

国际海事欺诈及防范

张湘兰 黄翠萍

作者 张湘兰, 武汉大学法学院教授; 武汉, 430072。

黄翠萍, 武汉大学法学院研究生; 武汉, 430072。

关键词 国际海事 欺诈 防范 贸易

提要 日益猖獗的国际海事欺诈已成为国际贸易的一大障碍。国际海事欺诈的主要形式包括: 信用证欺诈、船舶欺诈、租船合同欺诈、保险索赔欺诈。对此, 各国应加强反欺诈的国际合作, 积极采取防范措施, 维护国际贸易及航运的正常秩序。

国际海事欺诈, 通常指在国际货物贸易和航运过程中, 一方当事人故意告知对方虚假情况或故意隐瞒真实情况, 承诺为另一方当事人履行某项特定贸易、运输或金钱方面的义务, 以诱使对方当事人作出错误的意思表示, 从而借机以非法手段谋取对方当事人的金钱、货物或船舶的行为。这类欺诈活动常涉及国际贸易过程中的海洋货运方式, 所以有学者称之为国际贸易诈骗或海运诈骗。国际海事欺诈并不是一个新的话题。70年代初期以来, 国际海事诈骗案频频发生, 诈骗数额之巨, 牵涉面之广, 令人吃惊。据统计, 在国际贸易中, 大约有10%的保险费涉及诈骗。世界上每年因受诈骗而无法收回的货款大约占总额的2%—5%, 金额高达130多亿美元。在我国, 90%的进出口货物是通过海洋运输进行的。根据邓白氏国际信息资信(上海)公司国际部的调查, 我国对外贸易逾期应收款中65%以上的拖欠款是因欺诈造成的。国际海事欺诈的蔓延与猖獗, 已成为国际贸易的一大障碍, 对各国商业、航运、保险、金融行业构成了严重威胁。因此, 反欺诈已成为各国专家学者共同专注的难题。

一、国际海事欺诈的形式

国际海事欺诈通常涉及国际货物贸易中的买方、卖方、船东、承租人、收货人、船长、船员、保险人、银行、经纪人和代理人等。为了突出有关国际海事欺诈的特点, 本文从欺诈者通常采取的诈骗方式角度, 对其类型和特点进行分析。

(一) 信用证欺诈

信用证是当今国际贸易中通用的一种最重要的支付结算和资金融通工具。在信用证方式下实行的是凭单付款的原则。《跟单信用证统一惯例》(国际商会第500号出版物)第4条规定:“在信用证业务中,各有关当事人处理的只是单据,而不是单据所涉及的货物、服务及/或其它行为契约关系。”按照这项原则,只要银行确认受益人提交的单据在表面上与信用证条款严格相符,即可履行付款义务。由于信用证交易的对象是信用证上所规定的单据,而非货物本身,所以信用证交易也称为单据交易。信用证的这种与其基础法律关系——买卖契约关系完全分开,抽象地分离的性质,便称为信用证的独立抽象性原则。

信用证独立抽象性原则与单证严格相符原则为一些不法商人提供了可乘之机。在现代国际贸易中,信用证欺诈活动层出不穷,其诈骗总金额每年高达300多亿美元。我国的对外贸易交往中,也因此蒙受过重大的经济损失。信用证欺诈的主要方式包括:伪造单据进行欺诈和伪造信用证本身进行欺诈。单据欺诈又称文件欺诈,它是国际海事欺诈中最常见、最主要的形式。这里所称的单据,包括海运提单、商业发票、保险单、原产地证明书、质量证明书、商检证明书、领事发票等。不法商人通过伪造符合信用证要求的上述文件,用以结汇骗取货款。由于国际贸易与国际航运的密不可分,许多骗子都选择海运提单作为伪造对象。伪造海运提单的方式有以下几种:

1. 伪造假提单。伪造假提单,即货方根本没有将货物装至船上,或只装了少量货物,却伪造了表面上完全符合信用证要求的提单来骗取买方的货款。它可能是卖方自己伪造提单进行的诈骗活动,也可能是卖方和承运人共谋进行的欺诈活动。而保险公司对伪造的提单及其它单据是不承担赔偿责任的,所以,买方所受损失只能自行承担。

2. 预借提单、倒签提单及保函。根据国际贸易法的有关规定,信用证以及国际货物贸易合同中一般都规定有装船的有效期,卖方超过有效期装船交货,银行便不会依信用证条款向卖方支付货款;且买方有权拒收货物,并可就其所遭受的实际损失要求对方予以赔偿。因而,卖方在越期装船或有可能越期装船时,往往与承运人勾结起来,把本应过期的提单变为符合信用证规定的有效装船日的提单,以此来骗取买方货款,并使自己免于因过期装船而应承担的违约责任。卖方用保函换取承运人签发的虚假清洁提单,在当今的航运实务中屡见不鲜。关于用保函换取清洁提单的效力问题,《汉堡规则》作了原则性规定:对第三方具有欺诈意图的保函无效,没有欺诈意图的保函应视为有效。但这种有效性仅及于卖方与承运人之间,且其法律保障值得怀疑。如果卖方与承运人共谋签发虚假清洁提单,受害者往往是买方或银行。承运人如果出于善意接受了保函,买方受领货物时提出索赔,承运人赔付后必然要持保函向卖方追偿,一旦卖方拒不认帐,承运人只得自食其果。

信用证欺诈的另外一种形式是买方伪造信用证本身或编造更改信用证条款进行欺诈。但由于信用证是银行开立的付款保证文件,银行有审查其真伪的义务,否则,它也将损害银行自身的利益,因此伪造的假信用证容易被识破,这种现象就比较少见,但并非完全没有。

(二) 船舶欺诈

船东利用船舶进行欺诈的方式主要有沉船和鬼船两种。

凿沉船舶是70年代后期发展起来的新的海事欺诈方式,它是船东自谋欺诈的一个主要形式。进入80年代后,仅依国际海事局记录在案的,在公海上偏离原定航线,开到黎巴嫩港口出卖货物的贼船就有30多艘。在沉船诈骗中,船东往往是一家资本很小,在一个方便国登记

的公司。船东自己或把船租给他人装载别人的货物，货船满载货物驶入公海，便改换船旗，变更航向，开往非预定停靠的地点卸货，在黑市上卖掉，然后把船凿沉。事后再以海损事故的名义向保险公司理赔。例如：1979年12月，破旧的超级油轮“SALEM”（“萨利姆”号）在科威特港装满石油，驶入公海后突然改变了航道，把17万吨石油运到南非秘密卖掉，然后把空船注满水，开到塞内加尔附近海域，在船东的授意下，船长引爆了机舱，致使船舶沉没。虽然这宗诈骗案后来终于告破，但石油货主仍然损失了数千万美元，船货损失高达8400万美元，被称为百年来最大的海运诈骗案件。

由于凿沉船舶具有成本高、风险大、易泄密等“缺点”，很容易被保险公司或当事人发现破绽，因此不法船东更倾向于利用“鬼船”进行诈骗。鬼船是指那些具有“影子”身份的船舶。鬼船的船东实际上是皮包公司，有时甚至在开始行动的前两天才设立，并且采用临时性的办公地点。经营鬼船的组织通过以下几个途径获得船舶：（1）劫持；（2）从市场上购买；（3）组织内部互换船舶或非正式过户租船；（4）利用旧船或废船。^④这些船舶向注册当局登记的各种资料都是假的。鬼船之所以能够轻易地获得登记注册，是因为某些船籍注册处的官员只依照申请人所提供的资料登记船只，而不作任何查证资料的尝试，有的甚至接受不法船东的贿赂，这就使鬼船披上了合法的外衣。甚至同一条船可以在同一时间有几个名字和注册，这使得该船可以用不同的名字非法地重复出售船上的货物，也使得调查工作雪上加霜。一旦货物装到鬼船上，这批货物连同承运的船只就会消失得无影无踪，货主很难查到这只船的真实身份，谁是真正的船东，货物的去向以及那些船员到底是谁。新中国建立以来所面临的第一个国际海事诈骗案就是一艘名叫“乔伊斯”的巴拿马籍鬼船易名行骗的例子。

（三）租船合同欺诈

利用租船合同进行诈骗可分为定期租船合同欺诈与航次租船合同欺诈两种。

在定期租船合同诈骗中，骗子们往往先在遥远的避税港登记成立一皮包公司，然后便以承租人的身份与船东签订定期租船合同。骗子们交付首期租金将船租到手后，再将船舶重新命名并以船舶的二船东身份将其以航程租用方式转租出去，在装运港满载货物，签发货物的预付装船提单；并将所收预付运费存入自己的帐号中后宣布破产或者干脆逃之夭夭。留给不幸的船东一大舱装船待运的“免费”货物，以及和同样不幸的货主或提单持有人纠缠不休的官司。也有的船东不甘受欺，以拍卖货物充抵运费为要挟，要求货主再付运费，以转嫁其损失。由于货价很贵，或者货物有保质期限或销售季节，货主们只好再掏腰包，以双倍的运价使货物能平安送达目的港。

在航次租船的条件下，租金以航程远近计算。承租人首先预付运费给船东，货物得以顺利装船。可是在海上运输中，船东以种种理由要求更改支付条件或提高支付标准，否则，船舶绕航或者转船把货物在其他地区卖掉。货主为了避免更大的损失，只得接受船东的条件。

（四）保险索赔欺诈

海上保险欺诈是指在海上保险业务中，被保险人或受益人以虚构保险标的、故意制造、伪造或者谎报保险事故等方法，意图骗取保险赔偿的行为。海上保险是随着国际贸易和海上运输的发展而发展的，它本身服务于国际贸易，并且构成国际贸易的一个不可分割的组成部分。但是，长期以来，不法商人或船东违反诚实信用的原则，利用向保险公司投保的机会，造成船货损失，再向保险公司索赔，从而骗取大笔赔款。

海上保险欺诈的实施者主要是投保人、被保险人和受益人。他们采取的诈骗方式通常有以下几种:虚构实际并不存在的保险标的;故意制造保险事故,导致保险标的的损失;违反海上保险的如实陈述和保证的义务;投保人对承保人隐瞒重要事实;故意编造未曾发生的保险事故;损失发生后违反“防止损失扩大义务”,故意扩大损失的程度;货主发生货损后重复索赔等等。海上保险欺诈产生的主观原因是骗子们的贪婪和当事人缺乏应有的谨慎和法律保护意识;其客观原因是国际贸易制度本身的漏洞及国际保险法律体制的不健全。另外,航运市场的管理不善以及欺诈发生后调查取证的困难,这些原因都使得近年来的保险索赔欺诈案愈演愈烈。

二、国际海事欺诈的防范

鉴于国际海事欺诈活动的巨大危害,防止海事欺诈应是一项长期而又艰巨的任务,对于正在加强经济实力,走向世界的发展中国家而言,这项任务显得尤为紧迫。有效地防范、打击海事欺诈,应从国内、国际两方面着手。

(一) 国内外贸企业应对国际海事欺诈提高警惕,积极采取预防和补救措施

1. 增强我国外贸企业的风险意识,加强对合作方的资信调查。

资金和信誉是进行国际经贸活动的经济基础和履行合同义务的道德保证。因此在与外方签订贸易合同前,必须详细调查合作方的名称、责任形式、注册资本、经营范围以及法定代表人的真实情况、法人资格证书、营业执照、资产负债表、开户银行和商业信誉、经营业绩甚至签约代表的授权委托书等等。同时,根据国际惯例,还可向其索取由权威机构出具的资信证明。如果不能确认对方当事人提供的资信证明文件的真实性,还可以通过其他途径对对方的资信状况做进一步的调查。例如,通过与外国银行有密切业务联系的中国银行和其他银行进行调查;向当地商会或同业公会进行调查;通过驻外使领馆的商务机构进行调查;通过境外华侨国体或通过外国的律师事务所进行调查。必要时还可自行实地考察。

2. 选择合适的贸易条件,斟酌合同条款,防止漏洞的发生。另外,在合同的执行过程中,不轻易改变合同履行的条件。

在签订进出口合同时应注意选择对己方有利的贸易术语。对此,笔者认为,在出口贸易中,应尽量争取采用CIF和CFR条件;在进口贸易中,可采用FOB条件。这样,己方就掌握了租船订舱的主动权,有利于船货衔接,防止运输过程中可能发生的欺诈。在争取不到租船订舱权利时,应在合同中严格制订租船标准,增加相应的保障条款。同时,应合理选择货款支付方式。此外,还应尽量争取在合同中订明受本国法院管辖并适用本国法律,以便日后发生纠纷需要诉诸法院时,能处在一个于己方熟悉而有利的环境中。

3. 选择安全船舶,加强装船监督,并及时掌握船舶的航运状态。

由于国际海事欺诈与海上运输的密不可分,因此,防范欺诈的关键环节在于船舶的使用和监督。当己方享有租船订舱的主动权时,可以借助一些国际组织(国际海事局、劳埃德船级社等)选择资信良好的船舶公司。如果采用租船方式运货时,己方应坚持通过可靠的运输部门的代理来租用船舶。货物在装运港装船时,己方可派人随同核查货物及船舶。货物起航后,买方应随时了解船舶航向,定期向承运人或船东查询船舶方位。如有异常情况,应立即

报告保险公司，尽快展开调查工作。

4. 加强法律保护意识，积极采取法律救济手段。

加强法律保护意识，不仅体现在审查合同条款、杜绝漏洞的产生方面，还应该表现在欺诈发生之后积极寻求法律救济途径、挽回经济损失方面。案发之后，当事人应在索赔期限内及时提出索赔请求。在仲裁的方式下，首先尽量争取在我国国内仲裁机构进行。其次，可选择工作业绩良好的国际仲裁机构仲裁，如巴黎商会仲裁院、斯德哥尔摩商会仲裁院、伦敦仲裁院等。无论是在仲裁程序还是诉讼程序，为了保护自己的合法权益不受损害，当事人可以申请法院作出财产保全的裁定，及时将对方财产予以强制扣留。裁决或判决作出后，如果对方无意履行，当事人应及时向法院申请强制执行，以实现自身的经济利益。一旦受骗，还可借助世界著名的国际商帐追收机构对欠款进行追讨。

(二) 加强反欺诈的国际合作，维护国际贸易及航运的正常秩序

加强国际合作是防范海事欺诈的一种必要手段。从现今形势看，海事欺诈的跨国性、复杂性以及危害的严重性已远远超出了某个国家可以控制的范围。因此，各国在加强本国监控手段的同时，应加大合作力度，联手打击海事欺诈者。目前，应呼吁迅速召开世界各国参加的国际会议，全面探讨关于反欺诈的国际合作问题，并制定相应的国际公约。参加会议的国家必须正视到海事欺诈的现状及危害，意识到反欺诈斗争的必要性和紧迫性。在达成共识的基础上讨论国际贸易欺诈的国际合作可行性，为在实践中通力合作、协同行动奠定良好基础。

制定防止国际海事欺诈的国际公约是实现国际合作的法律保障。虽然许多国家的刑法对欺诈犯罪都规定了刑事责任条款，但实际上海事欺诈者受到的刑事处罚很少，因而远达不到惩治防范的效果。为实现国际贸易的长治久安，防范海事欺诈应纳入法制化轨道。其中一重要途径就是制定相应的国际公约，以此来统一协调行动。本世纪以来，在各国的共同努力下，已制订并实施了一些防范危害人类安全行为的国际性公约，如关于制止在航空器内犯罪的公约等。但到目前为止，还没有一部调整国际贸易活动的普遍遵循的国际公约。我们应在总结国际社会相互合作，共同对付跨国犯罪经验的基础上制订一部反对海事欺诈的、包括冲突法规范和实体法规范在内的国际公约，从法律上谋求对人类社会共同利益的保护。

在国际贸易的发展过程中，一些国际组织也参与了反欺诈斗争。例如 70 年代末的远东地区调查队 (FERIT)，联合国政府间海事协商组织 (IMO，又称国际海事组织)、国际商会的国际海事局 (IMB) 和商业犯罪局 (CCB) 等等。尤其是伦敦的国际海事局，作为一个专门性的非商业组织，它在预防海事欺诈的发生、识别欺诈行为、提高国际社会防范欺诈的总体水平等方面发挥了巨大作用。但是，由于受到人力、物力、财力的限制，单靠一个国际海事局来对付全球性泛滥的国际海事欺诈是不现实的。

鉴于国际海事欺诈的特殊性及其发展趋势，防治国际海事欺诈需要作长期不懈的斗争，一方面需要各国政府及国际社会采取切实有效的措施防患于未然，另一方面也需要各国的积极合作，严厉打击海事欺诈活动，以法律手段来严厉制裁欺诈者，以保证国际贸易和国际航运的安全，维护正常的经济秩序和受害者的合法权益，促进各国经济的繁荣与发展。

(责任编辑 车 英)