

警惕国际贸易诈骗

侯
荣
华

在国际贸易中, 诈骗案件时有发生。这是由于国际贸易环节很多, 不仅涉及合同双方, 还要涉及制造商、中间商、银行、保险公司、代理人、承租人、船东、船长、船员等。尤其是中间商、代理人、承租人、船东、船长和船员这些流动性较强的环节, 是最容易产生欺诈行为的环节。据经济专家测算, 世界上每年因种种原因而无法收回应收款项的交易, 大约占总交易额的 2~3%。1992 年我国外贸出口为 850 亿美元, 约有 17~26 亿美元的烂帐、坏帐; 机电产品出口 195 亿美元, 约有 4~6 亿美元的烂帐。贸易诈骗并不是什么新东西, 然而, 由于国际贸易诈骗本身的特点和受骗者往往疏于防范, 被诱人的交易所迷惑(如以最低价格购进一批货物、接到大额订单、以极低的费率租了一艘船等)而匆忙成交, 国际贸易诈骗比国内诈骗更容易得逞。国内企业应采取积极的防范措施。

一、国际贸易诈骗的主要特点

1. 利用某些不易掌握的环节进行诈骗 国际贸易环节很多, 银行、保险公司、制造厂商一般不参与诈骗活动, 因为它们营业场所和不动产是固定的, 参与诈骗难以逃脱。而中间商、代理人、承租人、船东、船长、船员大多以自然人的身份出现, 一般没有大量的固定资产, 这些环节最易产生欺诈行为, 诈骗分子在诈骗得手后可以携款潜逃或者带货失踪, 受害人难于追索。

2. 国际贸易诈骗以钢材、水泥、化肥、化工原料、原油、谷物等产品的可能性为最大 因为这些产品是通用性商品, 只要型号、化

学成分或规格等相符, 不同产地、厂家生产的均可同样使用, 所以这些产品本身便于转手倒卖和遣散, 易于销赃灭迹; 而制造厂商一般不直接进行出口贸易, 往往通过中间商或代理人对外签约成交, 转手层次一多, 往往容易产生问题。

3. 必须解决的问题 一是中国大陆政治局势的稳定发展, 香港社会的安定繁荣, 香港《基本法》的贯彻实施, 使香港最大程度地减少主权移交的不确定性风险, 是保证香港国际金融中心地位最重要的条件; 二是香港政府应该为保持香港国际金融中心的地位有新的作为。虽然过去香港金融市场得助于港府积极的不干预政策, 但在 1997 年之前的新形势下, 港府对经济作出更多的适当干预看来是有必要的。例如, 通过健全法律和行政监督制度, 克服香港金融市场仍然存在的各种缺陷, 大力推广新科技、

新工具在金融界的运用, 积极筹建跨 1997 年的各种基础设施工程, 加强金融人才的培训和外地人才的引进, 主动与中国大陆及外国加强联络, 推广港内外之间的经济贸易合作与交流; 三是金融界人士不必因为突发事件而轻易放弃这个金融中心, 亦不应沉缅于香港金融中心的某些优势而自满自足。未来香港金融市场需要更加努力地自我完善结构、运作制度和管理技术, 这样才能从容应付东京、新加坡甚至台湾、韩国金融界的竞争和挑战, 给这颗“东方之珠”注入源源不断的能量。

3. 国际贸易诈骗发生后, 往往难以追究 因为国际贸易诈骗是在两国或者两国以上的范围内进行的商业诈骗活动, 各国法律对此问题规定不一, 国际上也没有达成实质性协议。有的国家认为是商业纠纷, 有的甚至纵容、姑息这种非法活动。因此, 面对流动性强的罪犯和纷繁复杂的国际法律管辖问题, 国际贸易诈骗案件的处理往往遥遥无期, 不了了之。

二、国际贸易诈骗的种类

1. 诈骗卖方 和国内诈骗类似, 该类诈骗往往采取“放长线钓大鱼”的手法。在到货付款或者银行托收的合同条件下, 先与卖方做成几笔数额较小的交易, 取得卖方信任后, 再签订一宗数额较大的合同, 待货物到达后立即进行倒卖, 然后携款潜逃, 银行无处收款, 致使诈骗得逞。

例如, 一个与我方经营两年的客户, 订单一直在 10~30 万美元之间, 他突然下一个 600 万美元的订单, 就可能有文章, 须慎重对待。不要以为老客户没问题, 有些问题往往发生在老客户身上。

打算赖帐, 包括被迫赖帐, 事先总有蛛丝马迹, 以下种种, 均属于要出问题前的危险信号: (1) 付款比过去放慢; (2) 改变或推翻付款承诺; (3) 不给对方回电话、传真等; (4) 以各种借口不与交易方见面; (5) 转换付款银行; (6) 以各种借口压价或退货; (7) 突然倾销; (8) 一改常态, 突然下大额订单。

2. 诈骗买方 该类诈骗利用国际贸易货证分离的特点, 伪造单证, 骗取买方货款。根据国际惯例, 国际买卖合同属于“跟单信用证业务”, 各有关方面所处理的依据是单证, 而不是货物。交易中被授权付款的银行收到单证后, 经核对如与信用证条款相符, 即予认付。发出该项授权的一方必须承认该项单证, 并对付款银行履行偿付。货证分离, 凭单证付款, 本是国际贸易中用于更好的保护卖方, 却给行骗人以可乘之机。一些行骗人伪造议付单据, 到被授权付款的银行骗取买方货款。由于单证是伪造的, 保险公司不承担货物未上船的索赔, 买方无法追究保险公司的责任, 因此, 买方的损失很难挽回。

例如, A 国的某个买主购买 1.5 万吨圆钢, 并要求 B 国的卖主提供这批货物。但 B 国的卖主手头无货, 因而同 C 国的卖主签订合同, C 国卖主同意按时供货。A 国买主开出 500 多万美元的信用证, 收款人是 C 国卖主, 付款条件是各种单证包括提单出齐之后。C 国的卖主从 D 国的一家公司发货, 他向 C 国的银行出示了一切必需的单证, 从而获得了货款。然而四个月过去了, A 国的买主却没有收到钢材, 因此向 B 国卖主查询。B 国的这家公司经过调查证实, 提单上所列的那艘船当时确实在 D 国, 但是并没有装上过钢材。船方并没有卷入欺诈案; 在 D 国的那家公司对这批货物买卖的事一无所知, 它同 C 国的卖主从未发生任何交易。经查证, 所有单证都是伪造的, 而 C 国的卖主已经消失得无影无踪。A 国买主因此而被骗走 500 多万美元。

3. 海事欺诈 据国际海事管理局(IMB)1985 年的统计, 全世界每年因海事欺诈而损失的金额达 130 亿美元。IMB 所调查的 1984 年的海事欺诈案值近 3 亿美元, 而据估计, 这仅占当年全部欺诈案损失额的 2%。一般认为, 防止海事欺诈案的主要责任应由买方承担, 因为一宗交易是从买方开始成交的。海事欺诈行骗者大多是货运代理、承运人、船东或船长等。

例如, 某货主同一家代理行签订协议, 由代理行负责为其发运。代理行用一笔预付款租了一艘船, 其余分期付款。货主的款项一到, 这家代理行就逃之夭夭。船东虽然只收到一小部分运费, 却有责任把货物运到目的港。船东为了补偿损失, 就把货物卖了个好价钱, 从而又制造了一宗欺诈案。

七十年代后还有一种比较普遍的海事欺诈案是利用旧船, 尤其是报废船舶进行欺诈。七十年

代末,国际海运界发生的一些奇怪案件引起了公众的注意:付了巨款保险费的船舶神秘地失踪了。在这些疑案中,有许多船是陈旧的小船,装有贵重的货物,通常都在好天气沉没于大洋深处,而且没有发生伤亡。据国际商会(ICC)的资料,1979年每个月至少发生3起案件,每起平均损失500万美元,且问题日益严重。这些案件有以下一些共同的特征:

(1)所涉及的船舶大多超过15年船龄,单航次租船,并为“单船公司”所有;(2)案件发生前,所涉及的船舶往往刚刚易手,船舶可能改名换籍,甚至多次改名;(3)案发地多见于阿拉伯和加勒比海地区等。

在沉船诈骗中,行骗者买进一艘行将报废的船,揽到一船货载,并收取了运费,在保险公司为这艘船保了很高的险。船长(同船东合谋,或本人就是船东)并不把货物运到目的港,而是运到非预定停靠的港口,将全船货物在当地卸下售出,然后把船开到海上凿沉。诈骗者得到了货物的运费、出售货物的货款、保险公司对船舶的赔偿金(可能还包括对货物的赔偿金)。船东预先就从世界各地招募船员,诈骗得手后尽快将他们遣散,以掩盖犯罪痕迹。因此,要调查确证这种假沉船事故是十分困难的。

例如,在1980年曾发生一起令人瞩目的海事欺诈案,即在塞内加尔海岸沉没的21.4万载重吨“塞勒姆”号油轮凿沉案。后来得知这艘船在事故发生前不久曾两次改名。这次它是被租来从波斯湾运油去欧洲,但是途中它却停靠南部非洲的一个港口,卸下了所载的19.3万吨原油中的大部分。十分碰巧的是,就在“塞勒姆”号沉没前不久,另一艘船目击它的行踪,船上的船员也还没有来得及遣散。这起诈骗案如果得逞,诈骗者将获得盗卖货物的款项4300万美元以及船舶的保险赔偿2400万美元。

三、防止国际贸易诈骗的方法

1. 加强咨询调查 资金和信誉是进行国际贸易的经济后盾和履行合同义务的道德保证。而行骗者往往资金少,信誉差。调查对方资金和信誉情况,可以通过对方所在国的资信评估机构、商会、行业协会等组织机构进行,了解对方的资信情况和履约能力;必要时可到对方所在国进行实地考察。目前,一些不法港澳商人和华侨商人,打着爱国、支援大陆经济建设的招牌,不按正常的贸易渠道而走上层路线,下面业务主管人员,见有上级批文、指示,就不进行资信调查,结果上当受骗,给国家、集体造成巨大损失。

2. 在合同执行过程中不能轻易改变合同履行条件 在国际贸易诈骗中,时间是最主要的因素,行骗者通常千方百计要求对方同意延期,有的要求改变供货商,甚至变更交货港口等手段来拖延合同履行的时间,最后把合同引入圈套。为此,在合同执行中,除大型成套设备合同,合同履行确需作适当变更外,一般商品买卖合同的履行期不能轻易变更,如果对方坚持变更,正说明它不守合同,大有可疑之处。

3. 审查单证 货物提单只有船长有权签发。要保证装运的货物是正确的货物,并且保证货物确已上船,可要求一些有声望的检验公司签发装船证书。如果单证是卖方自己开出的,那就没有什么可信之处。单证中的手脚、真伪可以在仔细审查中发现其痕迹。总之,慎查单证对防止诈骗是非常重要的环节。

4. 重视装船监督和把握航向动态 鉴于大多数国际贸易诈骗发生在船上,因此,防范诈骗的又一关键环节就是充分做好装船监督和把握航向动态。买方可派人到装货港按合同核查货物的正确性,其中包括厂商名、品名、规格、数量、质量和包装情况;并根据合同中运输条款了解与船运有

关的情况,包括船名、船东、船龄、吨位^①、货物是否上船、起航日期、航行计划、抵达日期等情况。货船起航后,买方应随时了解航向动态,通常每隔7~10天买方应向承运人或船东查询一次货船方位,如果发现异常情况,须立即报告保险公司,追查承运人、代理人、卖方的律师、船东等,不得迟缓,否则极易使诈骗行为得逞。

5. 加强防范诈骗的合作 首先,在国内各个外贸公司要互通信息,互通某些国际贸易诈骗的作案手段和预防措施,一旦受骗,切勿封锁消息,以免连续受骗;其次,加强与国际上反诈骗组织的联系,如国际海事组织,除发送诈骗管理信息、提供特定事件的调查报告以及预防通知外,还可建议鉴定单位、安全程序以及对失踪船舶进行绕航搜索;再次,借鉴各国反诈骗的有效作法,如印度坚持它的货物去中东时,要由符合规定的船舶方可装运;又如加纳对价值2万美元以上的订单,要求装运前必须经过检验方可装运。

6. 一旦发生诈骗,除采取法律手段外,还应借助世界著名的国际商帐追收公司 追帐越及时越好。据国外商帐追收机构的统计显示,对欠款立即进行追收的成功率达98%,3个月以内追收的成功率达73%,超过一年开始追收的成功率为26%,超过2年的成功率只有14%。世界上有很多商帐追收公司,香港就约有100家。这些追收公司大体有两种收费方法:第一种是以委托追债总数中提成,另加手续费,手续费要先交;第二种是从讨回帐款中提取佣金,收不回帐款,不提佣金,只交手续费。采用第一种付款方式,如果讨回帐款金额较小,自己可能分文不得。我们应选择第二种收费方法,不论讨回帐款金额大小,自己总是得大头。

^① 1987年11月,国际海事组织(IMO)大会通过了A600(15)决议,建立“IMO船舶识别代码系统”,每艘船都被赋予一个永久性标志,以使诈骗者通过更改船名和签发一系列假文件而掩盖船舶真实身份成为不可能。

~~~~~

(上接第58页)

## 十、如何解决因装船前检验而引发的争端?

首先,如果某一缔约方认为其他缔约方的行为违反了装船前检验协议的有关规定、并对本方利益造成损害(例如未按规定提供有关法规或导致了不客观、不公正的检验行为等),便可要求对方就有关问题进行磋商。对于这种磋商要求各缔约方均应作出积极响应。其次,如果未能进行有效的磋商、或在一段合理的时间内未能通过磋商而达成使各方都满意的解决办法,任一当事方均可将有关争端提交关贸总协定秘书处进行处理。但若有关的争端涉及到某项具体的装船前检验活动,则必须在独立审查程序完成后才能将未解决的争端提交给关贸总协定秘书处。再次,在接到请求后,关贸总协定秘书处应立即组织工作小组对争端进行调查研究,随后应向有关的当事方提出适当的修正行为的建议或作出裁决。最后,如果有关缔约方不接受关贸总协定秘书处的建议或拒不服从裁决,便可授权受其损害的缔约方暂停对造成有关损害的缔约方履行装船前检验协议所规定的相应义务。