

الغش التجاري البحري (الاحتيال البحري) وكيفية مكافحته

يوسف عطاري*

ملخص

تشكل مساحة البحار والمحيطات حوالي ٧١% من مساحة الكرة الأرضية التي يعيش عليها الكائن الحي. وتستخدم هذه المساحة الهائلة، من ضمن استعمالات أخرى، لأغراض النقل بما تحمله البحار والمحيطات من مخاطر، الأمر الذي يقضي بضرورة استخدامها للأغراض السلمية بعيدا عن الإرهاب والقرصنة وأعمال السلب والنهب.

إلا أنه للأسف الشديد شهدت الآونة الأخيرة انتهاكات لأبسط قواعد وأخلاقيات النقل البحري وللمبادئ الإنسانية، حيث أصبح النقل مجالا خصبا لأعمال التديس والنهب والقرصنة التي يذهب ضحيتها التجار والمستوردون بحيث يفقد التاجر كل ما جناه طوال سنوات عمره في عملية تجارية واحدة.

وقد حاولنا في هذا البحث أن نعالج هذه المشكلة في المباحث الآتية:

المبحث الأول: تعريف الاحتيال البحري والقرصنة البحرية والعوامل المساعدة عليها

المطلب الأول: تعريف الاحتيال البحري والقرصنة البحرية

المطلب الثاني: العوامل المساعدة على الاحتيال البحري والقرصنة البحرية

عوامل يمكن التحكم بها مثل الأعمادات الوثائقية والثقة الزائدة واسعار شحن مخفضة وأعلام الملاحة... الخ

عوامل لا يمكن التحكم بها اقتصادية وسياسية واجتماعية

المبحث الثاني: أطراف العملية التجارية والتزاماتهم وكيفية علاج المشكلة

المطلب الأول: أطراف العملية التجارية والتزاماتهم مثل البائع والمشتري ووكلاء الشحن وملاك السفن وشركات التأمين.

المطلب الثاني: التدابير المقترحة لمعالجة هذه الظاهرة مثل تفادي مخاطر التصنيع في بلد المنشأ وتفادي مخاطر النقل... الخ.

الكلمات الدالة: القرصنة البحرية، الاحتيال البحري، العملية التجارية، التزامات أطراف العملية التجارية، دور شركات التأمين، دور البنوك، التدابير المقترحة.

المقدمة

يقضي بضرورة حفاظ الإنسان على هذه الثروات، وعلى

ضرورة استخدام هذه المساحة بطريقة معقولة وعدم إساءة

استعمالها وبالتالي ضرورة استخدامها للأغراض السلمية بعيدا

عن أعمال القرصنة والاحتيال وأعمال النهب والسلب.^(١)

إلا أنه وللأسف الشديد نشطت وبشكل ملحوظ انتهاكات

وخرق لأبسط قواعد وأخلاقيات النقل البحري وللمبادئ

الإنسانية، حيث أصبح النقل البحري مجالا خصبا لأعمال

التديس والنصب والنهب والتزوير والقرصنة التي يذهب

ضحيتها التجار والمستوردون بحيث يفقد التاجر كل ما جناه

طوال سنوات عمره في عملية تجارية واحدة،^(٢) ولا يحميهم

تنفيذ القانون لأنه يرتبط بشكل سيء جدا بتجاريات التحايل

الدولي^(٣) فقد قدرت كلفة الجرائم البحرية التي تحملتها سوق

التأمين العالمية بمئات الملايين من الجنيهات الأسترلينية

خلال سنة واحدة، حسبما أفادت تقارير مؤسسة لويدز في

قال تعالى: "ولقد كرمنا بني آدم وحملناهم في البر والبحر ورزقناهم من الطيبات وفضلناهم على كثير ممن خلقنا تفضيلاً".

تشكل مساحة البحار والمحيطات حوالي ثلاثة أرباع مساحة الكرة الأرضية التي يعيش عليها النوع البشري، بما تتضمنه تلك المساحة من ثروات هائلة تكفي البشرية - إذا ما أحسن استغلالها - آلاف السنين مقارنة بمعدل الاستهلاك الحالي، فضلا عن استخدامات هذه المساحة الشاسعة لأغراض النقل البحري بما تحمله البحار والمحيطات من مخاطر، الأمر الذي

* الجامعة العربية الأمريكية، جنين، فلسطين. تاريخ استلام البحث ٢٠٠٥/٩/٧، وتاريخ قبوله ٢٠٠٦/٨/١٥.

إن أبسط معنى للاحتيال هو عدم الأمانة أو المخادعة الإجرامية. وقد كتبت غرفة التجارة الدولية عن هذا الأمر بالتفصيل في نشرتها المسماة "دليل الوقاية من الاحتيال البحري":

"إن المعاملة التجارية الدولية تشمل أطرافاً عديدة: المشتري، البائع، مالك السفينة، مستأجر السفينة، ريان السفينة أو بحارتها، المؤمن، المصرفي، السمسار، أو الوكيل. ويقع الاحتيال البحري عندما ينجح أحد هذه الأطراف بشكل غير عادل وغير قانوني في الحصول على مال أو بضاعة من طرف يكون في ظاهر الأمر قد تولى لصالحه القيام بالتزامات تجارية وتقنية ومالية محددة. وفي بعض الحالات تعمل بعض الأطراف على التآمر لسلب مال طرف آخر بالاحتيال. وعلى الرغم من أن بنوكاً ومؤمنين يجدون أنفسهم متورطين في بعض حالات الاحتيال، إلا أن غرفة التجارة الدولية لا تعرف أية حالة ارتكب فيها مصرفي أو مؤمن جريمة احتيال. وفي بعض أمثلة الاحتيال المشتبه بها ربما لا يكون هناك أي عمل غير قانوني من الناحية الفنية": إلا أنه مع ذلك ربما يكون أحد الأطراف قد سلب مال طرف آخر بالاحتيال "وذلك عن طريق خلط الحقائق أو سوء تفسيرها بشكل متعمد.⁽¹⁾

An international trade transaction involves several parties-buyer, Seller, ship owner, charterer, ship master or crew insurer, banker, broker or agent. Maritime fraud occurs when one of these parties succeeds, unjustly, and illegally in obtaining money or goods from another party to whom, on the face of it, he has undertaken specific trade, transport and financial obligations. In some cases, several of the parties act in collusion to defraud another. Although banks and Insurers find themselves involved in instances of fraud, sometimes as Victims, the ICC is not aware of any case where either a banker or Insurer has perpetrated fraud. In some examples of suspected fraud there may not "technically" be any illegal action involved. But one of the parties may nevertheless have defrauded another by purposely confusing and misrepresenting the facts

ومع ذلك يجب أن نفرق بين شكلين أو نوعين من جرائم التجارة الدولية البحرية: الأول القرصنة البحرية Marine Piracy والثاني الاحتيال البحري marine Fraud وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأول: القرصنة البحرية Marine Piracy والاحتيال

لندن، وكان سبب تسديد تلك المبالغ يعود إلى صعوبة إثبات الجريمة البحرية لا سيما حالات الغرق المتعمد والحريق وغيرها؛ وقد كان نصيب الأقطار العربية لا سيما الخليجية منها كبيراً الأمر الذي أدى بتلك الأقطار وشركات وهيئات تسجيل السفن وجمعيات ونوادي الحماية والتعويض P&club والمنظمات الدولية والمؤسسات الحكومية وغيرها، إلى البحث عن الوسائل الكفيلة بالقضاء على هذه الظاهرة، التي أصبحت تهدد تجارتها الخارجية أو الحد من آثارها الضارة خاصة وأن الحوادث المتداولة تجاوزت المفهوم التقليدي للقرصنة البحرية، كما أن طبيعتها وانعكاساتها باتت تستلزم اتخاذ وسائل وإجراءات وتدابير وقائية تعجز جهة واحدة عن الاضطلاع بها منفردة، مما يتطلب تضافر جهود كافة الأطراف والمصالح المعنية⁽²⁾ فقد تبنت امكو (سابقاً) (ايمو حالياً) وهي المنظمة الاستشارية البحرية للحكومات مشروع قرار، وشكلت مجموعة عمل لدراسة الإهمال المتعمد من ربانة السفن وغيره من أشكال الاحتيال البحري، كما قدمت هذه المنظمة دعمها للمكتب البحري الدولي الذي أنشأته غرفة التجارة الدولية لمواجهة تزايد وقوع الجرائم البحرية.⁽³⁾

ولقد أصبح الاهتمام على مستوى التعاون بين الحكومات مطلوباً بشكل أكثر جدية لأن حيل هذا العصر هددت بشكل خطير ممارسة التنظيم الذاتي في صناعات الشحن البحري والأعمال المصرفية والتأمين وأثارت الشكوك حول أساليب تمويل التجارة الدولية.

وإزاء هذه المشكلة الخطيرة، ارتأينا معالجتها من عدة نواحٍ تجلت في المباحث التالية:

المبحث الأول: تعريف الاحتيال البحري والقرصنة البحرية وعوامل ارتكاب الجريمة.

المطلب الأول: تعريف القرصنة البحرية والاحتيال البحري

المطلب الثاني: العوامل المساعدة على هذه الظاهرة

١- عوامل يمكن التحكم بها.

٢- عوامل لا يمكن التحكم بها.

المبحث الثاني: أطراف العملية التجارية والتزاماتهم وكيفية معالجة هذه الظاهرة

المطلب الأول: أطراف العملية التجارية والتزاماتهم

المطلب الثاني: كيفية علاج هذه الظاهرة

المبحث الأول

تعريف الاحتيال البحري والقرصنة البحرية

وعوامل ارتكابهما

البحري

ساد الاعتقاد في المرحلة الأخيرة من مراحل تطور المجتمع الدولي أن موضوع القرصنة لم يعد من المواضيع التي تستوجب الاهتمام، كما أصبح رجال القانون يعتقدون أن موضوع القرصنة البحرية من المواضيع التي لا تستحق أن تحظى باهتمام واسع نظرا لتعدد الموضوعات الجديدة التي يتناولها القانون، وعلى وجه الخصوص ساد الاعتقاد أن ما أقره القانون الدولي فيما يتعلق بالقرصنة البحرية (لأنها أساسا من اهتمام هذا القانون) لا يتعدى مجال النظريات والقواعد التي تجاوزتها الأحداث، وجمدها التطور الحاصل فلم يعد لها مكان في واقع الشرط الثاني من القرن العشرين.. إلا أن الواقع غير ذلك لأن القرصنة البحرية ما زالت تقترب في عرض البحر، والأمثلة كثيرة على ذلك^(٧).

وتعريف القرصنة أمر مختلف عليه في الفقه. ومع ذلك فإن الإجماع الآن منعقد على اعتبار أن العمل يعد قرصنة إذا توافرت فيه العناصر التالية (١) أن يكون من الأعمال الإجرامية (٢) أن ينطوي على استعمال العنف ضد الأشخاص أو الأموال (٣) أن يتم بقصد تحقيق غنم شخصي أو أغراض خاصة (٤) أن يتم في البحار العالية^(٨) وقد تضمنت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ المبدأ العام فيما يتعلق بأعمال القرصنة، إذ قررت أنه يجب على الدول جميعا أن تتعاون فيما بينها إلى أبعد الحدود في القضاء على القرصنة في أعالي البحار، أو في أي مكان خارج دائرة اختصاص أية دولة^(٩) ولم تتضمن أحكام اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ ولا أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ تعريفا للقرصنة البحرية بل اكتفتا ببيان الأعمال التي تعد من أعمال القرصنة، حيث قررتا أن أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة: (١٠)

(أ) أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجها:

(١) في أعالي البحار، ضد سفينة، أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن الطائرة.

(٢) ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

(ب) أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

(ج) أي عمل يحرص على أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها.

ويقصد بأعالي البحار جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأريخيلية لدولة أريخيلية^(١١). وليس ثمة من شك في أن هذا التعريف الذي أورده الاتفاقية الجديدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ جاء قاطعا لكل خلاف في شأن تعريف أعالي البحار، وما يعد من البحار موصوفا بهذا الوصف وما لا يعد بحرا عاليا. وعلى أية حال، يمكن القول إنه على الرغم من أننا بعيدون عن ذلك الوقت الذي كانت تسود فيه القرصنة البحرية بصورة تجعل التجار والمسافرين عن طريق البحر لا يطمنون بأي حال من الأحوال على أنفسهم وعلى أموالهم فإنه بإمكاننا الاستنتاج أن القرصنة البحرية لما تزل موجودة وأن أعمال القرصنة ما زالت تمارس في بعض المناطق البحرية في العالم. ولو نظرنا إلى البقاع التي حدثت فيها أعمال القرصنة في السنين الأخيرة نلاحظ أن غالبيتها اقتربت في بحار الشرق الأقصى، وعلى الأخص في جنوب شرق آسيا حيث ما زالت بعض العصابات على ما يبدو تقوم بذلك العمل الإجرامي. ونظرا لعدم اندثار هذه الجريمة المتمثلة في القرصنة البحرية والتي يمكن أن تكتسب صورا مستحدثة فإنه يتحتم على الدول ألا تغفل عن هذه المسألة وأن تتعرض لها ليس فقط من خلال تشريعاتها وإنما أيضا من خلال أجهزتها المختصة بالأمن البحري.^(١٢)

إن موضوع القرصنة البحرية يكون في أغلب الأحيان من اهتمام القانون الدولي لأن هذه القرصنة غالبا ما تمارس في أعالي البحار في مناطق بحرية غير خاضعة للولاية القانونية لأي دولة، عندئذ تأخذ القرصنة البحرية طابعا دوليا.

وقد اهتم القانون الدولي بموضوع القرصنة البحرية في العصر الحديث عندما برز ما يسمى "بقانون البحار" Law of the sea الذي جاء ببعض القواعد التي تخص القرصنة البحرية وأهمها القواعد التي تضمنتها اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ والقواعد التي تضمنتها الاتفاقية الجديدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

وقد بدت ضرورة العناية بهذه المسألة عندما بدأت التجارة البحرية والنقل البحري في التطور، مما جعل الدول المتقدمة في ذلك المجال تفكر في مجابهة الخطر الذي يواجه تلك النشاطات البحرية. ومن أجل ذلك تم التفكير في إقرار قواعد دولية تلتزم بها الدول حتى تتمكن من مكافحة هذه الظاهرة و خاصة أن الدول البحرية من باب أولى كانت تشعر بضرورة حماية تجارتها وحماية الأفراد التابعين لها والذين يقومون بأسفار بحرية.

ويدون الخوض والتعمق في هذا المجال بالنسبة للقرون

الدولية التي كانت تسود هذه المسألة. ثم جاءت الاتفاقية الجديدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ متضمنة القواعد الكفيلة بالحد من هذه الظاهرة الإجرامية وإغلاق باب الاجتهاد فيما يخص المسائل المتفرعة عنها والتي سبق إيراد بعض الأمثلة عليها، وقد اهتمت اتفاقية جنيف المشار إليها^(١٤) والاتفاقية الجديدة لقانون البحار^(١٥) بالصفة التي تلتصق بالسفينة التي تستعمل لممارسة القرصنة فإذا ارتكبت أعمال القرصنة سفينة حربية أو سفينة حكومية تورد طاقمها واستولى على زمام السفينة اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة خاصة^(١٦).

ترى ما هي السفن التي يجوز لها القيام بمطاردة القرصنة والإستيلاء على السفينة التي تعرضت للقرصنة علماً بأن الاعتقاد السائد قديماً يقضي بأنه يحق للأفراد أن يقوموا بصفته الشخصية بمكافحة القرصنة وأن يطاردوا القرصنة؟ أجابت المادة الحادية والعشرون من اتفاقية جنيف لأعلي البحار لعام ١٩٥٨ والمادة ١٠٥ من الاتفاقية الجديدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ على هذا السؤال بأنه يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة، أن تضبط أية سفينة قرصنة، أو أية سفينة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القرصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات. ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات، كما أن لها أن تحدد الإجراءات الذي يتخذ بشأن السفن أو الممتلكات مع مراعاة عدم الإجحاف بحقوق الغير ذوي النوايا الحسنة. فالقاعدة الأساسية التي يقرها القانون الدولي الوضعي عند القبض على القرصنة في أعالي البحار هي أن تقوم الدولة التي قبضت عليهم بمحاكمتهم وفقاً لقانونها، وغالباً ما تتراوح العقوبة على القرصان ما بين الأشغال الشاقة والإعدام. وما يمكن أن نضيفه بهذا الخصوص هو أن القانون الدولي لا يجيز للدولة التي ينتمي إليها القرصنة الدفاع عنهم أو تهديدهم بأي نوع من أنواع الإجراءات التي تتخذ ضدهم، وتقوم الدولة التي قبضت عليهم بمصادرة السفينة وما عليها من بضائع إلا إذا كانت تلك البضائع منهوبة فترد إلى أصحابها، وعلى المتضررين أن يطالبوا بحقوقهم أمام السلطات القضائية المختصة للدولة التي قبضت على سفينة القرصنة.

أولى التشريعات العربية التي تعرضت إلى موضوع القرصنة البحرية بشكل صريح كانت قانون الجزاء الكويتي الصادر عام ١٩٦٠ عندما نصت المادة ٢٥٢ منه على أن (من هاجم سفينة في عرض البحر بقصد الاستيلاء عليها أو على

الماضية فإننا نشير بإيجاز إلى أن اتجاه الدول نحو مكافحة القرصنة البحرية تجلى على مستويين هما:

- ١- التشريعات الوطنية، حيث اعتمدت الدول الآراء الفقهية التي حثت على ضرورة مطاردة القرصنة والقبض عليهم ومحاكمتهم وإنزال العقوبات بهم. ونذكر هنا على وجه الخصوص أعمال الفقيه (لورتلان) التي تتعلق بموضوع القرصنة البحرية في القرن التاسع عشر. وقد ذهبت بعض الدول مثل إنجلترا - نظراً لأهمية التجارة البحرية في اقتصادها وفي حياة شعبها - إلى إقرار عقوبة الإعدام شنقا على متن السفينة للقرصنة الذين يتم القبض عليهم.
- ٢- وعلى المستوى الدولي وخاصة على مستوى العلاقات الدولية الثنائية حيث تبين للدول، نظراً لاهتمامها المشترك بموضوع القرصنة البحرية، ضرورة إبرام معاهدات غالباً ما كانت ثنائية لمكافحتها^(١٣). وقد اعتمدت الدول البحرية هذا المنهج لأنه بدا لها أكثر فعالية، خاصة وأن القانون الدولي آنذاك كان في حد ذاته ناقصاً، ولكن ما يلاحظ قبل القرن العشرين في هذا المجال هو تشتت وتفرق القواعد القانونية المتعلقة بالقرصنة البحرية، مما أدى إلى الاختلافات العديدة حول الحلول والعديد من التناقضات في مواقف الدول، فمثلاً ظهرت صعوبة فيما يتعلق بالمكان الذي يجب أن تتم فيه محاكمة القرصان، كما ظهرت صعوبة أخرى فيما يخص الأموال التي استولى عليها القرصنة؛ فقد اختلفت في خصوصها تشريعات الدول، فمنها ما قضت بجعل تلك الأموال من حصة القابض على القرصنة إذا ما امتلكها لمدة زمنية معينة (التملك بوضع اليد). وقد تبنت هذا الاتجاه التشريعات الأسبانية آنذاك، في حين اعتمد القانون الإنجليزي منح مكافأة قدرها ١٢٠٥% من قيمة الأموال المستولى عليها للذي يقبض على القرصنة آخذاً منهم الأموال التي سلبوها. أما القانون الدولي آنذاك، فقد أقر وجوب إعادة تلك الأموال إلى ملاكها الشرعيين وهو الحل العادل والمنطقي. ولما تفاقم خطر عمليات القرصنة في القرن التاسع عشر وازداد عددها، أخذت الدول تفكر في ضرورة توحيد القوانين الوطنية المتعلقة بالقرصنة مما يسهل مكافحتها، وبقيت الفكرة تخامر الدول إلى أن حل القرن العشرين حيث تم في منتصفه إبرام اتفاقية جنيف لأعلي البحار لعام ١٩٥٨ والتي دخلت حيز النفاذ في ١٩٦٢/٩/٣٠. ومما تجدر الإشارة إليه هو أن هذه الاتفاقية في موادها المختلفة المتعلقة بالقرصنة البحرية التي تهمنا هنا تتضمن أساساً تقنياً لكل القواعد العرفية

جنوب كريت^(١٩).

٣- الانحراف المتعمد للباخرة وسرقة الحمولة: لقد أصبحت سرقة الحمولة حقيقة مقبولة تقريبا في حياة صناعة الشحن بالسفن. ومن الناحية التقليدية كانت السرقات في الغالب تقتصر على إدارة الحمولة باتجاه الريح أو سرقتها من قبل الذين يحملون السفينة أو يفرغونها أو ملاحي السفينة. ولكن منذ منتصف السبعينات أخذت سرقة الحمولة بعدا جديدا وذلك بسرقة كل حمولة السفينة بمشاركة نشطة من جانب مالكي السفن. وفي مثال نموذجي تتحرف السفينة عن خط سيرها وتغير اسمها وعلمها. وتباع الحمولة عند دخول السفينة ميناء مناسباً. ويوجد مثل هذا النوع من الخداع في غرب إفريقيا، ولكنه سائد في شرق البحر الأبيض المتوسط ويدور حول بيع الحمولة بشكل غير قانوني في مختلف الموانئ اللبنانية^(٢٠) وكما حصل بالنسبة لشحنة محملة على الباخرة Ocean Adel المحملة بمواد من العراق إلى أنجولا حيث اتجهت الباخرة إلى هونج كونج وبيعت الإرسالية المحملة عليها^(٢١).

٤- الاحتيال الخاص بالطرف المستأجر للسفينة: يمكن وصف احتيال الطرف المستأجر بأنه عمل احتيالي من جانب مستأجر سفينة أو مركب، لإلحاق الضرر بالمالك أو الشاحن أو بهما معاً. ولقد وفرت التغييرات التي طرأت على أساليب الشحن إضافة إلى هرم كثير من المراكب وكونها آيلة إلى الزوال، أساساً خصبا لهذا النوع من الجريمة^(٢٢).

٥- الاحتيال الذي ينطوي على خرق السفن عمدا بهدف إغراقها ويطلق عليه باللغة الإنجليزية Rust Bucket وفيما يلي أهم السمات المشتركة للإحتيالات النموذجية من هذا النوع:

أ- توريث مالكي الحمولة ومالكي السفن وملاحياها.

ب- الحمولة ذات القيمة العالية.

ج- المركب تحت علم ملاءمة Under a flag of convenience

د- الهدف هو المطالبة بالقيمة التأمينية لجسم السفينة وحمولتها.

وتشمل التغييرات في هذا الموضوع ما يلي:

أولاً: الحمولة لا تحمل على السفينة وإنما توجد على الورق فقط.

ثانياً: بدلا من البضائع المسجلة في البيان، تحمل نفاية كالرمل في أكياس البن أو نشارة خشب.

البضائع التي تحملها أو بقصد إيذاء واحد أو أكثر من الأشخاص الذين يستقلونها يعاقب بالحبس المؤبد، ويجوز أن تضاف إليه غرامة لا تتجاوز خمسة عشر ألف روبية. وإذا ترتب على مهاجمة السفينة وفاة شخص أو أكثر ممن تقلهم كانت العقوبة الإعدام. ويحكم بالعقوبات المذكورة إذا صدر الفعل في عرض البحر من شخص من ركاب السفينة نفسها).

المطلب الثاني: الاحتيال البحري وعوامل ارتكاب الجريمة

يستخدم مصطلح الاحتيال البحري ليشمل أي فعل أو عمل غير شريف يتعلق بالشؤون البحرية حتى لو لم ينطو بالضرورة على أفعال الكتمان أو التحريف التي يعتقد أنها تشكل نموذجاً لعناصر الغش بالمعنى القانوني^(١٧). ونحن نرى أن الاحتيال لغة هو الخداع والمراوغة وقانونا هو ارتكاب جريمة الغش والتدليس مع توفر القصد الجنائي بما ينطوي عليهما الغش والتدليس من أساليب وأشكال. ويطلق عليه مجازا الاحتيال الوثائقي، والذي يتخذ أشكالا عدة نصنفها كما يلي:

١- يتم التعاقد بواسطة بيع وشراء البضائع عن طريق السداد المؤجل بواسطة اعتماد مستندي (خطاب اعتماد) L/C يفتحه المشتري لدى أحد المصارف في بلده، فيرتب هذا بدوره مع أحد المصارف في بلد المنشأ دفع ثمن البضاعة للشاحن مقابل تقديم الوثائق المطلوبة، ويتوقف هذا الترتيب على اتفاق المشتري والبائع ساعة إبرام عقد البيع، فيتفق على اسم المصرف الذي يفتح لديه خطاب الاعتماد، والمستندات المزعم تقديمها، ومع أن هذه المستندات تختلف باختلاف الظروف، إلا أنها تشمل في كافة الأحوال سند الشحن Bill of Lading مقابل استيفاء الثمن لكل البضاعة أو لأجزاء منها تمثل الشحنات، فتكون بعض هذه المستندات مزورة، وهذا التزوير يرمي إلى إخفاء حقيقة أنه لا توجد هناك أية بضائع أو أن البضائع الموجودة ليست بالمستوى الذي تم التعاقد عليه بين البائع والمشتري^(١٨) وبوليصة التأمين وفاتورة الشراء.

٢- تغيير اسم الباخرة وإعلان حالة الخسارة ثم بيع البضاعة وتغيير ميناء التفريغ والاتجاه إلى ميناء آخر. وأبرز مثال على ذلك الباخرة Betty التي غيرت اسمها إلى Star five بتاريخ ١٩٧٩/٨/٢٧ وإلى اسم آخر Anis وقد تم بيع جزء من شحناتها المؤلفة من مواد للبناء تعود إلى تجار من المملكة العربية السعودية وعوارض خشبية للسكك الحديدية تعود إلى مستوردين من الجمهورية العراقية، حيث ادعى أصحاب الباخرة حصول عطب في المكائن

ظروف وملابسات الحوادث الحاصلة، ومع ذلك فإنه يمكن تصنيف تلك العوامل إلى مجموعتين: عوامل يمكن التحكم بها والسيطرة عليها، وعوامل لا يمكن التحكم بها والسيطرة عليها وذلك على النحو الآتي:

أولاً: عوامل يمكن التحكم بها والسيطرة عليها

يمكن سرد هذه العوامل على سبيل المثال لا الحصر وهي:

١- دفع أسعار شحن مخفضة: إن العروض وأجور الشحن المربحة التي تشتري في "مكاتب المضاربة" هي المسؤولة غالباً عن سلب أموال المشتريين بالاحتياط. ولقد تم تلخيص نتائج اختيار العقود الرخيصة من قبل مسوّي مطالبات claim adjuster في ندوة عقدت في لندن حيث قال: "إن سياسة التأمين يقصد بها التغطية ضد المصادفات والحوادث والأسباب القاهرة طبقاً لشروطها - كل الأمور التي لا يستطيع المؤمن له التحكم بها وليس الأمور التي يمكنه التحكم بها. وهكذا فإن المؤمن له إذا اشترى بثمن رخيص أو إذا حصل على أجور شحن رخيصة ينتج عنها وضع بضاعته في سفينة من الدرجة الثانية أو إذا عهد ببضاعته إلى شركة ضعيفة، فإن الأمر ينتهي عندئذٍ إلى نفس النتيجة، وإذا دفعت ثمننا بخساً ولحقت بك الخسائر نتيجة لذلك فلا تندش إذا تردد الضامنون (المؤمن لديهم) في التقاط القطع المتناثرة".^(٢٥)

"The policy of insurance on cargo is intended to cover against fortuities, accidents and force majeure according to its terms- all matters over which the assured has no control and not matters over which he certainly has. So, if an assured buys cheap, either by putting his goods into poor packing insufficient to withstand the ordinary incidents of the voyage, or puts them into a container of like kind, or if he buys cheap freight which results in his goods being put into a second class vessel or if he entrusts his goods to a firm of little standing, then it all comes down to the same thing-you only get what you pay for and if you buy cheap and consequential losses follow, do not be surprised if underwriters are reluctant to pick up the pieces."

٢- عدم وجود صلة حقيقية بين السفينة وعدم تسجيلها من جهة وبين مالك السفينة أو تجهيزها من جهة أخرى، أو ضعف مثل هذه العلاقة، مما يشجع على خلق أوضاع مواتية لمالكي أو مجهزي أو مشغلي أو ربانة سفن التسجيل المفتوح، أو ما يعرف بالسفن التي ترفع أعلام الملاحة بصورة خاصة على

ثالثاً: التظاهر بالغرق أي أن السفينة تغرق ولكنها تظهر مرة أخرى في مكان آخر تحت هوية جديدة^(٢٣).

٦- تزوير مستندات الشحن: إن أغلب حالات التزوير يقوم بها مصدر البضائع وذلك بأن يعرض على هؤلاء بضاعة بأسعار منخفضة ومغرية جداً تشجعهم على التعاقد والشراء رغم عدم وجود بضاعة أصلاً، ونشير إلى القضية الصادر ملخصها بتاريخ ٣١ تموز ١٩٨١ في نشرة "المكتب البحري الدولي دليلاً" فقد عرضت شركة هونج كونج إرسالية كبيرة من الإسفلت بسعر منخفض على مؤسسة اندونيسية للشحن في سنغافورة على أن يكون الدفع بواسطة خطاب اعتماد L/C وبعدها قدمت المستندات الأصولية إلى المصرف وتم استلام مبلغ الاعتماد، وبعد طول انتظار لم تستلم الإرسالية وقد ظهر أثناء التحقيق أن الباخرة المسماة في مستند الشحن كانت قد غرقت قرب سواحل إفريقيا قبل عامين من تاريخ عقد الصفقة، أما المرسل في هونج كونج فقد اختفى ولم يعثر عليه، وكانت خسارة المستورد الاندونيسي مبلغاً قدره مليونان وثلاثمائة ألف دولار أمريكي مع العلم أن أغلب حالات التزوير لا تغطيها شركات التأمين لعدم وجود بضاعة وتقع على عاتق المرسل إليهم مهمة اتخاذ الإجراءات الوقائية لمنع التزوير وأهمها:

أ- دراسة المركز المالي للشركات التي يتم التعامل معها وما إذا كان لديها تعامل في السوق المحلي والتحري عن أسماء مديريها ووكلائها المحليين وذلك باستقصاء المعلومات عنهم.

ب- إجراء كشف مستقل على البضاعة قبل الشحن واعتبار التقرير الخاص بالكشف من المستندات الواجب توافرها كشرط من شروط الاعتماد مع ذكر اسم القائم بالكشف ما أمكن ذلك.

ج- التأكد من وجود الباخرة في الميناء عند الشحن بالرجوع إلى النشرات الدولية والمحلية كنشرة هيئة لويذر لرصد حركة البواخر وغيرها مع التأكيد على تلافي الشحن على البواخر المستهلكة.

د- مقارنة السعر المعروف للبضاعة بأسعار السوق المتداوله للوقوف على مدى اعتداله.

٧- إبرام مجموعة أو أكثر من عقود إيجار أو استئجار السفينة مع عدة جهات يحصل بموجبها المحتال على أجور شحن وإعادة تأجير السفينة بطريق غير مشروع كما حصل في هونج كونج من قبل مالك نرويجي^(٢٤).

ترى لماذا تحدث عمليات القرصنة البحرية والاحتياط البحري؟ لا شك أن هناك عوامل وأسباباً تؤدي إلى ارتكاب جرائم القرصنة والاحتياط البحري تختلف أهميتها باختلاف

ارتكاب أعمال الاحتيال أو التصل من المسؤولية لصعوبة تحديد هويتهم، ولأنهم يستطيعون وبسهولة تغييرها سوريا، إضافة إلى ذلك فإنه حتى لو تم تحديد مثل هذه الهوية فإنهم غالبا ما يقيمون خارج الولاية القضائية لدول الأعلام التي ترفعها سفنهم، وكل ذلك ينبع من الافتقار إلى وجود صلة حقيقية بين السفينة ودولة علمها على خلاف مالكي سفن التسجيل العادي. ومن المعروف أن أساطيل التسجيل المفتوح تشكل حوالي ثلث الأسطول العالمي من حيث مجموع الحمولة الساكنة وأن بلدان التسجيل المفتوح عاجزة بشكل أو بآخر عن ممارسة كل سلطاتها وصلحاياتها على نشاطاتها، حيث أن الملكية الفعلية للسفن المسجلة لديها تعود فعلا ومن حيث الجوهر إلى مصالح في بلدان أخرى، غير التي ترفع السفن أعلامها كما أن الإدارة الحقيقية لسفن التسجيل المفتوح غالبا ما تقع هي الأخرى في غير بلدان التسجيل المفتوح مما يساعد المالك الحقيقي على التهرب من المسؤولية.

٣- تشتت المسؤولية في التشريعات الدولية الخاصة بالنقل، ومما تجدر الإشارة إليه أن اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨ حددت مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المشحونة على السفينة بشكل أدق وأوفى خلافا لسابقاتها من الاتفاقيات^(٢٦).

٤- أعلام الملاعة

لقد كانت أعلام الملاعة مؤخرا موضوع نقاش سياسي كثير. فأنصارها يحاولون إثبات أن أعلام الملاعة ضرورة اقتصادية للأقطار ذات الضريبة العالية والتي ترتفع فيها تكاليف الملاحة، ويدعي معارضوها بأن التكاليف الاجتماعية الزائدة المتمثلة في سفن غير آمنة واستغلال العمالة وغير ذلك تزيد على فوائد تكاليف النقل الرخيص.

وليس من الإنصاف التعميم في موضوع أعلام الملاعة، إذ أن بعض السفن التي ترفع أعلام الملاعة تدار بأسلوب غاية في السلامة والكفاءة وخاصة عندما يستعمل العلم فقط للحصول على فوائد مالية.

وحيث يتعلق الأمر بعملية الاحتيال البحري فإن العيوب التالية لأعلام الملاعة تعمل لصالح المجرمين:

أ - عدم السيطرة على الجرائم

ب- تسجيل السفن

إن بعض الدول صاحبة الأعلام لا تشترط شهادة شطب من الجنسية السابقة ومن ثم فإنه من الممكن لأي سفينة أن تتخذ جنسيتين أو أكثر في نفس الوقت، ولو حتى تحت أسماء مختلفة. وهذه مسألة حاسمة عندما تتحرف السفن عن خط سيرها ويتم تغيير الاسم والعلم في البحر بسهولة تامة^(٢٧).

٥- كثيرا ما يعزو المختصون مسألة تضخم ظاهرة

٦- تساهل البنوك التجارية يسهم في تشجيع عمليات الاحتيال خاصة تلك المتعلقة بتزوير الوثائق والمستندات.

٧- الثغرات الموجودة في القوانين البحرية الدولية والأنظمة التجارية العالمية وأثرها على ظاهرة الاحتيال وتسهيل مهمة المحتالين.. إن أهم ما يميز هذه الظاهرة هو أن معظم حوادثها تتسم بطابع تعدد الولاية القضائية، الأمر الذي يهيء الفرصة لعدد كبير من المجرمين للتخفي ويساهم في عدم التوصل إلى تحديد هوياتهم الخاصة، لا سيما وأنهم غالبا ما يعمدون إلى الهرب بعد قيامهم بأعمالهم الإجرامية. وللتدليل على مدى أهمية مسألة تعدد الاختصاصات القضائية في العالم نذكر ما جاء على لسان الأمين العام لوزارة البحرية التجارية اليونانية: "لم نستطع أن نحاكم من ارتكب الجرائم ضد المواطنين اليونانيين والسفن اليونانية، لأن الأعمال الإجرامية قام بها أشخاص أجنبان خارج الأراضي اليونانية. وهذا النشاط الإجرامي - الذي يتجاوز كثيرا، من حيث الخسائر المترتبة عليه، كل الخسائر المتكبدة في كافة القضايا التي يجري التحقيق فيها حاليا - لا يزال يمضي على حد علمي دون محاكمة أو عقاب"^(٢٨). وتأكيدا للدور الذي تلعبه الصعوبات القانونية المتعلقة بالدعاوى الجنائية وتعدد الاختصاصات القضائية، يقول السيد Richard Ottaray "إن عمليات الغش التجارية والبحرية الدولية الرئيسية التي وقعت في السبعينيات والثمانينيات قد أوضحت بجلاء أوجه القصور الخطيرة في القوانين الجنائية للبلدان المعنية، فقد سنت هذه القوانين قبل الانفجار التكنولوجي الحديث، خاصة في مجال الاتصالات، وتوضح أنها قوانين بائسة لا تكفي لتقديم المجرمين إلى المحاكمة وضمان إقامة العدل والسهل على إقامته"^(٢٩). ونشير هنا إلى إصدار سندات الشحن الإلكترونية التي يتم اختراقها عبر شبكات الإنترنت.

٨- دولية عملية الاحتيال البحري

أ- التحقيق

إن كثيراً من البلدان النامية ليست لديها الخبرة والإمكانيات للتحقيق في عملية الاحتيال. وفي بعض الأقطار لا يوجد فرع لشرطة الجرائم التجارية، وهناك بلدان أخرى لا يوجد فيها قانون تجاري بشكل عام وقانون تجاري بحري بشكل خاص.

ب- تسليم المتهمين

يجب أولاً أن توجد معاهدة بين الأقطار المعنية لتسليم المتهمين. ولكون مسألة تسليم المتهمين مسألة حساسة فإن مثل هذه المعاهدات تعتبر استثناء وليس قاعدة. فمثلاً توجد معاهدات تسليم المتهمين بين المملكة المتحدة و ٤٥ دولة فقط. وزيادة على ذلك فإنه يتم تسليم المتهمين فقط إذا بلغت أعمالهم نفس الإساءة في كلا البلدين وبنفس الدليل.

ويتم تصميم مثل تلك المعاهدات في المقام الأول للجرائم القضائية العادية. ولما كان الاحتيال البحري مزيجاً من الجرائم التجارية فإنه يقع في دائرة رمادية^(٣٠).

٩- عدم وجود استجابة من قبل الضحايا

بعد أن يتم ارتكاب عملية الاحتيال، في معظم الحالات، فإن الضحايا لا يبلغون الأمر للسلطات. وفي بعض الأحيان يتم إبلاغ السلطات في وقت متأخر جداً، أو يقوم الضحايا بالتفاوض مع المجرمين لإعادة شراء بضائعهم.

كما أن وزارة الملاحة التجارية في اليونان كانت تفتقر إلى الاستجابة عندما حاولت التحقيق في ست حالات مزعومة لانحراف السفن وسرقة حمولتها. وقد تم تلخيص تجربتهم في البيان التالي:

"في رأيي أن السمة البارزة لكل الحالات السالفة هي أنه لا الشاحنون ولا المستلمون للحمولات ولا الضامنون لهم وجهوا اتهامات للأشخاص المتهمين. ولقد تم توجيه الاتهامات من قبل النائب العام على أساس معلومات تم حفظها في ملفات لديه بحكم منصبه وأنه لأمر يدعو للأسف إن لم يكن للدهشة أن نلاحظ أن أولئك الذين لهم مصلحة في الحمولة التي اختفت وأولئك الذين يفترض أنهم خسروا مالا بفقدان البضائع احتفظوا بموقف اللامبالاة ورفضوا التقدم بمعلومات هامة وأدلة أخرى وبذلك جعلوا مسألة إعداد القضايا أمراً بالغ الصعوبة"^(٣١).

١٠- عدم وجود اتفاقية دولية للحد من ظاهرة الاحتيال والقرصنة البحرية وتضارب التشريعات الوطنية إن وجدت وتفاوت قوتها ومداهها ودرجة تطبيقها بين الدول، ومما يزيد الأمور تعقيداً هو دولية الحوادث الخاصة بالاحتيال البحري بحيث وصل عدد البلدان المتأثرة من قبل عمليات الاحتيال ما يقارب العشرة بلدان مما ينشأ عنه تأخيرات وصعوبات جمة عند إجراء التحقيق وتسليم مرتكبي الجرائم.

١١- ضعف السيادة أو السيطرة على بعض المناطق الجغرافية خاصة المترامية الأطراف وصعوبة تطبيق القانون أو النظام من قبل بعض الدول الساحلية التي تصبح سواحلها النائية مجالاً خصباً لتلك التصرفات غير المشروعة.

١٢- الثقة المطلقة والسذاجة المتناهية التي تطغى على الأسلوب الذي تتعامل بموجبه العديد من الأوساط التجارية العربية في سوق دولية مليئة بالمصالح الاقتصادية المتشابكة والمتداخلة وبوسائل الاحتيال المبتكرة بدعوى عدم التدخل في العمليات التجارية من جانب الدول الصناعية^(٣٢).

١٣- عدم المشاركة الإيجابية في توعية المستورد بأهمية الحصول على أرقام منفصلة من الشاحن لقيمة البضاعة وقيمة النولون (أجور النقل) كلاً على حدة.

١٤- الاستمرار في التأمين لأشخاص أو مصدرين أو مستوردين أو ناقلين ساءت نتائجهم التأمينية، ومع ذلك يمتنعون عن التعاون عملياً مع ذوي السمعة الطيبة لتلافي أسباب الخسارة باحثين عن الرخيص من الأسعار دون النظر لأي اعتبارات أخرى.

١٥- تجاوز القيمة الاسمية للبضاعة أو السفينة مبلغ التأمين للحصول على قسط تأمين أكبر.

١٦- عدم اشتراط الشحن في عبوات صالحة للتصدير^(٣٣). ويقول السيد الياس بديوي "وهناك مجموعة ثانية من الحالات التي يعتبر تقصير أطراف أخرى - غير المؤمن والمؤمن له- سبباً مباشراً وعملاً مساعداً في تسهيل عمليات الغش والاحتيال. ويقع الوكيل الملاحي على رأس هذه القائمة، فدون ذكر أسماء (رغم أن المحاكم التجارية مزدهمة بملفاتهم) هناك الوكيل الذي يقبل تمثيل أي سفينة أو أي شخص أو حتى أي شيء في سبيل عمولته. وبينما يستدرج المستورد حسن النية بسعر الشحن بوجوده تحت تصرفه حتى وقت استلام البضاعة، نجده يخفي وقت الحاجة إليه بل وينكر وكالته تماماً، وليس المجال هنا للتشهير إلا أن ملفات الأحكام الابتدائية والمستأنفة وحتى المميزة متوفرة وهي موجودة لإطلاع المهتمين بمتابعة هذا الجانب من الدراسة".

ثانياً: عوامل لا يمكن التحكم بها

١- عوامل اقتصادية

لا شك أن الإثراء السريع للدول المنتجة والمصدرة للبتروول أدى إلى خلق زيادة غير متجانسة في الحركة التجارية. ولم يكن في الإمكان معالجة الطلب المفاجيء على البضائع الاستهلاكية والسلع الكبيرة غير المعبأة في أسواق نيجيريا

الموانىء، مما كان يشكل سببا من أسباب هروب هذه السفن من وطأة الانتظار باتجاه موانىء أخرى، وقد يؤدي ذلك إلى قيام ملاك هذه السفن إلى بيع حمولتها إلى أطراف أخرى اتخذت من هذه المهنة طريق حياة ومصدر رزق سهلاً، كما لعبت الاضطرابات السياسية وعدم الاستقرار السياسي في كثير من بلدان العالم دوراً في تشجيع هذه الظاهرة مما أدى إلى ازدياد الموانىء غير الشرعية في أرجاء كثيرة من العالم، مما سهل انحراف السفن التجارية المحملة بالبضائع إليها، ومن ثم تسهيل مهمة تفريغ هذه البضائع وبيعها. وأدت هذه التغيرات إلى تورط السفن القديمة المستأجرة لرحلة واحدة، والتي تشير الدراسات المختصة إلى أنها الوحيدة في سجلات أملاك أصحابها الذين سهلوا السبيل أمامها لتغيير اسمها وعلمها بسرعة ويسر. ويقابل هذا النوع من السفن سفن أخرى تسير في خطوط منتظمة إلا أن أجور الشحن عليها أكبر نسبياً، وقد يكون الفرق بين السعيرين هو نسبة ربح التاجر، بمعنى أن التاجر، في ظل ركود اقتصادي ثقيل الوطأة، سيكون مدفوعاً للمغامرة من حيث التعامل مع سفن غير منتظمة الخطوط.

ومما يشجع على انتشار ظاهرة الاحتيال في صناعة النقل البحري ويقلل من فرص مجابتهها تساهل شركات التأمين في كثير من الإجراءات والمسائل الفنية. وقد يأخذ هذا التساهل شكل عدم الاهتمام بالحصول على اسم السفينة الناقلة للبضاعة المؤمنة لديها قبل إبحارها من ميناء الشحن للتحقق من صحة البيانات الواردة عنها.

ويشجع على ذلك أيضاً التغاضي عن اشتراط نص كتاب الاعتماد المستندي على الشحن بواسطة سفن مصنفة تعمل على خطوط ملاحية منتظمة وعدم التدقيق في عقود الإيجار وشروطها بالنسبة للسفن المستأجرة، والتساهل في إغفال استثناء بعض حالات النقص أو عدم التسليم والتي تعود أسبابها إلى حجز أصحاب السفينة أو البحارة البضاعة استيفاء لأجور الشحن، ومن المآخذ على هيئات التأمين، أيضاً، عدم مشاركتها في توعية المستوردين بأهمية الحصول على أرقام منفصلة من الشاحن لقيمة البضاعة وأجور النقل كلاً على حدة، وغير ذلك من الإحتياطات التي يفترض في المستورد أن يراعيها. كما أن تساهل الوكلاء البحريين يساهم في تسهيل عمليات الاحتيال؛ فكثير من هؤلاء الوكلاء يقبلون تمثيل أي سفينة أو شخص في سبيل الحصول على المزيد من العمولات^(٣٥).

المبحث الثاني

أطراف العملية التجارية والتزاماتهم وكيفية علاج المشكلة

والشرق الأوسط من خلال التسهيلات الممنوحة في ذلك الحين مما أدى إلى حدوث عمليات تأخير شديدة بسبب الازدحام، ولم يتمكن المستأجرون من مواجهة غرامة التأخير في تحميل أو تفريغ السفن ضمن المدة المتفق عليها، وغير مالكو السفن خط سير سفنهم، كما انتهز بعض مالكي السفن الفرصة وباعوا الحمولة بطريقة غير قانونية.

٢- عوامل سياسية

يوجد اليوم ما يربو على مائتي دولة مستقلة ذات سيادة بالمقارنة بنصف هذا العدد قبل الحرب العالمية الثانية. إضافة إلى هذا توجد أوامر حكومية بفرض حظر على التجارة إضافة إلى الحروب الأهلية وعدم الاستقرار داخل كثير من الحكومات. وكل هذه العوامل تعمل لصالح المحتالين. كما أن وجود عدد كبير من الحكومات يعني بشكل ثابت وجود صعوبات في القوانين الدولية المتفق عليها؛ فالحظر المفروض على التجارة يؤدي إلى وجود سوق شرائية نشطة تقل فيها الأسئلة الخاصة بشرعية الصفقات والمعاملات التجارية، كما تفتقر الأمم الناشئة إلى الخبرة الضرورية في مجال الشحن والأعمال المصرفية والتأمين، فعلى سبيل المثال واجهت أنغولا خمس عمليات احتيال بحري كبرى في أقل من سنتين بعد استقلالها، كما أن عدم الاستقرار السياسي في لبنان في فترة زمنية معينة كان يغري السفن للانحراف عن خط سيرها وبيع الحمولة بشكل غير قانوني.

٣- عوامل اجتماعية

خلال العقدين الماضيين ألغت دول كثيرة القيود المفروضة على السفر والأنظمة الخاصة بالعملات، مزيلة بذلك كثيراً من العوائق من أمام التجارة الحرة. ولا شك أن هذه العوامل تعمل لصالح المحتالين^(٣٤).

٤- الأزمات الاقتصادية التي انعكست على صناعة النقل بشكل لافت للانتباه، والحقيقة أن صناعة النقل البحري كانت على مدى التاريخ تمر في مراحل من الأزمات والازدهار، لدرجة يمكن معها القول أنه "لن يصبح مالكا لسفينة إلا شخص متقائل"^(٣٥) وقد ساهم توسع التجارة العالمية وازدهارها وتغير أنماطها في ازدهار هذه الظاهرة حيث نتج عنه ازدهار قطاع النقل البحري، وهذا أدى إلى دخول عناصر بشرية ووسائط نقل كثيرة إلى المهنة وما نجم عنه من عدم استطاعة الكثير من الموانىء في الدول النامية مسايرة تطور وازدهار حركة البواخر التي كانت تجد نفسها مضطرة للانتظار أمام تلك الموانىء، والانتظار يتسبب عادة في فرض غرامات من قبل سلطات

المعنية وبحالة لم يعترض عليها أو يتحفظ عليها ريان السفينة.

- ٨- أن يزود المشتري- بناء على طلبه ونفقته بشهادة المنشأ.
- ٩- أن يقدم إلى المشتري بناء على طلبه ومسئوليته ونفقته كل مساعدة من أجل الحصول على أية وثائق غير شهادة المنشأ والتي تصدر في بلد الشحن أو بلد المنشأ التي قد يحتاجها المشتري لاستيراد البضاعة في بلد الوصول أو لتميرير البضاعة بطريق الترانزيت عبر قطر آخر.

ثانيا: التزامات المشتري

- ١- المطالبة بمجموعة كاملة من الوثائق التي تثبت حقه في البضائع لتقديمها بموجب الاعتماد.
- ٢- تحديد وصف دقيق للبضائع في الاعتماد.
- ٣- إجراء استفسارات عن مكانة وأمانة الأطراف الذين يتعامل معهم قبل الدخول في أي ارتباط ملزم.
- ٤- التأكد من حقيقة كون السفينة مؤجرة ومن هم المؤجرون والمالكون.
- ٥- التدقيق والتأكد من مطابقة مستندات الشحن للبضائع المنقولة من حيث القيمة والنوعية والكمية مع اشتراط توفير شهادات معاينة البضاعة لمنع التلاعب في سندات الشحن وتسهيل حصوله على التعويض المناسب عند التعرض لأية أخطار^(٣٦).
- ٦- أن يستأجر سفينة أو أن يحجز المكان اللازم على ظهر السفينة على نفقته وأن يخطر البائع في الوقت المناسب باسم السفينة ورسيف التحميل وتواريخ التسليم في السفينة.
- ٧- أن يتحمل كافة النفقات التي تترتب على نقل البضاعة وكل المخاطر التي تتعرض لها اعتبارا من الوقت الذي يتم فيه تحميلها النهائي على السفينة في ميناء الشحن المعين والى أن يدفع ثمن البضاعة كما هو مبين في العقد^(٣٧).

ثالثا: التزامات وكلاء الشحن

يكون وكلاء الشحن وأمثالهم من الوسطاء دائما في وضع يسمح لهم ويمكنهم من المعرفة التامة بأسواق النقل البحري، هذا من جهة، ومن جهة أخرى لهم صلات وثيقة بالشاحنين والبائعين والمشتريين وكذلك فهم على اتصال دائم بأصحاب السفن ومستأجريها ووكلائهم في مختلف الموانئ. ووكلاء الشحن يجب أن يكونوا باستمرار أجهزة النقاط للمعلومات والأخبار وذلك بالنسبة لموانئ الشحن التي يوجدون بها وأن يتجاوبوا ليس عندما تقع مشكلة في النقل فحسب،

المطلب الأول: أطراف العملية التجارية والتزاماتهم

تتم العملية التجارية الدولية بين عدد من الأطراف نذكر منهم على سبيل المثال لا الحصر: البائع، المشتري، مالك ومستأجر السفينة، شركة التأمين، البنك) ثم الوكيل. ويحدث الاحتيايل البحري عندما ينجح أحد الأطراف المعنية بعملية النقل البحري، أو بشكل مخالف للقانون، في الاستيلاء على مال أو بضائع من أحد هذه الأطراف الذين ورد ذكرهم، ويكون في الظاهر ملتزما له بعمل تجاري معين أو بنقل بضائع أو بالتزام آخر. وفي بعض الحالات يقوم عدد من الأطراف بمؤامرة للاحتيايل ضد طرف أو أطراف أخرى وفقا لأحد أشكال الاحتيايل التي سبق ذكرها. وليس ثمة من شك في أن كل طرف من هذه الأطراف إذا ما نفذ التزاماته على الوجه المطلوب ستكون احتمالات وقوع الاحتيايل ضعيفة وقليلة. ونذكر هذه الالتزامات على الوجه الآتي: (بالنسبة للأطراف الرئيسيين الذين يشكلون عصب عملية النقل البحري).

أولا: التزامات البائع

- ١- أن يجهز البضاعة طبقا لشروط عقد البيع مع إثبات صحة مطابقة البضاعة لتلك الشروط بالمستندات أو كما هو منصوص عليه في العقد.
- ٢- أن يسلم البضاعة على ظهر السفينة المعنية من جانب المشتري وفي ميناء الشحن المعين وفقا لما هو متبع وأن يبلغ المشتري دون إبطاء بأن البضاعة قد سلمت على ظهر السفينة وفقا للشروط.
- ٣- أن يحصل البائع وعلى نفقته على إذن تصدير أو أية أدونات أو تراخيص حكومية أخرى لازمة لتصدير البضاعة.
- ٤- مع مراعاة أي استثناء يتحمل البائع كل النفقات والمصاريف التي تتطلبها الصفقة وكل المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة قبل اكتمال الشحن بما في ذلك رسوم ومصاريف التصدير والتستيف ومصاريف الرص على ظهر السفينة.
- ٥- يتحمل البائع نفقات التغليف المعتاد للبضاعة ما لم يجر العرف التجاري والعادة أو الاتفاق على خلاف ذلك.
- ٦- دفع نفقات أية عمليات للفحص أو التدقيق (مثل فحص النوعية أو الوزن أو القياس أو العد) والتي تكون لازمة لأغراض الشحن.
- ٧- أن يقدم على نفقته بوليصة الشحن Clean Bill of Lading المعتادة التي تؤيد تسليم البضاعة على ظهر السفينة

تسليم البضاعة إلا مقابل النسخة الأصلية المصدقة أصولاً.

٧- تشجيع الريان على التبليغ عن موقع السفينة بواسطة اللاسلكي خلال فترات معينة من الرحلة وإذا أمكن - عندما يتعلق الأمر بشحنات ثمينة - بإبلاغ وكيل لويذر Lloyd's في كل ميناء يتوقف فيه وإعطائه تاريخ وصوله المتوقع إلى الميناء التالي^(٣٩).

خامساً: التزامات شركات التأمين

- ١- أن تشترط شركات التأمين المعروفة بجديّة تعاملها معرفة اسم السفينة التي سيتم شحن البضاعة المؤمن عليها لديها، ومن هنا تكون الفرصة سانحة لنصح صاحب البضاعة بعدم الشحن على بعض تلك السفن وبذا يمكن تفادي بعض حوادث الاحتيال المحتملة.
- ٢- في حالة الشحن على سفينة مستأجرة ينبغي ملاحظة تاريخ انتهاء عقد الإيجار وهل يتخلل الرحلة المؤمنة.
- ٣- عدم تجاوز القيمة الفعلية للبضاعة أو السفينة في مبلغ التأمين للحصول على قسط أكبر.
- ٤- عدم إغفال استثناء بعض حالات النقص أو عدم التسليم التي تعود أسبابها مثلاً لحجز أصحاب السفينة أو البحارة على البضاعة، استيفاء لأجور الشحن أو للمرتبات والأجور المتأخرة.
- ٥- اشتراط الشحن في عبوات صالحة للتصدير.
- ٦- عدم الاستمرار في التأمين لأشخاص أو مصدرين أو مستوردين أو ناقلين ساءت نتائجهم التأمينية^(٤٠).

سادساً: التزامات البنوك^(٤١)

- ١- أن تتأكد من أن المستندات تبدو في ظاهرها مستندات أصلية، أي تقوم بمراجعة المستندات للتأكد فقط من أنها تتمشى بدقة حسب الظواهر مع خطاب الاعتماد.
- ٢- يستطيع البنك أن يقوم ببعض الأمور البسيطة بالنسبة لخطاب الاعتماد.
- هيكل خطاب الاعتماد - بالإشارة إلى عقد البيع، وحتى قبل ذلك، يمكن لمختص فني من دائرة الاعتمادات أن يقترح متطلبات مستندية مساعدة.
- التأكيد على عدم جواز تحويل المشحونات من ناقلة إلى أخرى يمنع التأخير واحتمال السرقة. أما من زاوية الدفع، فيمكن لبنك المشتري أن يقترح شروطاً تؤدي إلى تأخير الدفع للمستفيد.

ولكن أيضاً يجب عليهم أن يخطروا عملاءهم باستمرار بالمعلومات التي تفيدهم بما في ذلك ما يستجد من تطورات في مجال خدمات الشحن، وتقلبات الأجرة وظروف العمل في موانئ الشحن والتفريغ، وغير ذلك من البيانات والمعلومات التي تهم المتعاملين في هذا الميدان، وفي كثير من الأحيان وبشكل متزايد فإن وكلاء الشحن يطلب منهم الإعراب عن آرائهم حول نوعية الخدمات التي يقدمها الناقل البحري ونوعية السفن في المرسى ونوعية عمل التحميل والتفريغ الذي يؤديه عمال التحميل والتفريغ التابعون لمالكي السفن. وهذا يعني بالطبع أن على وكيل شحن البضائع أن يتخذ بنفسه ما يلزم من تدابير وقائية قبل أن يقترح على زبائنه خدمة نقل بحري معينة^(٣٨).

رابعاً: التزامات مالك السفينة ومستأجرها

- كما هو الحال بالنسبة للمشتري والبائع، فإن أفضل طريقة لكي يتجنب مالكو ومستأجرو السفن التورط في حوادث احتيال هي أن يجرؤوا التحريات الضرورية لكي يفتنوا بمكانة ونزاهة الأطراف التي يتعاملون معها قبل الدخول في أية تعهدات ملزمة، وفيما يلي بعض النصائح:
- ١- أن يتحرى مالك السفينة عن المستأجر لها قبل الإرتباط بعقد إيجار السفينة، وهناك بعض المؤسسات التي تستطيع تقديم مثل تلك النصائح مثل Bimco و Baltic Exchange ومؤسسات أخرى مماثلة تستطيع المساعدة في الحصول على المعلومات. كما أن السماسرة الموثوق بهم هم وحدهم الذين يجب التعامل معهم.
 - ٢- أن يتحقق مالك السفينة من المركز المالي للمستأجر وفي بعض الظروف يجب ألا يقبل مالك السفينة تأجيرها إلا بضمان بنكي يغطي كل قيمة الإيجار عند توقيع العقد.
 - ٣- أن يرفض مالك السفينة الطلبات المقدمة من المستأجرين بوضع بند في العقد يمنح المستأجر أو وكلاءه حق توقيع بوالص الشحن نيابة عن ريان السفينة.
 - ٤- أن يتأكد مستأجر السفينة من نظافة سجل مالك السفينة التي يريد أن يستأجرها.
 - ٥- أن يتأكد الريان من أن البضاعة الموقع على بوالص شحنها هي فعلاً على ظهر السفينة وأن يبذل العناية والانتباه اللازمين للتأكد من أن بوالص الشحن قد وقعها الشخص المفوض، وأنها قد وثقت أو أشهد عليها. وعلى الريان أن يمارس سلطته - حيثما أمكن ذلك - لتوقيع بوالص الشحن رغم أن مثل هذا الأسلوب غير عملي في تجارة سفن الخطوط النظامية.
 - ٦- عند إصدار بوليصة شحن، على الريان أن يتأكد من عدم

المطلب الثاني: تحليل المشكلة وكيفية علاجها

إذا أردنا تحليل مشكلة الاحتيايل البحري والقرصنة البحرية، فيمكن القول إنها تنطوي على عدة جوانب: ائتمانية، تأمينية، إجرائية، اقتصادية وتجارية.

ويمكن القول إن أبرز جوانب المشكلة تتلخص فيما يلي:

١- ١- مخاطر التصنيع في بلد المنشأ حيث يجابه المستوردون صعوبات جمة تتمثل في ميناء الوصول تختلف في مواصفاتها ونوعياتها وكمياتها وطبيعتها كما تختلف في عددها أو مقدارها أو ذاتيتها أو صفاتها الجوهرية أو مقاسها أو أصلها أو مصدرها إذا ما أخذنا بعين الاعتبار ما إذا كانت هذه العناصر سببا أساسيا في التعاقد عليها، ولتلافي ذلك تقوم المؤسسات الكبرى والوزارات باعتماد وتفويض هيئات متخصصة في بلد المنشأ للتأكد من أن التصنيع يتم وفقا للمواصفات المطلوبة، وليس ثمة من شك في أن التعامل مع مؤسسات معروفة أفضل من التعامل مع مؤسسات صغيرة غير معروفة سواء من حيث التسويات الودية أو التنفيذ بعد المقاضاة في حالة تعذر التسوية الودية.

٢- مخاطر النقل: يذهب بعض التجار إلى تخفيض النفقات ولو على حساب الصفقة بأكملها وذلك بشحن بضائعهم على بواخر قديمة أو صغيرة أو مستأجرة لرحلة واحدة لا تعود إلى خطوط منتظمة أو معروفة يتقاضى مالكوها أو مستأجروها أو مجهزوها أجور نقل أقل في العادة من أجور نقل البواخر ذات الخطوط المنتظمة. وأكثر من ذلك فإن بعض البواخر الصغيرة هذه لا يكون لها في العادة وكيل دائم في ميناء الوصول. وبما أنها تكون موضوع نزاع بين أكثر من طرف، فإن البضائع عندما تصل إليها ناقصة أو تالفة يضطر المستورد أن يرفع الدعوى على الناقل أو من يمثله إن وجد في هذا البلد مع صعوبة الإعلان والتبليغ. وأهم من هذا كله صعوبة تنفيذ الحكم حتى في حالة صدوره.

والحل الأمثل في نظرنا بالنسبة لهذا الجانب من المشكلة هو أن يتم النقل على بواخر ذات خطوط ملاحية منتظمة ويفضل أن يتم النقل بواسطة سفن شركات الملاحة العربية، التي يكون مقرها في البلدان العربية ويكون لها فرع أو وكيل في البلد المستورد. كما نقترح أن تشترط الشركات المستوردة أو التجار المستوردون أن يتضمن خطاب الاعتماد شرطا مؤداه أن يتم التأمين لدى شركة عربية محدد اسمها في طلب الاعتماد وتحدد مقدار التأمين المطلوب كأن يكون ضد جميع

الأخطار. وهذه الإحتياجات تفترض أن يتم الشحن (فوب) FOB وهو عقد بيع للبضاعة يلتزم البائع بموجبه بتسليم البضاعة في ميناء القيام على ظهر السفينة بمعنى أن البائع تنتهي التزاماته بمجرد وضع البضاعة على ظهر السفينة، حيث تبدأ مسؤولية المشتري الذي يلتزم بعقد النقل والتأمين. ومن الطبيعي أن هذا الأسلوب متيسر للحكومات والهيئات الكبيرة إلا أن جمهور المستوردين عاجز عن ذلك بسبب تكاليف تعيين وكيل خاص لكل عملية استيراد في كل بلد، وهذا يتطلب أن يقوم هؤلاء المستوردون باعتماد مكاتب تتولى هذه المهمة نيابة عنهم واعتماد أسلوب الشحن (فوب). وإما أن يتم الشحن (سيف) C.I.F وهو البيع الذي يلتزم فيه البائع بنقل البضائع بحرا والتأمين عليها ضد مخاطر الطريق علاوة على قيام المشتري بدفع ثمن البضاعة وأجرة النقل وقيمة التأمين المطلوب. ويترتب على هذا العقد أن تنتقل ملكية البضاعة المالك إلى المشتري عند شحنها ويتم بذلك تعيين البضاعة تعيينا مميزا لها على أن تثبت واقعة التعيين بسند الشحن الذي يتضمن وصفا دقيقا للبضاعة المشحونة والمباعة إلى المشتري سواء من حيث النوع أو الكمية أو الحجم أو المميزات الخاصة بها كما ذكرنا. كما يترتب على هذا العقد من جهة أخرى أن تقع تبعة الهلاك على المشتري وذلك تطبيقا للقواعد العامة التي تجعل الهلاك على المالك.

وإذا تم الشحن (سيف) فإن من الضروري وضع الشروط المناسبة والعمل على إيجاد هيئات تنظم تلك الإجراءات بالإضافة إلى القوانين والأنظمة المنظمة لذلك، حيث يمكن اعتماد مكاتب متخصصة تمثل المستوردين في التعاقد مع هيئات الإشراف على التصنيع والتعبئة المعروفة.

٣- الجانب الإجرائي في المشكلة: ويتجلى هذا الجانب في حالة وجود أي خلاف يتعلق بنوعية البضاعة أو ضد الناقل أو المؤمن فان المرسل إليه أو المستورد يسعى إلى تسوية الخلاف وديا، وإذا تعذرت هذه التسوية يتم اللجوء إلى القضاء وهنا تنشأ صعوبات تبرز فيها أهمية التعامل مع مؤسسات وطنية في نطاق التأمين والنقل. ومع ذلك فان مخاصمة أي هيئة أو فرد طبقا لقوانين الإجراءات المعمول بها تقضي بإعلان تلك الهيئة أو الفرد شخصا أو في محل عمله أو في محل إقامته.

وهنا تبرز صعوبة تنفيذ هذه الخطوة الأولية بالنسبة للمؤسسات الأجنبية مما يترتب عليه تعطيل الدعوى سنوات إلى أن يتم مثل هذا الإجراء الأساسي، حيث تستوجب قوانين الإجراءات عادة في مثل هذه الحالة، (حيث لا يكون للشركة الأجنبية وكيل)، إعلان تلك الشركة في مقرها الأجنبي بإرسال

- ١- تعيين هيئة مراقبة لدى المصانع ولدى التعبئة في الخارج وتأكيد ذلك بشهادات صادرة عن تلك الهيئة تقدم من البنك الأجنبي.
 - ٢- الاشتراط في خطاب الاعتماد أن يقوم البائع بتزويد البنك بشهادة صادرة عن تلك الهيئة تفيد فحص البضاعة قبل تحميلها.
 - ٣- يشترط التأكد من أن الاعتماد غير قابل للتحرير (للتظهير) حتى لا يقع المستورد في حبال الاحتيال من قبل مصدرين آخرين غير المصدر الأصلي المتفق معه.
 - ٤- التأكد من نص الاعتماد وكلماته بحيث تعطي حرفية متطلباته.
 - ٥- يجب أن تكون صلاحية الاعتماد وآخر تاريخ للشحن تعطي الفاحص وقتا كافيا للقيام بمهمته.
 - ٦- الاشتراط في طلب الاعتماد وكتاب الاعتماد أن يتم الشحن على سفن تابعة لخطوط منتظمة.
- مما تقدم يمكن القول إن علاج مشكلة الاحتيال البحري بشكل جذري يقتضي إعادة النظر في بعض الإجراءات كالاستيراد والنقل والتأمين وفتح الاعتمادات وحتى عقود البيع والشراء. وإذا كانت مثل هذه الاحتياطات واردة بالنسبة للوزارات والهيئات الكبرى إلا أن المستوردين الصغار سيقفون عرضة لهذه المخاطر إذا لم يتم إرشادهم وذلك بالاستفادة من الاقتراحات المذكورة بالإضافة إلى ضرورة الرجوع إلى غرف التجارة للاستفادة أو الإستئناس بنصائحهم أو بضرورة استشارة الملحقين التجاريين في سفاراتنا في الخارج.
- ونشير هنا إلى ضرورة تفادي سندات الشحن الإلكترونية التي تكون معرضة للاختراق عبر شبكات الإنترنت. هذا من جهة، ومن جهة أخرى، نود الإشارة إلى أن عملية الاحتيال والقرصنة البحرية عملية غير قانونية وتعتبر جريمة يختلف تكييفها القانوني من جنحة إلى جنابة حسب وقائعها وتفصيلها سواء كانت تزويرا في مستندات عرفية أو نصبا أو إغراقا لسفينة أو إشعال النار فيها إلى غير ذلك من الأعمال الإجرامية أو كانت قرصنة بمعنى لصوصية البحر.
- مما تقدم يمكن القول أن ظاهرة الاحتيال البحري والقرصنة البحرية ليست ظاهرة جديدة وإنما قديمة ولكنها شوهدت بطريقة ملحوظة في أواخر القرن الماضي، ولعل أهم أسباب انتشار تلك الظاهرة ما ورد ذكره أعلاه ولا داعي لإعادته. وحاولنا في هذا البحث أن نقدم بعض الحلول للتقليل أو الحد من هذه الظاهرة.

الصحيفة المحررة باللغة العربية مع ترجمتها المصدقة بعد تسجيلها في المحكمة إلى النيابة العامة ومنها إلى وزارة الخارجية التي تقوم بإعلان وزارة الخارجية الأجنبية لتقوم بدورها بإعلان وزارة العدل فيها لتقوم بإعلان المحكمة التي يقع ضمن دائرة اختصاصها مقر الشركة المنشودة ثم يعاد الإعلان بنفس الطريقة المطولة من الشركة الأجنبية إلى المحكمة الوطنية بشرط أن يصل قبل موعد الجلسة مما يندر وقوعه. وحتى في أحسن الأحوال التي يصدر فيها الحكم على الشركة الأجنبية فإن التنفيذ يكون مستحيلا إذا لم يوجد لتلك الشركة الأجنبية أموال في بلد المدعي، وهنا أيضا يترتب على المدعي إرسال مثل هذا الحكم إلى البلد الأجنبي ليبدأ مطالبة أخرى جديدة تعتمد على هذا الحكم إذا ما قبلت المحاكم الأجنبية العمل على تنفيذه، علما بأن غالبية الدول تصر بالنسبة لتنفيذ الأحكام الأجنبية على شرط المعاملة بالمثل، وهي لذلك ترفض تنفيذ الأحكام العربية مما يتطلب تقديم دعوى جديدة إذا كان الوقت يسمح بذلك ولم يكن المدعي قد حرم من دعواه بسبب التقادم (مضي المدة) prescription.

٤- الجانب الائتماني: أن طلب فتح اعتماد مصرفي هو حجر الأساس في العملية التجارية محل ظاهرة الاحتيال، وخطاب الاعتماد بكل بساطة هو تعهد يصدر من بنك بناء على طلب عميل له بأن يدفع للبائع لدى إيفائه لشروط معينة وتقديمه المستندات المطلوبة بموجب خطاب الاعتماد L/C. وتقع على البنوك مسؤولية التأكد من أن المستندات صحيحة بموجب شروط خطاب الاعتماد.

وقد تواجه البنوك نوعين من الاحتيال:

- أ- تقديم المستندات الصحيحة ولكن يصاحب ذلك عمل احتيالي بواسطة طرف ثالث فيما يتعلق بالبضائع.
 - ب- تقديم مستندات غير صحيحة.
- وفي الصورتين الإحتياليين فإن المستندات قد قدمت تحت ستار الإعتماد المستندي ويبدو عليهما من الناحية الشكلية أنهما مستوفيتان لشروط الاعتماد المستندي، فيقوم البنك بالدفع لمقدمها. وفي حالة التعامل بالاعتماد المستندي فإن كل الأطراف المعنية تتعامل في المستندات ولا تتعامل بالبضائع، وما دامت المستندات مستوفية للشكلية المطلوبة فلا يستطيع البنك أن يمتنع عن الدفع إلا إذا كان هناك بينة رسمية أو دليل واضح يثبت وجود مخالفة يستند عليها. ونقترح في هذا الخصوص لتجنب التاجر أو المستورد هذه المخاطر ما يلي:

الهوامش

- (١٩) ألين، المرجع السابق، ص ٣.
- (٢٠) يعقوب يوسف، المرجع السابق، ص ٢.
- (٢١) ألين، المرجع السابق، ص ٣.
- (٢٢) Philip Wolf, The Role of Protection and Indemnity Clubs in Combating Marine Fraud, Minnesota Journal of Global Trade, summer 2000, vol.2, p.26
- (٢٣) يوسف، المرجع السابق، ص ٥.
- (٢٤) ألين، المرجع السابق، ص ٥
- (٢٥) يوسف، المرجع السابق، ص ٥
- (٢٦) ألين، المرجع السابق، ص ٦ و ٧ والطراونة، المرجع السابق، ص ٢٧.
- (٢٧) التقرير رقم TD/B/C.4/AC.4/8 الصادر عن أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD باريس بتاريخ ١٩٨٣/٩/٢١.
- (٢٨) انظر تقرير الأونكتاد المشار إليه أعلاه والطراونة، ص ٢٤.
- (٢٩) ألين، المرجع السابق، ص ٨ و ٩.
- (٣٠) ألين، المرجع السابق، ص ٧ و ٨.
- (٣١) يوسف، المرجع السابق، ص ٧.
- (٣٢) بدوي، ظاهرة الاحتيال البحري ودور التأمين في الحد منها، محاضرة أقيمت في ندوة الكويت المشار إليها أعلاه، ص ٧
- (٣٣) ألين، المرجع السابق، ص ١٠.
- (٣٤) انظر تقرير الأونكتاد لعام ١٩٨٤.
- (٣٥) انظر ورقة العمل المقدمة من اتحاد الغرف التجارية حول (مناهضة الإحتيال البحري) المقدمة للندوة العالمية للقرصنة البحرية والاحتيال البحري التي عقدت في الكويت عام ١٩٨٣، ص ١٢.
- (٣٦) نصره، المرجع السابق، ص ١١.
- (٣٧) الدراسة المشار إليها في هامش ٣٦ ص ١٥ و ١٦.
- (٣٨) انظر الدراسة المشار إليها في هامش ٣٦ أعلاه وانظر تقرير لجنة النقل البحري المنبثقة عن مجلس التجارة والتنمية / الدورة العاشرة المنعقدة في جنيف عام ١٩٨٢ وانظر الدراسة التي أعدتها الدائرة الاقتصادية في الأمانة العامة لإتحاد الغرف الخليجية عام ١٩٨١ تحت عنوان (القرصنة البحرية).
- (٣٩) دراسة اتحاد الغرف الخليجية المشار إليها أعلاه ص ١٣. وانظر الدراسة التي أعدها المكتب الاستشاري القانوني - الكويت - تحت عنوان "مخاطر الاستيراد" عام ١٩٨٢ ص ٣ وما بعدها مقدمة إلى شركة الملاحة العربية المتحدة.
- (٤٠) انظر التفاصيل ص ١١ من محاضرة الأستاذ الياس بدوي المشار إليها أعلاه. وانظر : E.R.Hardy Ivamy, Marine Insurance, 1969, p.19.
- (٤١) See: Bruce Adams (vice-president of Chase Manhattan
- (١) عطاري، الاستغلال السلمي لقاع البحار والمحيطات، ص ١١؛ النظام القانوني للأبحاث العلمية في البحار والمحيطات، ص ١٢؛ نصره، الاحتيال في النقل البحري، مجلة التجارة والصناعة، العدد ٨٠-٨١، ص ٦.
- (٢) Eric Elin, Nature of maritime fraud. A lecture addressed in the International Seminar on "Maritime Fraud and Piracy" held in Kuwait on 18-20 P.1.
- (٣) نصره، المرجع السابق، ص ٦
- (٤) Eric Elin, Ibid, p.2
- (٥) Eric Elin, Ibid, p.2,3
- (٦) انظر بحثاً عن القرصنة البحرية أعدته الدائرة الاقتصادية في الأمانة العامة لإتحاد غرف التجارة في الخليج العربي عام ١٩٨١، ص ١٦.
- (٧) سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، ط ٤، ص ١٩٦٩، ٧٣٨. وانظر: غانم، مبادئ القانون الدولي العام، ص ٢١٢ وانظر: G.John Colombos, International Law of the sea, 6th edition, 1967 p.144 وانظر أيضا سالم الحاج، قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد، ط ١، ص ٤٢٥ وما بعدها.
- (٨) المادة ١٤ من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨.
- (٩) المادة ١٥ من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ والمادة ١٠١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.
- (١٠) المادة ٨٦ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.
- (١١) أبو عيشة، القرصنة البحرية في القانون الدولي، مجلة التجارة والصناعة، العدد ٧٨ و ٧٩، ص ٩.
- (١٢) المادة ١٠٠ من اتفاقية الأمم المتحدة سالف الإشارة إليها.
- (١٣) المادة ١٧ من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨.
- (١٤) المادة ١٠٣ من اتفاقية الأمم المتحدة المشار إليها أعلاه.
- (١٥) المادة ١ من اتفاقية جنيف المشار إليها أعلاه والمادة ١٠٢ من اتفاقية الأمم المتحدة المشار إليها أعلاه.
- (١٦) الطراونة، الاحتيال البحري، الجزء الأول، ص ١١. وانظر: Abhyanker, J.An investigation into maritime frauds, M.sc thesis, Plymouth polytechnic, 1980, England, p.9.
- (١٧) يوسف، الاحتيال والقرصنة البحرية، دراسة مقدمة من الأمانة العامة للإتحاد العربي للناقلين البحريين والتي أقيمت في الندوة العالمية حول الاحتيال البحري والقرصنة البحرية التي عقدت في الكويت عام ١٩٨٣، ص ٣.
- (١٨) نصره، المرجع السابق، ص ٨.

Journal of International Trade and Economic
Development, vol. 10. 2003. P.15.

Bank in London)" The role of banks in international
trade(How to protect yourself against fraud transaction"

عطاري، يوسف، ١٩٧٦، الاستغلال السلمي لقاع البحار
والمحيطات الدولية خارج حدود الولاية الإقليمية، ص ١١، مكتبة
كاظمة للطباعة والنشر، الكويت.
-----، ١٩٨٠، النظام القانون للأبحاث العلمية في البحار
والمحيطات، ص ١٢، مكتبة كاظمة للطباعة والنشر، الكويت.
غانم، محمد حافظ، ١٩٦٦، مبادئ القانون الدولي العام.
نصرة، ابراهيم، ١٩٨٢، الاحتيال في النقل البحري، مجلة التجارة
والصناعة، ع ٨٠، ص ٦، دبي.
يوسف، يعقوب، ١٩٨٣، الاحتيال والقرصنة البحرية، بحث مقدم
للندوة العالمية حول الاحتيال البحري والقرصنة البحرية، الكويت.

المصادر والمراجع

أبو عيشة، توفيق، ١٩٨٠، القرصنة البحرية في القانون الدولي،
مجلة التجارة والصناعة، ع ٧٨، دبي.
بديوي، الياس، ظاهرة الاحتيال البحري ودور التأمين في الحد منها،
محاضرة.
سالم الحاج، ساسي، ١٩٨٧، قانون البحار الجديد بين التقليد
والتجديد، ط ١، معهد الإنماء العربي، بيروت.
سلطان، حامد، ١٩٦٩، القانون الدولي العام في وقت السلم، ط ٤،
دار النهضة العربية، القاهرة.
الطراونة، نايف، ١٩٨٩، الاحتيال البحري، ج ١، ص ١١.

Marine Piracy and Fraud and How to Prevent It

*Yousef Atari**

ABSTRACT

The area of the seas and oceans represents about 71% of the Globe on which the human race lives. This vast area is used for transportation purposes with the risks inherent in the seas and oceans.

It is however unfortunate that only recently substantial violations and contradictions have been committed against the rules and ethics of maritime transport and against human principles. Maritime transport has been a major object for fraud and piracy with the consignees and merchants who would lose their lifetime earnings in one such transaction. The prevailing economic and political circumstances participate to a certain limit in facilitating marine fraud during marine voyage.

I tried in this article to deal with this phenomenon from the following aspects:

Section 1: Forms of marine fraud and high seas piracy.

Sub-section 1: Definition of marine fraud and piracy and Forms of marine fraud.

A) Documentary fraud where a normal contract is concluded, some or the whole documents are forged and aim at equivocating the fact that no goods exist, or if existing they are not to the same standard as the contract between the buyer and seller states.

B) Intentional diversion of the ship with a view to secure the insured sum covering the hull...too many forms and examples of such practice are published in the ICC publications.

Sub-section 2: factors causing marine fraud

A) controllable factors such as documentary credits , excessive trust , flags of convenience , lack of control over offences... etc.

B) Uncontrollable factors such as political, social, economic factors.

Section 2: parties of the transaction and their obligations and how to deal with this problem.

Sub section 1: parties of the transaction: sellers, buyers, forwarding agents, ship owners and charterers, insurance companies... etc.

Sub section 2: proposed measures to combat the problem such as avoiding manufacturing risks, transport risks ...etc.

Sub-section 3: how to combat marine fraud by taking some measures which may prevent or eliminate the problem.

Keywords: Marine Piracy, Marine Fraud, Commercial Transaction, Obligations of the Parties of commercial transaction, Insurance companies, Banks, measures, combating the problem.

* Arab American University, Jineen, Palestine. Received on 7/9/2005 and Accepted for Publication on 15/8/2006.