



المعايير المهنية لتقييم أضرار المركبات

الفصل الأول | الأحكام العامة

التعريفات:

يقصد بالعبارات التالية المعاني الموضحة أمام كل منها ما لم يدل السياق على خلاف ذلك:

- **الدليل:** دليل مزاولة المهنة الذي تصدره أمانة الهيئة لغرض تعزيز جودة تقييم أضرار المركبات، وتوفير الاستقلالية والكفاءة المهنية للمقيمين.
- **الاشتراطات:** الضوابط الفنية والنظامية التي تصدرها أمانة الهيئة لإنشاء مراكز تقييم الأضرار وتشغيلها.
- **المركبة:** كل وسيلة من وسائل النقل البري تسير بقوة آلية، تستخدم في نقل الأشخاص أو غيرهم، وتشمل: المركبات، الشاحنات، الحافلات، الدراجات النارية، دون القطارات.
- **المقيم:** الشخص الطبيعي الحاصل على إحدى صفات العضوية الأساسية - سارية النفاذ - في فرع تقييم أضرار المركبات، ويعمل تحت إشراف المقيم المعتمد وتوجيهه.
- **الاشتراكات:** المقابل المالي المقرر لفئات العضوية وحساب المنشأة، والخدمات التي تقدمها الهيئة.
- **منشأة التقييم:** مركز تقييم الأضرار المستوفي للمتطلبات الفنية والنظامية (الاشتراطات) لتقديم خدمات فنية ومهنية لتقييم أضرار المركبات.
- **تقرير التقييم:** الوثيقة التي تصدرها منشأة التقييم، وتتضمن قيمة تكلفة إصلاح المركبة شاملة الأجور وقطع الغيار، أو تحديد القيمة السوقية للمركبة قبل الضرر وبعده.
- **المتضرر:** مالك المركبة أو المستفيد من عملية التقييم.
- **المصنع (الجهة المصنعة):** شركة تعمل في تصنيع المركبات وملحقاتها وتقوم بوضع المعايير الخاصة بإصلاحها بما يضمن سلامة الركاب والمركبة. وتصنيع أو اعتماد جهات تصنيع خارجية لقطع الغيار التي تتوافق مع معايير الجودة المعتمدة من قبلها.
- **الأجزاء الخارجية من مقدمة هيكل المركبة:** وتشمل الواجهة الأمامية، والمصابيح الأمامية، والمصدات، وغلاف العجلات (الرفارف)، والشبك الأمامي أو غطاء المحرك والتي لا تؤثر سلباً على مستوى أمان جسم المركبة، والأضرار التي لا تؤثر على سلامة المشاة .
- **نظام (تقدير) الإلكتروني:** النظام الإلكتروني المعد لإدارة عمليات تقييم أضرار المركبات بالارتباط مع جميع الجهات ذات العلاقة.
- **الاعتبارات الأساسية:** مجموعة من الأسس التي يجب الأخذ بها عند تقدير الضرر الحاصل على المركبة ومدى تأثير هذا الضرر على كل من:
 1. سلامة الركاب.
 2. أنظمة السلامة والحماية في المركبة.
 3. القطع المخصصة لامتناس الصدمات التي لا يمكن إعادتها لحالتها الأصلية.
 4. تغير أبعاد القطعة في حال إصلاحها.

الهدف من المعايير:

- إيجاد مرجع مهني يستند إليه المقيم في تحديد الاشتراطات، والمسئوليات، والمهام.
- تحديد آلية العمل وذلك لمساعدة المقيمين على إجراء التقييم بشكل مهني.

نطاق تطبيق المعايير:

تطبق هذه المعايير عند مزاوله مهنة تقييم أضرار المركبات، كما أنها تشمل جميع المهام الأساسية والاشتراطات المتعلقة بالمقيمين، وتعتبر هذه المعايير مرجعاً إلزامياً لكل من المقيّم ومنشأة التقييم.

الفصل الثاني | معايير تقييم أضرار المركبات

الباب الأول: تصنيف أضرار المركبات

تصنف أضرار المركبات إلى ثلاث فئات وهي:

(1) الأضرار الطفيفة (الخفيفة)

- ويقصد بها الأضرار السطحية في جسم المركبة الخارجي والتي يمكن فيها الاستدلال على القطع المتضررة دون الحاجة لكشف مفصل ومعرفة إمكانية استبدال القطع أو إصلاحها دون قص أو لحام، كما يمكن تقدير تكلفة الإصلاح عن طريق الصور، وهي الأضرار التي:
- لم تؤثر سلباً على سلامة هيكل المركبة أو القطعة ومجرد إصلاحات طلاء طفيفة لا تصل إلى مرحلة الشقوق في هيكل المركبة.
- لم تتسبب في تفعيل عمل نظام الوسائد الهوائية أو أنظمة غلق أحزمة الأمان.
- لم تمس محيط أو منطقة خزان الوقود.
- لم تؤثر على نظام تخزين الطاقة العالية، أو مقصورة المحرك والتبريد أو التكييف أو على نظام الوقود البديل في السيارة الكهربائية الهجين.
- لم تتسبب بأي ضرر كشقوق أو كسور في الزجاج نتيجة اختلاف في أبعاد الهيكل الأمامي للمركبة.
- لم تتسبب بأي ضرر لنظام التوجيه أو التعليق للمركبة.

(2) الأضرار المتوسطة

ويقصد بها الأضرار:

- التي تشمل إصلاح الهيكل الخارجي/الإصلاح أو الاستبدال الذي يتطلب إجراء عملية اللحام والتسخين، أو الأضرار التي تتسبب في ضرر أكثر من جزء جوار امتداد الصدمة.
- التي تتسبب في عمل نظام الوسائد الهوائية.
- التي تلحق محيط أو خزان الوقود.
- التي تتطلب أعمالاً ميكانيكية أو كهربائية بما فيها عمليات البرمجة.
- التي تتسبب بتلفيات أسفل المركبة.
- التي تلحق بالنظام الكهربائي عالي التيار أو منطقة المحرك أو ناقل الحركة أو نظام التبريد والتكييف أو بنظام تحويل الوقود البديل أو المركبات الكهربائية و الهجين.

(3) الأضرار الكبيرة:

- ويقصد بها الأضرار التي ينتج عنها عدم إمكانية إعادة حالة المركبة أو القطعة كما كانت عليه قبل الضرر، وعدم إمكانية عملها بشكل صحيح، وتكون هذه الأضرار مؤثرة على أنظمة الأمن والسلامة في المركبة، مما يعرض سلامة الركاب والآخرين للخطر، وعلى سبيل المثال الأضرار التي تؤثر على الهيكل الأساسي للمركبة. وتصنف هذه المركبات بالهلاك الكلي وذلك بحسب نوع الهلاك.

الباب الثاني: تصنيف حطام المركبات

يصنف حطام المركبات إلى أربع فئات من حيث التعامل والاشتراطات، وفق الآتي:

الفئة (أ): هلاك كلي (إتلاف كلي):

هي المركبة التي تعرضت لضرر كبير في هيكلها الداخلي والخارجي بشكل تام كالحريق أو الغرق ولا يمكن إصلاحها ولا الاستفادة من أي قطع داخلية كهربائية أو ميكانيكية، ويتم إتلاف المركبة بالكامل.

الفئة (ب): لا يمكن إصلاحها نتيجة الضرر (تلف هيكل):

هي المركبة التي تعرضت لضرر كبير في الهيكل الأساسي أو/ والجسم الخارجي للمركبة ولا يمكن إعادة إصلاحها بشكل سليم، وفي هذه الفئة من الحطام يمكن الاستفادة من القطع الميكانيكية والكهربائية دون الهيكل (تشليح). ويتم إتلاف الهيكل بالكامل.

الفئة (ج): مكلفة:

هي المركبة التي يمكن إصلاحها ولكن تكلفة الإصلاح شاملة الأجور والقطع تتجاوز (50%) من القيمة السوقية للمركبة قبل الضرر.

الفئة (د): التراثية أو النادرة:

هي المركبة التي تعرضت لأضرار قابلة للإصلاح، ولكن يترتب على إعادتها لحالتها السابقة تكاليف إضافية لعملية الإصلاح والتي تشمل (عدم توفر القطع، تقنية خاصة فنية للإصلاح، والتنقلات) لهذه المركبة وذلك نتيجة ندرة المركبة أو سنة صنعها وفتنتها، وفي هذه الفئة يتم التعامل معها كما يتم التعامل مع الفئة (ج).

الباب الثالث: قيمة أجور اليد (الإصلاح) وتسعيرة القطع

تعتمد عملية احتساب أجور اليد العاملة على متوسط الأجور العامة لدى مراكز الإصلاح، وتكون تسعيرة قطع الغيار بقيمة القطع الأصلية بما يتوافق مع السعر المتداول في السوق شاملاً للخصم المعطى للمستهلكين الأفراد في السوق المحلي بما يضمن جودة وسلامة المركبة بعد الإصلاح ويتوافق مع معايير المصنع. ويجب استبدال القطعة المتضررة إذا كان إصلاحها يؤثر على الاعتبارات الأساسية.

الباب الرابع: معايير اختيار القطع

أولاً: يتم تعويض المتضرر بنسبة (100%) من قيمة القطع الأصلية في الحالات التالية:

- إذا لم يتم على القطعة المتضررة أي إصلاح سابق بجودة متدنية.
- عدم وجود أي ضرر سابق على أي جزء من القطعة متعلق بضرر.

ثانياً: يتم تعويض المتضرر بنسبة (75%) من قيمة القطعة في الحالات التالية:

- في حالة تضرر قطعة يستدعي استبدالها مع وجود أضرار سابقة طفيفة على نفس القطعة نتيجة ضرر سابق بحجم أقل من (25%) من أبعادها ولم يتم إصلاحها أو تم إصلاحها بجودة رديئة.

ثالثاً: يتم تعويض المتضرر بنسبة (50%) من قيمة القطع الأصلية في الحالات التالية:

- في حالة تضرر قطعة يستدعي استبدالها مع وجود أضرار سابقة على نفس القطعة نتيجة ضرر سابق بحجم أقل من (50%) و أكبر من (25%) من أبعادها ولم يتم إصلاحها أو تم إصلاحها بجودة رديئة.

رابعاً يتم تعويض المتضرر بنسبة (25%) من قيمة القطع الأصلية في الحالات التالية:

- في حالة عدم وجود القطع المتضررة أثناء التقييم.
- إذا كانت القطع المتضررة غير أصلية.
- في حالة تضرر قطعة يستدعي استبدالها مع وجود أضرار سابقة على نفس القطعة نتيجة ضرر سابق بحجم أكبر من (50%) من أبعادها ولم يتم إصلاحها أو تم إصلاحها بجودة رديئة.

الاستثناءات على معايير اختيار القطع:

- لا يتم تعويض المتضرر إذا ثبت عدم قيامه بالإصلاح أو التغيير بحسب التقارير السابقة.
- إذا سبق تعويض الضرر بقيمه إصلاح القطعة و الضرر الجديد يستدعي استبدالها و كان الإصلاح بجودة رديئة فيتم في هذه الحالة خصم قيمة أجور الإصلاح السابق.
- في حال وجود ضرر قديم يستدعي استبدال القطعة والضرر الجديد طفيف فيكتفى باحتساب أجور اليد فقط.
- إذا سبق تعويض قيمة القطعة واكتفى المتضرر بإصلاحها فيتم في هذه الحالة احتساب أجور اليد فقط دون النظر لحالة القطعة.
- إذا كانت القطعة غير أصلية و عليها إصلاحات سابقة بجودة متدنية أو تضررت بحادث سابق فيتم في هذه الحالة احتساب أجور الإصلاح فقط.
- يستثنى من البند (ثالثاً) من الباب الرابع حالة إثبات تضرر القطع بالصور ووجودها وقت الحادث، فيتم في هذه الحالة احتساب سعر القطعة بحسب المعايير الواردة في البندين (أولاً) و (ثانياً) من الباب الرابع.
- العوازل وطبقات الحماية من العوامل الجوية يتم احتساب قيمتها بحسب متوسط سعرها في السوق المحلي.
- الإكسسوارات والإضافات من خارج الجهة المصنعة بما لا يتعارض مع اشتراطاتها الفنية وقوانين الجهات التنظيمية، يُطلب من المتضرر تقديم فاتورة ضريبية بقيمة الإكسسوارات والإضافات، وتحسب قيمتها بما لا يتجاوز قيمة القطعة الأصلية، وفي حال لم يقدم المتضرر الفاتورة الضريبية المشار لها؛ فتحسب قيمة القطعة المتضررة بنسبة (25%) من قيمة القطعة الأصلية وفقاً لرقم هيكل المركبة.
- إذا سبق تعويض قيمة قطعة من القطع المتعلقة بالسلامة في تقارير سابقة ولم يتم المتضرر باستبدالها، وتسبب الضرر الجديد بأضرار كبيرة نتيجة عدم تغيير القطع السابقة؛ فيتم في هذه الحالة احتساب (50%) من قيمة قطع الغيار وأجور اليد دون النظر لحالة القطعة.

الباب الخامس: معايير تحويل المركبة لاحتساب فرق القيمة السوقية

أولاً: يتم تحويل المركبة لتقييم فرق القيمة السوقية في الحالات التالية:

- إذا كانت أضرار المركبة تدرج تحت أي بند من بنود الحطام (تالفة، مكلفة، نادرة، تراثية).
- إذا لم تتوفر لها قطع غيار في المملكة.

- عدم توفر وكيل للمركبة.
- إذا كانت سنة صنع المركبة أكثر من 10 سنوات وتحتاج إلى استبدال قطع غيار ، ويستثنى من هذه الفقرة المركبات التي يمكن إصلاح أضرارها دون استبدال قطع رئيسية وفقاً للاعتبارات الأساسية.

ثانياً: يتم احتساب قيمة المركبة باستخدام أسلوب تقييم القيمة السوقية وفقاً للآتي:

يقصد بالقيمة السوقية في هذا البند تحقيق أفضل سعر للمركبة حال بيعها قبل وقوع الضرر من خلال اتفاق خاص بين البائع والمشتري أو مزاد علني أو مناقصة حسب الاقتضاء، مع تطبيق الافتراضات الآتية:

1. بائع راغب.
 2. بفترة معقولة للتفاوض حول البيع.
 3. مراعاة وضع المركبة وحالة السوق، ومن ذلك ما يلي:
 - حالة هيكل المركبة قبل الضرر.
 - عداد المسافات المقطوعة.
 - حالة المقصورة الداخلية.
 - الصيانات الدورية.
 - ملكية المركبة (فرد - جهات).
 - العرض والطلب بالسوق.
 4. ثبات القيم طوال الفترة.
 5. عرض المركبة في السوق دون قيود.
- ويتم احتساب قيمة المركبة بعد وقوع الضرر في حال بيعها كحطام إما من خلال اتفاق خاص أو مزاد علني بحسب حالة السوق والعرض والطلب.

الباب السادس: النقاط الفنية في عملية الإصلاح أو الاستبدال

هناك نقاط كثيرة يجب على المقيم الإلمام بها لاتخاذ القرار بالإصلاح أو الاستبدال، فمن المهم الأخذ بعين الاعتبار ظروف حدوث الضرر ومدى تأثيره على الأمور المتعلقة بالسلامة مع الأخذ في الحسبان الاعتبارات الأساسية. ومن أهم النقاط الفنية التي يجب أخذها بالاعتبار:

- الصدام الأمامي: يجب عدم إجراء إصلاحات تؤثر على قراءات أجهزة الاستشعار أو رادار الاستشعار بالموجات فوق الصوتية.
- يجب ألا يتم تنفيذ الإصلاحات التي قد تؤدي إلى تراكم حجم الطلاء في مجال أجهزة الاستشعار بالموجات فوق الصوتية.
- يجب ألا تتم أي إصلاحات في مواضع أجهزة أنظمة الكشف عن حماية المشاة (إذا كانت المركبة مجهزة بها)
- يجب ألا يتم إصلاح معزز امتصاص الاصطدام (جسر الصدام) إذا كان الضرر يؤثر على سلامته.
- المصابيح الأمامية: إصلاح خدوش العدسة للتجميل يمكن إصلاحها بالتقنيات الملائمة.
- يمكن إستبدال قواعد المصابيح الأمامية عند توفر أطقم الإصلاح المناسبة من قبل الشركة المصنعة.
- غطاء المحرك: يجب استبداله بحسب الاعتبارات الأساسية.
- غطاء العجلة الأمامية أو الرفرف يمكن إصلاحه أو استبداله بحسب الاعتبارات الأساسية.

- استخدام المعجون يجب أن يكون عند أدنى مستوياته.
- الرفراف الداخلي يمكن إصلاحه أو استبداله بحسب الاعتبارات الأساسية.
- الأبواب: يجب عدم إصلاح دعائم الأبواب الداخلية و استبدال الباب في حال تضررها.
- حساسات الوسائد الهوائية SRS - يجب فحص أية أضرار خارجية، والتأكد من عدم وجود أي أجزاء من الزجاج المكسور أو أية شظايا صغيرة عالقة، والتأكد من عدم وجود أي ضرر واضح، ويجب استبدالها في هذه الحالة.
- الدعائم الجانبية وعتبات الأبواب السفلية: يتم إصلاحها أو استبدالها حسب المواصفات والقياسات الفنية لكل مركبة.
- الأجنحة أو الرفراف الخلفية: يتم إصلاحها أو استبدالها حسب المواصفات والقياسات الفنية لكل مركبة.
- الجزء الخلفي من المركبة: يتم إصلاحه أو استبداله حسب المواصفات والقياسات الفنية لكل مركبة.
- دعامة الصدام الخلفي: يجب عدم إصلاحها بتاتا إذا كان الضرر يؤثر على سلامتها.
- غطاء المصد أو الصدام الخلفي: يمكن إصلاحه إذا لم يؤثر ذلك على أي من الحساسات التي تكون مثبتة به.
- غطاء الأمتعة الخلفي: يمكن إصلاحه أو استبداله بحسب الاعتبارات الأساسية.
- السقف أو السطح الخارجي: يمكن إصلاحه أو استبداله بحسب الاعتبارات الأساسية.
- المصابيح الخلفية: يمكن إصلاح الخدوش السطحية واستبدال القواعد إذا كانت متوفرة.
- الأجزاء الداخلية من الهيكل (قواعد هيكل المركبة): يجب استبدالها كاملة أو مجزئة بحسب حدود القياسات المقدمة من الشركة المصنعة و بما ينص عليه دليل الإصلاح.
- سحب الشاصي: يتم دون التسخين و يمنع تسخين أجزاء الشاصي إطلاقاً.
- الجزء الأمامي من الهيكل: يمكن إصلاحه او استبداله بحسب توصيات الشركة المصنعة.
- أجزاء الهيكل الداخلي المصنعة من الألومنيوم: يجب عدم إصلاحها.
- إطار العجلات (الجنوط): يتم إصلاحها أو استبدالها بحسب الاعتبارات الأساسية.
- أنظمة الأمن والسلامة: الوسائد الهوائية وأحزمة الأمان يجب عدم إصلاحها بتاتاً.

