قفل درها، لولای درها، تسمه های نگهدارنده ها.

- در فصل بارندگی فواصل شستشوی خودرو را کوتاه تر کنید و قسمت های زیرین بدنه را از گل و لای حاوی نمکی که بر سطح معابر ریخته می شود به دقت پاک کنید تا از پوسیدگی بدنه جلوگیری شود.

- برای پاک کردن قیر و رنگ فقط از نفت استفاده کنید.

- برای پولیش رنگ و بدنه از مواد استاندارد استفاده کنید.

- پایین آوردن بیش از اندازه ارتفاع خودرو به خرابی کمک فنر و جلوبندی و افزایش استهلاک بدنه منجر می شود.

- درباره نگهداری فنی خودرو آگاهی کافی داشته باشید و با بازدیدهای دوره ای از موتور، سیستم روغنی و آبرسانی، سیستم برق، ترمزها، فیلتر هوا و ... را فراموش نکنید.
- الگوهای رانندگی درست را بیاموزید. این کار علاوه بر افزایش ایمنی باعث بهتر شدن کارایی خودرو و البته کاهش هزینه های مرتبط با خرابی و استهلاک می شود.
- ضدیخ را هر ۴ فصل استفاده کنید، زیرا ماده ضدیخ دمای آب را در محدوده مناسبی برای کارکرد خودرو نگه می دارد و در فصل تابستان از جوش آوردن موتور جلوگیری می کند. علاوه بر آن مانع خوردگی و پوسیدگی قطعات می شود.
- رادیاتور خودروهای امروزی آب کمی مصرف می کنند با این حال باید آب مناسبی درون آنها ریخته شود. آب لوله کشی رسوبات بسیاری دارد که باعث تخریب یا کاهش کارایی واترپمپ و موتور می شود و حتی گاهی کار به سوختن واشر سرسیلندر می کشد. بهتر است هر چند بار می توانید آب را بجوشانید و خنک کنید و سپس آن را درون رادیاتور بریزید. البته بدون رسوبات احتمالی باقیمانده در ته ظرف.
- ترموستات خودرو همراه در طول سال می بایست بر روی خودرو نصب باشد.
- ممکن است یک راننده، قبل از روشن کردن موتور، توجهی به وضعیت موتور داشته باشد و بررسی های ساده ای نظیر بررسی سطح آب رادیاتور، کیفیت و سطح روغن موتور و شرایط تسمه پروانه ها را به عمل آورد و در صورتی که در این موارد اشکال یا کمبودی را مشاهده

نماید به رفع و رجوع آن بپردازد. در هر صورت، اگر راننده برای مثال مشاهده نماید که از

رادیاتور آب نشت می کند، آن گاه لازم خواهد بود به تعمیرگاه مجاز مراجعه نمود.

- روشن گذاشتن موتورهای احتراقی در محیط های بسته تحت هر عنوان ممنوع است.
- ظروف بنزین، روغن و دیگر مواد قابل اشتعال باید در مکانی نگهداری شوند که از حرارت، شعله، جرقه و ضربه محفوظ باشند. لذا از نگهداری مواد قابل اشتعال در صندوق خودرو جدا پرهیز نماید.

- انجام کلیه امور تعمیراتی خودرو در معابر عمومی ممنوع می باشد.
- یک راننده خوب، علاوه بر بررسی های فوق، در ضمن رانندگی به نشان دهنده های وضعیت عملکرد خودرو که در رو به روی او قرار دارد، نظیر عقربه سرعت نما، پرکننده باطری، وضعیت کار چراغ های راهنما و چراغ های ترمز توجه می نماید. یک راننده ممکن است تعمیرات ساده ای نظیر جا به جا کردن چرخ ها و تنظیم کشش تسمه پروانه ها را شخصاً انجام دهد، ولی تخصص و دانش فنی کافی را ندارد و برای انجام عملیات تعمیری اساسی تر و پیچیده تر در صورت عدم آگاهی و آشنایی به تعمیرات خودرو با هماهنگی مسئولین مربوطه نسبت به اعزام به تعمیرگاه جهت تعمیرات اقدام می نماید.

راهکارهایی در مورد کاهش مصرف سوخت

رعایت نکات زیر موجب صرفه جویی در مصرف سوخت می گردد:

- رعایت فشار مجاز باد لاستیک ها و هر ماه ۱ بار، فشار آن را تنظیم کنید. (کم بودن باد لاستیک ها موجب افزایش مصرف سوخت و استهلاک لاستیک ها می شود).
- موتور خودرو را به موقع تنظیم کنید. فیلتر هوا و روغن موتور را به موقع تعویض کنید. (سرویس های خودرو را به موقع انجام دهید).
- دنده را به موقع عوض کنید.
- با سرعت مجاز برانید. تغییر مسیر سریع، لایی کشیدن، ترمز کردن پشت سر هم و شتاب ناگهانی باعث استهلاک لنت ترمز، لاستیک و افزایش مصرف سوخت می گردد.
- حرکت با سرعتی بین 80-90 KM در اتوبان ها و آزاد راه ها.
- عدم استفاده از قطعات و لوازم پر مصرف مثل کولر و چراغ های بزرگ جلو خودرو.
- تنظیم موتور و کنترل مصرف سوخت توسط تعمیر کاران مجرب و کار آزموده.
- عدم استفاده از قطعات غیر استاندارد.
- خاموش کردن خودرو در پشت چراغ های قرمز طولانی.
- حرکت بعد از گذشت یک دقیقه از روشن بودن موتور.
- عدم استفاده از باربند خودرو در زمان های غیر ضروری و یا استفاده از باربندهای غیر استاندارد.
- بالا بودن شیشه ها در سرعت های بالا.

- استفاده از روغن و واسگازین غیر استاندارد.
- پارک کردن خودرو در سایه.
- تمیز نگه داشتن موتور و بدنه خودرو .
- قبل از عزیمت به سمت مقصد حتما مسیر را مورد ارزیابی قرار داده و از کوتاه ترین مسیر ممکن تردد کنید .

اطلاعات بیشتر در مورد خودروها

ECU خودرو:

ECU مخفف Unit Control Electronic یا واحد کنترل الکترونیک می باشد و نقش هدایت و کنترل یک خودروی انژکتوری را بر عهده دارد. همان طور که می دانید خودروهای انژکتوری به دلیل عملکرد بهتر و توانایی پاس کردن استانداردهای آلودگی، به طور کامل در تمام دنیا (البته بجز برخی کشورها، نظیر ایران) جایگزین خودروهای کاربراتوری شده اند و مغز این سیستم ECU می باشد. ECU با توجه به سنسورهایی که به موتور متصل است وضعیت و شرایط خودرو را تحلیل کرده و پاسخ های لازم را به خروجی ها که عبارتند از: انژکتورها، جرقه زن ها و ... اعمال می کند. سنسورهای کیت های انژکتوری مختلف هستند که هر چه تعداد آن ها بیشتر باشد ECU بهتر می تواند شرایط موتور را درک کند. البته در روزهای آینده درباره سنسورهای موتور انژکتوری بیشتر صحبت خواهیم کرد اما همین قدر بدانید که سنسورهای مهم خودروهای انژکتوری عبارتند از: سنسور دور یا RPM، سنسور فشار داخل مانیفولد یا

MAP، سنسور دریچه گاز یا TPS، سنسور دمای آب یا CTS، سنسور دمای هوا ATS، سنسور

اکسیژن یا لاند، سنسور ضربه و...

دلایل سوختن ECU خودرو (واحد کنترل الکترونیکی مرکزی خودرو):

عامل اصلی در سوختن قطعات حساسی نظیر ECU نوسانات ولتاژ و وارد شدن شوک های متعدد به این قطعات است. در زمان روشن بودن موتور هیچ کدام از بست های باتری نباید از روی قطب باتری جدا گردند. خرابی و ضعیف بودن باتری به خصوص در زمان استارت زدن خودرو ولتاژ زیادی را از باتری کشیده و سایر قطعات الکترونیکی با نوسان ولتاژ شدیدی مواجه می گردند. همواره در هنگام شستشوی خودرو مراقب باشید آب به ECU خودرو نفوذ نکند.

موارد مورد توجه در خرید و استفاده از لاستیک خودروها:

- حتما از تایر استاندارد خودرو استفاده کنید.
- در هنگام انتخاب و تهیه تایر به نوع خودرو و سرعت و شرایط رانندگی و سطح جاده و شرایط محیط و فصل توجه کنید.
- بازدیدهای دوره ای تایرهای خودرو در جهت حفظ و نگهداری و ایمنی بیشتر و راندمان بالاتر و مصرف سوخت کمتر امری حیاتی است.
- بهتر است تمام تایر های خودرو از یک نوع باشد و مشخصات یکسانی داشته باشند و در صورت استفاده از تایرهای تیوپ دار بهتر است تیوپ داخل تایر نیز در صورت تعویض تایر عوض شود.

- هیچگاه تایرهای رادیال و بایاس پلائی را به طور همزمان بر روی یک خودرو استفاده نکنید.
- از بالانس چرخ ها هرگز غافل نشوید.
- در هنگام کنترل باد چرخ ها تایرها بایستی سرد باشند و در حالتی که لاستیک ها گرم می باشند از خالی کردن باد اضافی پرهیزید.
- هر ۸۰۰۰ کیلومتر لاستیک های بایاس پلائی به صورت ضربدری و لاستیک های رادیال بدلیل داشتن جهت چرخش به صورت طولی جابه جا شوند.
- یک باور اشتباه وجود دارد و آن این است که تایر های نو را در اکسل جلو خودرو قرار می دهند تا با توجه به وزن بیشتر در اکسل جلو و کنترل بهتر فرمان ایمنی خودرو بیشتر شود در صورتی که می بایست به دلیل کمی وزن خودروها در اکسل عقب چسبندگی خودرو را با لاستیک های سالم تر و با آج بیشتر جبران کرد و از انحراف خودرو در پیچ های تند جلوگیری کرد.
- هیچ گاه از رینگ معیوب و یا تعمیر شده استفاده نکنید.
- در صورت تجهیز خودرو به سیستم ضد قفل شدن چرخ ها ABS و یا سیستم ضد لغزش ASR هیچگاه سائز رینگ و تایر را بدون اصلاح وضعیت سیستم مدیریت مرکزی ECU تعویض نکنید چون خودرو قابلیت های خود را از دست خواهد داد.
- تایر زاپاس را در شرایط مناسبی نگهداری کرده و باد آن را همراه با فشار باد تایر های دیگر کنترل کنید.

- نتیجه استفاده از تایر های غیر استاندارد خودرو وارد شدن آسیب جدی به سیستم تعلیق و دستگاه انتقال قدرت خودرو خواهد بود.

- در زمان خرید لاستیک خودرو به تاریخ تولید و انقضای آن توجه نمایید.

تعویض تسمه تایمینگ خودرو :

یکی از قطعات موتور که می باید در زمان معین خود یعنی ۶۰۰۰۰ کیلومتر تعویض گردد تسمه تایمینگ موتور است. پیشنهاد می گردد حتما این تسمه را در زمان اعلام شده از طرف سازنده خودرو تعویض نمایید تا از یک خسارت جدی و خطرناک جلوگیری گردد.

شماره شناسایی پلاک خودرو:

رانندگان خودرو می بایست در صورت مفقودی پلاک خودرو در اولین فرصت مراتب را کتبا به مافوق خود گزارش و جهت جلوگیری از سوء استفاده های احتمالی از مراجع قضایی موضوع را پیگیری نمایند.

نکاتی درباره مناسب ترین زمان تعویض روغن موتور و سرویس های اولیه :

شاید بارها شنیده باشید که روغن موتور را در ۵۰۰۰ کیلومتر و یا ۱۰۰۰۰ کیلومتر باید تعویض کرد. ملاک این زمان کارکرد چیست؟ و به چه دلیل این زمان برای روغن های مختلف متفاوت است. این نوشته به شما کمک خواهد کرد ضمن کسب اطلاعات لازم در خصوص موارد تاثیر گذار در تعویض روغن؛ زمانی که روغن موتور دستگاه باید تعویض شود مشخص می گردد.

چرا روغن موتور باید تعویض گردد؟

روغن از زمان شروع کار موتور در معرض اکسید شدن و تجزیه حرارتی و آب و سوخت خام قرار دارد. لذا روغن پایه آن شروع به آلوده شدن و از دست دادن کیفیت خود می نماید و از طرفی مواد افزودنی آن نیز رفته رفته مصرف می شوند. مثلاً مواد افزودنی پاک کننده ظرفیت معینی برای جذب و معلق نگه داشتن ذرات دارد. جالب است بدانید به ازای مصرف یک لیتر بنزین؛ یک لیتر آب تولید می شود که مقداری از آن به صورت بخار از آگزوز خارج می شود و مقداری از آن نیز به روغن اضافه می شود.

آیا سیاه شدن روغن نشان دهنده زمان مناسب برای تعویض روغن است؟

بسیاری تصور می کنند که سیاه شدن روغن دلیل خراب شدن آن است. در صورتی که عکس آن صادق است. یعنی اگر در یک دستگاه سالم روغن پس از مدتی استفاده سیاه نشده باید آن را تعویض نمود. در یک موتور سالم زود سیاه شدن روغن به علت خاصیت پاکندگی روغن موتور است؛ یعنی ماده افزودنی پاک کننده در روغن موتور؛ دوده حاصل از احتراق را در خود به صورت معلق نگه می دارد و طبعاً سیاه می شود. اگر روغن موتور شما دیر سیاه شده باید نگران شد. بدین معنی که روغن قدرت جذب و معلق نگه داشتن دوده ها و مواد زائد را ندارد. و این دوده ها و آلودگی ها روی قطعات موتور و لابلای آن ها ته نشین شده و باعث عدم انتقال حرارت، سائیدگی، رینگ چسباندن و روغن سوزی بیش از اندازه و کاهش تراکم گاز و کشش موتور خواهد شد.

عوامل موثر در مدت کارکرد تعویض روغن موتور :

- شرایط کار دستگاه و موتور
- کیفیت مکانیکی موتور به ویژه سیستم سوخت رسانی و انژکتورها و نیز وضعیت برق آن
- کیفیت روغن موتور و سوخت مصرفی
- کیفیت فیلترهای هوا و روغن
- نوع و مدل و سال ساخت موتور و خودرو
- مدت زمانی که روغن در کارتر می ماند

منظور از شرایط کار موتور و خودرو چیست؟

- سرعت خیلی زیاد خودرو (تخته گاز رانندگی کردن)
- رانندگی با بار زیاد و در سر بالایی ها و یدک کشیدن ها
- زیاد در جا کارکردن موتور (مثل ترافیک سنگین)
- رانندگی در سرما قبل از اینکه موتور کمی گرم شده باشد.
- به طور مستمر مسافت های کوتاه را طی کردن و خودرو را خاموش و روشن کردن به ویژه در سرما

- رانندگی در هوایی که خیلی مرطوب و یا خیلی گرد و غبار داشته باشد.

لذا در این شرایط توصیه می گردد، که روغن موتور زودتر تعویض گردد. با توجه به تجربیات موجود رعایت این نکته برای طول عمر موتور مفید خواهد بود.

نوع و کیفیت سوخت چه نقشی در تعویض روغن دارد؟

سرب موجود در بنزین که برای بهسوزی بهتر به بنزین اضافه می شد و پس از ورود به روغن باعث اکسید شدن سریع تر روغن می گردید. در حال حاضر این ماده از بنزین موجود در کشور حذف گردیده است. بنزین با اکتان پایین نیز به دلیل عدم یک احتراق کامل باعث اضافه کردن دوده بیشتر به روغن می گردد. استفاده از بنزین های سوپر نیز این مورد را تا حدودی کاهش می دهد.

آیا نوع روغن نقش مهمی در مدت زمان تعویض خواهد داشت؟

عموما با بالا رفتن مدل خودروها شرایط موتور نیز از لحاظ سرعت و رانندمان حجمی و در نتیجه فشار وارده و درجه حرارت ایجاد شده بالاتر می رود. سازندگان سعی نموده اند علاوه بر ساخت روغن های متناسب با مدل های جدید روغن هایی نیز بسازند که مدت زمان تعویض آن نیز بیشتر باشد. لذا معتبرترین مرجع برای تعویض روغن سازنده موتور است. سازندگان موتور معمولا موتور را برای حالت عادی (با شدت کار متوسط) ذکر می کنند. بدیهی است اگر شرایط کار موتور سخت تر شود باید زمان تعویض روغن را کاهش داد.

- در ابتدا برای انتخاب یک روانکار مناسب به کاتالوگ ها و دستورالعمل های شرکت سازنده خودرو مراجعه کرده و روغن موتور مناسب با شرایط کارکرد خودرو را انتخاب می کنیم.
- روغن ها در دو نوع تک درجه ای (grade mono) و چند درجه ای (grade multi) تولید و به بازار عرضه می شود که به عنوان مثال روغن های تک درجه ای در آب و هوای فصل

تابستان روغن W^{۴۰} و در زمستان روغن W^{۳۰} استفاده می شود ، روغن های چند درجه ای که در بازار به آنها روغن های اتوماتیک (w50۲۰) نیز گفته می شود توانایی کارکرد مطلوب را در درجه حرارت های مختلف دارا می باشند و خواص و ویژگی های خود را حفظ کرده و باعث افزایش و تداوم عمر مفید موتور خودرو خواهد شد.

- دوره های تعویض روغن بسته به نوع روغن و شرایط کارکرد موتور اعم از میزان گرد و غبار و ترافیک جاده ای و شرایط جاده (کفی یا کوهستانی) و نحوه رانندگی متغیر خواهد بود.
- متأسفانه به اشتباه در بین تعدادی از دارندگان خودرو این ذهنیت وجود دارد که روغن هر قدر در طی کارکرد موتور دیرتر تغییر رنگ داده و یا چسبندگی (ویسکوزیته) بیشتری داشته باشد دارای کیفیت می باشد. در صورتی که تغییر رنگ روغن نشان دهنده حل شدن دوده ها و سایر آلودگی های ناشی از احتراق سوخت در موتور خودرو می باشد و با تداوم این چرخه جلوگیری از ایجاد رسوبات و گرفتگی راهگاه های ورودی و خروجی روغن در قطعات گردنده و ثابت موتور می شود. نکته جالب تر در مورد میزان ویسکوزیته روغن آن است که در حدود ۸۰٪ استهلاک موتور در لحظه استارت زدن به وقوع می پیوندد و از استارت اولیه تا رسیدن روغن به یاتاقان ها و قطعات متحرک درون موتور روانکاری به درستی انجام نمی شود و سطح اصطکاک به شدت افزایش می یابد. از این نکته می توان این گونه نتیجه گرفت روغن هایی با چسبندگی بالاتر از حد معیار علاوه بر خرابی زود هنگام اوایل پمپ باعث نارسایی در روانکاری موتور می شوند و با سردتر شدن دمای هوا این مسئله تشدید می شود.

- روغن های اتوماتیک علاوه بر رو انکاری بهتر در فصل زمستان باعث افزایش عمر مفید باطری و استارتر خودرو می شود.
- از ترکیب و مصرف روغن های مختلف و غیر هم پایه جدا خودداری کنید.
- تهیه و خرید روغن های گران قیمت بدون در نظر گرفتن سال طراحی و ساخت خودرو تنها به اتلاف منابع مالی می انجامد.
- استفاده از مکمل های روغن نیز توسط تولید کنندگان خودرو و روغن توصیه نشده و تاکنون نتایج مثبت و قطعی به ثبت نرسیده بلکه در مواردی با ترکیب مکمل های روغن به روانکارها باعث تنزل سطح کیفی روغن نیز می شود.
- همواره سطح روغن موجود در موتور را کنترل کرده و سطح روغن می بایستی بین دو نشانه روی گیج روغن باشد و در صورت پایین تر قرار گرفتن روغن از سطح min گیج هرگز از خودرو استفاده نکنید. ضمناً بالابودن سطح روغن نیز در موتور باعث وارد آمدن ضرر و زیان به موتور خودرو می شود.

سطح کیفیت روغن موتور پیشنهادی برای برخی خودروهای سبک :

- پیکان (۱۶۰۰-اردی) SE
- پژو ۴۰۵ SG
- نیسان پاترول SE
- پراید SG، SF
- زانتیا SJ
- مزدا ۱۶۰۰ SE
- تویوتا SE، SD، SC
- فولکس SE
- بنز (۱۹۸۵-۱۹۹۸) SG
- بنز اسپرینتر (۱۹۹۸ به بعد) SJ
- لندور SE
- موسو SG

برای هر اتومبیل صرفاً به دفترچه راهنمای آن مراجعه گردد.

حروف به ترتیب از بالا به پایین افزایش کیفیت (برای موتورهای بنزینی):

- SA •
- SB •
- SC •
- SD •
- Se •
- SF •
- SG •
- SH •
- SJ •

توضیح خاص:

در صورتی که خودرو شما به هر دلیلی کم کار باشد و روغن شما در مدت ۴ تا ۵ ماه به حدنصاب خود نرسد (کارکرد تعیین شده بالا) به جهت رسوب روغن و جذب جرم قطعات و پلیسه بوجود آمده در روغن قابل تعویض می شود.

تعویض فیلتر روغن (صافی روغن):

با توجه به کاغذ موجود در فیلتر روغن و نوع کارایی آن در تصفیه و چرخش بهینه روغن و جذب پلیسه حاصل از سایش قطعات در موتور که بسیار حائز اهمیت می باشد و نیز مدت زمان تعویض روغن بایستی در هر دو نوبت تعویض روغن موتور، یک بار فیلتر روغن نیز تعویض گردد تا از صدمات ناشی از نرسیدن روغن به موقع، به قطعات و بالا رفتن درجه حرارت موتور که ناشی از پر شدن روزنه های

کاغذ فیلتر می باشد، جلوگیری گردد. بعد از تعویض فیلتر از نشت ندادن (روغن ندادن) آن مطمئن شوید.

تعویض فیلتر هوا(صافی هوا):

با توجه به اهمیت صافی هوا در شتاب خودرو، مصرف بهینه سوخت، تنظیم موتور و سیستم انژکتور، لذا پیشنهاد می گردد با توجه به آلودگی هوا در فصول گرم و رطوبت بالا در فصول سرد بایستی همواره در هنگام تعویض روغن، به شکل ظاهری آن توجه ننموده و آن را تعویض نمایید.

تعویض ضد یخ:

ضد یخ صرفاً جهت یخ نزدن آب رادیاتور در فصل زمستان به کار نمی رود بلکه دارای مواد ضد زنگ و ضد جوش می باشد که در فصول گرم نیز موجب کنترل درجه حرارت آب خودرو و جلوگیری از فرسایش رادیاتور و سیستم آبرسانی خودرو می شود. زمان تعویض سیال خنک کننده، حداکثر پس از ۲ سال کارکرد تعیین شده است.

شرایط نگهداری از باتری خودرو:

۱. برای افزایش عمر باتری می بایست آن را همیشه شارژ نگه داشت و اگر باتری برای مدت زیادی شارژ نشود صفحات داخلی آن سولفاته کرده و غیر قابل استفاده می شود.

۲. سطح الکترولیت یا آب باتری را کنترل کنید. میزان آب باتری موجود در محفظه باتری بایستی ۱۰ تا ۱۵ میلی متر بالاتر از صفحات سربی آن باشد.

۳. در صورتی که میزان آب باطری موجود درون محفظه در دوره های زمانی کوتاه بخار شود و سطح آب باطری کاهش یابد؛ احتمالا آفتامات دینام خراب می باشد و در صورت عدم توجه کافی خرابی زود هنگام باطری را سبب می شود.

۴. در صورتی که میزان آب باطری در سلول ها یا همان خانه های باطری زیاد باشد ممکن است شارژ باطری سبب پاشش آن به زیر درب موتور شده و خسارات جدی را به رنگ باعث شود.

۵. در زمانی که خودرو خاموش می باشد حدالمقدور از لوازم الکتریکی خودرو کمترین بهره برداری را داشته باشید. سیستم پخش خودرو و یا چراغ های بزرگ بالاترین مصرف داشته و حتی در ترافیک های سنگین که موتور خودرو نیز روشن می باشد بهتر است چراغ های بزرگ را خاموش کنید. با این کار علاوه بر کاهش مصرف سوخت؛ دوام لامپ ها افزایش یافته و از فشار وارده بر دینام نیز کاسته می گردد.

۶. دقت شود سوراخ های تعبیه شده بر روی درب خانه های باطری همیشه باز باشند تا تهویه درون سلول ها به خوبی انجام شود.

۷. گرمی بیش از حد باعث خرابی صفحات و شبکه های داخل باطری و همچنین کاهش رسانایی الکتریکی می شود که این امر سبب ضعیف شدن باطری و در نتیجه فرسودگی زودرس آن می شود.

۸. در صورت نیاز باطری به آب باطری فقط به آن آب مقطر اضافه کنید.

۹. روی قطبین باطری را به صورت چشمی کنترل کنید و در صورت وجود سولفاته آن را با آب

جوش تمیز کرده و سپس مقداری گریس بر روی آن بمالید.

۱۰. هیچ گاه به قطبین باطری ضربه نزنید و باطری را با احتیاط حمل کنید و رد صورت وارد کردن

ضربه به باطری خطر شکستگی صفحات سربی وجود دارد.

۱۱. از به وجود آمدن اتصال کوتاه بین قطب های باطری پرهیزید. زیرا تخلیه الکتریکی همراه با جرقه

و آتش و حتی در بعضی موارد باعث ترکیدن باطری می شود.

۱۲. از نزدیک کردن هرگونه شعله و یا جرقه به سلول های باطری با درب باز خودداری کنید.

۱۳. این عمل می تواند عواقب خطرناکی از جمله انفجار و آتش سوزی در پی داشته باشد.

۱۴. در هنگام جوشکاری بر روی خودرو موتور را خاموش کرده و اتصالات باطری را از قطبین آن

جدا کنید.

۱۵. از تماس پوست و لباس با آب باطری اجتناب کنید.

۱۶. اتصالات و سر سیم های باطری را از نظر سفتی و محکمی و عایق در دوره های مختلف کنترل

کنید.

۱۷. باطری هایی که تاکنون شارژ نشده اند و مایع الکترولیت درون آنها ریخته نشده است امکان انبار

کردن و نگهداری برای مدت طولانی را دارند.

۱۸. باطری های اتمی موجود در بازار بسته به تناسب و میزان آمپر نیازی به نگهداری و کنترل خاصی از نظر سطح مایع الکترولیت نداشته و می توان سلامت باطری را از طریق یک چشمی تعبیه شده بر روی باطری کنترل کنید. به عنوان مثال زمانی که چشمی سبز رنگ است باطری سلامت می باشد؛ اگر چشمی سفید بود نشان از نیاز باطری به شارژ می باشد؛ اگر چشمی سیاه رنگ بود باطری نیاز به تعویض دارد.

۱۹. بهتر است روی باتری را نپوشانیم چون این امر باعث مسدود شدن سوراخ درب های باتری خواهد شد و نیز زیر باتری را با مواد نرم بپوشانیم تا از وارد آمدن ضربه به باتری جلوگیری شود، از قرار دادن اشیای فلزی مثل آچار روی باتری خودداری نمائید.

نکات مهم در مورد استفاده بهینه از رادیاتور و شناسایی معایب جوش آوردن خودرو:

۱. همواره سطح سیال را در سیستم مدار باز را با باز کردن درب رادیاتور چک کرده و برای گردش سیال در رادیاتور هیچ گاه رادیاتور را لبریز از سیال نکنید و سطح مایع خنک کننده بایستی از لبه های لوله ها در حدود ۱۰-۱۲ میلیمتر بالاتر باشد. اما در سیستم مدار بسته سطح سیال را تا علامت ماکزیمم منبع انبساط پر کنید. به منظور جلوگیری از هرگونه خطر احتمالی مراحل کنترل سطح سیال در حالت موتور سرد انجام شود.

۲. از وارد آمدن ضربه به پره های رادیاتور و به وجود آمدن هر گونه لهیدگی در سطح رادیاتور جلوگیری کنید در صورتی که بر اثر تصادف سطح وسیعی از پره ها آسیب دید، نسبت به ترمیم یا تعویض رادیاتور اقدام کنید.

۳. در صورتی که قصد تمیز کردن رادیاتور از وجود حشرات و کثیفی های احتمالی را دارید آب را با فشار پایین از پشت رادیاتور به سطح پره ها بپاشید.

۵. در صورت نشت سیال درون رادیاتور از بست ها و اتصالات و شلنگ ها نسبت به رفع آن اقدام کرده و آن را فوراً برطرف کنید.

۶. هر گونه وجود چربی و ماسیدگی روغن و ترکیب آن با یکریگر در رادیاتور نشان از راه یابی روغن از موتور به درون سیال رادیاتور باشد که بایستی پس از مراجعه و رفع مشکل در تعمیر گاه های مجاز نسبت به گرفتگی ها احتمالی اقدام شود.

۷. در صورتی که خودرو شما جوش آورده شده باشد از باز کردن درب رادیاتور و یا منبع انبساط جدا خودداری کنید چرا که امکان آسیب جدی همراه با سوختگی برای شما وجود دارد بهتر است در حالت موتور روشن، آب به سطح پره های رادیاتور پاشیده شود و در صورت امکان بخاری ماشین نیز روشن شود تا سرعت خنک کاری موتور افزایش یابد.

۸. در صورتی که خودرو جوش آورده شما مجهز به فن خنک کننده رادیاتور می باشد و فن یا فن ها در هنگام جوش آوردن کار نکنند ممکن است بدلیل خرابی شمع آب باشد. بهترین کار این است که سیم های فن را مستقیماً به باطری وصل کرده و تا رسیدن به تعمیرگاه فن یکسره کار کند.

۹. حد الامکان از مواد های شیمیایی برای رسوب زدایی داخل رادیاتور و مجموعه سیستم خنک کننده تحت هر عنوانی استفاده نکنید و در صورت استفاده مجموعه سیستم خنک کننده را با دقت بشوید. مواد رسوب زدا خواص خوردندگی داشته و اثرات زیان باری دارند.

۱۰. در صورتی که سطح سیال به صورت مداوم کاهش پیدا می کند و هیچ گونه اثری دال بر ریزش و نشت سیال از لوله ها و اتصالات و رادیاتور دیده نمی شود این امکان وجود دارد که سیال از طریق آب بندی واشر سرسیلندر به درون یکی از پیستون ها رخنه کرده و در آنجا بخار شده و با دود خارج می شود. البته بخار کردن اگزوز در دقایق اولیه روشن شدن موتور ارتباطی با این موضوع ندارد و این مساله یک امر طبیعی می باشد.

۱۱. برای ایجاد دمای یکنواخت در هنگام کار کرد موتور در تابستان و زمستان هیچگاه ترموستات را از مدار گردش مایعات خنک کننده خارج نکنید.

۱۲. اگر ترموستات در دمای مورد نظر باز نشود و اجازه عبور سیال را ندهد موتور جوش خواهد آورد. برای بررسی صحت عملکرد ترموستات می توان با قرار دادن ترموستات در یک کاسه آب جوش از صحت عملکرد آن اطمینان حاصل کرد و در صورتی که قصد نگهداری ترموستات کار کرده سالم خود را دارید آن را با گریس چرب کرده و دور از رطوبت نگهدارید.

۱۳. یکی از دلایلی که سبب جوش آوردن موتور در گرمای تابستان می شود، سفتی سوپاپ ها می باشد. سوپاپ ها را فیلترگیری تابستانی کنید و البته در زمستان فیلترگیری زمستانی.

۱۴. در موتورهایی که پروانه موتور نیروی خود را توسط تسمه از میل لنگ می گیرد صحت سلامت تسمه را با بازدیدهای دوره ای بررسی کرده و سفتی آن را مد نظر قرار دهید در صورت پارگی و یا شل بودن تسمه موتور جوش خواهد آورد.

۱۵. میزان سفتی تسمه بایستی به نحوی باشد که با فشار انگشت اشاره تسمه به اندازه یک سانتی متر خلاف جهت نیرو جابجا شود.

۱۶. ممکن است مشکلاتی مانند خرابی سیستم برق یا سوخت و یا نیم سوز بودن و اشتر سرسیلندر عامل و یا مجموعه عواملی برای جوش آوردن موتور باشد.

۱۷. اگر خودرو شما جوش می آورد بهتر است پس از راندن خودرو خود در یک جاده مسطح به اندازه چند کیلومتری و با استفاده کمتر از ترمز میزان دمای رینگ لاستیک های چهار چرخ را با دمای دست کنترل کنید. شاید پیستون های چرخ یا چرخ هایی بعد از ترمز گرفتن بدرستی آزاد نشده و درگیری بین لنت و دیسک ادامه دارد. البته در تابستان نسبت به این تست تا حدودی محتاط تر باشید.

۱۸. به درب رادیاتور و کیفیت آن توجه کنید. درب رادیاتور همانند سوپاپ اطمینان عمل می کند در صورتی که در زمان جوش آوردن موتور فنر درب رادیاتور از حد مجاز سفت تر باشد به مجموعه خنک کننده فشار زیادی وارد خواهد شد که واشر سرسیلندر نیز تحت فشار خواهد بود و در مواردی که فنر درب رادیاتور از حد مجاز شل تر باشد و یا آب بندی مناسبی بین نشیمن گاه و لاستیک ایجاد نکند مانع از خروج بخارات نخواهد شد و خطر بدون آب ماندن رادیاتور بسیار است و شما دائما مجبور به اضافه کردن مایع خنک کننده و یا آب خواهید بود.

۱۹. اگر رادیاتور خودرو شما خراب و یا فرسوده است نسبت به تعویض آن تردید به خود راه ندهید.

۲۰. واتر پمپ را از جهت آب بندی چک کرده و از صحت سلامت آن اطمینان حاصل کنید.

نکات مهم در مورد سیستم تهویه خودرو :

۱. در ترافیک سنگین و سربالایی های تند حداالامکان از کولر استفاده نکنید چرا که علاوه بر فشار به موتور توان موتور نیز کاهش می یابد.
۲. اگر قصد استفاده از کولر را دارید، بهتر است قبل از حرکت آن را روشن کنید تا بدلیل دور پایین موتور کمپرسور به آرامی به حرکت در آمده و به آن آسیبی وارد نشود. در سرعت های بالای موتور در حین حرکت درگیری یکباره کمپرسور با نیروی موتور می تواند باعث وارد آمدن آسیب های جدی به قطعات گردنده و حتی سبب گیرپاژ کمپرسور شود.
۳. چنانچه در حین حرکت قصد روشن کردن کولر را دارید ابتدا کلاچ را گرفته و پدال گاز را رها کنید. سپس اقدام به روشن کردن کولر کنید.
۴. در فصول سرد سال که سیستم خنک کننده مورد استفاده قرار نمی گیرد بهتر است در دوره های یک ماهه سیستم برای مدتی مورد استفاده قرار گیرد تا با گردش روغن قسمت های متحرک روانکاری شده و میزان گاز کاهش نیابد.
۵. توجه داشته باشید که بدلیل چرخش کمپرسور با نیروی موتور، بازده کولر خودرو در سرعت های بالا بیشتر است ضمن اینکه افزایش سرعت پنکه فقط شدت دمیدن هوا را بیشتر می کند.

۶. در فصول گرم سال بهتر است خودرو خود را در سایه پارک کرده تا در صورت استفاده از خودرو علاوه بر فشار کمتر به سیستم خنک کننده، حفظ رنگ خودرو در مصرف سوخت نیز صرفه جویی کنیم.

۷. ساده ترین راه برای تشخیص و شناسایی اشکالات و ایرادات احتمالی توجه به صدای کمپرسور و موتور فن می باشد.

۸. میزان سفتی و سلامت تسمه را چک کرده و در صورت فرسودگی توسط نمایندگی های مجاز نسبت به تعویض آن اقدام کنید.

۹. فیلتر هوای کابین را تمیز کرده و در صورت نیاز تعویض کنید.

۱۰. گر تغییراتی در کیفیت خنک کنندگی سیستم خنک کننده احساس کردید می توانید توسط تعمیر کاران مجرب لوله ها و اتصالات مربوطه را از جهت صحت و سلامت و نشتی گاز مورد بازدید قرار داده و فشار آن را اندازه گیری کنید.

۱۱. استفاده از کولر باعث افزایش مصرف بنزین شده و آلودگی بیشتر هوا را سبب می شود.

۱۲. در صورتی که خودرو شما مدتی در زیر تابش نور مستقیم خورشید قرار گرفته است و هوای کابین خودرو به شدت گرم شده است بهتر است، با پایین کشیدن شیشه ها و تخلیه هوای گرم و هم دما شدن هوای درون کابین و هوای محیط کمک کرده و بعد از مدتی سیستم تهویه را روشن کنیم تا

علاوه بر تسریع در خنک شدن هوای داخل خودرو و فشار کمتر به سیستم خنک کننده سوخت کمتری مصرف کنیم.

۱۳. اکیدا توصیه می شود در صورت استفاده از کولر تمامی شیشه ها بالا بوده و دریچه ایر داکت هوای ورودی به داخل کابین از جهت بسته بودن کنترل شود تا ترموستات سیستم خنک کننده بدرستی عمل کرده و کمپرسور به شکل دائمی کار نکند و باعث فرسودگی زودرس سیستم نشود، ضمنا رعایت این نکته باعث کاهش مصرف سوخت نیز می شود.

نکات مهم در مورد سیستم تعلیق خودرو:

۱. برای اطمینان از صحت و سلامت سیستم تعلیق به نمایندگی های مجاز و یا به تعمیرکاران معتمد خود مراجعه کنید.

۲. حتما از قطعات و اجزای توصیه شده توسط سازندگان خودرو استفاده کرده و خود را از خطرات جدی جانی و مالی حفظ کنید.

۳. در هنگام گذر از دست اندازها و پستی و بلندی خیابان ها به صدا های بلند برخاسته از جلوبندی خودرو توجه کرده و میزان فرمان پذیری خودرو را مورد بررسی قرار دهید.

۴. در صورت عدم وجود یکنواختی در شکل سایش عاج لاستیک ها که یکی از اولین علائم وجود تنظیمات نامناسب در جلوبندی خودرو می باشد توجه کرده و برای جلوگیری از مستهلک شده زود هنگام لاستیک ها اقدام کنید.

۵. در هنگام ترمزگیری شدید و یا رانندگی در جاده های صاف و بدون شیب نبایستی خودرو به

جهات چپ و یا راست منحرف شود.

۶. اگر خودرو شما دارای سیستم های پیشرفته ترمزگیری مانند ABS و یا سایر سیستم های مشابه

می باشد از رینگ و لاستیک های توصیه شده (سایز رینگ) توسط سازنده خودرو استفاده کنید در غیر

اینصورت بدلیل تنظیمات انجام شده بر روی ECU ترمز خودرو شما قابلیت های خود را از دست

خواهد داد و در صورت اصرار بر استفاده از رینگ و لاستیک های غیر توصیه شده تنظیمات ECU

خودرو خود را در نمایندگی های مجاز تحت نظر کارشناسان مجرب تغییر دهید.

۷. در دوره های کوتاه مدت باد چرخ ها را چک کرده و حتی المقدور از درجا چرخاندن فرمان

خودرو در هنگام پارک خودرو اجتناب کنید.

۸. اگر خودرو شما در هنگام حرکت دچار لرزش هایی در چرخ های جلو می شود به دو نکته توجه

کنید.

۹. اولاً ممکن است رینگ بدلیل افتادن در پستی و بلندی ها دچار تابیدگی شده باشد و ثانياً

اجزای جلوبندی دارای لقی های غیر مجاز شده باشد که ضمناً در چنین شرایطی خرابی کمک فنر را

نیز نبایستی از نظر دور داشت.

۱۰. گردگیرهای لاستیکی کمک فنر مانع از تماس آب و خاک با میل کمک و کاسه نمدهای آن

می شود و سلامت این گردگیرها سبب افزایش عمر کمک فنر می شود.

۱۱. توجه داشته باشید که یک کمک فنر سالم و استاندارد در شرایط ترمز گیری تا ۳۵٪ از مسافت

طی شده (خط ترمز) می کاهد.

۱۲. زمان تعویض یک کمک فنر بستگی به رفتار و عملکرد آن داشته و هنوز یکی از بهترین روش ها

برای تشخیص خرابی می باشد. ضمناً یک کمک فنر مناسب بین ۱۳۰۰۰۰ تا ۱۶۰۰۰۰ کیلومتر کارکرد

مناسب دارد.

۱۳. در صورت نیاز به تعویض یک کمک فنر حتماً آنها را به صورت جفتی و با هم تعویض کنید.

۱۴. هیچ گاه سیبک ها را به خاطر خرابی و گرفتن لقی های غیر مجاز نکوبید چرا که این روش تعمیر

سیبک که توسط تعمیرکاران غیر مجاز انجام می شود روشی غلط و هزینه ساز است.

۱۵. ترمزهای ناگهانی فشار مضاعفی را بر روی اجزای سیستم تعلیق مانند فنر و کمک فنر و به

خصوص قطعاً لاستیکی وارد کرده و از عمر قطعات به شدت می کاهد.

۱۶. بالانس لاستیک ها مانع از وارد آمدن ارتعاش و ضربه های ناخواسته به مجموعه سیستم تعلیق و

کابین خودرو خواهد شد و به افزایش عمر قطعات مرتبط کمک خواهد کرد.

۱۷. در صورتی که اجزای سیستم تعلیق مانند سیبک ها دارای گریس خور می باشند در دوره های سه

ماهه و یا شش ماهه با توجه به نوع کاربرد خودرو و شرایط استفاده به سیبک ها گریس زده شود.

۱۸. گاهی اوقات عده ای از دارندگان خودرو در تعویض لاستیک های فرسوده با نو کوتاهی می کنند و به قولی صرفه جویی می کنند، در صورتی که تعویض نکردن یک لاستیک فرسوده علاوه بر به خطر انداختن سرمایه های جانی و مالی باعث می شوند تا ضربات ناشی از دست اندازها، پستی ها و بلندی های جاده با قدرت بیشتری به اجزای جلوبندی خودرو وارد شده و از طرفی فشار بیشتری به مجموعه اجزای فرمان خودرو در هنگام پارک کردن و دور زدن نیز وارد شود. البته در کنار این مسائل اگر خودرو دارای سیستم فرمان هیدرولیک نباشد خستگی زود هنگام راننده را نیز سبب ساز خواهد بود.

نکاتی در مورد سیستم ترمز :

- از مخلوط کردن مایع ترمزهای مختلف جدا خودداری کنید.
- همواره سطح روغن ترمز را در مخزن مربوطه چک کنید سطح روغن ترمز همیشه بایستی تا علامت Maximum پر باشد تا از وارد شدن هوا به مدار ترمز جلوگیری شود.
- در صورت عدم واکنش مناسب سیستم ترمز با مراجعه به نمایندگی های مجاز لنت ها و کفشک های ترمز را بازدید کرده و سطح روغن را چک کرده و مدار ترمز را هوا گیری کنید.
- در صورت رانندگی در جاده های سنگلاخی و یا برخورد کف خودرو با زمین لوله های ترمز را از جهت نشتی بازدید کنید.
- در صورت هرگونه نشتی و یا کاهش یک باره سطح روغن در مخزن روغن ترمز جهت بازدید ترمزها به تعمیرکاران مجاز مراجعه فرمایید.

- توصیه می شود به سبب جاذب رطوبت بودن روغن ترمز حداقل هر دو سال و یا ۶۰۰۰۰ کیلومتر آن را به طور کامل تعویض کنید.

- در صورتی که از ترمز زیاد استفاده می کنید در صورت مشاهده آب در سطح جاده از حرکت از روی آب خودداری نمائید و ناچاراً با حداقل سرعت حرکت کنید که کمترین برخورد آب با سطح دیسک به وجود بیاید چرا که به دلیل گرم بودن زیاد دیسک چرخ و برخورد آب با آن باعث اتفاق مورد فوق خواهد شد و با توجه تجربه موجود اصلی ترین دلیل آن نیز این مورد می باشد.

- در صورتی که از خودرو زیاد استفاده کرده و در فصل گرم سال نیز هستید و قصد شستشو دارید چند دقیقه به دیسک چرخ اجازه دهید که خنک گردد.

- از لنت ترمز استاندارد استفاده نمائید چرا که لنت های تقلبی و با کیفیت پایین باعث گرم شدن سریع دیسک چرخ شده و مورد فوق را تسریع می دهند.

نکاتی در خصوص سیستم سوخت رسانی خودرو:

- باک بنزین را همیشه پر نگه دارید تا از تشکیل بخار آب و اضافه شدن آب به بنزین که ورود آن به سیستم سوخت رسانی باعث صدمات جدی به آن خواهد شد جلوگیری شود و اگر موجودی باک به ۱/۳ ارسید حتماً باک را پر نمایید تا به پمپ بنزین فشار وارد نشود.

- فیلتر بنزین را حداقل هر ۱۰۰۰۰ کیلومتر تعویض نمائید. سعی کنید از مارک های معتبر استفاده شود.

نشانه‌های هشدار دهنده:

اتومبیل های مدرن سنسورهای پیچیده و سیستم های هشدار دهنده ای دارند که در زمان وجود مشکل، به شما هشدار می دهند. شما باید معنای مختلف نشانه‌های نوردی هشدار دهنده را که در پنل دستگاه شما چشمک می زنند را یاد بگیرید. در ادامه مهم ترین نشانه‌های هشدار دهنده آمده است:

نشانه هشدار موتور:

این نشانه‌گر به طور معمول یک مشکل در اجزای مختلف موتور خودرو شما را نشان می دهد که به طور فعال توسط یک رابط OBD-II کنترل می شود. اگر این چراغ نشانه‌گر روشن شود، بهتر است از ابزار اسکنر OBD2 استفاده کنید یا از یک تکنسین بخواهید تا این کار را برای شما انجام دهد.

نشانه هشدار برق:

این نشانه‌گر به سادگی نشان می دهد که سیستم شارژ الکتریکی خودرو شما دارای مشکل است که نیاز به ارزیابی بیشتر دارند. در اغلب موارد، یک مشکل در ژنراتور، نیز باعث این خطا می شود.

نشانه هشدار ترمز:

دلایل زیادی برای روشن شدن این نشانه‌گر وجود دارد. مهم ترین این دلایل عبارتند از خرابی سوییچ ترمز دستی، بالا بودن اهرم ترمز دستی، ایراد ترمزها، کم بودن روغن ترمز، خرابی سنسور سطح روغن ترمز و تنظیم نبودن فشار روغن. برای فهمیدن دلیل اصلی، باید آموزش فنی مناسب دیده باشید.

نشانگر هشدار ABS:

در صورتی که این چراغ چشمک می زند، بهتر است خودروی خود را به نزدیکترین تعمیرگاه خودرو برای تشخیص مناسب ببرید. سیستم های ترمز ضد قفل ترمز، در شرایط توقف ناگهانی، خودروی شما را پایدار و قابل کنترل نگه می دارد.

نشانگر هشدار روغن:

به طور معمول هنگامی که فشار روغن در موتور شما کم باشد، این نشانگر چشمک می زند. هرگز با روشن بودن این نشانگر، رانندگی نکنید، چرا که صدمه جدی به موتور خودروی شما می زند. این نور هشدار می تواند به دلیل سطح روغن پایین، مشکل در پمپ روغن، یا حتی فیلتر روغن روشن شود. مسائل روغن در خودرو، از مهم ترین مسائل آموزش فنی خودرو می باشند.

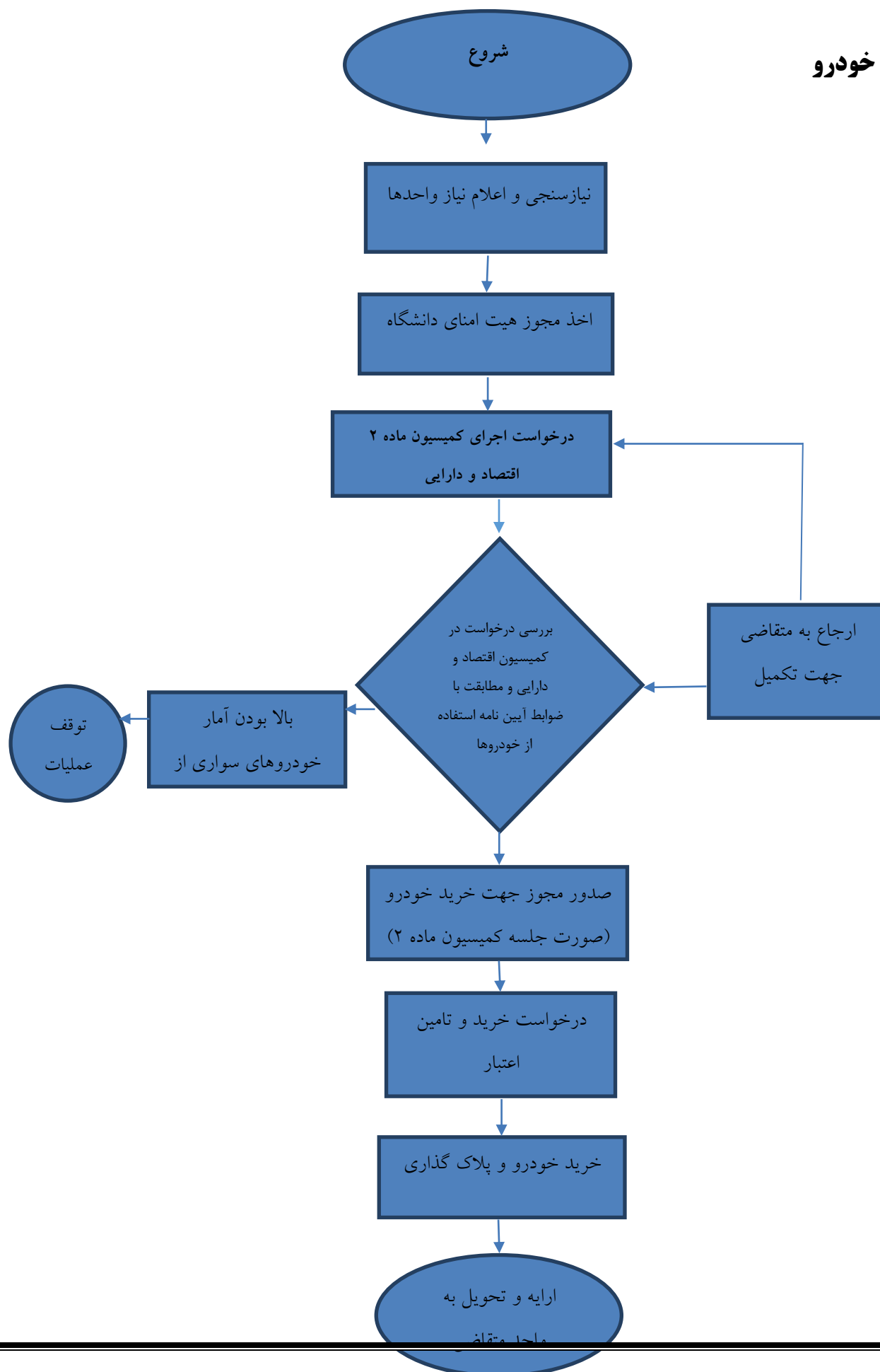
انواع تصادفات رانندگی

در حالت کلی سه نوع تصادف در حوادث رانندگی اتفاق می افتد که به شرح زیر است:

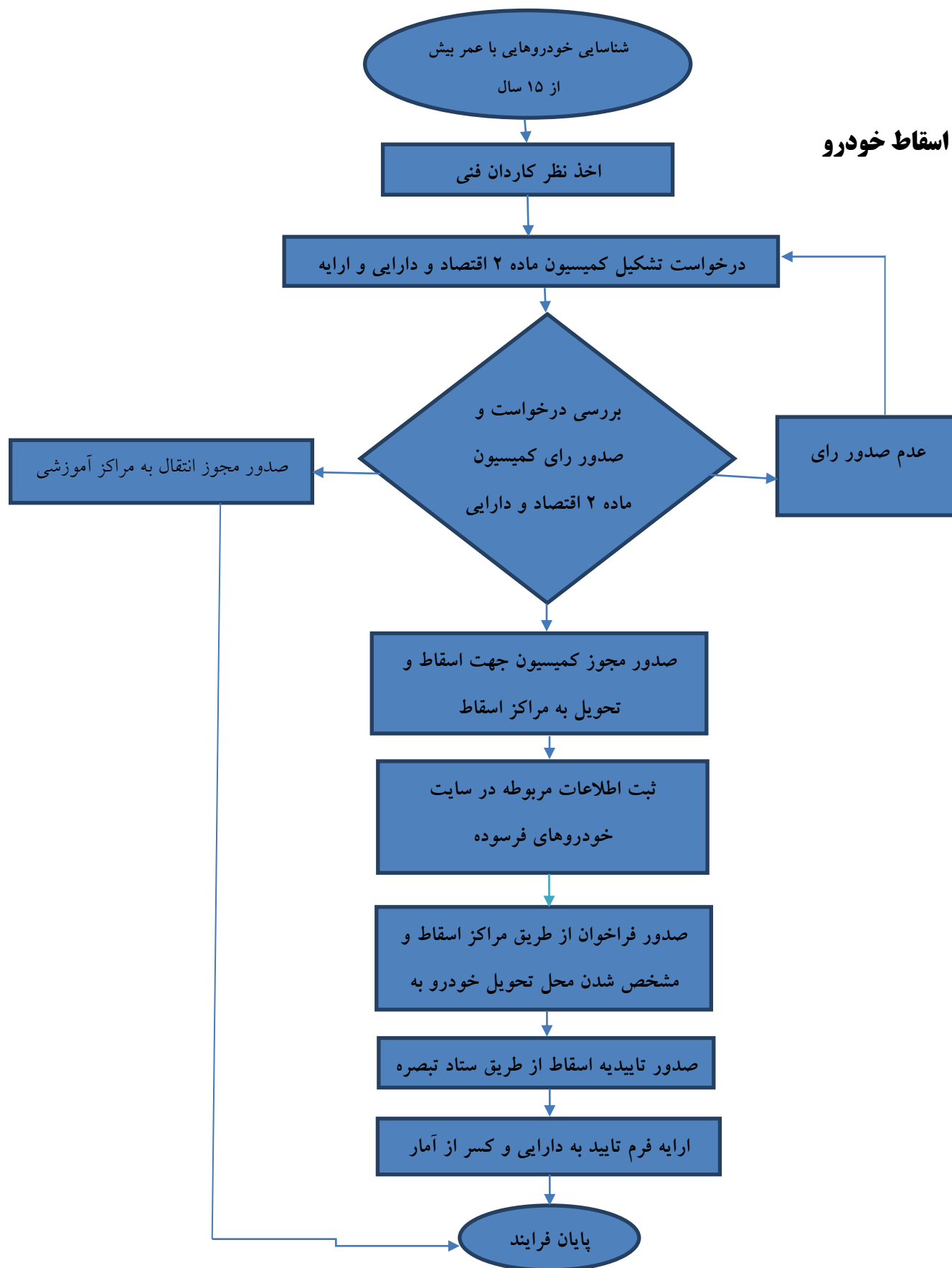
۱. تصادفات با خسارت مالی: در اثر این نوع از تصادفات به خودرو خسارت مالی وارد می شود. مانند: تصادف با خودروهای دیگر یا با اجسامی مانند درخت، گاردریل، دیوار و... .
۲. تصادفات با خسارت جرحی: در اثر این نوع از تصادفات به راننده یا سرنشینان خودرو، خسارت جسمی وارد می شود. مانند: شکستگی دست، پا، سر و... .
۳. تصادفات با خسارت فوتی: این نوع تصادفات با فوت راننده یا سرنشینان خودرو همراه است.

بعد از رسیدن پلیس، مقصر تعیین و در صورت نیاز کרוکی و ارجاع به مقامات تنظیم می شود. با تعیین میزان خسارت، بیمه شخص ثالث می تواند خسارات اشخاص ثالث را پرداخت کند.

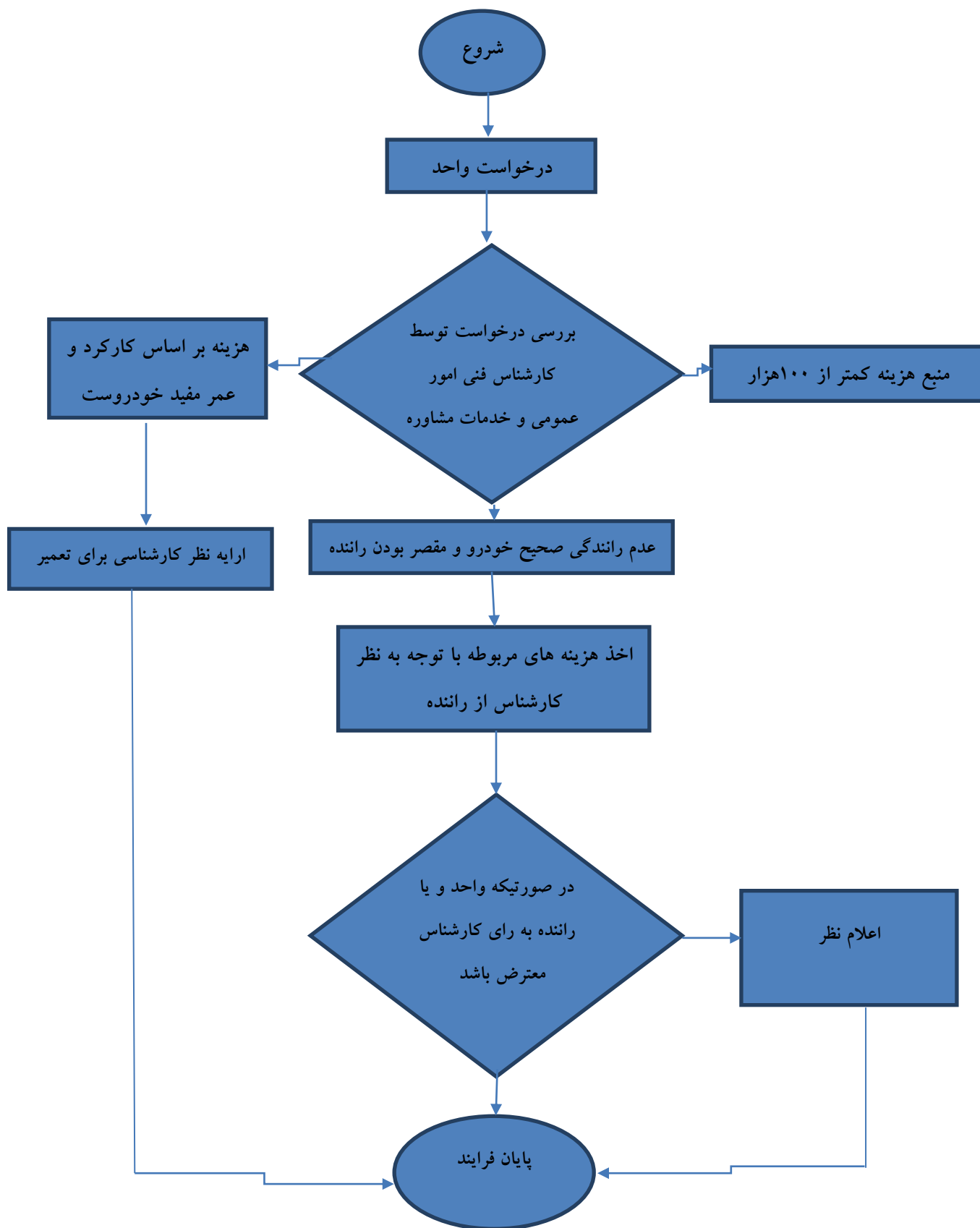
فرآیند خرید خودرو



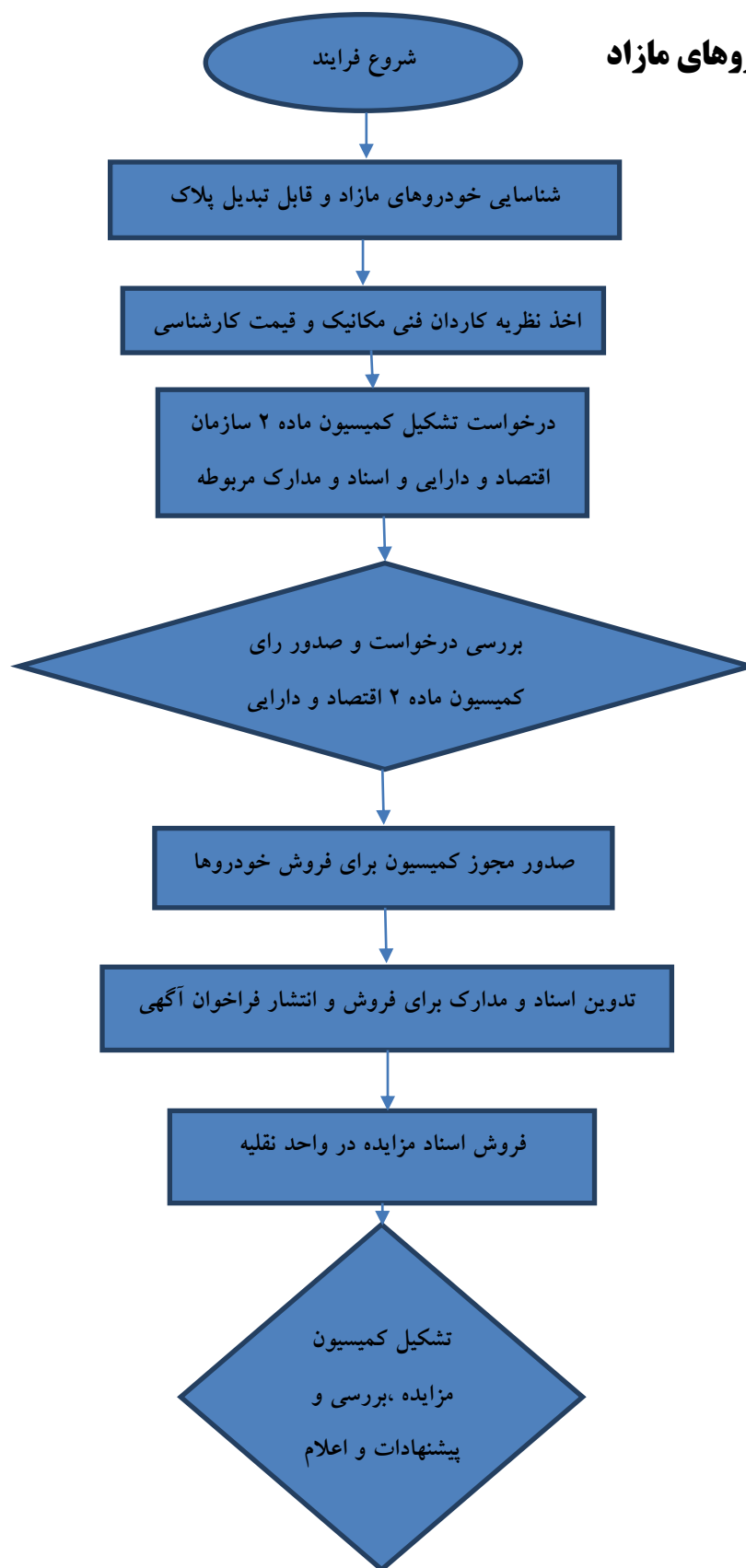
فرایند اسقاط خودرو



فرآیند بازدید و کارشناسی خودروها برای تعمیر و نگهداری



فرآیند فروش خودروهای مازاد



بخش دوم :

بیمه نامه مسئولیت مدنی حرفه ای راننده امدادگر و اپراتور مرکز اورژانس

مسئولیت مدنی رانندگان و اپراتورهای اورژانس در قبال خسارت جانی وارد به اشخاص ثالث منحصرأ بیمارانی که به صورت تلفنی از مرکز ورژانس تقاضای کمک نموده باشند بدین معنی که چنانچه در نتیجه سهل انگاری ، قصور و غفلت یا اشتباه رانندگان و اپراتورهای اورژانس خسارت جانی به بیماران وارد آید و بیمه گزار مسئول جبران آن شناخته شود بیمه گر پس از احراز مسیولیت بیمه گذار توسط مراجع قضایی ذیصلاح نسبت به جبران خسارت اقدام می نماید.

آمار رسمی کشور، ایرانیان خیلی بیشتر از میانگین جهانی دچار سانحه تصادف می شوند. پایین بودن کیفیت خودروها و جاده های کشور و رانندگی پرخطر، نقش مهمی در حجم تصادفات داد. بررسی این آمار همچنین میزان درگیری بالای افراد با حوادث رانندگی را نشان می دهد.

برای شکایت از راننده مقصر، ابتدا لازم است اقامه دعوا کنید. کارشناسان دادگستری بر اساس کروکی و.... نظر خود را بیان کنند. اگر تصادف منجر به جرح یا فوت شده است، شما به نظر پزشک قانونی نیز نیاز دارید. سپس همه ی موارد گفته شده برای رسیدگی به دادسرا ارجاع داده می شود. پس از بررسی پرونده، اگر راننده به عنوان مقصر شناخته شد، برای او قرار مجرمیت صادر می شود. در نهایت نیز دادگاه رای نهایی خود را صادر می کند.

اولین کار بعد از تصادفات رانندگی

هنگامی که حوادث رانندگی رخ می دهد، اولین و مهمترین کار تماس با پلیس ۱۱۰ است. موقع تماس با

پلیس از شما اطلاعاتی از قبیل: محل وقوع تصادف، نوع تصادف و ... پرسیده می شود.

بعد از رسیدن پلیس، مقصر تعیین و در صورت نیاز کروکی و ارجاع به مقامات تنظیم می شود. با تعیین

میزان خسارت، بیمه شخص ثالث می تواند خسارات اشخاص ثالث را پرداخت کند.

انواع کروکی

۱. کروکی سازش: این کروکی زمانی استفاده می شود که هر دو طرف حادثه، تقصیر را قبول دارند و

مقصر اصلی نیز مشخص است. در این تصادفات نباید هیچ گونه مورد جرح و فوتی وجود داشته

باشد. موارد مورد نیاز برای کروکی سازشی به شرح زیر است :

✓ گواهینامه

✓ کارت خودرو

✓ کارت بیمه شخص ثالث

✓ برگه معاینه فنی

✓ کروکی عدم سازش

کروکی غیرسازشی : مواقعی که مقصراصلی مشخص نیست و دو طرف دعوا تقصیر خود را نمی پذیرند، این کروکی برای مراجع قضایی ترسیم می شود. مدارک زیر برای ارسال اطلاعات کروکی عدم سازش به مراجع قضایی ضروری است:

- عدم قبول نظریه افسر
- عدم تکمیل مدارک مثل بیمه نامه و
- خسارت بالای تعهد بیمه نامه مقصر حادثه
- تصادفات جرحی و فوتی
- نحوه شکایت از راننده مقصر در تصادفات با خسارت مالی

در تصادفات با خسارت مالی ۳ حالت ممکن است رخ دهد:

۱. توافق دو طرف و پایین بودن خسارت: مقصر بدون مراجعه به شرکت بیمه، خسارت را پرداخت می کند.
۲. توافق دو طرف و بالا بودن خسارت: اگر شخص مقصر تمایل داشت که از بیمه خود استفاده کند، در این صورت روند پرداخت خسارت توسط شرکت بیمه بررسی می شود. پرداخت نیز با توجه به سقف مندرج در بیمه نامه شخص ثالث یا بیمه بدنه و میزان خسارت صورت می گیرد.

۳. در صورت عدم توافق طرفین و بالا بودن خسارت: اگر راننده مقصر از همکاری با طرف خسارت دیده در مراجعه به بیمه خودداری کند ، یا غرامت پرداخت شده توسط بیمه، تمام خسارت طرف مقابل را جبران نکند، فرد خسارت دیده می تواند برای دریافت تمام یا بخش باقی مانده از خسارت خود به مرجع قضایی صالح مراجعه نماید .

مهلت شکایت از راننده مقصر به شرکت بیمه گر ۵ روز بعد از تصادف است. در خصوص تصادف جرحی و غیره مهلت ثبت شکایت قانونی تفاوت دارد که در این خصوص بهتر است یا یک وکیل مشورت کنید.

شکایت از راننده مقصر در حالت عدم توافق طرفین

قانون ها و مقررات مصوب سازمان بیمه مرکزی ، در صورت عدم توافق طرفین دو حالت را در نظر گرفته است: طبق قوانین بیمه ای در سال ۱۴۰۲، در صورتی که میزان خسارت کمتر از ۳۰ میلیون تومان باشد، باید مطابق قانون با کروکی غیر سازشی خود به شورای حل اختلاف طرح شکایت کنید.

اگر میزان خسارت بیشتر از ۳۰ میلیون تومان باشد، بایستی با مراجعه به دادگاه حقوقی طرح شکایت کنید. در صورتی که راننده مقصر و شرکت بیمه گر او اقدام به پرداخت خسارت کاهش ارزش خودرو نکنند، مراحل دریافت خسارت ناشی از افت قیمت را باید از مراجع قانونی پیگیری کنید.

شکایت از راننده مقصر در شکایت جرحی

برای شکایت از راننده مقصر در خسارت جرحی لازم است برای انجام مراحل قانونی به دادسرا مراجعه کنید. در این حالت باید کروکی تصادف را به همراه داشته باشید. در تصادفات جرحی، علاوه بر دیه، مجازات های دیگری مثل حبس و پرداخت جزای نقدی نیز تعبیه شده است .

مراحل شکایت از راننده مقصر در تصادفات جرحی به شرح زیر است:

- ✓ تشکیل پرونده دادسرا
- ✓ ارایه مدارک مورد نیاز
- ✓ استعلام اصل بودن بیمه نامه توسط مقام قضایی
- ✓ صدور قرار مناسب
- ✓ ارجاع پرونده به کارشناس
- ✓ تحقیقات محلی
- ✓ اعلام نظر نهایی پزشکی قانونی
- ✓ صدور قرار جلب به دادرسی
- ✓ صدور رای توسط دادگاه
- ✓ شکایت از راننده مقصر در خسارت فوتی

در تصادفات منجر به فوت، جرم راننده مقصر قتل غیر عمد محسوب می شود. مطابق قانون فوت در اثر

تصادف در موارد زیر قتل غیر عمد تلقی می شود:

- اگر راننده مقصر سرعت غیر مجاز داشته باشد
- تصادف در اثر نقص فنی خودرو
- تردد در محلی غیر مجاز
- رانندگی منجر به تصادف در حالت مستی و

مراحل شکایت در خسارت منجر به فوت، مشابه شکایت از راننده مقصر در خسارت جرحی است.

با توجه به تبصره ماده ۱۶ قانون اصلاح بیمه اجباری، بیمه گر می تواند بدون نیاز به رای مراجع قضایی، با توافق راننده مقصر و ورثه متوفی مبلغ دیه و خسارت را پرداخت کند. در این صورت برای مطالبه خسارت از بیمه، احتیاجی به رای قطعی دادگاه نیست. در قانون جدید مبلغ دیه افراد بدون توجه به جنسیت زن و مرد دیه مساوی دارند، تعیین می شود. پس مابه التفاوت دیه، توسط صندوق تامین خسارات بدنی پرداخت می شود.

نکته های مهم در دریافت خسارت جانی و مالی

توجه به نرخ دیه

می دانیم که هر سال نرخ دیه توسط قوه قضاییه اعلام می شود. بنابراین تعهدات بیمه شخص ثالث نیز بر مبنای دیه، معین می گردد پوشش خسارت جانی بیمه، برابر با نرخ دیه در ماه های حرام همان سال تعیین می شود. در حالی که پوشش مالی بیمه نامه به میزان ۲,۵ در صد پوشش مالی محاسبه می شود.

خسارت به شخص ثالث

در خسارت جانی که به فوت، نقص عضو یا آسیب جانی اشخاص ثالث منجر می گردد، حداکثر ظرف مدت ۵ روز کاری بایستی به شرکت بیمه اعلام خسارت نمایید. در این صورت پس از تشکیل دادگاه و صدور حکم نهایی شرکت بیمه، خسارت را ظرف مدت ۳۰ روز پرداخت می نماید. اگر هر دو خسارت جانی و مالی وارد شده باشد، فرد زیان دیده می تواند با دریافت نامه از دادگاه تا صدور رای اقدام به دریافت خسارت مالی از شرکت بیمه کند.

حوادث رانندگی منجر به خسارت مالی

مقصر و زیان دیده باید حداکثر ظرف مدت ۵ روز کاری به شرکت بیمه مراجعه و اعلام خسارت کند. در این مورد همراه داشتن کروکی و گزارش پلیس الزامی است. در شرایط زیر نیازی به ترسیم کروکی نیست:

- میزان خسارت وارده کمتر از حداقل تعهدات مالی بیمه شخص ثالث باشد. (در سال ۱۴۰۲ این مبلغ معادل ۳۰ میلیون تومان است.) البته بیمه شخص ثالث حداقل و حداکثری را در پرداخت خسارت مالی تعیین کرده است.
- خسارت وارده در اثر تصادف بین دو خودرو می باشد. (در صورت تصادفات زنجیره ای یا بیش از یک مقصر، ترسیم کروکی الزامی است.)

تصادف در مکان های خاص

تقاطع ها، بزرگ راه ها و داخل تونل های شهری مجهز به دوربین های نظارت تصویری هستند. در صورت تصادف در این مکان ها، پلیس می تواند با استناد به تصاویر این دوربین ها مقصر حادثه را شناسایی کند.

اگر راننده مقصر فرار کرد دو حالت ممکن است رخ دهد :

۱. در صورت فرار خسارت مالی

۲. خسارت جانی

فرار راننده در تصادفات با خسارت مالی

راننده مقصر در تصادفات با خسارت مالی شما می توانید از بیمه بدنه استفاده کنید. مدارک مورد نیاز

گرفتن خسارت با استفاده از بیمه بدنه به شرح زیر است:

- کروکی غیر سازشی
- صورت جلسه کلانتری یا پاسگاه انتظامی از حادثه
- اوراق بازجویی تنظیم شده
- اصل و کپی بیمه نامه بدنه اتومبیل

فرآیند پیگیری دریافت خسارات

نحوه دریافت خسارت ناشی از تصادفات رانندگی در مراجعه به بیمه، در تصادفات خسارتی، با مراجعه هم زمان طرفین، به شرکت بیمه گر، ارایه کروکی و درخواست پرداخت خسارت می باشد و نحوه انجام این امر، از طریق دادگاه، بسته به نوع تصادف با ثبت دادخواست یا شکواییه این امر از طریق دفاتر خدمات قضایی خواهد بود.

یکی از مواردی که بسیاری از افراد در طول زندگی خود ممکن است با آن مواجه شوند تصادف با خودرو است که در این تصادف، یا شخص راننده یا طرف مقابل او، مقصر بوده و یا هر کدام، به تشخیص کارشناس، سهمی دارند.

به هر ترتیب، براساس قانون مقصر باید، اقدام به پرداخت خسارت ناشی از تصادفات رانندگی نماید که این امر مراحل مخصوص به خود را دارد و بسته به این که مقصر بخواهد از محل بیمه آن را پرداخت کند یا شخصا اقدام به پرداخت آن نماید. همچنین بسته به اینکه طرفین بر سر میزان خسارت به توافق برسند یا خیر تشریفات و مرجع ویژه ای وجود خواهد داشت.

نحوه دریافت خسارت ناشی از تصادفات رانندگی در مراجعه به اداره بیمه

نحوه دریافت خسارت ناشی از تصادفات رانندگی در مراجعه به اداره بیمه، بسته به اینکه تصادف، خسارتی باشد یا جانی و جرحی، متفاوت خواهد بود.

در تصادفات خسارتی که صرفاً، به خودرو، آسیب وارده شده به سرنشین، معمولاً پلیس راهنمایی رانندگی، در محل وقوع حادثه، حضور پیدا کرده و با کشیدن کروکی، مقصر تصادف را مشخص می کند. پس از این، اگر اتومبیل طرف مقصر بیمه باشد، باید به اداره بیمه گر مراجعه کرد.

با مراجعه به بیمه، اداره بیمه، توسط کارشناس، اقدام به تعیین خسارت کرده و تا سقف تعهد بیمه گزار، خسارت را به زیان دیده پرداخت نماید. چنانچه میزان خسارت ناشی از تصادفات رانندگی، بیشتر از سقف بیمه ماشین باشد، راننده مقصر، شخصا باید، نسبت به پرداخت آن اقدام کند.

شایان ذکر است، در حال حاضر، اکثر شرکت های بیمه، خسارات مربوط به افت قیمت را جزو خسارات اصلی، تلقی نکرده و پرداخت آن را تقبل نمی کنند. بنابراین، راننده مقصر، شخصا باید، نسبت به پرداخت

این امر، اقدام کند و پرداخت نکردن افت قیمت ماشین، تنها در صورت رضایت صاحب خودرو آسیب دیده و یا عدم تعلق افت قیمت به خودرو آسیب دیده، ممکن خواهد بود.

با استناد به ماده ۱۵ قانون بیمه، بیمه گزار باید، حداکثر ظرف پنج روز از تاریخ اطلاع خود از وقوع حادثه، شرکت بیمه گر را از این امر، مطلع سازد، در غیر این صورت، بیمه گر، مسئول پرداخت نخواهد بود؛ مگر آنکه بیمه گزار، ثابت کند به واسطه برخی حوادث، نظیر حوادث قهری یا آسیب خود فرد، در تصادف رانندگی، امکان اطلاع به بیمه گر، وجود نداشته است.

همچنین، با استناد به ماده ۳۶ قانون بیمه، راننده آسیب دیده، یا راننده مقصر، حداکثر، دو سال از زمان وقوع حادثه، مهلت دارند تا در خصوص پرداخت یا دریافت خسارت ناشی از تصادفات رانندگی، از محل بیمه فرد مقصر در تصادف، شکایت کرده و خسارات وارده را از بیمه مطالبه نمایند.

نحوه دریافت خسارت ناشی از تصادفات رانندگی جرحی و جانی، در مراجعه به بیمه

نحوه دریافت خسارت ناشی از تصادفات رانندگی، در تصادفات جانی و جرحی، از اداره بیمه، بدین صورت خواهد بود که ابتدا، اولیای دم یا مجنی علیه، باید با ثبت شکواییه و از طریق دادگاه، جهت محاسبه دیه و صدور حکم به پرداخت آن، اقدام نمایند و سپس برای دریافت خسارت به بیمه مراجعه کنند.

با استناد به ماده ۳۲ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه ولی دم، وراثت یا مجنی علیه، تنها ۲۰ روز بعد از صدور رای قطعی و مشخص شدن مبلغ خسارت،

فرصت خواهند داشت تا جهت دریافت خسارت به بیمه مراجعه کنند. بعد از گذشت مهلت مقرر، اداره بیمه مبلغ خسارت را به حساب صندوق خسارت های بدنی دادگستری واریز خواهد کرد و افراد فوق الذکر، باید به این مرجع، برای دریافت خسارت، مراجعه کنند.

نحوه دریافت خسارت ناشی از تصادفات رانندگی در مراجعه به دادگاه

در قسمت قبل، مراحل و نحوه دریافت خسارت ناشی از تصادفات رانندگی در مراجعه به بیمه را توضیح دادیم و در این بخش قصد داریم نحوه و مراحل انجام این امر را در مراجعه به دادگاه، توضیح دهیم و بگوییم که نحوه دریافت خسارت ناشی از تصادفات رانندگی در مراجعه به دادگاه چگونه است.

نحوه دریافت خسارت ناشی از تصادفات رانندگی خسارتی، در مراجعه به دادگاه

اگر بین مقصر و زیان دیده از تصادف رانندگی، بر سر میزان خسارت توافق حاصل نشود و یا مقصر، همکاری لازم را در پرداخت مازاد خسارت نسبت به سقف بیمه نکند، زیان دیده می تواند بسته به میزان خسارت برای شکایت از راننده مقصر و پیگیری تصادف از طریق شورای حل اختلاف و یا دادگاه اقدام نماید. (اگر میزان خسارت تا ۲۰ میلیون تومان باشد، مرجع صالح برای رسیدگی شورای حل اختلاف و در مبالغ بیشتر از ۲۰ میلیون تومان، مرجع رسیدگی دادگاه حقوقی خواهد بود.)

برای این امر، زیان دیده باید پس از تشکیل حساب کاربری سامانه ثنا و احراز هویت ثنا، همچنین بعد از تنظیم دادخواست مطالبه خسارت خود به یکی از دفاتر خدمات الکترونیک قضایی مراجعه کرده و شکایت

خود را ثبت نماید و در صورت لزوم، جهت تعیین دقیق میزان خسارت، تقاضای ارجاع امر به کارشناسی را داشته باشد.

دفاتر خدمات الکترونیک قضایی، بسته به اینکه میزان خواسته، تا ۲۰ میلیون تومان است یا بیشتر از آن، دادخواست را به شورای حل اختلاف یا دادگاه، ارجاع خواهند کرد. دادگاه یا شورای حل اختلاف، با ارجاع موضوع به کارشناسی و بعد از دریافت نظر کارشناس، اقدام به صدور رای می نماید و محکوم علیه، ملزم به اجرای رای خواهد بود.

بعد از قطعی شدن رای و در صورت استنکاف و خودداری محکوم علیه از اجرای محتوا و مفاد آن، محکوم له می تواند، از شعبه صادر کننده رای بدوی، درخواست صدور اجرائیه نماید تا با ابلاغ اجرائیه به محکوم علیه وی در مهلت مقرر ترتیبی برای پرداخت، تعیین کند.

نحوه دریافت خسارت ناشی از تصادفات رانندگی جرحی و جانی، در مراجعه به دادگاه

اگر تصادف رانندگی، علاوه بر خسارت بر خودرو، بر سرنشینان خودرو نیز، ضرر و خسارت وارد کند یا منجر به کشته شدن آن ها شود، حسب مورد، مجنی علیه (زیان دیده از جرم)، همچنین، اولیای دم و ورثه شخص کشته شده، می توانند، اقدام به شکایت از راننده مقصر نموده و مطالبه دیه نمایند.

این عمل، با تشکیل حساب کاربری سامانه ثنا و سپس، ثبت شکوائیه از طریق دفاتر خدمات الکترونیک قضایی، ممکن می باشد.

آیین‌نامه ساماندهی پوشش فراگیر خدمات فوریت‌های پزشکی پیش‌بیمارستانی کشور

ماده ۱. در این آیین‌نامه اصطلاحات زیر در معانی مشروح مربوط به کار می‌روند:

الف. خدمات فوریت‌های پزشکی پیش‌بیمارستانی: به مجموعه خدمات و مهارت‌های فوری پزشکی اورژانسی که در مواقع اضطراری مانند تصادف، بیماری حاد، پدیده‌های طبیعی یا ساخته دست بشر در قالب نظام شبکه فوریت‌های پزشکی کشور قبل از رسیدن بیمار یا مصدوم یا حادثه دیده به بیمارستان ارایه می‌شود، اطلاق می‌گردد.

ب. آمبولانس: مورد استفاده در پایگاه‌ها دو نوع می‌باشد:

۱. آمبولانس تیپ B: آمبولانسی که به منظور انتقال و یا درمان‌های اولیه و پایش بیماران، طراحی و تجهیز شده است، این آمبولانس دارای تجهیزات چهارگانه اصلی شامل:

کپسول اکسیژن، برانکارد، کیف احیا و ساکشن می‌باشد.

۲. آمبولانس تیپ C: آمبولانسی که به منظور انتقال بیمار و درمان‌های پیشرفته طراحی و تجهیز شده است.

آمبولانس تیپ C علاوه بر تجهیزات آمبولانس تیپ B مجهز به (DC) شوک نیز می‌باشد.

ج. شبکه فوریت‌های پزشکی پیش‌بیمارستانی: شامل مرکز ارتباطات یا مرکز پیام، پایگاه‌های شهری،

جاده ای موقت، هوایی، ریلی و دریایی ساحلی و موقت خواهد بود.

۱. مرکز ارتباطات و فرماندهی عملیات: مرکز ارتباطات و فرماندهی عملیات، واحد اطلاع رسانی و فراخوان اورژانس (۱۱۵) و هماهنگ کننده پایگاه های اورژانس است که موظف می باشد پس از تماس افراد نیازمند، اقدام مقتضی را با هماهنگی واحدهای ذیربط به عمل آورد. واحدهای ارتباطات در مراکز استان ها، شهرهای دارای دانشگاه یا دانشکده علوم پزشکی و خدمات بهداشتی، درمانی و شهرهای با جمعیت بیش از (۲۵۰) هزار نفر به صورت مستقل در یک مکان مناسب قرار می گیرد.

۲. مرکز پیام: در شهرستان هایی که فاقد شرایط لازم برای ایجاد مرکز ارتباطات و فرماندهی عملیات می باشند و جمعیت آنها کمتر از (۲۵۰) هزار نفر می باشد مرکز پیام ایجاد شده و به عنوان واحد اطلاع رسانی وظیفه هماهنگی و فراخوان اورژانس ۱۱۵ را به عهده دارد و در شرایط بحرانی با مرکز ارتباطات همکاری لازم را انجام خواهد داد.

تبصره ۱. فاصله دو شهر جهت راه اندازی مرکز پیام نباید کمتر از (۴۰) کیلومتر باشد.

تبصره ۲. مرکز پیام در یکی از پایگاه های اورژانس موجود ایجاد شده و استفاده از پرسنل همان پایگاه جهت انجام امور محوله در اولویت باشد.

۳. پایگاه امداد شهری: این پایگاه در مراکز شهرستان ها، شهرهای دارای دانشگاه یا دانشکده علوم پزشکی و خدمات بهداشتی، درمانی و شهرهای با جمعیت بیش از ۵۰ هزار نفر ایجاد می شود. پایگاه امداد شهری با مرکز پیام و مرکز ارتباطات و فرماندهی عملیات در ارتباط بوده و دارای دو دستگاه آمبولانس می باشد.

تبصره ۱. در شهرهای با جمعیت بیش از ۵۰ هزار نفر به ازای هر ۶۰ هزار نفر جمعیت مازاد بر تعداد پایه ۵۰ هزار نفر یک پایگاه به همراه دو آمبولانس فعال اضافه می گردد.

تبصره ۲. به منظور تسریع در ارائه خدمات فوریت های پزشکی، کاهش زمان رسیدن به صحنه حادثه و غلبه بر ترافیک های سنگین شهری در کلان شهرها (شامل: تهران، تبریز، شیراز، مشهد، اصفهان، اهواز، قم، کرج) بایستی هر پایگاه شهری مجهز به حداقل یک دستگاه موتورسیکلت اورژانس شود که به ازای هر دستگاه موتورسیکلت ۴ نفر کاردان یا کارشناس مربوط تعریف می گردد. سایر شهرها بنا بر ضرورت در اولویت های بعدی قرار میگیرد.

۴. پایگاه امداد جاده ای: پایگاه جاده ای در جاده ها و در مبادی شهرهای با جمعیت کمتر از ۵۰ هزار نفر با فاصله حداکثر ۴۰ کیلومتر و با در نظر گرفتن حداکثر زمان رسیدن به محل حادثه ۱۵ دقیقه ایجاد می شود. هر پایگاه جاده ای دارای یک دستگاه آمبولانس فعال بوده و با مرکز ارتباطات و فرماندهی عملیات و یا مرکز پیام در ارتباط می باشد.

تبصره: آمبولانس مورد استفاده در پایگاه های شهری و جاده ای بایستی دارای شرایط آمبولانس تیپ (B) بوده و به ازای هر سه پایگاه یک آمبولانس پشتیبان در نظر گرفته می شود.

۵. پایگاه امداد فوریت های پزشکی موقت: پایگاه هایی که در ایام ویژه به منظور آمادگی و توان عملیاتی بیشتر در مکان هایی که افزایش جمعیت و یا تردد بیش از حد معمول دارند، راه اندازی می شوند.

۶. پایگاه امداد هوایی: پایگاه هوایی در مسیرهای صعب العبور، محورهای حادثه خیز محورهایی که میزان تردد در آنها بالا باشد و نیز در مناطقی که دسترسی زمینی به محل امکان پذیر نباشد با در نظر گرفتن امکان استفاده از بالگرد در طول روز استقرار می یابد.

۷. پایگاه امداد دریایی- ساحلی: امداد ساحلی و دریایی به دو روش امداد دریایی و امداد ساحلی انجام می شود.

۷-۱. امداد دریایی: پایگاه هایی که بیماران و مصدومین جزایر جنوب کشور را به مراکز درمانی انتقال می دهد.

۲ - ۷. امداد ساحلی: در خط ساحلی استان های شمالی کشور در نقاط طرح سالم سازی دریا به صورت فصلی و با استفاده از نیروی انسانی موجود در طرح یادشده، استقرار می یابد.

۸. پایگاه امداد ریلی: پایگاه ریلی در مسیر راه آهن سراسر کشور که دسترسی جاده ای به آن امکان پذیر نمی باشد و با در نظر گرفتن شرایط استقرار پایگاه جاده ای استقرار می یابد.

ماده ۲. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است اجرای طرح پوشش فراگیر نظام فوریت های پزشکی پیش بیمارستانی را به گونه ای راهبری و ساماندهی نماید که تا پایان برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران . مصوب ۱۳۸۳ .

زمان رسیدن بر بالین بیمار در شهرها در هشتاد درصد (۸۰٪) موارد کمتر از (۸) دقیقه و در جاده ها در هشتاد درصد (۸۰٪) موارد کمتر از (۱۵) دقیقه باشد.

ماده ۳. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی مکلف است دستورالعمل های لازم مربوط به چگونگی ارائه خدمات فوریت های پزشکی پیش بیمارستانی را حداکثر تا سه ماه پس از تصویب آیین نامه تهیه و ابلاغ نماید.

ماده ۴. در اجرای ماده (۸۸) قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت - مصوب

۱۳۸۰ وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی مکلف است در راه اندازی پایگاههای شهری و جاده ای، استفاده از خدمات بخش غیردولتی را در اولویت قرار دهد، به نحوی که حداقل پنجاه درصد (۵۰٪) پایگاه ها تا پایان برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی

جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۸۳ - از طریق واگذاری به بخش غیردولتی اداره گردد.

تبصره: با توجه به حساسیت مرکز ارتباطات (Dispatch) و مرکز پیام، واگذاری فعالیت های واحد یادشده به بخش خصوصی ممنوع می باشد.

ماده ۵. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی مکلف است در مناطقی که پایگاه امداد و نجات هلال احمر جمهوری اسلامی ایران حائز شرایط مربوط باشند، در چارچوب عقد قرارداد براساس طرح پوشش فراگیر کشور، در پایگاه های موجود نسبت به ارائه خدمات اقدام نماید.

ماده ۶. ارائه خدمات اورژانس پیش بیمارستانی به صورت رایگان خواهد بود.

ماده ۷. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی مکلف است نسبت به تهیه طرح تفصیلی پوشش فراگیر فوریت های پزشکی کشور براساس این آیین نامه اقدام و ظرف مدت سه ماه پس از تصویب این آیین نامه به دانشگاه های علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی کشور و سایر مراجع مربوط ابلاغ نماید.

ماده ۸. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی مکلف است با استقرار پایگاه های اورژانس در مراکز بهداشتی درمانی روستایی که با پایگاه اورژانس پیش بیمارستانی حداقل ۴۰ کیلومتر فاصله دارند و در مسیر راه های اصلی کشور قرار ندارند، به روستاییان و عشایر کل کشور خدمات فوریت های پزشکی ارائه نماید. ضوابط و شرایط امداد روستایی، عشایری طی دستورالعملی، توسط وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی با هماهنگی معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رییس جمهور اعلام خواهد شد.

ماده ۹. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است با توجه به تغییر در تقسیمات کشوری و احداث جاده های اصلی جدید هر سال نسبت به بازنگری در طرح پوشش فراگیر نظام فوریت های پزشکی در چارچوب موارد یادشده اقدام نماید این تغییرات پس از تأیید معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رییس جمهور با رعایت قوانین و مقررات مربوط قابل اجرا می باشد.

ماده ۱۰. در راستای امدادرسانی فوریت های پزشکی به مصدومان ناشی از حوادث اعم از: شهری، جاده ای و غیرمترقبه، وزارتخانه های کشور، راه و ترابری، ارتباطات و فناوری اطلاعات، نیرو، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و همچنین نیروهای نظامی (پس از اخذ مجوز کلی فرماندهی کل قوا) و غیرنظامی و سایر

سازمان های دولتی و غیردولتی و مؤسسات تابعه، مکلف به همکاری لازم با وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی می باشند.

تبصره: مصادیق و نحوه همکاری دستگاه های یادشده در قالب تفاهم نامه بین وزارت بهداشت و هریک از دستگاه ها، تعیین خواهد شد.

ماده ۱۱. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی مکلف است جهت ارتقای سطح علمی و مهارت های پرسنل فوریت های پزشکی، دوره های آموزشی لازم را از طریق دانشکده ها و دانشگاه علوم پزشکی در دستور کار خود قرار دهد.

تبصره. وزارت بهداشت برای اعتلای سطح آگاهی های مردم در مورد فوریت های پزشکی برنامه های آموزشی عمومی را از طریق صدا و سیما و یا سایر دستگاه های مربوط و یا رسانه های جمعی دیگر ارایه خواهد نمود.

ماده ۱۲. پایگاه ها و مراکز ارایه دهنده خدمات فوریت های پیش بیمارستانی مکلفند از آمبولانس صرفاً جهت انتقال بیماران و مصدومین به مراکز درمانی استفاده نمایند.

ماده ۱۳. استانداردها و ضوابط مربوط به تعداد افراد شاغل در مراکز ارتباطات، پیام، پایگاه های شهری، جاده ای، ریلی، هوایی، دریایی، ساحلی و موتوری طی دستورالعملی، توسط وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی با هماهنگی معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رییس جمهور اعلام خواهد شد، تا زمان اعلام دستورالعمل مذکور استانداردها و ضوابط مندرج در آیین نامه اجرایی بند (الف) ماده (۱۹۳)

قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۷۹ - قابل اجرا می باشد.

ماده ۱۴. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی مکلف است به منظور تکمیل طرح پوشش فراگیر فوریت های پزشکی کشور نسبت به ارایه طرح ساماندهی اورژانس بیمارستانی متناسب با طرح ساماندهی اورژانس پیش بیمارستانی کشور به مراجع ذی ربط در برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۸۳ اقدام لازم بعمل آورد.

ماده ۱۵. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است:

الف. به منظور انتقال مصدومین نیازمند به خدمات فوریت های پزشکی در شرایط بحرانی و همچنین انتقال بیماران و مصدومین از مراکز با امکانات محدود به مراکز تخصصی پزشکی پنج درصد (۵٪) کلیه آمبولانس ها اعم از آمبولانس های فعال و آمبولانس های پشتیبانی

اورژانس ۱۱۵ دانشگاه ها و دانشکده های علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی را به عنوان واحد مراقبت های ویژه سیار یا (MICU) اختصاص دهد.

تبصره. آمبولانس مورد استفاده واحد مراقبت های ویژه بایستی دارای شرایط آمبولانس تیپ (C) و یا تیپ (B) با تجهیزات آمبولانس تیپ (C) براساس کتابچه استاندارد خودروی ملی شماره (۴۳۷۴) و مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران باشد.

ب. با توجه به وجود مناطق کوهستانی، سردسیر و صعب العبور در کشور، ده درصد (۱۰٪) کل آمبولانس های پیش بینی شده تا پایان برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۸۳ را از نوع کمک دار اختصاص دهد.

ج. به منظور ارایه خدمات فوریت های پزشکی در حوادث دسته جمعی و حوادث غیرمترقبه و لزوم انتقال سریعتر بیماران، به ازای هر یک میلیون نفر جمعیت یک اتوبوس آمبولانس اختصاص دهد.

ماده ۱۶. سازمان های راهداری و حمل و نقل جاده ای، بنادر و کشتیرانی و شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در تأمین مکان فیزیکی مناسب جهت استقرار پایگاه های اورژانس جاده ای، دریایی و ریلی، همکاری لازم را به عمل خواهند آورد.

ماده ۱۷. وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات مکلف است:

الف. کلیه جاده های اصلی و کلیه نقاط حادثه خیز جاده ای را تا پایان برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۸۳ و کلیه جاده های فرعی را تا پایان برنامه پنجم توسعه کشور اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران زیر پوشش تلفن همراه قرار دهد.

ب. ارتباطات رادیویی اورژانس کشور را تأمین نماید.

ج. زیرساختهای ارتباطی اورژانس کشور را تأمین نماید.

ماده ۱۸. وزارت کشور، شهرداریها و نیروی انتظامی با هماهنگی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی همکاری لازم جهت تأمین فضای فیزیکی مناسب و امکانات زیستی را جهت استقرار پایگاه اورژانس شهری و جاده ای فراهم آورند.

تبصره: پایگاه های شهری، جاده ای و روستایی حتی الامکان در بیمارستان ها، مراکز بهداشتی درمانی و همچنین مراکز آتش نشانی، کلاتری ها و مراکز راهنمایی و رانندگی راه اندازی شوند.

ماده ۱۹. به منظور ارایه خدمات اورژانس از طریق بالگرد، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، مکلف است با هماهنگی نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران و وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح نسبت به تنظیم توافقتنامه جهت استفاده از امکانات آن نیروها در شرایط عادی و بحران اقدام نماید.

ماده ۲۰. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی مکلف است: کلیه برنامه های مندرج در طرح پوشش فراگیر کشور را همه ساله براساس شاخص های ذیل و در راستای اهداف کمی برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۸۳، پایش نموده و نتایج آن را به مراجع مربوط نظارتی ارایه نماید.

الف. درصد پوشش خدمات پیش بیمارستانی در حوادث ترافیکی

ب. درصد افزایش مأموریت های اورژانس

پ. میانگین زمان رسیدن آمبولانس بر بالین بیمار

ت . درصد راه اندازی پایگاه براساس تقسیم بندی سنواتی در قالب پوشش فراگیر

ث . درصد رضایت مندی خدمات گیرندگان

ج . میزان ارتقاء آموزشی حین خدمت و بدو خدمت پرسنل

ماده ۲۱. به منظور افزایش بهره وری و تسریع در ارایه خدمات فوریت های پزشکی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی مکلف است ظرف مدت شش ماه پس از ابلاغ این آیین نامه ساختار ارایه خدمات موجود را بازبینی نموده و پیشنهاد ساختار یکپارچه فوریت های پزشکی را به هیات وزیران ارایه دهد.

ماده ۲۲. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است با هماهنگی معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور ظرف مدت شش ماه طرح چگونگی استفاده از صنعت بیمه در ارایه خدمات فوریت های پزشکی را جهت تصویب، به هیات وزیران ارایه نماید.

ماده ۲۳. اعتبارات مورد نیاز برای اجرای این تصویب نامه توسط معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رییس جمهور همه ساله در بودجه سنواتی پیشنهاد خواهد شد.

مراحل گرفتن خسارت مالی ناشی از تصادف رانندگی

یکی از پرسش های رایج بعد از تصادفات رانندگی، مبنی بر این است که مراحل گرفتن خسارت مالی ناشی از تصادف رانندگی، به چه شکل می باشد؟

چنانچه تصادف، خسارتی باشد، یعنی تنها به بدنه خودرو، آسیب وارد شده باشد، مراحل گرفتن خسارت مالی ناشی از تصادف رانندگی، تشکیل حساب کاربری سامانه ثنا، تنظیم دادخواست مطالبه خسارت و ثبت آن، از طریق دفاتر خدمات الکترونیک قضایی، جهت ارجاع به مرجع صالح می باشد.

دادگاه عمومی حقوقی و یا شورای حل اختلاف، به پرونده، رسیدگی کرده و حکم مقتضی را صادر می کنند. پس از این، محکوم علیه، ملزم به اجرای حکم خواهد بود و در صورت استتکاف از پرداخت خسارت، محکوم له می تواند، با مراجعه به اجرای احکام، تقاضای صدور دستور توقیف اموال و یا حکم جلب او را نماید.

همچنین، در صورتی که مقصر، بیمه شخص ثالث دارد و طرفین، با داشتن کروکی، بر سر مبلغ خسارت، توافق دارند، می توانند، بدون شکایت، برای پرداخت خسارت از طریق مراجعه به بیمه، اقدام کنند و خسارت، از محل بیمه مقصر، پرداخت گردد.

نحوه مطالبه و اخذ خسارت ماشین در تصادفات خسارتی

پس از توضیح نحوه دریافت خسارت ناشی از تصادفات رانندگی از طریق مراجعه به بیمه و دادگاه، درباره نحوه مطالبه و اخذ خسارت ماشین در تصادفات خسارتی، صحبت کنیم که مطابق مراحل زیر می باشد:

در صورت بیمه بودن ماشین راننده مقصر و وجود کروکی و توافق طرفین بر میزان خسارت، همچنین، در شرایطی که راننده مقصر، پرداخت خسارت مازاد بر سقف بیمه خود را تقبل کند، طرفین می توانند، به شرکت بیمه گر راننده مقصر، مراجعه کرده و پس از تعیین میزان خسارت، توسط کارشناس بیمه، اقدام به دریافت خسارت ماشین در تصادفات خسارتی نمایند.

در شرایطی که طرفین، با یکدیگر، بر مبلغ قابل پرداخت به عنوان خسارت، توافق نکنند یا راننده مقصر، بیمه نباشد یا در شرایطی که خسارت، مازاد بر سقف بیمه راننده مقصر بوده و او، از پرداخت مازاد سرباز زند، همچنین، در شرایطی که راننده زیان دیده، خواهان دریافت افت قیمت خودرو باشد و طرفین، بر سر مبلغ آن، به توافق نرسند، راننده زیان دیده، باید، پس از تشکیل حساب کاربری سامانه ثنا و تنظیم دادخواست، اقدام به ثبت آن، از طریق دفاتر خدمات قضایی نماید.

سپس، دادگاه، مدارک و مستندات، نظر کارشناس دادگستری و خواسته فرد را مورد بررسی قرار داده و در خصوص میزان خسارت ماشین در تصادفات خسارتی و یا افت قسمت آن، اقدام به صدور حکم خواهد

کرد. پس از صدور حکم و قطعی شدن آن، راننده مقصر، ملزم است که نسبت به اجرای رای، تمکین کند؛ در غیر این صورت، ممکن است با خطر توقیف اموال یا جلب، مواجه شود.

فرآیند بررسی و پرداخت خسارت بیمه نامه حوادث انفرادی

برای پرداخت غرامت از محل بیمه نامه‌های حوادث می‌بایست تقاضا و یا اعلام خسارت بیمه گذار و یا بیمه شده و یا زیان دیدگان با قید تاریخ حادثه و ساعت وقوع آن و نیز شرح کامل حادثه، ابتدا در دفتر ثبت نامه دبیرخانه درج شده و سپس در دفتر اعلام خسارت مطابق دستور پیوست ثبت و آنگاه تشکیل پرونده گردد.

برای تشکیل دادن پرونده، ابتدا می‌بایست یک برگ پوشه که حاوی اطلاعات، شماره ردیف پرونده، نام بیمه شده، نام بیمه گذار و شماره قرارداد می باشد، در نظر گرفته و برگ اعلام خسارت اولین برگ پرونده تلقی گردد و سپس مدارک ضروری را به ترتیب و پشت نمره شده در پوشه مورد نظر قرار دهیم.

پس از تشکیل پرونده مهمترین برگ ضروری، برگ استعلام یا تائیدیه قرارداد می‌باشد که می‌بایست توسط واحدهای صدور، صادر و حاوی اطلاعات به شرح زیر باشد:

مدت اعتبار بیمه نامه با قید تاریخ شروع و انقضای پوشش بیمه شده که می‌بایستی تاریخ حادثه در خلال مدت پوشش بیمه‌ای باشد.

شخص حادثه دیده، بیمه شده قرارداد باشد. (در صورت امکان با درج مشخصات شناسنامه ای) حق بیمه حتماً قبل از حادثه پرداخت شده باشد و در ضرب الاجل تعیین شده. تعهدات شرکت با ذکر نوع تعهد و میزان تعهد درج گردد.

مدارک اعلام خسارت

جهت بررسی و پرداخت هر نوع غرامت از محل بیمه نامه‌های حوادث انفرادی، مدارک مشترکی به شرح زیر نیاز می‌باشد، بدیهی است برحسب هر نوع غرامت مدارک اختصاصی مربوط به آن غرامت به اوراق پرونده به شرحی که متعاقباً اعلام می‌شود اضافه می‌گردد.

مدارک مشترک عبارتند از:

- درخواست زیان دیده اعم از اینکه زیان دیده خود بیمه شده یا استفاده کننده باشد.
- تائیدیه بیمه نامه یا استعلام از واحد صدور.
- فتوکپی شناسنامه بیمه شده.
- گزارشهای حادثه اعم از گزارش مقامات انتظامی، قضایی و یا غیره.
- اصل بیمه نامه.
- فیش وصول حق بیمه (جهت کنترل بموقع پرداخت).
- گواهی پزشکی قانونی.
- گواهینامه رانندگی در صورت مبادرت بیمه شده به رانندگی که منجر به حادثه شده باشد.

چنانچه موضوع رسیدگی، غرامت فوت باشد، علاوه بر مدارک مشترک فوق الذکر اخذ مدارک به شرح

زیر ضرورت دارد:

- رونوشت خلاصه فوت.
 - گواهی حصر وراثت در صورت عدم تعیین استفاده کننده.
 - فتوکپی شناسنامه وراث یا استفاده کنندگان.
 - قیم نامه در صورت داشتن ورثه یا استفاده کننده صغیر.
 - نامه اداره سرپرستی در صورت داشتن ورثه یا استفاده کننده صغیر مبنی بر نحوه پرداخت سهم صغیر.
- چنانچه موضوع رسیدگی، غرامت نقص عضو و یا از کارافتادگی روزانه باشد، علاوه بر مدارک مشترک فوق الذکر، اخذ مدارک به شرح زیر ضرورت دارد:

- ✓ گواهی پزشک معالج یا معاینه کننده.
 - ✓ نظریه پزشکی مبنی بر پایان معالجات.
 - ✓ نظریه پزشکی یا کمیسیون پزشکی دال بر تعیین میزان نقص عضو یا از کارافتادگی.
 - ✓ نظریه پزشک معتمد شرکت مبنی بر تائیدیه میزان نقص عضو یا از کارافتادگی موقت.
- توجه: همان طوری که مستحضر می‌باشند رسیدگی به پرونده نقص عضو می‌بایست پس از کلیه معالجات انجام گیرد، و میزان آن قطعاً بعد از معالجات باشد و امکان بهبودی وجود نداشته و یا در زمان طولانی باشد.

چنانچه موضوع رسیدگی به پرونده، مربوط به هزینه درمان باشد، علاوه بر مدارک مشترک فوق الذکر:

✓ اصل صورت حساب بیمارستان

✓ اصل هزینه های متفرقه درمان

✓ محاسبه مبلغ خسارت

فوت

در صورتی که بیمه شده در اثر یکی از حوادث مورد تعهد فوت نماید غرامت یا سرمایه فوت عیناً پرداخت می گردد. در این مرحله اصل سرمایه فوت بین استفاده کنندگان که توسط بیمه شده در پیشنهاد بیمه قید گردیده، تقسیم می گردد.

لازم به ذکر است چنانچه یکی از افراد ذینفع یا استفاده کننده مسئول بروز حادثه باشد سهم شخص مسئول از غرامت کسر و مابقی سرمایه بیمه به وراثت بیمه شده پرداخت خواهد شد.

قابل توجه اینکه چنان چه قبل از فوت بیمه شده، مبلغی بعنوان نقص عضو پرداخت شده باشد، از سرمایه فوت کسر و مابقی به استفاده کنندگان پرداخت می شود.

نقص عضو

همان طور که مطلع می‌باشند، بیمه شده بعلت وقوع یکی از خطرات مشمول بیمه از تاریخ حادثه به مدت ۲ سال دچار نقص عضو یا از کارافتادگی دائم (کلی و جزئی) شده باشد، شرکت متعهد است غرامت مربوطه را که به صورت درصدی نسبت به کل بدن و یا اینکه نسبت به عضوی از اعضای بدن می‌باشد، طبق شرایط قرارداد و ضمائم آن و منطبق با جدول مندرج در شرایط عمومی محاسبه و پرداخت نماید.

البته در کلیه موارد، تشخیص و میزان نقص عضو به عهده پزشک معتمد و مشاور شرکت در این مورد می‌باشد و در هر صورت علاوه بر اینکه نباید از میزان تعیین شده در جدول بیشتر باشد، می‌بایست مورد تأیید مسئولین واحد خسارت یا شعبه باشد و مسئولیت کنترل و رسیدگی به عهده مسئولین مراکز و شعب شرکت می‌باشد. بدیهی است پزشکان معتمد شرکت می‌بایست میزان نقص عضو را با توجه به مدارک ارائه شده و رعایت نکات زیر تعیین نمایند.

چنانچه درصد نقص عضو توسط پزشک معالج بیمه شده و یا اینکه پزشک قانونی تعیین شده باشد و یا اینکه میزان آن در رای دادگاه مبنی بر محکومیت اشخاص حقیقی یا حقوقی مشخص شده باشد در این مورد دو حالت وجود دارد:

- میزان نقص عضو تعیین شده توسط پزشک معالج یا قانونی یا رای دادگاه بیشتر از نظر پزشک معتمد باشد، در این حالت صرفاً نظر پزشک معتمد شرکت ملاک عمل قرار می‌گیرد.

• میزان نقص عضو تعیین شده توسط پزشک معالج یا قانونی یا رای دادگاه کمتر از نظر پزشک معتمد شرکت باشد در این حالت، نظر پزشک مبالغ یا پزشک قانونی و یا رای دادگاه ملاک عمل خواهد بود.

قابل توجه اینکه نظر پزشک قانونی بعنوان یک نظر کارشناسی و یکی از دلایل قابل توجه برای احراز از اتهام است نه اینکه صرفاً حکم دادگاه براساس آن صادر شود.

چنانچه درصد نقص عضو توسط پزشک معالج و یا پزشک قانونی تعیین نشده باشد، در این حالت پزشک معتمد شرکت با توجه به مدارک ارائه شده، میزان نقص عضو را تعیین می نماید.

چنانچه درصد نقص و یا کارافتادگی کلی و جزئی و میزان آن مورد حکم قطعی دادگاه مبنی بر محکومیت شرکت قرار گیرد، در این حالت نقص عضو تعیین شده عیناً ملاک عمل خواهد بود.

لازم به یادآوری است که در هر حالت چنانچه جهت تعیین نقص عضو مصدوم، معاینه ضرورت داشته باشد می بایست به منظور معاینه، از مصدوم دعوت به عمل آید. همانطور که اشاره شد در صورتی که بیمه شد در اثر یکی از حوادث مورد تعهد دچار نقص عضو گردد، غرامت نقص عضو طبق جدول نقص عضو مندرج در شرایط بیمه نامه محاسبه می گردد.

جهت محاسبه غرامت نقص عضو می بایست میزان نقص عضو تعیین شده را نسبت به کل بدن برآورد نموده و پس از تأیید پزشک معتمد شرکت در سرمایه ضرب نمود و مبلغ قابل پرداخت را محاسبه نمائیم، بنابراین چنانچه درصدی از یک عضو مطابق جدول، توانائی خودش را از دست بدهد، ابتدا می بایست

میزان نقص عضو تعیین شده یک عضو را نسبت به کل بدن بدست آورد، سپس در سرمایه ضرب و مبلغ قابل پرداخت را محاسبه نمود.

از کارافتادگی موقت (روزانه)

چنانچه بیمه شده در اثر حادثه برای مدتی از کارافتاده شود یعنی توانایی جسمی خود را برای اشتغال به کار و حرفه از دست بدهد و به تشخیص پزشک نیاز به استراحت داشته باشد، غرامت روزهایی که از کار افتاده شده و درآمد خود را از دست داده است طبق تعهد به بیمه شده پرداخت می گردد.

همانطور که می دانید، غرامت روزانه معمولاً بعد از تأیید پزشک از ششمین روز از کارافتادگی شروع و حداکثر ۱۸۰ روز و چنانچه مستلزم بستری شدن در بیمارستان باشد از چهارمین روز حداکثر ۹۰ روز می باشد. بدیهی است حادثه از کارافتادگی می بایست در مدت اعتبار بیمه باشد و حداکثر تا یکسال بعد از تاریخ حادثه قابل جبران است و شرکت پس از مدت یکسال از تاریخ حادثه هیچگونه تعهدی نخواهد داشت.

هزینه درمان

چنان چه بیمه شده در اثر تحقق خطر موضوع بیمه دچار جراحات بدنی شده باشد، چه هزینه های درمانی سرپایی و چه بستری در بیمارستان باشد تا سقف تعیین شده در بیمه نامه، قابل پرداخت می باشد. همان طور که مستحضر می باشند هزینه پزشکی عبارتند از هزینه هایی که در صورت تحقق خطرات موضوع بیمه نامه مستقیماً در مقابل دریافت خدمات درمانی متحمل می گردد و عبارتست از مبلغ مندرج در صورت حساب درمانی مربوطه و یا حداکثر هزینه پزشکی مورد تعهد بیمه گر هر کدام که کمتر باشد.

توضیح اینکه هیچ بیمه شده‌ای نمی‌تواند و نباید از بیمه نامه بیش از مبلغ خسارت وارد منتفع گردد، البته همانطور که مطلع می‌باشند در مورد خطرات فوت و نقص عضو این مسئله صدق نمی‌کند، زیرا برای جان انسان نمی‌توان ارزش معینی تعیین کرد، بنابراین تعداد بیمه نامه در این خصوص جایز است، بیمه شده ممکن است چندین بیمه نامه با سرمایه‌های مختلف داشته باشد و از همه آنها استفاده نماید ولی چون هزینه درمان صرفاً به منظور درمان شخصی بیمه شده پرداخت می‌شود بدیهی است پس از پایان معالجات در حقیقت بیمه شده به وضع قبل از حادثه بر می‌گردد. لذا تعداد خسارت جایز نیست. و چنانچه بیمه شده‌ای بیمه نامه‌های متعددی داشته باشد فقط می‌تواند حداکثر تا میزان هزینه‌های متحمل شده از محل بیمه نامه‌های خود خسارت دریافت نماید.

بنابراین لازم است هنگام تصفیه خسارت و در ابتدای رسیدگی به اینگونه خسارات به مسئله فوق توجه نمود، تا از پرداخت هزینه واحد به دفعات مکرر جلوگیری شود. ضمناً هزینه پزشکی که بیمه شده ظرف مدت دو سال از تاریخ تحقق خطر تحت پوشش برای هر حادثه موضوع بیمه متحمل شده است، در تعهد شرکت بوده، و هزینه مسافرت بیمه شده به منظور معالجه در مواردی که طبق تشخیص پزشک معالج جنبه اورژانس داشته و یا امکان معالجه در منطقه وقوع حادثه نباشد، نیز قابل پرداخت است.

بدیهی است کلیه مدارک پزشکی می‌بایست اصل بوده، و دقیقاً نشان دهنده میزان هزینه‌های پرداختی توسط بیمه شده باشد.

بیمه شخص ثالث بیمه اجباری است و هر شخصی که اتومبیل یا وسیله نقلیه دارد می‌بایست نسبت به بیمه کردن آن اقدام نماید. بد نیست اگر قبل از بیمه کردن وسیله نقلیه خود قوانین بیمه شخص ثالث را مطالعه نموده و با اطلاعات صحیح، این کار را انجام دهید.

هرآنچه در این راهنما ذکر شده است، منعکس کننده الزامات مندرج در قوانین بیمه شخص ثالث است. در صورت عدم رعایت این قوانین، ممکن است پلیس یا مأموران، خودروی شما را اعمال قانون کنند. در این مقاله قوانینی که آورده شده است، مربوط به قوانینی است که در سال ۱۴۰۱ بیمه مرکزی و سایر مراجع مربوط برای بیمه شخص ثالث تصویب کرده‌اند

قانون جدید ثبت اطلاعات گواهینامه در بیمه شخص ثالث

هنگام خرید بیمه شخص ثالث احتمالاً این سوال که آیا برای بیمه ماشین گواهینامه لازم است یا خیر، برای خیلی‌ها مطرح می‌شود. که در قوانین بیمه شخص ثالث که اخیراً بیمه مرکزی به روز رسانی کرده است، می‌بایست اطلاعات گواهینامه به طور کامل ثبت شود. براساس این قانون، زمان خرید بیمه شخص ثالث، می‌بایست به این نکته توجه کنید که بیمه‌گر اطلاعات گواهینامه‌تان را در بیمه‌نامه ثبت نماید تا بعدها دچار مشکل نشوید. در واقع این قانون به منظور شخصی سازی (راننده محور کردن) بیمه شخص ثالث صورت می‌گیرد.

افزودن اطلاعات گواهینامه رانندگی به بیمه شخص ثالث

این عمل به این خاطر صورت می‌گیرد تا تخفیف عدم خسارت برای همه رانندگان محاسبه شود. در صورت بروز هرگونه تصادف و خسارات احتمالی تنها راننده‌ی مقصر اعمال قانون می‌گردد.

همان طور که می‌دانید، رانندگی بدون گواهی نامه در قانون جرم محسوب می‌شود. همچنین بیمه‌نامه شخص ثالث برای افراد فاقد گواهی نامه هیچ خساراتی را جبران نمی‌کند. درج اطلاعات گواهینامه در بیمه شخص ثالث، از قوانین جدید راننده محور شدن این بیمه نامه است .

پیامک جدید معاونت اجتماعی و پیشگیری از وقوع جرم قوه قضاییه

معاونت اجتماعی و پیشگیری از وقوع جرم قوه قضاییه در روز ۲۹ آذر ۱۴۰۱ در پیامکی قانون جدید در مورد بیمه شخص ثالث را اعلام کرد. براساس این قانون در صورت بروز حادثه با وسیله نقلیه موتوری فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث، علاوه بر پرداخت خسارت، مالک به پرداخت جزای نقدی تا ۲۰ درصد مجموع خسارت بدنی وارده ملزم خواهد شد.

متن پیام به صورت مستقیم حاوی این متن است: «در صورت بروز حادثه با وسیله نقلیه موتوری فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث، علاوه بر پرداخت خسارت، مالک به پرداخت جزای نقدی تا ۲۰ درصد مجموع خسارت بدنی وارده ملزم خواهد شد. ارائه خدمات نقل و انتقال، اخذ کارت سوخت، همکاری با موسسات حمل و نقل بار و مسافر، به این قبیل وسایل نقلیه ممنوع است.»

همان‌طور که می‌دانید بیمه شخص ثالث یک بیمه اجباری برای وسایل نقلیه موتوری است. تمامی افرادی که تاریخ بیمه شخص ثالث وسیله نقلیه آن‌ها منقضی شده است یا بیمه شخص ثالث ندارند بهتر است هر چه سریع‌تر نسبت به تهیه و خرید بیمه شخص ثالث اقدام کنند.

فرض کنید اطلاعات گواهی‌نامه شما ثبت شده باشد و زمانی تصادف رخ دهد که خودروی شما دست فرد دیگری باشد، هیچ تفاوتی در پرداخت خسارت ایجاد نشده و باید به صورت کامل پرداخت شود. این قانون وارد شده صرفاً برای همان موضوع راننده محور شدن یا شخصی سازی تخفیفات بیمه شخص ثالث وضع شده است.

مدتی پیش رانندگان معترض بودند که چرا باید با یک خسارت تمامی تخفیفات شان را از دست بدهند؟ یعنی برای یک اشتباه این همه تاوان دارد؟ این عدالت است؟ خبرخوشی در تغییرات جدید قوانین بیمه شخص ثالث داریم:

مشکل گفته شده که باعث سروصدای رانندگان شده بود، قانون جدید رنگ سپید صلح را به تن کرده و اعلام همکاری با رانندگان را از سر می‌دهد! براساس این قانون میزان تخفیف عدم خسارت به اعضای هر ۷ سال ۵٪ تعیین شده و حداکثر تا ۷۰٪ برای سال چهاردهم افزایش می‌یابد.

در حقیقت کسر پلکانی تخفیف بستگی به تعداد خسارت دارد. برای یک بار خسارت جانی ۳۰ درصد، دو بار خسارت جانی ۷۰ درصد و برای سه بار و بیشتر ۱۰۰ تخفیف را از دست خواهید داد. همچنین برای

یک بار خسارت مالی ۲۰ درصد. دو بار خسارت مالی ۳۰ درصد و سه بار و بیشتر ۴۰ درصد از تخفیفات را از دست خواهید داد.

بخشنامه جدید بیمه شخص ثالث سال ۱۴۰۲ در رابطه با دیه

در بخشنامه جدیدی که در بیمه شخص ثالث اعلام گردیده است، نرخ دیه در سال ۱۴۰۲ دستخوش تغییراتی شده است. طبق این قانون:

✓ پوشش جانی بیمه شخص ثالث برابر با ۱ میلیارد و دویست میلیون تومان

✓ پوشش حوادث راننده برابر با ۹۰۰ میلیون تومان

✓ حداقل پوشش مالی برابر با ۳۰ میلیون تومان

✓ حداکثر این پوشش برابر با ۶۰۰ میلیون خواهد بود.

برای درک بیشتر این موضوع می‌توان گفت:

بر اساس بخشنامه بیمه رانندگان ۱۴۰۱، اگر راننده مقصر در یک تصادف رانندگی دچار آسیب بدنی شود، توانایی این را دارد که از بیمه شخص ثالث خسارت دریافت کند. این خسارت از محل بیمه شخص ثالث برای راننده مقصر، به اندازه‌ی دیه در ماه‌های غیر حرام بوده و با صدور بیمه شخص ثالث، راننده مقصر هم تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد.

دقت داشته باشید که شما نیازی به تغییر بیمه در شروع سال و با توجه به افزایش نرخ دیه ندارید؛ اما برای افزایش پوشش مالی نیاز است که الحاقیه بیمه شخص ثالث بگیرید.

قانون بیمه شخص ثالث و حوادث راننده

چند سالی است که در قوانین بیمه شخص ثالث جدید، خود راننده مقصر هم تحت پوشش بیمه شخص ثالث قرار می‌گیرد؛ البته در صورتی که نوع خسارت، جانی باشد. بیمه حوادث راننده یک پوشش جداگانه نیست و با خرید بیمه ثالث تمام رانندگان از این پوشش بهره مند خواهند شد. اگر در تصادفی راننده مقصر فوت کند، این بیمه‌نامه غرامت فوت را بر اساس دیه در ماه غیر حرام پرداخت به خانواده او پرداخت می‌کند.

قانون بیمه جدید در مورد برابری دیه بانوان و آقایان یکی از قوانین مهمی که باید در رابطه با بیمه شخص ثالث بدانید این است که پرداخت دیه و خسارت جانی جنسیت نمی‌شناسد. مرد باشید یا زن فرقی ندارد در هر صورت تفاوتی بین مبلغ دیه بانوان و آقایان نخواهد بود و هر شخصی که در تصادف آسیب می‌بیند یا فوت کند، دیه برابری را دریافت می‌کند.

قوانین بیمه شخص ثالث تاکسی

یکی از شرایط بیمه شخص ثالث در قیمت گذاری، کاربری خودرو است. ماشین‌هایی که با کاربری تاکسی، به نسبت سایر وسایل نقلیه زمان بیشتری را در حال رفت و آمد هستند که همین موضوع احتمال وقوع حادثه را افزایش می‌دهد. متقابلاً ریسک بیمه‌گر برای ارائه بیمه شخص ثالث نیز بیشتر می‌شود؛ پس باید برای جلوگیری از ضررهای احتمالی، شرایط بیمه ماشین‌هایی با کاربری تاکسی را تغییر دهد. بر

اساس قوانین بیمه شخص ثالث خودرو، قیمت این بیمه‌نامه برای تاکسی‌های درون شهری با ۱۰٪ و برای تاکسی‌های برون شهری با ۲۰٪ افزایش قیمت همراه است.

قانون جدید بیمه راننده مقصر بدون گواهینامه

در صورتی که راننده‌ای در تصادف مقصر شناخته شود و گواهینامه نداشته باشد، خسارت مالی و جانی فرد زیان‌دیده از سمت بیمه پرداخت خواهد شد. البته از آنجا که فرد بدون گواهینامه بوده، تمامی خسارت از فرد مقصر دریافت خواهد شد. به عبارتی هیچ خسارتی از سمت حق بیمه او پرداخت نخواهد شد. هم چنین امکان پرداخت قسطی برای فرد خاطی وجود دارد. البته این جدا از مشکلات حقوقی و قضایی است که فرد متخلف با آن‌ها مواجه می‌شود. جریمه این افراد تا ۵ سال حبس و انتقال خودرو یا موتور به پارکینگ است.

مساله دیگر اینکه در صورت خسارت جانی به فرد ثالث و فوت وی، قتل عمد تلقی شده و طبق قانون با او برخورد خواهد شد. بر اساس قانون جدید بیمه شخص ثالث بدون گواهینامه، اگر علت تصادف از سمت او نباشد، حتی اگر گواهینامه هم نداشته باشد، مقصر نخواهد بود. نکته دیگر اینکه بیمه هیچ‌گونه خسارتی بابت آسیب‌های جانی به راننده مقصر بدون گواهینامه را پرداخت نخواهد کرد.

اما اگر راننده مقصر باشد و گواهینامه خود را تمدید نکرده باشد چه اتفاقی می‌افتد؟ در چنین شرایطی بیمه شخص ثالث راننده مقصر موظف است خسارت او را مانند حالت عادی پرداخت کند. تنها تفاوتی که در

این حالت وجود دارد، جریمه شدن راننده مقصر است. افرادی که در زمان مناسب برای تمدید گواهینامه خود اقدامی نمی‌کنند، در چنین شرایطی گرفتار جریمه می‌شوند.

قانون بیمه شخص ثالث در حالت غیر طبیعی

بر اساس قوانین، استفاده از مشروبات الکلی خارج از عرف جامعه است. در صورتی که شخصی در هنگام رانندگی از مشروبات الکلی استفاده کرده باشد، طبق قوانین بیمه شخص ثالث، خساراتی جانی یا مالی که به افراد دیگر وارد می‌کند بر عهده‌ی خودش است. با این حال، بیمه شخص ثالث در حالت مستی هم بیمه‌گذار را تنها نمی‌گذارد؛ در چنین شرایطی بیمه‌گر ثالث خسارات راننده مقصر را پرداخت می‌کند اما خودش به صورت نقد یا اقساط آن را از بیمه‌گذار طلب می‌کند. مجازات رانندگی در حالت مستی جریمه نقدی و شلاق حدی است؛ در صورتی که راننده مقصر موجب فوت اشخاص ثالث شود، امکان دارد راننده بین ۱ تا ۵ سال از داشتن گواهینامه محروم شود.

قانون بیمه شخص ثالث ماشین‌های غیر متعارف

قانون خودروی نامتعارف که در سال ۹۵ تصویب شد را به خاطر دارید؟ اگر یادتان باشد این قانون به منظور جبران کردن هزینه‌های خسارت خودروهای لوکس وضع شد که در آن دو نوع خودروی متعارف و نامتعارف قرار داشت. خودروی متعارف در حقیقت به خودرویی است که قیمت آن با نصف قیمت دیه در ماه حرام یا برابر با سقف تعهدات مالی بیمه شخص ثالث باشد. حال در سال ۱۴۰۲ این مقدار برابر با ۶۰۰ میلیون تومان است.

در چند سال قبل اگر بیشترین حد تعهدات مالی راننده مقصر از مقدار خسارت بالاتر می‌زد، بیمه همان مقدار را پرداخت می‌کرد. لیکن امسال، در قوانین بیمه شخص ثالث ۱۴۰۲ مقدار خسارت تا سقف تعهدات بیمه شخص ثالث راننده مقصر پرداخت می‌شود و بقیه هزینه‌ها را باید بیمه بدنه راننده‌ی متضرر پرداخت کند.

فرآیند دریافت خسارت اسفند ۱۴۰۱

خسارت بیمه شخص ثالث خسارت بیمه شخص ثالث در تصادفات

احتمالا برای شما هم اتفاق افتاده است که بعد از تصادف، وقتی نیاز به استفاده از بیمه شخص ثالث ماشین‌تان داشته‌اید، کاغذ بازی‌های اداری و تشکیل پرونده خسارت در شرکت بیمه گیج‌تان کرده باشد. همچنین باعث می‌شود وقت زیادی بابت یک کار ساده اداری تلف کنید. یکی از سوال‌های همیشگی راننده‌ها و مالکان خودروها همین است که بعد از تصادف چگونه از بیمه استفاده کنیم؟ اصولا هرکسی که رانندگی می‌کند و پشت فرمان ماشین می‌نشیند، بهتر است قبل از حادثه قوانین پرداخت خسارت بیمه شخص ثالث و مدارک لازم برای دریافت خسارت بیمه شخص ثالث را بداند. در این صورت می‌تواند کارهای تشکیل پرونده اعلام خسارت بیمه ثالث را به سرعت انجام دهد و با دست پر و همراه با مدارک کامل به مراکز پرداخت خسارت شرکت بیمه‌گر مراجعه کند.

بیمه شخص ثالث چه خساراتی را پرداخت می کند؟

خسارت های تحت پوشش بیمه شخص ثالث به ۲ دسته خسارت های جانی و مالی تقسیم می شود:

۱. خسارت های جانی شامل هرگونه صدمه و آسیب به بدن و جسم اشخاص ثالث و راننده مقصر می شود. در واقع خسارت جانی بیمه ثالث هزینه های درمانی و دیه فرد آسیب دیده در تصادف را جبران می کند. منظور از آسیب جسمی هم شکستگی و کوفتگی تا نقص عضو و قطع نخاع و خدای نکرده فوت است.
۲. خسارت های مالی شامل هرگونه زیان و آسیب به اموال مردم (اشخاص ثالث) می شود. مثل تصادف و خسارت به خودرو فرد ثالث، شکستن شیشه مغازه یا خانه شخص ثالث، تصادف با گاردریل و درخت و جدول، خراب شدن کشت و زراعت یک مزرعه و حتی تصادف با حیوانات دارای صاحب.

سقف پرداخت خسارت بیمه شخص ثالث

خسارت هایی که بیمه شخص ثالث جبران آنها را بر عهده می گیرد، به ۲ دسته خسارت های مالی و جانی تقسیم می شود و حداکثر پرداخت خسارت بیمه شخص ثالث برای هر کدام متفاوت است. سقف پرداخت خسارت های جانی بیمه شخص ثالث برابر با مبلغ دیه مشخص شده برای یک انسان کامل در ماه های حرام در آن سال مشخص می شود. میزان و مبلغ تعهدات مالی بیمه شخص ثالث بر خلاف تعهدات جانی برای همه بیمه نامه ها یکسان نیست و بستگی به انتخاب رانندگان خودرو در زمان خرید این بیمه نامه دارد.

مهلت مراجعه به بیمه بعد از تصادف

برای دانستن پاسخ این سوال که تا چند روز بعد از تصادف، می‌توانیم به بیمه مراجعه کنیم، باید به قوانین بیمه و قانون بیمه اجباری شخص ثالث مراجعه کنیم. ماده ۱۵ قانون بیمه بیان می‌کند که بیمه‌گذار باید در ظرف مدت ۵ روز از تاریخ وقوع حادثه بیمه‌گر را مطلع سازد. در غیر این صورت بیمه‌گر قبول نخواهد کرد، مگر آنکه بیمه‌گذار ثابت کند که به واسطه حوادثی که خارج از اختیار او بوده است، اطلاع دادن به بیمه‌گر برایش مقدور نبوده است.

شرایط پرداخت خسارت بیمه شخص ثالث

شرایط دریافت خسارت بیمه شخص ثالث باتوجه به میزان خسارت و نوع خسارت (مالی یا جانی) متفاوت است. هرکدام از خسارت‌های مالی و جانی مدارک متفاوتی برای دریافت خسارت نیاز دارند. همچنین بسته به اینکه میزان خسارت چقدر باشد و آیا راننده مقصر و زیان‌دیده توافقی بر سر مبلغ خسارت دارند یا نه، شرایط استفاده از بیمه شخص ثالث فرق می‌کند.

مدت زمان پرداخت خسارت بیمه شخص ثالث

پرداخت خسارت مالی بیمه شخص ثالث بلافاصله پس از تمام شدن مراحل تشکیل پرونده در مرکز خسارت شرکت بیمه و ارزیابی خسارت توسط کارشناس انجام می‌شود. متتهی برای جبران خسارت جانی بیمه شخص ثالث و پرداخت دیه، باید دادگاه در مورد میزان دیه رای بدهد. سپس باید در شرکت بیمه پرونده تشکیل شود تا باتوجه به مدارک مورد نیاز و رای دادگاه پرداخت خسارت انجام شود.

مراحل دریافت خسارت بیمه شخص ثالث

گفتیم که نحوه استفاده از بیمه شخص ثالث در تصادف باتوجه به مبلغ خسارت و اینکه کسی در تصادف صدمه جانی دیده باشد یا نه، متفاوت است. متاهی اولین قدم از مراحل خسارت از بیمه مراجع به مراکز پرداخت خسارت بیمه و تشکیل پرونده اعلام خسارت است. مهلت مراجعه به بیمه بعد از تصادف در بیشتر شرکت‌های بیمه، حداکثر ۵ روز کاری است؛ یعنی درنهایت باید تا ۵ روز موضوع حادثه و خسارت را به شرکت بیمه اعلام کنیم. تعطیلات رسمی و روزهای جمعه جزء روزهای کاری محسوب نمی‌شوند.

به‌طورکلی اگر زیان‌دیده و مقصر حادثه بر سر حادثه و خسارت توافق نداشته باشند، باید بعد از دریافت کروکی غیرسازشی برای ارزیابی و تعیین میزان خسارت واردشده به خودرو به شورای حل اختلاف محل سکونت مقصر مراجعه کنند و نظر این مرجع قانونی را به شرکت بیمه تحویل بدهند. اما اگر مشکلی بابت تعیین مقصر و میزان خسارت نبود، می‌توان با تکمیل فرم دریافت خسارت بدون داشتن کروکی هم خسارت‌های کمتر از ۲۰ میلیون تومان را با بیمه شخص ثالث جبران کرد.

مدارک لازم برای دریافت خسارت بیمه شخص ثالث

مدارک مورد نیاز برای دریافت خسارت بیمه شخص ثالث به نوع تصادف (مالی یا جانی بودن تصادف) و میزان خسارت بستگی دارد. درواقع برای دریافت خسارت هر نوع تصادفی به مدارک متفاوتی نیاز خواهید داشت. همچنین توافق صورت‌گرفته میان راننده مقصر و فرد زیان‌دیده و شدت تصادف نیز روی لزوم ارائه کروکی جهت پرداخت خسارت بیمه ثالث تاثیر می‌گذارد.

مدارک لازم جهت تشکیل پرونده خسارت مالی شخص ثالث

مدارک لازم برای تشکیل پرونده خسارت‌های مالی بیمه نامه ثالث باتوجه به اینکه میزان و مبلغ خسارت چقدر است و یا اینکه دو طرف دعوا بر سر مقصر حادثه توافق دارند یا نه فرق می‌کند. حتی اینکه خسارت مالی به ماشین فرد دیگری وارد شده باشد یا راننده مقصر با اجسام ثابت تصادف کرده باشد هم روی فهرست مدارک لازم برای دریافت خسارت تأثیر می‌گذارد.

تصادف شخص ثالث

مدارک مورد نیاز تشکیل پرونده خسارت مالی شخص ثالث بدون کروکی

اگر در تصادف خسارت مالی وارد شده به وسیله نقلیه زیان‌دیده، حداکثر تا سقف تعهدات مالی قانونی آن سال (۲۰ میلیون تومان در سال ۱۴۰۱) باشد و هر دو خودرو در لحظه تصادف بیمه نامه معتبر و پیوسته شخص ثالث داشته باشند، طرفین حادثه می‌توانند بدون نیاز به کروکی خسارت تصادف را از بیمه ثالث راننده مقصر بگیرند. البته هر دو راننده حتما باید دارای گواهی نامه مجاز رانندگی با وسیله مورد نظر باشند و اختلافی بین طرفین حادثه وجود نداشته باشد.

مدارک لازم جهت دریافت خسارت بیمه شخص ثالث بدون کروکی هم عبارتند از:

- اصل و کپی مدارک مقصر و زیان‌دیده یا زیان‌دیدگان حادثه (گواهینامه، کارت ملی)
- اصل و کپی کارت مشخصات خودروی مقصر و زیان‌دیده یا زیان‌دیدگان حادثه

- اصل و کپی بیمه نامه معتبر و پیوسته شخص ثالث خودروی مقصر و زیان دیده یا زیان دیدگان

حادثه

- مدارک تشکیل پرونده خسارت مالی شخص ثالث با کروکی سازهی

برای دریافت خسارت های بالای ۲۰ میلیون تومان حتی با وجود توافق طرفین درگیر هم تشکیل پرونده

خسارت مالی شخص ثالث با کروکی سازهی نیاز است. برای پرداخت خسارت بیمه شخص ثالث با

کروکی سازهی مدارک زیر لازم است:

- حضور راننده و خودروی زیان دیده برای رویت و تایید حادثه و ارزیابی خسارت توسط کارشناس

بیمه گر

- اصل برگ کروکی سازهی تصادف و امضا شده توسط پلیس تنظیم کننده

- اصل و کپی گواهینامه زیان دیده حادثه

- اصل و کپی کارت ملی زیان دیده حادثه

- اصل و کپی بیمه نامه ثالث معتبر خودروی زیان دیده حادثه

- اصل و کپی کارت مشخصات خودروی زیان دیده حادثه

- اصل یک برش کوپن بیمه نامه معتبر مقصر حادثه

- کپی گواهینامه و کارت مشخصات و بیمه نامه خودروی مقصر حادثه

مدارک لازم برای تشکیل پرونده و پرداخت خسارت شخص ثالث با کروکی غیرسازشی

هنگامی که به دلایل مختلفی مانند عدم توافق طرفین حادثه در مورد فرد مقصر، عدم قبول نظر پلیس و یا کامل نبودن مدارک طرفین حادثه و ... کروکی از نوع عدم سازش (غیر سازشی) توسط پلیس و یا کارشناس رسمی دادگستری ترسیم می‌شود، باید زیان‌دیده یا طرفین تصادف با در دست داشتن مدارک زیر جهت تشکیل پرونده به شعب پرداخت خسارت بیمه مراجعه نمایند:

✓ اصل یا کپی برابر اصل شده کروکی تصادف و یا گزارش کارشناس رسمی دادگستری توسط مرجع قضایی تایید شده

✓ کپی برابر اصل شده مدارک مقصر (گواهی‌نامه، کارت مشخصات خودرو، کارت ملی) که توسط مرجع قضایی تایید شده

✓ اصل یک برش کوپن بیمه نامه خودرو مقصر حادثه

✓ اصل و کپی مدارک زیان‌دیده (گواهی‌نامه، کارت مشخصات خودرو، کارت ملی و بیمه‌نامه شخص ثالث)

همیشه این موضوع را در نظر داشته باشید که مدارک تکمیلی در شرکت‌های بیمه مختلف ممکن است متفاوت باشد؛ اما به صورت کلی مدارک ذکر شده برای دریافت خسارت بیمه شخص ثالث الزامی است.

مدارک مورد نیاز تشکیل پرونده خسارت جانی شخص ثالث (دیه)

استفاده از بیمه شخص ثالث در تصادف منجر به فوت یا صدمه بدنی کمی پیچیده تر است. اگر پای صدمه جانی اعم از فوت یا نقص عضو و حتی کوفتگی و شکستگی در میان باشد، برای تعیین میزان دیه و ارزش به حکم دادگاه نیاز است. به طور کلی مدارک مورد نیاز تشکیل پرونده خسارت جانی شخص ثالث (دیه) شامل موارد زیر می شود:

- ✓ اصل کوپن بیمه نامه شخص ثالث مقصر حادثه.
- ✓ اصل گواهینامه راننده مقصر حادثه، کارت خودرو و کارت ملی راننده.
- ✓ کروکی تصادف (گزارش کارشناس راهنمایی و رانندگی یا گزارش مقامات انتظامی یا نظریه کارشناس منتخب مراجع قضایی).
- ✓ گزارش ها و صورت جلسات نیروی انتظامی.
- ✓ اوراق بازجویی از مقصر و زیان دیدگان.
- ✓ نظریه سازمان پزشکی قانونی.
- ✓ آرای دادگاه.
- ✓ کارت های شناسایی مجروحین و متوفیان (شناسنامه و کارت ملی ایشان).
- ✓ خلاصه پرونده بالینی مصدوم یا متوفی در صورتی که در مراکز درمانی بستری شده باشد.
- ✓ کپی شناسنامه و کارت ملی وراث متوفی و یا ذی نفعان دریافت خسارت.

✓ جواز دفن، گزارش معاینه جسد و گواهی فوت به همراه شناسنامه باطل شده متوفی، در صورتی که در

حادثه زیان‌دیده فوت نموده باشد.

✓ ارائه گواهی انحصار وراثت، در حوادث منجر به فوت

قانون بیمه شخص ثالث

قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث

ماده ۱. کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی اعم از این که اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند مکلفند وسایل نقلیه مذکور را در قبال خسارت بدنی و مالی که در اثر وسایل نقلیه مزبور و یا یدک و تریلر متصل به آنها و محمولات آنها به خاص ثالث وارد می شود حداقل به مقدار مندرج در ماده (۴) این قانون نزد یکی از شرکت های بیمه که مجوز فعالیت در این رشته را از بیمه مرکزی ایران داشته باشد، بیمه نمایند.

تبصره ۱. دارنده از نظر این قانون اعم از مالک یا متصرف وسیله نقلیه است و هر کدام که بیمه نامه موضوع این ماده را تحصیل نماید تکلیف از دیگری ساقط می شود.

تبصره ۲. مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل او است نمی باشد. در هر حال خسارت وارده از محل بیمه نامه وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت گردد.

تبصره ۳. منظور از خسارت بدنی، هر نوع دیه یا ارزش ناشی از صدمه، شکستگی، نقص عضو، از کار افتادگی (جزیی یا کلی - موقت یا دائم) یا دیه فوت شخص ثالث به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون است. هزینه معالجه نیز چنانچه مشمول قانون دیگری باشد، جز تعهدات بیمه موضوع این قانون خواهد بود.

تبصره ۴. منظور از خسارت مالی، زیان هایی می باشد که به سبب حوادث مشمول بیمه موضوع این قانون به اموال شخص ثالث وارد شود.

تبصره ۵. منظور از حوادث مذکور در این قانون، هرگونه سانحه ای از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش سوزی و یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خسارتی است که از محمولات وسایل مزبور به اشخاص ثالث وارد شود.

تبصره ۶. منظور از شخص ثالث، هر شخصی است که به سبب حوادث وسایل نقلیه موضوع این قانون دچار زیان های بدنی و یا مالی شود به استثناء راننده مسبب حادثه.

ماده ۲. شرکت های بیمه مکلفند طبق مقررات این قانون آئیننامه های مربوط به آن، با دارندگان وسایل نقلیه موضوع ماده (۱) این قانون قرارداد بیمه منعقد نمایند.

ماده ۳. از تاریخ انتقال وسیله نقلیه کلیه تعهدات ناشی از قرارداد بیمه موضوع این قانون به منتقل الیه وسیله نقلیه منتقل می شود و انتقال گیرنده تا پایان مدت قرارداد بیمه، بیمه گذار محسوب خواهد شد.

ماده ۴. حداقل مبلغ بیمه موضوع این قانون در بخش خسارت بدنی معادل حداقل ریالی دیه یک مرد مسلمان در ماه های حرام و در بخش خسارت مالی معادل حداقل دو و نیم درصد تعهدات بدنی خواهد بود. بیمه گذار میتواند برای جبران خسارت های بدنی و مالی بیش از حداقل مزبور، بیمه اختیاری تحصیل نماید.

تبصره ۱. در صورتی که در یک حادثه، مسؤول آن به پرداخت بیش از یک دیه به هر یک از زیان دیدگان محکوم شود، بیمه گر موظف به پرداخت تمامی دیه های متعلقه خواهد بود.

تبصره ۲. بیمه گر موظف است در ایفاء تعهدات مندرج در این قانون خسارت وارده به زیان دیدگان را بدون لحاظ جنسیت و مذهب تا سقف تعهدات بیمه نامه پرداخت نماید. مبلغ مازاد بر دیه تعیین شده از سوی محاکم قضائی، به عنوان بیمه حوادث محسوب می گردد.

ماده ۵. بیمه گر ملزم به جبران خسارت های وارد شده به اشخاص ثالث تا حد مذکور در بیمه نامه خواهد بود. در حوادث رانندگی منجر به جرح یا فوت که به استناد گزارش کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه علت اصلی وقوع تصادف یکی از تخلفات رانندگی حادثه ساز باشد بیمه گر موظف است خسارت زیان دیده را بدون هیچ شرطی پرداخت نماید و پس از آن می تواند جهت باز یافت یک درصد از خسارت های بدنی و دو درصد از خسارت های مالی پرداخت شده به مسبب حادثه مراجعه نماید. در صورتی که به موجب گزارش کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه علت اصلی وقوع تصادف یکی از تخلفات رانندگی حادثه ساز باشد گواهینامه راننده مسبب حادثه از یک تا سه ماه توقیف می شود و رانندگی در این مدت ممنوع و در حکم رانندگی بدون گواهینامه است.

تبصره. مصادیق و عناوین تخلفات رانندگی حادثه ساز به پیشنهاد وزیر کشور و تصویب هیأت وزیران مشخص می شود.

ماده ۶. در صورت اثبات عمد راننده در ایجاد حادثه توسط مراجع قضائی و یا رانندگی در حالت مستی یا استعمال مواد مخدر یا روانگردان مؤثر در وقوع حادثه، یا در صورتی که راننده مسبب فاقد گواهینامه رانندگی باشد یا گواهینامه او متناسب با نوع وسیله نقلیه نباشد شرکت بیمه موظف است بدون اخذ

تضمین، خسارت زیان دیده را پرداخت نموده و پس از آن میتواند به قائم مقامی زیان دیده از طریق مراجع قانونی برای استرداد تمام یا بخشی از وجوه پرداخت شده به شخصی که موجب خسارت شده است مراجعه نماید.

ماده ۷. موارد زیر از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است:

۱. خسارت وارده به وسیله نقلیه مسبب حادثه.

۲. خسارت وارده به محمولات وسیله نقلیه مسبب حادثه.

۳. خسارت مستقیم و یا غیرمستقیم ناشی از تشعشعات اتمی و رادیواکتیو.

۴. خسارت ناشی از محکومیت جزائی و یا پرداخت جرائم.

ماده ۸. تعرفه حق بیمه و نحوه تقسیط و تخفیف در حق بیمه بیمه موضوع این قانون با رعایت نوع و خصوصیات وسیله نقلیه و فهرست تخلفات حادثه ساز و ضریب خسارت این رشته توسط بیمه مرکزی ایران تهیه و پس از تأیید شورای عالی بیمه به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

ماده ۹. پوشش های بیمه موضوع این قانون محدود به قلمرو جمهوری اسلامی ایران می باشد مگر آنکه در بیمه نامه به نحو دیگری توافق شده باشد.

ماده ۱۰. به منظور حمایت از زیان دیده گان حوادث رانندگی، خسارت های بدنی وارد به اشخاص ثالث که به علت فقدان یا انقضای بیمه نامه، بطلان قرارداد بیمه، تعلیق تأمین بیمه گر، فرار کردن و یا شناخته

نشدن مسؤول حادثه و يا ورشكستگي بيمه گر قابل پرداخت نباشد يا به طوركلي خسارت هاي بدني خارج از شرايط بيمه نامه (به استثناء موارد مصرح در ماده (۷)) توسط صندوق مستقلي به نام صندوق تأمين خسارت بدني پرداخت خواهد شد.

مدیر صندوق به پیشنهاد رئیس کل بیمه مرکزی ایران و تصویب مجمع عمومی و با حکم رئیس مجمع عمومی منصوب می گردد. مجمع عمومی صندوق با عضویت وزراء امور اقتصادی و دارایی، بازرگانی، کار و امور اجتماعی و دادگستری و رئیس کل بیمه مرکزی ایران حداقل یک بار در سال تشکیل می شود. بودجه، ترازنامه و خط مشی صندوق به تصویب مجمع خواهد رسید. متن کامل ترازنامه صندوق از طریق روزنامه رسمی و یکی از جرايد کثیرالانتشار منتشر خواهد شد.

تبصره ۱. میزان تعهدات صندوق برای جبران خسارت های بدني معادل مبلغ مقرر در ماده (۴) این قانون و تبصره ذیل آن خواهد بود.

تبصره ۲. مرکز صندوق تهران است و در صورت لزوم میتواند با تصویب مجمع عمومی صندوق در مراکز استان ها شعبه ایجاد يا نمایندگی اعطاء نماید.

تبصره ۳. هزینه هایی که بیمه مرکزی ایران برای اداره صندوق متحمل میگردد حداکثر تا سه درصد از درآمدهای سالانه صندوق از محل منابع درآمد آن پرداخت خواهد شد.

ماده ۱۱. منابع مالی صندوق تأمين خسارت های بدني به شرح زیر است:

الف . پنج درصد از حق بیمه بیمه اجباری موضوع این قانون.

ب . مبلغی معادل حداکثر یک سال حق بیمه اجباری که از دارندگان وسایل نقلیه ای که از انجام بیمه موضوع این قانون خودداری نمایند وصول خواهد شد. نحوه وصول و تقسیط مبلغ مذکور و سایر ضوابط لازم این بند به پیشنهاد بیمه مرکزی ایران به تصویب مجمع عمومی صندوق خواهد رسید.

ج . مبالغی که صندوق پس از جبران خسارت زیان دیدگان بتواند از مسئولان حادثه وصول نماید.

د . درآمد حاصل از سرمایه گذاری وجوه صندوق.

هـ . بیست درصد از جرائم وصولی راهنمایی و رانندگی در کل کشور.

و . بیست درصد از کل هزینه های دادرسی و جزای نقدی وصولی توسط قوه قضائیه.

ز . جرائم موضوع ماده این قانون.

ح . کمک های اعطائی از سوی اشخاص مختلف.

تبصره ۱. در صورت کمبود منابع مالی صندوق، دولت موظف است در بودجه سنواتی سال بعد کسری منابع صندوق را تأمین نماید.

تبصره ۲. درآمدهای صندوق از مالیات و هرگونه عوارض معاف می باشد.

تبصره ۳. صندوق از پرداخت هزینه های دادرسی و اوراق و حقالات معاف می باشد.

تبصره ۴. اسناد مربوط به مطالبات و پرداخت های خسارت صندوق تأمین خسارت های بدنی در حکم اسناد لازم الاجراء است.

تبصره ۵. عدم پرداخت حقوق قانونی صندوق تأمین خسارت های بدنی از سوی شرکت های بیمه در حکم دخل و تصرف غیرقانونی در وجوه عمومی می باشد.

تبصره ۶. مصرف درآمدهای صندوق در مواردی به جز موارد مصرح در این قانون ممنوع بوده و در حکم تصرف غیرقانونی در وجوه عمومی می باشد.

تبصره ۷. به منظور ترویج فرهنگ بیمه و پیشگیری از آسیب های اجتماعی آن دسته از دارندگان وسایل نقلیه مشمول بیمه اجباری موضوع این قانون که ظرف مدت چهار ماه از تاریخ لازم الاجراء شدن این قانون نسبت به خرید بیمه نامه اقدام نمایند از پرداخت جریمه موضوع بند « ب » این ماده معاف خواهند بود.

ماده ۱۲. صندوق مجاز است موجودی های نقدی مازاد خود را نزد بانک ها سپرده گذاری و یا اوراق مشارکت خریداری نماید مشروط بر آنکه سرمایه گذاریهای مذکور به نحوی برنامه ریزی و انجام شود که همواره امکان پرداخت خسارت کامل به زیان دیدگان مشمول تعهدات صندوق وجود داشته باشد.

ماده ۱۳. چگونگی اداره صندوق به پیشنهاد بیمه مرکزی ایران و با تأیید وزیر امور اقتصادی و دارایی به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

ماده ۱۴. اشخاص ثالث زیان دیده حق دارند با ارائه مدارک لازم برای دریافت خسارت به طور مستقیم حسب مورد به شرکت بیمه مربوط و یا صندوق تأمین خسارت های بدنی مراجعه نمایند. دستورالعمل

اجرائی این ماده توسط بیمه مرکزی ایران تهیه و به پیشنهاد وزیر امور اقتصادی و دارایی به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

ماده ۱۵. بیمه گر موظف است حداکثر پانزده روز پس از دریافت مدارک لازم، خسارت متعلقه را پرداخت نماید.

ماده ۱۶. در حوادث رانندگی منجر به صدمات بدنی غیر از فوت، بیمه گر وسیله نقلیه مسبب حادثه و یا صندوق تأمین خسارت های بدنی حسب مورد موظفند پس از دریافت گزارش کارشناس راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه و در صورت لزوم گزارش سایر مقامات انتظامی و پزشکی قانونی بلافاصله حداقل پنجاه درصد از دیه تقریبی را به اشخاص ثالث زیان دیده پرداخت نموده و باقیمانده آن را پس از معین شدن میزان قطعی دیهپردازند.

تبصره. در حوادث رانندگی منجر به فوت، شرکت های بیمه می توانند در صورت توافق با راننده مسبب حادثه و ورثه متوفی، بدون نیاز به رأی مراجع قضائی، دیه و دیگر خسارت های بدنی وارده را پرداخت نمایند.

ماده ۱۷. در حوادث رانندگی منجر به خسارت مالی، پرداخت خسارت به صورت نقدی و با توافق زیان دیده و شرکت بیمه مربوط صورت می گیرد. در صورت عدم توافق طرفین در خصوص میزان خسارت قابل پرداخت، شرکت بیمه موظف است وسیله نقلیه خسارت دیده را در تعمیرگاه مجاز و یا تعمیرگاهی

که مورد قبول زیان دیده باشد تعمیر نموده و هزینه های تعمیر را تا سقف تعهدات مالی مندرج در بیمه نامه مذکور پرداخت نماید.

تبصره . در صورتی که اختلاف از طرق مذکور حل و فصل نشود موضوع بدون رعایت تشریفات آئین دادرسی در کمیسیون حل اختلاف تخصصی مرکب از یک نفر قاضی با معرفی رئیس دادگستری محل یک نفر کارشناس بیمه با معرفی اتحادیه (سندیکای) بیمه گران ایران و تأیید بیمه مرکزی ایران و یک نفر کارشناس رسیدگی به تصادفات با معرفی پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی مورد رسیدگی قرار می گیرد و رأی این کمیسیون قطعی و ظرف بیست روز قابل اعتراض در دادگاه های عمومی است. ضوابط مربوط به نحوه تشکیل این کمیسیون ها توسط وزارت دادگستری و با همکاری بیمه مرکزی ایران و نیروی انتظامی تهیه و به تصویب رئیس قوه قضائیه خواهد رسید.

ماده ۱۸. شرکت های بیمه مکلفند خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی موضوع این قانون را در مواردی که وسایل نقلیه مسبب و زیان دیده در زمان حادثه دارای بیمه نامه معتبر بوده و بین طرفین حادثه اختلافی وجود نداشته باشد، حداکثر تا سقف تعهدات مالی مندرج در ماده (۴) این قانون بدون أخذ گزارش مقامات انتظامی پرداخت نمایند.

ماده ۱۹. حرکت وسایل نقلیه موتوری زمینی بدون داشتن بیمه نامه موضوع این قانون ممنوع است. کلیه دارندگان وسایل مزبور مکلفند سند حاکی از انعقاد قرارداد بیمه را هنگام رانندگی همراه داشته باشند و در صورت درخواست مأموران راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه ارائه نمایند. مأموران راهنمایی و رانندگی

و پلیس راه موظفند وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه موضوع این قانون را تا هنگام ارائه بیمه نامه مربوط در محل مطمئنی متوقف نموده و راننده متخلف را به پرداخت جریمه تعیین شده ملزم نمایند. آئین نامه مربوط به نحوه توقیف وسایل نقلیه فاقد بیمه نامه شخص ثالث ظرف سه ماه پس از تصویب این قانون توسط وزارت کشور با همکاری وزارتخانه های راه و ترابری و دادگستری و بیمه مرکزی ایران تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

تبصره ۱. بیمه مرکزی ایران و شرکت های بیمه موظفند ترتیبی اتخاذ نمایند که با الصاق برچسب یا استفاده از ابزارهای مناسب دیگر، امکان شناسایی وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه نامه موضوع این قانون، برای مأموران راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه تسهیل گردد. دارندگان وسایل نقلیه مذکور ملزم به به کارگیری ابزارهای فوق می باشند.

تبصره ۲. دادن بار یا مسافر و یا ارائه هرگونه خدمات به دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه نامه شخص ثالث معتبر، از سوی شرکت ها و مؤسسات حمل و نقل بار و مسافر درون شهری و برون شهری ممنوع است. نظارت بر حسن اجراء این تبصره بر عهده وزارتخانه های کشور و راه و ترابری می باشد تا حسب مورد شرکت ها و مؤسسات متخلف را به مراجع ذیصلاح معرفی و تا زمان صدور رأی از ادامه فعالیت آنها جلوگیری به عمل آورند.

تبصره ۳. ارائه هرگونه خدمات به دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی فاقد بیمه نامه شخص ثالث معتبر، توسط راهنمایی و رانندگی، دفاتر اسناد رسمی و سازمان ها و نهادهای مرتبط با امر حمل و نقل ممنوع می

باشد. دفاتر اسناد رسمی مکلفند هنگام تنظیم هرگونه سند در مورد وسایل نقلیه موتوری زمینی موضوع این قانون، مشخصات بیمه نامه شخص ثالث آنها را در اسناد تنظیمی درج نمایند.

ماده ۲۱. دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی که از خارج وارد ایران می شوند در صورتی که خارج از کشور مسئولیت خود را نسبت به حوادث ناشی از وسایل نقلیه موضوع این قانون به موجب بیمه نام های که از طرف بیمه مرکزی ایران معتبر شناخته می شود بیمه نکرده باشند، مکلفند هنگام ورود به مرز ایران مسئولیت خود را بیمه نمایند. همچنین دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی ایرانی که از کشور خارج می شوند موظفند هنگام خروج، مسئولیت خود را در مقابل خساراتی که بر اثر حوادث وسیله نقلیه مذکور به سرنشینان آن وارد شود تا حد دیه یک مرد مسلمان در ماه های حرام بیمه نمایند در غیر اینصورت از تردد وسایل مزبور توسط مراجع ذیربط جلوگیری به عمل خواهد آمد.

ماده ۲۱. محاکم قضائی موظفند در حوادث رانندگی منجر به خسارت بدنی، بیمه نامه شخص ثالثی را که اصالت آن از سوی شرکت بیمه ذیربط کتباً مورد تأیید قرار گرفته است تا میزان مندرج در بیمه نامه به عنوان وثیقه قبول نمایند.

ماده ۲۲. محاکم قضائی مکلفند در جلسات رسیدگی به دعاوی مربوط به حوادث رانندگی، حسب مورد شرکت بیمه ذیربط و یا صندوق تأمین خسارت های بدنی را جهت ارائه نظرات و مستندات خود دعوت نمایند و پس از ختم دادرسی یک نسخه از رأی صادره را به آنها ابلاغ کنند.

ماده ۲۳. ادارات راهنمایی و رانندگی و پلیس راه موظفند نسخه ای از گزارش مربوط به حوادث رانندگی منجر به خسارات بدنی ناشی از وسایل نقلیه موضوع این قانون را علاوه بر ذینفع، حسب مورد به بیمه گر مربوط و یا صندوق تأمین خسارت های بدنی ارسال نمایند.

ماده ۲۴. نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است ترتیبی اتخاذ نماید که امکان دسترسی به بانک های اطلاعاتی آن نیرو در ارتباط با مواردی از قبیل مشخصات وسایل نقلیه موتوری زمینی، گواهینامه های صادر شده و همچنین سوابق تخلفات و تصادفات رانندگان، از طریق سیستم رایانه ای برای بیمه مرکزی ایران و شرکت های بیمه گر فراهم گردد.

ماده ۲۵. شرکت های بیمه مجاز به فعالیت در رشته بیمه موضوع این قانون موظفند با استفاده از تجهیزات و سیستم های رایانه ای مناسب، کلیه اطلاعات مورد نیاز بیمه مرکزی ایران در رابطه با بیمه نامه های صادرشده و خسارت های مربوط به آنها را به صورت مستمر به بیمه مرکزی ایران منتقل نمایند.

ماده ۲۶. بیمه مرکزی ایران موظف است ترتیبی اتخاذ نماید که امکان دسترسی به اطلاعات مذکور در مواد ۲۴ و ۲۵ این قانون برای کلیه شرکت های بیمه ذیربط و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران فراهم گردد.

ماده ۲۷. شرکت های بیمه موظفند بیست درصد از سود عملیات بیمه ای خود در بخش بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه موضوع این قانون را به حسابی که از طرف بیمه مرکزی ایران تعیین می شود واریز نمایند. بیمه مرکزی ایران موظف است با همکاری وزارت راه و ترابری و راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی

جمهوری اسلامی ایران، مبالغ مذکور را در اموری که موجب کاهش حوادث رانندگی و خسارت های ناشی از آن میشود هزینه نماید. نحوه تعیین سود عملیات بیمه ای رشته های مذکور به پیشنهاد بیمه مرکزی ایران پس از تأیید شورای عالی بیمه به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید. وضع هرگونه عوارض دیگر بر بیمه موضوع این قانون ممنوع می باشد.

ماده ۲۸. بیمه مرکزی ایران موظف است بر حُسن اجرا این قانون نظارت نماید و در صورت عدم اجراء مفاد آن از سوی هر یک از شرکت های بیمه، حسب مورد متخلف را به پرداخت جریمه نقدی حداکثر تا مبلغ ده برابر حداقل تعهدات بدنی موضوع ماده (۴) قانون ملزم نموده و یا با تأیید شورای عالی بیمه پروانه فعالیت شرکت مذکور را در یک یا چند رشته بیمه برای مدت حداکثر یک سال تعلیق نماید و یا با تأیید شورای عالی بیمه و تصویب مجمع عمومی بیمه مرکزی ایران پروانه فعالیت آن شرکت را در یک یا چند رشته بیمه به طور دائم لغو کند. جریمه موضوع این ماده به حساب صندوق تأمین خسارت های بدنی واریز خواهد شد.

تبصره. در کلیه موارد بیمه مرکزی ایران نظر مشورتی و تخصصی اتحادیه (سندیکای) بیمه گران ایران را قبل از صدور حکم اخذ خواهند نمود. چنانچه اتحادیه (سندیکا) ظرف مدت پانزده روز از تاریخ دریافت نامه بیمه مرکزی ایران کتباً نظر خود را اعلام نکند بیمه مرکزی ایران رأساً اقدام خواهد نمود.

ماده ۲۹. آئین نامه های اجرائی این قانون ظرف سه ماه توسط بیمه مرکزی ایران تهیه و به پیشنهاد وزیر امور اقتصادی و دارایی به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید. تا زمانی که آئین نامه های جدید به تصویب نرسیده باشد آئین نامه های قبلی که مغایر با مفاد این قانون نباشد لازم الاجراء است.

ماده ۳۱. قانون بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث (مصوب ۱۳۴۷) مقررات مغایر با این قانون لغو می گردد. هرگونه نسخ یا اصلاح مواد این قانون باید صریحاً در قوانین بعدی قید شود. قانون فوق مشتمل بر سی ماده و بیست و پنج تبصره در جلسه مورخ شانزدهم تیرماه یک هزار و سیصد و هشتاد و هفت کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی طبق اصل هشتاد و پنجم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تصویب گردید و پس از موافقت مجلس با اجراء آزمایشی آن به مدت پنج سال، در تاریخ ۱۳۸۷/۵/۱۶ به تأیید شورای نگهبان رسید.

تصویب نامه هیئت وزیران

وزارت امور اقتصاد و دارایی - بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران

هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۹۲/۳/۲۹ به استناد اصل یکصد و سی و هشت قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و در اجرای قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث - مصوب ۱۳۸۷ - تصویب نمود:

۱. دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و ریلی مکلفند در موقع تسلیم پیشنهاد بیمه وسیله نقلیه خود، نوع استفاده (کاربری غالب) وسیله نقلیه را به بیمه گر اعلام نمایند. چنانچه پس از بروز حادثه ثابت شود که نوع استفاده از وسیله نقلیه نادرست اعلام شده و حق بیمه پرداختی کمتر از حد تعیین شده می باشد، بیمه گر موظف است بدون اخذ تضمین، خسارت زیان دیده را پرداخت و پس از آن برای بازیافت و جبران مازاد خسارت پرداختی بر اساس نسبت حق بیمه پرداختی به حق بیمه واقعی به مقصر حادثه مراجعه نماید.

۲. کسر بخشی از خسارت یا عدم پرداخت خسارت زیان دیده به دلیل قصور یا اشتباه بیمه گر یا نماینده ی وی در تنظیم بیمه نامه از قبیل اشتباه در درج تاریخ، میزان تعهدات بیمه گر و یا برخی از مشخصات وسیله نقلیه، مجاز نیست.

۳. در مواردی که راننده وسیله نقلیه مسبب حادثه، متصرف غیرقانونی باشد صرفنظر از آنکه راننده شناسایی شود یا نشود، بیمه گر موظف است خسارت بدنی و مالی زیان دیدگان را از محل بیمه نامه شخص ثالث وسیله نقلیه مسبب حادثه پرداخت نماید.

۴. نداشتن یا عدم اعتبار کارنامه تاکسیرانی و یا دفترچه کار وسایل نقلیه عمومی به منزله نداشتن گواهینامه رانندگی محسوب نمی شود و بیمه گر نمی تواند با استناد به ماده (۶) قانون اصلاح قانون بیمه اجباری بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، خسارت پرداختی را مسترد نماید.

۵. خسارت بدنی مازاد بر سقف تعهدات بدنی بیمه نامه، مشمول موارد خارج از شرایط بیمه نامه محسوب و صندوق تامین خسارت های بدنی طبق مقررات مربوط، ملزم به پرداخت آن می باشد.

تبصره- چنانچه خسارات بدنی مازاد بر سقف تعهدات بدنی بیمه نامه ناشی از تاخیر شرکت بیمه باشد، شرکت بیمه موظف به پرداخت خسارت به صورت کامل می باشد.

۶. تعهد ریالی بیمه گر در قبال تعداد زیان دیدگان خارج از وسیله نقلیه بیمه شده نامحدود می باشد و در مورد زیان دیدگان داخل وسیله نقلیه مقصر حادثه بدون توجه به تعداد سرنشینان، عبارت از حاصل ضرب ظرفیت مجاز وسیله نقلیه در سقف تعهدات بدنی بیمه نامه اعم از اجباری و اختیاری به ازای هر نفر علاوه بر رعایت تبصره (۱) ماده (۴) قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث خواهد بود.

در مواردی که به علت عدم رعایت ظرفیت مجاز وسیله نقلیه خسارت بدنی زیان دیدگان داخل وسیله نقلیه مقصر حادثه بیش از سقف مذکور باشد، مبلغ خسارت مورد تعهد بیمه گر به نسبت خسارت وارده به هر یک از زیان دیدگان بین آنان تسهیم می گردد و ما به التفاوت خسارت بدنی هر یک از زیان دیدگان توسط صندوق تامین خسارت های بدنی وفق مقررات مربوط پرداخت خواهد شد.

تبصره ۱. منظور از ظرفیت مجاز وسیله نقلیه، تعداد سرنشین مندرج در کارت مشخصات وسیله نقلیه است. در صورتی که ظرفیت مندرج در بیمه نامه مازاد بر سقف مندرج در کارت مشخصات وسیله نقلیه باشد، ظرفیت مذکور در بیمه نامه ملاک عمل خواهد بود. چنین در محاسبه تعداد سرنشینان منظور نمی شود و به ظرفیت وسیله نقلیه اضافه می گردد و بیمه گر مکلف به پرداخت خسارت مربوط می باشد.

تبصره ۲. در صورتی که ظرفیت مجاز وسیله نقلیه رعایت نشده باشد و تعداد افراد مشمول تعدد دیات، و بیش از ظرفیت مجاز خودرو بوده و کل خسارت نیز بیش از سقف مذکور در بند (۶) این تصویب نامه باشد، شرکت بیمه در پرداخت مبالغ مازاد بر یک دیه، به نسبت کسر شده از اصل دیه متعلقه که مطابق با قسمت ذیل این بند محاسبه می شود، از مبلغ مذکور کسر می نماید و مابقی آن طبق مقررات صندوق تامین خسارت های بدنی پرداخت خواهد شد.

۷. به منظور کاهش آسیب های اجتماعی ناشی از اطلاع دادرسی، بیمه گر مکلف است نسبت به اجرای تبصره ماده (۱۶) قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمیندر مقابل شخص ثالث اقدام نماید.

منابع:

- فریدونی برزآبادی، داریوش، سرویس و نگهداری خودرو، دیباگران تهران
 - فرامون، سعید، مکانیک خود باشید، نشر مانیان، ۱۴۰۰
 - حنیفه زاده، لطیف، بیمه شخص ثالث، دیه و سرنشین، انتشارات اندیشه آریا، ۱۳۹۰
 - جعفرزاده، علی، راهنمای بیمه اتومبیل به زبان ساده، انتشارات بهنامی، ۱۳۸۳
-

تهیه کنندگان:

- معصومه شاهوردی
- مرتضی غلامرضایی
- عاطفه احمدی