

أثر الغش التجاري والاحتيال البحري على السوقين العراقية والعربية

عبد الكريم عبد اللطيف جريح الخزاعي *

المقدمة :

نتيجة للتطور الصناعي والاقتصادي في مختلف بلدان العالم، ازدهرت التجارة الدولية وتوسع نشاطها، وتطورت تبعاً لذلك أعمال المصارف والبنوك، ونتيجة لهذا التطور ولزيادة السرعة في إتمام صفقات التجارة الدولية، أصبحت المستندات المصرفية هي الوسيلة السائدة التي تبرم على أساسها أغلب هذه الصفقات في العالم، مما ساعد في تقدم طبيعة العلاقات التجارية بما في ذلك عقود النقل البحري التي تتطلب توافر الثقة المطلقة بين أطراف الرحلة البحرية بسبب تباعد المسافات بين هذه الأطراف، بحيث أدت هذه الثقة إلى تطور وسائل الاحتيال البحري، تبعها انتشار ظاهرة الغش التجاري انتشاراً سريعاً ومذهلاً.

ويأخذ الاحتيال البحري صوراً متعددة من بينها الغش فسي المستندات التجارية، كالاتماد المستندي وعقد إيجار السفينة ووثيقة التأمين وما شابه ذلك.

وقد وقع المستورد العراقي شأنه شأن المستوردين في بلدان العالم الثالث ضحية لأغلب أنواع الاحتيال. وكان اهتمام قطاع التأمين العراقي بهذا الشأن من باب الحرص على سلامة الثروة القومية من جانب، وبسبب الأعباء المالية التي تحملها نتيجة أعمال الاحتيال من جانب آخر. وقد توهم المستورد العراقي من أن شركة التأمين في العراق يمكنها إن تحل كافة مشكلاته الناجمة عن الإخلال في عقود البيع أو النقل، والتي هي خارج نطاق التزاماته العقدية في عقد التأمين البحري. وعلى الرغم من كون التشريعات الجنائية تعاقب على هذه الأعمال، إلا أن لبيوت التفتيش دورها في مكافحة الغش والوقاية منه، فهي بمثابة القاضي الذي يصدر حكماً بقبول البضاعة أو رفضها وفقاً لما يظهر فحصها السلعة كل التعاقد.

* مدرس / الجامعة المستنصرية / كلية الإدارة والاقتصاد / قسم إدارة الأعمال

مقبول للنشر بتاريخ 11 / 6 / 2006

ولذلك قام الباحث بدراسة مستندات التجارة الدولية ومدى تأثيرها على زيادة هذه الظاهرة اولاً ، ثم توضيح عملية الاحتيال البحري والغش التجاري من خلال المستندات الاخرى ثانياً ، ثم أثر عمل بيوت التفتيش على هذه الظاهرة من الاعمال التي تقوم بها بالتاكيد وبعدها اوردنا امثلة عملية لواقع الحال في عمليات الغش التجاري والاحتيال البحري للسوقيين العراقي والعربي رابعاً وفتحتنا بحثنا بالنتائج التي توصل اليها الباحث والتوصيات التي نراها ضرورية او القليلة لهذه العمليات .

مشكلة البحث :-

من خبرة الباحث ودراسته لظاهرة الغش التجاري والاحتيال البحري ، وتعرفه على صورها وأشكالها وأسباب نشوئها ، أتضح إن هناك مشكلة كبيرة تبرز من معرفة الخسائر الجسيمة التي تجاوزت ملايين الدولارات والتي تكبدها الاقتصاد العراقي والعربي جراء استخدام هذه الظاهرة بشكل واسع من قبل المصدر أو الناقل أو كلاهما ، ووقع ضحيتها المستورد العراقي والعربي عن طريق تزوير المستندات المستخدمة في العملية التجارية للبضائع المستوردة من منشأها وحتى وصولها إلى مخزن المستورد .

هدف البحث :-

من دراسة المراحل التي تمر بها عملية استيراد البضائع و السلع عبر البحار، والتعرف على المستندات التجارية المستخدمة في هذه العملية ، ابتداء من المجهز (المصدر) وصولاً إلى المستورد . يهدف الباحث من توضيح الوسائل والسبل المستخدمة في اتساع وانتشار ظاهرة الغش التجاري والاحتيال البحري من خلال تزوير مستندات التجارة الدولية المستخدمة من قبل المستورد العربي والعراقي ، عند استيراده البضائع والسلع التجارية ، الوصول إلى إيجاد الحلول المناسبة لمنع أو الحد من اتساع هذه الظاهرة ، أو على الأقل توعية المستورد العراقي بالأساليب المستخدمة في هذه الظاهرة .

منهجية البحث:-

استخدام الباحث في بحثه هذا أسلوبين هما: -

1. الأسلوب العلمي:-

وذلك من خلال جمع ودراسة الكتب والمجلات العلمية المتخصصة العربية منها الأجنبية، والبحوث العلمية الملقاة في المؤتمرات العلمية التخصصية سواء كان المنشور منها أو غير المنشور المتعلقة بظاهرة البحث.

2. الأسلوب العملي:-

وقد استخدم الباحث هذا الأسلوب من خلال :-

- أ- مراجعة شركة التأمين الوطنية بوصفها المسؤولة عن إصدار وثائق التأمين البحري (بضائع) والتي تعد في مقدمة المتضررين من ظاهرة الاحتيال البحري، ومقابلة المسؤولين فيها وإطلاع على الآثار العملية لهذه الظاهرة وأسبابها وتحديد طرق مواجهتها .
- ب- الخبرة العملية للباحث في مجال التأمين التي تجاوزت 17 سنة وكذلك الخبرة العلمية في مجال تدريس هذه المادة التي زادت عن 8 سنوات .

مفردات البحث:-

- قسم الباحث بحثه هذا إلى أربعة مباحث هي : -
1. المبحث الأول : مستندات التجارة الدولية .
2. المبحث الثاني: الاحتيال البحري والغش التجاري.
3. المبحث الثالث: صور عليه للغش التجاري والاحتيال البحري.
4. المبحث الرابع : النتائج والتوصيات.

المبحث الأول مستندات التجارة الدولية

أصبح الغش التجاري ظاهرة دولية تقع فريستها أساسا شعوب العالم الثالث عند استيرادها سلعاً ومعدات غير مطابقة للمواصفات الفنية المتفق عليها، أو أنها تستورد مواداً غذائية غير صالحة لاستهلاك البشري.

وبما إن الاعتماد المستندي ينبثق من العقد التجاري الدولي فإنه يهدف أساساً إلى حماية البائع فقط، وذلك بأن يضمن ثمن البضاعة المباعة حال قيامه بشحنها إلى المشتري. وعليه يكون الاعتماد لصالح البائع معزواً بضمان البنك، بأنه غير قابل للإلغاء. وبمجرد إبلاغ البائع بواسطة البنك بفتح الاعتماد، فلا يحق للمشتري والبنك الغاؤه أو الرجوع عنه أو تعديله.

وقد يقوم البائع سعيه النية بممارسة الغش عن طريق تزوير المستندات في عقود البيع الدولية والاعتمادات المصرفية، كأن يدرج مواصفات البضاعة في العقد بشكل عام ومبهم، مما يساعد الجهة المحتالة على تهريبها من المسؤولية والمفاضات. ونظراً للحماية التي يكفلها الاعتماد المستندي المصرفي للبائع، فقد نظمت التجارة الدولية حماية مماثلة للمشتري من خلال المستندات التي ينص عليها في الاعتماد المستندي والذي يشترط تقديمها للبنك، لكي يقوم البنك بتسديد القيمة للبائع، وهذه المستندات تتضمن إثبات قيام البائع بشحن البضائع المتعاقد عليها بكمياتها ومواصفاتها التعاقدية، وأنه تم شحنها على باخرة صالحة للرحلة البحرية.

نعرض فيما يأتي أهم المستندات التجارية البحرية التي ينص عليها العقد التجاري الدولي:-

أولاً / الاعتماد المستندي Credit Document

من المعروف إن الاعتماد المستندي ينبثق من العقد التجاري الدولي، حيث يقوم بدور هام في تجارة الاستيراد والتصدير، فحين يتفق المستورد مع البنك على إن يفتح له اعتماداً بثمن البضاعة والمصاريف وأجرة النقل والتأمين لصالح المصدر، ويبلغ بنك المصدر بذلك، يقوم المصدر بسحب كمبيالة على هذا البنك، وبعد تجهيز البضاعة، يرفق المصدر بالكمبيالة التي يحررها مستندات البضاعة، كالفاتورة، بوليصة الشحن، بوليصة التأمين وشهادة التفتيش (الفحص) وبعددها يقدم البنك المصدر (المستفيد) إلى البنك في البلد المستورد (المسحوب عليه) للمطالبة بقيمة الكمبيالة، فيحرر بنك المستورد على فحص مستندات البضاعة المذكورة للتأكد من مطابقة البضاعة لصالح المستورد. وبعددها يدفع قيمة الكمبيالة إلى البنك المستفيد (بنك المصدر).

وإذا كان الاعتماد المستندي يهدف أساسا حماية البائع بأن يضمن له الحصول على ثمن البضاعة لخطه قيامه بشحنها إلى المشتري ، إلا أنه من ناحية أخرى يكفل أيضا حماية مماثلة للمشتري . وذلك بواسطة المستندات التي يتم النص عليها في الاعتماد المستندي والتي يشترط تقديمها للبنك لكي يقوم بتسديد القيمة للبائع.

لذلك فإن أسلوب الاعتماد المستندي يحقق الحماية لكل من طرفي الصفقة التجارية ، البائع والمشتري . وهو السند الأساس الذي يثبت انتقال البضاعة وشحنها من المصدر إلى المستورد ، لذا فإن هذا السند يكون عرضة للتزوير والغش من قبل أطراف معينة لغرض سرقة البضاعة وبيعها ، كما سنوضح ذلك لاحقا.

ثانيا/ شهادات التفتيش Certificate of Inspection

إن شهادة التفتيش أو (الفحص) تكفل حماية حقوق المشتري (المستورد) وتمنع تعرضه لحوادث الغش التجاري . ولذلك فهي وسيلة لمنع الاحتراف في صفقات التجارة الدولية ، وضمان حسن تنفيذ العقود التجارية الدولية .

وتعد عملية التفتيش والمراجعة الدولية من الوظائف الحيوية الهامة التي يتحقق بمقتضاها التأكد من سلامة البضائع المشتراة ومطابقتها للمواصفات التعاقدية وصلاحياتها للغرض المستوردة من أجله ، وكذلك صلاحية الباكرا الناقلة للبضاعة للإبحار .

إن شهادة التصدير هذه لاتصدر بالمطابقة إلا بعد إتمام كافة الإجراءات من خلال تواجد المفتشين ، وهم عناصر ذو تخصص دقيق في كافة المجالات وينتمون إلى هيئات خاصة محايدة تعرف ببيت التفتيش ، يتواجدون في جميع مراحل الفحص المتفق عليها بدءا من سحب عينات وعمل تحاليل لغاية دراستها طبقا للمراجع الفنية والمواصفات القياسية الدولية .

ومن هنا كان اهتمام الأمم المتحدة وتنظيماتها بدور التفتيش باعتباره احد جناحي التجارة الدولية ، فقد نهبت إلى ضرورة الاهتمام بالتفتيش على البضائع .

ويقول الأستاذ جوستا وسترنج¹ بأن :- (التفتيش على البضائع يعطي الحق للمشتري ليقوم بفحصها في مرحلة التصنيع أو على الأقل عند الشحن ، حيث أن التكاليف ، حيث أن التكاليف

¹ - Gosta westring , International Procurement , United Nations Institute , 1997 .

لرفض البضاعة عند وصولها إلى موانئ الوصول سوف تكون باهظة ليس فقط بالنسبة للبائع، بل كذلك بالنسبة للمشتري).
أما غرفة التجارة الدولية في باريس فنقول² : - (إن التفتيش هو إجراء عاقل يجنب طرفي العقد المشاكل المعقدة نتيجة اللجوء إلى التحكيم لتسوية المنازعات القضائية بينهما، بما تتضمنه من إجراءات طويلة الأمد).

حق اختيار بيت التفتيش :-

إن جميع أنظمة التجارة الدولية تعطي الحق للمشتري بأن يقوم باختيار وتحديد جهة التفتيش، بوصفها من أهم العناصر التي تحمي حق المشتري في التأكد من صلاحية البضائع و مطابقتها للشروط و المواصفات المتفق عليها في الاعتماد المستندي والذي يفترض إن يحدد فيه أيضا اسم بيت التفتيش الذي يختاره، لكي يلزم البائع بعرض البضائع عليه لفحصها من قبله وتقديم شهادة بنتيجة هذا الفحص . أن إهمال المشتري (المستورد) في اختيار بيت التفتيش وتثبيته في الاعتماد المستندي، وتخويل البائع (المصدر) في اختيار أي بيت للتفتيش، كان السبب في وقوع المشتريين ضحية لعمليات الغش التجاري والاحتيال البحري.
ونظرا لأهمية بيت التفتيش وحرية المشتري باستخدام حقه في اختيار هذا البيت، يتوجب عليه اختيار البيت الذي تتوافر فيه الخصائص التالية : -

1. إن يكون تنظيما دليا محايدا، ذا سمعة حسنة وغير حكومي، وله مركز مالي سليم، ويضم خبراء من ذوي الكفاءات والخبرات الفنية العلمية والعملية .
2. أن تتوفر لديه المعامل والمختبرات المجهزة بأحدث المعدات وفقا للمعايير الدولية.
3. وإذا كان استيراد اللحوم والدواجن للدول الإسلامية، فينبغي التأكد من عملية الذبح، من خلال وجود خبراء مسلمون في البيت المختار. إذ تقوم بعض الدول الأوروبية المصدرة لهذه المواد باستخدام وسيلة الذبح الآلي، سواء بإطلاق قذيفة نارية تصوب إلى رأس الحيوان، أو ضربه على رأسه بمطراق أو باستخدام التيار الكهربائي (الصعق)، مما يؤدي إلى نفوق الحيوان دون ذبحه واسالة دمه (مما يخالف الشريعة الإسلامية)، ثم تصدر لحومها

² - د. احمد رفعت خفاجي - الفحص والمراقبة الدولية في مناهضة الاحتيال التجاري - مطبعة

إلى الدول الإسلامية لاستخدامها طعاما لهم. وكذلك إدخال لحوم ودهون الخنزير في محتويات المعلبات التي تصدر للدول العربية أحيانا.

وينقسم التفتيش إلى قسمين رئيسيين ، هما : -

1- التفتيش على البضائع Cargo Inspection

وهي عملية فحص البضائع المتفق على استيرادها بواسطة خبراء فيتعين بأسلوب فني مناسب لنوعية البضائع والتأكد من مطابقتها المواصفات المتعاقد عليها ، حيث يتنوع أسلوب التفتيش وفقا لنوعية البضائع . فهناك عمليات تفتيش على المنتجات الزراعية والغذائية يتم تفتيشها بالفحص الظاهري ، وأخذ العينات منها ، وإجراء التحاليل اللازمة لها . أو إن يتم الإشراف على إعداد البضائع والتأكد من سلامة الطرق المستخدمة في شأنها ، كما هو الحال بالنسبة للحوم والدواجن التي يتطلب تفتيشها من خلال فحص المواشي الحية والتأكد من خلوها من الأمراض وكونا قد ذبحت وفق الشريعة الإسلامية .

أما بالنسبة لتفتيش المعدات والآلات والسلع الوسيطة والخامات ، كالصفيح والصاج والصلب وغيرها ، فإن أسلوب التفتيش يكن بالخطوات التالية³ : -

أ- التعرف على النظام المستخدم في عملية الإنتاج ، وتقييمه للتأكد من إن المنتج النهائي في مستوى المواصفات المتعاقد عليها .

ب- التأكد من كفاءة كل مرحلة من مراحل الإنتاج للبضائع ، من خلال الاختبارات والتحليل لهذه المراحل.

ت- الإشراف على العمليات النهائية ، وإجراء التجارب التي تثبت صلاحيتها وقدرتها وفق المواصفات المتعاقد عليها.

ث- الإشراف على عمليات التغليف و التعبئة والتأكد من كونها تتحمل عمليات النقل البحري مع ضمان سلامة وصولها إلى المشتري (المستورد) .

³ - كومبيل - مكافحة الغش التجاري ولاحتيال البحري - كراس بيت التفتيش العربي - جمهورية مصر - الإسكندرية .

2. التفتيش البحري Marine Survey

وقصد به التفتيش على البواخر، إذ يتم فحص الباخرة و التأكد من سلامتها وصلاحياتها للملاحة البحرية ، واستعدادها للرحلة المزمع القيام بها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ ، وفحص عنابر الباخرة والتأكد من نظافتها وخلوها من :-

- أ- الحشرات بكافة أطوارها وأنواعها .
- ب- آثار الشحنات السابقة والتي قد تؤثر كيميائيا أو بالرائحة على البضائع التي يجري شحنها .
- ت- عدم وجود غازات قابلة للاشتعال أو الانفجار بالقطاعات الداخلية للباخرة .
- ث- توافر معدات الحريق وكفاءتها.
- ج- معاينة رافعات (اوناش) الباخرة والتأكد من سلامتها .
- ح- تحديد معدلات الشحن والتفريغ طبقا لحالتها.

وبعد ذلك يتم الإشراف على عمليات الشحن و الترتيب (التسييف arrimage) وهو عملية وضع البضاعة في الأماكن المعدة لها في السفينة بطريقة تكفل سلامتها وسلامة غيرها من البضائع المشحونة من خلال رصها بشكل جيد ، ثم التخزين في عنابر الباخرة وعلى ظهرها، حيث يحصل أحيانا، إن يتفق قباطنة السفن مع الشاحنين و المجهزين بجعل رصات البضائع غير منظمة مع وجود فراغات كبيرة بينها ، بحيث تظهر عنابر الباخرة على السطح مملوءة تماما صوريا ، مما يؤدي إلى تقليل البضاعة المشحونة وبالتالي نقص الحمولة الكلية للباخرة . ثم يحتال هؤلاء بتعويض النقص الحاصل في حمولة الباخرة لنقل تجارة خاصة بهم، مما يحرم المستوردين و المصدرين من استلام وتصدير الكميات المتعاقد عليها في الوقت والمكان المطلوبة فيها .

كما أن هذا التفتيش بعد تأكده من أن جميع البضائع المتعاقد عليها قد تم شحنها ، ولم ينقص شيء منها على موانئ الشحن . يعمل على ضمان سلامة وصول البضائع إلى ميناء التفريغ و تسليمها للمشتري بنفس حالتها دون تعرضها لتغيير المواصفات أثناء الرحلة البحرية أو بسببها .

ثالثا/ بوليصة الشحن البحري (سند الشحن) Bill of Loading

وهو المستند الأساسي في عمليات التجارة البحرية الدولية ، ويعتبر الوثيقة القانونية لعقد النقل البحري والذي يثبت شحن البضائع ، كما أنه يمثل البضاعة نفسها خلال الرحلة البحرية. إن سند الشحن هو عقد يبرم بين الشاحنين Shippers والناقلين Carriers من أجل نقل البضاعة

من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ . ويتنوع سند الشحن من حيث كيفية تداوله إلى الأنواع التالية⁴ :-

1. سند الشحن لحامله :- Supporteur

ويتداول هذا السند بالتسليم باليد ، ولذلك يعتبر أخطر أنواع سندات الشحن كونه يجعل البضاعة معرضة للنقص والضياع بسهولة . وقد أبطلت بعض التشريعات سند الشحن لحامله ، كما هو الحال في القانون البحري اليوناني عام 1985 .

2. سند الشحن لأمر شحن :- To The Order Of

وهو السند الأكثر شيوعا واستخداما في التجارة الدولية ، ويمكن تداوله بالتظهير . Endorsement

3. سند الشحن الاسمي :-

وهو السند الذي يتداول عن طريق حوالة مدنية ، وهو غير شائع حاليا في التجارة الدولية .

بيانات سند الشحن :-

إن البيانات المثبتة في سند الشحن يجب إن تكون واضحة وجلية . فإذا كانت مبهمه ، كأن لم يحدد نوع البضاعة ووزنها ، ساعد ذلك على فقد البضاعة أو التلاعب بها أو توفير فرص الغش والاحتيال .

وأهم هذه البيانات هي :-

أ. اسم الشاحن :- Shipper

قد يكون الشاحن (المرسل) هو البائع أو المصدر ، وذلك طبقا لنوع العقد التجاري المبرم ، ولذلك فإن ذكر اسمه ومحل إقامته في سند الشحن يكون قد حدد مسؤولية الشاحن عن البضاعة المشحونة .

⁴ - محمد السيد و انطوان معوض / دور الغرف العربية في مواجهة الاحتيال / مصر -

بـ اسم المرسل إليه :- Consignee

إن تثبيت الاسم الصريح و الكامل للمرسل إليه (المستورد) ومحل إقامته ضروري جدا لغرض تسليمه البضاعة ولمن ينوب عنه وكالة عند التفريق .

جـ اسم السفينة وحمولتها :-

إن ذكر اسم السفينة والشركة التابعة لها وحمولتها ، وكذلك دولة التسجيل التي تحمل علمها واجب تثبيتها في سند الشحن ، فإذا كان شحن البضائع مشروطا بسفينة محددة بالاسم، فلا يجوز للشاحن مخالفته ذلك، أما إذا كان هناك اتفاق على إعادة شحن البضائع على سفينة أخرى فيجب إن ينص ذلك في مستند الشحن ، لأن أي تغيير في اسم السفينة أثناء الرحلة البحرية بسبب رفض الاعتماد المستندي ، فضلا عن ذلك فإن وثيقة التأمين البحري تغطي الأخطار المنصوص عليها في الوثيقة على سفينة محدده بالاسم خلال الرحلة البحرية المحددة في خط سير ملاحي منظم .

د ميناء المغادرة والوصول :-

من الضروري تثبيت ميناء المغادرة (الشحن) وميناء الوصول (التفريغ) كما ينبغي ذكر المسافة بينهما وتحديد الموانئ التي تمر بها السفينة أثناء الرحلة البحرية التي تقطعها وهي محملة بالبضائع ، والتي مؤمن عليها ضد الأخطار البحرية بوثيقة التأمين البحري (هياكل)، لأن تعرض البضاعة للضرر بسبب تغيير مسار الرحلة البحرية يحمل الشاحن المسؤولية مع فقدان حقه في الحصول على التعويض من شركة التأمين .

هـ أجرة الشحن :- Freight

وتعرف بالنولون ، وهو أجر النقل البحري ، والذي يحدد المسؤول عن دفعه تبعا لنوع عقد البيع الدولي ، حيث من الضروري أن ينص في سند الشحن على قيمة النولون وتحديد اسم الملتزم بدفعه سواء كان المصدر أو المستورد ، وبالتالي من حق الناقل (الربان) عدم تسليم البضاعة لحامل سند الشحن ما لم تسدد قيمة النولون .

و بيانات البضاعة :-

كما يجب ذكر جميع البيانات الخاصة في البضاعة بمستند الشحن ، مواصفاتها وأرقامها وعددها ونوها تفصيليا ، لحماية حق المستورد (المشتري) .

تسليم البضاعة بموجب مستند الشحن:-

عند وصول السفينة إلى ميناء الوصول ، يلتزم الناقل بتسليم البضاعة لحامل سند الشحن ، وبذلك عقد النقل . يبقى على المرسل إليه (المستورد) المبادرة باستلام البضاعة حال إعلانه من قبل الناقل بوصول السفينة ، وبعبءه يكون المرسل إليه مسؤولاً عن أية أضرار تحصل لبضاعة أو تسببها للبضائع الأخرى خلال فترة التخزين ، وكذلك المصاريف الإضافية طيلة مدة التخزين . أما في حالة وصول البضاعة وبها أضرار أو خسائر فيحق للمرسل إليه (المستورد) عدم استلامها ، ومراجعة شركة التأمين المصدرة لوثيقة التأمين البحري - بضائع - ، أو على الناقل البحري ، أو على المصدر (البائع) وحسب ما ينص عليه سند الشحن ، ولكي يكون هذا الحق قانوني يجب عليه الاستعانة بهيئات التفتيش والمراجعة المحايدة التي تعين البضائع قبل نزولها من السفينة وقبل فتحها للتأكد من حالتها وإصدار شهادات المعاينة بذلك .

رأبعا / وثيقة التأمين البحري Marine Insurance Policy

وهي عقد تأمين يشتريه في اغلب الأحيان المستورد (المشتري) من شركة التأمين في بلده ، يغطي فيه جملة من الأخطار التي تواجه الرحلة البحرية أثناء سيرها من مخازن المصدر إلى مخازن المستورد ، أو حسب نوع عقد التأمين الذي يتفق عليه بين شركة التأمين و المستورد . إن الأخطار التي تواجه الرحلة البحرية سواء بسبب الماء أو البحر وظواهره : كالألواج ، الغرق ، التصادم و الاحتكاك بأجسام ثابتة أو عائنة في البحر . أو بسبب ظواهر أخرى تقع في البحر ولكنها ليست بسببه : كالحريق ، السرقة ، الاستيراد بأمر السلطة أو غيرها ، الضياع والفقدان ، وكذلك فهي تغطي أجور الشحن (النولون) والمسؤولية المدنية تجاه الغير التي يتعرض لها مالك البضاعة المؤمن عليها والمثبتة مواصفاتها في عقد التأمين ، من خلال ما تسببه هذه البضاعة من أضرار في بضائع الآخرين .

المبحث الثاني الاحتتيال البحري Marine Frand

أصبح الغش التجاري ظاهرة دولية تقع أساسا على عاتق الدول المستوردة من خلال استيرادها سلعاً ومعدات غير مطابقة للمواصفات الفنية المتفق عليها ، أو من خلال استيرادها مواد غذائية غير صالحة للاستهلاك البشري.

إن هذه الظاهرة لم تقتصر على السوق الداخلي في المقاولات والوريد وغيرها ، بل امتدت إلى العلاقات التجارية الدولية ، فأصبحت ظاهرة دولية تقع فريستها بشكل خاص بلدان العالم الثالث لاعتماد استيراداتها على الخارج في الحصول على احتياجاتها الأساسية ، وما وافقها من مخالافات الجهات المختصة بتوريد الأغذية أو المعدات ، أو تنفيذ مشروعات غير مطابقة للمواصفات الفنية المتفق عليها . وقد تزايدت أعمال الاحتيال والغش في المجالين التجاري و البحري الدوليين في الآونة الأخيرة.

إن هذه الأعمال تقع عادة عندما يرتكب احد أطراف عقود الببوع الدولية أو اتفاقيات النقل البحري أو عقود التأمين عملاً بقصد غش الطرف الآخر عملاً والحصول على بضائع أو أموال دون وجه حق . وقد اندمجت تحت ظل هذه الأعمال صيغ مختلفة للجريمة المرتكبة من قبل هذه الأطراف .

وقد عرفت غرفة التجارة الدولية في كراسها (دليل منع الاحتيال البحري)⁵ بأن الاحتتيال البحري هو :- (الاحتيال الذي يحدث عندما يستطيع أي طرف من الأطراف المشتركة في صفقة تجارية سواء بوصفه البائع أو المشتري أو المالك السفينة أو مستأجرها أو ربانها أو طاقمها أو المؤمن لديه أو المصرف أو السمسار أو الوكيل ، إن ينجح بغير وجه حق وبطريقة غير مشروعة في الحصول على نقود أو سلع من طرف آخر ، يكون في ظاهر الأمر قد تعهد له تحديداً بالتزامات تجارية أو التزامات نقل أو مالية . وأحياناً ما تتواطأ عدة أطراف في التدليس على طرف آخر) .

ويبرز حجم هذه المشكلة إذا ما عبر عنه بالنقد ، حيث أنها تشكل مبالغ خيالية . فالبيع يقدر بالمبالغ التي حصل عليها المحتالون في هذا المجال على نطاق عالمي بمليار دولار سنوياً ، في حيث يقدرها البعض الآخر على أنها بلغت 105 مليون دولار سنوياً وهي تشكل 2% فقط من جرائم الاحتيال المرتكبة . فضلاً عن ذلك هناك العديد من جرائم الاحتيال ارتكبت في مجال التجارة الدولية

⁵ - قرداغ مجيد اسحاق - دراسة الآثار الاقتصادية للاحتيال البحري - الندوة الدولية لمكافحة الاحتتيال التجاري والبحري الدوليين - في بغداد - للفترة من 22 - 32 / 3 / 1987 .

ولم يبلغ عنها من قبل الجهات التي كانت ضحيتها ، لذلك عدت أغلبها حالات احتيال ناجحة تمكن مرتكبوها من الإفلات من التعقيبات القانونية ومن ثم من العقاب .

وفي كثير من الأحيان يكون من الصعوبة تحديد مبالغ عمليات الاحتيال المرتكبة المختلفة بدقة وذلك لتردد بعض الجهات التي تقع ضحيته الاحتيال في الإبلاغ عنها ، أما جهلا أو خشية إفشاء سر وقوعها ضحية لمثل هذه العمليات . ولكن الشيء الذي لا يختلف عليه ، إن مبالغ عمليات الاحتيال بلغت المليارات وأصبحت تهدد التجارة الدولية ، ولأوضاع الاقتصادية لبعض من دول العالم الثالث ، وكان احد التقديرات لحجم الخسائر التي تكبدتها صناعة النقل البحري بما يزيد عن 13 مليار دولار في السنة ⁶ .

إن من أصعب المهام التي يجابه بها أي ضحية لعملية احتيال تجاري أو بحري هي معرفة هوية مرتكب العملية، والذي غالبا ما يختفي بعد ارتكاب فعله سواء كان مجهزا بالبضائع أو ناقلا لها . ومما يساعد مرتكبي عمليات الاحتيال على التستر على هويتهم الحقيقية ، هو بعد المسافة الفاصلة بين البائع والمشتري ، إلى جانب ضعف الاتصال والمعرفة بين مرتكب العملية وضحيتها ، بالإضافة إلى إخفاء مرتكب العملية هويته الحقيقية من خلال تأسيسه مؤسسات ذات الشخصية المعنوية كالشركات التجارية الوهمية وواجهات تجارية أخرى .

وحتى لو أمكن معرفة هويته فإن اتخاذ التعقيبات القانونية ضدهم يصطدم باعتبارات سيادة الدول على أقاليمها وما يتفرع عن ذلك من تنازع القوانين الدولية من حيث مشكلة تسليم المجرمين وما شابه من المشاكل والإجراءات المعقدة الناشئة عن وجود الحدود السياسية بين الدول ، وصعوبة تنفيذ قرارات الحكم من دولة على دولة أخرى ، أو إجراءات حجز الأموال الناشئة عن عملية الاحتيال ، حيث يكون مرتكب الفعل الجرمي قد أخفى الأموال بصيغة أو أخرى ، أو هربها أي حسابات سرية في بنوك خاصة .

صور الاحتيال البحري :-

هناك عدة طرق وأنواع محتملة من خور الاحتيال البحري التجاري ، ولغرض توضيح هذه الصور، اخترنا المهمة منها :-

⁶ - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية عام 1986 - TD / RS / Con F / 23 in 13

March - 1986

1. الاحتيال المستندي :-

يمكن أن يحصل هذا الاحتيال عندما يكون بيع شراء البضائع قد تم على أساس كتاب اعتماد مستندي ، إذ كثيراً ما تستخدم عبارات غير واضحة في سند الشحن تسبب النزاع بين الأطراف كما تستخدم في عمليات الغش والاحتيال البحري، ومن هذه العبارات :-

أ - في كثير من سندات الشحن يذكران الوزن والعدد حسب البيان المقدم من الشاحن (Shippers Weight and Count) . فإذا حدث وفقد عدد من الطرود أثناء الرحلة البحرية ، فإن المسؤولية تكون موضع نزاع بين المرسل إليه والربان على اعتبار الأخير هو المسؤول لكونه ممثل الناقل عن ما تحمله السفينة من بضائع .

ب - أن تذكر في بعض سندات الشحن عبارتان تحتويان على معنى مبهم بالنسبة لنوع البضاعة وهي :-

Said to Contain

- يقال إن الطرد يحتوي على .أو

Weight Said to be

- يقال إن الوزن

- يذكر إن الوزن والعدد حسب البيان المقدم من الشاحن . Shippers Weight and Count

فإذا حدث إن فقد عدد من الطرود أثناء الرحلة البحرية . فيحصل نزاع بين المرسل إليه والربان . ولذلك الإصرار على عدم ذكر هذه الفقرة في سند الشحن . كونها تساعد على التلاعب والغش والاحتيال . وهذا ما حدث في العراق ، إذ إن بعض أو جميع المستندات المحددة من قبل المشتري (المستورد) والتي يقدمها البائع (المصدر) إلى المصرف لغرض استلام قيمة البضاعة تكون مزورة . وتستخدم هذه المستندات المزورة لإخفاء حقيقة إن البضائع أما إن تكون غير موجودة ، أو أنها ليست من ذات النوعية أو الكمية المطلوبة من قبل المشتري . وعادة ما تشمل هذه المستندات :-

(أ) سند الشحن

(ب) قائمة المجهز التجارية

(ج) وثيقة التأمين البحري .

(د) شهادة المنشأ .

(هـ) شهادة النوعية (الكشف)

(و) مستندات أخرى قد تصل إلى 16 مستند .

ج- في كثير من الأحيان تستخدم عبارات في سند الشحن لاتحدد المسؤول عن دفع أجور الشحن مثل : -

- أجرة الشحن يمكن دفعها مقدما . Freight Prepayable

- أو أجرة الشحن تدفع في ميناء الوصول . Freight to the Paid at the Port of deatination

د- يذكر في سند الشحن إن البضاعة قد شحنت على السفينة المثبت اسمها في هذا السند ، في حين أنها تكون قد شحنت على باخرة أخرى لنفس الشركة بعد عدة أسابيع ، ويتم ذلك بالتواطؤ مع الوكيل الملاحي للسفينة بتزويدهم بمستند شحن مزور يؤيد شحن البضاعة على السفينة الأولى ، أو قد تكون البضاعة غير مشحونة أصلا وإعطائهم سند شحن مزور .

هـ- قد تصل البضائع ناقصة من حيث الكمية أو إن تتبدل بأخرى مغايرة لشروط العقد التجاري الدولي والاعتماد المستندي بعد بيع البضاعة الأصلية ، أو أن تكون غير مطابقة للمواصفات القياسية الدولية ، أو أن تكون مدة صلاحيتها للاستعمال قد انتهت ، أو أن تكون تالفة كلياً . ويكتشف ذلك مؤخرا عند وصول السفينة إلى ميناء الوصول . وبعد أن يكون المشتري قد دفع ثمن البضاعة المتفق عليها ولكنه استلم بضاعة مغشوشة أو تالفة .

و- إصدار سندات شحن من جهة لا وجود لها أصلا.

ز- أصدر سندات شحن على سفينة لا وجود لها ، أو تكون قد غرقت قبل ذلك.

2. الاحتيال بنوع خاص من السفر :-

غالبا ما ترتبط عمليات الاحتيال البحري بنوعيات خاصة من السفن ، وعادة ما تتميز هذه

السفن بخصائص ومواصفات تتوافر فيها ، أهمها :-

(1) سفن قديمة صغيرة وموسطة الحجم وذات صلاحية محدودة ، ورديئة من الناحية الفنية .

(2) غالبا ، ما تمتلك الشركة سفينة واحدة Single Ship Company .

(3) تدفع علم دول تتبع نظام التسجيل المفتوح أو المزدوج .

(4) تعمل بوصفها سفن جواله أو قد تعمل خطوط منتظمة وهمية .

(5) طاقمها قليل الخبرة وغير مدرب تدريباً كافياً . وكذلك يتقاضى أجورا منخفضة.

(6) عادة ما تكون مستأجرة لرحلة واحدة ، أو لفترة زمنية محددة . وتكن أجور النقل فيها منخفضة .

(7) مستأجر السفينة غير معروف ماليا ، ويقوم وأصدر سندات شحن مزورة لا تتضمن اسم وموطن ومصدر السند.

(8) غالبا ما تباع السفينة مباشرة بعد عملية الاحتيال ، مما يؤدي إلى صعوبة معرفة المحتال.

وبسبب طبيعة هذه السفن وما يرتبط بها من الأمور أعلاه ، فقط يتفق مالك السفينة مع الريان أو المستأجر ، أو أن يتفق احدهما مع المصدر على القيام بعملية احتيال ، وبعدها يتم التصرف بالسفينة بإحدى الطرق التالية : -

أ. الإغراق العمدى :-

ويحصل الإغراق العمدى للسفن عادة في حالتين هما :-

1- قيام طاقم السفينة بإغراقها بالتواطؤ مع مالكيها لغرض مطالبة شركة التأمين بتعويض قيمتها . وتحصل مثل هذه الحالات عادة خلال فترة كساد سوق النقل البحري، فيلجأ مالكو السفن الذين يعانون من ضائقات مالية حادة إلى استخدام طاقم السفينة من غير المؤهلين يتم الاتفاق معهم بالتخلص من السفينة بإغراقها . ويعرف هذا النوع من الاحتيال ، بالاحتيال في هياكل السفن .

2- الانحراف وسرقة البضائع :- Deviation and Gongd Theft

وهو تحويل مسار السفينة وهي محملة ببضائع ذات أقيام باهظة على متنها إلى جهة مجهولة بدلا من توجيهها إلى الميناء المحدد في سند الشحن ، وعندما يفقد اثر السفينة يتم بيع البضائع أما في عرض البحر أو في احد الموانئ ، وبعد ذلك يتم إغراقها عمدا في وسط البحر.

وخير مثال على ذلك هو ما حدث لناقلة البترول (سالم) عام 1980 ، التي كانت تحمل 193 ألف طن من النفط الخام البالغة قيمته 250 مليون جنيه استرلين ، شحنت من الكويت ، وقام ربانها بتغيير خط سيرها إلى ميناء في السينغال ، حيث أفرغت من شحنتها بعد بيعها إلى جهة أخرى . ثم قام الربان بإغراق السفينة ، مدعيا غرقها Naufrage من جراء حدوث حريق وانفجارات لإخفاء معالم الإغراق العمد. وهذا ما يعرف بالقرصنة البحرية .

بـ الحرق عمداً :- Arson

إن ممارسة الإحراق عمداً للسفن بعد بيع البضاعة المشحونة فيها ، قريب من عملية إغراق السفن عمداً ، ولكنه يعد طريقة بديلة أخرى للتخلص من السفينة لغرض مطالبة شركة التأمين بمبلغ التعويض (قيمة السفينة التأمينية) . وقد انتشرا استخدامه بشكل متزايد في عمليات التخلص من السفن، وذلك بسبب :-

- الحريق خطراً تغطيه وثيقة التأمين البحري.
- إمكانية حصول الحريق عرضياً وبسهولة ، أي إن درجة احتمال تحقق مثل هذا الخطر عالية .
- الصعوبة الكبيرة في إثبات كون الحريق قد حصل عمداً .

3 الاحتيال باستخدام عقد إيجار السفينة :- Chartet Party Fraud

ويقصد بعقد إيجار السفينة هو تمكين مستأجرها من الانتفاع بها في النقل البحري في مقابل أجرة يدفعها إلى مؤجرها . ويقع عقد إيجار السفينة في إحدى الصور التالية :-

أـ الإيجار الاعتيادي : Proper Charter - Party

وفي هذه الحالة يقوم مالك السفينة بتأجيرها مجهزة ، ويلتزم بتقديم الخدمات المتعلقة بالتموين والبحارة ، وهذه الحالة تكون على شكلين هما : -

أـ الإيجار بالرحلة : Voyage Charter - Party

وهو إيجار السفينة لرحلة واحدة أو عدة رحلات معينة ، وهنا لا يكون للمتأجر أي دور إيجابي في السيطرة على السفينة أو كيفية انتفاعها بها .

بـ الإيجار لفترة زمنية : Time Charter - Party

وهو إيجار السفينة لفترة زمنية محددة ، ويختلف مركز المستأجر في هذه الحالة من ناحية سلطته على السفينة ، فقد تكون له السلطة في إدارتها فقط ، أو قد تكون له السلطة في الناحيتين الادارية والتجارية معا وحسب الاتفاق.

2- الإيجار العامي : Demise Charter - Party

وهو أن يقوم مالك السفينة بتأجيرها عادية غير مجهزة بتموين أو بحارة ، ولكن يشترط أن تكون مزودة بحد أدنى من الأدوات والأجهزة اللازمة لتسييرها في البحر بصورة أمنية ، ويكون للمستأجر في هذه الحالة سلطة كاملة عليها إداريا و تجاريا .
ويتعرض لها النوع من الاحتيال ، مالكو السفن ، مستأجروها ومالكو البضائع ، وذلك من خلال استغلال عقد الإيجار بإحدى الصور التالية : -

- أ- جهل المستورد في الدول النامية بنصوص عقد إيجار السفينة مما يؤدي إلى استغلالا من قبل مالك السفينة أسوء استغلال للأضرار بالمستوردين والمصدرين معا ، أو قد يشترك مالك السفينة مع مصدر سيء النية للأضرار بالمستورد (المشتري) .
- ب- التأخر في دفع أقساط إيجار السفينة عمدا من قبل المستأجر بالاتفاق مع مالك السفينة (المؤجر) ، وهذا ما يدفع مالك السفينة بالحصول على أمر حجز على السفينة ، وفي هذه الحالة يحق للمستأجر مطالبة المستورد بالمبالغ المترتبة عن المدة التي تأخرت فيها السفينة بسبب الحجز ، إلى جانب استلامه الإيجار المتأخر.
- ج- القيام بعمليات استئجار وتأجير السفينة مع عدة جهات تخول المحتال الحصول على أجور الشحن والتأجير لأكثر من مرة بطريق غير شرعي.

4. الاحتيال باستخدام التأمين البحري : Marine Insurance

Frاند

قد يعمد مالكو السفن ، أو مستأجروها بالاتفاق مع المالكين على المغالات في مبلغ تأمين السفينة (التأمين بأكثر من قيمتها الحقيقية) . ويتفق الاثنان مع ربان السفينة على إغراقها عمدا لتحقيق كسب مادي من خلال الحصول على مبلغ التأمين والذي يفوق القيمة الحقيقية للسفينة ، وغالبا ما تكون حوادث الإغراق ألعدي للسفن القديمة والتي تكون صلاحيتها للملاحة محدودة .

5. القرصنة والتواطؤ :-

وهو عملية تدبير أعمال وإجراءات قرصنة بحرية مفتعلة من خلال التواطؤ بين أكثر من جهة واحدة ، كأن تكون بين المصدر والناقل وما شابه من الجهات التي تقوم بذلك .

6. تكديس البضائع في الموانئ :-

قد تجد السفينة عند رسوها في ميناء الوصول إن هناك تكديس البضائع بشكل كبير مما يؤدي إلى أن تمكث السفينة لمدة طويلة في انتظار السماح لها بالتفريغ ، فيقوم مالك السفينة بإصدار أمره إلى ربانها بالتوجه إلى ميناء تسجيلها أو إلى ميناء آخر حيث يتم بيع البضاعة وأحياناً السفينة إلى احد من الغير .

المبحث الثالث

صور علمية للغش التجاري والاحتيايل البحري

لغرض توضيح آثار الغش التجاري والاحتيايل البحري على اقتصاديات الدول النامية ومنها العربية عامة والسوق العراقية خاصة ، ونورد فيها يأتي بعض الحالات العملية للغش التجاري والاحتيايل البحري التي وقعت تحت تأثيرها بعض من هذه الدول ، من خلال ذكر مثال عملي عن كل شكل من أشكال الاحتيايل البحري المار ذكرها في البحث . وعليه فأننا سنقسم هذه الحالات إلى صورتين ، الأولى للسوق العراقية ، والثانية للسوق العربية.

الصورة الأولى:- بعض حالات الغش والاحتيايل البحري في السوق العراقية

لقد نالت السوق العراقية حصتها من حالات الغش التجاري والاحتيايل البحري، وفيما يلي بعض هذه الحالات كما حصلت فعلاً، وباختصار :-

1- حالة القرصنة :- Buccaneering

في أثناء قيام السفينة الاسبانية (كلوريا Gloria) محملة بضاعة عائدة للعراق ، يتبين أنها غادرت مرفأ ليماسول ، إلا أنها تعرضت لعملية قرصنة أثناء سيرها ، بحيث اجبر ربانها على التوجه إلى احد الشواطئ الشرقية للبحر الأبيض وتفرغ البضاعة هناك بدلاً من العراق.

2- تزوير سند الشحن من غير بضاعة :-

وهذا حصل في قضية السفينة (أفوري تيلوس Ivory Tellus) ، فقد تبين أنها لم تصل إلى ميناء الشحن (بيتر ساوي) الفنلندي من تاريخ صدور سند الشحن ولمدة ثلاثة شهور قبل وبعد تاريخ السند لغرض شحن الإرساليه البالغة (4000 طن) بقيمة 2988000 مليون دولار . وقد تبين إن عملية الاحتيال قد حصلت بتزوير سند الشحن لقبض الاعتماد وبدون وجود بضاعة . وكان محل عملية الاحتيال هو ميناء الشحن .

3- تزوير سند الشحن بتجزئة الشحنة :-

ادعى مجهز الإرساليه البالغة 1000 طن بقيمة 332462 دولار امريكي ، بأنها شحنت على الباخرة (أبوس Apus) من ميناء الشحن كاسيا الايطالي إلى البصرة ، وقد تم استلام مبلغ الاعتماد من قبل المصدر على هذا الأساس . ولدى وصول السفينة إلى ميناء البصرة ، لم يكن على ظهرها الإرسالية المذكورة . وبعد التحري من قبل الجهات العراقية المختصة تمكنوا من العثور على كمية 750 طنا في ميناء نابولي الايطالي و 250 طنا في ميناء رافينا الايطالي تحمل العلامات المثبتة في سند الشحن ، ويتبين انه تم تزوير سند الشحن لاستلام مبلغ الاعتماد .

4- تزوير سند شحن وهمي :-

قام بعض المحتالين بإبراز سند شحن مزور بشحن بضاعة حمولة 6500 طن مباعية للمشتري العراقي على أساس ميناء الشحن تريستا الايطالي وميناء التفريغ الكويت و المقصد النهائي بغداد ، وتمكنوا من الاستيلاء على مبلغ 3295500 مليون دينار دولار امريكي . وبعد إن نجحوا بقبض مبلغ الاعتماد ، تبين انه لا وجود لهذه البضاعة ، ولا وجود للسفينة المذكورة في سند الشحن . وإنما استخدام الاسم للخدعة و التمويه . وبعد التحري أتضح إن الشركة المجهزة قد أعلنت إفلاسها ، وصفت أعمالها واختفت عن الأنظار .

5- الاحتيال بعيب الشحن :-

وهذا ما حدث في قضية الناقله (ارنس سيراندا Irenes Seranede) التي كانت تنقل كمية (101019 طنا) بقيمة (22275243) مليون دولار امريكي . وبعد شحن الإرسالية بصورة صحيحة على السفينة ومغادرتها ميناء التحميل ، تم تحويل خط سيرها إلى ميناء بيلوس

اليوناني بدلا من ميناء تريستا الايطالي . وقد تم بيع حمولة السفينة في عرض البحر، ثم قام المحتالون بتفجيرها وانتشار النيران فيها ثم إغراقها لإزالة معالم الجريمة .

6- تزوير المستند بشحن بضاعة ناقصة :-

قام المجهز الألماني بشحن (9500 طن) إلى العراق عن طريق مرسين التركي على الباخرة (مانيا Mania) إلا أنه بعد التدقيق في البيانات وفي سجلات الاستلام تبين إن هناك نقصا (730 طن) من المادة المشحونة ، وبعد التحري من قبل ممثل المجهز في ميناء مرسين، ظهر إن النقص حمل على باخرة أخرى تدعى (هيدرسى Haiderc) ، وهي تابعة لنفس مالك السفينة ، ونقلت بصورة غير شرعية من ميناء مرسين إلى مكان مجهول . وأخيرا يكفي إن نقول بأن المبالغ المسلوقة من العراق عن طريق الغش التجاري والاحتياال البحري قد بلغت 46369308 مليون دولار امريكي في عام 1980 .

الصورة الثانية:- بعض حالات الغش والاحتياال البحري في السوق العربي

تعرضت بعض الدول العربية إلى أنواع مختلفة من الغش التجاري والاحتياال البحري نوجزها

فيما يلي :-

1- بلغ الأموال المسلوقة من الدول العربية من 50 باخرة خلال عام 1980 وحدها - حسب الإحصائيات - في المثلث الواقع بين اليونان و قبرص ولبنان حوالي 150 مليون دولار بسبب القرصنة والاحتياال البحري .

2- في عام 1987 أعلن وزير الصحة الألماني أن هناك صفقة ألبان جافة شديدة التلوث بالإشعاع الذري تم إنتاجها وتصديرها من شركة تحت التصفية في إقليم بافاريا ، قد تم بيعها وتصديرها إلى مصر. وكي لا يصاب الإنسان بالإشعاعات الذرية يجب دفن هذه الألبان المجففة كنفايات ذرية. ولسو لا عناية الله لكانت هذه الألبان قد تناول الكثير من أبناء مصر وأدت لكارثة .

3- تمكن المحتالون في عام 1978 من الاستيلاء على مبلغ يزيد عن 500 ألف دولار في قضية السفينة الوهمية (جورك هوندك) بتقديم سند شحن مزور يمثل حمولة 12600 طن من إلا كنت مباعه إلى شركة الفيحاء العمانيه ، وتبين إن الاحتياال سببه تزوير سند الشحن . لقبض مبلغ الاعتماد ، بدون وجود بضاعة .

- 4- وفي عام 1983 أوقفت سلطات الكمارك الاندونوسية باخرة تحمل شحنة قمصان بقيمة 342 ألف دولار إلى دبي ، فأكتشف إن معظم الصناديق تحتوي على ورق مستعمل وملابس ودمى ورمال . وهذا يعني إن الاحتيال المستندي هو بالغش في البضاعة المشحونة .
- 5- أما قضية السفينة كامليا التي كانت تنقل 10500 كن من السكر بقيمة 2.5 مليون دولار امريكي ومتوجه إلى تونس ، فقد تم تغيير خط سيرها إلى لبنان ، حيث باشرت بتفريغ الحمولة هناك مستفيدة من الأوضاع المضطربة هناك ، وهذا يعني إن الاحتيال قد حصل بعد شحن البضاعة على السفينة ومغادرتها ميناء الشحن .
- 6- وقد نالت السعودية واليمن حصتها من الاحتيال البحري المتكرر.

المبحث الرابع

النتائج والتوصيات

أولاً :- النتائج :-

من خلال دراسة المستندات المستخدمة في عمليات الاستيراد والتصدير للبضائع وسندات الشحن للسفن من وإلى الدول العربية في مباحث الدراسة . وجد إن هناك دولا عربية كثيرة تقع فريسة الغش التجاري والاحتيال البحري من خلال :-

أ. الاعتماد المستندي :-

لاحظ أبحاث إن الغش التجاري والاحتيال البحري غالبا ما يحدث في تزوير الاعتماد المستندي والمستندات الملحقة به ، وذلك من خلال ذكر بيانات غير مطابقة لشروط العقد التجاري وكما يأتي :-

1. عدم وضوح الشروط في العقد التجاري المبرم بين المستورد والمصدر.
2. ضعف بيت التفتيش على البضاعة من بداية صنعها حتى وصولها إلى المشتري .
3. يذكر في سند الشحن أن البضائع قد شحنت على سفينة المثبت اسمها في السند في حين تشحن على سفينة أخرى قد تكون للشركة نفسها.
4. يتضمن سند الشحن بيانات كاذبة بشأن علامات البضائع أو تعيين نوعها.
5. استخدام عبارات تجهيل في سند الشحن بالنسبة لأجرة الشحن أو نوع البضاعة مما يسبب النزاع بين الأطراف .
6. وصول البضائع ناقصة من حيث الكمية ، أو إن تستبدل بأخرى مغايرة لشروط العقد التجاري.

7. قد تكون البضائع غير موجودة أصلا ، وصدر بشأنها سند شحن مزور .
8. إصدار سندات شحن من جهة لا وجود لها أصلا ، أو على سفينة تكون قد غرقت قبل ذلك.

ب. السفن المستنظمة :-

1. ضعف هينات التفتيش الدولية المحايدة في تفتيش البواخر ، حين يترك أمر الاختيار للبضائع .
2. استخدام سفن قديمة وصغيرة الحجم وغير صالحة للإبحار .
3. تعمل هذه السفن على خطوط وهمية منتظمة ، ويكون طاقمها قليل الخبرة وغير مدرب تدريباً كافياً.
4. تكون أجور الشحن في هذه السفن منخفضة ، ويتقاضى طاقمها أجوراً منخفضة أيضاً.
5. عدم معرفة المركز المالي لمستأجر السفينة أو هوية أو مقر إقامته .
6. قد تباع السفينة بعد عملية الاحتيال المباشرة .

ج. عقد إيجار السفينة :-

1. جهل المستوردين العرب بنصوص عقد إيجار السفينة .
2. تأخير دفع السفينة عمداً من قبل المستأجر ، أو باتفاق بين المالك والمستأجر .
3. استئجار وتأجير السفينة الواحدة مع عدة جهات ولأكثر من مرة واحدة .

د. حالات أخرى :-

1. المغالاة في قيمة السفينة عند تأمينها لدى شركة التأمين ، وقبض المبلغ عند إغراقها أو إحراقها والذي يفوق قيمتها الحقيقية مما يحقق أرباح لمالك السفينة أو مستأجرها أو الاثنين معا .
2. القيام بعمليات قرصنة مفتعلة من خلال التواطؤ بين أكثر من جهة واحدة .
3. تكديس البضائع في ميناء التفريغ .

ثانياً :- التوصيات :-

أتضح من هذا البحث ، إن هناك طرائق متنوعة للغش التجاري والاحتيال البحري يستخدم في العمليات التجارية الدولية ، تقع ضحيتها في الغالب الكثير من الدول النامية ، ومنها الدول العربية . ولا توجد وسيلة فعالة للحد من هذه الظاهرة ، لبعد المسافة بين البلد المستورد والمصدر وعدم معرفة حقيقة مكانة المصدر والمركز المالي له أو لمالك السفينة أو مستأجرها وغيرها من الأمور ، اكر من اتخاذ التحوطات اللازمة مستقبلاً . وبما إن القانون الجنائي الدولي الذي يحدد نوع العقاب عن جرائم النصب والغش هذه غير كاف لمكافحة هذا النوع من الجرائم . وعليه يمكن العمل بالمثل القائل (الوقاية خير من العلاج) .

على الرغم من ذلك يدرج البحث بعض التوصيات التي يراها ضرورية للحد أو تخفيض هذه الجرائم من خلال :-

أ. الاعتماد المستندي :-

1. ضرورة الاستعانة بجهة قانونية متخصصة بالعقود الدولية التجارية ، لتكون العقود أكثر دقة ووضوح عند تثبيت شروط العقد .
2. اختيار بيت التفتيش الدولي المحايد من قبل المشتري يتولى تفتيش البضائع من لحظة صنعها لحين تسليمها إلى المستورد وعلى الباخرة ومراقبة عملية الشحن والتفريغ أيضاً .
3. التأكد من شحن البضاعة كاملة ، ووفق المواصفات المتفق عليها في العقد التجاري على السفينة المثبت اسمها في سند الشحن ، بالاعتماد على شهادة التفتيش .
4. إن تكون العبارات المدونة في سندات الشحن والمتعلقة بأجور الشحن وأوزان وإحجام وعدد البضاعة واضحة تماماً لتلافي الإشكالات والتفسيرات المتناقضة .
5. التحري عن مركز المصدر من سمعته ومركزه المالي وذلك عن طريق الغرف التجارية أو المصرف أو الملحقة الثقافية في بلد المصدر .
6. التأكد من الجهة المصدرة لسند الشحن من خلال شهادة التفتيش الدولي .
7. تفادي الدفع مقابل المستندات وغيرها، إذا كانت غير مصدقة من قبل هيئة التفتيش الدولي، والطرق الأخرى التي أصبحت لا تتفق مع التجارة الدولية .

بـ السفر المستخدمة بالشحن :-

1. تكليف هيئات التفتيش الدولي المحايد بأجراء الفحص الشامل و الدقيق على الباخرة وبيان مدى صلاحيتها للرحلة البحرية.
2. تجنب استخدام البواخر القديمة والباخرة المسجلة نحق أعلام بلدان التسجيل المفتوح.
3. الشحن على باخرة تلتزم بالإبحار على الخطوط الملاحية المنتظمة الدولية .
4. عدم اعتماد رخص أجور الشحن كعنصر أساس من عناصر اختيار السفينة .
5. التحري عن المركز المالي لمستأجر السفينة ومالكها.
6. الاشتراط على البائع (المصدر) تدوين العبارة الآتية في عقد البيع (إن تكون الباخرة خاضعة لموافقة المشتري) .

جـ عقد الإيجار السفينة وحالات أخرى :-

1. الاستعانة بهيئات التفتيش الدولية المحايدة للتعرف على نصوص عقد إيجار السفينة وتحديد مدى صحته .
2. التعرف على القيمة الحقيقية للسفينة من حيث صنعها ومنشأها وعمرها وحمولتها ومقارنته مع مبلغ تأمينها.
3. الاشتراط بأن تكون السفينة منتمية إلى احد نوادي الحماية والتعويض ، وهي شركات التأمين التبادلية التي تغطي مسؤولية الناقل البحري تجاد الأطراف التالية .
4. إيجاد موانئ بديلة للموانئ التي تتكدس فيها البضائع طيلة السنة ، أو اختيار فترة زمنية معينة لاتكون فيها هذه الموانئ مكتظة بالبضائع .

وفي الختام نأمل إن نكون قد ساهمنا ولو بجزء يسير في تشخيص أبعاد مشكلة البحث من خلال دراسة مستندات التجارة الدولية والتعرف على المستندات التي تخضع للغش والاحتيال البحري ، وصولاً إلى إيجاد بعض الحلول لهذه المشكلات .
والله الموفق

المصادر :**1. المصادر الأجنبية :-**

- 1- Donald R.Cressy and Charles A.Moor , Corporation Cods of ethical Conduct , Newyork , 1980.
- 2- Universit of Virginia Center to the Study of applied ethics , 19977.
- 3- Englawood Cliffe , The ethics of Coporate Conduct , Newjersey 1977.
- 4- Micheel Blumenthal , Business Morality .1977

2. المصادر العربية :-

- 1- الدكتور احمد رفعت خفاجه/الفحص والمراقبة الدولية في مناظرة الاحتيال البحري/1987.
- 2- المستشار احمد منير فهمي / دراسة للقرصنة البحرية المسلحة والغش البحري .
- 3- قرداغ مجيد اسحق / الآثار الاقتصادية للاحتيال البحري / 1987.
- 4- سامي قيصر / الاحتيال البحري .
- 5- محمد السيد وانطوان معوض / دور الغرف العربية في مواجهة الاحتيال .

3. المجالات والتقارير :-

- 1- مجلة الصناعة البحرية / الاتحاد العربي للناقلين البحريين / الإعداد 1،2،3،5.
- 2- استعراض النقل البحري / مؤتمر الأمم المتحدة للعامين / 1984 ، 1985 .
- 3- شروط تسجيل السفن / تقرير الأمم المتحدة / الجزء الأول - جنيف 1984