

国际贸易中常见提单诈骗案及其防范单证员考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/568/2021\\_2022\\_\\_E5\\_9B\\_BD\\_E9\\_99\\_85\\_E8\\_B4\\_B8\\_E6\\_c32\\_568953.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/568/2021_2022__E5_9B_BD_E9_99_85_E8_B4_B8_E6_c32_568953.htm)

谓的空头提单诈骗就是指货物根本不存在或者货物的装船数量远远不足信用证规定的量，而诈骗者用假造的足量提单会同其它单据一起先向银行结汇，待收到款后便溜之夭夭而开证申请人既付了款但又收不到或收不足货而只能望单兴叹。许多国际骗子经常利用这一方法进行诈骗勾当，他们每每先与对方进行几次小额成交，待建立“信用。后就来一次大的瞒骗“利用空头提单”的诈骗虽然受损失的大多是买方，但有时会殃及船方(特别是在货量严重不足的情况下)，以下的国际著名案例便是一个典型。伪造提单进行诈骗的防范 1977年，希腊货轮“LORD Baron”号，自新加坡装伪造了一张载20,000吨糖的提单向银行结汇，拿到款走了。而索马里政府就心安理得等候着心目中的20,000吨糖的到来，但当船抵港后发觉只有500吨，一怒之下降罪于船东，没收了该轮，并把船长收监。后来希腊政府通过领事出现交涉，索马里政府亦不予理会，最后鉴于国际舆论及外交压力，才迫使索马里把船、人释放，但船东已遭受到很大的损失，该船的船长亦在返抵希腊时心脏病发身亡，这样一场无妄之灾就是由国际骗子一手造成了。诸如这类骗案的受骗对象大都是些第三世界的发展中国家，原因是：

- (1)他们买货都喜欢用投标的方式来获得最低价，往往忽略了对于卖方的认识，乱签买卖合约，忽视对卖方的信用调查，就贸然开出信用证给没有“信用”的人。这样就很容易被骗子所利用，骗子当然可以轻易地以最低价中标，因为他们

几乎不用成本。(2)第三世界国家大都对国际贸易不太熟悉，往往只以国际商会规定的三种基本单证(即卖方发票shippers Invoice、装船提单Shipped Bills of lading、保险单Insuran licy)为议付条件，为议付条件，亦使骗子们有可乘之机。针对上述两点，受骗是完全可以避免的，方法是，(1)小心选择卖家，对其信誉要有所了解，叫价最低的未必是理想的卖家，否则随意向他人去买货，只求低价，买家就有可能遭受损失。

(2)信用证开出的议付条件，除了上述三种必须的基本单证之外，还须附加一些不容易被假冒的检定文件，例如，由有名望的公证人或当地商会组织签发的检定证书或可规定只有驻当地使馆鉴证才能确定货物已如数装船等。

利用期租(Time Charter)船的行骗及其防范 这类诈骗主要是指国际诈骗犯只要付首期的租金(通常是15天或30天的租金)就可以以期租方式租入船舶，同时自己就以二船东的身份(disponent owner)以程租船的方式把船转租出去，并要求付货人预付运费，等到货物装妥船长签发了已付运费的提单后，收到运费的二船东就溜之大吉或突然破产、倒闭，留下的只是原船东面对提单项下的责任。原船东于是就成了这类诈骗案的受害方，因为原船东的提单表明了他负有不可推卸的承运责任，尽管运费已被二船东骗走。在这种情况下，原船东要完成预定的航次，就要付很多的航次费用，如物料、燃油、工资、伙食、卸港费等等而其收到的首期或首二期的租金是且然不足以弥补这类开支的，但由于船东提单的存在，他就必须完成这一承运任务，否则就是违约。

以下成是二个租家诈骗的国际著名案例：  
：1960年香港船东所有的“Mandarin star”号货轮，某次装货到日本大阪，将抵目的港时租船人公司突然宣布破产倒闭，

船东再也收不到租金，于是就拒绝驶往大阪并要挟收货人再付运费，否则就将货物卖掉，收货人拒不再付款，船东果真把船驶往香港，把货卸岸入仓，并已与人洽妥价，准备把货卖掉。收货人闻讯后成立立即向香港法庭申请禁令，并向船东提出诉讼要求赔偿一切损失，结果船东败诉并输得一败涂地并因此跳楼自杀。又：1978年希腊货轮 "siskina"号自欧洲运货住沙特阿拉伯，在船长签发了预付运费提单后，租船人公司倒闭，船东撒野不肯过苏伊士运河，要求提单持有人再付运费。由于所装货物很昂贵，提单持有人不得已只能再付运费予船东。本来船东已收到足以完成航程的款项，但船东仍贪得无厌，仍将货卸塞浦路斯(在当地要取得法庭禁令禁止船东将货物卖掉是很困难的，而且黑市交易很多)，该轮后在返希腊入坞的途中沉没。提单持有人平白遭受双重损失。海运中这类利用期租船进行诈骗的案件频频发生的一些主要原因在于

- (1)近年来世界航运业竞争十分激烈，世界租船市场的供远大于求，如果原船东再对租家挑来捡去，可能就没生意了，实际情况是常常四五条船争一个租船人，所以难免上当受骗，香港大大小小的船公司没有一家幸免过此类诈骗。
- (2)世界租船市场上的经纪人(ship Broker)间的竞争也十分激烈，这样会有部分经纪人对信用不好的租船人，虽其自己亦对租船人的信用有怀疑但仍向船东推荐为第一流的租船人。但也有时候是由于经纪人的业务水平不高而造成推荐失误的。
- (3)行骗的租家十分狡猾，他们往往和原船东或别人先做一、二票货的生意来获得好的信誉，为自己创造好的佐证，然后就进行一次数量和金额都较大的租船诈骗，得手后就逃之夭夭，或者干脆立即用另一个新的公司名字登记，这家新的公司与其

它信誉昭著的公司一样完全没有投诉的记录，于是船东又容易上当了。对这类诈骗的最好的防范措施是船东加强对租船人资信的调查，具体可到船东会BIMCO (Baltic International Maritime conference)查看租家过去有无被投诉的记录，到银行了好租家近期的财务状况，如果情况不妙应断然拒绝租让，另外还应尽可能不与来历不明的租家进行业务交易以免被经常换名称的纸面公司所坑害。值得一提的正在船东受骗上当已成定局的时候，船东还应尽可能地保持理智，切不可采取通过要挟货主以转嫁损失的做法，要不然将受到货主的起诉，而遭受新的败诉的名利双重损失，正确的做法应是吸取教训完成航运。提单未到，骗取开证行提货担保的诈骗在国际贸易中银行出具提货担保给客户提货是常有的事，尤其是在近洋贸易中更为常见，因为货物常常先于提单抵达目的地。银行通常要保证对船公司赔偿因没有提单而提货所产生的一切损失及费用。在客户信用不好时就可能发生冒领货物的情况，那么出担保的银行成可能遭受很大的损失。以下案例成是很好的一个佐证。1990年，香港某银行根据其客户克尼有限公司的指示开立一张金额为20000美元的信用证。货物是从日本海运到香港的一批手表，允许分运。由于日本到香港的航程很短，在第一批货物的单据到开证行之前，申请人要求开证行出具提取这第一批货物的提货担保，并附上相应的金额为10000美元的赔款保证，申请人在开证行有30000美元的信用额度，所以该行经办合签了一张给船公司的提货担保，允许申请人提货。一星期后，第一批货物的单据尚未收到，申请人又要求出具提取价值为10000美元的第二批货物的提货担保。由于近洋贸易中，邮寄单据往往需要一星期以后才能

到达开证行，再则申请人的信用额度也未突破，因此开证行开出了第二个提货担保。几天后，开证行获悉它的客户尼克有限公司倒闭了，它的董事们都不知去向。之后开证行成收到了第二批单据，但金额是20000美金，且然信用证下只能有这一批货物，根本没有第二批。一个月以后，凭开证行担保而提走二批货物的船公司，声称开证行侵占了价值为20000美元的宝石手表的第二批货物。原来该客户少报了第一批货物的金额，再冒领了不是它的第二批货物。这一类围绕提骗取担保的诈骗案件之所以能够得手的主要原因在于，(1)在未收到单据而出具提货担保时，银行不可能象在收到单据后出担保那样知道货物的详细情况，诸如货物的件数、唛头以及提单的编号等重要内容银行往往不是十分清楚，银行所知道的只是大概的货价和笼统的货名。(2)行骗的进口商有一定金额的赔偿担保或信托收据，这样就容易给出具担保的开证行造成一个所借单据金额未突破赔偿担保金额的假象。(3)行骗者往往还利用相同的货名以蒙弊船方，从而提走别人的货物。防范这类诈骗有效措施有：(1)开证行在开证时就在信用证中明确规定货物的唛头，在提货担保上打出货物唛头，并应加信用证号码。这样开证申请人就只能提取信用证中所规定的货物，出担保的开证行成不会有很大的风险了。(2)开证行还可以通过议付行获得货物的详情资料，了解单据是否已被议付，是否真的有这笔货物，以进免受骗。(8)开证行还可以要求进口商在他的赔偿担保或信托收据中说明承担无限责任，而不是象上述案例中只有一万美元.并且还可要求他提供担保抵押品，或由信誉良好的第三人提供无限责任担保。

。"#F8F8F8" 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。

详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)