

Oszust vs. spedytorzy – 2:0

Do konfrontacji oszustów ze spedytorami dochodzi dość często. W większości przypadków ci drudzy przegrywają, czasami bardzo boleśnie. Pomimo licznych przypadków oszustw w transporcie, trudno znaleźć wartościowe informacje o tym jak ich unikać. Niektórzy, co prawda, opisują metody działania oszustów transportowych i wskazują na zagrożenia jakie się z tym wiążą, jednak wciąż na ten temat mówi się zbyt mało, aby doprowadzić do zmiany mentalności i metod pracy spedytorów. Wierzmy jednak, że nasz artykuł uchroni choćby paru spedytorów.

W niniejszej publikacji oparłem się na przypadkach oszustw z udziałem jednego oszusta i dwóch spedytorów. I choć opisałem konkretne sprawy, artykuł nie ma na celu wytknięcia spedytorom braku kompetencji, a pokazanie jednej z metod działania oszustów oraz sposobów, za pomocą których można się przed nimi obronić. Mam nadzieję, że po lekturze artykułu zainteresowani czytelnicy wdrożą stosowne procedury, które pomogą im skutecznie zabezpieczyć się przed oszustami działającymi w opisany sposób.

Do konfrontacji stanął oszust z Rumunii. Miejsca po drugiej stronie zajęli dwaj spedytorzy z Polski. Ponieważ odbyło się to w tym samym czasie, „zawodnik” z Rumunii grał równocześnie z dwoma spedytorami. Łączna pula „nagród” w tych dwóch konfrontacjach wyniosła ponad 750 tys. zł.



Oszuści do zaboru towaru często wykorzystują pojazdy skradzione w różnych krajach. Podawane przez nich numery rejestracyjne mogą więc wskazywać kod rejonu rejestracji inny niż właściwy dla siedziby wskazanej firmy lub nawet inny kraj.



Jerzy Różyk

Ponad 26 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, likwidacja szkód i ubezpieczenia), w tym ponad 11 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych.

Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód ubezpieczeniowych) oraz studia magisterskie w zakresie ubezpieczeń na tejże uczelni.

Specjalizuje się w prowadzeniu spraw związanych z roszczeniami i szkodami, w prawie transportowym i cywilnym, diagnostyce ryzyka, ubezpieczeniach transportowych (OCP, OCS, Cargo) i komunikacyjnych pojazdów ciężkich.

Runda pierwsza – rozgrzewka

Każdy ze spedytorów otrzymał zlecenie przewiezienia towaru z Polski za granicę, obaj zamieścili oferty na jednej z wiodących giełd pojazdów i ładunków. Z każdym z nich, praktycznie w tym samym czasie, telefonicznie skontaktował się oszust i zaoferował przewóz towaru, powołując się na oferty zamieszczone na giełdzie transportowej. Niespełna godzinę później oszust przesłał mailem każdemu z nich dokumenty: licencję transportową, polisę OCP, certyfikat rejestracji firmy, karnet TIR oraz numery rejestracyjne ciągnika i naczepy. Wszystkie dokumenty przesłane spedytorom były identyczne i dotyczyły rumuńskiej firmy. Oszust występował pod inną nazwą, przedsiębiorstwa rzekomo pracującego dla firmy, której dokumentami się posługiwał.

Runda druga – czy są asy w rękawach?

Spedytorzy, zgodnie ze sztuką, rozpoczęli weryfikację oszusta (na tym etapie jeszcze oferenta). Pierwszy z nich telefonicznie potwierdził polisę OCP w zakładzie ubezpieczeń, który ją wystawił. Po znalezieniu w internecie firmy, którą oszust rzekomo reprezentował, podjął kontakt telefoniczny na numer stacjonarny, nie zwrócił jednak

uwagi, że numer telefonu, na który dzwonił nie jest numerem telefonu w miejscu siedziby firmy, a numerem z miejscowości leżącej w sąsiednim kraju. Zwrócił natomiast uwagę na niezgodność posiadacza pojazdów, które oszust wskazał do wykonania przewozu, jednakże po informacji uzyskanej od oszusta uznał niezgodność za wyjaśnioną.

Drugi ze spedytorów nie miał aż tyle pomysłów, gdyż weryfikację ograniczył jedynie do sprawdzenia firmy w europejskim rejestrze VAT oraz do wzrokowego sprawdzenia danych w otrzymanych od niego dokumentach i ich zgodności z rejestrem VAT. Firmy, w imieniu której oszust uzgadniał umowę, nie starał się znaleźć w internecie. Żaden ze spedytorów nie sprawdził, czy firmy, którą reprezentował oszust i której dokumentami się posługiwał, były użytkownikami giełdy, na której pierwotnie wystawiona była oferta.

Runda trzecia – nie jest dobrze

Po dokonaniu „weryfikacji” obaj spedytorzy zlecieli oszustowi przewozy ładunków, do zorganizowania których zostali zaangażowani. Zaawizowali nadawcom załadunki, podali numery rejestracyjne pojazdów (właściwie jeden i ten sam) oraz dane kierowców (obaj kierowcy nosili nazwiska nie wskazujące na rumuńskie

pochodzenie) i... oczekiwali na realizację przewozów. Pierwszy ze spedytorów po telefonicznym kontakcie oszusta przed załadunkiem towaru nabrał co prawda pewnych podejrzeń, jednakże nakierowany przez rozmówcę nie odwołał załadunku.

Runda czwarta – widmo porażki

Ładunki zostały podjęte w odstępie 3-dniowym, zestawem o tych samych numerach rejestracyjnych. I spedytorzy zapewne wygraliby ten mecz, gdyby nie fakt, że towar nigdy nie dotarł do odbiorców.

Wynik pojedynku

Jak wynika z powyższego komentarza, od początku zdecydowaną przewagę miał oszust i praktycznie przez wszystkie rundy nie dał spedytorom żadnych szans. Moż-

- ▶ polisa OCP została przez pierwszego spedytora pozytywnie zweryfikowana w zakładzie ubezpieczeń; drugi ze spedytorów nie zweryfikował autentyczności polisy OCP,
- ▶ pierwszy ze spedytorów zweryfikował zgodność danych zawartych w otrzymanych od oszusta dokumentach z informacjami uzyskanymi w internecie drugi; ograniczył się jedynie do sprawdzenia firmy w europejskim rejestrze VAT i wzrokowej weryfikacji dokumentów,
- ▶ pierwszy ze spedytorów podjął próbę weryfikacji oszusta za pomocą numeru telefonu stacjonarnego uzyskanego z internetu, nie sprawdził jednak, czy ustalony numer telefonu należy faktycznie do firmy, której dokumenty zostały mu przedstawione (de facto ustalony numer nie był numerem ru-



CDS powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie likwidacji szkód z ryzyk transportowych, komunikacyjnych i związanych z odpowiedzialnością cywilną, a także w zakresie ubezpieczeń OC przewoźnika i spedytora.

CDS specjalizuje się w obsłudze szkód powstałych w transporcie oraz obsłudze ubezpieczeń transportowych.

Misją CDS jest wspomaganie branży TSL przez świadczenie usług związanych z doradztwem, obsługą szkód i roszczeń oraz serwisem ubezpieczeniowym.

www.cds-odszkodowania.info

Oszuści zazwyczaj działają w sposób zorganizowany. W takiej grupie przestępczej często uczestniczą przestępcy różnych narodowości, dokumenty tożsamości oraz język, którymi się posługują również wskazują na różne kraje.

na zadać pytanie, czy oszust był tak dobry, czy jego przeciwnicy byli tak słabi? Pierwszy ze spedytorów wykazał się wprawdzie zadawalającą techniką, ale to nie pozwoliło na zdobycie punktu. Drugi okazał się dużo słabszy technicznie od swojego kolegi, czego efektem była oczywista porażka. I choć były szanse na 1:1, mecz zakończył się wynikiem 2:0 dla „zawodnika” z Rumunii i to on zgarnął całą pulę.

Taki wynik raczej nie powinien dziwić, albowiem błędy popełnione przez spedytorów są oczywiste. Główne z nich to:

- ▶ drugi spedytor otrzymał informację, że oszust wie o ładunku z giełdy transportowej, żaden z nich jednak nie sprawdził, czy na owej giełdzie zarejestrowane są firmy, których nazwą i dokumentami posługiwał się oszust,
 - ▶ żaden ze spedytorów nie zweryfikował, czy numery rejestracyjne podane przez oszusta są numerami rumuńskimi i czy pojazdy są zarejestrowane w miejscu siedziby firmy, w imieniu której występował oszust – podane numery rejestracyjne wskazywały kod rejonu rejestracji inny niż dla rejonu siedziby wskazanej firmy,
- muńskim); drugi spedytor nie podjął próby zweryfikowania oszusta za pomocą numeru telefonu stacjonarnego,
- ▶ z pierwszym i drugim spedytorem oszust kontaktował się za pomocą telefonu komórkowego; żaden z nich nie poprosił oszusta o podanie numeru telefonu stacjonarnego do firmy w imieniu której występował, żaden z nich nie ustalił właściwego numeru do tej firmy i nie skontaktował się z jej pracownikami w celu weryfikacji osoby kontaktującej się z nimi,

Rada Niezależnych Ekspertów Transportu **TRANSORA**



Głównym zadaniem Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA jest przekazywanie przewoźnikom pełnej i kompleksowej wiedzy eksperckiej z zakresu specjalności poszczególnych jej członków. Ekspersi Rady w ramach prowadzonych przez siebie działalności podejmują w imieniu przewoźników stosowne działania w kierunku ochrony ich interesów.

Rada skupia doświadczonych prawników i diagnostów ryzyka specjalizujących się w prawie transportowym, administracyjnym i cywilnym, w obsłudze roszczeń, szkód oraz ubezpieczeń transportowych, jak również w ocenie ryzyka transportowego.

Więcej informacji na stronie: www.transora.pl

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYKACJA I LOGISTYKA

**Czytaj też
inne artykuły naszego
działu prawnego
i podatkowego**

Zamów numery archiwalne na:
www.tsl-biznes.pl/archiwum

- ▶ pierwszy ze spedytorów miał telefoniczny kontakt z kierowcą i jego zdaniem nie mówił on w języku rumuńskim, co wprawdzie wzbudziło jego wątpliwości, jednakże nie spowodowało wstrzymania załadunku; drugi ze spedytorów nie miał okazji rozmawiać z kierowcą, przyjął dane otrzymane od oszusta jako wiarygodne.

Co poprawić?

Co zatem musimy poprawić, aby konfrontacje z oszustami nie kończyły się przegraną? Jak widać, do poprawienia jest dużo. Aby nie przegrywać z oszustami należy wiedzieć, że:

Oszuści zazwyczaj działają w sposób zorganizowany. W takiej grupie przestępczej często uczestniczą przestępcy różnych narodowości, dokumenty tożsamości oraz język, którymi się posługują również wskazują na różne kraje. Analizowane przypadki potwierdzają, że oszuści najczęściej pochodzą z Rumunii, Węgier, Bułgarii, Słowacji i Mołdawii, choć wykorzystywane są również dokumenty z innych krajów, takich jak Ukraina, Słowenia a także Włochy. Nie oznacza to, że

ten przestępczy proceder nie jest uprawiany również w Polsce. Niemniej jednak, z powodu łatwiejszego dostępu do danych rejestrowych, a tym samym większych możliwości weryfikacji oferentów i ujawnienia ich faktycznych zamiarów, większość oszustów działających na obszarze Polski, to oszuści z krajów południowych. W ich przypadku spedytorzy mają ograniczone możliwości weryfikacji, a bariera językowa często uniemożliwia właściwą ocenę dokumentów i samych oferentów.

Polisa OCP nie jest głównym, a już na pewno nie jedynym dokumentem potwierdzającym wiarygodność oferentów i wymagającym weryfikacji. W większości przypadków polisy OCP są autentyczne, gdyż albo zostały zawarte przez firmy, pod które podszywają się oszuści, albo też zawarte (i nawet opłacone) przez samych oszustów. A więc weryfikacja polisy w niewielkim stopniu pozwala na ujawnienie oszusta.

Warunkiem niezbędnym przed wykonaniem telefonu jest upewnienie się, że ustalony numer należy do firmy której dokumenty zostały przedstawione.

Dokumenty otrzymywane od oszustów w większości przypadków są autentyczne, gdyż oszuści najczęściej podszywają się pod istniejące firmy. Weryfikacja danych w odpowiednich rejestrach pozwala na weryfikację autentyczności firmy oznaczonej w dokumentach, nie pozwala jednak na ujawnienie oszusta, który posługuje się takimi dokumentami. Oszuści często jednak legitymują się dokumentami już nieistniejących firm, co uzasadnia podejmowanie przez spedytorów działań weryfikujących we wszystkich możliwych źródłach (europejski rejestr VAT, rejestry przedsiębiorców, rejestry wydanych

licencji, krajowe ewidencje działalności gospodarczej, itp.). W takich przypadkach weryfikacja dokumentów oferenta może doprowadzić do ujawnienia oszusta.

Weryfikacja oferenta za pomocą numeru telefonu stacjonarnego uzyskanego z internetu jest jedną z głównych metod jego weryfikacji. Oszuści często zakładają na różnych darmowych stronach internetowych fałszywe wizytówki, podając numer telefonu do osoby biorącej udział w oszustwie. Często są to numery telefonów z rejonów lub krajów, innych niż właściwy dla siedziby firmy, której dokumentami posługuje się oszust. Dlatego też **WARUNKIEM NIEZBĘDNYM** przed wykonaniem telefonu jest upewnienie się, że ustalony numer należy do firmy której dokumenty zostały przedstawione.

W przypadku, **gdy oferent kontaktuje się ze spedytorem za pomocą telefonu komórkowego, NIEZBĘDNE jest zapytanie go o numer telefonu stacjonarnego do fir-**

my w imieniu której występuje, lub której dokumentami się posługuje. W przypadku złożenia oferty przez oszusta istnieje duże prawdopodobieństwo, że zrezygnuje on z próby przejęcia zlecenia, gdyż podanie właściwego numeru telefonu niewątpliwie może spowodować ujawnienie jego zamiarów. Nie należy jednak wykluczać, że oszust poda żądany numer telefonu, jednak może to być numer do osoby biorącej udział w oszustwie. W takiej sytuacji **BEZWZGLĘDNIE NALEŻY** potwierdzić, czy podany przez oferenta numer jest numerem do firmy, której dokumentami on się posługuje.

Oszuści najczęściej podszywają się pod firmy, które nie są zarejestrowane na giełdach transportowych, rzadko natomiast podszywają się pod zarejestrowanych przewoźników, gdyż próba kontaktu za pośrednictwem komunikatora (jeżeli giełda daje taką możliwość) może doprowadzić do ujawnienia oszusta. Zdarzają się również przypadki, że oszuści dokonują włamań na konta uprawnionych użytkowników giełd transportowych, co pozwala im na korzystanie ze wszystkich możliwych narzędzi, w tym również komunikatora. To jednak wymaga dysponowania szerszą wiedzą i podobnych przypadków jest zdecydowanie mniej. Zatem w sytuacji, **gdy oferent powoła się na ofertę przewozu zamieszczoną na giełdzie transportowej, KONIECZNE jest sprawdzenie firmy na giełdzie** i ewentualne



W sytuacji, gdy mamy do czynienia z oferentem zagranicznym z krajów południowych, należy zastosować bardziej szczegółową metodę weryfikacji, np. ustalić numer telefonu i skontaktować się z firmą na którą oferent się powołuje

Oszust kontra spedytor – 11 metod jak wygrać z oszustami

Metody weryfikacji podwykonawców i ich skuteczności w ujawnieniu oszusta:

Lp.	Metoda weryfikacji	Podmiot weryfikowany	Poziom skuteczności
1.	Poproszenie oferenta o podanie numeru telefonu stacjonarnego do firmy, w imieniu której oferent występuje i której dokumentami się posługuje.	Oszust	Bardzo duży
2.	Wykonanie telefonu na ustalony przez siebie w internecie lub w innych źródłach (rejstry: przedsiębiorców, VAT, wydanych licencji, giełdy transportowe, itp.) numer i dokonanie weryfikacji osoby składającej ofertę oraz potwierdzenie autentyczności oferty przewozu. <i>Uwaga:</i> W przypadku ustalania numeru telefonu w internecie należy go potwierdzić na co najmniej trzech niezależnych stronach internetowych – w sieci mogą być fałszywe wizytówki.	Oszust	Bardzo duży
3.	Sprawdzenie wiarygodności firmy oferenta w ogólnodostępnych europejskich lub krajowych rejestrach przedsiębiorców, VAT, wydanych licencji oraz na giełdach transportowych. <i>Założenie:</i> firma nie istnieje.	Oszust	Bardzo duży
4.	Sprawdzenie opinii o firmie oferenta na giełdach transportowych i forach internetowych. <i>Uwaga:</i> W sytuacji, gdy uzyskane informacje potwierdzą, że w przeszłości oszust podpisał się pod tę firmę, może to być przesłanką świadcząca o próbie przejęcia towaru przez tego samego lub innego oszusta. <i>Zalecenie:</i> Jeżeli taki oferent nie był wnikliwie zweryfikowany, należy go ponownie zweryfikować według metod opisanych w pkt. 1 i 2.	Oszust	Duży
5.	Uzyskanie od oferenta (głównie z krajów południowych) informacji o zmianie numerów rejestracyjnych pojazdów i/lub kierowcy. <i>Uwaga:</i> Taka informacja może być przesłanką świadcząca o próbie przejęcia towaru przez oszusta. <i>Zalecenie:</i> Jeżeli taki oferent nie był wnikliwie zweryfikowany, należy go ponownie zweryfikować według metod opisanych w pkt. 1 i 2.	Oszust (przesłanka)	Średni
6.	Stwierdzenie, że w przewozie biorą udział osoby różnych narodowości (głównie z krajów południowych). <i>Uwaga:</i> Taka informacja może być przesłanką świadcząca o próbie przejęcia towaru przez oszusta. <i>Zalecenie:</i> Jeżeli taki oferent nie był wnikliwie zweryfikowany, należy go ponownie zweryfikować według metod opisanych w pkt. 1 i 2.	Oszust (przesłanka)	Średni
7.	Potwierdzenie zgodności kraju i rejonu rejestracji pojazdu z adresem siedziby firmy, której dokumentami oferent się posługuje.	Oszust (przesłanka)	Mały
8.	Sprawdzenie wiarygodności firmy oferenta w ogólnodostępnych europejskich lub krajowych rejestrach przedsiębiorców, VAT, wydanych licencji oraz na giełdach transportowych. <i>Założenie:</i> firma istnieje.	Firma, której dokumentami posługuje się oferent	Bardzo mały
9.	Sprawdzenie zgodności danych na otrzymanych dokumentach i polisie OCP z danymi uzyskanymi w internecie lub w innych źródłach.	Firma, której dokumentami posługuje się oferent	Bardzo mały
10.	Potwierdzenie autentyczności polisy OCP w zakładzie ubezpieczeń, który ją wystawił.	Firma, której dokumentami posługuje się oferent	Bardzo mały
11.	Wykonanie telefonu na podany przez oferenta numer w celu weryfikacji osoby składającej ofertę oraz potwierdzenia autentyczności oferty przewozu.	Oszust	Metoda nieskuteczna

Rozwinięcie w artykule "Oszust kontra spedytorzy – 2:0" w miesięczniku TSL Biznes 7-8/2013

wykorzystanie danych tam znajdujących się, a w szczególności numerów telefonów kontaktowych, które mogą być pomocne do dalszej weryfikacji oferenta. Brak takiej firmy na giełdzie transportowej powinien wzbudzić wątpliwość co do zamiarów oferenta i doprowadzić do szczegółowej analizy otrzymanej oferty.

Przewoźnik nie musi być właścicielem pojazdów, aby przy ich użyciu wykonywać przewozy. Jednak w sytuacji, gdy mamy do czynienia ze splotem kilku okoliczności, np. oferent dzwoni w imieniu kogoś innego, ma wiedzę o frachcie z giełdy, pochodzi z jednego z krajów bałkańskich, spedytor powinien również zweryfikować, **czy pojazdy podane przez oferenta są zarejestrowane na firmę, której dokumentami się posługuje**. Oszuści do zaboru towaru często bowiem wykorzystują pojazdy skradzione w różnych krajach. Podawane przez nich numery rejestracyjne mogą więc wskazywać kod rejonu rejestracji inny niż właściwy dla siedziby wskazanej firmy lub nawet inny kraj.



W sytuacji, gdy **dane kierowcy (imię i nazwisko), otrzymany skan dokumentu tożsamości lub język, którym się posługuje** będą wskazywały na inny kraj pochodzenia aniżeli firma określona w dokumentach, którymi posługuje się oferent, **NALEŻY BEZWZGLĘDNIE** sprawdzić, czy nie ma innych wątpliwości co do zamiarów oferenta.

Oferenci często korzystają z darmowych adresów mailowych założonych na różnych stronach i portalach internetowych, co uniemożliwia ich identyfikację. Takimi adresami mailowymi posługują się również oszuści. Metodami operacyjnymi oczywiście można ustalić kraj lub nawet miejscowość, z których mail został wysłany, jednak spedytorzy zwykle takiej możliwości nie mają. **W sytuacji, gdy mamy do czynienia z oferentem zagranicznym z krajów południowych, NALEŻY zastosować bardziej szczegółową metodę weryfikacji**, np. ustalić numer telefonu i skontaktować się z firmą, na którą oferent się powołuje.

W sytuacji, gdy oszust otrzymał zlecenie przewozu, **bardzo często dochodzi do zmiany kierowcy i/lub pojazdów, które zostały wcześniej podane spedytorowi**. Wynika to najprawdopodobniej z faktu, że oszust w chwili ustalania warunków przewozu nie wie jakim konkretnym pojazdem będzie dysponował w dacie załadunku, gdyż pojazd nie został jeszcze skradziony. Numery rejestracyjne podawane przy zawieraniu umowy mogą być więc fikcyjne i spedytor już na tym etapie powinien to ocenić i w razie wątpliwości odpowiednio zareagować. Uzyskanie od oferenta informacji o zmianie pojazdu odbywa się jeszcze przed załadun-

Zazwyczaj polisy OCP są autentyczne, gdyż albo zostały zawarte przez firmy, pod które podszywają się oszuści, albo zawarte (i nawet opłacone) przez samych oszustów.

kiem, zatem spedytor na tym etapie może jeszcze podjąć działania weryfikujące bez ryzyka utraty ładunku.

Czułość na każdym kroku

Oczywiście podane metody powinny być stosowane, gdy otrzymujemy kontakt od nieznannej osoby, która oferuje przewóz towaru powołując się (lub nie) na naszą ofertę zamieszczoną na giełdzie transportowej. Stosowanie podanych metod jest szczególnie zalecane, gdy nieznanemu oferentowi posługuje się dokumentami firmy lub legitymuje się pochodzeniem z krajów południowych, takich jak Rumunia, Węgry, Bułgaria, Sło-

żowym, ale również zasadą bardzo ograniczonego zaufania, szczególnie w odniesieniu do nowych oferentów, a zwłaszcza tych z krajów południowej Europy. Nie oznacza to wcale, że wszyscy obywatele lub przedsiębiorcy z tych krajów są oszustami. Statystyki szkodowe niestety nie są zbyt łaskawe dla tych nacji, a to za sprawą oszustów, z którymi – póki co – nasi spedytorzy przegrywają z kretesem. Jaki jest bilans konfrontacji z okresu ostatniej dekady? Zapewne należałoby w tym celu przestudiować setki, jeśli nie tysiące, przypadków. Na przykładzie dwóch analizowanych spraw nasi spedytorzy odnieśli dwie porażki i dali zarobić oszustom całkiem niemałe pieniądze.

Tak więc każdy spedytor powinien kierować się nie tylko wynikiem sprzeda-

żowym, ale również zasadą bardzo ograniczonego zaufania, szczególnie w odniesieniu do nowych oferentów, a zwłaszcza tych z krajów południowej Europy. Nie oznacza to wcale, że wszyscy obywatele lub przedsiębiorcy z tych krajów są oszustami. Statystyki szkodowe niestety nie są zbyt łaskawe dla tych nacji, a to za sprawą oszustów, z którymi – póki co – nasi spedytorzy przegrywają z kretesem. Jaki jest bilans konfrontacji z okresu ostatniej dekady? Zapewne należałoby w tym celu przestudiować setki, jeśli nie tysiące, przypadków. Na przykładzie dwóch analizowanych spraw nasi spedytorzy odnieśli dwie porażki i dali zarobić oszustom całkiem niemałe pieniądze.

Kraj pochodzenia wynikający z dokumentów nie ma znaczenia, bowiem oszuści podszywają się pod przewoźników z innych krajów.

wacja, Mołdawii oraz Ukraina, Słowenia i Włochy. Oczywiście najskuteczniejszymi z nich są metody określone w pkt. 1 i 2, a w sytuacji, gdy firma nie istnieje, również metoda określona w pkt. 3. Praktyka wskazuje jednak, że spedytorzy w celu weryfikacji przewoźników najczęściej stosują metody określone w pkt. 8-10, co pozwala wprawdzie na zweryfikowanie firmy, której dokumenty otrzymują, ale praktycznie nie daje szans na ujawnienie oszusta.

Należy również wiedzieć, że oszuści – w celu wzbudzenia zaufania – wykonują dla spedycji kilka przewozów mniej wartościowych towarów. Jeżeli spedytor nie dokonał należytej weryfikacji przewoźnika przy

Czy nasze środowisko spedycyjne jest gotowe do podejmowania rękawic rzuconych przez oszustów? Jak widać jeszcze nie, skoro pracownicy operacyjni popełniają tak rażące błędy. Zmiana stanu rzeczy leży wyłącznie w gestii osób zarządzających firmami spedycyjnymi – jeśli oni zobaczą ryzyko, z całą pewnością będą tę sytuację zmieniać. Ale muszą ją najpierw zmienić u siebie – nawet najlepsze polisy OCS nie ochronią od tak rażących błędów. ◀

Jerzy Różyk
ekspert ds. oceny ryzyka w transporcie
i ubezpieczeń transportowych
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info