

VII OGÓLNOPOLSKA KONFERENCJA PRZESTĘPCZOŚĆ UBEZPIECZENIOWA

LIKWIDACJA SZKÓD CARGO O PODŁOŻU PRZESTĘPCZYM - – WYŁUDZENIA ODSZKODOWAŃ I ŁADUNKÓW

1. WPROWADZENIE

a) skala i różnorodność zjawisk

Moje prawie dziesięcioletnie doświadczenie w likwidacji szkód na polskim rynku ubezpieczeniowym i transportowym pokazuje, że pomysłowość osób pragnących nieuczciwie wzbogacić się kosztem Towarzystw Ubezpieczeniowych lub innych uczestników życia gospodarczego, jest niewyczerpana. Podczas likwidacji szkód powstających w procesie logistycznym i transportowym nieustannie spotykałem się z wciąż nowymi metodami wyłudzenia odszkodowań lub ładunków. Można zatem mówić o ogromnej różnorodności tych metod i okoliczności, w jakich dochodzi do wyłudzeń, lub prób wyłudzeń. Sporządzenie kompletnej listy metod i możliwości z całą pewnością nie jest możliwe.

Obserwuje się, że przestępcy nie działają w sposób przypadkowy, są bardzo dobrze przygotowani zarówno od strony merytorycznej jak i sprzętowej oraz organizacyjnej. Z drugiej strony, niektórzy przedsiębiorcy działający na codzien legalnie, w sprzyjających okolicznościach potrafią wykorzystać zaistniałą szkodę w celu osiągnięcia nienależnych – niejednokrotnie wysokich – korzyści, z jej zafałszowanego rozliczenia. Takie działania są podejmowane spontanicznie, stąd tym mniejsza jest szansa na sporządzenie wyczerpującej listy możliwych przypadków.

b) przykłady najczęstszych praktyk przestępczych w kontekście transportu

Cztery najczęściej spotykane przeze mnie praktyki (lub próby) przestępcze to:

(1) Przewożenie ładunku innego niż zadeklarowany w umowie ubezpieczenia i dokumentach transportowych (może tutaj chodzić o rodzaj produktu czy też jego klasę, lub wręcz o przewożenie odpadów produkcyjnych zadeklarowanych jako pełnowartościowy produkt)

(2) Suma ubezpieczenia jest znacznie wyższa niż wartość rynkowa produktu (dotyczy produktów o trudno uchwytnej wartości rynkowej, np. płyty CD z produktami multimedialnymi).

W dwóch powyższych przypadkach do szkody dochodzi poprzez celowe zniszczenie ładunku przez jego właściciela lub na zlecenie jego właściciela.

(3) Wykorzystanie okazji, tzn. rzeczywiście zaistniałej szkody. Z reguły chodzi o szkodę nieplanowaną, lecz oczekiwaną (pewne szkodowe przedsiębiorstwa mogą z dużym prawdopodobieństwem przewidzieć, że w zadanym okresie czasu przydarzy się kolejna, niezależna od nich szkoda). Oszustwo polega na uprawdopodobnieniu szkody wyższej niż faktyczna lub na uprawdopodobnieniu zniszczenia partii ładunku, która w rzeczywistości została sprzedana półoficjalnie.

(4) Zjawisko tzw “fałszywego przewoźnika”. Są to oszustwa polegające na podjęciu ładunku przez fałszywych przewoźników. Oszust posługując się dokumentami legalnie działającego przewoźnika lub dokumentami podrobionymi, próbuje uzyskać od spedytora lub właściciela ładunku zlecenie przewozu.

Po przyjeździe ciężarówki ładunek zostaje załadowany i ciężarówka odjeżdża. Od tego momentu wszyscy zainteresowani tracą nad nią kontrolę, a ładunek ginie.

Nasze dalsze rozważania zawężymy do omówienia dwóch, najbardziej typowych, a jednocześnie groźnych przypadków.

2. PRZYPADKI WYŁUDZENIA ODSZKODOWANIA OD UBEZPIECZYCIELA – ŁADUNEK INNY NIŻ ZADEKLAROWANY

a) opis rzeczywistej sytuacji

Ładunek ekskluzywnych i bardzo drogich pierzyn puchowych został załadowany w Niemczech na naczepę pod plandeką i wysłany do Moskwy. Przewoźnikiem była polska firma transportowa. Podczas tranzytu na terenie Polski, kierowca został skłoniony przez przestępców, działających na zlecenie właściciela ładunku, do zatrzymania się w odludnym miejscu, a następnie został przez nich napadnięty.

W czasie kiedy wywleczony z kabiny kierowca był bity, napastnicy polali benzyną naczepę i ją podpalili. Cała naczepa wraz z ładunkiem spłonęła i doszło do szkody całkowitej w okolicznościach, które nie były zawinione bezpośrednio przez przewoźnika.

b) mechanizm i prawidłowości

- partnerzy handlowi (załadowca i kupujący) mogą być stałymi partnerami handlowymi, ale nie jest to warunkiem
- przewoźnik najczęściej jest przypadkowym partnerem dla zlecającego transport
- mamy do czynienia z nadzwyczajnymi okolicznościami zniszczenia ładunku (podpalenie lub sabotaż transportu)
- szkoda następuje w transporcie (a nie na przykład w magazynie producenta lub nabywcy), gdyż zaistniały pożar nie stwarza przeszkody w kontynuowaniu ich dalszej produkcji lub działalności handlowej
- znacznie trudniej zweryfikować rzeczywistą zawartość przestrzeni ładunkowej, gdyż mamy dostępne jedynie dokumenty transportowe stanowiące deklarację zawartości, a nie gwarancję (natomiast w przypadku pożaru w hali produkcyjnej lub magazynowej są dostępne alternatywne dokumenty z inwentaryzacji i rekordy systemów magazynowych)

c) likwidacja takich szkód

Należy bezwzględnie dotrzeć do całej pozostałości ładunku (jeśli trzeba - do śladów pogorzeliska) i pobrać próbki a następnie wykonać badania laboratoryjne.

W zależności od stanu pozostałości i stopnia zwęglenia będą to różne badania, mające potwierdzić lub wykluczyć, czy spalił się materiał identyczny z zadeklarowanym.

Uwaga: w naszym przykładzie z pierzynami, ładunek stanowiły rzeczywiście pierzyny, ale uszyte najprawdopodobniej specjalnie na użytek oszustwa ubezpieczeniowego, gdyż nie zawierały puchu tylko odpady z piór (ich wartość była o rząd wielkości niższa niż zadeklarowana).

Kolejnym krokiem może być próba wychwycenia wszelkich niezgodności i braku logiki lub niespójności

w posiadanych informacjach:

- należy porównać zakres produkcji załadowcy z deklarowanym ładunkiem i materiałem zidentyfikowanym po szkodzie
- należy sprawdzić numery serii lub lotów lub daty produkcji, jeśli takie gdzieś ocalały na zniszczonym ładunku, i porównać je ze specyfikacją załadunkową dołączoną do dokumentów transportowych oraz z programem produkcji lub zawartością magazynu producenta w czasie wysyłki ładunku.

Dalej, można prześledzić relacje handlowe między sprzedającym, a kupującym:

- rodzaje zamawianych towarów, warunki i stan wzajemnych płatności, sposób realizacji poprzednich dostaw lub umów handlowych
- należy zbadać korespondencję handlową dotyczącą przygotowania i realizacji tego zlecenia pod kątem niezgodności z dotychczasową praktyką
- należy sobie odpowiedzieć na pytanie, w czym interesie mogła być zaistniała szkoda, a czyje interesy mogły na niej ucierpieć (chodzi tutaj o strony umowy handlowej, przewoźnika, pośredników ...).

Uwaga: w naszej szkodzie, odbiorca w Moskwie do tej pory nigdy nie zamawiał kołder tak drogiech, luksusowych i w takim rozmiarze, który okazał się nietypowy dla rosyjskiego rynku.

3. PRZYPADKI WYŁUDZENIA ŁADUNKÓW OD SPEDYTORÓW – PROBLEM TZW “FAŁSZYWEGO PRZEWOŹNIKA”

a) opis rzeczywistej sytuacji i jej mechanizmu

Przestępstwo polega na przygotowaniu zestawu dokumentów zwykle wymaganych przez kontrahentów (wypis z rejestru, NIP, Regon, licencje transportowe, polisy OCPD itp) i na wykorzystaniu ich w celu uwiarygodnienia tożsamości fałszywej “firmy transportowej”. Z reguły są to dokumenty skradzione lub kopie dokumentów dotyczących innych - istniejących, legalnie działających firm, lub dokumenty sfałszowane – np. zdarzało mi się mieć do czynienia z fałszywymi polisami ubezpieczeniowymi. Dokumenty z reguły przesyłane są faksem (np. z poczty lub innego przypadkowego numeru), a złożenie oferty transportowej i dopracowanie szczegółów zlecenia odbywa się telefonicznie lub również z użyciem przygodnego faksu. Oferta bywa ponawiana, a najczęściej jest przyjmowana przez spedytora w szczycie sezonu transportowego (np. przed świętami, kiedy jest szczytowy popyt na przestrzeń ładunkową). Ciężarówka zostaje prawidłowo podstawiona, odprawiona i załadowana.

Po utracie kontaktu z przewoźnikiem i upewnieniu się, że niestety ładunek nie dotarł do celu, następują pewne działania alarmowe, które zwykle są bardzo opóźnione i nieskuteczne. Podczas dalszego dochodzenia kryminalnego okazuje się, że tablice rejestracyjne ciężarówki użytej do przechwycenia ładunku były skradzione, a załadowca nie ma kopii dowodu osobistego kierowcy lub też kopia tego dowodu pasuje do dowodu wcześniej skradzionego. Numer telefonu komórkowego “przewoźnika” nie odpowiada lub jest nieaktualny. Dalej okazuje się, że jeśli wysyłano jakieś dokumenty to z poczty, bez adresu zwrotnego - ślad się urywa.

b) prewencja

Jedynym skutecznym środkiem zaradczym jest, moim zdaniem, żelazne przestrzeganie zasady ograniczonego zaufania do nowych kontrahentów i nie robienie żadnych wyjątków od tej zasady. Doświadczenie wskazuje, że właśnie te “wyjątkowe sytuacje” w firmie spedycyjnej kończą się wpadką. Uważam, że współpraca z nowym kontrahentem powinna być poprzedzona:

Risk Management Consulting Rafał Rudnicki

skr. poczt. 70, 62-035 Kórnik, tel. 501 449 889, e-mail rafal@rudnicki.com.pl

- osobistym spotkaniem i przeglądem oryginałów dokumentów (powinno mieć miejsce analizowanie oryginałów dokumentów, porównywanie ich zawartości, zgodności i chronologii dat na nich występujących, zgodności miejscowości wydania tychże dokumentów, numerów rejestracyjnych itp.)
- telefonicznym zweryfikowaniem czy pod podanymi numerami telefonów za każdym razem odpowiada rzeczywiście nasz kontrahent
- uzyskaniem pozytywnych rekomendacji nt. nowego kontrahenta od co najmniej dwóch firm transportowych znanych spedytorowi
- w niektórych przypadkach konieczna może być głębsza weryfikacja (np. czy numery rejestracyjne samochodów, jakimi dysponuje kontrahent, rzeczywiście są na niego zarejestrowane ? Czy ubezpieczyciel może telefonicznie potwierdzić zawarcie umowy ubezpieczenia z tym kontrahentem i dla tych samochodów?)

4. WNIOSKI

Mając świadomość różnorodności i zmienności omawianego zjawiska nasuwa się jeden podstawowy wniosek: lepiej zapobiegać wyłudzeniom niż płacić nienależne odszkodowania jedynie z braku materiału dowodowego. Moim zdaniem z całą pewnością nie wystarczy angażowanie coraz to nowocześniejszych narzędzi do wykrywania i zwalczania oszustw, aby je usunąć z naszego rynku ubezpieczeniowego.

Co najmniej tak samo ważna jest prewencja, już na etapie badania kontrahenta oraz zawierania umowy ubezpieczenia lub organizowania transakcji handlowej, czy transportowej. Te same czynności, które wykonywalibyśmy podczas likwidacji takiej nietypowej szkody, można wykonać na etapie zawierania umowy ubezpieczenia po to, aby lepiej poznać naszego ubezpieczonego oraz jego kontrahentów i zmniejszyć potencjalne pole do nadużyć i wyłudzeń. Na tym etapie znacznie łatwiej wydobyć niektóre dokumenty i informacje niż na etapie likwidacji szkody.

Jeśli już jednak dojdzie do szkody, co do której Towarzystwo ma przypuszczenia, iż może łączyć się z próbą wyłudzenia, należy jej poświęcić znacznie więcej czasu, energii i – niestety również pieniędzy - niż podobnej wartościowo szkodzie nie obciążonej podejrzeniem wyłudzenia. Sugerowałbym w takiej sytuacji rozpatrzyć zaangażowanie profesjonalnej firmy eksperckiej, biegłej w kwestiach dokumentów, przepisów i praktyki transportowej oraz handlowej, gdyż bardzo często niuanse w okolicznościach szkody mogą decydować o sukcesie w udowodnieniu próby wyłudzenia.