

WIELE

TWARZY



PRZEWOZOWEGO

OSZUSTA

Informacje napływające z rynku potwierdzają, że w ostatnim okresie wzrosła aktywność oszustów. Oznacza to, że w dalszym ciągu istnieje duże zagrożenie tą przestępczą metodą „nabywania” dóbr. Pomimo iż wielu spedytorów i przewoźników nie odnotowało takich przypadków, ci którzy popadli w pułapkę oszusta wiedzą doskonale, z jakim ryzykiem wiąże się zatrudnianie podwykonawców.

Na gruncie prawa karnego, oszustwo jest przestępstwem umyślnym, zaliczanym do tzw. celowościowej odmiany przestępstw kierunkowych. Oszustwo podlega zatem ściganiu. Nie jest to jednak ważne z punktu widzenia interesów spedytora lub przewoźnika, których interes finansowy w efekcie jest zagrożony poprzez konieczność pokrycia szkody. Ubezpieczyciele traktują podwykonawców-oszustów jak osoby, które działają na zlecenie lub w imieniu zlecającego (spedytora lub przewoźnika), a skoro oszustwo jest przestępstwem umyślnym, w większości przypadków odmawiają odszkodowań za tego typu zdarzenia. Wybór oszusta najczęściej jednak wiąże się z rażącym niedbalstwem, co jest dla ubezpieczycieli najczęstszą przesłanką do odmowy odszkodowań.

/// Ograniczone zaufanie

Jak potwierdza liczne orzecznictwo, za rażące niedbalstwo może być uznane np. posłużenie się przewoźnikiem, który nie zapewnia należytego wykonania przewozu lub nie gwarantuje wypłaty odszkodowania, bądź też niewyjaśnienie przez spedytora lub przewoźnika wątpliwości,

nie podjęcie dodatkowych działań weryfikacyjnych, niekierowanie się ograniczonym zaufaniem wobec nowego kontrahenta, jak również bierność przy zatrudnianiu podwykonawcy. Do listy przesłanek, które powodują brak odpowiedzialności, zakłady ubezpieczeń dorzucają jeszcze wydanie towaru osobie nieuprawnionej.

Zaangażowanie oszusta do wykonania przewozu wiąże się z bardzo dużym ryzykiem utraty towaru. Jak widać z powyższego, wiąże się również z bardzo dużym zagrożeniem, że nasz zakład ubezpieczeń odmówi nam odszkodowania z posiadanych polis OCS lub OCP. Przy ocenie kontrahentów należy również liczyć się z tym, że nie zawsze oszustem jest nasz zleceniobiorca. Zdarzają się bowiem przypadki zlecenia przewozu towaru przez oszusta, który często jest przez niego „ustawiany” w taki sposób, że towar zostaje dostarczony do miejsca innego niż wskazane w liście przewozowym i w efekcie wydany osobie nieuprawnionej. Przystępstwo oszustwa jest zagrożone karą pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8 (art. 286

Jerzy Różyk
ekspert ds. oceny
ryzyka w transporcie
i ubezpieczeń trans-
portowych, CDS
Kancelaria Brokerska



§ 1. k.k.), I choć oszustwo jest zagrożone karą aż do 8 lat, zapewne „przyciąga” przestępców dolnym wymiarem kary – od 6 miesięcy. To jest zapewne jeden z głównych determinantów tego, że przestępcy coraz częściej dokonują w ten sposób zaboru towarów. Wymiar kary nie jest jednak jedynym czynnikiem wpływającym na taką orientację przestępców. Dosyć silnymi motywatorami są postęp techniczny i dynamiczny rozwój sieci globalnej, które dają przestępcom nieograniczone możliwości w uprawianiu przestępczego procederu. Dlatego też, w ostatniej dekadzie, wielu przestępców sięgnęło po telefony komórkowe i laptopy, za pomocą których mają nieograniczony dostęp do informacji, a które pozwalają im zachować całkowitą anonimowość. Jeżeli dodamy do tego niekiedy kosmiczny skaner i drukarkę może powstać całkiem przyzwoita „firma transportowa”. Sprokurowane dokumenty pozwalają zarejestrować się w sieci lub na giełdach transportowych, a Internet udostępni masę danych o „sprzedawanych” ładunkach. Brakuje jeszcze celu, ale w dobie pędu transportowego, ciągłej ucieczki przed e-mytem i konkurencją oraz wobec stosunkowo mizernej świadomości spedytorów i przewoźników, owych celów przestępcy mają pod dostatkiem.



/// Prawie jak przewoźnik

Jeżeli ktoś nie rozpoznał, właśnie w taki sposób rodzi się oszustwo. Ostatnie lata obfitowały w tego rodzaju przestępstwa i można stwierdzić, że branża TSL pod presją oszustów dość ostro zareagowała. Giełdy transportowe już „uszczelnily się” w stopniu pozwalającym na znaczne ograniczenie dostępności oszustów do platform, powstały też liczne źródła uzyskiwania danych o podmiotach gospodarczych. To wprawdzie utrudniło oszustom uprawianie przestępczego procederu, jednak ci znaleźli inną metodę

falszywych wizytówek na wielu portalach transportowych, gdzie podawane numery telefonów prowadzą bezpośrednio do nich. Środek transportu nietrudno jest ukraść lub nawet kupić na podstawioną osobę, co już pozwala na dokonanie oszustwa lub serii oszustw. Brak wnikliwej weryfikacji podwykonawców przez zlecających im przewóz przewoźników i spedytorów dopełnia resztę. Obecnie ta metoda jest najczęściej stosowana przez oszustów.

Skoro zaufanie jest gwarantem otrzymania ID na platformie transportowej lub zlecenia, oszuści zaczynają dokonywać oszustw również w inny sposób – stając się... przewoźnikami. Przez podstawione osoby z mozołem rejestrują działalność transportową, kupują środek transportu, wyrabiają niezbędne licencje i wykupują, a nawet opłacają polisy OCP. Z mozołem budują też zaufanie w środowisku aż do czasu, gdy są już przygotowani na przejście takich ładunków, które pozwolą im pokryć koszty i dobrze zarobić. Internacjonalizm transportu i brak granic pozwalają im ponownie taki sam scenariusz kilka razy w krajach, gdzie jest jeszcze grunt do posadowienia takiej działalności. Takie działanie znacznie utrudnia eliminowanie lub ograniczanie procederu przez środowiska TSL w krajach Europy. Przy spółkach kapitałowych, oszustom jest jeszcze łatwiej wejść w „garnitur” istniejącej spółki. Taka spółka, mając biuro, wszystkie uprawnienia, renomę, kilkuletnią historię w urzędach, na giełdach i w całym rynku transportowym, posiada już gotowy grunt pod uprawianie oszustwa. Wystarczy jedynie taką spółkę kupić i przestępczą działalność można rozpocząć z „marszu”.

Kolejną metodą, choć najrzadziej stosowaną przez oszustów jest „wpuszczanie” w środowisko TSL podstawionych „kierowców”. Zatrudnienie takiego „kierowcy” z całą pewnością skończy się zaborem towaru i całego zestawu, który będzie jeszcze kilkakrotnie użyty do innych przestępstw. Jeżeli dodatkowo taki „kierowca” wejdzie w posiadanie dokumentów firmy, oszuści je chętnie wykorzystają i pod jej szyldem dokonają kolejnych oszustw.

W ostatnim czasie oszuści podszywający się pod legalne firmy transportowe dokonali całej masy oszustw. Oczywiście łatwiej jest podszywać się pod przewoźników posadowionych w krajach, które jeszcze nie dostosowały prawa i przepisów do europejskich standardów, a których język jest trudno rozpoznawalny w Europie. Dlatego też siedliskiem oszustów są m. in. Węgry, Rumunia, Bułgaria,

Aby zatem ustrzec się przed zleceniem oszustowi przewozu towaru lub przed otrzymaniem od oszusta zlecenia przewozu ważne jest zrozumienie instytucji oszustwa, poznanie metod działania oszustów oraz wiedza jak się przed nim bronić

wyludzania ładunków – podszywanie się pod istniejących przewoźników.

Taka metoda okazała się najbardziej skuteczna, gdyż dostęp do dokumentów rejestracyjnych legalnych firm oraz do posiadanych przez nich licencji jest dość łatwy. Dodatkowo Internet daje oszustom możliwość zakładania

Słowacja, Ukraina, Mołdawia i Słowenia. Oszuści podszywają się też pod przewoźników z Włoch i Niemiec, a także z Polski, choć z uwagi na brak bariery językowej i możliwości weryfikacji podmiotów w naszym kraju, przypadki oszustw dokonywanych przez polskie grupy przestępcze raczej nie są najliczniejsze.

/// Jak ustrzec się przed oszustwem?

Wielu spedytorów i przewoźników odnotowało przypadki utraty towaru wskutek działania oszustów, a na pewno każdy spotkał się z próbami lub z przypadkami oszustwa. Wydawać by się mogło, że ci którzy doświadczyli tego na własnej skórze powinni już wiedzieć, jak zabezpieczać się przed oszustami. Czy jednak o tym wiedzą i podejmują właściwe działania zapobiegające? Doświadczenie wskazuje, że niekoniecznie. W większości przypadków wynika to z przekonania, że powstała strata jest wynikiem złej woli zakładu ubezpieczeń, a nie ich zaniedbań, czy bałaganiarstwa zatrudnionego pracownika.

Dlatego najczęstszą reakcją spedytorów i przewoźników jest zmiana pośrednika, zakładu ubezpieczeń i polisy – o poprawieniu bezpieczeństwa w swojej firmie wielu nawet nie pomyśli. Zarówno ci, jak również inni, którzy nie mieli okazji paść ofiarą oszustów, uparcie eliminują to ryzyko i liczą na to, że – jak w dowcipie – krowy będą padać tylko u sąsiada. A nigdzie nie jest powiedziane, że skoro w 1997 roku była już powódź tysiąclecia, następna będzie dopiero za tysiąc lat. Powódź nie musiała czekać następnych tysięcy lat, taka mogła przyjść w następnym roku. I statystycznie, każda byłaby jedyną na tysiąc lat.

Zlecając przewóz towaru nieznanemu przewoźnikowi, nowemu kierowcy lub przyjmując zlecenie od nieznanego spedytora należy pamiętać, że ci mogą być oszustami. Przy istniejącej technice, pomysłowości oszustów i istniejącym systemie weryfikacji podwykonawców przez spedytorów i przewoźników bardzo łatwo jest popaść w ich pułapkę. Należy zatem wnikliwie weryfikować nowych podwykonawców, a zwłaszcza tych z krajów Europy Południowej i z kontaktów z giełd transportowych. Ze szczególną uwagą należy podchodzić do oferowania usług transportowych przez podmioty węgierskie, rumuńskie, bułgarskie i słowackie. Sprawcy bazują bowiem na nieznaności języka oraz dużych utrudnieniach w weryfikacji dokumentów w tych krajach. Konsekwencją zlecenia przewozu oszustowi może być poważna strata finansowa. W opisanych przypadkach to całkiem niemałe kwoty – za 550.000 PLN można kupić nawet 80 metrowe mieszkanie w dużym mieście, nowy ciągnik siodłowy z naczepą lub dobrze wykształcić dzieci za granicą.

Warto również pamiętać o tym, że w sytuacji, gdy do utraty towaru doszło wskutek działania oszusta, zakłady ubezpieczeń najczęściej odmawiają pokrycia szkody z posiadanych polis OCS lub OCP. Jako podstawę odmowy podają zazwyczaj „utarty przez takie szkody” paragraf, że ubezpieczyciel nie ponosi odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczającego, jego pracowników oraz osób, które działają na jego zlecenie, w jego imieniu lub na jego rzecz, lub za którą ubezpieczający ponosi odpowiedzialność. W większości przypadków takie odmowy są uzasadnione i raczej nie należy mieć pretensji do ubezpieczycieli, a jedynie do osób, które dopuściły się rażącego niedbalstwa w wyborze podwykonawcy, bądź zleceniodawcy.

To potwierdza, że brak odpowiedniej wiedzy oraz niestosowanie odpowiednich procedur bezpieczeństwa może wpłynąć na byt, a niejednokrotnie na istnienie firmy spedycyjnej lub przewozowej. Jak widać z przykładów, koszt niefrasobliwości może być spory – można stracić dom, mieszkanie lub samochód. Warto więc zatrzymać się chwilę nad tym i ocenić co możemy jeszcze poprawić, co wprowadzić i jak się zabezpieczyć. Warto też spróbować realnie oszacować ryzyko związane z prowadzeniem określonej działalności, a jeśli jest ono dość wysokie, odpowiednio je zaasekurować. A ponieważ nietłw jest to zrobić samemu, postarajmy się dotrzeć do właściwego eksperta, który takie ryzyko oceni, przygotuje stosowne instrukcje, przeszkoli pracowników i zadba o zawarcie naprawdę dobrego ubezpieczenia, które w połączeniu z dobrym przygotowaniem da pożądaną efekt. Kwoty roszczeń wynikających z powyższych przykładów dowodzą, że aby poprawić swoje bezpieczeństwo warto zapłacić za profesjonalne wsparcie i optymalną ochronę ubezpieczeniową. ■

KU PRZESTRODZE

Warto podać kilka przykładów, jak przez zlecenie przewozu oszustowi lub wykonanie jego dyspozycji można stracić dorobek ostatnich lat i zagrozić bezpieczeństwu finansowemu swojej firmy i swojej rodziny:

- wykonanie przez przewoźnika instrukcji **spedytora oszusta** i wydanie towaru osobie nieuprawnionej w podstawionym urzędzie celnym we Lwowie - przegrana sprawa w sądzie w Moskwie na 2.102.293,87 RUB (48.025,24 EUR lub 210.019,16 PLN) i należność za cło w wys. 50.000 USD
- wykonanie przez przewoźnika instrukcji **spedytora oszusta** i wydanie towaru osobie nieuprawnionej w podstawionym magazynie w Szczecinie – strata w wysokości 63.476,45 EUR
- zlecenie przez przewoźnika **polskiemu oszustowi** przewozu kawy z Niemiec do Polski – strata w wysokości ca 101.000 EUR, ugoda sądowa ograniczyła roszczenie do ca 36.000 EUR
- zlecenie przez przewoźnika znanemu przewoźnikowi przewozu telewizorów z Polski do Francji, podwykonawca powierzył przewóz **nowo zatrudnionemu kierowcy, który okazał się oszustem** – strata w wysokości 520.000 PLN
- zlecenie przez spedytora **węgierskiemu oszustowi** przewozu dwóch ładunków kosmetyków z Polski do Holandii – strata w wysokości łącznej 41.385,52 EUR
- zlecenie przez spedytora **rumuńskiemu oszustowi** przewozu tkanin ze Słowenii do Polski – strata w wysokości 72.914,07 USD
- zlecenie przez spedytora **węgierskiemu oszustowi** przewozu telewizorów z Polski do Hiszpanii – strata w wysokości 555.217,12 PLN
- zlecenie przez spedytora **rumuńskiemu oszustowi** przewozu ładunku aluminium z Polski na Węgry – strata w wysokości 43.765,83 EUR
- zlecenie przez spedytora **rumuńskiemu oszustowi** przewozu opon z Polski do Rosji – strata w wysokości ponad 139.930,77 EUR

! W każdym z tych przypadków, przyczyną szkody był brak wiedzy i mniej lub bardziej rażące bałaganiarstwo pracownika. W każdym z tych przypadków towarzystwa ubezpieczeniowe nie wypłaciły też odszkodowań z posiadanych przez spedytorów lub przewoźników polis OCS lub OCP, a prowadzone w sądach sprawy dla większości z nich skończyły się niekorzystnie.