

Fot. DKV



OSZUSTWA W TRANSPORCIE

CZĘŚĆ 2. ZLECENIODAWCA-OSZUST, CZYLI NA CO ZWRACAĆ UWAGĘ PRZY INTRATNYCH ZLECENIACH

Oszustwo transportowe nie jest wynalazkiem covidowych czasów. Oszuści od kilku dekad skutecznie wyłudniają towar od spedytorów i przewoźników, a pandemia koronawirusa tylko rozszerzyła skalę ich przestępczej „działalności”.

Obecnie oszuści podszywają się pod odbiorców, zamawiają towar u konkretnych dostawców i fałszywie podając się za spedytorów organizują dostawy do swoich „dziupli”, gdzie przejmują towar od nieświadomych przewoźników. Towar bezpowrotnie znika, a oszust szuka następnego celu.

W dzisiejszym artykule:

- Dlaczego pozornie bezpieczne zlecenie może okazać się niebezpieczne?
- Co musisz zrobić, aby nie pomóc oszustom w przejściu kontroli nad dostawą?
- Jakich metod musisz użyć, aby wyeliminować oszusta z łańcucha transportowego?

Pewien polski spedytor otrzymał od francuskiego zleceniodawcy przewóz towaru z Włoch do Wielkiej Brytanii. Po zweryfikowaniu zleceniodawcy, zlecił przewóz podwykonawcy. W tym samym dniu ten sam francuski spedytor zlecił kolejny przewóz – tym razem z Austrii również do Wielkiej Brytanii. Już bez weryfikacji zleceniodawcy przyjął zlecenie i przekazał do realizacji temu samemu podwykonawcy. Podwykonawca przyjął oba ładunki i przekazał informację, że są w drodze. Do

odbiorców jednak nie dotarły. Zobaczcie dlaczego.

Standardowe zlecenie transportowe z Francji

Pierwsza oferta przewozu wpłynęła od francuskiej spedycji w poniedziałek, w godzinach rannych. Dotyczyła przewozu mrożonego lososia z Włoch do Wielkiej Brytanii. Ponieważ był to pierwszy kontakt z tą spedycją, pracownik dokonał jej weryfikacji według przyjętych procedur. Sprawdził firmę w rejestrze VIES oraz w wywiadowni gospodarczej. Dodatkowo wyszukał w internecie wizytówki i wykonał telefon na ogólnodostępny numer zleceniodawcy w celu potwierdzenia, czy osoba, od której otrzymano zlecenie jest pracownikiem tejże firmy. Otrzymał informację, że wskazana osoba jest zatrudniona, ale obecnie pracuje w domu. Podjęte działania uwiarygodniały francuskiego zlecającego i spedytor przyjął otrzymaną ofertę. Po akceptacji warunków i zawarciu umowy niezwłocznie przekazał ją swoim stałym podwykonawcom, z których jeden wyraził chęć wykonania przewozu. Zlecenie zostało wysłane i przyjęte przez przewoźnika. Po otrzyma-

niu danych pojazdu i kierowcy, spedytor przekazał je francuskiemu zleceniodawcy. W godzinach popołudniowych od tej samej francuskiej spedycji wpłynęło drugie zapytanie – tym razem dotyczące przewozu zestawów fotowoltaicznych z Austrii do Wielkiej Brytanii. Francuski spedytor został już zweryfikowany, zatem pracownik odstąpił od ponownego sprawdzania. W środę podwykonawca spedytora poinformował, że towar został przyjęty i auto jest w drodze do Wielkiej Brytanii. W tym samym dniu została zaakceptowana druga oferta i po uzgodnieniu warunków, przewóz został zlecony temu samemu podwykonawcy. Drugi ładunek został załadowany następnego dnia i pojazd ruszył w trasę.

Co może oznaczać „neutralizacja listu przewozowego CMR”

W piątek rano ten sam francuski spedytor przekazał telefonicznie dodatkowe instrukcje do zawartych umów przewozu. W obu przypadkach dotyczyły one zmiany miejsc dostawy oraz niezbędnej neutralizacji dokumentów przewozowych. Przesłał również zapytanie dotyczące kolejne-

go transportu – już trzeciego w bieżącym tygodniu. Zgodnie z przyjętymi zasadami, pracownik polskiej spedycji zweryfikował adres mailowy, za pośrednictwem którego komunikował się z nim francuski zamawiający. Okazało się, że maile zostały wysłane z adresu, który wprawdzie zawierał nazwę spedycji, ale konto pocztowe było założone na bezpłatnym serwisie webmail „gmail.com”, tymczasem francuska spedycja posiada konta pocztowe założone na domenie zawierającej nazwę spedycji. Uzyskał również od obu kierowców kopie

dane jego i jego firmy i próbował wyłudzić towar.

Zlecona „neutralizacja” zneutralizowała oszusta

Działanie pracownika polskiej spedycji doprowadziło do zneutralizowania oszusta i uniemożliwiło utratę obu ładunków. Powstał jednak problem z towarem przyjętym do przewozu, który znajdował się już w Wielkiej Brytanii. Na podstawie posiada-

Obecnie oszuści podszywają się pod odbiorców, zamawiają towar u konkretnych dostawców i fałszywie podając się za spedytatorów organizują dostawy do swoich „dziupli”, gdzie przejmują towar od nieświadomych przewoźników. Towar bezpowrotnie znika.

listów przewozowych i porównał dane określone w zleceniach i w listach przewozowych CMR. Dane nadawców i odbiorców oraz miejsca załadunku i rozładunku były zgodne ze zleceniami przyjętymi od francuskiej spedycji. Poinformował również francuskiego zlecającego, że w przypadku zmiany miejsca dostawy, obowiązujące procedury nakazują mu potwierdzenie wydanych instrukcji bezpośrednio w siedzibie zleceniodawcy. Ten jednak nalegał na wykonanie obu zleceń zgodnie z jego

nych informacji ustalono dane nadawców i podjęto próbę potwierdzenia autentyczności dostaw i danych odbiorców. Kontrahent włoski już w piątek ustalił, że firma, która rzekomo zamówiła towar, nie potwierdziła takiego zamówienia. Powstało zatem przekonanie, że oszust podszył się pod stałego kontrahenta nadawcy i próbował wyłudzić towar. Włoski nadawca bez zwłoki wydał instrukcję o wstrzymaniu przewozu i skierowaniu towaru z powrotem do jego magazynu we Włoszech. Nie udało się jednak



Fot. Flickr

instrukcjami. Po skontaktowaniu się z francuską spedycją pracownik ustalił, że osoba o imieniu i nazwisku, którymi posługiwała się osoba zlecająca przewozy, posiada inny numer telefonu i inny adres mailowy. Telefoniczny kontakt z prawdziwym pracownikiem francuskiej spedycji rozwił wszelkie wątpliwości – nieznany oszust wykorzystał

próbę potwierdzenia tego u austriackiego nadawcy, który odrzucił tezę, że sprzedał towar oszustowi. Z ostrożności zalecono przewoźnikowi wstrzymanie przewozu i przeczekanie do poniedziałku na bezpiecznym parkingu w Wielkiej Brytanii.

W poniedziałek podjęto kolejną próbę potwierdzenia autentyczności dostawy

z austriackim nadawcą. Ten poddał w wątpliwość intencje polskiej spedycji, gdyż nie figurowała ona w żadnym dokumencie dotyczącym zamówienia i przewozu. Po negocjacjach, austriacki nadawca podjął kontakt z brytyjskim odbiorcą zamówionego towaru. Ten jednak potwierdził zamówienie. Ze względu na to, że w pierwszym przypadku nieznaną osobą podszyła się pod brytyjskiego odbiorcę, spedytorka postanowiła ustalić w internecie kontakt do odbiorcy towaru wysłanego z Austrii i skontaktować się z nim bezpośrednio. Podjęta próba doprowadziła do ustalenia, że brytyjska firma, która figurowała w liście przewozowym jako odbiorca, w ogóle nie zamawiała takiego towaru u austriackiego producenta. Przekazanie tej informacji również nie zmieniło decyzji austriackiego nadawcy. Zadziałało dopiero zagrożenie, że do czasu wyjaśnienia sprawy przewóz zostanie wstrzymany, a towar zostanie awaryjnie składowany na jego koszt w wynajętym magazynie. Austriacki kontrahent po skontaktowaniu się z odbiorcą określonym w liście CMR potwierdził przypuszczenia spedytorki, że również padł ofiarą oszustwa. Niezwłocznie wydał dyspozycję wstrzymania przewozu i przywiezienia towaru do jego magazynu w Austrii.

Oba ładunki bezpiecznie i bez uszkodzeń dotarły z powrotem do nadawców i zostały przez nich przyjęte. Obaj nadawcy pokryli wszystkie koszty przewozu poniesione przez polskiego przewoźnika. We wtorek ponownie skontaktowano się z francuską spedycją i przekazano jej wyniki przeprowadzonego dochodzenia i ustaleń dokonanych z nadawcami przesyłek.

Spedytorka to nie detektyw, ale...

W trakcie ustaleń okazało się, że oszust podszył się pod brytyjskich kontrahentów

firm produkcyjnych z Włoch i Austrii i na podstawie sfałszowanych zamówień wyludził od nich towar. Ten sam oszust podszył się również pod pracownika francuskiej spedycji i zlecił oba przewozy naszemu bohaterowi. W tej grze chodziło o towar o łącznej wartości ok. 250 tys. euro.

Kluczowe elementy i działania, mające wpływ na osiągnięty sukces:

- otrzymane instrukcje o zmianie miejsc dostaw i o „neutralizacji dokumentów” – główny determinant dalszych działań,
- porównanie adresu mailowego używanego przez osobę zlecającą przewozy z adresami używanymi przez francuską firmę spedycyjną – stwierdzono niezgodność,
- podjęcie próby potwierdzenia otrzymanych instrukcji w siedzibie francuskiej spedycji – nie potwierdzono udzielenia zleceń polskiej spedycji oraz tożsamości osoby kontaktującej się w imieniu tej firmy,
- nawiązanie bezpośredniego kontaktu z nadawcami przesyłek – finalnie doprowadziło do ujawnienia próby podszycia się oszusta pod ich stałych odbiorców i wyludzenia towaru,

Gdyby spedytor opisaną metodą zweryfikował tożsamość francuskiego spedytora bezpośrednio po otrzymaniu od niego zleceń, z całą pewnością ujawniłby jego zamiary jeszcze przed rozpoczęciem organizowania trefnych przewozów.

- nawiązanie bezpośredniego kontaktu z jednym z odbiorców – doprowadziło do wykazania austriackiemu nadawcy złych intencji osoby zamawiającej towar. Wielu spedytorów zapewne powie, że to jest niewykonalne. Obserwowałem ten proces i twierdę, że jest to jak najbardziej wykonalne. Powiem więcej – to zostało wykonane.

Oczywiście w obu przypadkach można było zrobić więcej. Gdyby spedytor opisaną metodą zweryfikował tożsamość francuskiego spedytora bezpośrednio po otrzymaniu od niego zleceń, z całą pewnością ujawniłby jego zamiary jeszcze przed rozpoczęciem organizowania trefnych przewozów. Pozwoliłoby to na uniknięcie niepotrzebnych kosztów i z całą pewnością

produkcyjnych i jak mogą manipulować wykonawcami zleconych przewozów. Wskazują również, jakimi metodami spedytor może weryfikować zleceniodawców, aby skutecznie przeciwdziałać zapędom oszustów. W obu przypadkach, determinantem wszelkich działań podjętych przez polską spedycję był bardzo popularny, bardzo często praktykowany i bardzo ry-

CDS KANCELARIA BROKERSKA



Jerzy Różyk

szef zespołu, broker

Ponad 34 lata w branży ubezpieczeniowej, w tym 19 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie diagnostyki ryzyka, szkód i ubezpieczeń i transportowych. Jego główną specjalnością jest prawo przewozowe międzynarodowe oraz obowiązujące w krajach Unii Europejskiej.

Założyciel i właściciel kancelarii doradczej CDS, która wspiera sektor transportowy w zakresie: określania prawnej odpowiedzialności wynikającej z zawieranych umów przewozu, prowadzenia nadzoru nad postępowaniami reklamacyjnymi związanymi ze szkodami transportowymi oraz tworzenia programów ubezpieczeń dla przewoźników i spedytorów.

Autor ponad 100 artykułów z zakresu prawa przewozowego, ryzyka i ubezpieczeń transportowych. Wykładowca i prelegent na wielu konferencjach, seminariach i szkoleniach transportowych.

zykowy element transportu, jakim jest „neutralizacja listu przewozowego”. Element, który po wykonaniu przez spedytora instrukcji zleceniodawcy-oszusta, mógł zaważyć o losie towaru i bezpieczeństwie dwóch nadawców, polskiego spedytora i polskiego przewoźnika..

Oszust trafił na trudnego przeciwnika, którego profesjonalizm, kunszt spedytorski i wysoka sprawność w działaniu doprowadziły do ujawnieniu zamiarów fałszywego zleceniodawcy i zarazem fałszywego kontrahenta obu nadawców. Podjęte przez spedytora działania, choć spóźnione, okazały się jednak skuteczne w walce z oszustem w obu opisanych przewozach, zamiast do neutralizacji dokumentów, doprowadziły do neutralizacji oszusta. Tak trzymać. ■

ścią nie byłoby tak stresujące jak w opisanych przypadkach.

Podsumowanie

Powyższe obrazuje, jakimi metodami oszuści próbują wyludzić towar od firm



Fot. GDDKiA

Postscriptum

Chciałbym bardzo podziękować szefowej tej spedycji za udostępnienie materiałów do niniejszego artykułu. Chętnie podałbym nazwę sprawcy tego sukcesu, ale niestety nie otrzymałem zgody na ujawnienie danych zarówno firmy jak i pracowników.

Jerzy Różyk

ekspert ds. prawa przewozowego,
oceny ryzyka w transporcie
i ubezpieczeń transportowych
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoźnika.info