

القططي يكشف المستور ويتحدث عن الحوادث المفتعلة وأسبابها وتأثيرها على شركات التأمين

خلال ورشة العمل التي أقامتها الدائرة الاقتصادية في موقع "أخبار البلد" حول واقع التأمين الإلزامي ، تحدث العديد عن قطاع التأمين والمشاكل التي يعاني منها القطاع من التأمين الإلزامي وأسبابها والحلول التي من الممكن أن تساهم في الحد من هذه المشاكل، كما تم التطرق بالحديث عن الحوادث المفتعلة وشراء الكروكة وأسبابها والحلول المقترحة لذلك.



وليد سميح القططي نائب المدير العام للمجموعة العربية الأردنية للتأمين ، والذي كان من ضمن المحاورين في ورشة العمل، أشار في حديثه للعديد من الأمور الهامة والأساسية في قطاع التأمين ،وتحدث عن الاحتيال في افتعال الحوادث ، وكيفيةها، وأنواعها، كما تطرق للحديث عن كيفية اختبار عملية الاحتيال في حوادث المرور، وكيفية التصرف ، والفرق بين الحادث المروري الصحيح والحادث المفتعل.

القططي في بداية حديثه تطرق لتعريف الحادث المروري والذي يعرف حسب قانون السير الأردني رقم 49 لسنة 2008: "بأنه كل واقعة تسببت فيها على الأقل مركبة واحدة متحركة في إلحاق أضرار بشرية أو مادية أو كليهما" ، ويعرف حسب المراجع العلمية بأنه حدث أو عمل غير مقصود ينتج عنه إصابات وأضرار مادية.

ويستثنى من المصطلح (غير المقصود) الوارد في تعريف الحادث ما يلي:
-القصد المتعمد المخطط له مثل (الانتحار، القتل، الاعتداء، الإصابة عن طريق الإضرار بالنفس، الاحتيال والافتعال)
-الظرف الصحي مثل (السكتة القلبية، النزيف الدماغي، نوبة الصرع، الغيبوبة... الخ).

وعرف القططي الاحتيال وافتعال الحادث بأنه استخدام الخداع للحصول على منفعة دون وجه حق، حيث تنامت مؤخراً ظاهرة إفتعال الحوادث المرورية في العديد من الدول ومن بينها الأردن وتنوعت أساليب الاحتيال في حوادث السير بقصد الحصول على المنفعة المادية من المواطنين الأبرياء أو من شركات التأمين بطريقة غير مشروعة، ولقد أدى ذلك إلى استنزاف الكثير من أموال المواطنين وهذه الشركات، والذي أدى ذلك بشكل أو بآخر إلى إلحاق الخسائر بالأقتصاد الوطني.

وحول كيفية افتعال الحادث، أشار القططي بأنه بلجأ أحياناً بعض الأشخاص بناءً على إتفاق وتدبير وتخطيط مسبق فيما بينهم إلى الاحتيال والخداع وإفتعال الحوادث المرورية للحصول على المنفعة المادية من سائقي المركبات أو شركات التأمين دون وجه حق ،ويقوم هؤلاء الأشخاص باختلاق أو فبركة حادث مروري بحيث يتم اعداد سيناريو الحادث وترتيب الأحداث ورسم الشخصيات وتوزيع الأدوار فيما بينهم بشكل مُحكم ودقيق بحيث يبدو الحادث حقيقياً ، إلا أنه غالباً ما يتم إكتشاف هذا النوع من الحوادث من قبل مندوبي الحوادث في إدارة السير ويتم ضبط الأشخاص وتحويلهم إلى القضاء لإجراء المقتضى القانوني.

وقال القططي حول الاحتيال وافتعال حوادث بما يتعلق بدهس المشاة، بأنه يتم هذا الأسلوب في الاحتيال عندما يقوم شخص أو مجموعة من الأشخاص بالاتفاق فيما بينهم لافتعال حادث بقصد الاحتيال على أحد سائقي المركبات وابتزازه مادياً حيث يتم اختيار الضحية عادةً من كبار السن والإناث ومن سائقي السيارات الفارهة ،ويتم اختيار الشوارع الفرعية التي تشهد حركة سير خفيفة والتي يوجد فيها مطبات بحيث تجبر السائق على تهدئة سرعة مركبته أو عند الاشارات الضوئية التي تقع بالقرب من المستشفيات ، بحيث يقوم أحد هؤلاء الأشخاص بإلقاء نفسه أمام المركبة أو التظاهر بأن المركبة صدمته بالمرأة ويقوم شركائه بالالحاق بسائق المركبة وإبلاغه بأنه قام بدهس أو صدم أحد الأشخاص ولا بد من إسعافه إلى المستشفى وهناك وبدون مراجعة أي طبيب يقوم

الشخص بوضع جبيرة وهمية أعضها مسبقاً ويقوم بإحضار بعض صور الأشعة المزيفة ، وهنا تبدأ عملية المفاوضات مع السائق لانتهاء الأمر مقابل مبلغ من المال بعيداً عن رجال الشرطة.

أما فيما يتعلق بالاحتيال في حوادث الصدم ، لفت القبطي بأنه يجب التفريق هنا بين نوعين من الحوادث هما:

-الحوادث المتعمد أو المقصود من أحد أطراف الحادث دون علم الطرف الآخر.

وهو الحادث الذي يقوم به عادةً أحد الأشخاص من مكرري الحوادث المرورية بحيث يقوم هذا الشخص بالتخطيط المسبق للحادث دون علم الطرف الآخر ويتم إختيار مكان الحادث بعناية كتقاطعات الطرق والدواوير والشوارع الرئيسية التي تتداخل مع الشوارع الفرعية ليتم إصطياد الضحية عند عدم إعطائه أولوية المرور وغالباً ما تقع المسؤولية في الحادث على الطرف الذي لا علم له بالحادث.

-الحوادث المفتعل من قبل جميع أطراف الحادث.

وهو الحادث الذي يتم بناءً على إتفاق وتدبير وتحضير مسبق بين جميع أطراف الحادث الذين تربطهم عادةً صلة قرابة أو صداقة أو معرفة مسبقة ، بحيث يتم إختيار وقت الحادث الذي غالباً ما يكون بعد منتصف الليل أو في ساعات الفجر ويتم تحديد مكان الحادث في الشوارع التي لا تتوفر فيها إنارة كافية والتي تشهد حركة مرورية خفيفة بحيث يسهل نقل المركبات بواسطة الونشات ووضعها في مكان الحادث ويقوم هؤلاء الأشخاص بتجهيز مسرح الحادث واصطناع آثار ومخلفات الحادث المزوم وعادةً ما ينتج عن هذا النوع من الحوادث أضرار مادية بالمركبات فقط دون وقوع إصابات بشرية ولا تتناسب أضرار المركبات ومخلفات و آثار الحادث وأقوال الأطراف مع طبيعة وملابسات الحادث.

مبيناً بأن في هذا الأسلوب من الاحتيال يلجأ بعض الأشخاص الذين تتعرض مركباتهم إلى حادث مروري حقيقي إلى إفتعال حادث آخر بعد مضي عدة أيام أو أسابيع على وقوع الحادث الحقيقي وبعد حصولهم على التعويض المادي من شركات التأمين دون إصلاح الأضرار التي لحقت بالمركبات جرّاء هذا الحادث بحيث يقوم هؤلاء الأشخاص بالاتفاق مع بعض الأشخاص المأجورين لإفتعال حادث آخر بهدف الحصول على التعويض المادي مرة أخرى وقد يلجأ البعض منهم بعد تعرض مركبته لحادث حقيقي إلى عدم إبلاغ الشرطة وإجراء تسوية مع الطرف الآخر إما بسبب إنتهاء عقد التأمين أو إذا كان هو المتسبب في الحادث ويقوم بعدها بإفتعال حادث آخر يكون هو المستفيد فيه.

كما تطرق القبطي للحديث عن الاحتيال في حوادث التدهور، حيث يتم هذا الأسلوب في الاحتيال عندما يقوم شخص تعرضت مركبته إلى حادث تدهور بشكل منفرد بالاتفاق مع شخص آخر والادعاء بأن مركبة هذا الشخص هي التي تسببت في تدهور مركبته ويعود السبب في إفتعال هذا النوع من الحوادث إلى أن المركبة المتدهورة تكون مؤمنة تأميناً إلزامياً أو بسبب إنتهاء عقد التأمين إذا كان شاملاً وفي هذه الحال يلجأ الشخص المحتال إلى إحضار مركبة أخرى لاشراكها بالحادث لعلمه بأنه لن يستفيد من التأمين دون وجود مركبة أخرى تسببت في الحادث.

وأضاف القبطي: " هناك أسلوب آخر من الاحتيال في حوادث السير تتعرض له شركات التأمين وأصحاب المركبات التي تتعرض إلى حوادث مرورية ويقوم به قلة من الأشخاص الذين وصلوا إلى مرحلة الاحتراف في هذا المجال حيث يقوم شخص ما ومن خلال أحد المحامين بدور الوسيط بين شركة التأمين والمتضرر من الحادث بحيث يقوم الوسيط بالاحتيال على المتضرر ويعرض عليه إصلاح المركبة أو دفع مبلغ مالي لا يغطي القيمة الحقيقية للاضرار من أجل إصلاح مركبته في أي كراج إختصاراً للوقت والجهد دون عناء وتجنباً لمراجعة وإجراءات شركات التأمين، وفي المقابل يطلب الوسيط من المتضرر تسليمه مخطط الحادث الكروكي وتوقيع المحامي لتسوية الحادث مع شركة التأمين بعد توقيع المتضرر على وكالة قانونية بذلك وتوقيعه على سند قبض المبلغ المالي، ويقوم الشخص الوسيط بعد ذلك بزيادة أضرار المركبة أو إستبدال القطع غير المتضررة بأخرى متضررة ومن خلال المحامي يتم طلب كشف مستعجل على المركبة من قبل خبير لدى المحكمة المختصة وبعد تقديم تقرير الخبرة من قبل الخبير متضمناً الأضرار الجديدة التي تمت إضافتها ويتم إصلاح المركبة في أحد الكراجات ويقوم المحامي بعد ذلك برفع دعوى على شركة التأمين مستنداً إلى تقرير الكشف المستعجل الذي قدمه الخبير كبينه أساسية ووحيدة في الدعوى".

وبين القبطي بأن كوادر مديرية الأمن العام تنبعت إلى هذا الأسلوب في الاحتيال وجرى بالتنسيق مع الاتحاد الأردني لشركات التأمين إطلاق مشروع الكروكا الالكترونية الذي يمتاز بالعديد من المميزات التي من شأنها الحد من عمليات التلاعب والاحتيال في حوادث السير ومن هذه الميزات على سبيل المثال لا الحصر إنلقاط صور الحادث وتحديد الأضرار الحقيقية التي نتجت عن

الحادث وقت وقوعه وتخزينها وبالتالي يمكن الرجوع إليها واستخدامها من قبل شركات التأمين لتقديمها كدليل على الأضرار الحقيقية التي تعرضت لها المركبة وقت وقوع الحادث.

ومن هنا برزت أهمية هذا المشروع من خلال عدة جوانب أهمها:

سرعة إنجاز المخطط الكروكي وبالتالي تقليل وقت انتظار المواطنين، وتقليل وقت وجهد مندوبي الحوادث المرورية المتمثل بتقليل وقت الإدخال للبيانات ووقت الرسم الكروكي حيث تستخدم تقنية الرسم الإلكتروني بواسطة برنامج (Easy Street Draw)، وسهولة التقاط صور الموقع وأضرار المركبات وحفظها، بالإضافة إلى تقليل وقت وجهد موظفي شركات التأمين كون شركات التأمين مرتبطة وبصورة مباشرة مع سيرفر الحوادث المرورية بحيث تستطيع الاطلاع على تفاصيل الحوادث المرورية والصور الملتقطة من قبل مندوبي الحوادث.

ومن الأمور الهامة أيضاً بالنسبة لمندوبي الحوادث إمكانية اكتشافهم للحوادث المفتعلة لدى إدخالهم لرقم لوحة المركبة والرقم الوطني للسائق وفي حال كون أي منهما مشتركاً في حوادث مرورية خلال فترة زمنية قريبة، فإن النظام يعمل على تحذيرهم بأن هذه المركبة مكررة للحوادث الأمر الذي يمكنهم من مطابقة الأضرار القديمة مع الأضرار الجديدة وبالتالي اكتشاف فيما إذا كان الحادث مفتعل.

هل هناك عقوبة لمرتكبي الحوادث المفتعلة أو المقصودة...؟

المادة 26 – أ – من قانون السير رقم 49 لعام 2008 نصت على أنه:

يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ثلاثة أشهر ولا تزيد عن ستة أشهر أو بغرامة لا تقل عن (500) دينار ولا تزيد عن (1000) دينار أو بكلتا العقوبتين في الحالات التالية:

-صاحب المحل أو ورشة الإصلاح الذي قام بإصلاح المركبة المتضررة بحادث مروري دون إبلاغ الجهات المختصة الرسمية عن ذلك وفقاً للتعليمات الصادرة بهذا الخصوص.

-من ادعى وقوع حادث مروري ثبت بحكم قضائي أنه مفتعل أو مقصود.

الفرق بين الحادث المروري الصحيح والحادث المفتعل

الحادث المروري	الحادث المفتعل
يقع الحادث بمحض الصدفة دون تحضير مسبق أو إتفاق مسبق يقع الحادث بناءً على إتفاق وتحضير مسبق بين الأطراف .	بين الأطراف .
ليس هناك أي معرفة أو صلة قرابة بين الأطراف إلا في بعض الحالات النادرة.	تكون هناك معرفة سابقة أو قرابة أو صلة بين الأطراف غالباً.
لا يتم تحديد وقت ومكان الحادث وكيفية حدوثه.	يتم تحديد وقت ومكان الحادث والطريقة المناسبة لتنفيذه.
ليس لدى أطراف الحادث أي هدف في إلحاق الضرر بالمركبات.	يكون هدف أطراف الحادث إلغاء أو شطب أو إلحاق الضرر بالمركبة من أجل الحصول على تعويض مادي من شركات التأمين.
قد ينتج عن الحادث أضرار مادية أو بشرية أو كليهما وغالباً لا يكون هناك أضرار قديمة بالمركبات.	ينتج عن الحادث عادةً خسائر مادية ويمكن أن يدعي أطراف الحادث تعرضهم للإصابة من أجل الحصول على تقرير طبي للمطالبة بالعتل والضرر لاحقاً ويكون هناك أضرار قديمة بالمركبات عادةً.
ينتج عن الحادث مخلفات أو آثار على المركبات أو الطريق يدل وجودها على وقوع الحادث بالشكل الذي يتناسب مع ملابس الحوادث ويتفق مع أقوال الأطراف المشتركين الحادث	قد ينتج عن الحادث أضرار ومخلفات و آثارمصطنعة على المركبات أو الطريق و ليس بالضرورة أن يدل وجودها على وقوع الحادث بنفس المكان ولا تتناسب مع طبيعة و ملابس الحوادث وقد لا تتفق مع أقوال الأطراف المشتركين بالحادث
قد يقع الحادث في جميع الأوقات وفي جميع الأماكن	تكثر هذه الحوادث في أوقات ما بعد منتصف الليل وحتى ساعات الفجر وفي الأماكن التي تشهد حركة مرورية خفيفة وذلك لصعوبة إكتشاف مخلفات و آثار الحادث ليلاً بسبب عدم توفر مجال جيد للرؤية.

لا يقوم مالك المركبة أو سائقها بأفتعال الحادث وإنما يتم بمحض الصدفة ولا يكون عادةً من أصحاب السوابق في إفتعال الحوادث يقوم بأفتعال الحادث إما مالك المركبة أو سائق المركبة التي تعرضت لحادث سابقاً أو أشخاص مأجورين وغالباً ما يكونوا من أصحاب السوابق في إفتعال هذه الحوادث