

الضوابط القانونية لمنع الغش البحري المؤسسي دراسة في أحكام القضاء المقارن

محمد مرسى عبده*

ملخص

تلقي هذه الدراسة الضوء على أهم ما يؤثر على حسن سير التجارة الدولية البحرية، وهو الغش البحري المؤسسي تحت ضغط المنافسة في هذا المجال. لا تقتصر الآثار السلبية لأفعال الغش في مجال التجارة البحرية على المخاطر المالية والاقتصادية فقط، بل قد تصل نتائجها إلى كوارث تصيب البيئة البحرية الطبيعية؛ الأمر الذي يجعل معالجته القانونية من ضمن الأولويات في مجال القانون البحري. وتركز الدراسة على البحث عن أفضل السبل القانونية لتجنب وقوع مثل هذه الأساليب، سواء بالبحث في أحكام القضاء والقوانين والاتفاقيات الدولية المختلفة.

الكلمات الدالة: التجارة البحرية، الغش البحري، الضوابط الدولية.

المقدمة

هذا العقد ستجعل هناك مكاناً للعديد من الوثائق التي يجب أن تلحق به كعقد النقل البحري وعقد التأمين، الاعتمادات المستندية التي تمثل أداة لدفع ثمن البضائع في الغالب، إلى جانب الشهادات الخاصة بالبضائع وغيرها من الوثائق المرتبطة بعملية البيع والشحن الدولي للبضائع، والتي تصلح كمجالٍ رحبٍ لأعمال الغش؛ فالنظام كله يقوم على الوثائق التي يسهل التلاعب فيها.

إشكالية البحث

لا تقتصر الآثار السلبية لأفعال الغش في مجال التجارة البحرية على المخاطر المالية والاقتصادية فقط، بل قد تصل نتائجها إلى كوارث تصيب البيئة البحرية الطبيعية؛ الأمر الذي يجعل معالجته القانونية من ضمن الأولويات في مجال القانون البحري.

ويتخذ الغش البحري صوراً عديدة تتنوع بين ما هو تقليدي وما هو معاصر أفرزته البيئة التجارية المتطورة، وأشهرها: الغش الذي ينصب على سندات الشحن أو الناقلين أو الشاحنين أو المرسل إليهم، أو أي شخص له دور في عملية النقل البحري؛ فأى طرف من هؤلاء قد يقوم بعملية احتيالية من أجل الوصول إلى صفقة بيع أو نقل بحري أو مكافأة أو تقاضي دفع مبالغ مالية مستحقة عليه قانوناً، وهذا النوع يطلق عليه الغش البحري الوثائقي؛ حيث يقوم شخص بمحاولة خداع آخرين بهدف بتشويه حقيقة تجارية باستخدام عقود ووثائق بحرية، مثل: سند الشحن أو عقد الاعتماد المستندي أو عقد

يظهر الواقع العملي أن العالم البحري ليس في مأمن من الأفعال غير المشروعة الموجودة على ظهر اليابسة، فمع اختلاف طبيعة العالمين، إلا أنه كعادة بعض البشر تظل أفعال الغش مفضلة في سبيل جني أكبر فائدة ممكنة من وراء العملية التجارية.

وحتى وقتنا الحالي لا يوجد تعريف قانوني محدد للغش في مجال التجارة البحرية؛ لذلك حاول بعض الفقه تحديد ماهيته بالنظر للأطراف الفاعلة فيه، وعدّ أن قيام أحد أطراف التجارة الدولية البحرية بفعل غير عادل أو غير قانوني للحصول على مال أو بضائع من طرف آخر يعد بمثابة غش بحري (Todd, 2003).

ويظل ما يميز مجال التجارة البحرية أن غالبية المهتمين بها أطرافٌ تعمل بعيدة عن بعضها؛ كشركات النقل البحري والشاحنين والمرسل إليهم وشركات التأمين والبنوك، كما أن صلة الربط بينهم هي المستندات في أغلب الأحيان؛ الأمر الذي قد يُسهّل عملية الغش، خاصة أن الوثائق البحرية المتعلقة بعملية النقل البحري كثيرة ومتعددة.

وإذا ما تتبعنا آلية العمل في التجارة البحرية فإننا نجد أن البداية تكون بإبرام أحد عقود البيوع البحرية الدولية، وأن آثار

* كلية القانون، جامعة الشارقة، الإمارات العربية المتحدة. تاريخ استلام البحث 2016/6/18، وتاريخ قبوله 2016/10/5.

الأحكام القضائية بشأن أفعال الغش المرتبطة بالتجارة البحرية، ومن ثم الوقوف على المبادئ القانونية الرئيسية التي تحكم هذا الموضوع. كما تظهر المقارنة من خلال مقارنة الأحكام القضائية الصادرة في مجال الغش البحري من القضاء الفرنسي بالأحكام الصادرة عن القضاء الانجليزي، مع الإشارة لموقف المشرع الأردني منها بما يسهم في الوصول إلى أفضل الحلول للإشكاليات القانونية التي يطرحها البحث.

خطة البحث:

على هدى مما سبق سيكون من الملائم دراسة الضوابط القانونية لمنع الغش المؤسسي في مجال التجارة البحرية تقسيم هذا البحث إلى محورين، نخصص لكل محور منها مبحثاً مستقلاً، على النحو التالي:

المبحث الأول: الغش البحري المرتبط بالاعتماد المستندي.
المبحث الثاني: الغش البحري الصادر عن الشركات البحرية المستترة.

المبحث الأول

الغش البحري المرتبط بالاعتماد المستندي

الاعتماد المستندي نظام ابتدعه العرف المصرفي استجابة لحاجيات التجارة الخارجية؛ فمنذ أن تعدت التجارة الحدود الجغرافية احتاج طرفي العقد الدولي للبضائع إلى وجود ضمانات بشأن تنفيذ كل منهما لالتزاماته بالرغم من بعد المسافة وعدم معرفة كل منهما للآخر المعرفة الكافية (رضوان، 2008).

حيث يعد الاعتماد المستندي وسيلة الوفاء الدولية المستخدمة في غالبية عقود البيع الدولي للبضائع، فهو يوفر الضمان ويمنح الثقة لأطراف البيوع البحرية، خاصة في ظل المخاطر العديدة المرتبطة بعملية النقل داخل البحار والمحيطات، وبعد المسافة بين الأطراف، إلى جانب عدم علم كل طرف بقوانين دولة المتعاقد الآخر.

وعلى الرغم من أن الاعتماد المستندي قائم بشكل كبير على شكلية محددة ونظم مراقبة دقيقة، إلا أن الغش قد يعرف طريقه إليه (Conway, 1982)؛ ففي سياق الاعتماد المستندي، نجد العديد من العمليات الضخمة، التي ترتبط بمصالح العديد من الأشخاص، بما فيهم أطراف عقد النقل البحري ذاته.

ومن أجل فهم الغش المرتبط بالاعتماد المستندي، يجب أن نستكشف الآلية التي يتم بها، ومعرفة الوثائق البحرية التي تكون أكثر عرضة لخطر الغش المتعلق بالاعتماد المستندي؛ لذلك سننظر في طبيعة نظام الاعتماد المستندي التي تجعله

إيجار السفينة (Caradec, 1985).

وأخيراً ظهرت طرق معاصرة للغش في عالم التجارة البحرية تقوم به الشركات البحرية، الذي أصبح معروفاً على نطاق واسع في عالم البحر اليوم.

وهذا النوع من الغش البحري قد يأخذ أحد الأسلوبين: الأسلوب الأول مرتبط بقيام إحدى الشركات الفاعلة في الاعتماد المستندي كآلية للوفاء بالثمن في إحدى البيوع البحرية بالتلاعب فيه لتحقيق مصلحة غير مشروعة.

أما الأسلوب الاحتياالي الآخر يتمثل في تخفي إما الشركة المالكة للشحنة أو الشركة المستغلة للسفينة وراء شركات وهمية أو مستأجرين للسفن وهميين؛ وبالتالي في حالة وقوع حادث بحري للسفينة، الذي قد يتسبب في كارثة بيئية إذا كانت الشحنة من المواد الهيدروكربونية، لا نجد مالكا لها يتحمل المسؤولية بسبب هذا الغش. ولا شك في أن هذا النوع الأخير من الغش البحري له آثار خطيرة جداً، سواء من الناحية القانونية أو الاقتصادية أو البيئية.

والجدير بالملاحظة أن الغش في عالم التجارة البحرية قد أولته العديد من المؤسسات الدولية اهتماماً خاصاً؛ لما له من آثار اقتصادية سلبية ومعوقة لنمو التجارة الدولية؛ وذلك لارتباطه بالبيع الدولي والتأمين على السفن والعمليات البنكية، الأمر الذي جعل غرفة التجارة الدولية تهتم بهذا النوع من الغش وتنشئ المكتب البحري الدولي International Maritime Bureau، الذي تأسس عام 1981م ليكون بمثابة مركز لمكافحة الجريمة البحرية بجميع أنواعها، خاصة الغش البحري؛ وذلك لحماية وسلامة التجارة الدولية.

وقد اخترنا الغش البحري المؤسسي ليكون محلاً لهذه الدراسة لما له من آثار سلبية على حسن سير التجارة الدولية البحرية، ونقصد بالمؤسسي ذلك الغش الذي يكون أحد أطرافه شخصية معنوية كالبنوك أو شركات الملاحة البحرية، كما أن الدراسة لن تقتصر على المعالجة القانونية لهذه النوعية من الغش المعاصر في عالم التجارة البحرية فقط، بل سنحاول البحث عن أفضل السبل القانونية لتجنب وقوعه، سواء بالبحث في أحكام القضاء والقوانين والاتفاقيات الدولية المختلفة.

منهج البحث:

ترتكز هذه الدراسة في المقام الرئيس على الأحكام القضائية، ولا تتعرض للجوانب النظرية إلا بالقدر الذي يوضح المفاهيم القانونية ذات الصلة بموضوع البحث. لذلك أثرنّا أن نتبع في هذه الدراسة المنهج الاستقرائي المقارن، ويظهر المنهج الاستقرائي من خلال تتبع الضوابط القانونية التي جاءت بها

عرضه لعمليات الغش بشأن البيوع البحرية، ثم الكيفية التي يمكن أن نتجنب بها هذا النوع من الغش البحري.

المطلب الأول: استغلال مبدأ استقلالية الاعتماد المستندي في الغش البحري

حتى نتمكن من الوقوف على طبيعة الغش البحري الصادر ممن الشركات والمرتبطة بالاعتماد المستندي، سيكون من الملائم أن نقف على ماهية نظام الاعتماد المستندي والمزايا التي يحققها أطراف البيع الدولي للبضائع من اللجوء إليه، ثم سنتطرق لأحد أهم المبادئ التي يقوم عليها هذا النظام، وهو مبدأ استقلالية الاعتماد المستندي، الذي قد تسخره بعض الشركات العاملة في التجارة البحرية للقيام بأحد أعمال الغش البحري المعاصر.

أولاً - الاعتماد المستندي نظام معقد متعدد المزايا:

الاعتماد المستندي عبارة عن عملية تتم بواسطة أحد البنوك، يقوم فيها البنك بتسوية مالية لأحد البيوع التجارية، غالباً تكون دولية؛ حيث إن البنك يتعهد بالوفاء للبائع مقابل تسليمه بعض الوثائق التي تبرهن على تنفيذ عقد البيع، وعادة ما يكون للبنك حق امتياز على البضائع موضوع الصفقة (Stoufflet, 1998).

وعلى الرغم من أهمية الاعتماد المستندي، إلا أن المشرع الأردني لم يلتفت إلى تنظيم أحكامه، فلم يتطرق له قانون التجارة والأنظمة الأردني رقم 12 لسنة 1966م، ولم يول حتى الآن الحد الأدنى من الاهتمام الذي يستحقه بالنظر في أهمية نظام الاعتماد المستندي في التجارة الدولية (قانون التجارة والأنظمة الأردني، 1966م).

وفي ظل غياب التنظيم التشريعي للاعتماد المستندي في قانون التجارة الأردني، نجد محكمة التمييز الأردنية قد تصدت في حكم لها لمفهوم الاعتماد المستندي، حيث أكدت المحكمة على أن عقد الاعتماد المستندي هو تعهد صادر عن البنك بناء على طلب الأمر (المشتري) يلتزم البنك بمقتضاه من بدفع ثمن البضاعة للمستفيد (البائع) وفق شروط معينة، ويفتح تنفيذاً للالتزام المشتري بدفع الثمن، وعليه فإن الالتزامات المترتبة على إنشائه تنحصر في ذمة طرفي العقد وهما المشتري والبنك فقط، ولا يتحمل المستفيد من الاعتماد بأي التزام، ويلتزم البنك بموجبه أن يدفع قيمة المستندات إلى المستفيد وبعد ذلك يضع المستندات المتعلقة بشحن البضاعة تحت تصرف الأمر مقابل الحصول على قيمتها من الأمر، كما يلتزم الأمر بأن بموجبه بدفع قيمة المستندات موضوع الاعتماد إلى البنك عند ورودها منه (محكمة التمييز الأردنية، 1975م).

كما عرف بعض الفقه الاعتماد المستندي بأنه تعهد صادر من البنك بناء على طلب العميل الأمر أو معطي الأمر لصالح الغير المصدر أو المستفيد يلتزم بمقتضاه البنك بدفع أو بقبول كمبيالات مسحوبة عليه من هذا المستفيد، وذلك بشروط معينة واردة في هذا التعهد، ومضمون برهن حيازي على المستندات الممثلة للبضائع المصدرة (البارودي، 1968).

حيث إن الاعتماد المستندي وسيلة وفاء تتمثل في صورة التزام بنكي يعطي للبائع تحت شرط تقديم كافة الوثائق التي يطلبها المشتري، ومع الامتثال لشروط الاعتماد الذي فتح من قبل البنك لهذا الأمر بفتح الاعتماد (المصري، 2005). لذلك هو يوفر أسلوباً فريداً عالمياً يكفل إتمام دفع ثمن البضائع مقابل مستندات تمثلها، ويجعل تمويل الحقوق المتعلقة بتلك البضائع ممكناً.

ففي هذا النظام يكون البائع محمياً من رفض المشتري الدفع، أو إفلاسه، فهو ضامن للوفاء طالما أن الشروط التي يتطلبها الاعتماد قد احترمت، كما أن المشتري يضمن أن البضائع سترسل، وستصل في الوقت والميناء المحددين (عوض، 1981)، وهذا النظام يتمتع باعتراف شبه دولي؛ كونه وسيلة دفع عالمية خاضعة للقواعد والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية "تشرة غرفة التجارة الدولية رقم 600، وإن كانت هذه القواعد غير أمره؛ إذ يمكن للأطراف الاتفاق على ما يخالفها، شريطة أن يشار إليها في عقد الاعتماد المستندي (الصغير، 2003).

وهذا النظام رغم ما يقدمه من ضمانات داخل المعاملات التجارية الدولية، إلا أنه يتسم ببعض التعقيد، فنجد أنه يظهر في علاقة تباينية ثلاثية أو رباعية الأطراف (Caprioli, 1992)، المشتري أو معطي الأمر، البائع أو المستفيد والبنك فاتح الاعتماد، والبنك المعزز أحياناً. إلا أنه يتمتع بالعديد من المميزات، أهمها أنه عملية مستقلة بذاتها.

هذه العلاقة تنشأ خلالها العديد من العمليات التجارية، فالمشتري والبائع أبرم بينهم عقد بيع دولي للبضائع، وتم الاتفاق فيه على أن تكون عملية الوفاء عن طريق الاعتماد المستندي، المشتري يعطي تعليمات إلى بنكه بفتح اعتماد، ثم يطلب هذا البنك من بنك آخر في بلد البائع بأن يخطر البائع بفتح الاعتماد، وقد يطلب البنك الفاتح من البنك المراسل بأن يعزز هذا الاعتماد، بعد ذلك يقوم البائع بفحص الاعتماد، فإذا وافق عليه، يقوم بإرسال المستندات التي طلبها المشتري إلى البنك الفاتح - أو المعزز - التي تثبت أن البضائع سوف تشحن وتصل إلى المشتري في الموعد المحدد، ويقوم البنك بفحص المستندات ليتأكد أنها تتطابق مع شروط الاعتماد،

بعدها يدفع للبائع قيمة البضائع، ثم يتنازل عن المستندات للمشتري بعد أن يستوفي منه المبالغ المتفق عليها؛ ليقوم الأخير باستلام البضاعة بهذه المستندات.

بهذا نجد أن التباين الذي يقوم عليها الاعتماد المستندي تنشأ عن أربع علاقات قانونية مستقلة، فهناك علاقة بين معطي الأمر (المشتري) والمستفيد (البائع)، وعلاقة بين معطي الأمر والبنك ففتح الاعتماد، وعلاقة بين البنك ففتح الاعتماد والبنك المُبلغ للاعتماد، وأخيراً العلاقة بين البنك المُبلغ والمستفيد.

والفائدة التي تحصل عليها البنوك هي العمولة التي يتفق عليها مع المشتري نظير فتح الاعتماد المستندي، والتي تكون مضمونة بالمستندات التي سيتحصل عليها البنك من البائع، خاصة سند الشحن؛ وبالتالي يمكنه حبس هذه المستندات، ورهن البضاعة ممثلة في هذه المستندات.

ويوجد أنواع عدة للاعتماد المستندي (رضوان، 2008)، من أهمها: الاعتماد المستندي القابل للإلغاء وغير القابل للإلغاء، والأخير هو الذي جرى العمل به في الغالب لما يوفره من ضمانات حقيقية للبائع؛ بأنه سيستوفي قيمة البضائع بمجرد تسليم المستندات ومطابقة شروط الاعتماد المستندي.

وذلك على خلاف الاعتماد المستندي القابل للإلغاء، الذي لا يترتب على عائق البنك ففتح الاعتماد أي التزام تجاه المستفيد، وبجيز له في أي وقت تعديله أو إلغاؤه من تلقاء نفسه أو بناء على طلب العميل الأمر بفتح الاعتماد دون حاجة لإخطار المستفيد ما لم يكن قد تم تنفيذه.

أما الاعتماد المستندي غير القابل للإلغاء أو البات يجعل من التزام البنك تجاه المستفيد قطعياً، ولا يجوز إلغاؤه أو تعديله إلا باتفاق جميع ذوي الشأن فيه.

وفي الغالب ينص في عقد الاعتماد المستندي على ما إذا كان قابلاً للإلغاء أو غير قابل للإلغاء، وإذا سكت العقد عن تحديد طبيعة الاعتماد المستندي كان غير قابل للإلغاء؛ وفقاً للمادة (6) من القواعد والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية" نشرة غرفة التجارة الدولية رقم 500". وهذه المادة ألغيت في النشرة 600 نظراً لقلّة استخدام الاعتماد القابل للإلغاء لافتقاره الضمانة الكافية للمستفيد.

ومن أنواع الاعتمادات المستندية أيضاً الاعتماد المعزز وغير معزز، وبموجب الاعتماد المستندي غير المعزز يقع الالتزام بالسداد للبائع على عائق البنك ففتح الاعتماد، ويكون دور البنك المراسل في بلد البائع مجرد وسيط في تنفيذ الاعتماد نظير عمولة، فدوره ينحصر في تدقيق المطابقة الظاهرية للمستندات عند تقديمها من المستفيد، ولا إلزام عليه إذا أحلّ

أحد الطرفين بأيّ من الشروط الواردة في الاعتماد. أما في الاعتماد غير القابل للإلغاء المعزز فإن البنك المراسل في بلد المستفيد يضيف تعهده إلى تعهد البنك الذي قام بفتح الاعتماد، فيلتزم بدفع مبلغ الاعتماد في جميع الظروف ما دامت المستندات مطابقة للشروط؛ وبالتالي يحظى هذا النوع من الاعتمادات بوجود تعهدين من بنكين، فيتمتع البائع المستفيد بمزيد من الاطمئنان وبضمانات أوفر بإمكانية قبض قيمة البضائع.

وبناء على ذلك يعد الاعتماد المستندي غير القابل للإلغاء المعزز، هو الشكل المثالي لضمان نجاح عمليات التجارة البحرية، فهو يعد وسيلة ضمان لطرفي عقد البيع البحري، حيث يضمن للبائع أن قيمة البضائع سيتم سدادها فور إرسالها طبقاً لشروط الاعتماد، كما يضمن للمشتري أن الثمن لن يسدد للبائع إلا بعد أن يثبت إرسال البضائع بواسطة تسليم البنك مستندات الشحن. فضلاً عن أن الوسيط في تنفيذ الاعتماد المستندي هو أحد البنوك الأمر الذي يوفر نوع من الثقة والطمأنينة في تنفيذ العقود الدولية، نظراً لما تملكه البنوك من خبرة كافية لإتمام البيع الدولي للبضائع بصورة أدعى للثقة والاستقرار.

ثانياً - أثر مبدأ استقلالية الاعتماد المستندي على وقوع الغش البحري:

نظام الاعتماد المستندي يقوم في الأساس على مجموعة من الوثائق، التي يترتب على تخلف أحدها فشل إتمام العملية التجارية عن طريق الاعتماد المستندي، فهناك سندات الشحن، وخطاب النقل البحري، وبوليصة التأمين على البضائع، وفاتورة البضاعة التي تتضمن وصفاً للبضاعة وبياناً بالثمن الواجب دفعه، وشهادة المنشأ وغيرها (رضوان، بدون سنة نشر).

ومن الأهمية بمكان التأكيد على أن كثرة الوثائق التي يحتاجها تنفيذ الاعتماد المستندي في إنجاز عمليات التجارة البحرية والبيع البحرية خاصة تجعله مصدراً خصباً لأفعال الغش البحري، بل ما يزيد الأمر سوءاً أن الإجراءات التي يتطلبها مجرد فتح الاعتماد المستندي قد تكون هي ذاتها موضوعاً لعمليات الغش (عطاري، 2007).

ويقوم نظام الاعتماد المستندي في واقع الأمر على مجموعة الوثائق التي يتطلبها معطي الأمر، فالبنك ففتح الاعتماد يكون في الحقيقة ملتزم بتسليم جميع الوثائق التي طلبها معطي الأمر في خطاب الاعتماد، وذلك مع التأكيد على جميع الوثائق المتعلقة بالاعتماد المستندي تظل مستقلة عن علاقة البيع الأصلية التي تمت بين المشتري معطي الأمر والبائع المستفيد؛ وذلك تطبيقاً للمادة (4) من القواعد والأعراف

غير مطابقة لما تم الاتفاق عليه، فإن ذلك لا يسمح للبنك بأن يرفض تنفيذ الاعتماد المستندي في مواجهة المستفيد، باستثناء الحالة التي يكون فيها غش متعلق بالاعتماد المستندي ذاته (Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, 2004).

ومبدأ استقلالية الاعتماد المستندي مستقر عليه في القضاء الأنجلو أمريكي أيضاً؛ حيث إننا نجد حكماً صادراً من قضاة محكمة الملكة في بريطانيا يقضي بأن البنوك يقع عليه التزام بأن توفي للمستفيد في الاعتماد المستندي، دون أن تضع في حساباتها المنازعات القضائية التي يمكن أن تحدث بين الأطراف حول مطابقة البضائع (Queen Bench Division, 1958).

وهذه الدعوى كانت تتلخص في أن المشتري أبرم مع البائع صفقة بخصوص سيقان معدنية تسلم إلى المشتري على دفعتين، وكل دفعة قام المشتري بفتح اعتماد مستندي لها، بعد ذلك تم تنفيذ الاعتماد المستندي الأول، ثم حاول المشتري أن يمنع المستفيد من الحصول على الاعتماد المستندي الآخر الخاص بالدفعة الثانية من البضائع بسبب وجود عيوب في البضاعة التي سلمت في المرة الأولى، فقضت المحكمة برفض هذا الطلب على أساس أن السبب الذي استند إليه المشتري يعد أمراً خارجياً عن الاعتماد المستندي.

والجدير بالذكر أنه إذا كان مبدأ استقلالية الاعتماد المستندي لا يلزم البنك بالتحقق من مطابقة البضاعة ذاتها للمستندات التي تمثلها، إلا أن هناك التزاماً على البنك بأن يرفض الوثائق التي لا تتفق مع تعليمات الأمر بفتح الاعتماد؛ وذلك بأن يبذل عناية معقولة في فحصها للتأكد من أنها في ظاهرها مطابقة لتعليمات الأمر في خطاب الاعتماد.

هكذا يكون عقد الاعتماد المستندي متمتعاً باستقلالية عن العقد الأساسي بين البائع والمشتري وما قد يصاحبه من مشاكل أثناء تنفيذه، كمطابقة البضائع والصعوبات التي تصاحب عملية النقل البحري وعملية التسليم. كما إنه يقوم على العديد من الوثائق، أهمها: سند الشحن الذي يمثل البضائع المشحونة، ووثيقة التأمين التي تغطي البضائع ضد خطر النقل البحري وفاتورة البضاعة التي تتضمن وصفاً للبضائع وبياناً بالثمن الذي يجب دفعه إلى المستفيد.

ومبدأ استقلالية الاعتماد المستندي، فضلاً عن كثرة الوثائق المطلوبة لإتمام عملية الاعتماد المستندي؛ تجعله في الحقيقة عرضة لمخاطر الغش البحري ومجالاً خصباً لمحترفي الأعمال الاحتيالية (Epschtein, 1978)؛ الأمر الذي يجعلنا نبحث في الكيفية التي تمكن البنوك من حماية نفسها ضد الغش المرتبط بعقد الاعتماد المستندي في مجال التجارة البحرية.

الموحدة أو نشرة غرفة التجارة الدولية رقم 600 التي تقضي بأن الاعتماد بطبيعته عملية مستقلة عن عقد البيع أو غيره من العقود التي قد يستند عليها، فالبنوك ليس لها في كافة الأحوال أية علاقة أو ارتباط بمثل هذه العقود، حتى لو كان الاعتماد يتضمن إشارة لتلك العقود.

لذلك البنك ليس له علاقة بعقد البيع المبرم بين المشتري والبائع، إنما كل ما يُعنيه هو الوثائق التي يطلبها معطي الأمر، والمنصوص عليها في خطاب الاعتماد، والتي يتسلمها من البائع لتنفيذ الاعتماد، وهذا ما يطلق عليه مبدأ استقلالية الاعتماد المستندي (le principe d'autonomie du crédit documentaire).

وبناءً عليه يكون البنك ملتزماً بالدفع للمستفيد، حتى لو حدث نزاع بين البائع والمشتري بخصوص عقد البيع المبرم بينهم، فإذا ما وصل خطاب الاعتماد إلى البائع، وقدم الأخير المستندات المطلوبة في خطاب الاعتماد سليمة إلى البنك، فإنه يكتسب حقاً مباشراً في مواجهة البنك، ولا يجوز للبنك أن يمتنع عن تنفيذ عقد فتح الاعتماد، ولو طرأ على العلاقة الأصلية بين البائع والمشتري فسخ أو بطلان.

ومبدأ الاستقلالية هذا قد أكد عليه القضاء الفرنسي في أكثر من مناسبة؛ فنجد محكمة استئناف فرساي تقضي بأنه إذا كان الاعتماد المستندي يكشف في طياته عن العلاقة الأصلية بين المشتري والبائع، إلا أنه كمبدأ يظل مستقلاً كلياً في تنفيذه عن هذه العلاقة (Cour d'Appel de Versailles, 1992).

كما أن محكمة النقض الفرنسية كانت قد قضت بمثل هذا المبدأ عندما أقرت بأن وصول البضائع غير مطابقة لا يمكن أن يمنع البنك من الوفاء بالتزامه تجاه المستفيد طالما أنه قدم المستندات المطلوبة منه إلى البنك سليمة وفقاً لتعليمات معطي الأمر في خطاب الاعتماد، فالبنك يظل ملتزماً بالوفاء بالثمن بغض النظر عن ما يطرأ بين البائع والمشتري من خلافات متعلقة بعقد البيع (Cour de Cassation, 1988).

وفي قضية تتلخص في أن شركة فرنسية تدعى SARL قامت بإبرام صفقة مع شركة باكستانية تدعى Queen Polyester على شراء أقمشة معينة، وعلى ذلك قامت الشركة الفرنسية بفتح اعتماد لدى بنك Populaire، بعد ذلك شكت الشركة الفرنسية في نوعية الأقمشة المصدرة من الشركة الباكستانية، فطلبت من المحكمة أن ترسل خبيراً إلى ميناء التفريغ في مارسيليا للتأكد من مطابقة البضائع، وأن يتم إيقاف تنفيذ الاعتماد المستندي على وجه الاستعجال، وفي هذه النقطة الأخيرة قضت محكمة استئناف أكس بروفنس بأن هناك استقلالية بين التزام البنك تجاه المستفيد وعلاقة المشتري بالبائع، وعلى ذلك إذا ثبت أن البضائع المسلمة إلى المشتري

في مثل هذا الغش، بأن يرفض خطاب الاعتماد وأن يطلب من الشركة النيجيرية المشتري فتح اعتماد لدى بنك في نيجيريا على علاقة ببنكه في فرنسا، كما أن المستفيد هو الوحيد المنوط به التأكد مكان وجود الجهة فاتحة الاعتماد Banclegg Investment Company Limited.

إذن في هذه القضية كان المستفيد من الاعتماد المستندي ضحية الغش الواقع من معطي الأمر الذي يتلشى تماماً وجوده في الغالب بعد أن يُتم عمله الاحتياطي، فلا يجد المستفيد من يرجع عليه قضائياً ليسترد حقه.

الآلية الأخرى التي يكون فيه معطي الأمر هو مصدر فعل الغش في إطار التجارة البحرية، نجدها في الحالة التي يحاول فيها معطي الأمر أن يحصل على البضائع دون دفع الثمن للبنك، بعد أن قام الأخير بسداده للبائع. وهذه الحالة ظهرت في قضية أمام محكمة استئناف باريس، حيث كان معطي الأمر قد طلب من بنكه أن يفتح له اعتمادين مستنديين لصالح شركة معينة، ثم حدثت خلافات بين البنك فاتح الاعتماد ومعطي الأمر حول غطاء الاعتماد بشأن الاعتماد المستندي الأول (Cour d'Appel de Paris, 1992).

وعلى أثر ذلك رفض البنك تسلم المستندات للآمر بفتح الاعتماد، وأصبح هو بمثابة المرسل إليه، كونه يملك حق الرهن الحيازي عليها عن طريق امتلاكه لسند الشحن، إلا أنه فوجئ بعد ذلك أن فاتح الاعتماد استلم البضائع بالفعل، حيث كانت شركة التخليص الجمركي التي اتفق في الاعتماد المستندي على أن تكون الجهة الثانية التي يرسل إليها خطاب الضمان الملاحي، للقيام بإجراءات التخليص الجمركي للبضائع وتجنبغرامات التأخير ورسوم الأرضيات التي تشكل أعباء إضافية، هي شركة تابعة للمشتري الأمر بفتح الاعتماد المستندي.

وخطاب الضمان الملاحي هو تعهد مستلم البضاعة بضمان جميع الأضرار التي تلحق الناقل نتيجة قيامه بالتسليم دون تقديم المرسل إليه سند الشحن وغالباً الضامن يكون بنكاً. وبما أن خطاب الضمان الصادر من المرسل إليه قد يكون موضع غش بحري، كما أن الناقل الذي يسلم المرسل إليه - المشتري في الاعتماد المستندي - البضائع بمقتضى خطاب ضمان ودون الحصول على سند الشحن الأصلي يكون بفعله قد أقسد فكرة الاعتماد المستندي؛ حيث إن المشتري سيحصل على البضائع قبل الوفاء بالاعتماد المستندي (Cour d'Appel de Rouen, 1979).

والجدير بالذكر هنا أن الناقل ملتزم بتسليم البضائع مقابل سند الشحن، وليس بموجب هذا الخطاب؛ وبذلك يكون الناقل

المطلب الثاني: مواجهة الغش البحري الواقع على الاعتماد المستندي

قد يعد استثناء أعمال الغش من مبدأ استقلالية الاعتماد المستندي لمواجهة خطر الغش البحري أحد أهم الحلول الممكنة لمكافحة الأعمال الاحتيالية المنصبة على عملية الاعتماد المستندي في مجال التجارة البحرية، بيد أن هذا الحل لا يمكن تفعيله إلا بواسطة القضاء. كما أن الأطراف الفاعلة في الاعتماد المستندي ذاتها قد يكون لها دور في مواجهة هذا النوع من الغش البحري المعاصر، وهذا ما سنتعرض له بعد الوقوف على أشخاص الغش البحري في الاعتماد المستندي كعملية مصرفية لها أهمية كبيرة في مجال التجارة البحرية الدولية.

أولاً - أشخاص الغش البحري في الاعتماد المستندي:

أفعال الغش المتعلقة بالاعتماد المستندي يمكن أن تقع من فاعلين أساسيين، هما: معطي الأمر والمستفيد من الاعتماد، والأخير يكون مجال الغش أوسع بالنسبة له.

(أ) الغش الواقع من معطي الأمر (المشتري): الغش الواقع من معطي الأمر قليلاً ما يحدث في واقع الأمر، وإذا وقع غالباً ما يكون في شكل تزوير في الوثائق يقوم به معطي الأمر - العميل الأمر - ينصب في العادة على خطاب الاعتماد؛ فالبنوك قد تتورط في عملية غش بسبب ترتيب محلله خطاب اعتماد صادر من مشترٍ محتال، وليس من بنك حقيقي.

وهذه الحالة تعرضت لها محكمة النقض الفرنسية في قضية مشهورة عام 1980م، ووقائع هذه القضية تتلخص في أن شركة فرنسية تلقت طلباً من شركة نيجيرية بخصوص صفقة زجاجات شمبانيا، واتفق على أن يكون الدفع بواسطة الاعتماد المستندي، فقامت الشركة النيجيرية بفتح اعتماد مستندي لدى جهة مالية تدعى Banclegg Investment Company Limited، ثم طلب البائع الفرنسي من بنكه Hervet بأن يرسل الوثائق التي طلبتها الشركة النيجيرية إلى الجهة المالية التي تدعى Banclegg Investment Company Limited مصدرة الاعتماد وهي ليست بنكاً نيجيرياً على علاقة معتادة مع بنكه، فقام البنك الفرنسي بتنفيذ تعليمات عميله وما تحمله من مخاطر، ثم تم تسليم البضائع، لكن الاعتماد لم ينفذ، واتضح أن السبب هو أن الجهة فاتحة الاعتماد Banclegg Investment Company Limited هي جهة وهمية، والمشتري محتال، وأن خطاب الاعتماد كان مزوراً (Cour de cassation, 1980).

قام البائع المستفيد برفع دعوى على بنكه لكن الدعوى رفضت، وقررت المحكمة أنه لا يمكن إدانة البنك على أساس الخطأ المهني، وأن البائع المستفيد كان يمكنه أن يتجنب الوقوع

للحقيقة والواقع (Bonnaud, 2002)، وهذا ما قضت به محكمة استئناف باريس عندما قضت بأن من أفعال الغش التي تصدر من البائع أو المستفيد، تلك الحالة التي يقوم فيها بتقديم مستندات للبنك لا تمت للواقع الحقيقي بصله (Cour d'Appel de Paris, 1987).

وغالباً ما تقع هذه الطريقة الاحتيالية على سند الشحن الذي يؤثر مباشرة على شرعية تنفيذ الاعتماد المستندي، فقد يذكر المستفيد في سند الشحن بأن البضاعة بحالة ممتازة، والحقيقة هي أن البضاعة حالتها الداخلية سيئة، كما أن فاتورة البضائع قد تتضمن معلومات عن البضاعة يتضح بعد ذلك أنها خاطئة، وبوليصة التأمين أيضاً قد تتضمن بيانات مزيفة، أو غير مطابقة للحقيقة، كما لو ورد فيها أن البضائع مؤمنة ضد خطر معين، ثم يتضح أن هذا الخطر غير مغطى ببوليصة التأمين، وفي مثل هذا النوع من المخاطر التي يمكن أن يتعرض لها المشتري في الاعتماد المستندي تنحصر العلاقة فيها ما بين المشتري والبائع بموجب عقد البيع الأساسي وبعيداً عن البنك فاتح الاعتماد المستندي؛ حيث يطبق بشأنه أحكام القواعد العامة في القانون المدني، ويبقى للمشتري الحق في الرجوع على البائع بموجب عقد البيع المبرم بينهما؛ إذ لا يؤثر الاعتماد المستندي على حق الطرفين في الرجوع على بعضهما (دويدار، 2003).

لذلك يجب على المشتري أن يضع في اعتباره اللحظة التي سيكون فيها ضحية إحدى هذه الأعمال الاحتيالية التي قد تصدر من المستفيد، حتى أن بعض المشتريين يضعون في اعتبارهم حجم الخسارة المتوقعة من وراء أفعال الغش التي قد تقع من بعض البائعين، فإذا لم تتعدّ كونها مبالغ بسيطة فلا داعي للجوء إلى رفع الدعوى القضائية، باعتبارها من الخسائر المتوقعة لأية عملية تجارية.

فالمشتري والبنك فاتح الاعتماد قد يجدون أنفسهم مضطرين لقبول بعض هذه الخسائر؛ حيث يكون المبلغ الذي خرج به المستفيد من وراء الغش أقل بكثير مما قد يتكلفه البنك والمشتري من مال ووقت في الملاحقة القضائية بشأن هذا النوع من الغش البحري.

ثانياً - طرق التصدي للغش البحري المرتبط بالاعتماد المستندي:

يمكن مواجهة الغش البحري المتعلق بالاعتماد المستندي، إما عن طريق القضاء، أو عن طريق أشخاص الاعتماد المستندي أنفسهم.

(أ) استثناء أفعال الغش من مبدأ استقلال الاعتماد المستندي: قد يكون استثناء عمليات الغش من مبدأ استقلالية

قد ارتكب خطأ تعاقدياً في حالة قبوله تسليم البضاعة مقابل الحصول على خطاب الضمان، وهذا ما تقرره المادة (204) من قانون التجارة البحرية الأردني^(*)، وأيضاً الفقرة السابعة من المادة (1) من اتفاقية هامبورغ 1978م، وكذلك المادة (11) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً أو قواعد روتردام 2008م.

وبناءً على ما وقع بين الأمر بفتح الاعتماد والبنك بشأن الاعتماد المستندي الأول، قام البنك برفض دفع قيمة الاعتماد المستندي الثاني إلى المستفيد، وفي الوقت نفسه كان معطي الأمر يمر بمرحلة التصفية القضائية؛ وبالتالي لن يتمكن من السداد مباشرة للمستفيد؛ لذلك قرر الأخير أن يرجع على البنك على أساس أنه نفذ ما طلب منه في الاعتماد المستندي الآخر، ثم قام البنك برفض الدفع.

في هذه الدعوى قضت محكمة أول درجة بأن البنك عليه التزام بدفع الثمن المشار إليه في الاعتماد المستندي الآخر، فقام البنك باستئناف هذا الحكم مطالباً محكمة الاستئناف باستثناء الغش من مبدأ استقلال الاعتماد المستندي، فرفضت المحكمة هذا الدفع على أساس أن الغش هنا لم يكن كافياً ليتوقف البنك عن الدفع، كما أنه صدر من العميل معطي الأمر وليس من المستفيد، كما أن البنك كان يعلم الصعوبات التي يمر بها عميله، ولم يُعلم بها البائع، وبناءً على ذلك لا يمكن الاحتجاج باستثناء الغش من مبدأ استقلال الاعتماد المستندي في مواجهة البائع المستفيد.

(ب) الغش الواقع من المستفيد (البائع): يعد الغش الصادر من المستفيد الواقع على الاعتماد المستندي هو الأكثر حدوثاً في الواقع العملي، فغالباً ما نجد المستفيد يقدم بإرادته متعمداً مستندات تبدو في ظاهرها مطابقة لشروط الاعتماد، إلا أنها قد تكون في باطنها متضمنة أعمال غش يصعب اكتشافها بمجرد الفحص الظاهري الملزم به البنك؛ فالمستفيد قد يسلم البنك مستندات مزورة بإتقان أو مغلوطة أو تقتقد إلى الشرعية والأمانة، لكنها مطابقة لشروط الاعتماد، ولا يستطيع البنك اكتشاف ما بها من أمور احتيالية.

ومن أفعال الغش الدارج وقوعها من المستفيد، تلك التي يقوم فيها بتقديم مستندات الاعتماد إلى البنك غير مطابقة

(*) تنص المادة (204) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972م، والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 2357 بتاريخ 1972/5/6م والعدل بالقانون رقم 30 لسنة 1983م على إنه " تكون وثيقة الشحن أما لشخص معين أو لأمر أو لحاملها فالوثيقة لشخص معين تكون غير قابلة للتداول وليس للريان أن يسلم البضائع إلا للشخص المعين فيها...".

على استنتاج ضمني؛ تأسيساً على أن الاستثناءات في القانون لا يمكن للقضاء استنتاجها ضمناً؛ إنما سيطبق القضاء هذا الاستثناء تأسيساً على القواعد العامة في تنفيذ العقود عامة، وعقود المعاملات المصرفية كعقد الاعتماد المستندي خاصة.

حيث إن القواعد العامة في تنفيذ العقود تقوم على مبدئين رئيسيين هما: (أ) إن تنفيذ العقود يجب أن يتفق مع مقتضيات حسن النية والأمانة في المعاملات. (ب) أن الغش في المعاملات المدنية أو التجارية يفسد كل شيء.

ومن هذا المنطلق سيكون القضاء هو أصل الاعتراف باستثناء أفعال الغش من مبدأ استقلال الاعتماد المستندي، والداعم الحقيقي لهذا الاستثناء في مواجهة أعمال الغش البحري؛ خاصة أن هذا يتفق مع ما توجيه القواعد العامة من أن تنفيذ العقود يجب أن يتفق مع حسن النية وما تقتضيه الأمانة في المعاملات، وهو ما يجعل معالجة القضاء لعمليات الغش البحري مستنداً على أساس قانوني سليم.

لذلك أخذت محكمة النقض الفرنسية أيضاً باستثناء أفعال الغش من مبدأ استقلال الاعتماد المستندي تأسيساً على القاعدة التي تقضي بأن الغش يفسد كل شيء *fraus omnia corrumpit*، وقضت بأن الاعتماد المستندي لا يمكن أن ينفذ إلا بعد انتهاء الفصل في الدعوى الجنائية المتعلقة بارتكاب أحد طرفي البيع أفعال غش، فيجب انتظار البت في المشاكل الخاصة بالعقد الأساسي قبل تنفيذ الاعتماد المستندي، ويستشف من ذلك أن المحكمة قررت أن استقلال عقد البيع عن عقد الاعتماد المستندي يظل مرهوناً بعدم وجود غش من أحد الأطراف؛ وذلك حمايةً للبنك فاتح الاعتماد (Cour de Cassation, 1954).

وفي بريطانيا أكد القضاء على استثناء أفعال الغش من مبدأ استقلال الاعتماد المستندي بشأن التجارة البحرية؛ ففي إحدى القضايا عام 1983م تعرف بقضية *United Merchants Ltd v. Royal Bank of Canada*، كان البنك قد تلقى سند الشحن مؤخراً بتاريخ سابق مرسل من الناقل بخصوص الاعتماد المستندي، فقام البنك برفض الدفع على أساس أنه كان يملك معلومات مؤكدة بأن الناقل لم يكن لديه مكاناً لسفنه في ميناء الشحن في الميعاد المشار إليه في سند الشحن، فقام البائع أو المستفيد من الاعتماد المستندي برفع دعوى على البنك لعدم دفعه الثمن وتنفيذ الاعتماد المستندي، فقررت المحكمة بأن المستفيد من الاعتماد المستندي لم يكن طرفاً في الغش، وعلى ذلك لا يمكن أن نطبق الاستثناء الوارد على مبدأ استقلالية الاعتماد المستندي بشأن الغش، ويجب على البنك أن ينفذ الاعتماد المستندي (Hose of Lords, 1982).

الاعتماد المستندي إحدى الأدوات التي يمكن أن نواجه بها الغش في عالم التجارة البحرية، فإذا كان الأصل هو استقلال العلاقة الأصلية بين المشتري والبائع وما يصاحبها من تصرفات عن عملية فتح الاعتماد المستندي وتنفيذه، إلا أن صالح التجارة الدولية بصفة عامة والبحرية على وجه الخصوص قد يحتاج إلى استثناء الحالات التي يصدر فيها غش من أحد الأطراف المستفيدين من تطبيق مبدأ استقلالية الاعتماد المستندي.

والجدير بالذكر أن الآخذ بهذا الحل لمواجهة أفعال الغش البحري المتعلقة بنظام الاعتماد المستندي لا يجد أساساً في القوانين الوطنية أو الاتفاقات الدولية، فغالبية القوانين تشير إلى مبدأ استقلالية الاعتماد المستندي دون أن تستثني عمليات الغش منه، فقد تكون المستندات التي يقدمها الأطراف في ظاهرها سليمة، لكنها في الحقيقة قد تكون موضع غش من المستفيد، ومع ذلك يظل البنك ملتزماً بأن ينفذ الاعتماد المستندي تطبيقاً لمبدأ استقلالية الاعتماد المستندي. وهذا الوضع مستقر في فرنسا وبريطانيا فلا نجد قواعد تتعلق بعملية الغش في الاعتماد المستندي، هذا بخلاف الوضع في الولايات المتحدة التي ينص قانون التجارة الموحد لديها في المادة (5-144) على إعفاء البنك مصدر الاعتماد من الدفع في حالة ثبوت وجود غش في العملية التجارية الأصلية (CHEMIN, 1999).

لذلك رأينا أن الحل يكمن في يد القضاء الذي يجب أن يلعب دوراً بارزاً لمواجهة الغش البحري المتعلق بنظام الاعتماد المستندي خاصة في ظل التطورات المعاصرة التي نمت فيها آليات الغش بظهور المستندات الإلكترونية؛ لذلك سيكون استثناء عمليات الغش من مبدأ استقلالية الاعتماد المستندي أداة فعالة في يد القضاء يحول بها دون وقوع أفعال غش في عالم التجارة البحرية.

كما أن هذا الاستثناء من مبدأ استقلالية الاعتماد المستندي لمواجهة الغش البحري المتعلق بالاعتماد المستندي لا يمكن أن نستنتجه صراحةً من القواعد والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية، فهذه القواعد لا تمثل في حقيقتها استثناء صريحاً على مبدأ استقلالية الاعتماد المستندي، فالمادة (14) من القواعد والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية تشترط على البنك المصدر والبنك المعزز - إن وجد - أن يقوم بالتأكد من الشرعية الظاهرية للوثائق التي يقدمها المستفيد.

ولجوء القضاء لاستثناء أعمال الغش من قاعدة استقلال الاعتماد المستندي لحماية التجارة البحرية لا يمكن أن يبنى هنا

لصالح مشترٍ أسباني من أجل بائع تايلاندي، كان بنكه الخاص هو البنك المعزز، وكان ينص في الاعتماد بأن يتم الشحن على عدة مرات في كل مرة يسدد البنك ثمنها للمستفيد، وفي المرة الثانية قام البنك برفض الدفع للبنك المعزز، حيث إنه قام باكتشاف إحدى الشهادات المزورة المتعلقة بالشحنة الثانية، وبذلك لن تكون البضائع المرسلّة في الشحنة الثانية مطابقة لشروط الاعتماد، فقام البنك المعزز باللجوء إلى التحكيم أمام غرفة التجارة الدولية التي أكدت على أحقية البنك فاتح الاعتماد في رفض دفع ثمن الشحنة الثانية؛ لأن الغش تم اكتشافه بطريقة بديهية وصريحة قبل دفع ثمن هذه البضائع، وحتى لو كان الجزء الأول من تنفيذ الاعتماد قد تم صحيحاً، ومن الواضح أن رفض البنك الدفع في هذه الحالة ليس مجرد حق يستخدمه للدفاع عن نفسه، بل هو التزام يقع على عاتقه لمواجهة حالات الغش البحري (Cour International d'arbitrage, 1977).

الفرضية الثانية - اكتشاف الغش بعد الدفع: في هذه الحالة يتم اكتشاف غش المستفيد بعد أن يكون الاعتماد المستندي قد نفذ، ولا يبق أمام البنك فاتح الاعتماد سوى أن يرجع على المستفيد الذي قدم مستندات مزيفة أو بها بيانات غير صحيحة من أجل الحصول على الثمن دون أن يقوم بشحن البضائع مطابقة لما تم الاتفاق عليه في عقد البيع.

وهذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية التي قضت بأن المستفيد الذي يقدم مستندات تتضمن أعمالاً احتيالية، لا يمكنه أن يتمسك في مواجهة البنك فاتح الاعتماد بقاعدة استقلال الاعتماد المستندي عن عقد البيع الأصلي، بل يظل للبنك فاتح الاعتماد الحق في الرجوع على هذا المستفيد المحتال لاسترداد ما دفعه، كما أن ذات المحكمة أكدت على أن البنك يتمكن من استرداد ما دفعه حتى لو كان هناك خطأ منسوب إليه راجع إلى عدم اكتشافه الغش البين الذي قام به المستفيد خلال فحصه الظاهري للأوراق، ففي تلك الحالة يستغرق الغش الذي قام به المستفيد خطأ البنك، فالمستفيد لا يمكن أن يحصل على حماية بسبب إهمال البنك أو تقصيره أو بسبب الشكلية الصارمة لنظام الاعتماد المستندي (Cour de Cassation, 1969).

ونظراً لصعوبة موقف البنك من عملية الاسترداد في حالة اكتشاف الغش بعد الدفع، نجد أن المكتب البحري الدولي يتشدد جداً في مسألة فحص الأوراق والتأكد من سلامة موقف المستفيد قبل دفع الثمن؛ وهو في سبيله لذلك يقوم بعمليات التحقيق التي تطلبها البنوك بخصوص الأوراق التي يقدمها المستفيد.

أما في حالة قيام البنك المعزز بدفع الثمن إلى المستفيد المحتال، أي أن البنك الذي قام بالدفع بنك آخر غير البنك فاتح الاعتماد، فإن البنك المعزز يملك الحق في استرداد ما

من هذا الحكم يمكن أن نستنتج أن القضاء البريطاني يستثني أفعال الغش من مبدأ استقلال الاعتماد المستندي، إلا أنه وضع حدوداً دقيقة لتطبيق هذا الاستثناء داخل المحاكم؛ حتى لا يتمكن الأشخاص غير الشرفاء من الاستفادة منه بارتكاب أفعال توقف تنفيذ الاعتماد المستندي إضراراً بأطرافه؛ فاستثناء الغش من مبدأ استقلال الاعتماد المستندي يشترط فيه أن يكون صادراً من أحد أطراف عقد البيع تحقيقاً لمصلحة شخصية له.

كما أن الغش الذي يمكن معه أن يتوقف البنك عن تنفيذ الاعتماد المستندي يجب أن يكون واضحاً، فالبنك يقع عليه إثبات الغش في الوقت المناسب بطريقة مؤكدة، بحيث تكون عملية الغش واضحة وغير متنازع فيها.

(ب) دور البنك ومعطي الأمر في مواجهة الغش البحري المتعلق بالاعتماد المستندي: البنك فاتح الاعتماد قد يكون له دورٌ في مواجهة الغش البحري الواقع على الاعتماد المستندي عن طريق الاهتمام والتركيز على حقوقه والتزاماته في مواجهة أطراف الاعتماد المستندي، فإذا تمكن البنك من التحديد الدقيق لحقوق والتزامات الأطراف فمن السهل عليه بعد ذلك أن يواجه أفعال الغش المتعلقة بالاعتماد المستندي التي تصدر من الطرف المحتال، الذي يكون في الغالب المستفيد، وأهم الأدوات التي يمكن أن يستخدمها البنك في ذلك هي التوقف عن دفع الثمن.

1- حق البنك في رفض دفع الثمن للمستفيد حال اكتشاف الغش البحري:

نجد في النص الكامل لعقد الاعتماد المستندي أن البنوك تملك الحق في رفض دفع قيمة الاعتماد المستندي، بل في ظروف معينة يكون البنك ملزماً بعدم دفع الثمن إلى الطرف المستفيد، غير أن أثر هذا الحق يختلف باختلاف التوقيت الذي يكتشف فيه البنك الغش، قبل الدفع أم بعده.

الفرضية الأولى - اكتشاف الغش قبل الدفع: في الحالة التي يكتشف فيها البنك فاتح الاعتماد وجود غش متعلق بالاعتماد المستندي قبل الدفع واضحاً وبديهياً، بحيث تمكن البنك من اكتشافه بمجرد الفحص الظاهري للمستندات التي قدمها المستفيد، وكونها لا تتطابق مع متطلبات خطاب الاعتماد، فهذا **يقع على البنك التزام برفض الدفع؛** فالبنك من الأساس لا يلتزم بالدفع إلا إذا كانت المستندات المقدمة من المستفيد مطابقة لشروط الاعتماد، وفي غير ذلك من الحالات - خاصة مع وجود غش صادر من المستفيد - يصبح البنك ملزماً بعدم دفع قيمة البضائع إلى البائع (Cour d'Appel de Colmar, 1985). وعلى سبيل المثال فقد قام أحد البنوك الإسبانية بفتح اعتماد

حيث إن في حالة اشتباه معطي الأمر في وجود أفعال غش قام بها المستفيد، يمكن له أن يوقف عملية تنفيذ الاعتماد المستندي بالطرق القضائية، والسبيل أمام معطي الأمر للقيام بذلك، هو أن يتخذ كافة التدابير الوقائية في مواجهة هذا الغش المرتبط بعقد البيع الدولي للبضائع ليوقف الدفع، فله أن يطلب من قاضي الأمور المستعجلة أن يصدر أمراً باتخاذ التدابير الوقائية المناسبة لحين قيام قاضي الموضوع بالفصل في وجود غش بخصوص الاعتماد المستندي من عدمه.

وفي تلك الحالة يقوم معطي الأمر قبل ملاحقة المستفيد المحتال مدنياً أو جنائياً باتخاذ إجراء سريع يحول دون تنفيذ الاعتماد المستندي، وهو ما قد يناله إذا رأى قاضي الأمور المستعجلة أن هناك غش واضحاً من المستفيد، فيقوم بإصدار أمره إلى البنك بأن يتوقف عن دفع الثمن إلى المستفيد من الاعتماد.

المرحلة الثانية- رد فعل لوقوع الغش: قد يقتصر دور معطي الأمر على رد فعل لوقوع الغش، فبعد أن يقوم البنك بدفع الثمن للمستفيد الذي استخدم طرق احتيالية لتنفيذ الاعتماد المستندي، لا يملك معطي الأمر سوى أن ينازع في الثمن الذي دفع نتيجة الغش، إما بأن يرفض الدفع للبنك والقيام بالغطاء البنكي للاعتماد، وإما أن يطالب باسترداد المبلغ الذي دفعه البنك.

ففي إحدى الدعاوى التي نظرتها محكمة النقض الفرنسية تتلخص وقائعها في أن إحدى الشركات قامت بشراء شحنة بلح واستخدمت نظام الاعتماد المستندي في الدفع، رفعت دعوى قضائية ضد البنك فاتهم الاعتماد؛ لأن هذا البنك كان قد أرسل لها الوثائق المتعلقة بالاعتماد المستندي، فقامت الشركة بتحصيل تلك الوثائق دون أن تبدي أية تحفظات على أساس أن البنك قد قام بالفحص اللازم لهذه المستندات، بعد ذلك استلمت هذه الشركة شحنة البلح فوجدت جودتها أقل مما طلبته في خطاب الاعتماد فقامت الشركة بالرجوع على البنك على أساس أنه قبل سند الشحن من المستفيد غير مشار فيه لوجودت البلح، وهذا الأمر كان للبنك أن يكتشفه بمجرد الفحص الظاهري للمستندات التي قدمها المستفيد. قضت محكمة النقض بإدانة البنك تأسيساً على أن معطي الأمر كان قد قبل الوثائق دون تحفظ، إلا أنه كان سيمتنع عن ذلك إذا كان رجح لديه أن عملية الدفع التي قام بها البنك مخالفة لخطاب الاعتماد (Cour de Cassation, 1975).

ومن الأهمية بمكان أن رد فعل معطي الأمر على الغش المرتبط بالاعتماد المستندي لا يكون إلا في مواجهة البنك فاتهم الاعتماد فقط دون البنك المعزز الذي لا تربطه به علاقة قانونية

دفعه من البنك فاتهم الاعتماد، وهذا الحق مؤسس على أن البنك الذي نفذ الاعتماد لا تقع عليه أية مسؤولية طالما أنه قام بفحص المستندات التي قدمها المستفيد ظاهرياً وبذل العناية المعقولة في ذلك، وبطريقة لا تقل عما كان سيبدله البنك فاتهم الاعتماد في فحص المستندات.

أما في الحالة التي يكون فيها الاعتماد المستندي من نوع الاعتماد المؤجل الدفع، بحيث يكون ميعاد الدفع لاحقاً على ميعاد تنفيذ الاعتماد، فيكون لدى البنك المعزز للاعتماد فرصة الامتناع عن الدفع، وإلا ضاع حقه في الرجوع على البنك فاتهم الاعتماد، ففي تلك الحالة المخاطر قد تصيب البنك الذي قام بالدفع وحده؛ لأن البنك فاتهم الاعتماد قد يمتنع الدفع له بحجة أن الغش قد اكتشف قبل الدفع؛ لذلك يجب على البنك المنفذ للاعتماد المؤجل أن يتوقف عن الدفع حال اكتشافه الغش حتى دون أن يطلب رأي البنك فاتهم الاعتماد، الذي قد يتصل من المسؤولية بعد ذلك.

ففي إحدى القضايا التي وردت في التقرير الذي يصدر المكتب البحري الدولي كان خطاب الاعتماد يتطلب أن يقدم المستفيد للبنك المعزز سند الشحن وشهادة رقابة على الشحنة وشهادة تؤكد عدم تلوث الشحنة، ثم قام البنك بدفع الثمن للمستفيد بعد استلامه لهذه المستندات، بعد ذلك طلب من المكتب البحري الدولي أن يتحري عن صحتها، فقام الأخير باكتشاف أن الشهادات التي قدمها المستفيد بخصوص الشحنة صادرة من شركة توقفت نشاطها منذ عدة سنين، وعلى ذلك قام البنك بمساعدة المكتب البحري الدولي بملاحقة المستفيد قضائياً، وإن كان من السهل أن يتفادى وقوعه في مثل هذا الغش لو كان بذل جهداً أكبر في فحص الأوراق قبل الدفع (IMB Reports, 2003).

2- دور معطي الأمر (المشتري) في مواجهة الغش البحري:

يظهر دور معطي الأمر في مواجهة الغش البحري، أما في المرحلة التي تسبق وقوع الغش ويكون دوره وقائياً، وإما أن يظهر بعد تنفيذ الاعتماد المستندي، وهنا يكون دوره كرد فعل لوقوع أفعال الغش البحري بخصوص الاعتماد المستندي.

المرحلة الأولى- الوقاية من وقوع الغش البحري: هذا الدور الوقائي الذي يقوم به معطي الأمر ليحول دون وقوع الغش البحري يكون في الحالة التي يشتبه فيها معطي الأمر بأن هناك أعمالاً احتيالية قام بها المستفيد بخصوص الاعتماد المستندي، وعلى ذلك يجب على معطي الأمر أن يخطر بنبكه بهذه الشكوك ليتحقق منها ولتعليق تنفيذ الاعتماد المستندي.

المطلب الأول: دور الشركات المستترة في وقوع الغش البحري
يقصد بالشركة وفقاً للمادة (582) من القانون المدني الأردني عقد يلتزم بمقتضاه شخصان أو أكثر بأن يساهم كل منهم في مشروع مالي بتقديم حصته من مال أو من عمل لاستثمار ذلك المشروع واقتسام ما قد ينشأ عنه من ربح أو خسارة (القانون المدني الأردني، 1976).

وتأسيساً على ذلك تُعد الشركة عقداً يلزم لصحته توفر الأركان الموضوعية العامة التي تقوم عليها سائر العقود، بالإضافة إلى الأركان الموضوعية الخاصة بعقد الشركة، والمتمثلة في تعدد الشركاء وتقديم الحصص ونية المشاركة واقتسام الأرباح والخسائر؛ فإذا ما توفرت هذه الأركان صح العقد وظهر على مسرح الحياة القانونية شخص معنوي يتمتع باستقلال ذاتي قادر على اكتساب الحقوق والتحمل بالالتزامات (العريني، 2005).

هكذا نشأت الشركة في الأصل يحتاج إلى توافق إرادة شخصين على المساهمة في المشروع، بنية اقتسام ما ينتج عنه من أرباح أو خسائر، كما أن الشخصية القانونية للشركة لا تولد إلا بتسجيل الشركة، فهذه الشخصية المعنوية يترتب عليها في الحقيقة العديد من الآثار المتعلقة بمديري الشركة والشركاء أو المساهمين فيها، وبعض هذه الآثار ستكون على صلة بعمليات الغش البحري التي تصدر عن هذه الشركات التي تعمل في مجال التجارة البحرية.

فهذه الشخصية المعنوية للشركة تؤدي إلى وجود استقلال قانوني بين الذمة المالية للشركاء والذمة المالية للأشخاص المكونين لها؛ وإن كانت هذه الاستقلالية غير تامة على أساس أن تصرفات الشركة مراقبة من قبلهم، كما أن الشكل الذي تأخذه الشركة هو الذي يقيم الفاصل بين شخصية الشركة وشخصية الشركاء (سامي، 2010).

هذا الاستقلال القانوني بين الذمة المالية للشركة والذمة المالية للشركاء قد يكون من ضمن أهداف الشريك والدافع للمشاركة في تكوين الشركة؛ حيث يضمن له ذلك المخاطرة فقط بالأموال التي ساهم بها في الشركة أي نسبة حصته في رأس مالها، أما باقي الأموال التي في ذمته المالية فتحتفي خلف الفاصل القانوني بين شخصية الشريك والشخصية المعنوية للشركة في مواجهة دائتي الشركة؛ لذلك سنرى كيف يمكن لمبدأ الفصل بين الذمة المالية للشركة عن الذم المالية للشركاء أن يكون أداة لبعض المحتالين في عالم التجارة البحرية لكي يؤسسوا شركات ملاحية بحرية وهمية يستترون خلفها لينفذوا أعمالاً احتيالية في عالم التجارة البحرية، وكيف يمكن للمحاكم أن تتدارك هذه الأفعال.

مباشرة؛ ففي إحدى القضايا كان البنك فاتح الاعتماد كان قد استلم مستندات المستفيد، ورأى أنها مطابقة لخطاب الاعتماد، كما أن البنك المعزز كان قد قِيل هذه المستندات من البائع ورأى أيضاً أنها مطابقة مع خطاب الاعتماد، ثم قام البنك فاتح الاعتماد بنقل الوثائق إلى معطي الأمر ليستلم البضائع، فقام الأخير بقبولها دون أن يبدي تحفظات عليها، بعد ذلك تبين أن سند الشحن كان مزوراً، وأن الشحنة المتفق عليها لم تصل ولن تصل أبداً، فقام معطي الأمر برفع دعوى على البنك المعزز يطالبه برد ما دفعه من ثمن إلى المستفيد، قضت محكمة أول درجة بأحقية معطي الأمر في استرداد الثمن من البنك المعزز، ثم طعن البنك المعزز أمام محكمة الاستئناف بباريس التي قضت لصالحه تأسيساً على عدم وجود علاقة قانونية بين معطي الأمر والبنك المعزز (Cour d'Appel de Paris, 1983).

وأكدت الحكم محكمة النقض تأسيساً على غياب العلاقة القانونية بين معطي الأمر والبنك المعزز؛ حيث إن هناك استقلالاً في العلاقة القانونية بين معطي الأمر والبنك فاتح الاعتماد من جهة، والعلاقة القانونية بين البنك فاتح الاعتماد والبنك المعزز من جهة أخرى، على ذلك لم يبق أمام معطي الأمر سوى الرجوع على البنك فاتح الاعتماد؛ باعتبار أن العلاقة الأساسية كانت معه (Cour de Cassation, 1985).

هكذا بعد دراسة الغش المتعلق بالاعتماد المستندي المرتبط بالتجارة البحرية، نجد أن من أهم أفعال الغش التي ظهرت في الوقت الحالي متعلقة بالشركات البحرية التي تستغل السفن، ففي الوقت المعاصر أصبح تحديد الشركة المحتالة مالكة السفينة أمراً غاية الصعوبة، فهي غالباً مستترة خلف إحدى الشركات الوهمية، الأمر الذي يترتب عليه العديد من النتائج شديدة الخطورة في مسألة التجارة البحرية؛ لذلك سنخصص المبحث الثاني لدراسة هذا النوع من الغش البحري المؤسسي.

المبحث الثاني

الغش البحري الصادر عن الشركات البحرية المستترة

هذا النوع من الغش البحري ظهر حديثاً في ساحة التجارة البحرية، ويلعب الدور الرئيس فيه شركات الملاحية التي تحاول التستر وراء أشخاص معنوية أخرى للتهرب من الالتزامات الواقعة عليها نتيجة استغلالها للسفن؛ لذلك قد يكون من المناسب تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين على النحو التالي:
المطلب الأول: دور الشركات المستترة في وقوع الغش البحري.
المطلب الثاني: تصدى القضاء للغش البحري المتعلق بالشركات.

الشركات أداة اقتصادية لقيادة عدة شركات بهدف تحسين قدراتها وبالتالي زيادة أرباحها، مع احتفاظ المجموعة بشخصية قانونية مستقلة عن الشخصية القانونية لكل شركة من شركات الوليدة؛ فالرقابة والتوجيه الذي تخضع له الشركات الوليدة في مواجهة الشركة القابضة لا يعنى أن للشركة شخصية غير مستقلة؛ وإلا أصبحت الشركة الوليدة مجرد واجهة تمثيل للشركة القابضة، وأنها شركة وهمية Society Fictive لها وجود ظاهري فقط دون الوجود القانوني (شاهين، د.ت).

على الجانب الآخر في عالم البحر، قد نجد نموذجاً لما يطلق عليه مجموعة الشركات، يمثل فيما يطلق عليه "شركة السفينة الواحدة Single Ship Company، فهذه الشركة تمثل مجموعة من الشركات التي تستغل أو تمتلك سفن شحن، ولكن تظل كل شركة عضو في المجموعة متمتعة بذمة مالية مستقلة، ولا تضمن الوفاء بديون أي شركة أخرى عضو في المجموعة؛ حيث إن المجموعة تنشئ ستاراً بين أنشطة الشركات المالكة للسفن، والمخاطر التي قد تتعرض لها هذه الشركات من جراء هذه الأنشطة، هذا الحائل ينشأ من وجود الشخصية المعنوية المستقلة لكل شركة وليدة عن الشركة الأم؛ فعلى الرغم من أن شركة الملاحه مالكة السفن تظل في ممارسة نشاطها عن طريق المجموعة، لكنها تبقى محتفظة بشخصيتها المعنوية المستقلة، بما يسمح بتجنب عدة مخاطر كانت ستعرض لها لو مارست نشاطها مباشرة، دون تغطية من المجموعة (Baughen, 2002).

فإذا مارست الشركة مالكة سفينة نشاطها عن طريق المجموعة، وأثناء ذلك نشأت مسؤوليتها عن بعض الأضرار، فالداننون لن يكون أمامهم سوى الرجوع على المجموعة أو Single Ship Company التي تتعامل باسمها، وستظل الذمة المالية للشركة مالكة السفينة والعضو في المجموعة مستترة عن هؤلاء الداننين، والذي يرجح عدم قدرتهم على ملاحقة هذه الشركة قضائياً؛ هكذا تكون شركة السفينة الواحدة قد أنشأت حائلاً واقعياً بين المالكين الحقيقيين، والسفن التي تستغلها الشركة في ممارسة نشاطها، وأصبحت طريقة للتفاف حول المخاطر القانونية في مجال التجارة البحرية.

وهذا الوضع القانوني لا يحتاج سوى أن يكون للشركة الأم - وفقاً لقانونها الوطني - الحق في تملك أسهم شركة أخرى، كما أنه لا يوجد في معظم التشريعات ما يحول دون السيطرة المالية لشركة على شركة أخرى، ولو وجدت مثل هذه القيود

حيث إن النظام القانوني الخاص للشركات التجارية يمكن أن يمثل في عالمنا المعاصر ركناً أساسياً في عمليات الغش التجاري البحري؛ فقد يستغل بعض الأشخاص هذه التركيبة القانونية للشركات التجارية وما قد يشوبها من ثغرات للوصول إلى هدف غير مشروع؛ وهذا ما يجعل الشركة موضع غش بحري في بعض الحالات.

أولاً- الغش المتعلق بالشركات التجارية البحرية يرجع إلى ما يشوب نظامها القانوني من ثغرات:

للقوف على الثغرات التي قد توجد في الشركات التجارية البحرية - التي تستخدم في أعمال الغش البحري المعاصر - يجب في البداية أن نتعرف على مفهوم الشركات المستترة التي ما تكون في الغالب موضع الغش البحري، ثم نتطرق للغش الذي يقع عن طريقها.

(أ) الشركات التجارية البحرية المستترة:

لا يخفى على أحد أن مفهوم الشركة في الوقت الحالي أصبح واسعاً ومرناً، الأمر الذي سمح بظهور تجمعات لتلك الشركات، وأوضح مثال لهذه التجمعات يظهر في الشركات القابضة Holding Company التي يعرفها بعض الفقه بأنها: تلك الشركة التي تمتلك أسهماً في عدة شركات أخرى تسمى بالشركات التابعة، الأمر الذي يُمكنها من إدارة تلك الشركات والتحكم في كيفية إدارة وتسييرها (الشرقاوي، 1975- هـ، 1997). ويعرفها جانب آخر من الفقه بأنها: مركز السيطرة أو مخ مجموعة الشركات الوليدة وعقلها، فتلك الشركات أساسها قائم على المشاركة المالية من حيث الأصول أو الأهداف (عيسى، 1976). فنجد أن تلك الشركة التي تختلف القوانين في تعريفها تقوم على المساهمة في رأسمال عدة شركات بغرض السيطرة عليها؛ حيث يكون للشركة القابضة الإشراف وتوجيه تلك الشركات، باعتباره حقاً لمالكي أغلبية رأس المال (الشرقاوي 1975).

والأمر نفسه بالنسبة لما يطلق عليه مجموعة الشركات، حيث نجد لكل شركة من شركات المجموعة وجود قانوني مميز، ويوجد شركة أم تنفرع عنها باقي تلك الشركات الوليدة Subsidiaries. كهذا تكون الشركة القابضة(*) أو مجموعة

(*) من أول التشريعات الغربية التي تعرضت للشركات القابضة قانون الشركات الإنجليزي لسنة 1985م والمعدل بقانون الشركات لسنة 1989م؛ حيث أوضح المشرع في المادة 736 من القسم 144 الحالات التي تكون فيها شركة قابضة، وهي: أ- أن يكون لها أغلبية حق التصويت في شركة أخرى. ب- إذا كانت شريكة فيها ولها حق التعيين أو فصل أغلبية أعضاء مجلس إدارتها. ج- إذا كانت شريكة فيها وتسيطر وحدها وفقاً لاتفاق مع الشركاء الآخرين على حق التصويت

مستأجرها غير مجهزة وببين عنوانه، وعندئذ يفترض أن هذا المستأجر للسفينة غير مجهزة هو الناقل، كما يمكن للمالك أن يدحض أنه هو الناقل، وذلك بتحديد هوية الناقل الحقيقي وتوضيح عنوانه، كما يمكن لمستأجر السفينة غير مجهزة أن يدحض على النحو ذاته افتراض أنه هو الناقل بتحديد هوية الناقل الحقيقي.

وهذا الأمر الذي أقرته الاتفاقية سيؤدي إلى النتيجة نفسها؛ وهي أن "تضيق المسؤولية"، فعقد النقل الذي تبرمه شركة نقل تستغل عدة سفن دون أن يذكر فيه هوية الناقل، إذا قامت المسؤولية بشأنه، وفقاً للاتفاقية تقوم المسؤولية على المالك المسجل للسفينة، الذي بدوره قد يدفع مسؤوليته بأن السفينة وقت النقل الذي تسبب في قيام المسؤولية كانت مؤجرة غير مجهزة ويحدد هوية المستأجر وعنوانه، الذي قد يظهر بعد ذلك أنه شخص وهمي لا وجود له في العنوان الذي حدده المالك.

هكذا لا يمكن للمضروب الرجوع على مجموعة الشركات، ولا على شركة الملاحة البحرية مالكة السفينة إذا لم يفصح عن هويتها في عقد النقل، ولا على مالك السفينة الذي دفع مسؤوليته عن الضرر بأن أثبت أن سفينته كانت مؤجرة غير مجهزة وقت النقل.

ويرى الباحث أن حل مشكلة ضياع المسؤولية بسبب وجود أفعال الغش الصادرة من أحد أشخاص عقد النقل البحري يقع على عاتق القضاء تأسيساً على قاعدة العامة "الغش يفسد كل شيء"، ولكن سيظل المضروب ملتزماً بإثبات الغش الواقع من أحد أطراف عقد النقل البحري أي إثبات غش إما مجموعة الشركات المشغلة للسفينة، التي تعاقدها معها على نقل بضائعه، وإثبات أنها كيان وهمي تم إنشائه من قبل عدة شركات ملاحة بحرية بهدف التستر وعدم الظهور أمام الغير، وبالتالي البعد عن ملاحقتهم القضائية في حال إصابتهم بأضرار ناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحري.

إما إثبات غش شركة الملاحة البحرية المالكة للسفينة وأنها شركة انضمت واقعياً فقط لمجموعة شركات بهدف التهرب من المسؤولية، أو أن يثبت غش مستأجر السفينة غير المجهزة الذي قدم بيانات غير صحيحة عن هويته بهدف التهرب من المسؤولية حال قيامها، وهي وقائع مادية يجوز للمضروب أن يثبتها بكافة طرق الإثبات.

(ب) الشركات المستترة موضع غش بحري:

هكذا قد تؤدي الاستقلالية التي تتمتع بها شركة السفينة الواحدة وعدم ظهور الشخصية القانونية لشركات النقل البحري الوليدة في عقود النقل البحري التي تبرمها المجموعة، ووجود

فمن الممكن التهرب منها بأساليب عديدة (عيسى، 1976). وإذا ما علمنا أن جانباً من فقهاء القانون البحري كان دائماً يصف مجهزي السفن بأنهم أشخاص يسيطر عليهم الرغبة الملحة للكسب السريع، وأنه لا عجب في أن نجد بعضهم يُقدّمون على أعمال يحيطها العديد من المخاطر التي قد تضر الغير، على الرغم من علمهم المسبق بهذه المخاطر (Boiteux, 1955)؛ لذلك ظل يشغل بال الكثيرين كيفية معاقبة مالكي السفن المستترين، في ظل انتشار هذه النوعية من الشركات التي أطلق عليها رئيس المحكمة التجارية في Saint-Nazaire بفرنسا بأنها: "شركات على الورق" (*). وذلك إلى جانب الحيرة التي كانت تتناب القضاء عندما تعرض عليه مثل هذه الإشكالية.

هذه الأمور جعلت القضاء البحري الفرنسي يستقر بعد ذلك على الأخذ بنظرية المظهر أو الواقع، المؤسسة على معايير ظاهرية ومرتبطة بالذمة المالية (Cobier, 1999)؛ وذلك للوصول إلى الشركة المجهزة أو المالك الحقيقي للسفينة، وليس للشركة التي تستغل هذه السفن باسمها فقط، خاصة أنه في الغالب يكون عقد النقل المبرم أو سند الشحن الذي تستخدمه هذه الشركات غير متضمن لاسم الناقل، أي: مجهول anonyme.

هكذا قد نجد أن مسؤولية المجهز قد تتعدد كما لو أصيبت البضائع المشحونة بتلف أثناء عملية النقل، أو لكونه مديناً بمصاريف مرتبطة باستغلال السفينة، أو لضرر أصابت السفينة به الغير، ثم يفلت من تلك المسؤولية إما لسبب واقعي هو اختفاؤه دون أن يستدل له على عنوان حقيقي له، أو لسبب قانوني هو أنه مخفي وراء ما يسمى مجموعة السفينة الواحدة ليحول بينه وبين المسؤوليات الناجمة عن استغلال السفينة الشركة التي تدير السفن (عطاري، 2007).

وبالنظر للقواعد الدولية نجد أيضاً أنها لا تضع حلولاً لهذا الوضع؛ فالاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً "قواعد روتردام 2008م" تنص في الفقرة الثانية من المادة 37 على أنه في حال خلو تفاصيل عقد النقل من هوية الناقل، وكان واضحاً فيه أن البضائع حملت على سفينة محددة الاسم، يفترض أن المالك المسجل لتلك السفينة هو الناقل، ما لم يثبت المالك أن السفينة كانت وقت النقل مؤجرة غير مجهزة ويحدد هوية

(*) Compagnies de Papier, expression du président du tribunal de commerce de Saint-Nazaire dans une ordonnance de référé du 31 Octobre 1985, Revue de Droit Maritime Française 1988, p.558.

ففي تلك الحالات المتعلقة بعالم البحر والتي تتضمن فيها عدة شركات تحت إدارة مجموعة واحدة ليس لتحقيق أرباح ونتائج اقتصادية أفضل، وكذلك الحالة التي يكون فيها الهدف من وراء تأسيس إحدى الشركات ليس مجرد الاستخدام المشروع للاميازات التي يقرها القانون للشركات، بل للتهرب من المسؤولية، يمكن أن نبحت عن غش بحري مؤسسي.

ثانياً- تعدد حالات الغش البحري المتعلق بالشركات:

يظهر الغش البحري المتعلق بالشركات - غالباً - كأحد الطرق التي يستخدمها الشخص المحتال لكي يتمسك بمبدأ تحديد مسؤوليته عن الأضرار في الأحوال التي لا يجوز له أن يتمسك بتحديد مسؤوليته (**)، ففي هذه الحالة يختفي وراء الشركة الوهمية مالك السفينة المسئول عن حدوث ضرر ناشئ عن فعل أو امتناع شخصي من جانبه تم بقصد إحداث ذلك الضرر، أو رعونته منه مع وعيه باحتمال حدوث الضرر (المادة الرابعة من معاهدة لندن 1976م بشأن تحديد المسؤولية في مسائل الديون البحرية).

حيث إنه في الحالات التي لا يستطيع مالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته أمام المضرور؛ ومن ثم يسأل في كافة ذمته المالية عن تعويض هذا الضرر؛ قد يلجأ مالك السفينة المحتال تجنباً لذلك إلى التستر وراء إحدى الشركات التي تظهر كمستغل للسفينة، فتكون هي المسؤولة عن هذا الضرر الذي يسقط معه الحق في تحديد المسؤولية، ولا يبقى أمام المضرور للحصول على التعويض سوى الرجوع على الذمة المالية للشركة، وتبقى الذمة المالية للمالك المحتال بمنأى عن هذه المطالبات؛ على أساس أن الضرر الذي تسببت فيه السفينة تعد الشركة مسئولة عنه، وهذا لا يحرره من الحق في تحديد مسؤوليته؛ هذا إلى جانب صعوبة أن يثبت المضرور أن المالك هو المسئول عن الخطأ وليس الشركة؛ هكذا تكون مسألة تمسك مالك السفينة بتحديد مسؤوليته هي ذاتها الفعل الاحتيالي والأداة هي الشركة (GRIGGS and Williams, 1998).

ومن أشهر القضايا التي حاول فيها مالك السفينة الاختفاء وراء إحدى الشركات للهروب من المسؤولية، هي قضية السفينة Erika، ناقلة البترول المالطية التي غرقت قرابة السواحل الفرنسية في 11 ديسمبر 1991م والتي كانت محملة بحوالي 31000 طن من الوقود الثقيل، وكانت تتجه من دونكيرك (فرنسا) إلى ليفورنو (إيطاليا) في أحوال جوية سيئة، والتي

تداخل للذمم المالية لعدة شركات شحن، ولتشابك المصالح وتضافرها يجعل من نشأت مثل هذه المجموعة في عالم التجارة البحرية موضع شبهات. فمن الطبيعي أن تتبعية شركة ملاحية بحرية إلى مجموعة شركات يتطلب بالضرورة أن تكون لهذه الشركة الأخيرة الهيمنة الاقتصادية عليها؛ حيث إن رأس مال الشركة التابعة يكون مخصصاً لخدمة مجموعة الشركات، وينتهي أي استقلال مالي كان لها قبل الانضمام إلى المجموعة، ولا يمكن أن يكون لها أنشطة تجارية خاصة بها فعلياً، وينتهي ضمناً هيكلها التنظيمي.

لذلك عندما تعرض قضية أمام القضاء الفرنسي بخصوص شركة وهمية في مجال التجارة البحرية نجده يبحث عن دلائل عدة كي يقرر ما إذا كان هناك تبعية حقيقية، أم أن المجموعة مجرد شركة وهمية، فيأخذ في اعتباره أن التبعية تظهر بوضوح عندما يكون للشركة الوليدة نفس المديرين ونفس الإدارة وذات البنك لمجموعة الشركات (Cour d' Appel de Rouen, 2000).

فالغش المتعلق بالشركات في عالم التجارة البحرية قد يظهر عندما تتضمن إحدى شركات النقل البحري إلى مجموعة من الشركات، أو يقوم مالك سفينة بنقل تبعيتها إلى شركة وهمية بهدف الإفلات من المسؤولية الواقعة عليه جراء استغلال السفينة، وهذا النوع من الغش يفرض على القضاء أن يبحث على الدلائل التي تثبت أن هذه التبعية للسفينة هي تبعية وهمية؛ ففي قضية عرضت أمام القضاء الإنجليزي عام 1997م تعرف بقضية The Tjaskemolen (*) قررت المحكمة أن انتقال تبعية السفينة موضوع القضية إلى إحدى الشركات يعد باطلاً ومن قبيل الغش؛ حيث إن هذه الشركة الأم لم يكن لها وجود قانوني وقت نقل السفينة إلى تبعيتها، وأن مالك السفينة قام بهذا الفعل بهدف تجنب إجراءات الحجز على السفينة.

بالإضافة إلى ذلك قد يظهر الغش البحري المتعلق بالشركات في مسألة إنشاء الشركة ذاتها، حيث يكون الغش البحري هو الهدف وراء تأسيس الشركة لكي يتم التخلص من ديون الغير الواردة على السفينة؛ ففي تلك الحالة يقوم مالك السفينة بالمساهمة في تأسيس إحدى الشركات حتى يتهرب من وقوع الحجز على سفينته أو للهروب من المسؤولية عن أضرار تسببت فيها سفينته.

(*) انظر قضية السفينة Tjaskemolen على الموقع التالي:

The case of The Tjaskemolen [1997] 2 Lloyd's Law Report 465:

<http://www.ipsofactoj.com/highcourt/2003/Part3/hct2003%283%29-004.htm>

(**) راجع المواد (96) من قانون التجارة البحرية الأردني للوقوف على الحالات التي لا يجوز لمالك السفينة التمسك فيها بتحديد مسؤوليته.

المالك الحقيقي للسفينة، هي التي قد تسمح لهذا الأخير بتصفية أمواله، أو بالاختفاء في مكان ما، مما يحول دون الوصول إليه، لاستيفاء التعويض منه؛ لذلك تعد هذه الشركات القابضة في مجال النقل البحري مجالاً واسعاً للأعمال الاحتياطية، وتكون أشد خطراً إذا ما تعلقت بسفن شحن المواد البترولية، التي لا تتوقف نتائج حوادثها على الأضرار الاقتصادية فقط، بل قد تتسبب في كوارث بيئية ضخمة إلى جانب أثرها السلبي على سياحة الدول المضروور سواحلها، وتظل آثارها عالقة بالذهن فترة زمنية طويلة كما هو بالنسبة لحادث غرق ناقلة البترول Erika، التي كانت آثارها مأسوية بالنسبة لكافة الأطراف التي تعلقت بها، بيد أنه لحسن الحظ أن حوادث التسريبات النفطية Les marées noires تعد نادرة نسبياً، فإذا ما قارنا عدد الرحلات الضخمة التي تقوم بها ناقلات البترول على مستوى العالم، بعدد الحوادث التي تقع لهذا الناقلات، سنصل إلى أن حوادث غرق ناقلات البترول قليلة جداً وسط الحوادث البحرية في عالم التجارة البحرية.

كما أن هذا النوع من الغش البحري يكون أكثر وقوعاً في الحالات التي يصدر فيها أمر من القضاء بالحجز على أموال أحد أطراف علاقة تجارية بحرية، ففي قضية السفينة Arti قامت شركة Bayview Shipping باستئجار السفينة Arti من شركة Samara Trading من أجل نقل حمولة سبائك صلب إلى شركة مشتريّة تدعى Shangaï 3 إحدى الشركات التابعة لمجموعة شركات صينية تدعى Baostell. وأثناء الرحلة أصاب السفينة عطب وتوقفت عن استكمال رحلتها في جزر Andaman في خليج البنغال، فتم توقيع اتفاق بين شركة Shangaï 3 وشركة Bayview Shipping بأن يتم قطر السفينة إلى شنغهاي حيث تستطيع شركة Shangaï 3 أن تحصل على حمولتها، ويتمكن وكيل شركة Bayview Shipping من تحميلها ببضائع أخرى، غير أنه بمجرد وصول السفينة إلى ميناء شنغهاي فوجئت شركة Bayview Shipping بأن البضاعة تم إنزالها في أحد المستودعات وبيعها من قبل السلطات الصينية، ودون أن يتم سداد أجرة النقل لها.

قامت الشركة Bayview Shipping برفع دعوى أمام المحكمة العليا في لندن ضد شركة Shangaï 3 التي ألزمتها المحكمة بسداد أجرة النقل، لكن الشركة لم تلتزم، فقدمت شركة Bayview Shipping طلباً إلى محكمة Nanterre في فرنسا للحجز على أموال شركة Baostell Trading الفرنسية، فأصدرت المحكمة قراراً بالحجز على أصول الشركة، فقامت الأخيرة بالطعن في هذا القرار على أساس أن هناك استقلال قانوني بين المجموعة الصينية Baostell وشركة Baostell Trading الفرنسية، وذلك

تسببت في أضرار بيئية واقتصادية وسياحية ضخمة طالت العديد من سواحل المحيط الأطلنطي بسبب قوة الرياح ومعاملات المد والجزر القوية، ومن أكثر المدن الساحلية التي تضررت بسبب تلوث المياه بتسريبات البترول، ساحل جنوب فينيسيتير وجزيرة موربيهان وجنوب نورمانتير وجزيرة دى جروا بفرنسا(*).

وفي محاولة للوصول إلى المسؤول عن الأضرار التي سببتها السفينة Erika(*) وجد أنها كانت تعمل لحساب مجموعة شركات كان قد تم تكوينها ببراعة ودقة للسماح للمالك الحقيقي بالاختفاء ورائها، وخلق تعميم على ملكية السفينة؛ وذلك للحد من المخاطر المالية التي قد تترتب على استغلالها؛ فالسفينة Erika كانت مملوكة من قبل شركة مالطية تدعى Tevere Shipping وكانت إدارتها الملاحية مؤمنة عن طريق شركة إيطالية تدعى Panship التي أجرت الناقلة بالمدة لشركة أخرى تدعى helvético-bahaméenne Selmont Amarship والتي قامت بدورها بإبرام عقد إيجار بالرحلة للسفينة Erika لمصلحة شركة البترول Total Fina. ليظهر بعد ذلك أن الشركة المالكة للسفينة واحدة ضمن عدة شركات مكونة لشركة قابضة يونانية - شركة السفينة الواحدة - تدعى Drytank SA، وهذه الشركة القابضة ذاتها كانت تمول من بنكين إيطاليين، هما: Euromare و Italmare، واتضح بعد ذلك أن وراء كل هذه السفن التي تديرها الشركة القابضة نجد شخصين هما Luca Vitiello و Giuseppe Savarese المالكان الحقيقيان للسفينة.

هكذا يظهر من هذه القضية أن تكوين مثل هذه الشركات القابضة في عالم التجارة البحرية، وما يتسم به نظامها من تعقيد بجانب العلاقات المتباينة التي تدخل فيها السفن التي تديرها مثل هذه الشركات، قد يكون الهدف منه إخفاء أصحاب السفن الحقيقيين للإفلات من المسؤولية عن الأضرار التي تتسبب فيها سفنهم.

وعلى الرغم من شدة التعقيد والبراعة التي تتكون بها تلك الشركات القابضة في عالم التجارة البحرية لإخفاء المالك الحقيقي للسفينة، إلا أن مالكيها قد يُكشف عنه بعد مرور بعض الوقت، لكن هذه الفترة الزمنية ما بين وقوع الحادث واكتشاف

(*)Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux, accident/ erika... sur internet: <http://www.cedre.fr/fr/accident/erika/erika.php>

(*)L'affaire Erika, sur internet: http://fourga.free.fr/erika/13_autours.htm#titre

تكون سائراً بين السفن وما ينتج عن استغلالها وشركة Latvian التي تظل دائماً هي المسيطرة عليها من وراء هذا الستار (Cour d'appel de Pau, 1999).

وهذا ما أكدت عليه محكمة النقض الفرنسية التي صدقت على حكم محكمة الاستئناف، وأكدت على أن هناك العديد من الأدلة تثبت أن هذه الشركات وهمية فعلاً، وأن هناك غشاً مؤسسي صادر عن شركة Latvian يعاقب عليه القانون، الهدف من ورائه محاولة عدم توقيع الحجز على السفن التي تملكها الشركة (Cour de cassation, 2002).

هكذا يمكن القول إن مكافحة الغش البحري المتعلق بالشركات المستترة يكون عن طريق قيام المحاكم بالبحث عن الأدلة التي تثبت وجود شركات وهمية بهدف الهروب من المسؤولية الناتجة عن استغلال السفن، سواء كانت الشركة الوهمية عبارة عن شركة قابضة أو مجموعة شركات (شركة السفينة الواحدة)، أو كانت الشركة الوهمية شركات وليدة تحاول أن تختبئ ورائها شركة أم، تحاول أن توزع ذمتها المالية بين عدة أشخاص معنوية للهروب من المسؤولية التي قد تنتج عن استغلال السفن.

المطلب الثاني: دور القضاء في مواجهة الغش البحري المؤسسي

كان للقضاء في فرنسا وإنجلترا رؤية عملية لكشف الشركات المستترة بطريقة مؤكدة، إلا أن القضاء الإنجليزي بصفة خاصة يعد له السبق في هذا المضمار، وكونه كان أكثر وضوحاً وتحديداً في مواجهة هذا الغش عن نظيره الفرنسي كما سنرى.

أولاً- دور القضاء الفرنسي في التصدي لغش الشركات المستترة:

القضاء الفرنسي في سبيله لمكافحة الغش البحري المتعلق بالشركات كانت دائماً نظريته متوسعة وعملية لكشف الشركات المستترة التي تقوم بأعمال غش بحري، وهذا التوسع في مفهوم الشركات المستترة تجسد في نظريتين، وإن كان هذا التوسع في كشف الغش كان لا يخلو في بعض الأحيان من آثار سلبية على المسائل التجارية.

(أ) نظرية السفن الظاهرة ونظرية دولة المصدر:

تعد نصوص اتفاقية بروكسل 10 مايو 1952م لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية، هي القواعد القانونية المطبقة في فرنسا على مسائل الحجز التحفظي على السفن البحرية، التي تتيح الحجز على السفينة بسبب وجود دين بحري على مالكة، سواء أكان هذا الدين

حتى تنتهب من تنفيذ أمر الحجز على أصولها، فرفضت المحكمة هذا الطعن مقرر أن رأس مال الشركة الفرنسية جزء من رأس مال المجموعة، وأن الضرر الذي تسببت فيه إحدى شركات المجموعة يمثل خسارة للمجموعة كلها، وأن الشركة الفرنسية ما هي إلا كيان وهمي تختفي وراء تلك المجموعة (Cour d'appel de Versailles, 2003).

وفي قضية أخرى تتعلق بهذا النوع من الغش عرضت أمام محكمة النقض الفرنسية، تتلخص وقائعها بأن شركة Latfeers تم إنشاؤها وإدارتها عن طريق شركة أخرى تدعى Capco التي تعمل في الأصل لحساب شركة Latvian للنقل البحري، وبذلك التزمت الشركة الأخيرة بأن تقدم دائماً الدعم المالي لشركة Latfeers. ولكي تمارس Latfeers نشاطها قامت باستئجار 6 سفن لاستغلالها من شركة Stosznia، لكن بعد ذلك انخفض سعر السوق وأصبحت العقود التي أبرمتها Latfeers غير مجدية، لهذا قررت شركة Latvian وقف تمويل شركة Latfeers التي لم يكن يملك مؤسسها ضمانات من شركة Latvian - التي تعد بمثابة الشركة الأم - للوفاء بالتزاماتها المالية، وبذلك لم تعد تستطيع Latfeers أن تفي بالتزاماتها تجاه شركة Stosznia.

لذلك قامت شركة Stosznia برفع دعوى قضائية ضد شركة Latfeers أمام محكمة العدل العليا في لندن، التي ألزمت شركة Latfeers بدفع تعويض قدره 11993053 دولار كتعويض لشركة Stosznia عما فاتتها من كسب وما لحقها من خسارة؛ ولكي تؤمن شركة Stosznia حصولها على مبلغ التعويض قامت بالحجز التحفظي على سفينتين تابعتين لشركة Tarangora وشركة Raznia في إحدى الموانئ الفرنسية، ثم أقامت دعوى أمام القضاء الفرنسي؛ لكي تكشف عن أن هناك اتحاد في المصالح بين شركات Latfeers و Tarangora و Razni، وكونها مجرد شركات وهمية تختفي ورائها شركة أم (Latvian)؛ وبالتالي يجوز الحجز على كافة السفن التابعة لهذه الشركات وفقاً لحكم محكمة العدل العليا في لندن باعتبارها تمثل أصولاً لزمة مالية واحدة كانت مسؤولة عن الضرر الذي أصابها (Cour de cassation, 2002).

وكانت محكمة استئناف Pau قد توصلت بتاريخ 8 يونيو 1999م إلى عدة وقائع هي أن شركة Latfeers تعد شركة وهمية؛ لأن الأنشطة التي أنشئت من أجلها لا توجد على أرض الواقع، كما أن شركتي Tarangora و Razni يتضح من الوثائق المتعلقة بشخصيتهما المعنوية أن جميع قرارات الشركتين تأتي دائماً لفائدة شركة Latvian، مما يثبت معه أن تلك الشركات وهمية، وأنها أنشئت لأجل هدف محدد؛ هو أن

ودون شك أن القضاء الفرنسي يحاول بهذه النظرية التصدي لظاهرة الغش البحري المتعلق بشركة السفينة الواحدة، فوفقاً لهذه النظرية إذا تعامل أحد الأشخاص مع مجموعة لشركات تعمل في مجال النقل البحري وكانت هناك دلائل ووقائع مادية مؤكدة على أن هذه المجموعة مجرد كيان وهمي تختفي وراءه شركة ملاحية هي المالك الحقيقي للسفينة محل العقد، أو أن مجموعة الشركات مجرد ستار لعدة شركات قامت بإنشاء المجموعة لتهرب من المسؤولية التي قد تنتج عن استغلال السفن، فهذا الشخص رغم أنه من الغير بالنسبة للعلاقة التي تربط بين هذه الأشخاص المعنوية المستقلة، إلا أنه وفقاً للمفهوم القانوني الذي وضعه القضاء الفرنسي للشركات الوهمية، يمكنه أن يحتج على الشركة التي تخفي نشاطها الخاص خلف شركة أخرى وهمية.

هكذا عندما تثار أمام المحاكم الفرنسية دعوى متعلقة بهذا النوع من الغش البحري المؤسسي، فإنه يبحث عن كافة الدلائل التي قد تشير إلى وجود مصالح مشتركة بين عدة أشخاص معنوية مستقلة، سواء كان هذا التضافر للمصالح يأخذ مظهراً اقتصادياً أو مالياً أو إدارياً، مع الأخذ في الاعتبار القضاء الفرنسي يترك الفرصة كاملة للمدعى عليه أن يثبت عدم وجود مصالح مشتركة، وأن الشركة المسؤولة ليست مجرد شركة وهمية الغرض منها إخفاء المالك الحقيقي لعدة سفن؛ وذلك بسبب النتائج الاقتصادية الجسيمة التي تترتب على وجود الشركة الوهمية (Cour d'Appel de Aix-en-Provence, 1988).

وقد لجأ القضاء الفرنسي في بعض القضايا إلى نظرية أخرى تدعى نظرية دولة المصدر، وهذه النظرية تطبق في الحالات التي تكون فيها السفينة المسؤولة سفينة تجارية تابعة لإحدى الدول، ففي تلك الحالة وفقاً لهذه النظرية يجوز الحجز على كل السفن التجارية التابعة لهذه الدولة أو إحدى هيئاتها، وتعتبر تلك الدولة بمثابة المالك الحقيقي في كافة الحالات، لكونها جهة الوصل بين جميع المؤسسات الوطنية التي تعمل في مجال النقل البحري (Cour de Cassation, 1988).

وهذه النظرية نادرة التطبيق، كما أن محكمة النقض الفرنسية رفضت تطبيقها عام 1987م في قضية السفينة Filaret؛ حيث كانت السفينة Navrom إحدى السفن التجارية التابعة لشركة وطنية رومانية، والتي كانت عليها ديون لعدة

ناشئاً عن استغلال السفينة، أم بسبب وجود حق عيني على السفينة، الأمر الذي يُمكن الدائن من توقيع حجز تحفظي على سفينة مدينة.

وتعد المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل هي محور اهتمام القضاء الفرنسي بخصوص مكافحة الغش البحري، فتلك المادة تنص على أنه: "1- يجوز للمطالب الحجز إما على سفينة معينة نشأت بشأنها المطالبة البحرية أو على أية سفينة أخرى يملكها الشخص الذي كان وقت نشوء المطالبة البحرية مالكاً لتلك السفينة المعينة(*)، 2- تعتبر السفن متحدة في ذات الملكية متى كانت الأنصبة فيها مملوكة كلها لذات الشخص أو الأشخاص...". هذه المادة على وجه التحديد هي التي تثير مشكلة المالك الحقيقي، ولا يمكنها أن تحل مشكلة الغش البحري المتعلق بالشركات أو ما أطلق عليه شركة السفينة الواحدة Single Ship Comany حيث نكون أمام ملكية مقسمة بين أكثر من شخص معنوي؛ ومن ثم يصعب التوصل إلى المالك الحقيقي للسفينة (Tassel, 1987).

لذلك قام القضاء الفرنسي منذ نهاية سبعينيات القرن الماضي تقريباً بالتوسع في تفسير هذه المادة التي تتيح للدائن أن يحجز على السفن الأخرى غير السفينة التي نشأ عنها الدائن البحري (السفن الشقيقة sister ships)، عن طريق تطبيق نظرية أطلق عليها "السفن الظاهرة" التي تعتمد في مضمونها على الوضع الظاهر (Cour d'appel de Rouen, 1983).

ونظرية السفن الظاهرة تعتمد في تطبيقها على إقرار الأوضاع الظاهرة؛ حيث إنها تسمح للشخص الذي وقع ضحية أعمال غش بحري، أن يثبت أن هناك أوضاعاً ظاهرية ووقائع مادية جعلته يعتقد بأن هناك سفينة محددة يملكها شخص معين؛ وعلى هذا الأساس يسمح القضاء الفرنسي بتطبيق نظرية الأوضاع الظاهرة لتحديد هوية المالك، وهو الأمر الذي قد يتيح للدائن البحري أن يحجز على سفينة ليس لها تبعية قانونية لمدينه، بل يكفي أن يثبت الدائن أنه عندما تعامل مع المدين كان يعتقد بناء على وقائع مادية مؤكدة أن هذا الشخص يملك سفناً معينة(**).

(*) المشرع الأردني اقتفى أثر هذا النص الوارد في اتفاقية بروكسل، ولم يكتفِ بتقرير حق الدائن في الحجز على السفينة التي نشأ دينه بسبب من الأسباب المتعلقة بهذه السفينة، إنما أتاح للدائن إمكانية الحجز على جميع السفن المملوكة للمدين، وذلك وفقاً للفقرة الأولى من المادة 106 من قانون التجارة البحرية الأردني.

(**) ومن أهم الوقائع المادية التي تثبت أن الشركة وهمية أنشئت كستار لعدة شركات لتهرب من المسؤولية الناتجة عن استغلال السفن، هو أن يكون هناك مصالح مشتركة وفائدة اقتصادية تصب في ذمة مالية واحدة،

انظر: ما سبق في قضية شركة Latvian للنقل البحري التي حاولت أن توزع التزاماتها البحرية بين عدة أشخاص معنوية وهمية للهروب من المسؤولية الناجمة عن معاملات البحرية.

(أ) وجهة نظر القضاء الإنجليزي تجاه الشركات البحرية المستترة:

يرجع تشدد القضاء الإنجليزي في كشفه لعمليات الغش البحري المتعلق بالشركات إلى أن هذه المدرسة تميل في الأساس إلى عدم التوسع في تفسير القوانين والاتفاقات الدولية، وهذا ما انعكس على تفسير القضاء الإنجليزي للمادة الثالثة من اتفاقية بروكسل 1952م لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية (السفن الشقيقة)، فإذا كان القضاء الفرنسي قد أسس على هذه المادة نظرياته الكاشفة للغش البحري المتعلق بالشركات، فإن القضاء الإنجليزي يطبق تلك المادة بحذر شديد ويفسرها بدقة ودون توسع فيها.

هذا الحذر في تفسير المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل الخاصة بالسفن الشقيقة تجسد بصورة واضحة في القضاء الإنجليزي، عندما قضت المحكمة العليا بأن الحجز التحفظي يمكن أن يقع على كافة السفن التي يفترض أن المدين هو مالكا الحقيقي وقت طلب الحجز؛ وبذلك يكون تطبيق قاعدة السفن الشقيقة في القضاء الإنجليزي يفترض توفر أمرين، الأول: وجود مالك محدد للسفينة مسؤول تم اتخاذ الإجراءات القانونية ضده، الآخر: أن يكون هذا المدين هو المالك الحقيقي لكافة السفن الشقيقة المراد توقيع الحجز عليها، مع التأكيد على أن المالك الحقيقي هو الشخص الذي يملك جميع أسهم السفينة.

وبذلك ذهب القضاء الإنجليزي إلى أن وجود شركة وهمية ليس بالضرورة أن يكون سبباً لتطبيق مبدأ السفن الشقيقة، بل لابد أن يثبت وجود غش فعلي حتى يتمكن القاضي من الحكم بوجود شركة وهمية احتيالية؛ ومن ثم تطبيق مبدأ السفن الشقيقة، ففي قضية Hayes v. Lloyd رفض القاضي تطبيق مبدأ السفن الشقيقة على أساس أن الشركاء لم يهدفوا من وراء تأسيس هذه الشركة القيام بأفعال غش، ويجب تطبيق المبدأ المستقر في القضاء الإنجليزي منذ عام 1897م أو ما يعرف بمبدأ Salomon الذي يقضي بأن الشركة لها شخصية قانونية مميزة عن الشركاء، كما أن وصف الشركة بأنها وهمية لا يمكن أن يكون أساساً لملاحقة الشركاء بسبب قيام مسؤولية الشركة، طالما غابت الأعمال الاحتياطية (Courts of Justice of UK, 1985).

وهذا ما يمكن أن نستنتج منه أن القضاء الإنجليزي يسمح بوجود شركات السفينة الواحدة طالما أن الهدف الذي أنشئت من أجله كان واضحاً ولم يثبت وجود أعمال احتيالية تهدف إلى هروب الشركاء من المسؤولية الناتجة عن استغلال السفن. هكذا يكون القضاء الإنجليزي متمسكاً لأقصى درجة مبدأ

دائنين فرنسيين بسبب استغلال هذه السفينة، وعندما وصلت السفينة Filaret إلى ميناء Rouen بفرنسا تم الحجز عليها؛ لكونها سفينة تجارية وطنية تابعة لدولة رومانيا، إلا أن محكمة النقض لم تأخذ بهذه النظرية، وقبلت الطعن المقدم من الشركة الرومانية التي تستغل السفينة Filaret، ورفضت الحجز (Cour de Cassation, 1988).

ومع ذلك فقد ذهب البعض إلى إمكانية تطبيق هذه النظرية إذا أثبت الدائن أن هناك تشابكاً في المصالح بين الشركات الوطنية؛ وبالتالي يمكنه الحجز على إحدى سفن هذه الشركات الوطنية، ولو لم تكن الشركة الوطنية التي تستغلها هي المدين الأصلي لهذا الدائن (Gouilloud, 1993).

(ب) سلبات التوسع في كشف الغش البحري المتعلق بالشركات:

هذا التوسع الذي قام به القضاء الفرنسي لكشف الغش البحري المتعلق بالشركات - والذي تجسد في اكتفاء القضاء بوجود صلة فعلية بين عدة شركات تكشف عن مصالح مشتركة، للسماح بالحجز على السفن التابعة لتلك الشركات - يعد رغم كل شيء مخالفاً للأعراف المتبعة في التجار البحرية، والتي تقضي بأن السفينة لا تضمن سوى الديون الناشئة عن استغلالها؛ لذلك يكون من المناسب عدم التوسع فيه نظراً لآثاره السلبية على التجارة الدولية التي تعتمد على النقل البحري.

كما أن رغبة القضاء الفرنسي في حماية الدائنين البحرين يجب ألا يُغلب على مصلحة باقي الأطراف البحرية، فالممارسة العملية في عالم البحر قد تثبت سوء نية الدائن البحري، وأن مالك السفينة كان انضمامه لمجموعة الشركات بهدف زيادة استثماراته وليس كستار يحاول به الحد من مسؤولياته الناتجة عن استغلال السفينة؛ لذلك كان القضاء الإنجليزي أكثر حذراً من القضاء الفرنسي في محاولته لكشف الغش البحري المتعلق بالشركات.

ثانياً- تشدد القضاء الإنجليزي في كشف الغش البحري للشركات المستترة:

على عكس القضاء الفرنسي الذي جاءت نظريته لكشف الغش البحري المتعلق بالشركات واسعة ومرنة لإثبات وجود الشركات الوهمية في عالم التجارة البحرية، نجد أن القضاء الإنجليزي كعادته ملتزمٌ بالدقة والتشدد ولا يميل إلى التوسع في فرض النظريات التي تساعد على كشف الغش البحري خوفاً على حسن سير التجارة البحرية، وهو ما انعكس أثره على القضاء الفرنسي الذي سلك مسلك القضاء الإنجليزي في بعض الأحيان لتجنب الأثر الضار الذي قد يلحق بالتجارة البحرية جراء التوسع في أساليب كشف الغش البحري.

ومن الحكم السابق يمكن أن نؤكد على أن جانب من القضاء الفرنسي أصبح على هدى القضاء الإنجليزي لا يوسع في تطبيقه لنظرية السفن الشقيقة التي تعتمد على الأوضاع الظاهرة ويطبقها بدقة، وأيضاً أصبح اللجوء إلى نظرية الدولة المصدر لكشف الغش البحري المتعلق بالشركات في فرنسا في زوال، وهذا الأمر كان واضحاً في قضية Secil Angola حيث قامت شركة فرنسية Recofi بالحجز على السفينة الأنجولية التابعة للشركة الأنجولية الوطنية Secil Maritima كي تجبر شركة وطنية أنجولية أخرى Importang مدينه للشركة الفرنسية بدفع ديونها؛ حيث قضت محكمة الاستئناف بحق الشركة الفرنسية بالحجز على السفينة على أساس أن دولة أنجولا هي التي تتحكم في كلا الشركتين، ثم جاءت محكمة النقض الفرنسية لتلغي هذا الحكم مؤكدة على أن الأسباب التي أسست محكمة الاستئناف حكمها عليها غير ملائمة، وأن وجود شركتين تعملان في خدمة دولة واحدة، أمر غير كافٍ للحجز على سفينة أحدهما كضمانة لوفاء الأخرى لديونها، هكذا أصبح القضاء الفرنسي كنظيره الإنجليزي يتطلب وجود غشٍ كأساس للخروج عن قاعدة الاستقلال القانوني للشركات؛ وذلك للأهمية الدولية للنقل البحري، وكضمانه لاستقرار المعاملات المتعلقة بالتجارة البحرية (Cour de Cassation, 1997).

وأخيراً يؤيد الباحث الموقف الذي تبناه القضاء الإنجليزي بشأن التصدي للغش البحري المرتبط بالشركات الوهمية، حيث إنه الأكثر انضباطاً بفضل وضعه ثلاثة شروط أساسية لتطبيق نظرية السفن الشقيقة (وهي: 1) وجود مالك محدد للسفينة مسؤول تم اتخاذ الإجراءات القانونية ضده. 2) أن يكون المدين هو المالك الحقيقي لكافة السفن الشقيقة المراد توقيع الحجز عليها. 3) قيام المضرور بإثبات الغش الصادر عن مالك السفن الشقيقة. وهو ما ينصب في مصلحة حسن سير التجارة الدولية التي تعتمد على النقل البحري.

الخاتمة

مكننا هذه الدراسة من إلقاء الضوء على أهم ما يؤثر على حسن سير التجارة الدولية البحرية، وهو الغش البحري المؤسسي تحت ضغط المنافسة الشرسة في هذا المجال، الذي جعل القائمين عليه يبحثون عن أية وسيلة تمكنهم من جني الأرباح مع أقل قدر من المخاطرة.

وتتجلى أهمية هذه الدراسة في رصد ظهور أنواع جديدة من أفعال الغش البحري لم تكن موجودة منذ فترة قصيرة في عالم التجارة البحرية، التي ارتبط بعضها بالاعتمادات المستندية، والبعض الآخر بشركات الملاحة البحرية المستترة.

انفصال شخصية الشركة عن الشركاء، ورفض الخروج عن هذا المبدأ دائماً، ويعتبر الغش فقط هو المبرر الوحيد للاعتراف بوجود شركة وهمية، فالمحاكم الإنجليزية لا تقضي بوجود شركة بحرية وهمية إلا بعدما تتأكد من وجود الغش، ففي قضية Maritime Trader على الرغم من تأكد المحكمة من أن هناك مصالح مشتركة بين شركتين بحريتين على صلة ببعضهما، إلا أن هذا لم يكن كافياً لكي تأمر المحكمة بالحجز على سفينة إحدى الشركتين كضمانة لديون الشركة الأخرى؛ حيث إن طالب الحجز لم يتمكن من إثبات الأفعال الاحتيالية لمالك السفينة، ويجب بذلك احترام مبدأ الاستقلال القانوني للشركات، الذي لا يمكن تجاهله إلا إذا وجدت ظروف خاصة تبرهن على أن الشركة المسؤولة عبارة عن مظهر خادع تهدف لإخفاء الحقيقة وراءها (Llods's Report, 1981).

(ب) تحول القضاء الفرنسي إلى مسلك القضاء الإنجليزي:

هذا القضاء الإنجليزي الحذر والصارم في مسألة إثبات الشركات البحرية المستترة؛ ليتجنب الآثار الضارة التي تلحق بالتجارة البحرية، مال إليه بعض القضاء البحري الفرنسي؛ ففي قضية السفينة Osiris I وقضية Alexander III انتهت محكمة النقض الفرنسية إلى أن وجود مصالح مشتركة بين عدة شركات لم يعد كافياً للحكم بأن هناك شركة وهمية، بل يجب أن يكون الهدف الذي أنشئت من أجله الشركة هو الاحتيال على حقوق الدائنين (Cour de Cassation, 1994-1996).

وفي قضية أخرى عرفت باسم السفينة Cast Husky عام 1997م، تتلخص وقائعها بأن شركة Pan Bulk استأجرت سفينتين، إحداهما: من شركة China Ocean Shipping والأخرى: من شركة Shanghai Ocean Shipping، ولم تتمكن من دفع أجرة السفينة للشركة الأولى، وأخلت بالتزاماتها تجاه الشركة الثانية، وبناء على ذلك تمكنت الشركتان المؤجرتان من الحصول على قرار من المحكمة الابتدائية بالحجز على سفينة تابعة Con Bulk Ships، وأكدت على ذلك محكمة الاستئناف التي قالت في حكمها إن شركة Pan Bulk وشركة Con Bulk Ships ينتميان إلى مجموعة واحدة "groupe Cast"، لهما مدير وبنك وإدارة واحدة، وبذلك لا يمكن اعتبار أن كلا الشركتين مستقلة عن الأخرى (Cour d'appel de Douai, 1994).

ومع ذلك ألغت محكمة النقض الفرنسية الحكم السابق الصادر على أساس أن محكمة الاستئناف لم تميز بين الشركتين واعتبرتهما كياناً واحداً على خلاف ما تقضي به القواعد المتعلقة بالشركات، وأنه كان يجب عليها أن تثبت أن هناك غشاً كان الغرض منه تهريب شركة Pan Bulk من ملاحقة الدائنين (Cour de Cassation, 1997).

العديد من الشكوك حول تسيير بعض الشركات البحرية وراءها للتهرب من الالتزامات الواقعة عليها نتيجة استغلال السفن. ولمواجهة الغش البحري يجب أن تراعى عدة أمور نوردتها في التوصيات الآتية:

- نصي المشرع الأردني بضرورة تعديل أحكام قانون التجارة وإضافة أحكام تنظم الاعتماد المستندي لأهميته في مجال التجارة البحرية.

- استثناء أعمال الغش من مبدأ استقلال الاعتماد المستندي.

- حث المشرع الدولي على سن نصوصاً جنائية دولية مبتكرة للمعاقبة على الغش في مجال التجارة البحرية؛ نظراً لخطورته على حسن سير التجارة الدولية.

- ضرورة التوعية القانونية بخطورة الغش البحري على التجارة البحرية الدولية، وإنعاش دور القضاء في كشف الغش البحري، خاصة المتعلق بالاعتماد المستندي، والشركات البحرية المستترة.

وهذه الدراسة لم تقتصر على رصد تطور آليات الغش البحري المؤسسي، بل ركزت أيضاً على وضع الضوابط القانونية المناسبة للحد من، وذلك من خلال تتبع الأحكام القضائية الصادرة عن المحاكم الفرنسية والانجليزية المرتبطة بهذا الموضوع. وتوصلت الدراسة إلى عدة نتائج، أهمها:

- تشابك العلاقات القانونية في عقد الاعتماد المستندي وكثرة الوثائق المطلوبة في تنفيذه تجعل منه هدفاً سهلاً لأفعال الغش البحري.

- الغش البحري الذي يقع بشأن الاعتمادات المستندية قد يصدر من معطى الأمر أحياناً، إلا أنه يصدر من المستفيد في الغالب.

- استغلال مبدأ استقلال الاعتماد المستندي هو أساس أفعال الغش البحري.

- الغش المتعلق بشركات الملاحة البحرية يرجع إلى ما يشوب نظامها القانوني من ثغرات.

- ظهور مجموعة الشركات في العالم البحري قد يثير

المصادر والمراجع

أولاً- باللغة العربية:

البارودي، ع. (1968م)، العقود وعمليات البنوك التجارية، منشأة المعارف، الإسكندرية.

البنداري، م. (2005م)، الشركات التجارية في دولة الإمارات العربية المتحدة، مكتبة جامعة الشارقة، الطبعة الثانية.

دويدار، ه. (2003م)، الوجيز في العقود التجارية والعمليات المصرفية، دار الجامعة الجديدة للنشر.

رضوان، ف. (2008م)، القانون التجاري: العقود التجارية - عمليات البنوك، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية.

رضوان، ف. بدون سنة نشر، القانون التجاري: العقود التجارية، عمليات البنوك، الأوراق التجارية، دار النهضة العربية.

سامي، ف. (2010م)، الشركات التجارية في قانون دولة الإمارات العربية المتحدة، مكتبة الجامعة، الطبعة الثانية، الشارقة.

شاهين، م. بدون سنة نشر، الشركات المشتركة طبيعتها وأحكامها في القانون المصري والمقارن، بدون ناشر.

الشرقاوي، م. (1975م)، المشروع متعدد القوميات والشركة القابضة كوسيلة لقيامه، مجلة مصر المعاصرة، السنة 96 العدد 62.

الصغير، ح. (2003م)، الجديد في القواعد والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية 500، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ص7.

العريني، م. (2007م)، الشركات التجارية، دار الجامعة الجديدة.

عطاري، ي. (2007م)، الغش التجاري البحري (الاحتيال البحري)

وكيفية مكافحته، مجلة دراسات: علوم الشريعة والقانون، مجلد 34 ملحق.

عوض، ع. (1981م)، الاعتمادات المستندية، بدون ناشر.

عيسى، ح. (1976م)، الشركات المتعددة الجنسيات، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، السنة الثامنة عشرة.

المصري، ع. (2005م)، عقد الاعتماد المستندي في قانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.

هند، ح. (1997م)، مدى مسؤولية الشركة الأم عن ديون شركاتها الوليدة في مجموعة الشركات مع إشارة خاصة إلى الشركة المتعددة القوميات، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس.

ثانياً- باللغة الأجنبية:

الكتب والرسائل العلمية:

Boiteux, R. (1955). Grand Maître de la navigation et du commerce de France, Paris, Ozanne, p.51.

Caprioli, E. A. (1992). Le crédit documentaire: évolution et perspectives, Paris, Litec, Bibliothèque de Droit de l'Entreprise, p.111.

Caradec, D. (1985). La fraude maritime documentaire, mémoire DESS, Droit des activités maritimes, Brest, p.1.

CHEMIN, F. (1999). L'application de la théorie de la fraude aux paiements internationaux, Thèse

Case: Maritime Trader, Lloids's Report 1981, p.153.
 Cour de Cassation, chambre civile, 4 mars 1953, Dalloz Sirey 1954, p. 121.
 Cour de Cassation, chambre commercial, 6 mai 1969, JCP 1970, Tom II, n°16216.
 Cour de Cassation, chambre commercial, 15 décembre 1975, Bull Cass, IV, p.247.
 Cour d'Appel de Rouen, 27 Juin 1979, Revue de Droit Maritime Française 1979, p.734, obs. Vannier.
 Cour de cassation, chambre commercial, 24 March 1980, N° de pourvoi: 78-13392.
 Cour d'appel de Rouen, 27 octobre 1983, navire Aliakmon Prosperity, Revue de Droit Maritime Française 1984, p.238.
 Cour d'Appel de Paris, arrêt du 18 novembre 1983, Dalloz 1984, p.267.
 Cour d'Appel de Colmar, 14 juin 1985, Juris-Classeur périodique 1986, n° 113.
 Cour de Cassation, chambre commercial, 22 octobre 1985, Dalloz 1986, p.215.
 Cour d'Appel de Paris, arrêt du 27 1^{er} juillet 1987, Dalloz 1988, sommaire commercial 185.
 Cour de Cassation, chambre commercial, 7 octobre 1987, Dalloz 1988.
 Cour d'Appel de Aix-en-Provence, 11 mars 1988, navires Hakki Morgul et Morgul, Revue de Droit Maritime Française 1989, p.3.
 Cour de Cassation, chambre commercial, 6 juillet 1988, navire Filaret, Journal du droit international 1989, p.367.
 Cour de Cassation, chambre commercial, 6 juillet 1988, navire Filaret, Revue de Droit Maritime Française 1988, p.595, obs. Warot.
 Cour d'Appel de Versailles, arrêt du 24 mai 1991, Dalloz 1992.
 Cour d'Appel de Paris, arrêt du 27 février 1992, Revue de Droit Bancaire et Boursier 1992, n°32, p. 173.
 Cour d'appel de Douai (2ème chambre civile) du 7 avril 1994.
 Cour de Cassation, chambre commercial, 15 November 1994, navire Osiris I, Revue de Droit Maritime Française 1995, p.135, obs. Y. Tassel.
 Cour de Cassation, chambre commercial, 19 Mars 1996, navire Alexander III, Revue de Droit Maritime Française 1996, p.467, obs. Vialard.

Université de Nantes, Droit Privé, Nantes, p. 86.
 Cobier, I. (1999). La notion juridique d'armateur, PUF, Paris, p.119-127.
 Conway, B. (1981). the Piracy Business, Hamlyn Paperback, pp. 23-25.
 Griggs, P. and WILLIAMS, R. (1998). Limitation of Liability for Maritime Claims, third edition LLP.
 Gouilloud, R. (1994) Droit Maritime, 2e édition, Paris, n°296.
 Tassel, Y. (1987). Droit-on craindre l'application de la Convention de Bruxelles sur la saisie conservatoire des navires, Annuaire de Droit Maritime et Aérospatial, Tome IX, p.127.
 Todd, p. (2003). Maritime fraud, Informal Legal Publishing, London, p.5.

الدوريات العلمية:

Baughen, S. (2002). the Single Ship Company: The Legal Consequences from its use and the Protection of Creditors, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Lloyd's of London Press, pp.278-279.
 Bonnaud. (2002), Un incident à la livraison: le défaut de présentation du connaissance, Revue Scapel, p.137.
 Epschtein, S. (1978). Les crédits documentaires et la fraude, Revue Banque, n°373, p.587.
 Stoufflet, J. (1998). Crédit documentaire, JurisClasseur Banque - Crédit - Bourse, n°1.

ثالثاً - الأحكام القضائية العربية والأجنبية:

محكمة التمييز الأردنية، قرار تمييز أردني رقم 152/75 لسنة 1975م، مجلة نقابة المحامين لسنة 1976م، ص 173.
 Hayes v. Lloyd, Royal Courts of Justice, UK 1985.
 Queen Bench Division, Malas and Sons v. British Imex Industries Ltd, QB 1958.
 United Kingdom: United City Merchants (Investments) Ltd. v. Royal Bank of Canada, House of Lords, May 20, 1982. Note: Monroe Leigh, The American Journal of International Law, January 1983, Vol. 77, No.1, pp.155-157.
 Cour International d'arbitrage, affaire n°3031, 1977, Journal du droit international 1978, p.999.
 IMB Reports, IMB investigations uncover trading frauds, Londers, 23 October 2003.
 L'affaire Erika, sur internet: http://fourga.free.fr/erika/13_autours.htm#titre

رابعاً- القوانين والوثائق الدولية:

قانون التجارة والأنظمة الأردني رقم 12 لسنة 1966م، المنشور بالجريدة الرسمية رقم 1920 بتاريخ 1966/3/30م.

الأصول والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية والمعرفة اختصار ب- (UCP)، هي نتيجة سعي غرفة التجارة الدولية لتوحيد القواعد التي يخضع لها الاعتماد المستندي وكانت النسخة الأولى في فيينا عام 1933م، والتي عدلت عدة مرات آخرها عام 2007م بإصدار النشرة 600.

القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976م، المنشور في الجريدة الرسمية رقم 2645 بتاريخ 1976/8/1م، ص2.

IMB Reports, IMB investigations uncover trading frauds, Londers, 23 October 2003.

Maritime Trader, Llod's Report 1981.

خامساً- الجهات الدولية المعنية:

International Chamber of Commerce, [International Maritime Bureau](http://www.icc-maritime-bureau.com), look at: http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=27:welcome-to-the-international-maritime-bureau&catid=25:home&Itemid=16

Cour de Cassation, chambre commercial, 21 January 1997, N° de pourvoi: 94-19585.

Cour de Cassation, chambre commercial, 1 October 1997, navire Secil Angola, Revue de Droit Maritime Française 1998, p.17, obs. P. Delebecque.

Cour d'appel de Pau, 2ème chambre, 8 juin 1999, navire Tarangora et Razni, Revue de Droit Maritime Française 2003, p.8798.

Cour d'Appel de Rouen, 27 septembre 2000, Navair Oradana, Revue de Droit Maritime Française 2001, p.1028, obs. B.Marguet.

Cour de cassation, chambre commercial, 15 octobre 2002, Navire Tarangora et Raznia, DMF 2003, p.756, obs. P.Simon.

Cour de cassation, chambre commercial, 15 octobre 2002, Navire Tarangora et Raznia, DMF 2003, p.756, obs. P.Simon.

Cour d'appel de Versailles, 18 février 2003, navire Arti, Revue de Droit Maritime Française 2003, p.763, obs. Y. Nicolas.

Cour d'Appel d'Aix-en- Provence arrêt du 8 avril 2004, DMF 2004, p. 499.

Legal Regulations to Prevent Institutional Maritime Fraud

A Study in Comparative Court Decisions

*Mohammad M. Abdoh**

ABSTRACT

This study shed light on the most important impact on the proper functioning of the international maritime trade, a contemporary maritime institutional fraud. The practical reality has proven to us that the international maritime is not immune to fraudulent acts in order to huge profits, but on the contrary, the nature of the world maritime trade is fertile ground for such fraudulent acts. Their effects in the field of maritime trade is not limited to the financial and economic risks only, but may cause disasters affecting the marine environment. The study focused primarily on the best legal solutions to combat all types of maritime fraud by tracking the International jurisprudence of associated with this subject.

Keywords: Maritime Trade, Maritime Fraud, International Regulations.

* Faculty of Sharia, University of Sharjah, UAE. Received on 18/6/2016 and Accepted for Publication on 5/10/2016.