

国际经济欺诈案例丛书

国际航运欺诈案例集

杨长春 主 编
李 芊 刘远征 副主编



对外经济贸易大学出版社



国际经济欺诈案例丛书

国际航运欺诈案例集

主 编 杨 长 春

副主编 李 芊 刘 远 征

对外经济贸易大学出版社

(京)新登字 182 号

图书在版编目(CIP)数据

国际航运欺诈案例集/杨长春主编. —北京:对外经济贸易大学出版社, 2004

(国际经济欺诈案例丛书)

ISBN 7-81078-343-2

I. 国 ... II. 杨 ... III. 国际航运 - 欺诈 - 案例 - 汇编
IV. D996.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 021544 号

© 2004 年 对外经济贸易大学出版社出版发行

版权所有 翻印必究

国际航运欺诈案例集

杨长春 主编

责任编辑:朱成器

对外经济贸易大学出版社
北京市朝阳区惠新东街 12 号 邮政编码:100029
网址: <http://www.uibep.com>

山东济南汇丰印刷有限公司印装 新华书店北京发行所发行
成品尺寸:140mm×203mm 10.875 印张 282 千字
2004 年 5 月北京第 1 版 2004 年 5 月第 1 次印刷

ISBN 7-81078-343-2/F·218
印数:0 001 - 5 000 册 定价:19.00 元

作者简介

杨长春,湖北京山人,1964年2月出生。1980年考入对外经济贸易大学对外贸易系。1985年本科毕业。1988年6月获经济学硕士学位。继而留校任教。主讲《国际运输》、《对外贸易运输概论》、《国际运输公约》、《海上货物运输》、《集装箱运输与多式联运》、《国际运输与物流专题》等课程。出版相关专著十余部,主要代表作有:《中西部地区的对外开放》、《国际运输公约条款逐条解释》、《国际货物运输实务》、《实用国际贸易大辞典》、《集装箱与多式联运》等。译著《营销战》再版多次。发表有关国际运输、国际贸易和国际营销方面的论文、文章和译文100余篇。1994年赴加拿大卡尔顿大学做访问学者,1995年被破格提拔为副教授,并开始指导硕士研究生。1996年被评为北京市优秀青年骨干教师。1997年被授予“北京市优秀青年教师”称号。1998年在英国曼彻斯特大学进修。1998年获得中国高校青年教师的最高奖——霍英东教育基金会青年教学奖。1999年12月获经济学博士学位,并担任对外经济贸易大学研究生部副主任,6月晋升为国际运输与物流专业教授。其主要社会兼职有:中华人民共和国海事仲裁委员会仲裁员、国家物流研究院专家委员会委员、中国外运空运发展股份有限公司独立董事、《中国航务周刊》和大田集团高级顾问、中国国际贸易学会国际贸易理论研究委员会委员、世界贸易组织研究会理事及特约研究员、英国皇家物流与运输学会在华物流从业资格与等级证书考试专家委员会委员。

总 序

骗子想发财,受骗者亦常有。在国际经济往来中,骗局也屡见不鲜。骗术形形色色,上当原因多多。在20世纪90年代初,我只是一个讲师时,在中达进出口公司兼职担任副总。那时经常能耳闻目睹有人或某单位因被骗苦不堪言、痛不欲生、关门破产的情事。自己在业务经营和对外交往中也总是提心吊胆,生怕有所闪失。所以从那时候起我就决心要在防骗方面为社会做点工作。但由于种种原因未能如愿。

如今中国已经“入世”,对外经济交往的规模将逐年扩大,防骗的任务自然也加重了。香港著名仲裁员杨良宜先生在我校的一次讲座中曾讲过这样的内容:如果国营公司能在无受骗的状态下运作,开放后的中国每年的收汇可增加几个百分点。由此看来,防骗还是国际经济工作者不小的任务。

在新世纪之初,我们开始编写这套欺诈案例丛书。虽经多次修改易稿,但仍显粗拙,能力难足期待。好在一批同道通力合作,迈出了实质性的帮他人防骗的脚步。我们今天的成果如能使读者在从事国际经济业务时得到一点参考和提醒,那将是我们的快慰。因为从本书所设计的体例(案情介绍之后再进行受骗原因的分析和提出防范措施这种安排)就可以看出我们想达到的目的。

《国际经济欺诈案例丛书》分为《国际贸易欺诈案例集》、《国际金融欺诈案例集》、《国际航运欺诈案例集》三册。在本套书的编写过程中,得到了许多朋友的支持。对于引用的其他作者的成果和文献资料,我们尽量在书中加以注明,但可能仍有遗漏。在此,我们要对所有为这套丛书的问世做出贡献的单位和个人表示衷心的感谢!

对外经济贸易大学

杨长春

2002年8月

目 录

与提单相关的海运欺诈案

A 倒签提单欺诈案例	(1)
案例 1 卖方串通承运人倒签提单欺诈	(1)
案例 2 卖方备货不及时, 企图倒签提单欺诈	(5)
案例 3 买方申请诉前证据保全, 应对倒签提单欺诈	(8)
案例 4 倒签提单转移风险欺诈及提单的主题争议	(11)
案例 5 倒签提单欺诈, 其诉因是违约还是侵权	(16)
案例 6 与倒签提单相关的保函效力问题	(18)
B 虚假清洁提单欺诈案例	(21)
案例 7 卖方串通承运人签发虚假清洁提单欺诈	(21)
案例 8 买方申请诉前扣押, 应对虚假清洁提单	(24)
C 伪造提单欺诈案例	(29)
案例 9 盗用船名伪造提单欺诈	(29)
案例 10 伪造提单致货卖多家	(33)
案例 11 及时冻结施诈方银行账户, 挽回损失	(35)
案例 12 托收方式下的伪造提单欺诈	(38)
案例 13 进口代理商伪造提单欺诈	(40)
案例 14 买方及时发现单据不符点, 识破伪造提单	(44)
案例 15 重复签发提单欺诈	(47)
D 无正本提单放货欺诈案例	(51)
案例 16 买方无正本提单骗货及提货保函的法律效力	(51)

案例 17	记名提单下买方无正本提单骗货	(53)
案例 18	提单收货提示人无正本提单骗货	(57)
案例 19	买方支付部分货款后无正本提单骗货	(61)
案例 20	承运人在中途港未凭全套正本提单放货被骗	(66)
案例 21	多式联运货物被买方无正本提单骗货	(70)
案例 22	承运人凭保函无单放货	(73)
案例 23	承运人无单放货, 最终承担经济损失	(76)
案例 24	承运人无单放货, 买方诉讼技巧	(81)
案例 25	代理人无单放货是否应承担赔偿责任	(84)
E 预借提单欺诈案例		(88)
案例 26	预借提单及其法律责任	(88)
案例 27	卖方与承运人勾结签发预借提单欺诈	(93)
案例 28	买方以预借提单提起侵权之诉	(103)
案例 29	卖方通过预借提单降低货物品质	(109)
案例 30	买方发现预借提单欺诈, 采取诉前扣押 措施未果	(114)
F 与提单相关的其他欺诈案例		(117)
案例 31	买方借口分批装运, 单证不符, 拒绝付款	(117)
案例 32	买方串通开证行以不符点为由拒绝付款	(121)
案例 33	买方串通契约承运人, 利用货代提单进行欺诈 ...	(125)
案例 34	买方利用提单质押进行欺诈	(128)
案例 35	提单托运人栏填写买方被骗货	(132)

与海上保险相关的欺诈案

A 企图骗取保险赔偿欺诈案例	(136)
案例 36 卖方无可保利益, 向保险公司索赔未果	(136)
案例 37 船方隐瞒真相企图骗保	(138)

案例 38 预约保险欺诈	(140)
案例 39 保险公司发现装货港不符, 粉碎骗保阴谋	(145)
案例 40 船方故意搁浅	(146)
B 推卸责任及掩盖缺陷欺诈案例	(149)
案例 41 承运人掩盖船舶缺陷, 夸大海难损失	(149)
案例 42 船方企图掩盖真相、推卸事故责任	(153)
案例 43 承运人企图利用“管船过失”免责	(157)
C 共同海损欺诈案例	(161)
案例 44 利用共同海损, 掩盖合同欺诈	(161)
案例 45 宣布共同海损, 进行保险欺诈	(166)
D 其他与海上保险相关的欺诈案例	(169)
案例 46 买方欺诈逃匿, 卖方凭出口信用险向保险 公司索赔	(169)

与承运人盗卖货物相关的欺诈案

A 鬼船欺诈案例	(175)
案例 47 借口船舶故障, 停航盗卖货物	(175)
案例 48 船方盗卖货物, 销赃者被起诉	(180)
案例 49 鬼船改头换面, 被卖方揭穿	(184)
案例 50 鬼船谎称爆炸沉没, 保险公司申请诉前证据 保全	(186)
案例 51 海盗挟持船舶	(190)
B 船方中途盗卖货物案例	(193)
案例 52 船方途中盗卖油品, 承租人申请扣船	(193)
案例 53 实际承运人中途转卖货物案	(197)
案例 54 船方转卖货物, 代理方加注提单失误	(201)
案例 55 卖方勾结船东盗卖货物	(204)

案例 56 承运人中途偷换货物	(207)
-----------------------	-------

与绕航相关的欺诈案

案例 57 船方掩盖实际航线欺诈	(211)
------------------------	-------

与运费相关的欺诈案

案例 58 承运人以不可抗力为由转港增加运费被拒绝	(215)
案例 59 租船人运费欺诈	(219)
案例 60 TBN 报船方式下船代运费欺诈	(226)
案例 61 皮包公司骗取运费后破产	(229)
案例 62 单船公司中途敲诈运费	(234)
案例 63 租船人实施运费欺诈	(238)
案例 64 船代实施运费欺诈	(240)
案例 65 实际承运人终止航程	(244)

与短货相关的欺诈案

案例 66 发现短货及时申请检验, 索赔成功	(246)
案例 67 卖方与承运人串通伪造单证短货欺诈	(248)
案例 68 多式联运方式下的短货案	(252)
案例 69 卖方少量发货骗取货款	(257)
案例 70 托收方式下的短货欺诈	(261)

与各种代理及中间商相关的欺诈案

案例 71 买方串通承运人欺诈	(265)
-----------------------	-------

案例 72	转运人利用通关失败, 借机欺诈	(269)
案例 73	买方串通货代进行欺诈	(276)
案例 74	买方欺诈, 货运代理公司被迫赔付	(280)
案例 75	委托船舶代理欺诈案	(284)
案例 76	委托退运欺诈案	(286)
案例 77	买方凭保函提货, 货运代理人承担赔偿责任	(292)
案例 78	运输公司雇员欺诈	(294)

与集装箱运输相关的欺诈案

案例 79	集装箱货物丢失案	(298)
案例 80	集装箱货运站经营人欺诈	(300)
案例 81	多式联运方式下集装箱货物灭失	(303)
案例 82	集装箱换货案	(310)
案例 83	掩盖冷藏集装箱缺陷	(315)
案例 84	整箱货隐藏损害欺诈	(318)
案例 85	码头工人与海关人员合谋欺诈	(322)

与空运相关的欺诈案

案例 86	空运出口货物受骗	(324)
案例 87	联运货物途中被转为空运	(326)
案例 88	空运运费欺诈	(329)

参考文献	(335)
------------	-------

与提单相关的海运欺诈案

A 倒签提单欺诈案例

案例1 卖方串通承运人倒签提单欺诈

一、案情介绍

1991年8月7日,我国某贸易公司(以下简称A公司)与日本某公司(以下简称B公司)签订了进口日本原产聚丙烯的合同。合同约定:价格条件为CIF厦门,以信用证方式结算货款;进口数量共310吨,总价款248 000美元;起运港为日本主要港口,装船期定于1991年9月。根据合同条款,日本B公司负责安排该票货物从日本到厦门的运输。A公司向厦门某银行申请开立了以日本B公司为受益人、有效期至1991年10月15日不可撤销的即期信用证。9月25日,B公司传真A公司,要求修改信用证上的装船日期。因A公司已经就该批进口货物与我国另一公司(以下简称C公司)签订了转售合同,故在征得C公司的同意后,通过厦门某行将信用证装船期改为不迟于1991年10月30日,信用证的有效期限相应延长至1991年11月15日。

1991年10月10日,卖方日本B公司传真A公司,称已经安排某海运公司(以下简称D公司)所属的往返于厦门与神户之间的定期班轮“安涛江”轮承运货物,预计该轮于10月27日或28日离开日本神户,约11月2日抵达厦门。

1991年11月10日,“安涛江”轮抵厦门港。根据该轮到港时间,A公司初步确认D公司存在倒签提单的情事,便于11月12日和26日两次传真给B公司,指出不能接受倒签的提单,要求其根据市场行情将货物每吨降价50美元,以赔偿这一侵权行为给A公司造成的损失,否则拒收货物。B公司对A公司的要求迟迟不回复,却于1991年11月11日向日本东海银行提交了信用证项下的全部单据。A公司和开证行均发现发票和包装单上存在两个不同的合同号,此外还有个别字母有误。A公司遂以单证不符为由要求开证行拒付货款。11月30日,开证行将不符点电告日本东海银行。12月9日,该行将更改后的单据寄到厦门。因此时信用证有效期已过,厦门某行表示不予接受。1992年1月15日和18日,B公司电传A公司,否认倒签提单一事,催促A公司付款提货。与此同时,日本东海银行也对“不符点”提出反驳,认为该“不符点”不影响单据效力,不能构成拒付,要求厦门某行按照国际惯例行事立即付款。厦门某行遂于1992年2月14日将货款付出。随后,B公司停止了与A公司的接触。此时由于货物入境已经3个月仍未申报,为避免海关依法变卖,A公司于1992年3月9日凭副本提单加其公司保函去厦门外代换取了小提单,4月17日办完报关等手续,4月25日将货物提离港区。在此期间,A公司去厦门某行补办了付款手续,赎出了正本提单。

1992年4月8日,A公司诉至厦门海事法院,A公司诉至厦门海事法院请求判令承运人D公司赔偿其货款损失248 000美元及其利息;自行处理该批货物并赔偿A公司因提货而支付的费用。由于这一时期价格下跌,A公司转售货物后仅得货款人民币(下同)1 667 987.50元,比其原定与C公司的成交额少356 312.50元。为此,A公司向法院提出变更诉讼请求书,要求判令被告赔偿其货物销售损失356 312.50元及其利息;赔偿其支付的海关滞报金和货物在码头的费用及仓租费等约400 000元。经海事法院审

理,依据《中华人民共和国民法通则》第5条、第106条、第134条第7项的规定,并参照国际惯例,判决承运人D公司赔偿A公司的货物销售款损失及其利息损失、货物堆存费、海关保证金(滞报金)、仓租费用损失等;A公司自行承担其余损失。

二、案情评析

倒签提单是承运人与托运人合谋欺骗收货人的行为。倒签提单的认定关键在于确定货物装船完毕的真实日期并寻找证据。收货人怀疑其进口货物的提单被倒签之后,应立即确定货物的真正装船完毕时间,寻找确凿的证据,而不是忙着与卖方交涉;没有确凿的证据证明提单被倒签,卖方通常不予理睬。在信用证方式付款下,卖方完全可以凭信用证下单证相符而取得货款。

通常买方对装船日期发生怀疑时,有权要求查阅船方的航海日志。船方的航海日志如未被改动,通常可以作为真实装运日期的证据。如证实提单被倒签,可向当地法院提起诉讼,控告托运人和承运人串谋伪造提单,进行欺诈,要求法院扣留运货船只。查阅船方的航海日志不能发现证据时,应向装运港港方查询装运日期。

根据国际惯例,收货人在得知其进口货物的提单被倒签之后,可以有条件地接受货物或拒收货物;也可以在接受货物后根据损害情况索赔。权利如何行使,取决于收货人对自身利益的权衡利弊。在提单被倒签之后接受货物表明买方容忍了卖方和承运人的欺诈行为,淡化了倒签提单的欺诈后果,等于为被告方开脱。导致被告不用赔偿全部损失,只需赔偿因延迟交货而造成的价差损失,买方反而得不到损失的全额赔偿。如本案中A公司自行承担的其余损失,本来是可以避免的。

根据国际惯例,收货人既可以要求托运人,也可以要求承运人承担责任。本案中,A公司开始试图用协商方式处理纠纷,因日本B公司已得货款,致使协商不成。A公司遂决定以承运人为被告提

起诉讼，要求追究提单签发者的责任。这种选择符合法理，也符合国内外的诉讼实践。

被告曾辩称，认为 A 公司对其“没有诉权”，因“本案完全是买卖双方的纠纷，与船东无关”。被告认为，根据提单条款，承运人在其责任期间内，A 公司尚未取得正本提单，也就未取得货物所有权，因此被告与 A 公司不存在契约关系，上述倒签提单并未构成对 A 公司的侵权。被告援引提单条款，认为 A 公司无权在承运责任期间终止后就货物运输问题向其索赔，这实质上是将货损货差引起的运输责任与倒签提单的侵权责任混同。根据法理和国际惯例，承运人倒签提单，便无权享受责任限制。事实上，被告明知倒签提单的严重性质，否则便不会要求日本 B 公司出具保函。

值得关注的是，本案中 A 公司是否已尽最大努力避免损失的扩大？A 公司在表示拒收货物后，出于减少损失的动机又将货物提取变卖。既然如此，就存在一个合理时间提货问题，日本 B 公司是在 1992 年 1 月 15 日和 18 日传真 A 公司否认倒签提单的，表明其不会考虑降价销售问题。特别是在厦门某行对外付款，日本 B 公司停止了与 A 公司的联系后，则进一步表明其完全不可能再来处理这批货物。如果说 A 公司已考虑到避免损失的扩大而决定先予提货，那么其最迟应当在 2 月底办完报关提货手续。在这之前的码头费用和保证金系被告倒签提单引起了侵权纠纷造成的，而之后的费用则应认为是 A 公司未及时提货所造成的扩大的损失，并且迟延提货对接下来的销售也会产生一定的影响，也就是说，A 公司诉称的货物销售差价损失中，有一部分也应认定为是其未及时提货造成的。

案例2 卖方备货不及时，企图倒签提单欺诈

一、案情介绍

1991年7月，我国某贸易公司（以下简称A公司）与美国某公司（以下简称B公司）签订了一项出口货物合同。合同约定：货物的装船日期为1991年11月；目的港为纽约；以信用证方式结算货款。合同签订后，A公司委托我国某海上运输公司（以下简称C公司）承运该票货物。但是，A公司货源组织不畅，直到1992年2月初才将货物全部备妥。货物的实际装船日期为1992年2月15日。A公司为了能够如期结汇，要求承运人C公司将提单签发日改为1991年11月某一天，得到C公司的同意。A公司遂凭借提单和其他相关单据向银行办理了结算手续，全额收回货款。

货物运抵纽约港后，美国收货人B公司对中美之间的航程需要历时三个多月之久产生怀疑，进而质疑提单的实际签发日期。B公司强烈要求查阅承运船只的航海日志并施加种种压力，C公司被迫交出航海日志。B公司在核对航海日志之后，发现该批货物真正的装船日期是1992年2月15日，比合同约定的装船日期延迟长达三个多月。5月23日，B公司向当地法院起诉，控告我国A公司和C公司串谋欺诈，伪造提单，要求法院扣留C公司的运货船只。美国当地法院受理了B公司的起诉，并扣留了C公司的货船。经多方努力，最终A公司和C公司与美方达成庭外和解，向美方支付赔偿金X万美元，B公司得到赔偿后撤诉。

二、案情评析

提单是一种重要的国际货物单据，是承运人在接管货物后或把货物装船后签发给托运人的、证明双方已订立运输合同、并保证在

目的港按照提单所载明的条件交付货物的一种书面凭证。

提单是托运人与承运人之间订有国际海上货物运输合同的证明。在班轮运输中，托运人和承运人之间可能已定有货运协议，也可能已经定舱，取得定舱单，或托运人已填具托运单或与承运人通过电传、电话达成装货协议，因此正反两面印有提单条款的提单不一定是承托双方之间唯一的合同，只是运输合同已经订立的证明；但如果承托双方除提单外并无其他协议或合同，则提单就是订有提单上条款的合同的证明。

但是，当提单转让给善意的受让人或收货人时，按照有些国家的提单法或海商法规定，收货人或提单持有人与承运人之间的权利义务按提单条款办理，即此时，提单就是收货人与承运人之间的运输合同。因为收货人不是承托双方订立合同的当事人，他无法知道他们之间除提单以外的契约关系，他只能凭持有的提单，并以此作为运输合同。本案中，承运人 C 公司没有意识到提单的这一重要性质，而应托运人请求倒签日期，以掩盖托运人的违约事实，属于伪造单据的违法行为。提单的日期应该是该批货物装船完毕的日期。根据买卖合同，卖方应在买方开出的信用证规定的装运日期之前或当日完成装运，原则上买方可无条件撤销买卖合同并提出索赔。

在实践中有时卖方出于种种原因未能在信用证规定的装运日期之前交付货物（正如本案中的 A 公司），为使该提单能够符合信用证规定而卖方可以顺利结汇，卖方往往要求承运人倒签提单。倒签提单行为是伪造单据的行为，属于托运人和轮船公司合谋以欺骗收货人的欺诈行为。收货人一旦有证据证明提单的装船日期是伪造的，就有权拒绝接受单据和拒收货物。收货方不仅可以追究卖方（托运方）的法律责任，而且还可以追究轮船公司的责任。

这种行为的法律后果无论对卖方或轮船公司都是严重的。承运人在遇到托运人要求倒签提单的情况下，要格外谨慎，因为交货人

(托运人)要求倒签提单最大的可能是以此来欺瞒收货方;因为如果收货人同意发货延期付运,那么发货人可以利用要求对方修改信用证的方式,而不必要求倒签提单。所以,大多数情况下,发货人要求倒签提单是因为收货人不同意延期装运。

在这种情况下,承运人若签发了倒签提单,则会使收货人认为承运人和托运人共谋伪造单据进行欺诈,从而使承运人卷入不必要的纠纷中。承运人签发了倒签提单会造成何种后果呢?提单所注明的日期是否符合信用证规定是结汇的条件之一,如果日期已过,即使是一天时间,银行也会以此为理由拒绝接受,而提单日期的真实性只能由承运人一方才能保证。但如果承运人没能在提单上如实注明装船日期,承运人要为因此而造成的损失负责。在一些地区,如美国,甚至会将倒签提单案列入刑事诈骗案处理。

对于倒签提单,收货人可基于以下两点拒绝收货:

1. 货物跌价。在订立合同时销路较好的货物,在货物运抵后却价格下跌,买方无利可图,甚至有可能亏本,在这种情况下,买方急于想甩掉包袱。此时,若出现倒签提单情况,买方正好有了可乘之机。买方可以通过向装运港的港口当局或查看运货船的航海日志,就可以掌握真实情况。一经证实提单倒签,他就会完全有权拒绝收货并收回货款,赔偿的责任则完全落在承运人身上。

2. 应节货物。对于应节货物而言,如果不能在买方预计供货的节前运抵,买方的损失会很大,所以,买方会千方百计转嫁这个损失。如果其发觉提单倒签,则又为其提供一个机会。因此,承运人为了避免卷入不必要的纠纷和经济损失,尽量不要倒签提单。

本案中,当托运人在未能及时备妥货物时,应及时与美方公司取得联系,请求修改信用证,并求得对方的谅解。即使对方不同意如此做,至多也只付违约金,而且只有在美方公司确有损失的前提下才付赔偿金。而不应该要求承运人倒签提单,从而造成了买方和承运人共同成为被告,被控合谋伪造单据进行欺诈,既蒙受了经济