



Distr.
GENERAL

TD/B/C.4/AC.4/2
21 September 1983
ARABIC
Original: ENGLISH

مُوتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

مجلس التجارة والتنمية

الفريق الحكومي الدولي المختص للنظر
في وسائل مكافحة جميع جوانب الغش
البحري، بما في ذلك القرصنة
جنيف، ٢٨ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٨٣
البندان ٣٠٤ من جدول الأعمال المؤقت

استعراض وتحليل التدابير التي يمكن اتخاذها للحد من حوادث الغش البحري والقرصنة

تقرير من أمانة الأمانة العامة

GE.83-56085

المحتوياتالفقرات

أولاً	- مقدمة عامة	١	.....
ثانياً	- تحليل تخطيطي لحالات الغش البحري والقرصنة	٤٤	١٠	.....
ألف	- مقدمة	١٢	١٠	.....
باء	- الغش المستندي	٣٤	١٣	.....
جيم	- الغش المتعلق بمعشارطات الأيجار	٢٩	٤٥	.....
دال	- الغش المتعلق بالحراف المسار	٣١	٣٠	.....
هاء	- الغش المتعلق بالتأمين البحري	٣٤	٣٦	.....
واو	- وجوه متفرقة من الغش	٤١	٣٥	.....
زاي	- القرصنة	٤٤	٤٦	.....
ثالثاً	- استعراض أنشطة المنظمات الدولية الأخرى	٧٥	٤٠	.....
ألف	- المنظمة الدولية للملاحة البحريية	٥١	٤٦	.....
باء	- الغرفة التجارية الدولية / المكتب البحري الدولي	٥٥	٥٣	.....
جيم	- المنظمات الأخرى	٦٩	٥٦	.....
دال	- وكالات المعلومات	٧٣	٧٠	.....
هاء	- الخلاصة	٧٥	٧٤	.....
رابعاً	- تحليل التدابير التي يمكن اتخاذها للحد من حادث الغش البحري	٤٦٠	٧٦	.....
ألف	- مقدمة	٧٨	٧٦	.....
باء	- التدابير الوقائية	٢٤١	٧٩	.....
١	- الغش المستندي	١٤٦	٧٩	.....
(أ)	احتياطات يتخذها مشترو البضائع	٨٦	٧٩	.....
(ب)	إنشاء سجل مركزي لسندات الشحن	٩٢	٨٧	.....
(ج)	سند الشحن "المؤمن"	١١١	٩٨	.....
١٤	سند شحن المكتب البحري الدولي	١٠٢	٩٩	.....
٣٤	تحسين أساليب استخدام الأختام	١٠٨	١٠٣	.....

المحتويات (تابع)

الفقرات

رائعاً (تابع)	المحتويات (تابع)	الفقرات
٣٠	التعريفة المسبقة بتوقيع الربان	١١١ - ١٠٩
على سند الشحن	٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠	
(د) "الخدمة الإضافية" المصرفية في ترتيبات	خطابات الاعتماد	١٤٠ - ١١٢
(ه) احتمال الجمع بين "الخدمة الإضافية" المصرفية	المقترحة والسجل المركزي لسندات الشحن	١٤٣ - ١٤١
(و) اقتراحات متفرقة	٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠	١٤٦ - ١٤٤
٢ - الغش المتعلق بمعارضات الأigar	٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠	١٨٦ - ١٤٢
(أ) مقدمة	٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠	١٥٢ - ١٤٧
(ب) ترخيص الناقلين	٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠	١٦٤ - ١٥٨
(ج) التحسينات في جمع ونشر المعلومات على	الصعيد الدولي	١٢٥ - ١٧٠
(د) مقتراحات متفرقة	٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠	١٨٦ - ١٢٦
٣ - الغش المتعلق باحرف المسار	٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠	١٩٨ - ١٨٣
(أ) مقدمة	٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠	١٨٤ - ١٨٣
(ب) تسجيل السفن	٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠	١٨٨ - ١٨٠
(ج) رصد تحركات السفن	٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠	١٩٤ - ١٨٩
(د) تعين هوية السفن	٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠	١٩٧ - ١٩٥
(ه) اقتراحات متعددة	٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠	١٩٨
٤ - الغش المتعلق بالتأمين البحري	٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠	٢٠٥ - ١٩٩
(أ) امكانية تطبيق الاقتراحات السابقة	٠٠٠٠٠٠٠	٢٠٣ - ١٩٩
(ب) اقتراحات للتأمين على البضائع	٠٠٠٠٠٠٠	٢٠٥ - ٢٠٤
ـ ٥	ـ ٥	١١٣ - ٢٠٦
ـ ٥	ـ ٥	٢٠٩ - ٢٠٦
ـ ٥	ـ ٥	٢١٠
ـ ٥	ـ ٥	٢١٣ - ٢١١

المحتويات (تابع)الفقرات

٢٢١ - ٢١٤	٦ - القرصنة	رابعاً (تابع)
٢٦٠ - ٢٢٢	٧ - التدابير التصحيحية	جيم
٢٣٥ - ٢٢٤	٨ - الدعوى المدنية	
٢٦٠ - ٢٢٦	٩ - الدعوى الجنائية	
٢٣٨ - ٢٢٦	(أ) مقدمة	
٢٣٤ - ٢٣٩	(ب) مفهوماً الولاية القضائية وتسلیم المجرمين	
٢٣٢ - ٢٣٩	(١) الولاية القضائية	
٢٣٤ - ٢٣٣	(٢) تسلیم المجرمين	
٢٦٠ - ٢٣٥	(ج) اتفاقية بشأن الولاية القضائية وتسلیم المجرمين في حالات الغش البحري	
٢٤٤ - ٢٤٠	(٤) تقرير الولاية القضائية الموسعة	
٢٤٢ - ٢٤٥	(٥) أعمال الغش البحري التي يتعين شمولها بالاتفاقية المقترحة	
٢٥٤ - ٢٤٨	(٦) تقرير تسهيلات في شأن تسلیم المجرمين على أساس متعدد الأطراف	
٢٥٨ - ٢٥٠	(٧) تقرير الالتزام التخييري إما بمحاكمة المجرم أو تسلیمه	
٢٦٠ - ٢٥٩	(٨) الخلاصة	
٢٢١ - ٢٦١	خامساً - استنتاجات عامة	

الإمام بالتحليل الأولي الوارد في الوثيقة TD/B/C.4/244 من حيثت انه يوفر ما يلي :

(أ) تحليل أكمل لمختطف أنواع الغش المشاهدة الآن في مجال النقل البحري الدولي؛

(ب) استعراض مستند لانشطة المنظمات الدولية الأخرى في مكافحة الغش البحري؛

البحري، يتضمن التدابير التي يمكن اتخاذها على المسجد بين الحكومي والخاص على السواء، بما في ذلك تحليل للتوصيات المقصدية الواردة في الوثيقة TD/B/C.0.4/244.

(ج) تحليل متعمق لمسارات العمل الممكنة المتاحة للمجتمع الدولي في مكافحة الغش

البحري، يتضمن التدابير التي يمكن اتخاذها على المسجد بين الحكومي والخاص على السواء، بما في ذلك تحليل للتوصيات المقصدية الواردة في الوثيقة TD/B/C.0.4/244.

٦— ولا يغيب عن البال، لدى استعراض التوصيات الواردة في هذا التقرير، أنها لا يقصد بها أن تكون دليلاً لمنع الغش على مستوى أحد الأطراف الخاصة، فالصلة من قبيل ما يسود حول حجم وطبيعة التحرى الملازم عن الشركاء التجاريين، والناقلين، ومسئولي السفن، النحو، ونوع المستدات اللازمة لعد فوبيات المبيعات الدولية، وحوال العوامل ذات المصلحة، كلها متاحة بالفعل في منشورات وحلقات دراسية شتى، ومن ثم فهي أوران كانت تلاقن في سياق مختلف الإصلاحات الممكنة، فلن يغيب هذا التقرير في تردادها، بل يجيء التوكير في التقرير، نظرًا للطابع الذي يتسم به اجتماع الحكومات المعنية، على الإصلاحات المحتلة التي يمكن إجراؤها في نظام التجارة الدولية والنقل البحري الدولي وأسلوب تسخيرهما في الوقت الراهن، ولكن لا يعني هذا أن كسب

الاقتراحات الواردة في التقرير تتطلب إجراءات حكومية، بل على العكس، فإن الكثير منها يمكن تنفيذه عن طريق إجراءات تتخذها الإطراف الخاصة وحدها، ولكن نظرًا لاحتدام الحكومات أو العنف أو غيرها ببعض سلasse أداء اقتداءاتها الوطنية، دون تفشي إرتكاب أعمال التدليس أو العنف أو غيرها من الأفعال غير القانونية، فإن أكثر الأمور ملامة هو اطلاع الممثلين في الفريق الحكومي الدولي على مختلف أنواع الإصلاحات التي يمكن إجراؤها المكافحة الغش البحري والقرصنة، وهذا تصبح الحكومات في وضع أفضل لا يتيح لها فقط أن تبت فيها بتعيين إجراءاته من تدابير الإصلاح الضرورية بين الحكومي والحكومي الدولي ولكن أيضًا فيما إذا كانت هناك خطوات يمكن اتخاذها لتشجيع الأطراف الخاصة على أن تتفق في مجال اختصاصها إصلاحات على الصعيد الخاص.

٧— وهذا التقرير بالضرورة طويل نوعه، كنتيجة منزوجة لتنوع الموضوعات التي يشملها مصطلح الغش البحري والقرصنة، ولأن قرار لجنة النقل البحري ٩٤ (إد) "تقدير شامل متعلق عن هذا الموضوع" كذلك فقد تربّى على تتوّع إشكال الغش البحري، إعداد "تقدير شامل متعلق عن هذا الموضوع" كذلك الذي تستشهد به مشتركة بلا ضافة إلى القرصنة، أن معظم الإصلاحات الممكنة - ولا سيما تلك التي تستشهد به مشتركة منح حد وث الغش والقرصنة، لا يسعها في العادة إلا أن تحل ظرفية محدودة من مختلف أنساط أفعال التعذيب أو القرصنة، ومن هنا يجيء طلب التعبير النسبي للجزء الرابع من التقدير المتضمن تحليل لإجراءات الممكنة للحد من حدوث تلك الأفعال، وفي هذا المجال، ظان الجزو الرابع هو في معظم خلاصته وأفيه لا صلاحات مفصلة متاح تنفيذها، وتتوقف جملة ما يزمع الفرق الحكومي الدولي التوصية بتوفيقه على قيام هذا الفريق بتقديم نسبة استصواب كل اصلاح وجداه، يشفعه بتقييم لمجمل مجموعة الإصلاحات التي يرى ضرورة تنفيذها.

٨— ومن ثم فإن مهمة الفريق الحكومي الدولي هي استعراض الإصلاحات، وتقرير إليها يستتصوب الأخذ به، وإن يقدر ماهية التدابير التي تلزم لضمان تنفيذ الإصلاحات المزعومة، تبعًا لكونها إصلاحات تتفق بالفعل، أو يمكن تنفيذها، على الصعيد الخاص، وأما إصلاحات تتطلب تدابير

حكومية أو حكومية دولية . وفي هذا المجال ، يقترح التقرير فيما يتعلق بكل اصلاح اجراءً ممكنا مطروحا على الفريق الحكومي الدولي .

٩- ويجب الاعتراف في النهاية بأن أمانة الأونكتاد ، قد تلقت لدى اعداد هذا التقرير مساعدة وتعاونا قيمين من عدة منظمات دولية ووطنية ، على كلا الصعيدين الحكومي والخاص ، وهي تعرب عن خالص تقديرها لهما . وقد تلقت الأمانة على وجه الخصوص دعما وتعاونا من المكتب البحري الدولي ، الذي والى اطلاع الامانة على أنشطة المكتب في مكافحة الغش والذي ساعدها على فهم مختلف الجوانب التقنية للغش البحري .

ثانياً — تحليل تخطيطي لحالات الغش البحري والقرصنة

ألف — مقدمة

١) يمكن أن يتخذ الغش البحري أشكالاً متعددةٌ وهو ينبع عددها من شخصاً آخر فيها يتعلّق ببعض المحتوى أو النظروf المتصلة بالأنشطة البحرية مما يمكنه من الحصول على أموال أو سلع بغير وجه حق وكيلاً ما ينطوي على إساءة استعمال العقود والمستندات التجارية مثل سندات الشحن ومشارط الشحن ومشارط الائجار ووثائق التأمين البحري.

٢) ورغم أنه لا يوجد أي تعريف متفق عليه بصفة طامة للمصطلح، إلا أنه يستخدم عادة ليشمل أي عمل غير شريف يتعلق بالشؤون البحرية حتى ولو لم تتطوّر تلك الأفعال بالضرورة على أعمال الكتمان أو الخداع أو التحرير التي يعتقد أنها تشكّل نموذجاً عاصراً لغش بالمعنى (١). ومهكذا تدرج أفعال المسروقة البسيطة والقرصنة والخيانة (٢) في نطاق المصطلح (٣). وتصف المفرقة التجاوزية الدولية في كتيب بعنوان "دليل منع الغش البحري" (٤)، هذا الغش البحري بأنه يحدث عند مسماً يستطيح أي طرف من الأطراف المشتركة في صفة تجارية — سواءً بوصفه البائع، أو المشتري، أو مالك السفينة، أو مستأجرها أو ربانها أو طاقمها، أو المؤمن، أو المصرف، أو المسمساً أو الوكيل — أن "يلجح، بغير وجه حق وبطريق غير مشروع، في الحصول على ثقہ أو سلخ من طرف آخر يكبسون في ظاهر الأمر، قد تعهد له تحديداً بالتزامات تجارية والالتزامات تدقق والتزامات مالية، وأحياناً ما يتواطأ عدّة أطراف في التدليس على طرف آخر" (٥).

٣) ونظراً للتوعي وجوه الفعل غير الشريف التي تدرج بعامة تحت مصطلح "الغش البحري" فمن العسير لا تخليلها تحليلاً متهجياً بأي وجه فحسب، بل ويعذر رأيضاً تداول الفعل غير الشريف في كل نوعية من نوعياته المختلفة تتولاً مقصدلاً ولا غرض هذا التقرير، وتبسيطه لنظر الموضوع قسبي الغريق الحكومي الدولي؛ فقد جرى تقسيم هذا المعيادان العام إلى فئات رئيسية (٦) الغش الشائن المستبدّي؛ (٧) الغش المتعلّق بمشارات الأيّجار؛ (٨) الغش المتعلّق بالتأمين البحري؛ (٩) الغش المتعلقة بالمسار؛ (١٠) وجوه متفرقة من الغش؛ (١١) القرصنة.

(١) يشار بلفظ الخيانة إلى الأفعال غير المشروعة التي يرتكبها عدداً واسعاً من السفينـة أو طاقمها ضد مصلحة مالك السفينة أو مستأجرها.

(٢) وعلى سبيل المثال، أوجب قرار لجنة الدنق البحري رقم ٩٤ لـ ١٩٨٣ على الفريق الحكومي الدولي، عند ما قيد إنشاءه، أن "ينظر في وسائل مكافحة الغش البحري، بما في ذلك القرصنة"؛ ولدى بحث المسألة في نطاق المنظمة الدولية للملاحة البحرية، أنشئ "فريق طائل الغش البحري" مخصص ب شأن "الخيانة والإستيلاء غير المشروع على السفن وحومنتها وغير ذلك من إشكال الغش".

(٣) Publication 370, 1980, p.3. See Also, Kapoor, P. "Definition and classification of maritimefraud", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, February 1983, pp.38-39.

باءً - الغش المستندى

١٣ - على الرغم من أنه يمكن استخدام مستدات مختلفة في سياق ارتكاب الغش البحري ، إلا أن أهمها هو سند الشحن ، لما يُؤديه من وظائف مسلم بها تماماً من حيث هو اتصال من الناقل باستلام البضاعة ، وقربة على عقد نقل البضاعة ، وباعتباره - وهذا هو الأهم - المستند الدال على ملكية البضاعة . وهناك في البيوع السلعية الدولية ، شأنها شأن أنواع كثيرة من الأنشطة التجارية "فناطق بين بين" تفصل بين الغش الذي يمكن التعرف عليه بوضوح ، مثل ذلك الذي يمكن أن يحدث عند تزوير سند للشحن عن بضاعة لا وجود لها ، أو شحن نفايات بدلاً من البضاعة الموصفة في سند الشحن ، وبين حدوث انتهاكات للعقد تقارب الغش ، كما هي الحال عند شحن بضائع أقل جودة من تلك الموصفة في عقد البيع .

١٤ - وبالتالي ، فهناك من ناحية باعة غير شرفاء يزورون سendas الشحن على نموزجها النمطي في شركات النقل البحري الذائعة الصيت ، أو في شركات وهمية صرفة ، عن بضاعة لا وجود لها البتة . وقد تكون السفينة ، المقول بأنها تحمل البضاعة ، في الميناً فعلاً ، وقد تكون في الجانب الآخر من العالم تحت الاصلاح في حوض جاف . ويمكن أحياناً ان تكون السفينة محض خيال . كما تزور أيضاً المستدات الإضافية التي تصاحب سند الشحن عادة في أي صفات تجارية ، مثل فاتورة ثمن البيع و وثيقة التأمين البحري على النقل ، وشهادتي المنشأ والتفيش . ولما كانت معظم هذه المستدات هي نسبياً مجرد قصاصات من الورق تفتقر إلى تصميم محكم ^(٤) ، فمن السهل تزويرها ومعلوم للكافة أن نماذج سendas الشحن متوافرة للبيع بسهولة " على قارعة الطريق " .

١٥ - وعلى أية حال ، فإنه ما أن يفرغ البائع من تزوير جميع المستدات ، حتى يباع سند الشحن - باعتباره سند ملكية " البضاعة " - مشفوع بالمستدات المرافقة المزورة إلى المشتري حسن النية الذي سيتوقع عندئذ الاستلام في ميناء الوصول المتفق عليه . فإذا لم تصل السفينة ، أو إذا وصلت غير حاملة البضاعة ، واكتشف المشتري الغش ، يكون البائع قد اخترى .

١٦ - وللسينا ريو المذكور أعلاه بديل غيره ، حين يشحن البائع بضاعة ما أقل في كميتها أو أدنى في نوعيتها من تلك الموصفة في عقد البيع المبرم مع المشتري . فإذا كان من شأن الفرق في النوعية أو الكمية أن تثبت شركة النقل البحري ملاحظة عنه على سند الشحن ، يجري فيما بعد تحويل في السند لا خفاً تلك الحقيقة . وعادة ما يكون الفرق في النوعية أو الكمية بطبيعته بحيث لا يكتشفه الناقل . وكثيراً ما قد تكون هذه هي الحال فيما يتعلق بالبضاعة المعيبة سلفاً في حاويات . وهذا يمكن تقاديم سند شحن " سليم " إلى المشتري مشفوعاً بما بمستدات " صحيحة " تماماً ، مثل وثيقة التأمين والفاتورة ، وأما بمستدات مزورة ، كما قد تكون الحال فيما يتعلق بشهادات التفتيش . وليس من غير المألوف شحن نفايات على هذا النحو لتقوم مقام البضاعة .

١٧ - ويرجع نجاح وجوه الغش هذه إلى قيام نظام تجاري يعتمد على سند شحن بحري (مشفوع بالمستدات المرافقة) يمثل البضاعة وبيح اجراء بيع هذه البضاعة عن طريق تحويل المستدات . ولما كان من المتذر علية على البائع أن يفتح شخصياً على البضاعة قبل الدفع في مقابلها ، سواء في

(٤) صعمت بعض وكالات التفتيش مؤخرًا شهادات صعبية التزوير .

- ميناء الشحن — اذ يكون ذلك عادةً أمراً معتقداً بسبب طول المسافة — أو في ميناء الوصول — الأمر الذي كثيراً ما يماني فيه الباشمون الذين يرغبون في إستيفاء الدفع قبل ذلك ، ظان الدفع في مقابل البضاعة يتم في مقابل تقديم المستندين . ويكون المشتري مستعداً لدفع ثمن شراء البضاعة مقابل المستندين الممثلة للشحنة ، اقتناط بتأكيد الناقل على سند الشحن بما يفيد تحمل البضاعة على ظهره سفينة واعتداداً على ما يجريه الناقل من مراجعة سلطوية نسبياً للبضاعة وقت تحميلاها . وغاية ما قد يمس عليه المشتري ، هو تقاديم شهاده تفتيس تدل على أن وكالة تفتيس مستقلة قدمت بمعاينه البضاعة لتحديد نوعيتها وكميتها ، وربما تحيلها على ظهر السفينة المسمدة .
- ١٨ — وقد قيل من قبيل التعميم فيما يتعلق بهذا النوع من الغش المستندي المنطوى على تورط البائع في اقتصاد الغش ، العبر والتالية :
- " تشتراك حالات الغش المستندي ، رهنا باشتئارات نادرة ، في المسماالتالية :
- ١٦٠ يكون عقد البيع (سيف) ، أو خالص النولون ؛
 - ٢٣٠ يكون الدفع بموجب اعتماد مستند ؛
 - ٣٤٠ يكون الشركاء المت交代يون جدداً أو لم يجرروا من قبل ؛
 - ٤٥٠ يكون مالك السفينة وطاقتها عادة حسني الديمة ؛
 - ٥٦٠ يغلب أن يكون الضحايا من البلدان النامية ؛
 - ٦٩٠ لا ينطح للضحايا الرجوع على المؤمنين أو المالكين " (٥٠) .
- ١٩ — وكما أشير إليه أعلاه ، فإن مثل هذا البيع المستندي للبخاخ كثيراً ما يتم من خلال النظام المصرفي الدولي عن طريق قيام المشتري بفتح خطاب اعتماد لدى أحد المصرافين في بلده غير متسبباً بهذا بدوره مع أحد المصرافين في بلد البائع دفع ثمن شراء البضاعة إلى البائع مقابل تقديم المستندات المطلوبة . ويتوقف الترتيب ذاته على اتفاق المشتري والبائع وقت ابرام عقد البيع — حيث يتتفق على اسم المصرف الذي يفتح له خطاب الاعتماد وما هي المعينة المزمع تقديمها . وتحتلف المستندين التي يطلبها المشتري حسب الظروف ، ولكنها تتصل في جميع الأحوال سند الشحن بالمضبط ومواصفات البيع . وطبقاً للتعليميات الواردة في خطاب الاعتماد ، يقوم المصرف الدا فع بوجوب الاعتماد في بلد البائع بفحص المستندات التي يقدّمها البائع لكي يحسن إليها تستوفي تمام الاستيفاء الاشتراطات التي تنص عليها المشتري في الاعتماد . وعادةً ما يقوم بذلك الدفع بهذه الشخص وفقاً للأعراف والممارسات الموحدة للاعتمادات المستندية ، الصادرة تحت رعاية الغرفة التجارية الدولية ، والتي لا يتعهد البنك بمحضها إلا بفحصها . ظاهر المستندات وليس بتحديد ما إذا كان للبخاخة وجود بالفعل أو ما إذا كانت قد شحنت (٦) .

^(٥) "A Profils on Maritime Fraud", presentation by the IMB, to the IUMI Cargo Workshop on "Crime in International Trade", 13 September 1982, p.2.

^(٦) انظر الفقرة ١١، أدناه .

٥— وثمة صورة أخرى من صور الغشن المستند تتمثل في قيام المشترى باسمه استعمال أو تزوير مستندات الشحن . فليبيس من النادر وصول السفن إلى مقصد ها قبل وصول سندات المشحن إلى المرسـل اليـهم . والناقل في هذه النظـوف يعمـد على وجـه الدـقة إـلى تخـزين الشـحـنة إـلى أـن يـتـسـنى إـبرـاز سـندـاتـ الشـحـنـ . ولكنـ كـثيرـاً مـنـ الـداـقـلـينـ يـقـومـ بـأـسـبـابـ تـجـارـيةـ بـلاـفـرـاجـ عـنـ الـبـضـاعـةـ مقـابـلـ خـطـابـاتـ ضـصـانـ . وـتـقـعـ حـالـاتـ الشـحـنـ عـنـدـهاـ يـعـمـدـ بـائـعـ عـدـيـمـ الـضـعـيرـ ، اـسـتـخـلـصـ الشـحـنةـ مقـابـلـ خـطـابـ ضـصـانـ ، إـلـىـ بـيـعـ سـندـ مـطـالـبـاـ بالـتـسـلـيمـ . يـجدـ النـاقـلـ نـفـسـهـ فـيـ مـوـقـعـ لـيـسـ بـأـدـىـ الـحـافـرـ الـجـديـدـ لـسـنـسـدـ أـنـ الـمـوـسـلـ إـلـيـهـ الـمـزـعـومـ قـدـ اـخـتـفـيـ وـالـطاـلـيـ يـصـبـحـ النـاقـلـ مـذـراـ بـتـعـويـضـ الشـحـنـ الذـىـ يـبـيـزـ سـندـ الشـحـنـ .

٦— ويمكن حدوث نوع آخر من حالات الغشن المستندى من جانب المشترى في ترتيبات الدفع مقابل المستندات ، حيث يشـحنـ البـضـاعـةـ وـبـوـسـلـ المـصـرـفـ الـمـعـارـسـلـ فيـ بـلـسـنـسـدـ المشـترـىـ لـتـقـدـيمـهاـ مـقـبـلـ الدـفـعـ . وـلـمـ يـقـومـ المـشـترـىـ بـعـدـ حـصـولـهـ عـلـىـ المـسـتـنـدـاتـ بـتـقـدـيمـهاـ إـلـىـ وـكـالـاـ النـاقـلـ وـيـسـتـخـلـصـ الشـحـنةـ . وـلـكـنـ عـادـةـ ماـ يـقـدـمـ المـشـترـىـ بـفـيـةـ الـمـسـاـعـةـ فيـ الـإـجـرـاءـاتـ الـجـمـوـرـيـةـ ، نـسـخـاـ غـيـرـ قـاـبلـةـ لـلـتـدـاـولـ أـوـلـ مـنـ سـنـدـاتـ الـشـحـنـ وـنـسـخـاـ مـوـاـشـرـةـ بـفـيـةـ الـمـسـاـعـةـ مـنـ الـفـوـاتـيرـ . وـيـعـمـدـ بـعـضـ الـمـشـترـىـنـ مـنـ عـدـيـمـ الـضـعـيرـ بـبـسـاطـةـ إـلـىـ تـوـزـيرـ فـيـ أـصـوـلـ الـسـنـدـاتـ (ـيـشـملـ تـوـزـيرـ أـخـتـاـرـ الـمـصـرـفـ)ـ ثـمـ يـقـدـمـ مـوـنـ هـذـهـ الـسـنـدـاتـ إـلـىـ وـكـالـاـ النـاقـلـ وـيـسـتـخـلـصـونـ الشـحـنةـ . وـيـسـدـ رـكـالـقـلـ فـيـ وـقـتـ لـاـ حـقـ أـنـ الـمـسـتـنـدـاتـ الـأـصـلـيـةـ لـاـ تـرـازـلـ لـدـىـ الـمـصـرـفـ وـأـنـ الـبـضـاعـةـ قـدـ أـفـرـجـ عـنـهـ .

ولا يـتوـانـيـ الـبـاعـثـ فـيـ رـفـعـ دـوـعـيـ عـلـىـ النـاقـلـ بـسـبـبـ تـسـلـيمـ الشـحـنةـ إـلـىـ غـيـرـ ذـيـ الصـفـةـ .

٧— وـيـنـطـلـوـيـ نـوـعـ آخـرـ مـنـ الغـشـ الـمـسـتـنـدـيـ . وـانـ يـكـنـ أـقـلـ شـيـوـعاـ عـلـىـ تـوـزـيرـ خـطـابـاتـ الـاعـتـادـ . وـيـنـتـشـلـ هذاـ النـوـعـ مـنـ الغـشـ الـمـعـقـدـ نـسـبـياـ فـيـ تـواـطـؤـ بـيـنـ الـبـاعـثـ وـالـمـشـترـىـ كـطـرفـ فـيـ حـلـقـةـ تـرـسـلـ خـطـابـاتـ الـاعـتـادـ مـنـوـرـةـ تـبـدـ وـكـمـاـ لـوـكـانتـ وـارـدـةـ مـنـ مـصـرـفـ فـيـ أـحـدـ الـبـلـدـاـنـ إـلـىـ مـصـرـفـ مـوـرـاسـلـ فـيـ بـلـسـنـ خـرـ . وـمـنـ الـمـفـهـومـ أـنـ مـعـظـمـ الـاتـحـادـاتـ الـتـجـارـيـةـ لـاـ تـهـمـ باـصـدـارـنـماـذـجـ خـطـابـاتـ الـاعـتـادـ . وـهـنـذاـ بـلـ عـادـةـ ماـ تـحـصـلـ عـلـىـ نـمـاذـجـ خـالـيـةـ حـقـيقـيـةـ لـدـىـ أـحـدـ الـمـعـدـارـفـ مـنـ موـظـفـ يـعـملـ بـهـ . وـعـادـةـ ماـ تـرـدـ مـعـ النـمـوذـجـ . تـفـاصـيلـ عـنـ نـظـامـ التـرـقـيمـ فـيـ الـمـصـرـفـ ، وـهـوـ أـحـدـ الـشـروـطـ الـأـسـاسـيـةـ إـذـاـ مـاـ أـرـيدـ أـنـ يـقـبـلـ الـمـصـرـفـ الـمـعـارـسـلـ التـرـقـيمـ .

٨— وـتـحـصـلـ الـحـلـقـةـ بـعـدـ ذـلـكـ عـلـىـ مـسـتـدـاتـ النـاقـلـ الـبـجـرـيـ الـمـطـلـوـبـةـ الـمـذـكـورـةـ فـيـ خـطـابـ الـاعـتـادـ ، إـمـاـ بـطـريقـ التـرـقـيمـ أـوـ بـشـحـنـ نـقـيـلـاتـ ، وـيـقـدـمـ الـمـسـتـدـاتـ إـلـىـ يـدـ يـدـ بـنـكـ الدـفـعـ معـ خـطـابـ الـاعـتـادـ ، وـيـنـحـصـلـ عـلـىـ شـعـنـ إـلـشـراءـ ، ثـمـ يـخـتـفـيـ . وـفيـ يـدـ بـنـكـ الدـفـعـ الـمـسـتـدـاتـ إـلـىـ الـمـصـرـفـ الـمـعـارـسـلـ لـيـقـرـمـ بـالـسـدـادـ ، وـلـكـنـ يـكـشـفـ إـنـهـ لـمـ يـكـنـ هـذـاكـ أـيـ اـعـتـادـ صـحـيـحـ . وـمـنـ الـعـوـامـلـ الـإـسـاسـيـةـ فـيـ هـذـاـ النـوعـ مـنـ الغـشـ تـفـادـيـ لـجـوـءـ بـنـكـ الدـفـعـ إـلـىـ مـراجـعـةـ الـبـنـكـ الـمـصـدـرـ لـلـتـبـيـتـ مـنـ وجودـ الـاعـتـادـ . وـهـنـذاـ الـتـبـيـتـ لـاـ يـتـمـ طـاـدةـ إـلـاـ عـدـةـ إـلـاـ عـدـةـ ماـ يـتـجـاـزـ خـطـابـ اـعـتـادـ مـيـلـغـاـ كـيـبـرـاـ مـعـيـاـ فـوـنـ هـنـاـ غـالـبـاـ مـاـ يـقـعـ هـذـاـ النـوعـ مـنـ الغـشـ فـيـدـاـ يـتـدـلـعـ بـعـبـلـغـ يـقـلـبـلـاـ عـنـ ١ـ دـوـلـاـرـ . وـمـنـ الـمـفـهـومـ أـنـ الـمـعـارـفـ تـعـدـ إـرـتكـابـ هـذـاـ النـوعـ مـنـ الغـشـ ، إـلـىـ تـعـدـ يـلـ إـجـراـتـهاـ بـهـذـاـ الصـدـدـ .

٩— وـعـرـفـنـوـعـ آخـرـ مـنـ الغـشـ يـرـتـبـطـ بـخـطـابـاتـ الـاعـتـادـ يـقـعـ عـدـدـاـ يـدـ خـلـ مـشـترـ مـحـفـظـ فـيـ مـفـوـضـاتـ طـدـيـةـ لـشـراءـ بـضـاعـةـ مـاـ ثـمـ يـوـسـلـ فـجـاءـ خـطـابـ اـعـتـادـ مـنـوـرـاـ إـلـىـ الـبـاعـثـ . وـالـظـاهـرـ أـنـ قـلـةـ مـنـ الـبـاعـثـينـ اـنـخـدـ عـوـهـ الـعـمـاـرـسـةـ وـشـحـنـوـاـ الـبـضـاعـةـ قـبـلـ الـتـبـيـتـ مـنـ وجودـ الـاعـتـادـ لـدـىـ الـمـصـرـفـ الـمـارـسـلـ

المسمي • وعند ما يتم اكتشاف التزوير لدى رفض المصرف الدفع مقابل الإعتماد ، تكون البضاعة فسقى عرض البحر وكثيراً ما اختفت البضاعة من الأرصفة بعد بلوغ السفينة ميناء الوصول ، رغم الجهد الشهيد يبذلها الشاحن لا تسترد لها.

جيم - الغش المتعلق بمشارط الإيجار

٥٦ - يتمثل الغش المتعلق بمشارط الإيجار بما في غش يرتكبه المستأجر ضد مالك السفينة ، عن طريق عدم دفع الإيجار ، أو غش يرتكبه مالك السفينة ضد المستأجر أو أصحاب البضائع عن طريق تضليل المستأجر شحن إضافية باهظة . وتشمل التضليلات على هذا البدق قيام مستأجر من الباطل بالاحتياط على المستأجر بمشارطة زمنية وعلى مالك السفينة وأصحاب البضائع .

٥٧ - وفي حالات الغش التي يرتكبها المستأجر ، فإنه يتم مشارطة إيجار زمنية (أو حتى مشارطة إيجار سفينة طارئة لاحدى السفن ، بحيث يدفع الإيجار على فترات محددة ، ثم يُؤجر المستأجر على كلتا الحالتين يقتضي الباطل باعتباره المالك المتنكر أو يفتح لنفسه خطأ ملاحيًا منتظمًا . وفي كلتا الحالتين يقتضي المستأجر نفسه باعتباره المستأجر على الشاحنين المحتللين بأجر ي-neck لمجرز بصفة خاصة كـ "جرا" ممثلاً للتشغيل . ويفرض على الشاحنين المحتللين الشحن ، ويتحقق ضريبي إجر الشحن ، ويختلف عن سداد دفعات الإيجار . والنحوذج المألوف هو أن يختفي المستأجر أو أن يصفي إعلانه . وفي أثناء ذلك تكون السفينة محملة بالبضائع ويواجهه المالك السفينة موقفاً صعباً . فإذا كانت مسارات الشحن متوقفة باسم الربان أو تبايبة عنه دون أي تحفظات أو اشتارة إلى وجود مشاركة إيجار فإن مالك السفينة ملزم بتسلیم البضائع في مقصدها . ويدبر بعض الملاك الحصول على دفعات شحن إضافية من أصحاب البضائع على حين يضرر آخرؤن إلى استيعاب الخسارة . وقد تحدث مشاكل أخرى حيث يترك المستأجرون المحتجلون في الماءادة قلة من الدائرين في موانئ التفريغ ، يتطلب التغويض الوعيد المثار لهم في الاستيلاء على وقود السفينة الذي زود هسا

به المستأجرون .

٥٨ - وتصر بعض المالك الحذرین على إيراد حكم في مشارطة الإيجار مفاده أن لا تصدر رسنادات الشحن إلا على أساس تحصيل أجراً الشحن لكي تتوفر أمكانية الحجز على البضائع مقابل أجسـرة الشحن غير المسددة . ويحتمل المستأجرون غير الشركاء إلى أن يستبدلوا بهذه المسنادات ببساطة مجموعة جديدة موسومة بعلامة "اجرة الشحن مدفوعة سلفاً" ، ويحصلون على أجراً الشحن ثم يختفون ويحدث هذا البداع بعد اقلاع السفينة ودون علم مالك السفينة . ولا يكتشف الربان تغيير المسنادات إلا بعد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ .

٥٩ - وتسود حالات الشحن التي يرتكبها مالك السفن ضد المستأجرين أو أصحاب البضائع في أوّلات الکساد . وتحتة سيفاً يدوّن تعود جي ترسو فيه السفينة المستأجرة في أحد الموانئ ، المتصلة لا جراءً إصلاحات مزعومة ، ثم يختجزها بعد ذلك " دائم مجامل" مقابل رسنادات غير مدفوعة . وتبليغ السفينة بناءً على أمر من المحكمة . ولما كان المشترى في مثل هذه الضروف يحصل على السفينة خلوا

من أية حقوق عليها ، بما في ذلك التزامات عقد الشحن المترتبة على المالك السابق – حتى بالنسبة للبضائع المحمولة على ظهر السفينة ، فإنه يصبح بذلك في مركز يتيح له طلب أجراً شحن اضافي من أصحاب البضائع . ويكتشف في مرحلة لاحقة أن المالك السابق والدائن المجامل والمالك الجديد هم جميعاً جزءاً من شركة أم واحدة .

دال – الغش المتعلق بانحراف المسار

٣٠ – يتمثل جوهر هذا الوجه من وجوه الغش في سرقة البضائع . ويتم هذا بأن يخدع المالك السفينة صاحب البضاعة عن طريق تأجير سفينة لتحمل بضاعة ما إلى مقصود متفق عليه . ولكن السفينة تتحرف بمسارها إلى مقصود آخر حيث تباع البضاعة لصالح المالك السفينة . وبعد ذلك أما أن يتم إغراق السفينة عن عمد (وعندئذ يتداخل هذا الوجه من الغش مع الفئة الموصوفة في الفرع التالي ، الفقرات ٣٤ – ٣٦) وأما أن " تختفي " عن طريق تغيير سماها وملكيتها الاسمية ولبس التسجيل . ويوضح هذا النوع من الغش قرب المناطق التي توجد فيها موانئ لا تخضع لشروط أو تحكم دقيقتين ، مما يسبب الحرب أو الاضطرابات المدنية أو غير ذلك من العوامل ، مما يتيح حدوث تلك البيوع غير القانونية دون مخاطرة كبيرة بالتدخل . وأحياناً يمكن أن يسرّانشاءً مناطق للتجارة الحرة في موانئ بعض البلدان هذه العملية حيث يتلقن الأشراف الحكومي أو السيطرة الجمركية على الصفقات التي تتضمن سلعاً تفرغ على البر ثم يعاد تصديرها في وقت لاحق . وبالإضافة إلى ذلك فمن المفترض أيضاً أن إجراءات المحاكم في بعض البلدان تسمح بالتصريف في البضائع لدى تقديم طلب يفيد فقط أن مالك السفينة قد أنهى رحلته في ذلك المكان ، أو بعد مجرد توجيه إشعار غير كاف إلى أصحاب البضاعة (٧) .

٣١ – وليس جميع حالات الغش المتعلق بانحراف المسار أفعلاً مدبرة سلفاً منذ وقت طلب البضاعة . بل ثمة حالات تنشأ عرضاً عن منازعات مشارط الإيجار عندما لا يتم دفع إيجار المشارطة للملك أو عندما تكون مدة الانتظار في الميناً طويلة جداً . وقد كان تقدس الموانئ في غرب أفريقيا في منتصف السبعينيات أحد الأسباب الرئيسية لحالات انحراف المسار . فقد استأجر كثيرون من المستأجرين سفناً بمشاركات إيجار بالمرحلة دون إدراك منهم لاحتمالات التقدس . وكانت السفن تتأخر لعدة أشهر حتى يسمح لها بالرسو . ولم يستطع عدد من المستأجرين أن يفوا بغرامات التأخير . ولجأ كثير من ملاك السفن إلى تخزين البضائع والتخلص عن الرحلات ، على حين انتهز بعض المالك هذه الفرصة لبيع البضائع كي يعواضوا خسائرهم .

هـ – الغش المتعلق بالتأمين البحري

٣٢ – تتتنوع أنواع الغش المتعلق بالتأمين البحري تتوطّد شديداً . وتتطوى كثير من حالات هذا النوع من الغش على التحريف الاحتيالي لحقيقة مادية أو عدم الكشف عنها للؤمن – وذلك عادة فيما يتعلق بقيمة الشيء المؤمن عليه بل وبوجوده أيضاً في حد ذاته . ويمكن أن يحدث هذا النوع من الغش في كل من التأمين على أجسام السفن والتأمين على البضائع . وهكذا فإن مثل هذه

Cf. Ellen and Campbell. International Maritime Fraud, (London, Sweet and Maxwell, 1981), p.118.

الحالات من الغش يمكن أن تتخذ شكل الاغراق العمدى لسفينة مغالى في التأمين عليها ، الأمر الذى يتحقق نفعاً لمالك السفينة حين يطالب المؤمن على جسم السفينة بخسارة تربو على قيمة السفينة أو الاغراق العمدى لسفينة تحمل بضاعة مغالى في التأمين عليها أو بضاعة لا وجود لها ، مما يهدى ، بالإضافة إلى المطالبة المتعلقة بجسم السفينة ، إلى تمكين مالك البضاعة من أن يتحقق بالمثل وبها من وراء مطالبة المؤمن على البضاعة بالمبلغ الذى يتتجاوز القيمة الحقيقية — أو بالمبلغ المطلوب كله في حالة البضاعة التي لا وجود لها . وهناك تتويعات عديدة في السينا ريوهات المذكورة أعلاه . ومن أمثلة ذلك أن المالك يستطيع ، بدلاً من التواطؤ مع المؤمن له كما في المثال السابق ، أن يستخدم الاغراق العمدى للسفينة كوسيلة يخفى بها أنه قد سرق البضاعة وباعها في الخفاء قبل الاغراق ^(٨) ، وهو ما يمكن أيضاً تصنيفه باعتباره نوع من الغش المتعلق بانحراف المسار الذى نوqش في الفرع السابق من هذا التقرير . ويوضح مالك السفينة في هذه الحالة من القيمة المغالى فيها لجسم السفينة في وثيقة التأمين وكذلك من حصيلة السرقة . ولئن يختلف المؤمن دفع مثل هذه المطالبات (على افتراض أن المؤمن له أقام دعوى ظاهرة الوجاهة بوقوع خسارة من خطر مؤمن عليه) يتعين على المؤمن أن يثبت أن السفينة قد أغرت عدًا إلى جانب إثبات تواطؤ المؤمن له في هذا الفعل ، وتلك في كثير من الأحيان مهمة غيرة من الناحية الواقعية ، من حيث أن الدليل لا يتوافر في كثير من الأحيان ، وتصعب أيضًا اقامته من الناحية القانونية في بعض النظم القانونية ^(٩) . وأحد التتويعات الأخرى أيضًا لسينا ريو الاغراق العمدى تدبیر احتفظ زائف تماماً للسفينة ، تعود بمقتضاه السفينة إلى "الظهور من جديد" تحت ستار اسم وجنسية جديدين .

٣٣— وتوجد إلى جانب حالات الغش المتعلقة بالاغراق العمدى للسفن حالات غش عديدة يستشهد بها كثيراً تشمل مطالبات التأمين على البضائع . ويمكن أن يحدث أحد هذه الأنواع عندما تكون هناك مبالغة متعددة في ذكر حجم الشحنة المؤمن عليها . ونتيجة لهذه المبالغة يستطيع المرسل أن يقدم مطالبة للمؤمنين لعدم وصول ما يمثل ، في الواقع ، جزءاً وهمياً من الرسالة . وكثيراً ما وقعت هذه الحالات من الغش في شكل ترتيب للمبالغة في الفاتورة يقوم به باائع مجاميل بناءً على طلب مشترى يرغب في الحصول على عملة أجنبية إضافية من المصرف المركزي في بلده الذي يكون قد فرض ضوابط على القطع الأجنبي .

٣٤— وتتضمن الأنواع الأخرى من الغش المتعلق بالتأمين على البضائع مطالبات عن خسارة وتلف للبضائع تستند على شهادات للمعاينة أما أن يزورها المطالب أو خبير معاينة متعاون ، أو تتوجه عن مبالغة من خبراً المعاينة بصفة عامة في تقديم حجم الخسائر . وهذا النوع من الخسارة ، بالإضافة إلى اضراره بالمؤمنين ، له انعكاساته على مالك السفينة ، حيث قد رفعت دعوى رجوع ناجحة

(٨) E.g. As was attempted in the case giving rise to Shell International Petroleum Co.Ltd . v. Gibbs (The "Salem") [1982] 1 Lloyd's Rep. 369; Lloyd's Law Reports Part 4 [1983] Vol.1, page 342.

(٩) يبدو وفق للفقه البريطاني أن المؤمن لا يتحمل فحسب عبء إثبات علم المؤمن له بالاغراق العمدى للسفينة ، ولكنه يواجه أيضاً ضرورة تقديم برهان من مستوى عالٍ لتأييد دفاعه ضد المطالبة . انظر Hazelwood, S.J., "Barratry - the scuttler's easy route to the 'golden prize'" Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Vol.3, 1982, p.383.

على مالك المسفينة من المؤمن الذي حل محله كمد بين ، وكذلك انعداماته على أصحاب البضايع الآخرين ، من حيث ان مثل هذه المطالبات المبالغ فيها أو المزورة تسفر عن زيادة اقساط النُّصْبِينَ

٥— وجوه متفرقة من الغش

٦٣— يمكن أن تدرج في هذه الفئة من الغش المتعلقة من الغش المتعلق بالتوكييل ، وغش الرهونات وحالات مختلفة من الغش الذي يرتكب في مجال الأدشطة المرفية .

٦٤— ويشتمل الغش المتعلق بالتوكييل من أنشطة وكلاه الدنق البحري بصفة ظمة ، سواء كانتوا يتصرفون كمساورة سفن ، أو سمسرة شحن ، أو وكلاء سفن ، أو من إليهم . وهم يقرون من بين إنشطة أخرى بدو الوسطاء بين طرفين (مالك السفينة من ناحية ومسئل جر السفينة أو فئة أخرى مسرين ملاك البضاعة من ناحية أخرى) ، ويكونون في موكز يتيح لهم تعكين اختفاء هويتهم الحقيقة ، العمل عن طريق لا متناع عن إجراء التحويلات الملاعنة ، إن لم يكن عن طريق اخفاء هويتهم في حالات مشابهة للشخص المعنوف مقترفي الشخص المعروفين من موصلة قبل إبرام مشارطة لایيجار أو قبول البضائع للشحن و / أو أجراة الشحن المدفوعة سلفاً . وفي هنذا المجال كثيراً ما قد يكون هؤلاء الوكلاء متواطئين أو دوّات على غير علم منهم في حالات المتعلق ببعض رطات الإيجار المرصوصة في الفرع (الفقرة ٦٣) حيث يقوم مسئل جر السفينة اما باعتباره المالك المتصرف او متصرف الدنق على الخط النظامي ، بتقديم المساعدة بعشارة رطة ايجار لدق سلخ الآخرين ، ويحصل على أجراة الشخص المدفوعة سلفاً ثم يختفي دون أن يدفع ايجار السفينة الى مالكها .

٦٥— وبالإضافة إلى ذلك فالذى كانوا يكتسبون ما يكتسبون عمعبرا لمدحرا ثم يختفي دون أن يدفع ايجار السفينة ، أو كأجرة شحن مدفوعة توجيه المبالغ التي تحت تصرفهم ، سواءً كجراً من مدفوعات ايجار الحالات ، فقد وردت تطاير عن سمسرة سلفاً في حالة وكلاء خدمات الخطوط الناظامية . وفي مثل تلك الحالات ، فقد وردت تطاير عن سمسرة سفن حولوا الاموال ثم اختفوا ببساطة . وبالإضافة إلى ذلك وقعت حالات للشحن عند ما نجح إأشخاص في تقديم أنفسهم كسماسرة سفن حسني السمعة ومعروفين بخيته تحويل مدفوعات ايجار السفن الى شحن مزورة الى جانب سندات للشحن بطاً رياض رجعي او بطاً رياض لا حق .

٦٦— وتشتمل حالات الغش المتعلقة بالرهن عن عدم وفائه ، على الملكي السفن ، بوصفهم الراهنين بعد فولت الرهن وتجبيهم المتعهد للملايات القضائية التي يجوز أن تخضع فيها السفينة للحجز من جانب مالكي الرهن . وكجزء من حالات الغش هذه يجوز تسجيل السفينة في بلد جديد ، وبالذات في بلد المerten . لا يشترط وجود شهادة الغاء من بلد التسجيل السابق (والتي عادة ما تتحقق الى اخطر المerten قبل منتها) . ويمكن لمثل هذا التسجيل في بلد جديد مع عدم خضوع المسفينة لرأي رهونات مسجلة في هذا الصدد ، الحصول على موافل اضافية عن طريق عقد رهن جديد .

٦٧— ولا تمثل حالات الغش المتعلقة بالأشطة المرفية في العادة فئة مستقلة من الغش ، ولكنها جزء من حالات الغش البحري الآخر ، لاسيما الغش المستند الى الغش المتعلق بالنظم سندات البحري . وهكذا فقد وردت تطاير عن حالات تفتح فيها خطابات اعتماد مع اشتراط تقديم " سندات شحن " دون أن توسم بائتها سندات شحن " على ظهر السفينة " . وتم الحصول ، بالرثوة على المستوى المرئي ، على إيصالات بوسم الشحن من السلطات المرئية مقابل سلخ لا وجود لها أو ذات

نوعية (أ) أو كمية (أقل) • وقد مت هذه الایصالات الى وكلاه مالك السفينة الذين أصدروا سندات برسم الشحن ، تم تقدبها بنجاح للدفع بمقتضى خطايا الإعتاد •

٣٩— وبالمثل كثيرا ما يسهل الحصول ، بالرشاوه في منطقة البياء ، على مستندات مؤيدة ممزورة ، مثل الشهادات المصححة أو شهادات المخالفة ، عن بضاعة لا تنطبق عليها بهذه الصفات ، ثم تقدم بدورها مع بقية المستندات للدفع بمقتضى خطاب الاعتداد . كذلك يمكن أن يحدث في مجال الغش المتعلق بالتأمين البحري خطأ متعدد في عد الطرود . ويمكن ، بصفة خاصة ، الحصول على شهادات عجز في التفريح على البر لتوثيق مطالبات التأمين المزورة مقابل عدم الاستلام .

٤٠— كذلك فإن السرقة والسرقة البسيطة ، بوجه خاص ، من المشاكل الرئيسية في المناطق المرفiche ، فعدم كفاية التزيم ، وسوء ترتيبات التخزين ، والتأخير في العناولة ، والضوابط الامنية ، عوامل تؤدي جيوبا إلى مشاكل إلئام ، كذلك يعزى إلى السرقة في الميناء ، كذلك يعزى إلى الخسارة السفينة وقوع الخسائر الناجمة عن السرقة البسيطة إثناء نقل البضائع . ويمكن أن تؤدي الخسارة الناجمة عن السرقة ، ما لم يوضع لها حد ، إلى أثر سلبي كبير على الاقتصاد الوطني للبلدان النامية . إن الخسارة الناجمة عن السرقة ، التي جانب كونها سببا في زيادة تكاليف الشحن وأقساط الطمرين ، يمكن أن تسبب تأخيرا في الإنتاج وخسارة لأسواق نشيطة لمبيع البضاعة .

٤١— وتراخي الضوابط من جانب الرابطة في كثير من البلدان في إجراء المراجعة للسلع ، الواردة برسم الشحن ورسم سندات الشحن بما يفيد كمية السلع المشحونة ورتبتها وحالتها الفلاحتين ، يهدى إلى مطالبات يمكن تلافيها ضد مالك السفينة عن وقوع خسارة أو ظرف وإنما إلى تيسير إشكاب حالات الغش عند ما يدفع المشتري ثمن السلع على أساس وجود سند شحن نظيف . ومن ذاتية أخرى ، فإن معاولات الرابطة وسلم سندات الشحن تسفر عن ضغوط يهاوسها عليهم الشاحنون لكي يتمتعوا عن ذلك . والنتيجة المعتمدة التي تتجهم عن تقديم الشاحن خطايا ضمان إلى مالك السفينة لكي يخطي الخسائر المحتملة لمالك السفينة يمكن أن تكون إشكاب غش ضد المشتري . كذلك يجوز جدأ عددا يصل الأمر الى تطبيق شروط خطاب الخعلن ان يكتشف مالك السفينة ان الشاحن لا أثر له وأنه مقدس .

زاى — القرصنة

٤٢— كثيرا ما يتعرض في استخدام المصطلح "القرصنة" للخلاف على (ج) . المجموعة عرضة من أعمال العنف في البحر لا تزال في المصطلح كما هو محدد في القانون الدولي (ج) . وتعترف المادة ١٠١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٦ بالقرصنة تعريفا يوحد نفس المادة ١٥ من اتفاقية

جنيف لائي البحار لعام ١٩٥٨ ، التي دونت بدورها القانون الدولي المعرفي بصدق هذه المسألة وذلك على النحو التالي :

"أى عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة :

- (١) أى عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاختجاز أو أى عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً :
- ١٠ في أعلى البحار، ضد سفينة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على
 - ٢٠ ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة؛ ظهر ظرف تملك المسفينة أو على متنه تلك الطائرة؛
- (ب) أى عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقت
- تنضي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة؛
- (ج) أى عمل يحرّك على ارتکاب أحد الأعمال الموصوفة في أحدى الفروع التالية :
- أ) أو ب) أو يسهل عن عد ارتکابها .
- ٣٤— وعن الناحية الواقعية، فمن الأمور المحتمل حدوثها في منطقة مرئية أو في بحر إقليمي، حيث تتضمن السفن لدن خواص ميناء أو لمعبور مضيق، شأنه شأن احتلال حد وثيرها في أعلى البحار، ذلك العدد المترافق من السرقات، وعمليات السلب المقترنة بالعنف، ولا عند إنجذابنا القتل التي يبلغ عنها، والتي ارتکبتها عصابات يتراوح عددها من ٣ إلى ٤ أشخاص حتى ٣٠ شخصاً ينطلقون من على مراكب صغيرة مختلفة مشتمل القوارب والزوارق المزودة بمحركات خارجية، والدشات العالية السرعة، وفي هذه السياق، يهد وأن الحوادث التي أبلغ عنها ضد النقل البحري التحاجي تشنّت فيها عصابات مقيدة على البر .
- ٣٥— وبعد كذلك أن الحوادث التي أبلغ عنها تتركز في مناطق محددة، حيث يوجد تمركز عمال نسبياً من حركة النقل البحري يقتصر بعد كفاية قوة الشرطة، أما نتيجة للظروف إلا قتصاديّة ولا جتماعية المحلية أو لوجود مناطق ساحلية شاسعة لا تخضع كلية لرقابة الحكومة المركزية .

ثالثاً — استعراض أنشطة المنظمات الدولية الأخرى

٦٤— يرد أدناه عرض موجز للمنظمات المختلفة المشغلة مباشرةً أو غير مباشرةً بمكافحة الغش والقرصنة ونعم أن المفأمة لا تشمل بالضرورة جميع المنظمات الممكنته (ولا سبباً على المستوى الوطني) التي غالبت مشاكل الغش البحري، أو التي تقدم خدمة مفيدة لمنع الغش البحري، إلا أنها تستهدف تقديم لمحة عامة عن نوعية المنظمات المعنية وصورها المختلفة.

ألف — المنظمة الدولية للملاحة البحرية

٦٤— نظرت الدوائرتان الحاديتان عشرة والثانية عشرة للمنظمة الدولية للملاحة البحرية في موضوع "الخيانة، والإستيلاء، غير المتروع على السفن وحملاتها وغيرها من أشكال الغش البحري" وقد أثيرت هذا الموضوع لأول مرة في مدكرة شفهية هررت في ٣٠ تشرين الأول / أكتوبر ١٩٧٩، وجهاً من حكومة لبنان تطلب إدراج الموضوع في جدول أعمال الدورة الحادية عشرة للمجتمعية. وأشارت حكومة لبنان إلى تراييد حدوث هذه الأفعال وإلى أثرها الضار على النقل البحري الدولي، وصالح الناقلين البحريين، والمرسل إليهم، والمؤمنين، ومن اليهم، فاقترحت أن تنظر المنظمة الدولية للملاحة البحرية فيما يلي: ١، اتخاذ التدابير الفعالة اللازمة لمنع وقوع مثل هذه الأفعال؛ و ٢، إحالة هذه المسألة إلى اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للملاحة البحرية بخاصة لقمع الخيانة الإجرامية والإستيلاء، غير المشروع على السفن وما عليه.

بن بخاصم (١١).

٦٤— وجدت جمعية المنظمة الدولية للملاحة البحرية، بعد النظر في هذا الموضوع في دوتها الحاديتة عشرة، في القرار ألف - ٦١ - ١١ من مجلس المنظمة الدولية للملاحة البحرية اتخاذ ما يلزم من إجراءات للاضطلاع بدراسته عن هذا الموضوع بغية تحديد الخطوات التي يجب اتخاذها لوضع تقرير عنها إلى دورة الجمعية الثانية عشرة، وقد المجلس في دوته الرابعة للمنظمة اتخاذها وفعلاً تقرير عنها إلى دورة الجمعية الثانية عشرة، والإستيلاء، وغير والإ RMS (جزران، يوبيه، ١٩٨٠) انشاء فريق عامل مخصص مختص بالخيانة، والإستيلاء، غيره المشروع على السفن وحملاتها وغيرها من أشكال الغش البحري، وذلك لدراسة طبيعة مشكل هذه الأفعال واستشرافها، والتدبیر الإدارية القانونية وغيرها من التدابير التي يجري اتخاذها من قبل الدول والمنظمات الدولية والمصالح الأخرى المعنية، والتقدّم بتصديقات إلى المجلس بشأن الإجراءات التي يجب اتخاذها للمنظمة الدولية للملاحة البحرية إن تتخذها.

- (١١) انظر وثيقة المنظمة الدولية للملاحة البحرية ٣٦/٢٢.
(١٢) انظر وثيقة المنظمة الدولية للملاحة البحرية D/LXIV/C.

ال السادسة والأربعين في حزيران / يونيو ١٩٨١ ، مقتراحات الفريق وتقدم بتوصيات بشأنها الى الجمعية في شكل مشروع قرار نظرت فيه الجمعية في دورتها الثانية عشرة (تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٨١) وأعتمده مع تعديلات طفيفة بوصفه القرار ألف ٥٠٤ (د ١٢) في ٢٠ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٨١ .

٤٩ - وبإيجاز ، فإن القرار قد سُلم بأن التنظيم الذاتي من جانب المصالح التجارية والصناعية يمكن أن يلعب دوراً نافعاً في مكافحة الغش البحري ولا حظ أن هذه المصالح على وعي بالمشكلة ويضوره التعاون فيما بينها وكذلك مع الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية ، وأن هناك نتائج إيجابية قد تتحقق عن طريق تعزيز الدراسات ومخططات التدريب والحلقات الدراسية والدراسورات كذلك فقد رحب بالعمل الذي تقوم به الغرفة التجارية الدولية ولا سيما فيما يتعلق بإنشاء المكتب البحري الدولي (انظر الفقرات ٥٣ - ٥٥) وتحث المصالح والمنظمات الأخرى على التعاون مع الغرفة التجارية الدولية والمكتب البحري الدولي .

٥٠ - وبالإضافة إلى ذلك ، سُلم القرار بأن تنفيذ اتفاقيات المنظمة الدولية للملاحة البحريّة وغيرها من الصكوك الدولية الملائمة المتصلة بالسلامة البحريّة يمكن أن يسهم في منع الغش البحري ، ومن ثم فقد دعا الحكومات إلى التصديق على الاتفاقيات والصكوك المعنية . كذلك فقد دعا الحكومات إلى أن تتحقق حسب الضرورة قوانينها الوطنية المتعلقة بمنع وقمع الغش البحري ، مع ايلام عناية خاصة إلى (أ) إدارة السجلات الوطنية ، بما في ذلك ، نقل ملكية السفن أو جنسيتها أو تغيير اسمائها ، (ب) المقتضيات المستدية ، مع مراعاة ألا تكون التدابير المتصلة بالمستدidas ضارة بتسهيل الحركة البحريّة والتجارة على الصعيد الدولي ؛ (ج) توقيع عقوبات قانونية مناسبة على أعمال الغش البحري . ودعا القرار كذلك الحكومات إلى دراسة مدى كفاية الاجراءات والموارد اللازمة لتطبيق قوانينها الوطنية نظراً للحاجة إلى منع واستقصاء ومقاضاة حالات الغش البحري على نحو فعال . وتحث القرار الحكومات أيضاً على أن تتعاون فيما بينها ومع المنظمات الحكومية الدولية والمصالح الأخرى بهدف تنسيق الاجراءات ، بما في ذلك تبادل المعلومات وتحقيق التعاون الملائم مع المكتب البحري الدولي . وأخيراً دعا الحكومات والمنظمات الدولية الملائمة إلى ابلاغ الأمين العام للمنظمة الدولية للملاحة البحريّة بالاجراءات القانونية والادارية وغيرها من الاجراءات المتخذة لتنفيذ أهداف القرار . وقد ورد النص الكامل للقرار في تقرير أمانة الأونكتاد المععنون "الأعمال المقبلة" (TD/B/C.4/244) ، المرفق الأول .

٥١ - كذلك فقد وضعت لجنة السلامة البحريّة التابعة للمنظمة الدولية للملاحة البحريّة في دورتها الثامنة والأربعين في حزيران / يونيو ١٩٨٣ ، بناءً على طلب من السويد ، مشروع قرار بشأن القرصنة والسرقات المسلحة ضد السفن التجارية . ولدى نظر اللجنة في هذا الموضوع ، الذي عرض على المنظمة الدولية للملاحة البحريّة (من السويد) نتيجة للزيادات الأخيرة في عدد الهجمات العتيبة بالعنف ضد النقل البحري التجاري في المناطق الساحلية ^(١٣) في أجزاء معينة من العالم ، كان أمام اللجنة مذكرات مختلفة من منظمات غير حكومية ، وتقرير من المكتب البحري الدولي على وجه الخصوص (انظر الفقرات ٥٣ - ٥٥ أدناه) ، يستعرض ، ضمن جملة أمور ، طبيعة الهجمات والتدابير التي نفذتها أطراف مختلفة ، وينص على بعض الاستنتاجات بشأن العمل

(١٣) على أنه قد أبلغ عن هجمات وقعت على السفن على مسافة ٢٠ ميلافي

الحكومي المحتمل • وتنص فقرات منطوق مشروع القرار ، الذى سيقدم الى الجمعية العادمة الثالثة عشرة للمنظمة الدولية للملاحة البحرية ، على ما يلى :

" ١ - تحث الحكومات على أن تتخذ ، كمسألة ذات أولوية قصوى ، جميع التدابير اللازمة لمنع وقوع أعمال القرصنة والسرقة المسلحة من السفن داخل أو قرب مياهها ، بما في ذلك دعم التدابير الأهلية ؛

٢ - تدعو الحكومات والمنظمات المهمة إلى ابلاغ ملاك السفن ، ومتعبدي النقل على السفن ، وربابنة السفن وأطقمها بشأن التدابير الواجب اتخاذها لمنع أعمال القرصنة والسرقة المسلحة والحد من آثار هذه الأعمال ؛

٣ - تدعوك ذلك الحكومات والمنظمات المعنية إلى اتخاذ المنظمة بالاجراءات التي تتخذها لتنفيذ أهداف هذا القرار ؛

٤ - توصي الحكومات والمنظمات المعنية بابلاغ المنظمة بأى عمل من أعمال القرصنة أو السرقة المسلحة يرتكب ضد سفينة ترفع علم بلدنا ، مبينة موقع الحادث وظروفه ؛

٥ - ترجو من الأمين العام أن يعم على الحكومات والمنظمات المعنية المعلومات المشار إليها في الفقرتين ٣ و ٤ أعلاه ؛

٦ - ترجوك ذلك من المجلس أن يبيّن هذه المسألة قيد الاستعراض (١٤) وأن يتخذ ما قد يراه ضرورياً من الاجراءات على ضوء التطورات ؛

بـ - الغرفة التجارية الدولية / المكتب البحري الدولي

٥٩ - تعاونت غرفة التجارة الدولية مع المنظمة الدولية للملاحة البحرية في عقد الفريق العامل المخصص المعنى بالхиانتة ، واضطاعت أيضاً ببعض الأنشطة في مجال الغش البحري • والغرفة التجارية الدولية على اقتطاع فيما يتعلق بنشاطتها في هذا العيدان بأن " التنظيم الذاتي في مجال التجارة الدولية يخدم مصلحة المجتمع التجارى الدولى على نحو أفضل " (٤٥) • وقد نشرت كتيباً بعنوان " دليل لمنع الغش البحري " (٤٦) يشرح بياجراز طبيعة وأنواع وسمات الغش البحري ، وبسدى المشورة بشأن التدابير الوقائية التي يتبعها على المصالح المشتركة في التجارة الدولية أن تتخذها • وعلاوة على ذلك ، أنشأت الغرفة التجارية الدولية ، في ١٩٨١ ، المكتب البحري الدولي ، وهو منظمة غير حكومية ، لا تسعى إلى الربح ، الهدف منه أن يكون نقطة

(١٤) وثيقة المنظمة الدولية للملاحة البحرية MSC 48/WP.24/Rev.2

(١٥) بيان اعتماده الدورة ٣٢١/٢٤٣ Rev.1 "International maritime fraud "

١٣٧ للمجلس (١٠ حزيران / يونيو ١٩٨٠)

(١٦) منشور الغرفة التجارية الدولية ٣٧٠ ، ١٩٨٠

بجريدة وغرفة مقاصة مركبة للمعلومات بشأن أنشطة الغش البحري لتمكين الأفراد والشركات والحكومات المشتركة في التجاره الدوليه والشروعن البحريه من تقادى الوقوع ضحايا لمثل هذه الأنشطة .

٣٥— ولندن هي مقى المكتب البحري الدولي ، وعنصريته تتم مقابل اشتراك سنوي ، على الرسـم من أنه يمكن الحصول منه على مساعدات مخصصة ، ومن المفهوم أن ٤٠ في المائة من الأعضاء من البلدان النامية ، و ٥٠ في المائة من بلدان الاقتصاد المتصدـة ، و ٦٧ في المائة من البلدان الاشتراكية في آوروبا الشرقية ، و ٣ في المائة من المنظمـات الدولـية غير الحكومية .

٤٤— وأهداف المعملـنة للمكتب البحري الدولي هي ما يلى : (١) منع الغش وغيره من الممارسـات المشبوـهـة ، بما في ذلك الحكومـات والوكالـات الدولـية ، فيما يتعلق بالمارسـات الإحتـيـالية وغيرها من الممارسـات المشبوـهـة ، وتجمـيع هـذه المـعلومـات كـأسـاس لـتقـديـم المشـودـة إلـى الأـعـضـاء وـالـصـنـاعـة بـوجهـ عامـ ؛ (٢) تـلـقـيـ المـعلومـات المـقدـمة منـ الصـنـاعـة وـالـجـارـية بـوجهـ مشـبـوهـهـ علىـ نحوـ آخرـ ؛ (٣) اقتـراحـ سـبـلـ للـاجـرـاتـ بشـأنـ اـشـاءـ أوـ تـحسـينـ نـظـمـ التشـغـيلـ وـالـتـجـارـةـ بـخـيـةـ الـحدـ منـ تـعـرـضـهـ لـلـغـشـ أوـ سـوـءـ التـصرفـ ؛ (٤) تصـمـيمـ وـتـقدـيمـ خـدـماتـ تـتـقـيـفـةـ تـتـعـلـقـ بـالـغـشـ وـالـمـارـسـاتـ المشـبـوهـةـ فـيـ مـحـالـ النـقلـ الـبـحـريـ الدـولـيـ كـخدـمةـ اـسـاسـيـةـ لـلـوقـاـيـةـ فـيـ الـجـريـسـةـ ؛ (٥) اـجـراـءـ تـحـريـاتـ عنـ اـغـشـ أوـ سـوـءـ التـصرفـ التـجـارـيـ وـمـسـاعـدةـ اـطـرـافـ المـعـضـرـةـ عـلـىـ تـحـقـيقـ

٥٥— ويـيدـ وـأـنـ أـحـمـ ماـ تـجـدـرـ مـلاـحـنـتـهـ مـنـ اـلـأـشـطـةـ الـمـخـتـلـفـةـ الـتـيـ يـنـطـلـعـ بـهـاـ الـمـكـتبـ الـبـحـرـيـ الدـولـيـ لـلـتـحـقـيقـ اـلـأـهـادـافـ الـمـذـكـورـةـ أـعـلـاهـ ، تـلـكـ الـأـدـوارـ الـمـتـعـلـقـةـ بـالـتـحـرـيـ وـتـوزـعـ الـمـعـلـومـاتـ .

وـالـنـظـاـهـرـ أـنـ نـتـيـجـةـ الـلـاـصـلـاتـ الـمـالـمـيـةـ الـنـاطـقـ الـتـيـ أـرـسـاـهـاـ موـظـفـوـ الـمـكـتبـ الـبـحـرـيـ الدـولـيـ ، فـقـدـ أـصـبـحـ يـنـتـصـمـ بـكـفـامـةـ عـالـيـةـ فـيـ تـحـدـيدـ مـوـاقـعـ السـفـنـ أوـ الـبـصـائـشـ "ـ المـفـقـودـةـ "ـ ، وـاثـباتـ صـحةـ الـمـسـتـدـاتـ وـنـكـشـفـ الـأـشـطـةـ الـإـحـتـيـالـيـةـ بـصـفـةـ عـامـهـ وـهـوـ يـقـومـ ، كـجـزـءـ مـنـ تـشاـطـهـ فـيـ لـتـشـرـيـفـ الـمـعـلـومـاتـ ، يـتـعـمـيـسـ نـشـرـةـ سـرـيـةـ نـصـفـ شـهـرـيـةـ عـلـىـ أـعـضـاءـ بـشـانـ حـالـاتـ الـغـشـ الـمـلـئـ عـلـىـ وـطـرـيقـ تـغـيـيـرـ هـاـ ، وـأـنـشـطـةـ الـشـرـكـاتـ وـالـأـشـخـاصـ الـمـشـتـرـكـينـ فـيـ الـغـشـ وـالـمـارـسـاتـ الـمـشـبـوهـةـ ، وـتـقـارـيرـ عنـ شـهـادـاتـ الـمـاـيـنـسـتـرـاتـ وـخـطـابـاتـ الـاعـتـمـادـ الـمـسـرـوـقـ أوـ الـغـرـوـدـ وـماـ إـذـلـكـ فـانـ مـعـرـفـهـ لـلـبـيـانـسـاتـ الـمـحـفـوظـةـ فـيـ الـحـاسـبـ الـإـلـكـتـرـوـنـيـ مـفـتوـحـ لـلـاعـضـاءـ الـرـاغـبـينـ فـيـ الـتـحـرـيـ عـنـ الـأـفـرـادـ أوـ الـشـرـكـاتـ الـذـيـنـ سـيـقـدـ مـونـ عـلـىـ نـشـاطـ تـجـارـيـ معـهـمـهـ أوـ معـهـاـ . وـلـحـدـ الـجـوـانـبـ الـمـلـوـثـةـ فـيـ الـدـوـرـ الـإـلـعـامـيـ الـمـكـتبـ الـبـحـرـيـ الدـولـيـ اـسـتـعـادـهـ لـتـوزـعـ مـعـلـومـاتـ عنـ الـأـفـرـادـ أوـ الـأـشـطـةـ الـمـشـبـوهـةـ الـتـيـ يـعـتـقـدـ أـنـهـ صـادـقـةـ وـلـكـنـ لـمـ يـعـبـتـ صـادـقـهـ تـمامـاـ . وـيـرىـ أـنـ النـشـرـ الـسـرـيعـ لـمـثـلـ هـذـهـ الـأـشـطـةـ وـعـلـىـ الرـغـمـ مـنـ أـنـ مـشـلـ أـمـرـ أـسـاسـيـ لـمـسـاعـدـةـ أـعـضـاءـ عـلـىـ تـقـادـىـ الـوـقـعـ ضـحـاـيـاـ لـمـثـلـ هـذـهـ الـأـشـطـةـ وـعـلـىـ الرـغـمـ مـنـ أـنـهـ هـذـاـ الـأـجـراـءـ يـعـرضـ الـمـكـتبـ الـبـحـرـيـ الدـولـيـ لـخـطـرـ اـقـاـمـةـ دـعـاوـيـ عـلـىـهـ بـالـقـدـفـ أوـ التـشـهـيرـ ، الـأـسـمـ

نجح في قضية رفعت عليه في أحدى المحاكم حتى الآن في تقادى فرض أمر حظر مؤقت على أنشطته الإعلامية لعدم قيام دليل على أنه قد تصرف بسوء نية أو أنه لم يكن يعتقد بأمانة بصدق ما قاله (١٨) .

جيم - المنظمات الأخرى

١ - الاتحاد العربي للناقلين البحريين

٦ - قامت أمانة هذه المنظمة غير الحكومية ، التي تقع في بغداد (العراق) ، بتحليل المشاكل الناجمة عن وقوع الغش البحري والقرصنة . وأوصت ، ضمن جملة أمور ، بأنه ينبغي أن يتوافر تنسيق أكبر لأنشطة المنظمات العربية في مكافحة مشكلة الغش في المنطقة . وعلاوة على ذلك فقد أعربت عن تأييدها لاقتراح أمانة الأونكتاد بوضع اتفاقية دولية بشأن الغش البحري والقرصنة (١٩) ، ولأعمال الأونكتاد المتعلقة بمكافحة الجوانب السلبية في أعلام الملاعة . وأعربت أيضاً عن عزمه على التعاون مع المكتب البحري الدولي ، والمنظمة الدولية للملاحة البحرية والغرفة التجارية الدولية . واقتصرت إنشاء مكتب عربي لتخفيضات النقل البحري (٢٠) .

٢ - اتحاد الخطوط البحرية البلطيقي والدولي

٥٧ - يعمم اتحاد الخطوط البحرية البلطيقي والدولي نشرة سرية أسبوعية على أعضائه تتضمن بين الحين والأخر بعض المعلومات المتعلقة بأفعال الغش البحري أو الظروف الأخرى ذات الصلة . كذلك فقد أتاحت الاجتماعات العامة التي يعقدها اتحاد الخطوط البحرية البلطيقي والدولي محفلاً للمناقشات المتعلقة بمشاكل الغش البحري . وبالإضافة إلى ذلك ، فمن المفهوم أن اتحاد الخطوط البحرية البلطيقي والدولي يحتفظ بمصرف للبيانات عن الحوادث المعروفة للغش وأن لديه سجلًا سرياً عن الأشخاص والكيانات التي لا تفي بالعقود على وجه صحيح أو التي لا تتصرف بتصفات أخلاقية ، ولكن المعلومات مقصورة على الأعضاء بصفة أساسية ، بغض النظر عن آثارها بيانات لفرق التحقيق .

٣ - بورصة البلطيق للتجارة والنقل البحري

٥٨ - تمثل بورصة البلطيق ، التي تقع في لندن ، أكبر سوق مفرد في العالم لتأجير السفن . وهي تحيط أعضاءها بالبريد علمًا بالتفاصيل ذات الصلة عن الأفراد أو الشركات التي لم تحرست تمامًا .

Harakas and Others v Baltic Mercantile and Shipping Exchange and Another , (U.K.) 1982 . (١٨)

(١٩) أنظر الوثيقة TD/B/C.4/244

(٢٠) دراسة أجرتها أمانة الاتحاد العربي للناقلين البحريين عن المؤتمر المعنى بالغش البحري والقرصنة ، قدمت إلى حلقة دراسية معنية بالغش البحري والقرصنة عقدت في الكويت ، ١٨ - ٢٠ نيسان / أبريل ١٩٨٣ .

٤ - أمانة الكومونولث

٥٩ - بناءً على تقرير أعد تحت اشراف أمانة الكومونولث ، تم تعين ضابط اتصال لشؤون الغش لتطوير وتنسيق أمور مثل عمليات الاستخبارات والملاحقة فيما يتعلق بالشؤون المالية الجنائية ، والاتصال بالمنظمات الدولية الأخرى بشأن المسائل المتعلقة بالغش ، وتوزيع المعلومات ذات الصلة ، وتوفير المشورة التقنية والتدريب بشأن اجراء التحريات الدولية^(٢١) .

٥ - اتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة لبلدان الخليج العربية

٦٠ - عقدت هذه المنظمة غير الحكومية للغرف التجارية في منطقة الخليج حلقات دراسية شتى بشأن مشكلة الغش البحري والقرصنة للمساعدة على توعية التجار بالأخطر الكامنة والتدابير الوقائية التي يتعين اتخاذها . وأوصى الاتحاد في دورته الرابعة (١١ آذار / مارس ١٩٨١) ، أعضاءه وأعضاء الأونكتاد أيضاً بدعم أعمال لجنة النقل البحري فيما يتعلق بالقرصنة وكذلك باثاره المشكلة في اللجان الاقتصادية التابعة للأمم المتحدة . وسلم في هذا الصدد بأن الهدف النهائي هو إرساء التعاون الدولي لمكافحة الغش البحري ووضع اتفاقية دولية ملائمة لهذا الغرض .

٦ - الاتحاد العام لغرف التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية

٦١ - تضم هذه المنظمة غير الحكومية التي تقع في بيروت (لبنان) جميع الغرف التجارية العربية للدول الأعضاء في جامعة الدول العربية وقد ظلت بؤرة لتبادل المعلومات ذات الصلة بالتدابير الموصى بها من جانب أعضائها .

٧ - مجلس التعاون الخليجي

٦٢ - قامت هذه المنظمة الحكومية الدولية ، التي تقع في الرياض (المملكة العربية السعودية) بالنظر على عدة أصدقاء في مشكلة الغش البحري والقرصنة ، ولا سيما الغش المتعلق بانحراف المصار . وقد تم في أول مجلس لوزراء النقل ، ١ - ٢ أيار / مايو ١٩٨٦ ، اعتماد قرار يتعلق، ضمن جملة أمور ، بإنشاء مركز معلومات عن القرصنة والغش البحري ، مقره الرياض ، لتنسيق وتبادل المعلومات المتعلقة بوقوع الغش البحري . وشملت المسائل الأخرى التي تناولها القرار ضرورة تبادل المعلومات بين وزراء التجارة في الدول الأعضاء بشأن وقوع الغش البحري . وشملت المسائل الأخرى التي تناولها القرار ضرورة التعاون الاقتصادي فيما بين وزراء التجارة في الدول الأعضاء بشأن الإجراءات التي تتخذ ضد بيع السلع الناجمة عن القرصنة ، وتحفيز تعاون الدول الأعضاء مع المكتب البحري الدولي ، وعقد فريق خبراء لوضع تشريع إقليمي نموذجي يعالج المشاكل التي ينطوي عليها الغش البحري والقرصنة .

" The Promotion and Development of International Co-operation to Combat Commercial and Economic Crime ", Memorandum by the Commonwealth Secretariat and paper by Dr. B.A.K. Rider, Commonwealth Secretariat document LMM(80)2.

٨ — الرابطة الدولية لشرطة المطارات والمراقبة

٦٤— الرابطة الدولية لشرطة المطارات والمراقبة هي منظمة غير حكومية تضم المنظمات الدبلومية بالمدحنة، ورابطة البضايع، وأصدرت عدة كتيبات ودراسات عن منع خسائر البضايع، تتضمن تدابير الأمان، والترخيص، والموافقة، والتزم الضرائب، وغيرهم من الأفراد المشتركون في النشاط الاقتصادي للموانئ، والبضايع، وتعتمد على تطبيق القانون، وتحفظ المنشآت المتعلقة بالمشاكل المتعلقة بالغش البحري.

٩ — الرابطة الدولية لتنسيق معاولة البضايع

٦٥— هي منظمة غير حكومية تضم المنظمات الدبلومية بالمدحنة، ومالولة البضايع، وقد أصدرت عددة كتيبات ودراسات عن منع خسائر البضايع، تتضمن تدابير الأمان، والترخيص، والموافقة، والتزم الضرائب التي يتعين اتخاذها، ضمن جملة أمور، للحد من الخسائر الناجمة عن السرقة والسرقة البسيطة في المناطق المرفقة.

١٠ — منظمة الشرطة الجنائية الدولية

٦٦— تتألف المنظمة الدبلومية للشرطة الجنائية (الإنتربول) من منظمات الشرطة الوطنية التي تشرف عليها الحكومات، وتعمل مركز اتصال لتبادل المعلومات وتعزيز التعاون بين عديد مسارات قوات الشرطة الوطنية. وطبيحي أن الغرض البحري، من من حيث يشكل نوعاً من النشاط الجنائي، يدخل في نطاق أنشطة الإنتربول، حيث أن الإنتربول مجرد مركز اتصال ليس له أي إمكانيات مباشرة لممارسة التحقيق أو الولاية على الصعيد الدولي.

١١ — الإتحاد الدولي للمؤمنين البحريين

٦٧— يقد الإتحاد الدولي للمؤمنين البحريين في اجتماعه السنوي في ١٩٨٥ حلقة تدارس بشأن البضايع بعنوان "الجريدة في التجارة الدولية" تمت في أشائه مشكلة الغش البحري. وترتبط على الحلاقة اعتماد قرار اجتماعي في اجتماع المجلس الفتحي للاتحاد الدولي للمؤمنين البحريين دعا الرابطات الدولية للمصرفيين والناقلين البحريين وملوك السفن والرابطات التجارية المتخصصة إلى الاشتراك في مطالبة الشرفه التجارية الدبلومية بعقد اجتماع مشترك بين المنظمات بخصوص استئناف الأشكال العلنية لمثل هذا التعاون العاشر. ولكن من المعلوم أن مثل هذا الاجتماع لم يخرج قط إلى حيز الوجود.

١٢ — جامعة الدول العربية

٦٨— درست هذه المنظمة الحكومية الدولية للدول العربية، عن طريق أمانتها، مشكلة الغش البحري والقرصنة في المنطقة، واعتمدت في المجلس الاقتصادي وإنجتامي العربي في دروسه الحادية والثلاثين (٦ - ٦ - ١٩٨٣) عددة تصويبات من أجل العمل القليمي وبالاضافة إلى التوصية باعتماد اتفاقيات محمد بن عبد الله بن عبد العزيز التقنية وتدابير السلامة، فقدمت أوصت بتحسين تدابير التعاون القائمي وتبادل المعلومات، وأوصت أعضاءها المشتركون في لجنة المدقق البحري بـألا وكتاب بالتجزيل في وضع تشريع دولي لحل مشكلة الغش البحري والقرصنة.

١١- نوادي البحار والمعروض

٦٦- يوجد ٢٣ نادياً للحماية والتعاونيين منها العقوس وكبير تهتم اهتماماً وثيقاً بمكافحة الأنشطة الحتيالية التي تترتب عليها دعاوى المسؤولية ضد السفن المسجلة ، لا سيما الدعاوى المتعلقة بفقد أو تلف البضاعة . وتحتفل النزويات الموضوعة للبحرى عن الأقحاس الاحتيالية والدعاوى المتعلقة بها من ناد إلى آخر ، ولكنها تتضمن في حالة واحدة على الأقل انشاء دائرة تحقيق مستقلة . ويبلغ الأعضاء عن طريق نشرات الدوادى بالخطر العتمى في تكرار تنساط احتيالي بحينيه .

١٤- رابطة الانتقال (المملكة المتحدة)

٦٩- تقوم هذه الهيئة ، التي يجري تمويلها من المؤمنين ومن الرسوم الواردة من العاملين التي يقوم بها فريقها من خبراء المعادنة ، بالتحقيق في النسائى الذي يهتم بها المؤمنون البحريين . وقد تجمع لديها كجزء من عملها ، خبراء وعلماء واسعة النطاق عن أنشطة الغش البحري ، ولكن من المعلوم أن هذه المعلومات ليست متابعة للجهود بصورة عامة .

١٥- وكالات المعلومات

٦٠- توجد مجموعة من الوكالات غرضها الأساسي هو تقديم المعلومات . وتدرج في هذه الفئة وكالات تحريرات الأشخاص التي يمكن استخدامها بتكليف متغيرة لتحرى وجمع المعلومات المتاحة عن المركز العالمي للأفراد والبيانات . وعلاوة على ذلك فهي تجمع وتوزع معلومات متصلة بالسفينة . وتدرج في هذه النية الوكالات التالية ، ضمن آخريات :

١- خدمات الـلـوـيدـزـ الـإـلـعـامـيـةـ لـلـنـقـلـ الـبـحـرـيـ (ـالـمـلـكـةـ الـعـمـلـةـ)

٦١- خدمات الـلـوـيدـزـ الـإـلـعـامـيـةـ لـلـنـقـلـ الـبـحـرـيـ منظمة تجارية تقدم خدمات متعددة تتعلق بالسفين تستند إلى ملفات المعلومات وأكليات جمع البيانات المتوفرة لدى مطبوعات لويدز لـلـنـقـلـ الـبـحـرـيـ Lloyd's Register of Shipping . وتتضمن ملفاتها تفاصيل تتعلق بجميع السفن المعروفة التي تتجاوز حمولتها القائمة ١٠٠ طن سواه تحمى ، الطلبات أو تحت البناء ، وعييم السفن التي تتجاوز حمولتها القائمة ١٠٠ طن (قرابة ٣٠٠ طن) ، وملائكتها . وتحت البناء ، وعييم السفن التي تتجاوز حمولتها القائمة ١٠٠ طن مدن كلوف الشانى / وعملها وما إلى ذلك ، وخصوصيات السفن التي تتجاوز حمولتها القائمة ١٠٠ طن مدن كلوف الشانى / بنابر ١٩٧٦ ، وتحركات السفن لما يزيد على ٣٠٠ سفينة . وتوجد بهذه الصدد خدمة مرآقبة خاصة يمكن عن طريقها إرسال المعلومات المتعلقة بسفينة معينة إلى أحد الزبائن بعمره وصولها إلى خدمات اللـوـيدـزـ الـإـلـعـامـيـةـ لـلـنـقـلـ الـبـحـرـيـ . وقد بدأ تخدمات اللـوـيدـزـ الـإـلـعـامـيـةـ لـلـنـقـلـ الـبـحـرـيـ مؤخراً خدمة جديدة تستهدف استقصاء أصحاب المصلحية على السفن التي تتبعها هذه السفن مبوبة بحسب الشركة الأم . وهي تبين الأسطول الحالي للمجموعة ، ومديرى الشركة الملكة للسفين وال وكلاء العاملين ، والأسماه السابقة للشركة (إن كانت معروفة) ، والتاريخ أصبت في الشركه الأم مالكة للسفين لأول مرة ، إلى جانب تفاصيل أخرى ذات صلة .

٧٦ - ومن المسلم به بصفة عامة أن خدمات اللويدز الإعلامية للنقل البحري أكبر مصدر مركزي لمثل هذا النوع من المعلومات المتعلقة بالنقل البحري وأجدرها بالثقة . وباعتبارها منظمة خاصة تعمل في مجال تدرب فيه ، إن لم تتعذر ، المتطلبات الدولية لنقل هذه المعلومات ، فهو يعتمد في نقل البيانات ذات الصلة على وكالة اللويدز البالغ عددهم ٨٠٠٠ ومساكن أخرى عديدة تتفاوت ما بين سلطات الموانئ إلى وكلاء الأنباء . وتتدرج وجوه انتقاد خدتها هذه من قدم المعلومات وعدم دقتها أحياناً إلى امتناع أي متعامل دائم مباشر (على الخط) بالحواسيب الالكترونية مع صرف بياناتها . وهي تقول بصدق هذه النقطة الأخيرة أن المعلومات ترسل عادة في غضون ٧ أيام ، بينما لمدى تعقد موضوع الاستفسار ، وإن كان من الجائز تقديم إجابات أسرع بعض الشيء إذا ما سمحت الظروف . وقد تكون هذه المهلة غير ملائمة بالنسبة لكتير من أنواع الاستفسارات المتعلقة بالغش البحري . ولكن من المفهوم أنه يجري الآن استحداث إمكانية للتعامل الدائم المباشر (على الخط) بالحاسوب الالكتروني من شأنها أن تخفف من حدة هذه المشكلة .

٢ - شبكة البيانات البحرية "المحدودة" Maritime Data Network Ltd

٧٧ - هذه المنظمة الخاصة هي مشروع مشترك دولي يتخصص في جمع وتوزيع المعلومات المتعلقة بالسفن وستعمل خدمات اللويدز الإعلامية للنقل البحري ضمن مصادر أخرى . بالإضافة إلى أنها تقدم بصفة أساسية نفس النوع من المعلومات التي تتوفر مباشرة من خدمات اللويدز الإعلامية للنقل البحري ، فإنها تتيح فرصة التعامل الدائم المباشر (على الخط) بالحواسيب الالكترونية وتتضمن خدمة لتقديم تقارير عن ارتباطات مشارط الإيجار . ونظراً لعدام أي نظام دولي للإبلاغ عن ارتباطات مشارط الإيجار ، فقد وجه النقد إلى هذه الخدمة الإضافية لكونها غير كاملة^(٢٩) .

هـ - الخلاصة

٧٨ - لا تشمل القائمة السابقة جميع المنظمات المتعلقة على نحو ما بمنع الغش البحري . ومع ذلك فإنها تعطي فكرة عن تعدد أنواع المنظمات التي تتصل مباشرة بمشكلة الغش البحري والقرصنة أو التي تقدم معلومات يمكن استخدامها لمنع حدوثهما .

٧٩ - وبينما يتعلق بالمنظمات التي تقدم معلومات يمكن الانتفاع بها في منع الغش البحري والقرصنة ، أن يشار إلى أن بعض المنظمات مثل اتحاد الخطوط البحرية البلطيقي والدولي ونوادي الحماية والتوعية ، تقدم معلومات عن الموضوع كخدمة لأعضائها بما يتحقق مع الغرض الرئيسي من وجودها ، على حين أن هناك منظمات أخرى تتخصص في جمع وتوزيع المعلومات المتعلقة بالغش البحري أو المعلومات المتعلقة بالسفن والتي يمكن استخدامها في التحريات المعاوضة للغش . وفيما يتعلق بهذه المجموعة الأخيرة من المنظمات ، فقد كان لا دخال للحواسيب الالكترونية أثر عميق الفعالية في تقديم المعلومات بصيغة مفهومة في وقت قصير نسبياً . وقد سُلمت المنظمات التي لم تعمل كلها بالحواسيب الالكترونية حتى الآن بضرورة أن تفعل ذلك . وفي هذا المجال الأخير ، فإن دخال الحواسيب الالكترونية قد وسع كثيراً من نطاق قدرات معالجة ومقارنة وعرض المعلومات بصورة جاهزة للاستخدام وبدأ مجتمع النقل البحري يستفيد من هذه القدرة ، لا في تسيير أعماله بصفة عامة فقط ، ولكن أيضاً في مقارنة واستخدام المعلومات لأغراض منع الغش البحري على نحو ما يفعل المكتب البحري الدولي بصفة خاصة .

(٢٩) من أمثلة ذلك "Data base User Survey", Data World, No.18, 1982, p.39.

رابعاً - تحليل التدابير التي يمكن اتخاذها للحد من حوادث الغش البحري

ألف - مقدمة

- ٦٦ - ثمة اقتراحات شتى لمكافحة الغش البحري طرحت فيما لا يحصى من الحلقات الدراسية ، وفي منظمات شتى . بل ان انشاء المكتب البحري الدولي كان في حد ذاته ثمرة أحد تلك الاقتراحات . أما أغلب الاقتراحات الأخرى ، وخاصة ما ينطوي منها على تدابير دولية ، فصياغتها ليست تصصيلية بأى وجه ، فوق أنها لم تتفق أطلاقاً . ومن تلك الاقتراحات ما هو جدير بمواصلة النظر فيه ، وبعضها الآخر يتضح ، وبعد تحليله ، أنه إما غير واقعي وأما غير فعال في تحقيق الأهداف المقصودة منه .
- ٦٧ - ويرد في هذا الفرع تحليل لتلك الاقتراحات ، ويصحبه تقييم لمبررات المضي في تطويرها بحسب أنها تدابير يحتمل أن تكون لها كفاءة وفعالية في الحد من حوادث الغش البحري . ويدخل لزاماً في هذا التحليل ، ضرورة التوصل في مرحلة مبكرة إلى تمييز ونبذ تلك الاقتراحات التي تنشر إثارتها في المحافل الدولية ويتبين من تفحصها عن كثب أنها اقتراحات غير فعالة . وتؤدي عملية "التنقية" هذه في حد ذاتها دوراً مفيداً ، إذ تتيح للمجتمع الدولي تركيز اهتمامه على الاقتراحات التي تكون فيها فرصة واقعية للتاثير تأثيراً محموداً على حوادث الغش البحري .
- ٦٨ - والتحليل يقسم الاقتراحات المختلفة إلى ما يمكن استخدامه بصفة عامة كتدابير وقائية لتجنب حدوث الغش ، وإلى تدابير تصحيحية تتخذ بعد حدوث الغش . وثمة بدأة تداخر ليس بالقليل بين هذين القسمين ، وخاصة بقدر ما تشكل التدابير التصحيحية رادعاً لارتكاب الغش في المستقبل ؛ بيد أن الغرض من هذا التقسيم هو أن ييسر تحليل شتى الاقتراحات المطروحة تحليلاً منظماً .

باءً - التدابير الوقائية

١ - الغش المستند

(١) احتياطات يتخذها مشترو البضائع

- ٦٩ - تكررت في محافل شتى ملاحظة عدم اتخاذ مشترى البضائع احتياطات كافية في صفقات البيوع الدولية تجدهم آلوجيهم الوقوع ضحايا الغش^(٦٣) . وطرحت اقتراحات شتى بوضع برنامج توعية للتجار يبيّن ما يتطلب بصفقات البيوع الدولية من أخطار ويرشد هم إلى ما ينبغي اتخاذهم من احتياطات ضرورية . هذا

(٦٣) انظر على سبيل المثال ، reports by J. Thomas and J. Schults , CMI Colloquium on Bills of Lading, (Venice, 30 May-1 June 1983), "Documentary Fraud - A Banker's Views" , by Bernard S. Wheble, report submitted to the IUMI Cargo Workshop on " Crime in International Trade" , 13 September 1982, paper presented by Jacques Jones to the International Maritime Risk Conference organized by Oyez-IBC , April 1982 .

فضلاً عن حث المصارف المشغولة بفتح خطابات الاعتماد على القيام بدور أنشط في الاشارة على علاجها بالاحتياطات اللازمة (٢٤) .

٨٠ - وبناءً على ما يرد ذكره في صدد المصفقات المتbase بالغش التي كان ضحاياها مشتري بضائع، قصرت قدر المعمول من موثوقية البائع، وقصروا في الثبات اما من وجود السفينة المزعومة شحن البضاعة عليها في مكان ما قريب من ميناء الشحن، وأاما من قدرتها على حمل البضاعة المعنية (٢٥)، وقصروا في الاصرار على القدر الكافي من المستندات في خطاب الاعتماد (٢٦)، يتضح من ثم ضرورة تشجيع المشترين المحتملين على الاستزادة من الوعي بما يتغير طيفهم اتخاذه من احتياطات في تعاملهم مع غير المعرفين لديهم من البائعين أو الوسطاء .

٨١ - وتجهد كيانات شتى ، منها المكتب البحري الدولي ، في تحسين هذا الوعي عن طريق الحلقات الدراسية ، وشعبة منشورات معينة تقدم نصائح عامة حول ماهية التدابير الاحتياطية التي يتبعين على المشترين اتخاذها ، ومن بينها محاولة الثبات من موثوقية البائعين عن طريق الغرف التجارية المحلية في البلد المعنى (٢٧) . ومع ذلك ، وطنى نحو ما سلمت به الغرفة التجارية الدولية ،

(٢٤) وعلى سبيل المثال ، CMI Colloquium on Bills of Lading (أنظر الفقرة ٨٤ أدناه) ، المرجع المذكور .

(٢٥) " يستفاد من حالات عديدة مدوية أنه كان في مقدور أبسط الاحتياطات توقّي ضياع أموال جسيمة . إذ ثمة حالات عرضت فيها البضاعة في أسواق السلع الأساسية على أنها بضاعة طي ظهر سفينة في البحر ، بينما يتضح من مراجعة اسم السفينة في ميناء الشحن أنها تبعد في التاريخ المذكور عن أي ميناء بألاف الأميال . والعدّ هنا أنه لا العدل ولا الضحمة يتحققان من صحة تلك الواقع الأساسية . ولا غرو ، في ظل انعدام الاهتمام على هذا النحو بالتفاصيل ، أن تذكر أحياناً في السند العدل لا ينبع على حركة غاطس السفينة التي يفترض أنها تحمل تلك البضاعة"

Presentation by E. Ellen, "International Policing and the Concept of an International Maritime Bureau" at a seminar on " Prevention of Shipping Fraud" in New York, 26-27 June 1980, organized by The Shipbroker magazine and sponsored by the Institute of Chartered Shipowners, London, and the Association of Shipbrokers and Agents Inc, "Shibroker" (من حلقة دراسية يشار إليها فيما بعد بعبارة "حلقة USA") . ١٩٨٠

(٢٦) وطنى سبيل المثال " . وكثيراً ما يكون المشترون ، فيما يضعونه من شروط ، غالية في المذاجة . وفي احدى الحالات أذن المشتري للبنك بالدفع مقابل تقديم عشرة مستندات . وقد تبدو هذه حصافة منه – ولكن ثبت بامان الفحص أن كل مستند من المستندات العشرة صادر عن البائع أو وكلاء البائع . ومن ثم لم يكن أى منها صادراً من مصدر مستقل " . المرجع نفسه .

(٢٧) أنظر على سبيل المثال ، الغرفة التجارية الدولية ، دليل منع الغش البحري .

" لليست كل الأطراف ، وخاصة صغار التجار ، على المستوى اللازم ممتنع التدقيق في حماية مصالحها الدايمية كاملة . وليس من السهل إيقاعه موثوق به بخطابات اعتماد عن طريق اشتراط النصوص المأكولة ، بل وأيضا لا سندات خدمة استشارية ميسود احتتها لمنسقها الشركاء التجاريين ، " (٨)

جميع الأطراف التجاريين والذاقين

ولذا فتحت أهمية خاصة ، ليس فحسب لا سندات ، قصوى الضبابات ، المكنته في المعاملات التي تتسنم الاستشارية ، بل وأيضا لا سندات خدمة استشارية ميسود احتتها لمنسقها التجار ، ضمانا لا تخاذهم الخطوات المناسبة لحماية مصالحهم .

٨٨ - وقد يلوح ، نظرا للدور الرئيسي الذي تضطلع به البنوك في التجارة الدولية ، وخاصة فئة سداد قيمة البضائع بوجوب خطابات الاعتماد أن البنوك هي أنساب الكيانات لتوفير تلك الخدمة الاستشارية . فالبنوك ، بوصفها النقطة ال必ـرية لمرور العدد من المعاملات التي يتم بموجبها خطابات اعتماد ، سواء أكان البنك بذلك اصدار يعمل بناء على طلب من العميل يفتح الاعتماد ، أو بذلك دفع يقوم بالدفع بعوجب خطابات الاعتماد مقابل تقديم المستدات ، على وعي أفضل بحسب السلامة التي يتيحها توفيرها لخطابات الاعتماد كوسيلة دفع . هذا فضلا عن أن البنوك ، بوصفهما الكيان الذي يتحتم على المشترى الاتصال به لفتح خطاب الاعتماد ، مهيبة على أن أفضل وجها للإشارة على طالب الاعتماد بالضبابات الفرعية — سواء كانت تتعلق بالمستدات اللازم اشتراطها فحسب الإعتماد أو كانت في صدد إجراء التعريفات المستقلة عن موثوقية الشريك التجاري .

٨٣ - ولكن حاز القول بأن البنوك ليست على وجه الدقة مضطرة للقيام بهذه الدور ، فإنه يجحون القول بنفس القدر بأن البنوك ، بوصفها الجهة المسئولة لنظام خطابات الاعتماد ، عليها الترام أدبي معين بضمانت اقتداء المشترى المستدات المائحة التي توفر ترجيحا معقولا لكون الدفع بموجبها الإعتماد هو في الواقع الأمر سدادا لقيمة البضائع المعموم على مواصفاتها . هذا فضلا عن أنه يمكنها المساعدة من نظام خطابات الاعتماد إلى المستفيد من حيث اقتضائها عملية عن الخد مسات المودة — فمن أحسن مصالح البنوك التي ترغب بالاستقرار في هذا النشاط بالذات تهيئه مخال مس من الشقة التجارية في هذا الإجراء . وقدر ما يكون في المستطاع تجنب حالات الغش عن طريق منسق من المدقق في اقتداء المستدات ومن خلال التحريرات المسقعة عن الشركاء التجاريين ، فإنه يكون من مصلحة البنوك بالتأكيد تشجيع الأخذ بذلك السبلات .

٨٤ - ويشتري إيجاد هذا الدور والاستماري للبنوك مع التوصية رقم ٢ الصادرة عن الحلقة الدارسة للمعنية بسدات الشحن والتي تخدمها في البدقة اللجنة البحرية الدولية ، في ٣٠ أيار / مايسوـ (١) حزيران / يونيو ١٩٨٣ ، وأعتمدتها فيما بعد جمعية اللجنة البحرية الدولية ، وهي تعم على أنه : " ينبع للبنوك تحذير ملائمها من خطر الغش في خطابات الاعتماد المستديـة

وإشارـة عليهم بالتخاذ الاحتياطـات العـامـة " .

٨٥ - ورغم أن مثلي البنوك الواقعة في البلدان المتقدمة أكدوا في محافل شتى (٢٩) أنهم بالفعل يبدون المسوقة بشأن تدابير مكافحة الغش على وجه التخصيص، فالتوقع أن مثل تلك الخدمات غير ميسورة اياها في البلدان النامية التي لم تتطور فيها بعد تطروا كافيتها الخبرة بأمور النقل البحري الدولي والتجارة الدولية . ويبدو أن هذا الافتقار إلى الخبرة تؤديه ضخامة عدد حالات الغش المبلغ عنه التي ترتكب ضد صالح البلدان النامية على أساس من خطابات اعتماد فتح لدى البنوك المحلية دون ضمادات مستددة كافية. ويبدو فيها أن المشترى لم يقم باجراء التحريرات المعقولة عن موثوقية البائع .

٨٦ - وال المقترح من ثم استصواب قيام الفريق الحكومي الدولي بصياغة مجموعة من العيادى التوجيهية ترجع اليها البنوك لدى قبول طلبات فتح خطابات الاعتماد . فقد يكون في مقدور تلك العيادى التوجيهية أن تستعين بها البنوك التي لا تملك القدر الكافي من التجربة أو الخبرة بهذا النوع من المعاملات في إصدار العشوارة لعملائها بشأن الضمادات الازمة .

(ب) إنشاء سجل مركزي لسداد الشحن

٨٧ - في سياق مشكلة أخر تقديم سدادات الشحن في التجارة المحمولة بالناقلات ، يقوم بنك تشيس مانهاتن والرابطة الدولية لمالكي الناقلات المستقلين بصياغة مقترنات بإنشاء سجل مركزي تودع فيه سدادات الشحن فور اصدارها وتحفظ فيه بدلاً من انتقالها العادي من المشترى إلى البائع . وتدون في السجل المعلومات المتعلقة بسد الشحن ويكون التسليم الى حاملي الأخير المدون في السجل . وفيما يلي وصف عمل "السجل" المقترن :

" يتعلل الفرق الرئيسي بين النظام الحالي وبين "السجل" المقترن في الاستعاضة عن التبادل العادي لورقة سند الشحن بنقل المعلومات المتعلقة بسد الشحن بقلا الكترونيا . على أن يستمر اجراء عمليات تظهير سند الشحن وتسويمه واستلامه ، ولكنها يجريها "السجل" وكيلًا عن البائع والمشترى على التوالي . وتطرح جانبها عملية الانتقال العادي لسد الشحن ."

وكيما يتحقق ذلك ، يقدم سند الشحن بالأسلوب المعتمد ولكنه يسحب من التداول فور استيفائه في مينا الشحن ويرسل الى "قبو السجل" لحفظه . ويجرى في "السجل" بوصفه وكيلًا عن المشترى والبائع على التوالي ، أيه تغييرات في الحقوق تتطلب تظهير سند الشحن . وعند ما تصل السفينة الى مينا التفريغ ، يبلغ "السجل" الى ربان السفينة (ربما من خلال مالك السفينة أو وكيل مستأجر السفينة) الرقم الشفرى باسم المالك الأخير المدون في السجل . ويبوأفي المالك الأخير المدون في السجل برسالة معاشرة يستخدمها في تقديم نفسه للريان شأنها شأن استخدام سند الشحن " (٣٠) .

(٢٩) انظر على سبيل المثال ، Report of the CMI Colloquium on Bills of Lading, Lloyd's List, " Banks urged to advise on fraud" , 2 June 1983)

Bill of lading Registry System, Issue Paper No. 1, " Processing Communications Systems" , submitted to the International Forum on Seaborne Trade Documentation, 11 April 1983, p. 1 . (٣٠)

٨٨ - ويقصد في النقام الأول من مقتراح إنشاء ذلك السجل المركزي أن يحل مشكلة تأخير تقديم سندات الشخص إلى الذي يتطلب تسليم البضاعة دون تقديم سند الشخص ، ربما بهدأة تقديم المرسل ضمانة مصرفية أو خظاب ضمان - وهي مشكلة متواترة بين البضاخة في المطريق وفقوم بتمويل المبيعات المصرفية بالنقل ، حيث يتركب شئ في السجل المركزي المقترن من شأنها أن تؤدي عرضًا إلى منع الدولي . وشئ مع ذلك جوايب شئ في المطريق المقترن من شأنها أن لا قصر الاستفادة منه على التجارة المعمولة بأسلات أنهم أنواع الغش المستندى وإنما يمكن لا قصر الاستفادة منه على التجارة المعمولة بالاقات المطرقي نحسب ، وإنما امداد استخدامه إلى غيرها من أنواع النقل البحري . ولكن تعدد في هذا التقرير التفصيل في شرح كافة جوانب المقترنات الداعمة إلى إنشاء "السجل المركزي" ، إلا أنه مسرين المسؤول ، لفهم آلية معنى العرض في السجل المقترن فهما كاملا ، واستعراض الخصائص الرئيسية فهي لهذا النظام *

٩٨ - والمعترج ، أولا ، أن يشتراك الملايقون ، سواء ، صناعي جرو المصنف والملاك ، على أساس سلبي ، فيما تشاً بذاته على ذلك ملفات رئيسية للمشترين ووكلاهم وسففهم (بما في ذلك أصحاب السفن ولعلمها وأرقام تسجيلها في سجل المويد) . وبعد ذلك تتحذ الترتيبات فيها يتعلق بالرسائل الالكترونية أو رسائل التلكس وطرق " مفاتيح الاختبار " أو الداء الإرتجاعي لتأكد صحة كافة الاتصالات التي أجريت مع السجل .

٩٠ - والمعترض أن يتم إنشاء مفاوضات أول بيع للبضاخة الإتفاق على استخدام نظام السجل المركزي ، وبعد ذلك يقوم المشتري بإبلاغ السجل معلومات مبدئية معيينة عن سند الشحن . فيقتضي السجل ملف عملية جدية وبمحضها بالبيانات معلقة لديه . كما يستعمل الت bliغ على اسم السفينة المرشحة . وعدهما تصل إلى السجل من البائع وبيان السفينة كلها رسالاتان تتبعان تماما مسببا رسالات المشتري هوية وشروطها ، وبحدث التطابق في مقاييس الاختبار ، يجري تشبيط الملف للحساب صاحب التسجيل . وبخوض سند الشحن ذاته في مواد الشحن وينقل إلى السجل لحفظه ولتشكيل مراجعة نهاية لصحة الرسالة (٣٢) . والمعترض عد ذلك أن يظل " صاحب التسجيل " هو الرئيس الأول إلى أن يتم إشعار السجل بأن البضاخة قد بحثت ، وفيها يلي وصف عملية انتقال الملكية :

يقوم البائع (صاحب التسجيل) بإشعار السجل باسم المشتري الجدد بعد ما يتم بيع البضاخة المعنية . كما يزور البائع المشتري أيضا بجذازة من بيانات لدى الإيجابي . وتختبر أولا رسالة البائع . فإن مرت ، يقول السجل عد ذلك الرسالة الظاهرة من المشتري المسئ . فتختبر هذه الرسالة كذلك ، وههي لن تمر إلا إذا تضمنت الجذازة التي زوده بها البائع . فإن تطابق محتواها ، يتم قيد صاحب التسجيل الجدد . وعده ذلك يقتضي السجل ، بوصده وكلا من البائع ، بالتنظيم المادي على سند الشحن المحفوظ في قبوه (٣٣) .

(١) المرجع نفسه ، ص ٦ . تتوفر المراجعة العزف وجة للبيانات ، يتوخى إمكان اتخاذ

ترتيبات مع سجل المويد ، على سبيل المثال ، للحصول على معلومات عن السفن والحمولة .

(٢) المرجع نفسه ، ص ٣ .

(٣) المرجع نفسه ، ص ٣ .

ويرد فيها بيلي وصف عملية إجراء التسليم من قبل الناقل المشترك إلى الشخص المخول في استلام البضاعة :

" يحدث التسليم علىوجه التالي :

عندما تقترب السفينة من ميناء الفريخ، يقوم مالك السفينة أو الوكيل باشمار السجل طالباً اسم صاحب (أصحاب) التسجيل، وبعد ذلك ي Suspender السجل من صاحب التسجيل عما إذا كان يرغب في الاستلام، ومهما في بعض الحالات قد لا يرغب في تنظيم عملية التسليم من خلال السجل بسبب :

- ١ - وجود نزاع حول البضاعة، أو مطالبه لا سباب معروفة لديه بسحب المستدات من السجل
- ٢ - وارسلها إليه.

وفي حالة القبول بلا سجل من جانب صاحب التسجيل، ترسل رسائل إلى الناقل وصاحب التسجيل شخصين رقم اختيار يستخدم في إطلاعه بهم ^{٣٣} وبعد ما يتم التسلیم يقوم السجل، وكلما عن الناقل ويعملها من الناقل، بالتوقيت ^{٣٤} سد الشحن بالغباره متنهما ويتصرف فيه في جميع الأحوال طرقاً لتجويمها الناقل.

٩١ - وعلى افتراض تصريح ماهو ملائم — كالقتراح — من " شفرات الاختبار " وطرق " الدليل " الإرجاعي " لبيان إلا يحمل السجل إلا بناء على رسائل ومعلومات من الإطراف " صاحبة الشحن " فإن السجل عندئذ يفترض يوضح المستودع الرئيسي لكافة المعلومات تقريراً الخاصة بالمشحنة — مسراوه الواردة من البائع أو الناقل أو المشترى، ويكون في مقدوره من ثم أن يكتشف متى لا تتطابق المعلومات المتداخلة الآتية من مصادر مستقلة — وهذه هي أولى دلائل حدوث الغش.

٩٢ - وإذا ما أنشئ السجل على نحو العصرى والموصوف أعلاه، فإن التزام بيان السفينة بتوافر السجل استقلالاً بتعزيز لبيانات المشحنة يوفر مراجعة أو توسيعية لدقائق، بل وصحة سند الشحن المقدم من البائع ومدى يكشف نظام السجل أو توتمتها في الحالتين الغش، البحري المنظوى على تحويله سند شحن كان صحياً في الأصل، وذلك المنظوى على اصدار سند شحن من بضاعة لا وجود لها بالمرة، وذلك بعد تطابق البيانات الواردة من الناقل في الحالة الأولى، وبعد مرور أربعة أيام من الناقل في الحالة الثانية.

٩٣ - ومن شأن نظام السجل أن يمنع أيضاً حالات الغش القائم على تعدد بيع البضاعة استقادا إلى نسخة متورة من " أصول " سند الشحن والمستدات المرفقة له، بقدر ما يختبر صحة تلك " البهوع " بمعالجتها في نظام السجل، ومن الواضح في تلك الحالات أن البهع " الثاني " لا يمكن أن يتم لأن بذلك بيانات السجل سوف يكشف سبق انتقال حقوق " البائع " وأنه لم يعد صالح التسجيل.

البضاعة طالما كان الناقل على علم بوجود الأصل الحقيقي (الأصل المحققي) في السجل وبالغسل ، تتعفي حالات الغش التي يحصل فيها المشتري على البضاعة مقابل تقديم خطاب ضمان (يسبب ظاهر وصول سند الشحن ثم يبيع سند الشحن إلى مشترى حسن النية ، لأن الخطورة الأولى في هذا العرش ، أوى ادعاه فقد سدادات المشحن وطلب تسليم البضاعة مقابل خطاب ضمان ، لا يمكن أبداً أن يتم فسخ نظام السجل على افتراض استخدام هذا النظام طوال مدة النقل بورتها) .

٩٥ — و رغم هذا التوضيح للحالات التي من شأن نظام السجل المقترن الحبلولة فيها دون حدوث أى نوع معينة من الغش ، فيجب التزوير بأن نظام السجل لا يمكن أن يمنع حدوث كافة أنواع الغش . وعلى سبيل المثال ، ولكن يمكن معه تدليس البيوع المزدوجة (٣٥) . بيد أنه من المهم في هذا السياق فالبيع شرط ما يمكن حدوث تدليس البيوع الثاني خارج السجل (٣٥) . ملاحظة أن المشتري في نظام السجل يظل متبعاً بالحالية يقدر ما يستخدم نظام السجل طرسواً مدة النقل بورتها . وفي هذه الحالة يتعذر على الناقل الدليل على المشترى في السجل تسليم البضاعة قسلباً قانونياً مقابل تقديم سند الشحن مدعي بأنه الأصل الصحيح (٣٦) . ويقتصر إلى ذلك الحماية على عدم وجود الأصل الحقيقي (الأصل الصحيح (٣٦)) .

(٣٥) يمكن أيضاً حدوث مثل تلك ال碧وح الثانية خارج نظام السجل من قبل المشترين الذين يتسللون البضاعة من خلال نظام السجل بينما يستغفون في نفس الوقت بمجموعة ثانية من المستعدات الأصلية .

(٣٦) من المعتفق أن المشتري الأول الذي يستخدم السجل يظل متبعاً بالحالية حتى لو كان سند الشحن المودع في السجل هو سند المزور . إذ طالما أوضح المشتري لدى أول اتصال له بالسجل أنه هو نفسه المرسل إليه العسمى في سند الشحن ، فإن السجل سوف يليقظ أي تخدير في السند الحقيقي . وممكناً ، ومن خلال ضمان كون السند الحقيقي مجرد لصالح المرسل إليه (وهي معلومة تتعذر استقللاً من الناقل إلى السجل مباشرة) ، لا يمكن في وسیع البائش نقل حقوقه بغير السند الحقيقي إلى مشترى حسن النية خارج السجل عن طريق تزوير توقيع المرسل إليه . ومن ثم ، فعندما يرفض الباقي تسليم البضاعة إلى المرسل إليه الثاني ، يمكن لهذا الرفق مبرره حتى لو أثبتت هذا الأخير أن السند المدوع في السجل هو سند المزور . وبجمل القول ، فالمعتقد في مثل هذه الحالة أن المشتري يوصي صاحب التسجيل بعنفي السند المودع في السجل ، سوف يعتبر صاحب الحق الحقيقي في البضاعة .

والحالة الوحيدة التي يمكن إلا يتعين فيها بالحالية المشتري الذي يستخدم السجل هي حين يفتح البائش بنفسه ملف العمليات وقد مسند شحن مزوراً محرياً لصالحه هو كrossel إليه . ولها كان الشأن أن يتطابق هذا مع المعلومات الواردة من الناقل وعضاً مع المعلومات الدلى بها لدى فتح ملفه العمليات ، فسوف يكون في وسیع البائش تحرير السند المزور في السجل دويناً طلاق صحيحاً خارج نظام السجل عن حيث هو المرسل إليه العسمى حقيقة . بيد أن هذه الحالة حالة مخصوصة تماماً من حيث طبيعتها . ولا لأن البائش المدلس لميس لديه ما يدفعه للتأكد من تقديم سند المزور إلى المسجل إذ أنها كان الطريق الذي يسلكه فسوف يحصل على السادس مرتين . وثانياً فهي حالة لا تتطبق على مشتري البضاعة الذي يفتح ملفه العمليات بنفسه قبل الشحن . وعندئذ ، وكما تقدم ذكره آنفاً ، يظل المشتري متبعاً بالحالية من البث

المشتري الثاني الذي تسلم السند الزائف خارج نظام السجل . ويمكن القول من ناحية أخرى بأن المشتري الثاني قبل المخاطرة أذ لم يصر على استخدام السجل وأن هذه الحالات، فضلاً عن ذلك، ما كانت لتحدث لو أصبح السجل نظاماً معمماً (٣٧) .

٩٦ - ومن الأمور التي تشكل ثغرات أخطر في استطاعة نظام السجل المقترن على منع الغش، إذا ما امتد العمل به إلى البضائع العامة المنقولة بعوجب سندات شحن، هي عجزه عن اكتشاف التدليس المنطوي على شحن بضائع غير مطابقة للمواصفات، وشحن تفاسير في حاويات معبأة من قبل، وعن اكتشاف أي نوع آخر من الوصف الكاذب للشحنة لا يكتشفه الناقل "أثناء" المراجعة قبل الشحن لاثباته على سند الشحن . كذلك لن يكتشف نظام السجل حالات الغش التي ترتكب بالتوازي مع الناقل ويتجاوز نسبياً فيما يبدو خطر الغش . وإن كان ممكن حدوث في جميع الحالات، ربما باستثناء الشحنات التي يضطلع بنقلها ناقلوں راسخو القدم - في حالة السفن العارية أو مشارط الایجار الزمنية ، وفي الحالة الأخيرة بالذات حين يؤذن لمستأجر السفينة في مشارطة الایجار بتوجيه سندات الشحن نيابة عن الربان .

٩٧ - وأخيراً، وإن تلك ثغرة جواب معيينة في نظام السجل لا تزال حتى لحظة إعداد هذا التقرير بحاجة إلى توضيح ، فقد يود الفريق الحكومي الدولي تقييم مزايا المقترن ونقل آرائه بشأنه إلى المنظمين للنظر فيها . وقد يود الفريق، فضلاً عن ذلك، ولاحتلال تطبيق النظام على أوساط التجارة الأخرى بخلاف التجارة المنقولة بالناقلات فحسب ، أن يكون على طم مستمر بتقدم المشروع وبالخبرة المستفادة في المرحلة الأولى من تنفيذه (٣٨) . ورغم أن النظام المقترن لن يكون في وسعه الحيلولة دون حدوث أنواع معيينة من الغش ، فالمعروض أنه بالامكان ، لو استخدم بالاقتران مع الضمانات الأخرى المقترنة - وبالذات مقترن "الخدمة الإضافية" المصرفية المشار إليها في القسم الفرعي (د) من هذا الفرع المخصص لحالات الغش المستند (الفقرات ١٤٠-١١٦) - أن يجد ومحمل وسائل منع الغش في مجموعها نظاماً واقياً جد فعال علية ضد الغش البحري المستند فيما لو قام السجل المركيبي المقترن بوظائفه على النحو المتوقع .

(ج) سند الشحن "التأمين"

٩٨ - لئن كانت سندات الشحن مستندات ثابتة لملكية البضاعة - لا يمكن المرسل إليه فحسب من استلام البضاعة من الناقل بل وتمكن البائع أيضاً من استيفاء الدفع بعوجب خطابات الاعتماد المفتوحة من المشتري - فهي مع ذلك تعتبر مستندات سهلة التزوير نسبياً - حيث تحرر عادة على ورق أبيض .

(٣٧) من الممكن تماماً أن تكون تكلفة النظام - المقدرة بواقع ٤٠٠ إلى ٣٠٠ دولار عن الشحنة الواحدة - تكلفة مانعة من استخدامه في الشحنات الصغيرة المنخفضة القيمة نسبياً ، بينما أنه من المستبعد على أية حال أن تكون تلك الشحنات هدفاً للغش .

(٣٨) من الغفوم أن شعبة مشروعها تعوز جهاً متوفياً على خطوط بحر الشمال يتوقع البدء في عملياته في خلال سنة ونصف التي سنتين .

وميسور شراوها ببيانه " على قارعة الطريق " . وقد كان هذا الوضع أساساً للدلالة بعض الاقتراحات الرامية إلى تضييق إمكانيات تزوير سندات الشحن (٣٩) وهي اقتراحات جديرة بالنظر .

١٠ سند شحن المكتب البحري الدولي

٩٩ - من العفهم أن المكتب البحري الدولي ينظر حالياً في استحداث سند شحن يصعب تزويره ويخلص تداوله للرقابة . ولن لم يتقرر بعد نهائياً المعيي في المشروع ، فقد كان المكتب البحري الدولي قد دعا من قبل إلى توفير المزيد من عناصر الأمان في تماذج سندات الشحن (٤٠) . وإذا ما تقرر الأخذ بنموذج سند شحن المكتب البحري الدولي " المأمون " المقترن ، فالفهم أن يكون قوامه معايili : (أ) ورق يحمل علامة مائية برمز معين ؛ (ب) ألياف أصطناعية ملونة موزعة على الورقة كلها ؛ (ج) معالجة بالحساسية متساوية في نوعيتها لها هو معمول به في الشيكات ، منها لا يحويه فيه وكوسيلة أيضاً لتوثيقه ؛ (د) رقم مسلسل لا يتكرر . وذلك مع توخي إمكان تعديل المواصفات الدقيقة للمستند بما يتاسب مع كل تجارة على حدة . على أن يكون تحرير السندات وتداولها تحت رقابة هيئة بعينها ، مثل الغرف التجارية المحلية . وتصدر تلك السندات للشاحنين بناءً على طلبهم في مقابل إيصال . وتسجل الأرقام المسلسلة فور التوزيع . وتخطر البنوك وتتسلم عينه من النموذج . ويعتقد بالطالي أن البنوك ستكون في وضع يسمح لها بالتحقق من صحة النموذج وأن النظام ، بتعينه من تعقب شخصية المشتري حال حدوث الغش ، سيوفر رادعاً معقولاً ضد تزوير سندات الشحن .

١٠٠ - واستناداً إلى المعلومات المتاحة للأمانة في شأن مقترنات المكتب البحري الدولي ، ومنع مراعاة أن النظام المقترن ليس فيه ما يمنع من أن تدرج أصلافه سند الشحن ببيانات زاغة (٤١) ، يجد أن فتح نجاح النظام أو فشله إنما يتوقفان على درجة الرقابة على توزيع المستند من أجل ضمان إمكانية تحديد هوية المشتري . فبقدر ما يكون اصدار المستند لأفراد أو شركات غير معروفة تماماً أو لا يمكن تحديد هويتها ، يظل الخطر قائماً فيما يتعلق بصيغة تداوله " غير خاضع للرقابة " . وغير واضح أيضاً أن يكون ثمة ما يمنع من انتقال نموذج أبيض من سند الشحن انتقالاً سبيلاً ، ومن ثم غير خاضع لرقابة ، إلى شخص آخر ، قبل استخدامه في عملية شحن . وفي هذا الصدد لا تزال ثمة مشاكل عملية معينة في مجال الرقابة على التوزيع في حاجة إلى تحديد ، مثل مدى الجدوى الفعلية لاستخدام ضوابط كافية في توزيع ذلك المستند تضمن قدرًا معقولاً من رجحان التعرف على الهوية .

E. g. "Shipping companies... should tighten up their bill of lading (٣٩) department and consider the use of an embossed coded number on each bill of lading at least for high-valued or large parcels of cargo". Ellen and Campell International Maritime Fraud, pp. 117-8 .

Forged Documents and the Shipping Industry ", Parts I and II, Report (٤٠) of the IMB, see Fairplay, 12 August 1982, p. 31 : "IMB says shippers and banks must tighten up on documentary fraud" .

(٤١) ولو على افتراض كون سند الشحن المستحدث سندًا غير قابل للتزوير إطلاقاً ، فيلتفي بذلك خطر التقدم بسند مدلس ، وافتراض استحالة تحويل البيانات متى ما أدراجته في النموذج .

الحقيقة في كل حالة، ولووح المسؤولية التي يمكن أن تنشأ عن الإهمال بالتقدير في اتخاذ خطوات الكافية من هوية سطلي المسند، وشدة غير ذلك من المصادر التي يمكن تقبل مالكيسي السفن لسداد شحن كوهنده.

١٠١— فإذا تنسى حل المشاكل الخليلة الملائمة المقتضي، يمكن عند ذلك شحن المكتب البحري الدولي أن يوفر على الأقل رادعاً ما ضد ارتكاب الغش البحري من حيث أنه يلجن مركبته المحتلين إلى كشف هوياتهم من أجل الحصول على المسند الملازم، ويقصد بذلك المكتب البحري الدولي أن يعمل بثابة مستند اختياري يستخدم حين لا يكون المشتري على معرفة جديدة بالبايسنج ويرغب في اتخاذ خطر الغش عن طريق استعمال هذا المرادع، وهو في تلك الحالات سوف يشنسرط على البائع كجزء من الصفقة أن يكون شحن البضاعة بموجب معدج سند شحن المكتب الدولي البحري وأن يكون ذلك المنموز جزءاً مشروطاً في صفة البيع ومشترطاً كذلك المستعديات التي يقدمها البائع لاستيفاء الدفع بموجب خطاب الإعداد.

١٠٢— وقد يود الفريق الحكومي الدولي تقديم هذا المقترن من الناحية العملية والبالغ إرائه السبب المكتب البحري الدولي.

١٠٣— تحسين أساليب استخدام الأخطار

١٠٤— إزاء ضيق نطاق آسخدام توقيع الريان أو الوكيل كرسيلة من وسائل اعتماد صدقات الشحن، فقد طرحت بعض الاقتراحات لتحسين الإرقاء بالأساليب المستخدمة إلا خطأ كرسيلة اعتماد بدالة (٣٤)، ومن المعهوم في هذا الصدد إمكان استحداث إشعار متعدد الألوان يصعب تزويرها بوجه خاص، ١٠٥— ومن المركوك أن هذا الاقتراح قد يكون قيداً في تيسير مهمة مختلف توكيلات كل خط ملاحي على حدة في التتحقق من صحة سندات الخط بالذات المقدمة لاستلام البضاعة، وقد يكتون بذلك فعلاً ضد حالات غش المشتري الموصوف أعلاه (الفقرة ٢١).

١٠٦— أما إمكانية الاستفادة من تحسين أساليب استخدام الأخطار على ذلك النحو فهي تبليغ التحقق من صحة سندات الشحن ملعاً للحالات غش البائع، فما زف فيهمزيد من الشك، تقني تبليغ الحالات، قد يحتاج إما المشتري أو وكيله (وعلى سبيل المثال، بذلك الدفع في ترتيب يشمل خطاب اعتماد) أن تكون في حوزته مقدماً نسخة صحيحة من تلك الأختام لمعاشراتها بالختم الموضوع على السند المقدم للدفع، ولا لم يكن التوزيع عليها وعلى المستوى العالمي، وهو احتلال غير مرجح تماماً (ما لم يكن ذلك جزءاً من مخطط عالم لكافحة الخاطر المشترون أو بوكهم إلى معرفة الخط الملاحي سلفاً والحصول منه رأساً على نسخة صحيحة من ختمه (٤٤)، وهو جراها، قد لا يكون عملياً في كل حالة).

• See also "Forged Documents and the Shipping Industry", Part II (٤٥)

See, e. g., " Suggestions by the Security and Investigation Services" (٤٣)

Fairplay, 7 April 1983, p. 3.

(٤٤) أما لو جاءت تلك المسنخة عن طريق البائع فمن يكون شمعة بالطبع ما يحسن صحتها.

٧ - ١ - ومن المعلومات الأخرى في ذلك النظام ، مالم يطبق تطبيقاً عاماً على أساس الزامي ، أن البائع يستطيع دائمًا استخدام خط ملاحي غير مشترك في النظام • ويستطيع المشتري بالطبع تدليل طلب الصعوبة بالنص مقدماً على عدم جواز استخدام خط ملاحي غير "مشترك" • ويع ذلك ، وما لم يسترط تعريف ما أو معابر دنيا معينة للبait في مدى "صعوبة تزوير" الختم ، فسوف تضليل قيمة هستذا الشرط السابق .

٨ - ٠١ - وسوف يتبعين ، فضلاً عن ذلك ، معاملة الجهاز المستخدم في سك الأختام الخاصة كما لو كان مستخدماً في سك العملات ، فيحفظن في مكان ظاهرين في غير سمات العمل • وتحت عنده فان كسر احتفال حدوث السرقة يجعل من نظام إلاختام برومته ظاماً عديم الجدوى • وقد يتبعين في ظلسك الحالات اداً خال تتعديل على تصميم ختم معين ، ليصبح عديم الجدوى هو الآخر بعد وقوعة أخرى .

٩ - ٠٢ - وأخيراً ، فمن غير الواضح كيفية التحالف في حالة تأجير سفن الخط الملاحي بموجب مشارطة ايجار تعطى وكلاً مسؤولية حقوق توقيع سندات الشخص عليه عن الربستان . فيقول الأمراضا إلى إدارة ذلك الملاحي جهاز الخطم — فتكون دعوة إلى الغش عن طريق خلق فائدة من مستأجرى السفن " ذوى اللوحات المخاسية " — وإنما إلى ضرورة تسليم كل سند بعد ذلك إلى الخط الملاحي لختمه .

٦ - المعرفة السابقة بتوقيع البيانات على سند الشحن

١٠ - ٠١ - أوصى المكتب البحري الدولي بأنه يتبعى أن أمكن لمشتري البضاعة الحصول مقدماً على مذوج توقيع الشخص الموقع على سند الشحن ، وأذ ما طبق المذوج بخطاب إلا عتماد (٥٤) . وغير واضح بذلك ، فعليه أن يتحقق المذوج بالذك عن طريق البائع ، فبد يعني عذر أن يستحصل المشترين على ذلك التوقيعات . فإذا تم ذلك عن دوينا طائق ، بمجرد تقديم توقيعه عليه مباشرة من الخط الملاحي يفترض سبق معرفة الخط الملاحي المستخدم . فضلًا عن أنه ، إذا ما اشترط إفاق توزع التوقيع بخطاب الاختصار (وهو أمر ليس بالعادة) دون اجراء تعدل في خطاب الاختصار . وبطلب هذا التعديل اشتراك من البائع إلى المشتري ، وإصالاً ما شارا من المشتري بالخط الملاحي الجديد للحصول على توزع توقيع جيد ، ثم إبلاغ المذوج إلى البنك القائم بفتح الاعتماد ، وأخيراً موافاة بذلك الدفع بالمستودج الجديد . ويشتمل كلما أن تكون الشحنة في ذلك الوقت قد بلغت ميادن الوصول • وعلى إيه حال . وتبتجة لذلك الخط خبرات ، يمكن البائع قد استوفى الدفع بمحجب خطاب الاختصار في حوالي المهلة المتوجه طدة لإنجاز ذلك النوع من المعاملات التجارية .

"A Profil on Maritime Fraud", submitted by the IIMB to the IUMI Cargo Workshop on " Crime in International Trade ", 13 September 1982, p. 10 . (٤٥)

- ١١٠ - وقد طرحت أيضاً بالمناسبة فكرة الشأن سجل دولي لتوقيعات جميع الأشخاص المفوضين في جميع الخطوط والتوكيلات الملاحية في توقيع سندات الشحن . وعندئذ يعمم سجل التوقيعات المذكور على جميع البنوك المشغولة بالدفع بموجب خطابات الاعتماد . وتلزム هذا الاقتراح ضرورة تحديد عدد الأشخاص المفوضين في توقيع سندات الشحن بما بشخصين أو ثلاثة أشخاص في كل منشأة .
- ١١١ - وشدة زعم يقول بأن الفكرة ستكون قابلة للتنفيذ بفضل التقدم التكنولوجي في أنظمة معالجة البيانات والاستنساخ الضوئي . بيد أنه قول مردود بصفة طامة على أساس أن تغيير الريابنة بـ "والوكلا" يقع بصورة متواترة إلى حد أنه سيمضي للغاية ملاحقة هذه التغييرات فورياً بأى وجه في السجل (٤٦) . وفي هذا الصدد ، فإن النظام يغدو معوقاً للتجارة ، بقدر تخلف السجل زمنياً عن الوقت الذي يحتاجه الريان الجديد ، الذي لم يوزع تعوزج توقيعه بعد ظهير بـ "بنك الدفع" في تذليل السند بتوقيعه وإرسال ذلك السند إلى بنك الدفع .

(اد) "الخدمة الإضافية" المصرفية في ترتيبات خطابات الاعتماد

- ١١٢ - تردد القول بأن القواعد والمعارض الجارية الراهنة التي تتبعها البنوك في خدمـة خطابات الاعتماد تساعد بصورة لا يستهان بها على ارتكاب حالات الغش المستبدى وينبغي بالطالي تتحققها أو تكملتها لـ "حماية أفضل لعملاء البنك" ، أي لمشترى البضائع الذين يستخدمون هذا اللون من ألوان التعامل (٤٧) . وبالعشـل ذكرت الأـمامـة ، في تقريرـها السابق إلى لجنة النقل البحري ، ما يلي :

Wilson , W.A. , " Documentary credits and Uniform Customs" , paper (٤٦) delivered at a seminar on " Prevention of Shipping Fraud " , 10 May 1979 , London , organized by The Shipbroker magazine and sponsored by the Institute of Chartered Shipbrokers (hereinafter referred to as " The Shipbroker Seminar, 1979") , p.44 .

" The 'Uniform Customs and Practice for Documentary Credits' in my (٤٧) view clearly require re-examination in this context" . Opening address by the Hon. Mr. Justice Kerr , Shipbroker Seminar , 1979 , p. 41 .

"If the millions of dollars which are being lost each year belonged directly to the banks , rather than to their customers , would they be satisfied with the system as it stands at present?" "A Senior Police Officer's Review and Analysis of some recent Shipping Frauds" , presentation by Eric Ellen , ibid .

" The rules of law relevant to the banks' duties should be examined " . "Documentary Credits and Uniform Customs" , presentation by W.A. Watson , ibid and "The present system of international trade under documentary credits must be made more secure against fraud and forgery - otherwise the system runs the risk of collapse" , "Crime pays too well" , by Niklas Kohlbom , Chairman of Atlantica Insurance Co. Ltd. , Sweden , in its Annual Report 1981 , p. 13.

" ٠٠٠ إن هناك حاجة إلى استعراض متعمق للقواعد الدولية التي تستند إليها المصادر فهذا يتطلب بالاعتمادات المستدية من حيث علاقتها بمعنفقات المقل البحري ، بغية تحديد كفايتها في مكافحة التدليس البحري . وفي هذا الصدد يمكن النظر فيما إذا كانت هذه القواعد تقسم المسؤوليات بالعدل على الأطراف (أى المصارف / المشترين) ، دون أن يغيب عن البال وظائفهم وواجباتهم والفرص المتاحة لهم للتحرك من أجل معح حسدوت التدليس البحري "(٨) .

وهو أمر يتطلب تركيز الإصلاح على المعدام وجود أى التزام من جانب تلك الدفع بموجب خطط سبب الاعتماد باجراه أى نوع من التجاريات عن صحة أو دقة المستديات التي تعدل البضاعة قبل صرف الاعتماد .

١١١ - وقد تعرضت الاعراف والممارسات الموحدة للاعتمادات المستدية الصادرة عن الغرفة التجارية الدولية والتي تستند منها البنوك في معظم البلدان كقاعدة تقوم عليها تلك المعاملات ، إلى انتقاد صريح ، لا سيما المادة ٨(١) ونصها كما يلي :

"في عمليات الاعتمادات المستدية ، يتعامل جميع الأطراف في مستديات لا في سلسلة"

والمادة ٩ ، ونصها كما يلي :

"لا تتحمل البنوك أية تبعية أو مسؤولية عن المستديات لا من حيث شكلها أو كفاليتها أو دقتها أو صحتها أو زيفها أو إثراها القانوني "(٩) .

١١٢ - ولقد قيل بأن تلك القواعد ضرورة لأن ضخامة عدد المعاملات المستدية التي تجريها البنوك تحول دون المضي بالشخص إلى ما يجاوز ظاهر المستديات ذاتها . وهذا فضلاً عن أن اتساع عدد الشركات الملحوظة وكذلكها عبر العالم يجعل من غير العملي التتحقق من صحة أية مستديات بما في ذلك سدادات الشخص أو صحة التوقعات العديدة بها تلك المستديات . وسيجيئ تلخيص

(٤٨) TD/C.4/244 ، الفقرة ٢٣ .

(٤٩) تقوم حالياً الغرفة التجارية الدولية بتحقيق "الاعراف والمارسات الموحدة للاعتمادات المستدية" "المراجعة تزييد استخدام بيهارات الشخص غير القابلة للتد او ، بعد أن مبدأ اقتصر الاسترلام البنوك على مراجعة " ظاهر المستد " فحسب لا يزال كما هو دون تغيير . وفي وقت كتابة هذا التقرير كانت اللجنة المعنية بالاساليب والمارسات المعرفية قد اعتمدت المعنق وقد منه المسى مجلس الغرفة التجارية الدولية لاقراره ويتوقع دخوله حيز الدفاذ بتاريخ ١٧ تشرين الاول / اكتوبر ١٩٨٦ وترت الماديان (١) و (٩) المقتبسان أعلاه مستديتين في المنس بوصفهما بالمادتين ٤ و ٦ على التوازي . أما المادة ٢١ ففيها تغير صياغي ضئيل فحسب أدخل على النص الحالي . وأمسا والخد مات و / او غيرها من الاشطة التي قد تتعلق بها المستديات " .

الحجج بصفة عامة ، القول بأن مكتب بنك ما (غير مذكور بالاسم) قدمت إليه في يوم غير مقصود لذاته ، للدفع بوجوب خطابات اعتماد ، ٣٥٢ مجموعة مستندات ، تضم ٢٩ خطاباً ملائياً مذكورة في سندات الشحن ، وتشمل ٤٧ نوعاً مختلفاً من البضائع فيما بين ٥١ بلداً مختلفاً (٥٠) .

١١٥ - وأشارت شكوك حول ما إذا كان ذلك ، حتى لو تجمّم بذلك الدفع وقتاً أطول في التحسرى ، يوفر حقيقة ضماناً ذا شأن . فرغم التسليم بأن البنك قد يستطيع التتحقق من وجود السفينة والبائع ، فهو لن يستطيع البت فيما إذا كانت البضاعة محملة على تلك السفينة ، ناهيك بالجزم بطبيعة ونوعية البضاعة (٥١) . وقيل بأنه بدلاً من الاعتماد على البنوك في إجراء المزيد من التتحقق ، فعلى المشتري أن يضطلع باجزء هذا التتحقق بنفسه ، من حيث أنه هو الذي أجرى معظم الاتصالات بالبائع والله هو في الواقع الذي أبرم عقد البيع . وعلى نحو ما قيل في هذا الصدد فإنه :

"في التحليل الأخير ، تكمن الحماية الشاملة للمشترين والبائعين في إجراء التحريرات الكافية التي يستطيعون معها الاطمئنان إلى زراحته الأطراف التي يتعاملون معها قبل الدخول في أي ارتباط ملزم . وينبغي أن يقع على عاتق المشتري جملة من الغش" (٥٢) .

وفي نفس المعنى ، يشير "دليل من الغش البحري" ، الصادر عن الغرفة التجارية الدولية ، على المشترين بالاستفادة القصوى من الغرف التجارية المحلية في الاستعلام عن البائعين المحتملين ، والاستفادة كذلك من إجراء استقصاء مستقل يتناول البضاعة وشحنها على السفينة المسماة (٥٣) .

١١٦ - ويستمر مع ذلك الافتراض عن عدم الارتياح إلى النظام الحالي تأسساً على أن التحريرات التي يجريها المشتري - وعادةً ما تتعلق ببائع يقيم في قارة أخرى - تكون غير دقيقة (من حيث أنها لا تعطي دائماً صورة ملتبطة عن موثوقية البائع ومركزه العالمي) وصعب القيام بها . وفي هذا الصدد تسلم الغرفة التجارية الدولية بأنه :

"... ليس كل الأطراف ، وخاصة صغار التجار ، على المستوى اللازם من التدقيق في حماية مصالحها حماية كاملة [و] ليس من السهل استقصاء موثوقية جميع الأطراف التجاريين ..." (٥٤) .

"A Banker's View", by F.R. Botham, paper presented to the Ship-broker Seminar, 1979, p. 67 . (٥٠)

"Documentary Fraud - A Banker's View", by B.S. Wheble, paper submitted at the IUMI Cargo Workshop, 13 September 1982 , p. 5 . (٥١)

(٥٢) المرجع نفسه ، ص ٤ .

(٥٣) المرجع نفسه ، ص ٨ .

(٥٤) المرجع نفسه ، ص ٨ .

هذا فضلاً عما تواتر من أمثلة لشركات تكونت وعلت بصورة مختصرة لفترة من الزمن قبل أن ترتكب عليه غش واسعة النطاق ، طائلة الربح ، لتختفي بعد ذلك (٥٥) . وهكذا تجد ضرورة الأخذ ببيانات أوثق عن الشحنة المعنية بذلكها .

١١— وأحد هذه الضمادات الدلجمو، إلى خدمات وكالات تفتيش مستقلة لمعاينة كمية البضاعة ولونيتها بل والتأكد من شعدها على ظهر المسفينة المسماة ، وإن كانت جدوى شهادات التفتيش الصادرة عن تلك الوكلالات المستقلة موضوع (٥٦) . وتحتاج طرح يكن يطلب المشترون من شركات المفتيش موافقة بذلك الدفع بالشهادة بباشرة (٥٧) . ولهذا الاقتراح ميزة مؤكدة ، على افتراض توافر القدر الكافي من الموظفين ومن الحركة التجارية لدى المشترى فيحصل بغير معايلات حسن المساعدة وترتبط معه على إجراء المعاينة رأساً نهاية عه وينتبر موافقة البنك بالشهادة مباشرة . ولا فرق في غيبة مثل هذا الارتباط المباشر ، تكون المعاينة بترتيب من البائع . وفي عن القول أن البائع فسي بذلك الظرف يكون في وضع يتيح له إلا يتصل أبداً بوكالة التفتيش وإن يعمد بدلاً من ذلك السبيل إصدار شهادة زائفة يحررها بنفسه .

٨٨— هذا إلى أنه ، حتى في حالة اتصال المشترى مباشرة بوكالة التفتيش ، فقد يظل المشترى مع ذلك معرضًا للحالات الغش المستبدى التي ترتكب بواسطة مستعدات زائفة تماماً عن بضاعة لا وجود لها . ويمكن في مثل تلك الحالات تقديم المستعدات الزائفة واستيفاء الدفع قبل أن تستطيع وكالة التفتيش التتحقق من أنه لا توجد شعنة في الواقع بضاعة في طريقها إلى دخول منطقة المياه لغرض الشحن . ويفترض في هذا الصدد ضرورة حدوث اتصال مابين وكالة التفتيش والبائع لتحديد موقيع البضاعة المطلوب التفتيش عليها ، سواءً من حيث موعد وصولها وموقعاها في منطقة المياه . وليس من العسير تصور تقديم البائع تفسيرات مقولية تعطاها يهدى بها طفيفاً في وصول البضاعة إلى منطقة المياه وقتها يستطيع خلاله — قبلها تتكون لدى وكالة التفتيش مبررات لاشتباه تخطر بها المشترى — تقديم المستعدات الزائفة ، واستيفاء الدفع ، واختفاء البائع .

٩١— وأيضاً فإن المعرفة السابقة من جانب البنك بأن شهادة التفتيش سوف تقد منها إليه مباشرة وكالة التفتيش قد لا تكون رادعاً ضد حالة الغش المذكورة أعلاه . ذلك إن البائع سيكون هو أيضاً في تلك الحالات على علم بهذا الشرط ظاهرياً في إشعار خطاب الاعتماد (وسوف يتأكد من أن الآخر سعيد وكما لو كانت الشهادة قادمة مباشرة من وكالة التفتيش .

٩٢— ومن ثم ، ولكن كان اشتراط إجراء معاينة مستقلة ، بل وراسل شهادة بها مباشرة إلى بنك الدفع ، يوفر استزاده بقدر ما من الفضلان ، فهو أمر لا يشير عقبة خطيرة في طريق مجرم محلك ستعسد لأن ينظم توقيت عملته تقطيعها يungan في دقتها بغض الامان .

(٥٥) as reported in "One Shipowner's Experience of Maritime Fraud" by I.R. Dutton concerning a charterparty fraud, paper presented to the Shipbroker Seminar, 1979, p. 23 .

(٥٦) من المؤكد أن استخدم أشم شهادات يصعب تزويرها ، وهو ما تقوم لأن بتطبيقه بعض شركات التفتيش ، يعقد هذه العملية بالنسبة للمعدس . يفرض أن تكون في حوزة بثولك الدفع لنسخة درج إليها في أغراض المقارنة .

١٦١ - ويتبين مما سبق أعلاه أن الحلقة الحاسمة المفقودة تتمثل في اهتمام أنشط من جانب الكيان الذي هو آخر الأئم المسئول عن تقييم الوضع والبت في الصرف، أي بذلك الدفع. ذلك أن البنوك باقتصرارها على النظر في ظاهر المستندات فحسب، تمثل الحلقة الضعيفة في نظام الدفع التي يصعب التغلب عليها بأية زيادة معقولة في الاحتياطات من جانب المشتري. ولا يغيب عن البال في هذا الصدد أن البنك هو الطرف الوحيد الذي سيمثل المشتري في الاطلاع على المستندات قبل دفع ثمن شراء البضاعة والذي يمكنه إلا اطلاع على المعلومات، أو العلم بالظروف، التي لم تكون متاحة أو ظاهرة من قبل. ويكون في وسع المشتري التحقق منها.

١٦٢ - وقد زعم المدافعون عن النظام الحالي أن البنوك تجري بالفعل تحريرات تتجاوز ظاهر المستندات على أساس افرادي. ولا يبدو هذا التهجّم مرضياً بالنظر إلى عدد حالات الغش التي ترتكب بسهولة في ظل النظام الحالي وبالنظر إلى ما ذكر من حالات قامت فيها البنوك بالدفع في مقابل تداليس صارخة (٥٨).

١٦٣ - يبيّد أنه من المسلم به عموماً، حتى من جانب دعاة إصلاح نظام الدفع القائم، عدم استصواب تغيير الأعراف والمعارضات الموحدة للاعتمادات المستندية في ذاتها. فهي قواعد توفر وسيلة مخفضة التكلفة لتمويل واستيفاء دفع البيوع السلعية الدولية - تعمل بصورة مرضية تماماً في الغالبية العظمى من الحالات. وبهذا المعنى يكون من غير المنتج اشتراط مزيد من المراجعة في كافة حالات التعامل بخطابات الاعتماد، الأمر الذي ينبع إلى مزيد من التكاليف، لمجرد علاج مشكلة تصادف في حالات قليلة فحسب. وهذا هو الشأن بالذات في العدد الكبير من المعاملات التي تتم بين شركاء تجاريين معروفين لا يستشعرون ضرورة لاضاعة الوقت والمال في مثل تلك المراجعة الإضافية.

١٦٤ - وبالتالي اقتصرت عموماً المطالبة بالصلاح على الدعوة إلى إنشاء "خدمة إضافية" اختيارية، تتضمن على تحري صحة ودقة المستندات تحريراً تضطلع به بنوك الدفع بناءً على طلب المشتري ورهنا بـأداء رسم إضافي (٥٩). ولم تلق مثل تلك الاقتراحات حتى الآن ترحيباً من المجتمع المعرفي، بل ولم يصفها مؤيدوها في مقترحات أكثر تفصيلاً. وبيّد وأن الوضع الراهن للأمور باشيء جزئياً عن واقعية الحجج المطروحة من المجتمع المعرفي والقائلة بصعوبة اضطلاع البنوك بتلك الخدمة الإضافية (وهي حجج ورد تلخيصها من قبل في الفقرة ١١٤)، وأن تلك التحريرات لن يكون من شأنها بالضرورة انتفاء حدوث الغش (انظر الفقرة ١١٥)، وإنها أخيراً ستكون باهظة الكلفة. وفي صدد هذه النقطة الأخيرة، لوحظ في اجتماع "الاتحاد الدولي للمؤمنين البحريين" السنوي، لعام ١٩٨٢، ما يلي (٦٠) :

(٥٨) انظر دليل من الغش البحري، للغرفة التجارية الدولية، ص ٦.

See Opening Address by the Hon. Mr. Justice Kerr, Shipbroker Seminar (٥٩)
1979, Ellen and Campbell, International Maritime Fraud (London: Sweet and Maxwell, 1981, p. 111, and "Crime Pays too Well" by Niklas Kohlbom, Chairman, Atlantica Insurance Co. Ltd., Annual Report 1981, p.13).

• Wheble, op.cit., p. 5 (٦٠)

على هذه البقية الباقيه من خطر التزوير عن طريق اتصال البنك بالوكالة التي أصدرت شهادة التفتيش لتأكيد أنها هي التي أصدرتها بالفعل ولتحقق من المعلومات الواردة فيها • وهو اجراءً أوتوماتي بحث وبالتالي لن يقحم البنك بأى وجه في تقييم جدارة البائع الائتمانية أو في توصيف ما حول انتقام الغش ومن ثم فهو لن يضمن أيا من جانبي نجاح الصفقة أو فشلها • وفي ضوء ما تقدم تتضح عدم صحة الانتقاد الموجه آنفاً إلى الخدمة الإضافية المعرفية في الفقرة ١٢٤ • وخلافاً لما ذكر في ذلك الموضع، سيكون الرسم المطلوب عن تلك الخدمة رسمًا جد منخفض لأنها لن تتطلب سوى اجراءً أوتوماتي بحث هو اجراءً اتصال بشأن البيانات ومقارنتها •

١٢٩ - وسيكون على وكالة التفتيش ، كجزء من أثائقها المسبق مع البنك ، مجرد توكيد ما إذا كانت شهادة شهادة أصدرتها ، هي أحد فروعها ، عن تلك الشحنة ، وتؤكد المعلومات المدرجة في الشهادة فيما يتضمن للبنك مظاهراتها بالنسخة الموجودة لديه • كما تستطيع الوكالة أيضاً إشعار البنك المتحرى بما إذا كانت قد طلت ، أو طلت فيما بعد ، طلبات تعزيز أخرى عن نفس الشحنة - حيث يشير تعدد الاتصالات على هذا النحو إلى تدليس ازدواج بيع نفس البضاعة • ولكن يكون في قيام وكالة التفتيش بذلك ما يفيد ، شأنها شأن بنك الدفع ، توصيفاً ما حول انتقام الغش ، وهي بالذات لن تضمن - ولا تستطيع أن تضمن - أن الشهادة التي تحت يد البنك هي الشهادة الحقيقة أو أن تلك الشهادة لم ينلها تحويل بالتدليس • وهذا يكون " تعرضها للخطر " هي بالذات حين تتفاقم على القيام بتصنيفها في هذه الخدمة الإضافية قاصراً على كفاءة القيام بعمليات أوتوماتي تماماً •

١٣٠ - ورغم طبيعتها الآلية تماماً ، فمن شأن جملة الإجراءات الأوتوماتية التي يؤديها كل طرف على النحو الموصوف آنفاً القضاء على امكانية حدوث الغش ، باستثناء حالة تدليس ازدواج تقدم بمجموعة مستندات عن شحنة واحدة ، يكون فيها البيع " الثاني " لا تحكمه " الخدمة الإضافية " • وديهي أن ينكشف الغش ، حال كون ال碧عين كليهما محكومين بالخدمة الإضافية ، متى اتصال البنك كلاهما بوكالة التفتيش في صدد نفس الشحنة • أما إذا كان أحد ال碧عين غير محكوم بالخدمة الإضافية ، فإن بنكاً واحداً فقط هو الذي سيثبت من وكالة التفتيش ، وعدواً لن ينكشف الغش •

١٣١ - وكيفما يتضمن للبنك الراغب في القيام بالخدمة الإضافية أن يؤدي مهمته على النحو السليم كبنك دفع ، يتعين عليه الدخول في ترتيب مسبق مع وكالة تفتيش واحدة أو أكثر بشأن التزامات كل طرف • ومن الاعتبارات ذات الصلة في هذا الشأن ضرورة اقامة خطوط اتصال مباشرة بين البنك وبين وكالة التفتيش المعنية • ولبعض وكالات التفتيش شبكة عالمية يقع مقرها الرئيسي في أوروبا • ويثور سؤال عما إذا كان المركز الرئيسي لوكالات التفتيش هذه أو أي من فروعها في وضع يسمح له بالتحقق من الشهادات المصدرة في أحد الفروع الأخرى حين يتصل به البنك • ويتبين من الاتصال البعدي بواحدة على الأقل من الوكالات التي لها فروع عبر العالم ، ان اتصالها فيما بينها أمر ممكن تماماً • وهذا يتضمن أن مدى قدرة بنك ما على توفير الخدمة الإضافية المقترنة لخطابات الاتحاد سوف يتوقف كثيراً على استطاعته إنشاء حلقة وصل مباشرة مع واحدة أو أكثر من وكالات التفتيش • وبالغلي يتوقف نطاق الشحنات الجغرافي الذي تغطيه تلك الخدمة الإضافية على امكانيات الاتصال بين الوكالات المشتركة ومختلف فروعها • وهذا فإن نطاق خدمة إضافية معينة سوف يتراوح نظرياً ما بين انتظامها فحسب على الشحنات الصادرة من ميناء واحد حين تجري التفتيش

عليها وكالة تغبيش بعيدتها ، إلى اطلاقها على الشحنات من مواد العالم جميعها أو تقاد حسین تجري التغبيش عليها أية وكالة ما من بعی مجموعه عربیة من وكالات المغبیش المسداة .

٢٣— ونظرا لشبکة الاتصالات الاكثر تطورا التي اشتاتها بالفعل بلدان الاقتصاد **السوقى** المتقدمة ، فجد در باللاحظة أن البنوك المراقبة في تلك البلدان ستكبر على الأرجح ، في البدایة ، هي وحدها المتاح لها توفير الخدمة الإضافية المقترنة . ولكن ، لأن الخدمة الإضافية تتطیسوی البلدان النامية والبلدان الاشتراكية الا يتفاوت على الفور من تلك الخدمة بطريق مباشر في كافية بطيئتها على اجراءات يتخذها بذلك الدفع لصالح المشترى — حيثما كان موقعه — سيرکون في وسیة الاضافیة . ومن المهم التنویه في هذا الصدد بأن البنوك المحلية في البلدان المتقدمة ، ظالماً كان البنك ، بوصفة بذلك الدفع المعین ، يوفر الخدمة عند ما تتلقى طلبات فتح خطابات اعتماد من عملائهما المحليين ، أي من مشترى البضائع ، لمن تحتاج إلى استرداد ما في المراقب او تطوير في الخدمات . بل كل ما سوف تتحاجه هو أن تربّي الأمر لكي يتولى معالجة خطاب الاعتقاد بذلك آخر ، يوفر ، بصفته بذلك الدفع ، الخدمة الإضافية من العباءة المزعج منه شحن البضاعة للتصدير .

٣٣— وما تبعي اضافته في هذا الصدد أن التزام المشترى في ظل الخدمة الإضافية سيرکون بالمثل محدودا في نطاقه . فولا يتعین على المشترى أن يتسلک في عقد البيع على أن يكون الدفع مقابل مستندات لدى بذلك يوفر هذه الخدمة . وسيكون على المشترى في هذا الصدد أن يتسبّت لدى بنكه المحلي من البنوك التي توفر الخدمة الإضافية للتجارة المعنية ومن المستندات والشروط الأخرى التي يوجبهها بذلك الدفع كشرط أساسى لقيامه بذلك الخدمة ، فيما يضمن المشترى ادراج كافة الشروط التي يقتضيها الأمر في عقد البيع ، دون أن يكون في هذا الشبّت المسبق ما يتعلّق على المسترين ، ولو كانوا من البساطة نفسها — على افتراض توفير الإعلان الكافي مقدما عن الخدمة الإضافية بحيث يكون المغبیش على علم بما يليتها .

٤٣— وعلى أية حال فما على المشترى عددي ، وقد أبوم عقد البيع ، إلا أن يطلب من بنكه المحلي اتخاذه ترتيبات خطاب الاعتماد مع بذلك يتيح هذه الخدمة بوصفة بذلك دفع ، مشترطا اخضاع الاعتماد للخدمة الإضافية ، وأن يستوفى بالفعل أية شروط يوجبهها بذلك الدفع لأداء الخدمة (مثل اشتراط وجوب النص في خطاب الاعتماد على تقديم شهادة تفيد التغبيش على البضاعة ، وعلى شحنها ، وتكون صادرة من أحدى وكالات المغبیش التي يعدها بذلك الدفع) .

٥٣— وقد يتعین في الاخذ بإجراءات الخدمة الإضافية أن تراعي بوجه خاص أسباب معينة من ترتيبات خطابات الاعتماد ، مثلها هو الشأن حال وجود انتدابات " متباولة " . بعد أنه من المعتقد أن الخدمة يرمته صالح للتطبيق على أية حال وأنه يمكن استحداث المواءمات المترورة بما يراعي الظرف الاجراء يرمته صالح للتطبيق لا مجرد له .

٦٣— والمعتقد أيضا أن الخدمة الإضافية المقترنة سيرکون لها من الفعالية والكافأة ما يفوق قياساً المشترى نفسه باتخاذ إجراء " تتحقق " كهذا مع وكالة التغبيش مباشرة . أولاً لأن هذا الإجراء ، ياستثنائه حالة كبار المستوردين العاملين على نفس الخطوط التجارية ، سوف يتمتعن انتدابه في كل مرة على أساس افراادي . وهناك في هذا الصدد قيمة ما لوجود خطوط اتصال مشاة مسبقاً مع وكالة

(١٦) الشأن في تلك الأحكام أن تقدر التزامات المشتري ، وعندما نوع المستبدات الواجب اشتراطها في خطاب الإعتماد ، وأن تقتضي جوازات انتهاية أخرى ، وعلى سبيل المثال في مقابل خطاب الإعتماد يقيام البنك بالدفع مقابل خطاب الإعتماد في حالة الشهادة وأياماً أرتهان حق البنك في الدفع بمدفقة المشتري — وعن هذه الدفع في بلد آخر ، ونن ثم يعتقد أن الخدمة الإضافية المقترحة ستشكون نظاماً أكثر كفاءة .

١٣٧— وقد يلاحظان إنشاء الخدمة الإضافية المعرفية المقترحة أمر يتوقف برورته على مبادرته من أحد البنوك بالتعاون مع وكالات المغتبيش ، وقد يتسائل عن السبب في أن تلك الخدمة ، طالماً كان مستطلطاً للإطراف المخاطرة استحد اثتها ، لم تقم بالفعل ، والرد أنه قد كان شنة فيها يهد ورسوها غفهم لمالهية الإجراء الذي يتعين بالضرورة أن تشتمل عليه الخدمة الإضافية كي تكون فعالة — يفترض أن البنك هي التي ستبقي في بيارات من مثل موقع السفينة المعنية وطاقة حمولتها ، ويعقوبيستة الشاحن المالية ، النـ . ، ومن شم كان هناك سـ فهم حول مدى تعقد المهمة ، ودرجـ التجـرض للخطر الذي يتعين أن يأخذـه على عاتقهـ البنكـ الذي يوفـ الخـدةـ الإـضاـفـيةـ وجـدـ يـرـ بالـتـورـهـ فيـ هذاـ الصـددـ أنـ المـقـرـحـاـتـ المـطـرـوـحةـ هـاـ هـنـاـ تـسـطـلـبـ فـحـسـبـ جـمـلةـ منـ الـأـعـالـ الـأـوـتـوـمـاـتـيـةـ ،ـ تـقـسـمـ رـفـيـهاـ المـخـاطـرـ عـلـىـ مـجـرـدـ الـإـلـتـرـاـنـ بـالـكـفـافـيـةـ أـدـاءـ عـلـىـ أـوـتـوـمـاـتـيـةـ ،ـ وـنـ شـمـ يـكـونـ الرـسـمـ الـعـنـاظـرـ لـتـلـكـ الخـدـمةـ —ـ سـوـاـ لـبـاسـاطـةـ الـأـعـالـ الـمـطـلـوـبـةـ وـلـنـفـاضـنـ مـسـتـوىـ الـمـخـاطـرـ —ـ رـسـماـ مـتواـضـعاـ نـسـبـهاـ .

١٣٨— وعـينـ بـخـضـوطـ المـلـفـسـةـ بـيـنـ مـخـلـفـ الـبـنـوـكـ فـيـ سـعـيـهـاـ لـلـحـصـولـ عـلـىـ الـدـخـلـ الـلـاشـعـ عـنـ فـتحـ خـطـبـاتـ الـاعـتمـادـ وـماـ يـتـمـ بـهـاـ مـنـ خـدـمـاتـ ،ـ أـنـ تـسـتـخـضـنـ نـظـرـيـاـ عـنـ اـمـكـانـ قـيـامـ الـخـدـمـةـ الـإـضاـفـيـةـ آخـرـ الـأـمـرـ —ـ متـىـ تـحـقـقـ فـهـمـ اـمـكـانـاتـهـاـ الـتـجـارـيـةـ فـيـهـاـ كـامـلاـ .ـ وـدـ يـهـيـ أـنـ الـبـنـوـكـ الـتـيـ تـسـتـطـعـ تـوـفـيرـ هـذـهـ الـخـدـمـةـ سـوـفـ تـحـدـلـ ،ـ شـلـيـهـاـ شـائـشـاـ وـكـالـاتـ الـمـغـتـبـيـشـ الـمـشـتـرـيـهـ فـيـ اـنـظـامـ ،ـ الـحـصـولـ عـلـىـ عـلـيـسـاتـ جـديـدةـ مـنـ الـمـشـتـرـيـنـ (ـعـيـرـ بـبـوكـيـهـمـ الـتـيـ تـطـلـبـ ذـلـكـ بـوـصـفـهـاـ وـكـلـاـ لـهـمـ)ـ الـذـيـنـ يـشـدـ وـنـ الـحـمـاـيـةـ مـنـ الغـشـ الـتـيـ توـفـرـهـاـ الـخـدـمـةـ الإـضاـفـيـةـ .

١٣٩— يـدـ أـنـهـ ،ـ تـيـسـرـاـ لـيـجادـ ظـلـكـ الـخـدـمـةـ ،ـ يـدـ وـسـتـصـوـهاـ صـيـلـةـ مـجـمـوعـةـ نـمـوذـ جـيـةـ مـنـ أـحـكـامـ تستـطـعـ الـبـنـوـكـ اـسـتـخدـمـ اـمـهـاـ وـتـحـكـمـ اـنـطـبـاقـ الـخـدـمـةـ الـإـضاـفـيـةـ سـوـاـهـ الـبـنـكـ وـوـكـالـةـ الـمـغـتـبـيـشـ مـنـ جـهـةـ أوـ باـزـاءـ الـبـنـكـ وـالـمـشـتـرـيـ منـ جـهـةـ آخـرـ .ـ وـطـىـ أـيـةـ حـالـ فيـجـبـ بـداـهـةـ فـيـ تـوـفـيرـ خـدـمـةـ اـضـافـيـةـ مـعـيـلـيـةـ أـنـ تـسـبـقـهـ صـيـلـةـ أـحـكـامـ مـنـ هـذـاـ القـبـيلـ تـصـوـرـهـاـ عـلـىـ مـهـمـ وـالـتـزـامـاتـ كـلـ طـرـفـ فـيـ التـرـيـبـ ،ـ سـوـاـهـ تـعـلـقـتـ بـالـشـتـرـيـ مـنـ حـيـثـ شـرـوطـ خـطـابـ الـاعـتمـادـ (ـكـ)ـ ،ـ أـوـ تـعـلـقـتـ بـالـبـنـكـ وـوـكـالـةـ الـمـغـتـبـيـشـ مـنـ حـيـثـ

تفصيل حدود التزاماتها (على ما هو مشروع في الفقريتين ١٢٩ - ١٣٩) وفي هذا المعنى، يلغي الأحكام أن تنظم العلاقة بين البنك وكالة التفتيش وأن تشكل أساس التعاقد بين المشتري والمزايا الاعلانية لstalk الحكم ووكالات التفتيش وأن تحدد للإعتمادات المستديمة، وإن لم تكون شرطه ضرورة لأن تشكل بالفعل جزءاً من تلك الأعراف والمارسات.

٤٤— والمعترض هو أن صيغة تلك الأحكام مقدماً في متحف دولي من شأنه أن يتيح بعض المتعين بالآمر من البنك ووكالات التفتيش، ومن ثم فالقترح على الفريق الحكومي الدولي أنه ربما يعود صياغة طك الأحكام النموذجية وتحت الإطراف الجهة وتحت المهمة على اعتمادها.

(هـ) احتفال الجمع بين " الخدمة الإضافية " المصرفية المقترحة والسجل المركزي

لسدادات الشخص

٤٥— أوضح الفرع السابق كيف يمكن إيجاد خدمة إضافية مصرفية تكون بمثابة آلية فعالة تسبباً في مكافحة الغش، وهي آلية يت disillusion ضعفها الوحيد في قصورها عن متطلبات ليس اندراج ببعض الشحنات الواحدة حينما يكون البائع الثاني غير محكوم بالخدمة الإضافية، والآن جانب احتفال وقوف المشتري الثاني ضحية للفشل، وهو ما يمكن تفسيره بأنه المخاطرة التي يأخذها على عاته من لا يستخدم "الخدمة الإضافية" ، يشكل مصدر قلق خاص لدى المشتري، ولذلك يستخدم الخدمة الإضافية بالفعل، عجزها عن حمايته هو نفسه من الواقع ضحية للغش، ففيه أن تضمن وجود سند الشحن الحقيقي في حوزته، وليس ما يضع المشتري الثاني حسن النية \rightarrow الذي قد يكون سند الشحن من الواقع \rightarrow من يعلم أن يستلم البضاعة أولاً.

٤٦— وقد ورد في القسم الفرعي (بـ) من هذا الفرع المعني بحالات الغش المستدي (الافتراضات ١٩٧-١٩٦)، توضيح ما للسجل المركزي لسدادات شخص التجارة المحولية بالدلاقلات من أثر في مكافحة الغش، وأقرض على الفريق الحكومي الدولي أنه ربما يود النظر في إمكان توسيع مجال انتظامه إذا ما لجأ بواكيير تجربة النظام، فرغم أنه قد لا يكون فعالاً في أن يمنع بالفعل تدليس اندراج البائع في حالة وقوف أحد البيعين خارج نظام السجل، فإن المشتري الذي يستخدم نظام السجل من مدة النقل يرتكب فيها يد والنتائج المترتبة على تلك البيوع المزدوجة (٢٢).

٤٧— وهكذا فكل من مقترن الخدمة الإضافية وقترح السجل المركزي يقاطع ضعف وقصوة، فإذا أول يقتضي على خطر بيع بضاعة لا وجود لها أو غير مطابقة ولا يحيى من اندراج البيوع، والثاني يحيى من خطر اندراج البائع ولكنه \rightarrow على الأقل يقدر انتظامه على تجارة البضائع العامة \rightarrow لا يحمي من خطر شحن تقاضيات مدرسسة أو غير ذلك من البياضائم غير المطابقة \rightarrow يهدى أن المراواحة بينهما مما، أي حين يصر المشتري على استخدام السجل المركزي المقترن في معالجة سند الشحن ويصر على الخدمة الإضافية في معالجة خطاب الاعتداد، توفر حلية واحدة علبة ضد الشخص المستدي.

اقرارات مقررة (و)

٤٤١— شدة اقتراحات أخرى متلوّة طرحتها الخبراء في ميدان تدابير مكافحة الغش لمساعدة الشركات على تجنب الواقع ضحايا الغش البحري . يبد أن تلك التدابير المقترحة هي بوجه عسلاً ما لا توفر حماية فعالة وإنما يصعب تطبيقها عليها . وعلى سبيل المثال ، فكثيراً ما يستصوب للمشتري والثبّت من اشتراط خطاب الاعتماد بعد تقديم مجموعة كاملة من أصول سندات الشحن (ثلاثة في المعتمد) تجب تقدم البائع إلى البنك بأصل واحد فقط بينما هو يتدأ أول الأصول الأخرى في نفس الوقت مسع مشترين مختلفين . ومن ثم فهو اقتراح غبي . إلا أنها لا توفر حماية ما ضد خطر اتساع مدى وهو سوء وتدأ أول نسخة من مجموعة مصطلح خرى . أما اشتراط مستندات إضافية في خطاب الإعتماد فيشير صادرة بالطريق التجاري المعتمد من البائع فهو ، رغم ضرورته على أية حال ، لا يوفر مزيداً مسمن

الحماية ضد باشيء مستعد لتروير المستندات اللاحزة .

٤٥— واقتراح كذلك الإخذ بترتيب "الاعتماد القابل لل夙خت" الذي يتشرط إجراء الشحن جزئياً وعلى مرحلتين فإذا ما كانت الشحنة الأولى غير مستوفية اشتراطات المشترين ، يمكن المسنن (٦٦) . يبد أنه رويت حالات عديدة عن بائعين مدليسين يكتبون أولاً صورة مستترمة قبل أن يجدهم إلى التدليس . الجسيم على ضحايا غایة في البراءة . وفي نفس هذه السياق ، فمن الواضح في الاقتراح أعلاه أن الشحنة الأخيرة ، أو الشحنة أياً كانت التي تعتبر الشحنة الأهم والأكثر حساسية ، هي التي سوف تخثار في روتاب البنفس . وهذا ، وإن كان الاقتراح يفيد في الحد من الخسائر حال وحيثما يكون ثمة غش مسيّع ، فهو لا ينبع في الواقع من حدوث الغش .

٤٦— وكتيراً ما اقترح ، بالإضافة إلى ذلك ، أنه حينما يوجد لدى المشترين أي شك في موثوقية البائع ، فعليهم أن يحصلوا على ضمان بالإذاء عن بذلك البائع (٦٤) . ولكن كانت هذه ضمانة فعالة نسبياً ، فكثيراً ما يصعب الحصول على تعهدات كهذه في الفاضولات التجارية .

الفش المتعلق بمتطلبات الإيجار

٥— مقدمة

٤٧— ينطوي هذا النوع من الفش في العادة ، كما أشرت إليه في الفقرات ٢٥ - ٣٩ ، على الأفعال الاحتيالية وغير الشرعية التي ترتكبها الملاّكون (٦٥) . سواء كانوا في الواقع ملاّك سفن أو مستأجريها ، ضد من له مصلحة في البضاعة من الشاحنين أو المرسل إليهم . وقدسبق للأمامسة أن ذكرت في تقريرها إلى لجنة المدقق البحري (الفقرة ٢٥ ، مت ٤.٤/٢٤٤ /B/ TD) أنه كثيراً ما يشار

"A Profile on Maritime Fraud" , presentation by the IMB , IUMI Cargo Workshop , 13 September 1982 , p.11 .

(٦٤) المرجع نفسه ، ص ١١ .

(٦٥) يستخدم مصطلح "التفاف" هنا للإشارة إلى أي شخص أو كيان يهدى رغبته واستعداده للتفاف بصفائغ الغير لقاءً بأجر .

على الشاحنات عامة ، على نحو ما فعلت الغرفة التجارية الدولية في كتابتها " دليل الغش البحري " باللغة الإنجليزية ، تجنبنا لتوقيع هولاء الشاحنات ضحايا الغش البحري ، " ٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠ " .

في أي ارتباط ملزم (٦٦) كما ينصرون ، فيما يتعلق بهذه الأطراف الذين يتعاملون معهم قبل التروض بالتجربة ، فيما يطمئنوا على حسن سمعة ونزاهة الأطراف الذين يتعاملون معهم على سبيل التحصين ، باستخداٰم شركات نقل بحري راسخة القدر ، وينبغى لهم ، لدى استخدام سفن مستأجرة ، الحرص على عدم الاستئجار إلا عن طريق وكالة لرسائل رسائل التجارية ، وأن يحاولوا التأكد مما إذا كانت السفينة الناقلة مستأجرة بالعشرطة (٦٧) هم مستأجريها وأموالها ، وينصح صغار التجار ، على الأفضل باستخدام وكلاه شخص معروفين جيداً (٦٨) . غير أن الغرفة التجارية الدولية تسلم بأنه ليس متن الممكن دائمًا أن تستخدماً على بعض الخطوط التجارية شركات نقل بحري راسخة القدر . كما تسلّم ، علاوة على ذلك ، بأن " التجار لا يعرفون إلا " (٦٩) .

مستأجرة ومن هم مالوكها الحقيقيون " (٦٩) .

٨٤١ - وفي إشارة خاصة إلى ملاك ومستأجري السفن ، يورد دليل مع الغش البحري الذي أصدرته الغرفة التجارية الد ولية تصرحها للعمل بها قبل الدخول في مشاركة للايجار وهي ، في جزء منها وثيق الصلة بالموضوع ، كما يلي :

١ - أن أفضل طريق يجنب ملاك ومستأجري السفن التورط في حوادث الغش وهو قيامهم بالتحريات اللازمة كيما يطمئنوا إلى حسن شمعة ونزاهة الأطراف الذين يتعاملون معهم قبل الدخول في أي ارتباطات ملزمة ، و فيما يلي بعض التوصيات في هذا الصدد :

٢ - ينبعجي للملاك التعامل المشورة بشأن المستأجرين بممارطرلات زمعنة قبل المواجهة على التأجير . ويمكن أن يساعد انتداب الخطوط البحرية البطلبي والدولي وبورصة البطلبي والمدنية العاملة في إجراء التحريرات . ولا ينبغي استخدام إلا سعاشرة سفن من ذوى السمعة الحسنة .

٣ - ينبعجي أن يتأكد الملاك من المركز المالي للمستأجر ، وإن يطلبوا فضلي أحوال معينة أن تقدم إليهم ضمانة مصرفية تغطي الأجرة المقدمة توقيع مشارطة الإيجار .

٤ - ينبعجي أن يقام الملاك بكل حزم أي طلبات يقد لها مستأجريون بمشاير طلات زمعنة غير معروفين فيما يدرج بدء في مشارطة الإيجار الرسمية يعطى هولاء المستأجرين أو وكلاءهم حق توقيع سندات شحن باسم بيان السفينة [و] .

مراجعة سجلهم (٦٩) .

٥ - ينبعجي أن يكون المستأجرين على معرفة بالملوك المعترفين وقد يدعى على

٦٦) المصدر نفسه ، ص ١٠ .

٦٧) المصدر نفسه ، ص ٩ - ١٠ .

٦٨) المصدر نفسه ، ص ٨ .

٦٩) دليل ٠٠٠ الغرفة التجارية الدولية ٠٠٠٠٠ المصدر السابق ، ص ١٢ .

١٤٩— ولما كان من الصعب في كثير من الأحيان ، بعدها لظروف السوق ، الحصول على ضمانات مصرفية تغطي الأجرة ، فإن القيام بالتحريات الناسبة هو الخطأ الأساسي بالنسبة لأى طرف ، سواء أكان مالك سفينة أو مستأجرًا أو شاحنا يستخدم ما يعتقد أنه " خط ملاحي منتظم " . ومن ثم ، فإنه ربما كان من الملائم في هذه المرحلة اجراء تحليل لاحتياجات شتى الأطراف ، أو وكلائهم ، من المعلومات .

١٥٠— وون منظور مالك الشحنة ، تقسم احتياجه من المعلومات العامة إلى معلومات تتصل بالسفينة ومعلومات تتصل بالآطراف ذات الصلة بتشغيل السفينة . إن المعلومات المناسبة المطلوبة اتصالاً مباشرًا بالسفينة فسوف تتضمن بالطبع : اسمها ، والتفاصيل المتعلقة بها ، وحجمها ، وطاقه حمولتها ، وعمرها ، وسيجلب حوارتها ، الخ . وبالاضافة الى ذلك ، ونظرًا لاستخدام سفن مستأجرة في إرتكاب أعمال الغش ، عن طريق اختفاء المستأجر بعد الانتهاء من تحصيل أجوره ، الشخص المذوقة فقد ما من ملاك بضائع آخرين ، فإذا له أهتمام حسنة الحصول على معلومات تتعلق بها إذا كانت السفينة موضوع مشارطة إيجار وعلاوة على ذلك فإن من الأهمية بمقدار وجود سجل كامل لهذه البعد ، نظراً لنزعة السفن المترورة في أنواع معينة من الغش البحري ، لاسيما أعمال الغش بالحراف المسار ولاغراف المتعبد ، نحو إجراء تغييرات متكررة في اسم السفينة وملكيتها . وجنسيتها . ونتيجة لها لمجته السفن دون المستوى القباسي من دون في أعمال الغش بالإنحراف عن المسار واللرافق المتعبد ، كما ورد في قرار المنظمة الدولية للملاحة البحرية لسنة ٢٠٠٤ (د-١٦) ، فسيكون من الغيد كذلك توافر أحد أحدث المعلومات عن شهادات المعابرة والسلامة الارية الغائز على العقول المتعلقة بصيغة السفينة . وقد لوحظ ، في صد هذه النقطة الأخيرة ، أن شهادات التصنيف المزيفة متداولة على نطاق واسع [٧٠] ، ولذلك فمن الضروري التأكيد المباشر من مصدرى هذه الشهادات ، بدلاً من فحصها بالنظر ، أو الرجوع — ربما باستثناء حالة التغيرات الحدية — إلى أحدي منظمات المعلومات ، للقضاء على خطر التضليل .

١٥١— أما المعلومات ذات الصلة بالأطراف الذين لهم ارتباط بتشغيل السفينة ، فإن مالك الشحنة ، سواءً أكان داخلاً في مشارة للايجار أو مستخدماً خطاً ملاحيًا " مدعضاً " ، سوف يرغب في التثبت من موثوقية الشخص الذي يتعامل معه وسلامته المالية بصورة تؤهله لنقل البضاعة إلى مقصد هاماً المتفق عليها . وما له أهمية خاصة ضمن هذا السياق إلاخير هو ما إذا كانت السفينة موضوع مشارطة إيجار زممية أو بالرحلة — وإذا كان الأمر كذلك ، حتى الضروري التثبت من موثوقية الموقف الحالي لمالك السفينة المفعلي أيضاً ، وبين ثم تكون هوية مالك السفينة على درجة عالية من الأهمية ، وبصدق ذلك على المستأجر وكلاء الشحن ذوى الصلة . غير انه ينظراً لما ينتعنه بعض مركبي أغصان الغش المعروفيين . يجد انه ، ينظراً للتعقيد المحدّل في العلاقات ما بين الشركات ، فإذا مثل ، معرفة هوية المالكين الفعّلين . وفي جميع الأحوال تحت قاع شخصيات اعتبرية ، فالإمثل ، معرفة هوية المالكين التواطئية لمحصن حلة الأسماء ، الخ ، فلم يتم من غير العذر تقويم الكشف الناتج عن مثل هذه المعايير في جميع الظروف ، ربما باستثناء ما يصل بهوية كبار محلية الأسماء أو الشركة الأم . ومكذا ، فإن هناك

معايير أخرى وثيقة الصلة - إضافة إلى هوية كبار حملة الأُسهم أو الشركة الأم - قد يلزم اختباراً للمساعدة في تقدير مدى موثوقية الشركة، كهوية مدير الشركة وأيضاً تاريخ التأسيس، وذلك ينظراً لدورات استخدَم شركات حدَيثة الإنشاء في حالات الغش البحري البليغ عنها . كذا ذلك ، فإن أسماء السفن الأخرى المملوكة حاليًا أو في السابق ، في حالة ملاك السفن ، وسبل مشارطارات الإيجيسار السابقة ، وفي حالة المستأجرتين الذين يقدِّمون سفينة مستأجرة للنقل البضائِي ، هي كلها معلومات وثيقة الصلة . وفي هذا الصدد ، تكون الشركة حدَيثة الإنشاء ، أو شركة ليست بذات تاريخ سابق في الملكية أو التأجير وليسَت جزءًا من هيكل شركات لها خبرتها في النقل البحري - قد لا يشير بالضرورة إلى لية احتيالية ، إلا أنه قد يشكُّ مع ذلك بمبرأ وجهها للقيام بمزيد من التحريرات .

١٥٦ - وسوف يرتفع مالك السفينة أو المالك المتصرِّف في أن تكون له فيها معلومات جاهزة متأخرة لتجهيزه المؤقت المائي للمستأجر للتأكد من أنه سيكون قادرًا على الوفاء بالالتزامات الملقاة عليه في مشارطة الإيجار . ولهذا الغرض ، فإن المعلومات الوثيقة الصلة الواردة في الفقرة ١٥ من حيث علاقتها باهتمامات مالك البضاعة ، تكون وثيقة الصلة هنا أيضًا بنفس القدر ، رغم أنه من الممكن في هذا السياق أنها أن يكون المستأجر هو نفسه مالك البضاعة وإن يكون شخصًا آخر يرثُب نفسَي استخدام السفينة كي تتعمل ناقلة تنقل بضائع الآخرين .

١٥٧ - وليسَت الأدوات الأدفَعَةُ الذكرُ من المعلومات ذات الصلة الا مجرد قائمة ارشادية عن بيانات وثيقة الصلة مقتربة على الأطراف كي يتبعُنها الموضع ضحَايا للغش البحري . ويقدِّمُ الجزء الثالث من هذا التقرير (الفقرات ٢٠ - ٢٣) استعراضًا موجزاً لمخططات معينة تتناول جمع ونشر المعلومات . غير أنه إذا لم توجد متطلبات دولية ملزمة للإبلاغ عن معلومات تتصل بذويية التحريرات المطلوبة لتجهيز البضاعة ، فإن المعلومات المستقاة من هذه المخططات لا تكون على الدوام كاملة أو مستعملة بدل وتحتى ذات صلة وثيقة . وكما أنه لا يكون من الممكن الحصول من مصدر واحد على جميع المعلومات المحتفل أن تكون الشافت والتي تعلمك معلومات وثيقة الصلة تكتفي بتشرُّف بهذه المعلومات على أخصائِها .

١٥٨ - ونحو مثال جيد على عدم كفاية توفير المعلومات المناسبة عن مفعَّل الغش ، يمكن أن يوجد فسَّاز الإبلاغ عن الرياح طالِت الإيجار (٢١) . فهوذا النوع من المعلومات لا يغتنى بأى جهْسَاز منظم للإبلاغ . وهذا " فإن التجار لا يغيرون ما إذا كانت السفينة موضوع مشارطة إيجاره . ولبيت له بهم أي وسيلة لتحديد ذلك " (٢٢) مع أن تلك هي حقيقة بالغة الصعوبة تتعين معرفتها . فيما يتعلق بالشركة الأم والمديرين ، هي معلومات غير كافية في الوقت الراهن . وإن خذِنَت معلومات الأم الاعلانية للنقل البحري لا تقدم المعلومات إلا عن سفن تزيد حمولتها القائمة على ١٠٠٠ طن طاركة بذلك دون تحفظية سفناً تقع حمولتها القائمة ضمن فئة الـ ١٠٠ إلى ١٩٩ طن ، ولولا ذلك كانت مد رجة ضمن قاعدة بيانات خدمات اللويد ز الإعلامية للنقل البحري . وهي أن من الغهوض أن المكتب البحري الدولي لم يكتشف إلا القليل نسبياً من السفن البالغة حمولتها القائمة ٢٠٠ أو ٣٠٠

(٢١) انظر الفقرتين ٣٣ و ٣٤ ، أعلاه .

(٢٢) دليل مدن الغش البحري الصادر عن الغرفة التجارية الدولية ، ص ٨ .

طن متورطة في أنشطة الغش البحري ، غير أن مثل هذا التورط يحدث فعلا فيما يتصل بسفن تبلغ حمولتها القائمة ٤٠٠ طن فما فوق (٢٣) ، وحتى في الفتنة التي تزيد حمولتها القائمة على ١٠٠٠ طن والتي تشملها خدمات اللويدز الإعلامية للنقل البحري ، فيبدو وفي حالات أخرى أن هناك بيانات "سرية" متوافرة خلاف هذه فيما يتعلق بالروابط مع الشركة الأم ولكنها تستبعد . وفضلاً عن ذلك ، فإن درجة اكتعمال ودقة المعلومات البالغ عنها تتوقف على متطلبات الإبلاغ في البلدان عن تسجيل السفن وتأسيس الشركات . وفي هذا الصدد ، فطالما اقتصرت سجلات السفن الوطنية على إدراج اسم وعنوان المالك المسجلين وطالما لم تكشف سجلات الشركات عن حصة حملة الأسهم أو اقتصر المالك المسجل على اصدار أسهم لحامليها ، فقد يكون أمراً مستحيلاً أو بالغ الضجاعة تبع المالك المسجل لتحديد هوية أصحاب المصالح السيطرة . وهناك بلدان معينة ، بما في ذلك بلدان التسجيل الفتوح وللبلدان الملاذ الضريبي ، تشتهر باتاحتها تستر هويات الأشخاص خلف الكيانات الاعتبارية (٢٤) . وكما قيل في هذا الصدد " فإن بلدان الملاحة ، التي يسمح فيها الشركات اللاإقليمية بالعمل في ظل مركز المتعنت بالاعفاء ، توفر تغطية مثل لمرتكبي أعمال الغش (٢٥)" .

(٢٣) غير أن بيانات التأمين تفيد بأن غالبية الحالات المنظوية على عدم تسلیم البضاعة أو الخطأ في تسليمها تتعلق بسفن تزيد حمولتها القائمة على ٢٥٠٠ طن انظر ، " Sample Expe-rience of Current Fraud Cases" by A. Perry, submission to the Shipbroker Seminar , 1979, p.38 .

(٢٤) مثال ذلك ، ما ورد النص عليه بصدق القانون الليبي :

" من السهل الابقاء على الهوية غافلاً بذلك : " لأن اصدار الأسهم كلها أو جزءاً يمكن أن يكون في صورة أسهم مسجلة أو أسهم لحامليها ، لأن أي تغيير في الموظفين والمديرين ، بعد التأسيس ، لا يحتج إلى تسجيله في سجل عام ، لأنه لا يطلب من الوكيل التجاري العقيم الاحتياط بخلاف عن أي تقارير متبادلة مع الحكومة فيما يتعلق بأنشطة الشركات" .

Descriptive material on Liberia by Liberian Services Inc. incorporated in Tax Havens Encyclopaedia (Butterworths, London), Issue No. 0 (Liberia) تتكون شركة ما وفقاً لقوانين فانواتو، فأنها تكون في العادة "معفاة" وهو ما يعني أنها لا تقوم بأي عمل في فانواتو وتحتمي بأحكام السرية الدقيقة المنصوص عليها في القانون . وبقى هذا القانون بتوجيه عقوبة جنائية إذا حدث للمعلومات السرية ، التي يجب الكشف عنها لسجل الشركة عقب التأسيس ، أن أفشلت الآخرين . ويمكن تكوين الشركات محلياً عن طريق شركات أو وكلاء احتكارات تواطئية . ولا غرابة في النقل البحري ، يمكن أن تتكون شركات بالتكلس في قضون حوالي يومين . ولبيت هناك أية قيود على جنسية حملة الأسهم أو الموظفين أو المديرين . ويجب الإعلان عن ملكية الشركة التفعية أمام سجل الشركة ، ولكن من الممكن استخدام مرشحين محليين كحملة أسماء" .

Vanuatu - Vessel Registry and Financial Center, publication by the Office of the Deputy Commissioner of Maritime Affairs (New York, USA) .

Fraud and the International Maritime Bureau by E. Ellen, Director of the (٢٥)
IMB, presentation to the BIMCO General Meeting, Madrid (Spain), May 1983, BIMCO Bulletin, 111-1983, No. 329, p. 7220 (hereinafter referred to as "BIMCO General Meeting") .

١٥٦ - وما يعَد مِهْمَةً منظمات جمع ونشر المعلومات هو قدرة السفن على تسجيل نفسها في بلدان معينة دون الحصول على شهادة بالغاً تسجّلها من بلد التسجيل السابق (٢٧)، متاحة بذلك تسجيلاً مزدوجاً للسفن . وقد أشير إلى مثل هذا التسجيل المزدوج على أنه من الأمور التي تيسّر اختفاء السفن (٢٨) . كما ترد مناقشته فيما يتصل بأعمال الغش المتعلقة بالانحراف عن المسار والمتعلقة بالرهون (٢٩) .

١٥٧ - وعلى هذا فقد يجد وأن الاستقصاء العلائم في ظل الظروف الحالية ، لا سيما في غضون الوقت المسموح به في صفات السوق العادلة ولقاء تكلفة تتناسب مع المجازفة المنظورة (٢٩) ، يمكن في حالات كثيرة أن يكون مهمة عسيرة ومعقدة . وثمة شعور بأن هذه المهمة أكثر صعوبة كذلك بالنسبة لأصحاب المصالح في البلدان النامية البعيدة عن المراكز التجارية حيث يُوجَدُ كثير من منظمات المعلومات ذات الصلة . ويرد أدناه تحليل للتدابير التصحيحية الممكنة في ضوء هذه الحالة .

(ب) ترخيص الناقلين

١٥٨ - بالنظر إلى أهمية الدور الذي يلعبه متعهدو النقل "الهاربون بليل" في الغش البحري سواءً كانوا يستخدمون سفناً مستأجرة بمشاركة إيجاز زمنية أو بالرحلة أو مستأجرة عارية ، أو يعرضون سفنهم الخاصة لمشاركات الإيجاز الزمنية أو بالرحلة ، وبالنظر إلى غيبة الوسائل السهلة والفعالة في التيقن من موثوقية الناقلين الذين يعرضون خدماتهم ، وبخاصة في ضوء صعوبة تحديد هؤلاء إذا كانت السفينة مؤجرة ومن هم مالكوها الحقيقيون ، فقد اقترحت الأمانة في تقريرها السابق المقدم إلى لجنة النقل البحري (الفقرات ٢٧ - ٢٩ من TD/B/C.4/44) أنه ينبغي ايلام المزيد من الاعتبار لخلق الظروف التي يصبح فيها تحديد وتقدير موثوقية الناقلين أيسراً جراءً . كما أشارت إلى أن العمل الدائري الآن في الأونكتاد في صياغة مجموعة من المبادئ الأساسية المتعلقة بالشروط التي ينبغي بموجبها قبول السفن في السجلات الوطنية للنقل البحري ينبغي أن يساعد في هذا الصدد . غير أنها ذكرت أنه قد يلزم اتخاذ تدابير إضافية وعلى الأخص نظراً للدور الذي تلعبه مشارط الإيجاز في حدوث الغش البحري .

(٢٦) مثل ذلك أن المملكة المتحدة لا تتطلب شهادة بشطب التسجيل لتمكين السفينة الموجودة سابقاً على سجل أجنبى من التسجيل في المملكة المتحدة ، وبالمثل فلا يوجد أى حكم قانوني لا صدار مثل هذه الشهادة عند شطب التسجيل .

(٢٧) انظر Ellen, BIMCO General Meeting, p. 7220; and "The phenomena of shipping frauds; some observations on recent incidents", presentation by P. Sarlis, Secretary-General, Greek Ministry of Mercantile Marine, to the Shipbroker Seminar, 1980, p. 74.

(٢٨) انظر الفقرة ١٨٤ أدناه .

(٢٩) يمكن استخدام وكالات استقصاء العلامة الائتمانية لتقيير درجة الموثوقية المالية ، ولكن البيانات المستخدمة تكون مستندة أساساً إلى معلومات منشورة ، إن وجدت ، ما لم يكن من المرغوب فيه إجراء استقصاءات أكثر حصاراً .

(٨٠) ١٥٩ - ومن ثم فقد اقترح في ذلك التقرير ايلاً مزيد من الاعتبار لنشاء سجل للناقلين البحريين وسواء أنشئ هذا السجل على نطاق دولي أو على الصعيد الوطني بمعايير منطقية منتفق عليها دولياً، فقد اقترح أنه يمكن أن يدرج في قوائمه الأفراد أو الكيانات، بغض النظر عن كونهم مستأجرين أو ملوك سفن، من يبدون استعدادهم لنقل البضائع بالسفن المستأجرة أو العاملة على خط منظم، ولكي يدرج اسم ناقل ما في السجل يمكن وضع معايير معينة كحد أدنى للموثوقية والاستقرار المالي، وثمة اقتراح مماثل إلى حد ما قدّم في الاجتماع العام لاتحاد الخطوط البحرية البلطيقي والدولي في أيار / مايو ١٩٨٣ في مدريد (إسبانيا) ورد النص فيه على :

" انه ينبغي أن يكون هناك اتفاق متعدد الأطراف يخلق نظاماً قانونية تتطلب من ملوك السفن ومتعبده تشغيلها ومديرتها وأى شركة أو فرد يصفون أنفسهم على أنهما ملكاً متصرفين أن يكونوا من المرخص لهم تماماً من قبل البلد الذي يعملون منه للقيام بهذه الأنشطة " (٨١)

١٦٠ - وقد كرس قدر كبير من البحث والتفكير للنظر فيما إذا كان من الممكن لوجود نوع من نظام الترخيص الدولي أن يكون فعالاً في مكافحة الغش البحري ومجدداً في التنفيذ العملي، ورغم أن من الغيد، دون مراء، لأى شخص طيه أن يتعامل مع ناقل بحري (سواءً أكان في الواقع مالك سفينته أو مالكاً متصرفاً، الخ) معرفة أن هناك مقاييس دنياً معينة تتعلق بالمواصفات المهنية والموثوقية المالية قد تمت مراعاتها، غير أن من المعلوم، مع ذلك، أن مثل هذا النظام لن يكون بالضرورة فعالاً في مكافحة جميع أنواع الغش البحري المتواخدة هنا، كما أنه قد يثير صاعب عملية معينة في تنفيذه.

١٦١ - ومن المؤكد أن أي نظام للترخيص يمكن أن يقلل من شتى أنواع الغش البحري كأعمال الانحراف عن المسار والإغراق المتعمد وكذلك أعمال الغش في مشاراتطات الأيجار العشوائية على سوء تصرف من جانب مالك السفينة ضد مالك البضاعة، كما سبق وصفه في الفقرة ٤٩، غير أن نوع الغش البحري الذي يتقتضي وجود مستأجر ي العمل بوصفه ناقلاً (أى يقدم السفينة المستأجرة لنقل بضائع شخص آخر، سواءً بوصفه مالكاً متصرفاً أو متعبه نقل على الخطوط النظامية) لن يتاثر بالضرورة إلى أبعد من تغيير الشكل الذي يتعلّق فيه، وهذا، فإن المستأجر الذي يرغب في ارتكاب هذا النوع من الغش، بدلاً من أن ي العمل كناقل يجمع أجور الشحن المدفوعة مقدماً ولا يدفع أجرة مشارطة الأيجار ثم يختفي، لا يحتاج إلى أكثر من تحمله بضاعته هو نفسه على السفينة المستأجرة وبيعها بسعر (سيف)، والتوقف عن دفع أجرة المشارطة ثم يختفي، ونظراً لأن المستأجر يكون قد شحن بضاعته، فمن المؤكد أنه لا يكون هناك أي الزام بأن يكون مرخصاً له في هذه المرحلة، أما في وقت البيع فإن المستأجر يكون، حسب الشخص المفترض أن يتم معه عقد استئجار السفينة، أما مجرد بايّع للبضائع بمقتضى عقد لنقل مع مالك السفينة، الأمر الذي لا يتطلب الحصول على أي ترخيص،

(٨٠) للاطلاع على تعريف لهذا المصطلح على نحو ما هو مستخدم في هذا التقرير، انظر الحاشية ٦٢.

(٨١) Panel Discussion on "A Clean Shipping Industry - Fact or Fiction?", paper presented by D.E.D. Prentis, President of the Institute of Chartered Shipbrokers, London. BIMCO General Meeting, p. 7213.

واما أن يكون عقد النقل مبرما معه هو ، ومعنى ذلك أنه يكون عند إتمام البيع بالاقرال لبضائع شخص آخر ، بأي البايرم ، ولذلك يتوجه إلى ترخيصه . وينظر هذا الموضوع مشكليتين . أولاً أن نظاماً للترخيص مثل هذا يبيد وأنه يطرح مصاغب عملية معينة في التنفيذ من حيث أنه ، تبعاً لمن فوج سند الشحن (ولأى صفة) ، يمكن اعتبار بائعي البضائع تأليفين بأنفسهم عقب اتمام البيع ، وعلى هذا يتطلبون في الواقع الحصول على ترخيص لا لشيء إلا لبيع بضائعهم في الطريق . وقد يبيد وأن مثل هذا المتطلب يتحقق عائقاً لا مجرد له أمام سمير التجارة . وعن الحاجة الأخرى ، فعلى الرغم من أن الدقة في عقود النقل ذات الصلة يمكن أن تتفادى المشكلة التي سبق التدوير عنها (والتي تبدر المتفق عليه) المحتدل وجوده في تطبيق مثل هذه النظم ، فإن عدم وجود الحاجة إلى الترخيص من شأنه تكثين مراول الغش من ارتکاب جرم هو في أساسه نفس الجرم الذي وضج النظام (على الأقل في جزو منه) لنتائجيه .

٦٦١ — فئة صنوفية عملية أخرى في تنفيذ مثل هذا النظام تستطوي على تحديد الاختياجات التي يلزم تلبيتها بغية الحصول على الترخيص . فالمتطلبات المهمة التي توفرت لدى موظفي الناقل طوال السنين ، وبعد وجود سجلات جنائية ، الخ من شأنها ، ولا شك أن تخدم غرضها مقيدة ، وبالإضافة إلى ذلك ، فإن تحديد هوية المالك المنفعين للنقل قد يمنع ما يمارسه حالياً موتكبسو العغش المعروفون جيداً من التستر وراء شركات اسمية أنشئت لتنفيذ أعمالهم الاختيالية . كذلك فإن تحديد هذه الهوية قد يعقد ما ينتفع به موتكبو العغش حالياً من قدرة على اخفاء هوبيتهم بغية الاختفاء بعد ارتکاب الجريمة .

٦٦٢ — غير أنه تنظراً للحالات المبلغ عنها والتي يبيد وفيها أن هناك شركات حسنة السمعة فتها يبيد وتأتيه عملياتها لا بأس به ولكنه محترم ، ترتكب ظهر، حين غرة غشا بحرياً ، فقد يلتصق إن أي نظام ترخيص ، كسي يكون فعلاً حقاً في هذه العغش البجري ، يتعين أن يستقرط فيه ارسال ضمان أداء بالبريد . غير أن الكسب المحظول عليه من أعمال الغش البحري هو مستحسن الضخامة بحيث يتعين أن يكون هذا الضمان بعدة ملايين من الدولارات كي يكون رادعاً . وستكون مختلفة هذا الضمان ، ولا سيما ضمان الأداء ، من الضخامة ، على الأقل بالنسبة لمضار متعهدى التشغيل ، وإن كانوا من ذوى السمعة الحسنة ، الذين لا يمكنون إلا صولاً محدودة لسببها — بحسبه يمكن جداً أن تتعفهم من الاستقرار في الخدمة جملة . ومن المعتقد أن القضاء على مثل حلول المتعهدين الصغار ، وإن قضى ربما على متعدد بين كثيرين من موتكبي العغش أيضاً ، فإنه سلوف يحرر السوق من نوع من الخدمة تنس الحاجة إليه في الواقع معينة من الشحنة في إنماط كبيرة مسافر ، التعامل التجاري ، ولا سيما فيما بين البلدان النامية . وهكذا ، يرى أن فرض شرط تقديم ضمان ، وإن كان ضرورياً كي يصبح نظام الترخيص فعالاً بحق ، فقد لا يكون فيه ما يتومن بمجل مصالح مجتمع النقل البحري .

٦٦٣ — ونظراً لالتباطب المنوه عنها آنفاً ، يمكن أن يمثل نظام الترخيص مصاغب عدة في التنفيذ وفني الفعالية يبيد وأنها تجعله اختياراً غير مرض كيما يعتده المجتمع الدولي في هذه المرحلة بنظام جهوده الرامية إلى مكافحة الغش البحري . غير أن بعض المزايا المحتمل دشرؤها عن الأخذ بنظام الترخيص والمتصلة في المزيد من تحديد هوية الملاك المفعمين لسفون النقل البحري ، ومتى جرى هذا ، من شأنها أن تُتعلّم تحسناً في الحالة الراهنة التي يصعب فيها كثيراً استقصاء هوية مسلاك السفينة ، وما إذا كانت السفينة موضوع مشارطة إيجار وتفاصيل أخرى شديدة المصلحة بالموضوع والأس

أن يباح بسوولة الوصول إلى هذه المعلومات ، فإن استطاعة ملوك السفينة والشاحنين والمرسل إليهم ، استصانه موثوقية الراقلين ، وظل محمد ودة للغاية • وعلى هذا ، فإنه ينبغي إيلاء الاعتبار لاستحداث آليات تقييد في زيادة امكانية تحديد الهوية دون أن تثير نفس القدر من المعقّدات ومصالع التنفيذ الذي يلزم نظام الترخيص .

(ج) التحسينات في جمع ونشر المعلومات على الصعيد الدولي

١٦٥ — في ضوء القدر غير الكافي من المعلومات المتاحة عند الطلب فيما يتعلق بملك ومساً جسرى السفن الأمر الذي يعتقد إجراء الاستقصاءات من قبل الأطراف المعنيين ، ينبغي إيلاء الاعتبار الثاني من هذا المقترن ، الفقرات ٢٠ - ٢٣ للمعلومات المعدنية باسترجماع ونشر المعلومات أن الاستخدام المتزايد للحسابات الالكترونية أدى فعلاً إلى زيادة في المعلومات التي أصبحت متاحة على الأقل بشكل جوabip كثيرة من عمليات النقل البحري . وهكذا ، ينبغي أن يتوجه الاستقصاء في هذا المعهد أن يقدّر أكبر إلى تحديد ما هي المعلومات الإضافية التي تتبعها ، وما هي التدابير التي يجب اتخاذها لزيادة موثوقية المعلومات التي أصبحت متوفّرة الآن ، وما إذا كان التنظيم الراهن لجهة نشر المعلومات في شكل عدوة منظمات خاصة متلازمة هو من الأمور المرضية أو أن من المرغوب فيه إيجاد جهاز أكثر مرئية .

١٦٦ — وينظر ، في هذا الصدد ، أن الهدف الراهن لمتطلبات الإبلاغ عن المعلومات ذات الصلة بالسفون يعرقل مهمة منظمات جمع ونشر المعلومات من قبل قدر ملائكة فيما يتعلق بالتحريات المناهضة للغش . فسبجلات السفن الوطنية في كثير من البلدان لا تعيش في أفضى سجل أحوالها أكثر من قدر شكلي من المعلومات تتعلق بصاحب التسجيل ويعا صيل تقنية عن المسفينة . وإن التطبيق الموحد للمعلومات الإضافية المقترن إدراجها في "مجموعة العبادى" الأساسية المتعلقة بالشروط التي يتبعها بوجبهها قبول السفن في السجلات الوطنية للنقل البحري ، بالضرورة التي يردت فيها في تقرير الفريق التحضيري الحكومي الدوّلـي المعنى بشرط تسجيل السفن عن دروسه إنشائية (٨) ، سوف يحسن الموقف إلى درجة ما . غير أنه من العقريج ، من زاوية مكافحة الغشـش بالبحري ، أن الأمر يحتاج إلى متطلبات إضافية للإبلاغ والإفشاء ، وعلى سبيل المثال ، فيما يتعلق بارتباطات مشارط الایجار ، واتفاقات وكلات السفن ، والعلاقات مع الشركة الأم ، وكذلك فيما يتعلق ببيانات أخرى سيرد اقتراحتها لا حقا في هذا المقترن ب شأن أ نوع أخرى من أعمال الغشـش السفينة الوطني المشار إليه في مجموعه العبادى ، الأساسية المنوـه عنها أفالا إلا أنها ينبغي أن تكون انظر الفقرتين ١٥٠ - ١٥١ . و رغم أنه لا يلزم بالضرورة دست مادة هذه المعلومات في سجل في حد هـا الأدـى مـجـمـعـة تـجـمـعـاً مـوـرـكـيـاً عـلـىـ السـعـوـدـيـاـ وـاـنـ تـقـدـمـ فيـ كـلـ مـرـةـ تسـجـلـ فيـهـ سـفـيـنـةـ ، وـذـلـكـ توـخـيـاـ لـسـهـوـلـةـ الجـمـعـ وـالـتـحـلـيلـ . وـاـنـ مـاـ يـدـدـ وـضـرـوـرـيـاـ ، فـيـ هـذـاـ الصـدـدـ ، للـسـاعـدـةـ فـيـ مـلـعـ السـفـيـنـ الـبـحـرـيـ إـلـاـ هـوـ زـيـادـةـ الـقـدـرـ الـمـتـاجـ منـ المـعـلـوـمـاتـ ذـاتـ الـصـلـةـ وـتـرـكـيـزـ قـدـرـ الـمـكـسـبـانـ بـالـنـسـبـةـ لـكـلـ سـفـيـنـ تـلـاقـيـاـ لـضـرـوـرـةـ اـجـرـاءـ تـحـرـيـاتـ مـضـاغـةـ .

٧٦١ — ومن شأن التركيز على المستوى الوطني أن يساعد في إجراء التحريرات وكذلك في جمجمة البيانات عن شئون الوكالات الخاصة بالمعلومات • وهذا اعتبار تتبّعه مراقباته في هذا الصدد وهو ما إذا كان المطعام الحالي للتجسيم والمشر على المنشآت مرضياً، وما إذا كانت هدساً تدابير اضافية يلزم أن يتخذها الأطراف المعنيون تسهيلاً للمزيد من الإضلال بالاستقصاءات عن مفعى الغش •

٧٦٢ — ومن بين شئون العوامل التي يتبّعها إلا تخبيب عن الذهن لدى إجراء مثل هذا التقدير، طبيعية توافر المعلومات • أذ سيكون من الضروري، على المستوى الوطني إنشاء متطلبات إبلاغ الزراعة جديدة بالنسبة لأنواع بعثاتها من المعلومات التي يتقدّم إليها ضرورة لمدى الغش، بما في ذلك المعلومات المنوّه عليها في هذا الفرع وفي الفروع الالاحقة من التقرير • وبعد عدم وجود متطلبات للإبلاغ، فسوف يتبعين على الوكالة الحكومية المكلفة بهذه المهمة الإضلال بالاستقصاءات الخاصة وهو ما يشكل مهمة أشد صعوبة وأكثر استفاداً للوقت بدرجات كبيرة • ومن هنا، فإن فرض متطلبات إبلاغ فعالة هو بوجه عام بديل أولى للتفصيل واستخدامه الحكومات بشكل منتظم في نطاق عريض من المجالات، بما في ذلك النقل البحري •

٧٦٣ — أما على المستوى الدولي فالحالة الراهنة — بقدر ما تتوافر المعلومات — قوامها التوفير للمعلومات • وعميارة أخرى، وقد توجّد المعلومات على المستوى الوطني، وعادة في أماكن مختلفة، كسبيلات السفن أو سخّارات الشركّات أو لدى أحد ملاك أو مستأجري السفن • وعلى مستوى عرّيف من الأفراد أو وكالات المعلومات في الحصول على المعلومات أن ينشط في جمعها بنفسه •

٧٦٤ — وضعه توجّج بديل يتعلّق في اشتراط متطلب فعل للإبلاغ على المستوى الدولي، أي، مسّن نقطة معلومات مرئية في كل بلد إلى سجل مركزي للمعلومات • أما الميزة النسبية لهذا النهج فهي، فيما يبدّو، زيادة السرعة التي تتابع بها المعلومات • وفي هذا الصدد، ينبغي جمع المعلومات التي لا تتّسّح إلا بصورة سلبية، الأمر الذي لا يمكن في العادة اتخاذ ترتيب بشأنه إلا بوصفة مسألة عملية في فترات بعدينها من الوقت • أما المعلومات التي يوجد بشأنها متطلب ايجابي للإبلاغ فيعكسن الإبلاغ عنها فور تلقّيها، وذلك ما يجعلها أسرع توافراً على المستوى الدولي •

٧٦٥ — وإنما تقدّر اشتراط متطلب ايجابي للإبلاغ على المستوى الدولي، فمن العسير البثّ فسي نقل تلك المعلومات إلى شخص وإلى وكالة للمعلومات • ومن المفترض أن الأمر يستحقّ الاضمار الإتفاق على تنظيم مركزي يعمل بوصفه سجل دولي للمعلومات تقدّم خدّمات شتّى وإن كانت متربّطة • وقدّم أكثر من وكالة واحدة من الوكالات الخاصة للمعلومات تقدّم خدّمات شتّى وإن كانت متربّطة لا يكون في استطاعة الحكومات إلا جماع، في هذا الصدد، على اختيار تنظيم تجاري خاص للقيمة بدور نشر المعلومات على المستوى الدولي • ويكون البديل عن ذلك هو انشئاء وكالة حكومية دولية للمعلومات تجمع وتتوفر المعلومات الرئيسية المتعلقة بالغش البحري • غير أنه ليس من الواضح ما إذا كانت الخسائر الحالية الناجمة عن أنشطة الغش البحري سوف تبرد تكلفة متطلبات هذا المعنى ^(٨٣) إلا إذا كانت هناك فوائد أخرى يمكن استخلاصها عن طريق امتلاك

(٨٣) ب رغم ذلك، هناك بعض تقدّرات تجعل الخسائر الحالية من الغش البحري معادلة لتصف ملار دولاً • غير أنه لا يمكن استخدام هذا الرقم بوصفه المعاذن المباشر لتكتّفه إنشاء متطلبات هذا التنظيم الدولي، لأنّه لن يمنع أنواعاً معينة من الغش، مثل الغش المستبدّي، ومجرد توافر المعلومات لتسخير استقصاءات منه قدّرها يقضى في حدّ ذاته على الأدشطة الاحتياطية قصاءً كاملاً، بل لا يمكنه إلا بحدّ من حدّ وشكّا •

بذلك بيانات عام للمعلومات ذات الصلة بالسفين تكون له صفة المركبة على الصعيد الدولي .

١٢٣ — وهناك نقطة يجب أن لا تغيب عن الذهن لدى إجراء التقديرات المعنوية عنها أعلاه ، وهي ، إن وجود بيانات المكتب البحري الدولي المتعلقة بالغش بالمعلومات تكميلية للمعلومات التي يتبغي أن ترجح إليها في أي استقصاء لمنع الغش ، إضافة إلى المعلومات المعنوية عليها أعلاه . وإنما تم ، في هذا الصدد ، إيجاد نوع ما من وكالات المعلومات كمنظمة مستقلة ، يشار إليه فيما بعد بعبارة "السجل الدولي للمعلومات السفن" ، فسوف تكون هناك ميزة كبيرة ، من زاوية منع المختشن في إنشاء حلقة خاصة مع بذلك بيانات المكتب البحري الدولي ، لضمانها المعلومات . يمكن ، في هذا الصدد ، أن تكشف المعلومات الحميدـة — حين تقاد ببيانات الموجود في ملفات المكتب

البحري الدولي — عن احتفالات كبيرة لحدث الغش البحري .

١٢٤ — وال نقطة الأخرى ذات الصلة التي يتبغي أن تظل ماثلة في الذهن هي أنه لدى ظفي وضرر المعلومات على المستوى الدولي ، فإن القدرة على مضاهاة المعلومات على المستوى المذكور لا بد وأن تتوفر عن المعلومات تجربـة إلى الضـوء تكشف عن إمكانية حدوث نوع ما من سوء السلوك ، كالتسخـيل المـزدوج والبيانـات المـغلوطـه أو الإغـلاـتـ التي تكشف عنـها مـعلوماتـ مـتعلـقةـ منـ مـصـادرـ آخـرـ ، الـرحـ وـمهـماـ كانـ التـرتـيبـ الذـىـ يـتـقدـرـ اـتـخـازـهـ عـلـىـ السـتـوـىـ الدـولـىـ ، فـيـتـبـغـيـ اـتـخـازـ تـرـتـيبـ ماـ لـلـاطـئـنـانـ إـلـىـ نـقـلـ مثلـ هـذـهـ الـمـعـلـومـاتـ الـثـوـيقـةـ الـمـصـلـةـ إـلـىـ الـهـيـئـاـتـ الـدـولـيـةـ أـوـ الـوطـنـيـةـ الـمـاسـبـةـ الـمـلـوـدـيـةـ لـلـشـرـطـةـ الجنـائـيـةـ والمـكـتبـ الـبـحـريـ الدـولـيـ أـوـ الـحـكـوـمـاتـ الـوطـنـيـةـ الـتـيـ تـكـونـ فـيـ موـقـعـ يـمـكـنـهاـ منـ اـتـخـازـ إـلـىـ اـسـنـادـ إـلـاـيـرـ

١٢٥ — غير أن الجليـ فيـ هـذـاـ العـجـالـ هوـ المـرـازـياـ الـهـائـلـةـ لـاـسـتـخـداـمـ الـحـاسـبـاتـ الـإـلـكـتروـنيـةـ .ـ اـذـ منـ المستـبعدـ عـلـيـ تـركـيزـ وـضـاـهـةـ جـعـيـعـ الـمـعـلـومـاتـ الـتـيـ قدـ تكونـ ذاتـ صـلـةـ باـسـتـقـصـاءـاتـ الـبـحـريـ شـمـ عـرضـهاـ بشـكـلـ مـنظـمـ عـلـىـ الـمـسـتـوـىـ الدـولـىـ دـفـونـ وـجـودـ حـاسـبـاتـ الـكـتـروـنـيـةـ .ـ وـقـدـ يـلـزمـ ،ـ فيـ هـذـاـ الصـدـدـ ،ـ إـيلـاـهـ المـزـيدـ منـ الـاـهـتـامـ لـاـ حـتـيـاجـاتـ الـبـلـدانـ الـلـاتـيـ سـواـهـ فـيـ التـوـرـيمـ معـ الـحـاسـبـاتـ الـإـلـكـتروـنيـةـ وـاحتـياـزاـتـهاـ فـيـ مـيدـانـ الـنـقـلـ الـبـحـريـ .ـ

(٤٨) سبق للأمانة أن اقررت مثل هذا السجل الدولي الرسمي للمعلومات ذات الصفة

وذلك في تقرير لها عن شروط تسجيل السفن (٢/٣٤/٣٤/٣٤/٣٤) ، الفقرة ٦٠ .

(د) مقتضيات متفقة

٦٧١— شرطة اقتصادات شتى قد مت لمعالجة هذه الأنواع من الغش البحري والأ نوع ذات الصلة بها . وبتصح دليل الغرفة التجارية الدولية لمنع الغش البحري بأنه ينبغي لبيان السفينة التأكيد مسenn إن البضاعة المورج باستلامها موجودة على ظهر السفينة ومن أن سندات الشحن لا تحمل إلا توقيعات أفراد مرخص لهم بذلك ومصدق عليها . كما ينبغي للبيان ، كلما أمكنه ذلك ، ممارسة سلطته فحسب توقيع سندات الشحن (من العسلم به أن ذلك غير علني في خطوط الدفع المطابقة للأنظمة الراسخة) (٢٨٥) . وهذه الدلائل موجهة أساسا ضد خطر سندات الشحن التي تكون موقعة من وكيل المستأجر ، باسم البيان ، عن بضائع لا تكون محللة في الواقع .

٦٧٢— والمشاكل الشائعة عن مشارطات إيجار تعلق المستأجرين أو وكلائهم حق توقيع سندات الشحن باسم البيان هي مشاكل ترد الإشارة إليها كثيرة في حوادث الغش البحري ، التي تصدر فيهما سندات شحن لا تتطابق مع إيصال الضابط الأول للسفينة ، أو تصدر على أساس دفع أجراً للشخص مقدم ما بينما لا تكون مشارطة الإيجار قد اشتربطت إلا سندات شحن قابلة للدفع (انظر الفقرة ٢٧٢) . تضمين مشارطة الإيجار شرطا يتطلب أن تكون جميع سندات الشحن موقعة من بيان السفينة وللعمودية الموجودة في المصدقة المنوّه عليها أعلاه ، وكذلك في تصريح مماثلة مفادها أنه يبغى وللمستأجر معاً (٢٨٦) . هي أن المستأجر يظل قادرًا على الاستعاضة عن سندات الشحن مسنداته لسندات يمكن سحبها لحسابه بشكل يتناقض مع أي اشتراطات موجودة في مشارطة الإيجار . وعزم أن من الممكن — بالإضافة إلى ظروف بعديها — أن يطال مالك السفينة أو المالك المتصرف بوعاً من الخطأ القانونية من مثل هذه التدابير ، غير أن غبـه الغش ، مع ذلك ، ربما لا يعـد و هنـساً أن ينتقل إلى كـامل المشـترـي سـيـ الحـظـ لـسـنـدـاتـ الشـحنـ . وهـكـذا ، فإنـ هـذـهـ التـدـابـيرـ ، منـ مـنظـرـ إـجـمـاليـ ، لاـ تـقـضـيـ بالـضـرـورـ عـلـىـ الغـشـ ، وـإـنـاـ تـقـلـ عـبـهـ عـوـاقـبـهـ لـيـسـ إـلـاـ

٦٧٣— ولا يمكن الحد بصورة فعلية من حدوث هذا النوع بالذات من الغش المتعلق بمعارطات لايجار إلا بأن تغلى على المصعيد العالمي ، الأمر الذي قد لا يتسمى تحقيقه عليه ، سندات الشحن التي يوقعها المستأجرين ، والا بـأنـ يـقـنـ ذـلـكـ بـتـزـايـدـ اـمـكـانـيـةـ تـحدـيـدـ هوـيـةـ شـتـىـ الـكـيـاـسـاتـ المشـترـيـةـ فيـ تـقـدـيمـ خـدـمـاتـ الدـفـعـ . وـهـكـذاـ إـجـمـاليـ ، فـسـيـقـ مـاـشـلـاـ خـطـرـ اـصـدـارـ سـنـدـاتـ شـحنـ مـزـوـدةـ .

٦٧٤— وـكـثـيرـاـ ماـ وـدـتـ الـاقـرـاحـاتـ أـيـضاـ بـأـنـ تـدـفـعـ عـلـىـ الدـوـامـ مـقـدـ ماـ ثـلـاثـةـ شـهـودـ منـ أـجـرـةـ مـشـارـطـةـ لاـيجـارـ أوـ تـوـدـعـ فـيـ صـوـرـةـ ضـصـانـ مـجـدـ ، كـوـسـيـلـةـ لـلـاقـلـارـ منـ حـدـوثـ هـذـاـ النـوعـ منـ الغـشـ المـعـلـقـ بـعـارـطـاتـ إـيجـارـ . وـقـدـ يـيدـ وـانـهـ لـاـ يـنـزـمـ لـلـحدـ منـ الـاغـرـاءـ عـلـىـ هـذـاـ النـوعـ منـ الغـشـ مـزـوـدةـ .

٦٧٥— أـنـظـرـ دـلـيلـ الغـرـفـةـ التجـارـيـةـ الدـولـيـةـ ، المـصـدـرـ السـابـقـ ، صـ ١٢ـ هـذـاـ نـصـائـرـ اـضـافـيـةـ فـيـ الـبـنـدـيـنـ ٦ـ وـ ٧ـ يـرىـ أـنـ لـهـاـ صـلـةـ أـكـثـرـ بـعـالـ المـعـشـ المـعـتـدـىـ والـغـشـ المـعـلـقـ بـأـسـرارـ

الـعـسـارـ عـلـىـ التـوـالـيـ ، كـمـاـ وـدـتـ مـعـالـجـتـهـاـ فـيـ هـذـاـ التـقـرـيرـ .

(٢٨٦) أـنـظـرـ ، عـلـىـ سـبـيلـ المـشـالـ ، المـرجـعـ نـفـسـهـ ، صـ ١١ـ .
"A Profile on Maritime Fraud" , submission by IMB the IUMI Cargo Workshop, Sept. 1983, p. 11.

تسلم مقدماً أو تودع في صورة ضمان مجده إلا أجراً الشحن الكافية لتخطية الرحلة التي شحنت
البضاعة من أجلها . غير أن مقدمة ملاك السفن ، أو المالك المتصرين ، في الحصول على مثل هذا
الترتيب تتوقف كثيراً على ظروف السوق . وليس هناك ما يمكن أن يكون فعلاً حق الفعالية إلا شرط
اللزامي ، يطبق على المصميد الدولي ، يقضى باتخاذ مثل هذه الترتيبات . ومع ذلك ، فإن توبيخاً
مثل هذا قد يشير بصورة مشروعة مثاكل المسئل جرين إلى حين استسلام
أجراً الشحن المدفوعة مقدماً — ما لم يتثنى اتخاذ ترتيب للحصول على ضمادات مصرفية أساساً محققة .
وتصوره بديلة ، فإن الالغاء الإلزامي لجميع سدادات الشحن المدفوعة عنها أجراً الشحن . وقد ما يمكن
أن يوجد نفس الغرض من حيث القضاء على إغراء نوع معين من أعمال الغش المتعلقة بعمارات طرسات
لجزاوي الشحن من المستاجرین من التوفيق عن دفع مشارطة الإيجار شتم الاختفاء . وإذا ما تم تطبيق
ذلك دولياً على أساس ملزم ، فمن يتعرض المشتركون الأبراء إلى الواقع ضحايا لانه يتبعى لهم أن
يكونوا قد أخطروا بأن سدادات الشحن المقدمة على أساس أجراً الشحن المدفوعة مقدماً هي سلسلة
غير قانونية . غير أن من شأن هذا الاقتراح أن تكون له آثار اقتصادية هامة ، لأنه سيجد بدروجية
عقيقة من المرغوبة في الاتصالات التجارية وقد لا يكون مما يقتضيه مدى المشكلة التي يعاني منها حالياً .
١٨٠ ونظراً للتعقيدات التجارية الموجودة في هذا العيدان بالذات ، لا سيما فيما يتصل بعمارات طرسات
الإيجار ، فإن الفائدة من زيادة امكانية تحديد هوية الأطراف ، والعلاقات المتباينة فيما بينهم^{١١)}
من خلال تحسين امكانية توفير المعلومات ، تصبح تدريجاً لمحاضنة الغش أكثر جاذبية . وتتوافر
المعلومات في حد ذاته لا يتبعى كلية على خطر الدش ، ولكن من المؤكد أنه يتبعى هذا الخطير
عن طريق السماح لشئن الاتراف بتلقي معلومات أفضل عن السفينة المعنية وعن الأطراف الآخرين
الذين يتعاملون معهم .

١٨١ ورد الاقتراح في أحيان كثيرة أيضاً بأنه لا يتبعى للأطراف الدخول في ارتباط بعمارات طرسات
للإيجار إلا من خلال وسيط من مسيرة السفن الذي السمعة الحسنة يتحقق موثوقية الصلة الذين
يعملون باسمهم (٨٨) . وفي هذا الصدد ، كثيراً ما يشار إلى أن مشارطات الإيجار يتبعى إلا يرتبط
عليها إلا في بوصة البليط . غير انه ظراً للسوق المتزايد في المجتمع النقل البحري الدولي ، الذي
تصبح فيه مطابق متزايدة مشتركة على نحو متزايد في النقل الدولي للبضائع . فمن غير الواقع^{١٢)}
الافتراض بأن لدن يمكن أن تظل المركب الوحيد لمصفقات النقل البحري . ومع ذلك فإن الفائدة من
الموكلاه ذوى السمعة الحسنة ، سواء أكانوا يعملون بوصفهم سمسرة سفن لا ربطات بعمارات طرسات
للإيجار أو يقدّمون الوكالة بشأن الشخصيات المنتظمة ، هي أمر لا يتبعى الاستهانة به . إذ يمكنهم
بالتأكيد أن يلعبوا دوراً هاماً . غير أن من الضروري أولاً تحديد من الذي يتصرف منهم بالسمعة
الحسنة ومن الذي لا يتصرف بها . ولهذا الغرض ، فإن اثناءً أجهزة لترخيص الوكلاء أو الجبو^{١٣)}
ال الجمعيات المهنية يصبح ضرورياً من الراجحة الدبلومية . ويعد الدليل في مثل هذه التوصيات
بعزى من التعصيم في الفرع (٥) من هذا الجزء من التقرير أنظر المقررات ٦ - ٣٠٩ - ٣٠٧ .

^{١١)} Views of a Practising Shipbroker" , by D.E.D. Prentis

^{١٢)} على سبيل المثال "Views of a Practising Shipbroker Seminar" , 1979 , p. 56

١٨٦ - وبالإضافة إلى ذلك ، فإن مقدرة الوكلاء على الاضطلاع باستقصاءات كافية سواءً عن أصلائهم أو من أجل هؤلاء الأصارع إنما يتوقف مباشرةً على المعلومات التي تكون متاحةً . ونظراً لزيادة اتصاف النقل البحري بالطبع الدولي ، فإن فعالية نظام الاتصالات الشخصية – الذي كثيراً ما يعتمد عليه في سوق لندن – أصبحت آخذة التناقص . وفي هذا الصدد ، تتبعي الإشارة إلى أن حادث غشن "سالم" حيث انحرفت السفينة عن مسارها لتبيّن الشحنة ثم أغرقت عدداً عقب ذلك (٨٩) ، انطوى على ارتباط بمشاركة إيجار في سوق لندن من خلال سمسرة حسني السمعة . وحسب هذا العامل أن يبرز الحاجة المتزايدة إلى الامان بصورة أفضل في تدبر أمر تحسين امكانية توافر المعلومات على الصعيد الدولي حسبما وردت التوصية بذلك في هذا التقرير .

٣ - الغش المتعلق بانحراف المسار

(أ) مقدمة

١٨٣ - ينبغي التنويه بأن من طرائق العمل الهامة في مجال هذا النوع من الغش (وكذلك فيما يتصل بتلقيق "حوادث الغرق" لأغراض التأمين على أجسام السفن) ما يتوقف على قدرة السفينة على "الاختفاء" بعد الحادث . وتتم أعمال الاختفاء هذه عادةً عن طريق استخدام اسم واحد أو أكثر ، واجراء تغييرات في الملكية الاسمية وفي الجنسية . ولهذا الغرض ، فإن سهولة اكتساب الشركات هويات جديدة ، وهو ما تسمح به قوانين وطنية كثيرة ويمكن أن تتنسّر وراءه ملكيات نفعية مشتركة ، يبسر بالقطع هذه العملية . والأهم من ذلك ، أن السهولة التي يمكن بها تغيير التسجيلات الوطنية للسفن من بلد لا يخُر معقلة أو العدام الاتصال أو السيطرة على ملكية وعمليات السفن المعنية بعملياتها ، أمر يتيح بالتأكيد مجالاً خافياً لحدوث عمليات الاختفاء السريع للسفن . وفي هذا الصدد ، فإن هناك تحليلاً واحداً على الأقل لعدد من أعمال الغش المنظورة على عدم تسليم أو إساءة تسليم البضائع يكشف عن أن ٥٤ في المائة من الحالات كانت تتعلق بسفن من ثلاثة من بلدان علم الملاحة (٩٠) .

١٨٤ - وما يزيد في تفاقم الحال أن هناك بلداناً معينة لا تتطلب شهادة شطب التسجيل من بلد التسجيل السابق عند ما تقبل سفناً جديدة في سجلها . وهكذا ، فكثيراً ما يتثلّل الحال في أن يكون لبعض السفن أكثر من شهادة واحدة بالجنسية في آن معاً ، متاحةً بذلك لغسل هذه السفن

Shell International Petroleum Co. Ltd. v. Caryl Antony (٨٩)

Vaughan Gibbs (The "Salem") [1981] Lloyd's Law Reports, 316, [1982] 1 Lloyd's Rep. 369 (C.A.). Lloyd's Law Reports, Part 4 [1983] Vol. 1, page 342 (Lord Diplock....) .

Perry, "Sample Experience of Occurrence Fraud Cases", Ship-

broker Seminar 1979, p. 38

اجراء تغييرات سريعة في الهوية والحصول على أوراق هوية صحيحة بمجرد وضع طلاء على اسمها الموسوم بجنسية ما ووضع اسم آخر موسوم بجنسية أخرى ورفع العلم الجديد (٩١) .

(ب) تسجيل السفن

١٨٥ - وردت التوصية ، في أكثر من مناسبة من قبل منظمات دولية نظرت في المشكلة ، بأنه ينبغي للتجار تجنب استعمال سفن ترفع علم الملاعة (٩٢) ، كما قيل أيضاً في صدد "أعلام الملاعة انه "في سياق الخش البحري ، فإن هناك بعضاً من أعلام الملاعة ، نظراً لقواعد الفضفاضة التي تحكم تسجيلها وتراخي الرقابة الفعالة على مخالفاتها ، تشكل عاملاً مساعداً ٠٠٠ وينبغي للحكومات المضيفة لأعلام الملاعة أن تقتصر بعمارة ضوابط أكثر صرامة على تطبيق ، وتسجيل ، وإدارة السفن" (٩٣) . وعلى أي حال ، وكما سبق أن أشارت إلى ذلك أمانة الأونكتاد ،

"يعتبر ملوك سفن التسجيل المفتوح أقل عرضة للمحاسبة من ملوك السفن الأخرى ، لأنه لا يمكن من ناحية ، تحديد هويتهم في أغلب الأحيان ولا لهم يستطيعون تغيير هويتهم الأساسية ، ولأنهم من ناحية أخرى ، حتى حين يتم تحديد هويتهم ، يقيرون هم ومديروهم وكبار العاملين على سطح سفنهم خارج الولاية القضائية للدولة العلم . والصعوبات التي تواجه بلدان التسجيل المفتوح في مراقبة عمليات النقل البحري التي تجري تحت أعلامهم تتبع مباشرة من الافتقار إلى صلة اقتصادية ، وبالتالي يستحيل معالجة عمليات النقل البحري دون المستوى بدون معالجة مسألة الصلة الاقتصادية بين سفينة ما ودولة العالم" (٩٤) .

"The phenomenon of Shipping frauds, some observations of recent incidents" , presented by P. Sarlis, the Shipbroker Seminar , 1980 , p.74
أنظر أيضاً ، E Ellen Fraud and the International Maritime Bureau , presented by the BIMCO General Meeting , p. 7220 .

(٩٢) على سبيل المثال ، القرار الذي اتخذه المؤتمر الأول لوزراء النقل ، في ١ - ٢ أيار / مايو ١٩٨٦ ، لمجلس التعاون الخليجي ، والتوصيات التي اعتمدها المجلس الاقتصادي والاجتماعي العربي لجامعة الدول العربية ، في دورته الحادية والثلاثين ، ٦ - ٧ حزيران / يونيو ١٩٨٦ .

"Fraud and the International Maritime Bureau" , by E. Ellen, Director (٩٣)
IMB, presentation at the BIMCO General Meeting, pp. 7720 - 21

(٩٤) "أساطيل التسجيل المفتوح" تقرير أعدته أمانة الأونكتاد TD/B/C.4/220
الفقرة ١٠٢ .

ويعكس المقترح أعلاه ، من حيث ورود الاشارة فيه الى نظام لتسجيل المعلومات ، المقترنات التي قد مرت في الفرع (أ) من هذا الجزء من التقرير (الفقرات ١٦٥ - ١٧٥) ، لانشاء سجل دولي لمعلومات عن السفن . و اذا ما اقتربنا هذا السجل بنظام عالمي للتبلیغ تحسن جميع الحكومات صنعتا بأشائه واستخدام " رقم هوية دولي للسفن " ، وهو ما سيجري النظر فيه في الفقرة الفرعية (د) من هذا الفرع من التقرير (أنظر الفقرات ١٩٥ - ١٩٧) ، فان هذا السجل سوف يكشف فورا عن هذا الا زدواج في الجنسية .

(ج) رصد تحركات السفن

١٨٩ - ان دليل مع الغش البحري الذى أصدرته الغرفة التجارية الدولية يوصى ملاك البضائع بأن يعلم الربان لاسلكيا عن مكانه في فترات معينة من الرحلة ، ويمكن أن يتطلبوا منه ، بالنسبة للبضائع ذات القيمة ، أن يقدم تقريرا إلى وكلاء اللويدز في كل ميناء يتنقل منه ، معطيا الوقت المقدر لوصوله إلى الميناء التالي (٩٩) . غير أن المأمور في أعمال الغش المتعلق بانحراف المسار أن يقوم ملاك السفينة بالإبلاغ عن حدوث عطل في المحرك كأسباب تبرر التأخير عن الوصول ، وهكذا يكون من الضروري وجود رصد إضافي لوقع السفينة الفعلى اذا أريد تجنب وقوع هذا النوع من الغش .

١٩٠ - ويقدم المكتب البحري الدولي خدمة رصد لرحلة السفينة (١٠٠) . ويجري ذلك عن طريق اشتراط تضمين عقد النقل شرطا يلزم الربان بالابراق عن موقعه ظهر كل يوم إلى المكتب البحري الدولي . كما يتم رصد الرحلة أيضا من قبل مصادر مستقلة لدى نقاط معينة في الرحلة . والقصد من اتخاذ هذه التدابير الكشف عن أي انحراف في المسار في وقت مبكر يكفي لمنع أي تفريح للبضاعة غير مصرح به .

١٩١ - وتقدم خدمات اللويدز الاعلامية للنقل البحري الدولي ، كما وردت الاشارة الى ذلك في الفقرة ٧١ ، خدمة لتحركات النقل البحري تغطي ٣٠ ٠٠٠ سفينة تجارية (من أصل ما يقدر بـ ٤٠٠٠ سفينة تزيد حمولتها القائمة على ١٠٠ طن) وهناك ، فيما يتصل بهذه الخدمة ، خدمة ميدانية خاصة متاحة يمكن عن طريقها ارساله المعلومات المتعلقة بتحرك سفينة معينة إلى أحد العملاء فوراً أن تتلقاها خدمات اللويدز الاعلامية للنقل البحري الدولي . ومن المفهوم أن مثل هذه المعلومات ، التي تعتمد على تقارير من وكلاء موجودين في الموانئ ، يكون قد مضى عليها أحيانا أكثر من أسبوع ، مما يحد من فائدتها - وإن لم يهدر هذه الفائدة - بوصفها تدابير من تدابير منع الغش البحري .

١٩٢ - ويتزايد شيوع رصد تحركات السفن ، وعادة فيما يتعلق بمراقبة الحركة والسلامة . وتوجد ، في هذا الصدد ، برامج اقليمية ووطنية شتى . فهناك ، على سبيل المثال ، النظام الاسترالي للإبلاغ عن السفن المعطبق حول استراليا (١٠١)، وكذلك نظام الإبلاغ عن الموقع في بحر البلطيق (١٠٢) . وقد

(٩٩) انظر دليل الغرفة التجارية الدولية ٢٠٠٠ نفس المصدر ، ص ١٦ .

(١٠٠) تشكل هذه الخدمة جزءاً من كل أكبر ينطوى على استقصاء الملاحة الائتمانية للبائع ومعاينة تحمل البضاعة .

(١٠١) انظر، Annual Report 1980-81, Department of Transport (Australia) p. 104.

(١٠٢) انظر ، IMO document MSC XLIV 21, Annex 20 .

تلقى كل من النظامين تصديقاً من المنظمة الدولية للملاحة البحرية . كما ورد أيضاً انه ، تحت رعاية الرابطة القومية لبورصات الملاحة البحرية في الولايات المتحدة ، سيتمربط بورصات الملاحة البحرية التي تغطي تقريباً جميع الموانئ الرئيسية في الولايات المتحدة مع بعضها البعض عن طريق حاسبات الكترونية لتوفير شتى المعلومات الوثيقة الصلة بتحركات السفن بما في ذلك مواعيد وصول السفن ، ووكلاً كل سفينة ، ونوع السفينة ، وأخر ميناً اتصلت منه ، ومن أين ستتصل بعد ذلك ووقة ابحارها (١٠٣) . وبالمثل ، فهناك في أوروبا نظام مركزي للمعلومات عن الموانئ تحت على الشائمه الرابطة الأوروبية لتجهيز البيانات المرئية سيمكن به أخبار الرابطة من تبادل المعلومات حول مواعيد وصول السفن وسفرها ، وعن خصائصها (١٠٤) .

١٩٣ - أما عن الجدوى من الشاء مثل هذا المخطط لرصد تحرك السفن على أساس عالمي النطاق ، فقد أعلن مدير المكتب البحري الدولي : " انه سيكون من البسيط نسبياً وغير باهظ الكلفة ، انشاء نظام برصد تحركات السفن على نحو دائم عن طريق اتصالات التوابع والصندوق الأسود) الموضوع على ظهر السفينة" (١٠٥) . ويقال ان سجل اللويذ للنقل البحري لديه خطط لوضع نموذج تجريبي "لصندوق أسود" في احدى السفن ، غير أن هذا المشروع مصمم في الدرجة الأولى للبلاغ عن التفاصيل التقنية والتفاصيل ذات الصلة وليس من المعتقد أن يكون من مهامه مهمة تحديد موقع السفينة (١٠٦) . ويجري حالياً تنفيذ مخططات شتى لاتصالات تعتمد على التوابع ، كنظام "انمارسات" INMARSAT (١٠٧) ، الذي بدأ عملياته في أوائل ١٩٨٢ ، ونظام "سارسات" Sarsat-Cospas (١٠٨) الذي سيكون جاهزاً للتشغيل في أواخر ١٩٨٤ ، والنظام العالمي العiciel لاتصالات الاستغاثة والسلامة البحريـة Future Global Maritime Distress and Safety System ، الذي يجري تطويره حالياً من قبل المنظمة الدولية للملاحة البحرية ، مما

"National Ship Data System Due in 1983" , Journal of Commerce , 23 (١٠٣)

"Marine Exchange eyes data network to give information on vessel movements to shippers, agents, charterers and ports" , American Shipper , December 1982 وأنظر أيضاً (١٠٣)

"European port computer link programmes..." Seatrade , November 1982 (١٠٤)
pp. 23.24 .

"Data Bank May Solve Ship Fraud Problem" , Journal of Commerce , 16 (١٠٥)
February 1982 , p. 24B .

"Prototype shipboard black box set for trials later this year" (١٠٦)
Lloyd's List , 9 August 1983 , p. 7 .

(١٠٧) يرمز INMARSAT إلى المنظمة الدولية للاتصالات البحريـة بواسطة التوابع International Maritime Satellite Organization المشتركة في عضويتها ٣٧ بلداً ويقع مقرها في لندن .

(١٠٨) يقوم الآن بتمويل مشروع " سارسات - كوسباس" Sarsat-Cospas بصورة رئيسية اتحاد الجمـهـوريـات الاشتراكـية السوفـيـاتـية فـرـنسـا وـكـنـدا وـالـولاـيـاتـالـمـتـحـدةـ . أـنـظـر " Many options still open for development of satellite" Lloyd's List , 2 June 1983 .

سيوفر في آخر المطاف مراقب لتأمين الاتصالات الفورية في أرجاء العالم من السفن إلى الشاطئ^(١٠٩) كما سيوفر قدرات على تعين موقع السفن عند الطوارئ في حالات استغاثة السفن^(١١٠). ومن الغهوم ، بالإضافة إلى ذلك ، أن الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية اعتمد نظام " بواتي لا شارات نداء السفن سمي نظام أرقام تعين الهوية البحرية Maritime Identification Digits^(١١١) ، تخصص لكل بلد وسوف تيسر تعين هوية السفن واتصالاتها المباشرة^(١١٢).

١٩٤ - ومن المتوقع على أساس المشاريع الآتية الذكر أن يسفر التقدم المحرز في الاتصالات في آخر الأمر عن قدرة عالمية على رصد تحرك السفن . ولو اقترف ذلك بالزام يفرض على السفن الإبلاغ عن مقاصد رحلاتها ومواعيد الوصول المقدرة عقب مغادرة المينا ، يكون من المفترض عند ذلك زوال أعمال الغش المتعلقة بانحراف السفينة عن مسارها . وعلى الرغم من أن الفرض في الاستشعار العالمي اللازم لثلث هذه القدرة على رصد السفن أوتوماتياً أن يزيد على الفوائد التي تنجم عن الحد من حدوث هذا النوع من الغش البحري ، إلا أنه إذا أنشئت هذه القدرة لأسباب أخرى أيضاً كضوابط للسلامة والحركة – فإنه يمكن أن تترتب عليها آثار نافعة لمنع الغش . وفي هذا الصدد ، فإن المعلومات عن خطط رحلات السفن ، والمواعيد المقدرة لوصولها ، وكذلك البيانات المتعلقة من مخططات الرصد الأوتوماتي للسفن يمكنها ، من خلال استخدام الحاسوبات الإلكترونية أن تكون فيما يتصور بinda آخر من المعلومات المسجلة في السجل الدولي لمعلومات السفن بالنسبة لكتل سفينة . ويقترح ، وبالتالي ، أن يظل تأثير مخططات رصد السفن هذه على منع الغش ماثلاً نصب أعين الحكومات في عملها المسبق في هذا المجال ، على الرغم من وجود امكانيات محدودة فسي أن يتخذ الفريق الحكومي الدولي في هذا المجال إجراء بشأنها في المستقبل القريب .

(د) تعين هوية السفن

١٩٥ - اقتربت الأعوام في تقريرها السابق عن هذا الموضوع^(Future Work, TD/B/C.4/244) ، أيلاً لا اعتبار لوضع الزمام الدولي يقضي بأن تحمل جميع السفن رقمًا متسلسلاً ، لا يمكن تغييره طوال عمر السفينة بغض النظر عن تغيير الجنسية ، ووجوب تبيانه بوضوح تحت اسم السفينة في كل الأوقات . ورئي أن مثل هذا الطلب سيزيد في صعوبة اخفاً هوية السفينة .

١٩٦ - وبالحظ أن التغيير في أسماء السفن أمر توثقت سهولة إجراؤه . فإن اقترب بذلك احتمال الخطأ في الخلط بين السفن ذات الأسماء المقابلة المدرجة في سجلات وطنية أخرى ، يصبح من المعتقد أن تعين هوية السفينة باستخدام الأسماء قد استنفذ غرضه وأصبح من الواجب بهذه الآن . ورغم أنه لا يزال من الممكن بدائلة استخدام الأسماء إذا رغب في ذلك ، إلا أن استخدامها لا ينبغي أن يشكل الأساس في تعين الهوية . بل يجد من الأفضل استخدام نظام دولي لتعين الهوية

" The Mobile Services Conference (1983) in retrospect" ،
Telecommunication Journal , Vol.50 - VII/1983 , p. 354 .

(١١٠) أنظر ، resolution No. COM5/1 , relating to the allocation of Maritime identification digits (MIDs) , adopted by the World Administration Radio Conference for the Mobile Services , Geneva , 1983 .

يقوم على الأرقام المتسلسلة المعنوه عليها آنفاً والتي يمكن تطبيقها على السفن من حين بنايتها إلى وقت هلاكها • وسيكون هذا النظام في الواقع مماثلاً لنظام أرقام الهوية في سجل اللويدز ، ولكن سبباً مسيئد عليه في أنه يتطلب أن يكون رقم جسم السفينة مرتبها زأي العجين ، وفي أنه سيكون خاضعاً للجزاءات الحكومية التي تفرض على عدم الإشتغال • وفي هذا الصدد لا يخier ، فرغم انه سيظل مسمن الممكن تغيير الرقم المتسلسل عن طريق الاحتياط ، كما أشير إلى ذلك في الفقرة ٣٠ من الوثيقة TD/B/C.4/244 ، إلا أن من الممكن ، عن طريق اتفاق حكومي دولي ، اعتبار هذا الفعل مخالفته معاقباً عليها في ظل آلية ولاية قضائية يقع في نطاقها مرتقبوها •

٧١٩ — كما تتبين الإشارة أيضاً إلى أن الرقم المتسلسل المفترج لتعين هوية السفن من شأنه أن يكون بنداً إضافياً من المعلومات الملزمة للتسجيل في السجل الدولي المقترن بالمعلومات السفن • ويكون الوصول إلى ملفات الحاسبات الإلكترونية المركبة بالنسبة لكل سفينة بعثتها عن طريق إلاحالة إلى رقم تعين هوية السفينة في هذا السجل ، وبصفته الوسيطة الأساسية المقترنة لتعين هوية السفن • ومن المعتقد أيضاً ، كما سبقت الإشارة إلى ذلك في الفقرة ١٨ ، أن استخدام هذا الرقم ، مقترناً بالسجل الدولي لمعلومات السفن ، سوف يزيد من أرجحية الكشف عن التسجيل الخفي المزدوج •

(هـ) اقتراحات متعددة

٧٨ — يتبين للحكومات ، كيما تحد على الأقل من المسهولة التي يمكن بها التصرف في البيضايس بصورة قانونية في بعض البلدان ، أن تشدد ، عند الاقتضاء ، قبضة القوانين على بيع البيضايس طريقة ملاك السفن وذلك من خلال إجراءات للتناظر تضمن اعطاء مهلة وفرصة كافيتين بما لظمه مالك البيضايس كذلك ، يتبين للحكومات أن تصون الأشخاص المناطقي التجاريين سبباً في اطاحة الفرس لقيام أنشطة غير مشروعة ، ولا سيما استيراد البيضايس ثم بيعها وتصدق يراها من جديد بصورة غير مشروعة • وتبين في هذا الصدد ، لدى تخفيض الضوابط الضريبية في هذه المناطق ، إيلاء الانتباه الخاص للإطمئنان إلى اتخاذ المناسب من تدابير إعمال تنفيذ القوانين واجرامات الأمن ، دون أن تخيب عن الذهن تزعة هذه المناطق إلى جذب المنشاط غير المشروع • وقد يرغب الفريق الحكومي الدولي ، في هذا الصدد ، النظر في هذه الحالة وإبداء آرائه بشأنها •

٤ — الخش المتعلق بالتأمين البحري

(أ) إمكانية تطبيق الاقتراحات السابقة

٧٩١ — إن كثيراً من الاقتراحات السابقة التي قد مرت بشأن أنواع الخيش البحري لها أثر يفيد في القضاء على أنواع معينة من الغش المتعلق بالتأمين البحري • فالغلاف المتعبد - الحقيقى أو لا يامى - يقطن ، يوجه خاص ، في العادة ، على سفن عبقة ، رد ينة الصيادة ، مسجلة في بلند من بلدان علام الملاحة ، تملكتها شركة سفن حديثة لإنشاء ليست له لها أية أصول ظاهرة • وأن التقرير غير المنشور الذي وضعه فريق الاستقصاء ، الإقليمي في الشرق الأقصى Far East Regional Investigation Team ، الذي أنشأته شركات التأمين - لا سيما في للدن - لاستقصاء أعمال الاغراق المرية في الشرق الأوسط ، وضع وثائق تامة عن هذه المخلص في استقصائه للخسائر المشكوك في

أمراها في آسيا • وفي قائمة لأعمال الأغراق المعتمد المرتبة بشرت ، في هذا الصدد ، في هذه المائة تضممنت كما هو المعمول القائمة التي جمعتها فرقتي الاستقصاء المذكور ، وكانت هناك نسبة ٨٠٪ في المائة على الأقل من مجموع عدد السفن التي أشير إلى تسجيلها الوطني — كانت مسجلة في بلدان يعترف بأنها من بلدان أعلام الملاحة ، وبصورة أساسية في بعضاً (١) • أما السفن التي كان معروفاً عندها اعتراف من المنظمة الدولية للملاحة البحرية لدى إعتمادها القرار ألف — ٤٠٥ (د— ١٢) بشبيان وقت الفقد أن تكون عمرها ٦٠ سنة فأكثر ، وعمر ٥٨ في المائة ١٥ سنة فأكثر (١١٣) .

" إن الجمعية

وسلم بأن التصديق على اتفاقيات المنظمة الدبلومية للملاحة البحرية وغيرها مسبعين العنكوك الدبلومية المتعلقة بالسلامة البحرية وخاصة تلك الممكوك التي تعالج تدريب البحارة ومحهم شهادات واجراماً السفن غير المستوفية للمعايير المتخذة بغرضية القضاء في آخر الامر على اوضاع عدم استيفاء المعايير ، وتتفيد ما تتفيد افعلاً ، يمكن أن يساهمها في منح وكافحة الغش البحري ، وتدعم بالتألي الحكوات الرى النظر مجدداً فتنبي رسالة التصديق على اتفاقيات والعنوك وتتفيد الاجرام الناجمة عنها " .

(١٠) كذلك ، فإن العمل الجارى داخل الا ونكلاد بشأن شروط تسجيل السفن (أنظر الفقرتين ١٨٥ - ١٨٧) ، يتيحي أن يكون له — بعد استكماله وتتفيده — تأثير كبير على حدوث هذا النوع بالذات من الغش البحري .

(١١) وبالاضافة إلى ذلك ، فإن زيادة المعلومات المتاحة دolia عن السفن ولماها ومتعدد يهسا و تاريخ شركاتها ، الخ ، يمكن أن تيسر مهمة المؤمنين في تقديم خطر الأغراق المتعدد قبل قبضى الخطأ أو قبل دفع المطالبة . ونعم انه من المعتقد أن لدى المؤمنين في لندن فرصة الوصول إلى معلومات كبيرة غير متوفرة من الناحية الأخرى للجهود من خلال رابطة الاتقاذ بالمملكة المتحدة Association United Kingdom Salvage وليل الويذر زالسرى لسجل اللويدز عن النقل البحري فمن المععتقد أيضاً أن اثناء السجل العتري للمعلومات عن السفن يمكن أن يزيد في حجم المعلومات المتاحة .

(١٢) وأيضاً ، فإن القباه على التسجيلات الخفية المزدوجة ستجعل قدرة السفن على الإختباء المتصل بالغزال الأغراق المعتمد أكثر صعوبة . ويمكن القضا على هذه التسجيلات المزدوجة امسا بلجوء الدل ول جميعا إلى اشتراط تقديم شهادة شطب التسجيل من السجل السابق كيما يتم تسجيل سفينة ما ، وما يتطلب ابلاغ السجل الدلى المقترج لمعلومات السفن بالمعلومات المتعلقة بالسفين الموجود في سجلها ، بما في ذلك الرقم الدلى المقترج لتعيين هوية السفن .

(ب) اقتراحات للتأمين على البضائع

٤٠٤ - يستصوب للمؤمنين ، بغية الحد من نطاق المبالغة أو الاحتياط في مطالبات التأمين ، القيام بمراجعة ذوى الشأن من جهات المعاينة وسلطات الموانئ حول دقة وصحة كافة المستندات المعرودة ، حال قيام أسباب للاشتباه فيما يتعلق بطالبات معينة وكذلك لتنفيذ شروط السياسة المطبقة التي تتطلب الاخطار الفوري عن الفقد أو التلف . يضاف الى ذلك أنه ينبغي أن يتتأكد المؤمنون من تلقي خبراء المعاينة التابعين اليهم مبادئ توجيهية يلتزمونها في اعداد تقاريرهم .

٤٠٥ - وفي المجال العام لمنع خسائر التأمين البحري على البضائع ، أصدر الاتحاد الدولى للمؤمنين البحريين نشرة عنوانها " توصيات لمنع خسائر البضائع " (١١٤) . كما أن هناك دراستين عنوانهما " منع الخسائر في تأميني الحريق والبحرى (بضائع) TD/B/C.3/162 و " منع خسائر البضائع : اقتراحات بسياسة وطنية في البلدان النامية " (١١٥) TD/B/C.3/162/Supp.1 ، قدمتا الى لجنة الأونكتاد للموارد غير المنظورة والتمويل المتصل بالتجارة فيما يتعلق بإجراءات وتدابير سياسية موصى بها للقلال من المطالبات عن خسائر البضائع الى الحد الأدنى (١١٦) . ومن بين شتى التوصيات ورد اقتراح بأن ينشئ مؤمنو البضائع ، بتعاون نشط مع سلطات الموانئ ، وكالة خاصة تضطلع بالاشراف على تحويل البضائع وتغليفها ونقلها وتخزينها في الميناء (١١٧) . وقد اقترحت اللجنة أن تعتمد البلدان النامية هذه الاقتراحات بوصفها ملائمة لظروفها المحلية (١١٨) .

٥ - وجوه متفرقة من الغش

(أ) ترخيص وكلاء النقل البحري

٤٠٦ - قد اقترح في مناسبات عديدة أنه ، كي يتم القضاء على الممارسات السبئية وأعمال الغش التي يمكن عزوها الى وكلاء يوفرون خدمات وسليمة فيما يتعلق ببيع واستئجار وتشغيل السفن ، ينبغي أن يخضع هؤلاء وكلاء الى نظام للترخيص . ومن الفهوم بوجه خاص أن المجلس الوطنى للشاحنون فى سنغافورة يعمل مع الرابطة الوطنية لملوك السفن ومع السلطات الحكومية على إنشاء سجل وطني ل وكلاء النقل البحري لمكافحة تزايد الأنشطة الاحتياطية في ذلك البلد . أما على المستوى الدولى فقد اقترح رئيس معهد سفارة معاذرات ايجار السفن في المملكة المتحدة في الاجتماع العام لاتحاد الخطوط البحرية البلطيقى والذوى عام ١٩٨٣ أنه ينبغي في جميع الحالات أن يكون هناك نظام لتسجيل أو ترخيص السفارة وال وكلاء ووسطاء تعقب الشحن وأن تكون ضريبتهم الزامية فى هيئة مهنية وطنية أو دولية ذات معايير موحدة للسلوك مع امكانية التعرض للطرد اذا ما خولفت هذه المعايير (١١٩) .

(١١٣) الطبعة الثالثة (١٩٢٤) .

(١١٤) في دورتها التاسعة (الجزء الثاني) والعشرة (الجزء الأول) .

(١١٥) انظر TD/B/C.3/162/Supp.1 ، الفقرة ٥٨ .

(١١٦) انظر تقرير اللجنة في دورتها العاشرة ، الجزء الأول ، ١٣ - ١٢ كانون الأول / ديسمبر ١٩٨٦ ، TD/B/C.3/182-TD/B/937 ، القرار (٢٢ - ١٠) .

٢٠٧ - وتفرض بعض البلدان اشتراطات ترخيص لأنواع بعینها من وظائف الوكلا^م ، بينما لا يوجد في البلدان الأخرى مثل هذا النظام^(١١٨) . كما توجد رابطات وطنية ودولية شتى للسماسرة والوكلا^م بما في ذلك ، اتحاد الرابطات الوطنية لسماسرة ووكلا^م السفن (تشارك في عضويته أكثر من ٢٠ رابطة وطنية) الذي يضع في حالات كثيرة معايير دنيا للعضوية^(١١٩) . غير أنه لا توجد هناك أي معايير موحدة منطبقه على نطاق عالمي ، كما أنه ليس هناك أي شرط زامي موحد لدليل العضوية في رابطة من الرابطات المهنية الوطنية •

٢٠٨ - ومن أول الاعتبارات التي يجب معالجتها في هذا المجال ، تعريف نوعية وكالات تشغيل السفن التي يجب إدراجها ضمن أي نظام تسجيل وطني أو دولي أو الزامها بالانتهاء إلى عضوية الرابطة المهنية . لأن المصطلحات التي تطلق على شتى أنواع الوكلا^م ، بما فيهم الوكيل العام والوكيل البحري ومسار الشحن البحري ووكيل التأجير ، ومتعبده الشحن ، ومتعبده النقل ، الخ ظلت ، من الناحية التاريخية ، سقيمة التعريف في بعض البلدان ، وهكذا فإن المصطلحات يمكن أن تتضمن بين حين وأخر مفاهيم ووظائف متداخلة •

٩٠٩ - ومن ثم ، فإذا تقرر وجوب إنشاء نوع من الترخيص و/أو تقرير اشتراط ما للدليل العضوية المهنية إلا لزامية يفرض على مثل هؤلا^م الوكلا^م ، فسيكون من الضروري قبل كل شيء أن يحدد بالدقة نوع الأنشطة التي يتبعين إدراجها ضمن هذا النظام . ومن المقترح ، لهذا الغرض ، ولتقدير الجذوى من انتهاج نهج دولي من هذه المسألة ، أن يقوم الفريق الحكومي الدولي بصياغة حد أدنى من المعايير الموحدة فيما يتعلق بالمواصفات الفالية والمهمانية الالازمة ، وكذلك صياغة معايير للسلوك ، يمكن استخدامها كمبادئ توجيهية لاتخاذ اجراء على الصعيد الوطني . وبعد ذلك ، يمكن التقدم بتوصية إلى جميع الدول فيما تعتمد هذه المبادئ التوجيهية . غير أنه ، حتى بافتراض امكانية استحداث حد أدنى من المعايير الموحدة ، فسيجد و مكتنا على الأقل ترك وسائل تنفيذها مفتوحة أمام اتخاذ قرار على الصعيد الوطني ، بما يوفر المرونة في تحديد ما إذا كان ينبغي اندرج المعايير في مخطط ترخيص حكومي ، أو في اشتراطات الانتهاء إلى العضوية الالازمية على مستوى الصناعية بأسرها في رابطة مهنية ، أو نوع من الجمع بين الاثنين •

١١٨) أنظر ، المصدر نفسه .

١١٩) وما له صلة وثيقة أيضا في هذا الصدد هو إنشاء " شبكة وكالات السفن المتعددة العوائى " في أواخر عام ١٩٧٨ ، وهي رابطة دولية لوكالات السفن ، لا تبتغي الربح ، يستوفى أضاؤها حد أدنى موحدا من الاشتراطات الفالية والمهمانية . ورغم أن العضوية مقتصرة بوجه عام على وكالة واحدة لكل بلد ، وهو ما يعتبر تقييدا لا موجب له ، إلا أن مفهوم مثل هذه المنظمة يفيد في إيضاح وسيلة واحدة ممكنة من وسائل توفير دليل لتحديد هوية الوكلا^م المنشق بهم .

(أ) التسجيل الدولي لرهونات السفن

٦١٠ - أشرنا ، في الفقرة ١١٨ ، إلى أن المكتب البحري الدولي اقترح وجوب الاحتفاظ بسجل دولي تسجل فيه جميع التغييرات التي تطرأ على أعلام السفن ورهوناتها . ومن شأن وجود هذا السجل الدولي للرهونات أن يوفر نقطة يسهل للمشترين أو الراهنين المحتملين الرجوع اليه فيما يتعلق بوجود حقوق ما على السفينة ، حتى في حالة تغيير العلم إلى علم دولة تسجيل أخرى تشرط شهادة بشطب التسجيل من السجل السابق لأنه إذا لم توجد مثل هذه الشهادة ، فلن يكون هناك ما يضمن افتتاح الراهن أو حتى اشعار المرتهنين بالتغيير الحاصل . ورغم أنه سبق التوصية بأن تشرط جميع الدول تلك الشهادات فإن إضافة حكم يقضي باجراء التسجيل المقترن للرهونات سيكون ضماناً إضافياً ويوفر نقطة مرجعية ملائمة . والواقع أن اقتراح إنشاء السجل الدولي لمعلومات السفن ، وبوصفه سجل دولياً لمعلومات ذات الصلة بالسفن ، من شأنه تلبية كافة الاشتراطات الواردة في مقترح المكتب البحري الدولي . كما ان رهونات السفن تكون في جميع الأحوال تقريباً خاضعة ، من الناحية العملية ، للتسجيل في السجل الوطني للسفن وذلك محافظة على حقوق امتياز تلك الرهون بازاء الدائنين الآخرين . وهكذا ، يكون إرسال هذه المعلومات الإضافية بشكل منتظم إلى السجل الدولي لمعلومات السفن سهل الاداء نسبياً . ومن المعتقد انه ، بغية تقيييم تبع حالات انتقال السفن من علم إلى آخر ، قد يكون من الغيد تنفيذ اقتراح التعينين الرقمي لهوية السفن (أنظر الفقرات (١٩٥ - ١٩٧) إلى جانب هذا المقترن المتعلقة بتسجيبل رهونات السفن دولياً .

(ج) مقترنات متعددة بشأن أعمال الغش في الموانئ

٦١١ - ثمة تدابير متعددة يمكن من خلالها الحد من أعمال الغش في الموانئ ، وهي الأعمال التي كثيراً ما تشكل غشاً مستدياً أو غشاً متعلقاً بالتأمين البحري ، أو جزءاً من أيهما . وفي هذا الصدد ، فإن التوصيات المتعلقة بمنع خسائر البضائع ، التي وردت في الدراسات المشار إليها في الفقرة ٢٠٥ بشأن أعمال الغش المتعلقة بالتأمين البحري ، تتطبق بنفس القدر في هذا السياق .

كذلك ، يتوقف تحسين مشاكل السرقة والسرقة البسيطة في المناطق المرفية ، في جزء كبير منه ، على اجراء تحسينات في ترتيبات الأمان المستخدمة في الموانئ . فهناك الكثير مما يمكن عمله ، إضافة إلى زيادة الضوابط الأمنية ، وذلك في صورة تحسين الترتيبات المادية ومرافق التخزين في المناطق المرفية للاقلال من فرص حدوث السرقة . ويمكن أن تلعب سلطات الجمارك أيضاً دوراً في الحد من الأنشطة الاحتيالية بحكم دورها في مراقبة دخول البضائع وخروجها من المنطقة المرفية وأضافة إلى ذلك ، هناك عديد من اجراءات المناولة والتخزين ، وكذلك إدارة الميناء ، لاسيما من حيث صلتها بإجراءات التوثيق المستند ، التي يمكن أن تكون فعالة في الحد من فرص حدوث السرقة ، لاسيما عن طريق تقليل فترات التأخير في مناولة البضائع ، ومن ثم خفض الوقت الذي تستغرقه البضائع ، في المناطق المرفية . كما يمكن للتحسينات في الترتيم أن تساعد أيضاً في خفض الخسائر الناجمة عن السرقة البسيطة . وقد أجريت عدة دراسات مفيدة في هذا المجال تتضمن توصيات بتنفيذ التدابير المنوه عنها آنفاً . وعلاوة على الدراسات العشار إليها في الفقرة ٢٠٥ عن الغش المتعلقة بالتأمين البحري ، تجدر الإشارة بوجه خاص إلى الرابطة الدولية لتنسيق مناولة البضائع التي نشرت كتيباً عن " توصيات لمنع خسائر البضائع " وأصدرت دراسة من جزئيين ، عنوانهما

"أمن البضائع في أنظمة النقل" ، يعالج الجزء الأول منها "السرقة البسيطة وأمن البضائع" ويعالج الجزء الثاني "السرقات الجسيمة وأمن البضائع" . وينبغي للبلدان الراغبة في تحسين أمن عمليات الموانئ أن تفك في الاتصال بالرابطة الدولية لتنسيق معاولة البضائع للحصول على مزيد من المعلومات . وقد كانت التحسينات في اجراءات التوثيق المستندى موضع نظر متعمق من جانب برنامج الأونكتاد الخاص لتيسير اجراءات مستندات التجارة ، وللجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا ، ويمكن الاشارة الى التوصيات بشأن تدابير التيسير التي اعتمدتها الفريق العامل المعنى بتيسير اجراءات التجارة الدولية ، لاسيما التوصية ١٢ الخاصة باجراءات تيسير اجراءات مستندات النقل البحري (TD/B/FAL/INF.61 - TRADE/WP.4/INF.61) ، والتوصية ١٣ بشأن تيسير تحديد المشاكل القانونية في اجراءات التخلص الجمركي على الواردات (TRADE/WP.4/INF.62) ، والتوصية ١٨ بشأن تدابير التيسير المتعلقة باجراءات التجارة الدولية (ECE/TRADE/141/Rev.1) كذلك فان شعبة النقل البحري في الأونكتاد يمكن أن تساعد فيما يتعلق بشاريع التدريب وتنفيذ تدابير الأمان الموصى بها في الموارد .

١٢ - وأخيرا فقد نظرت في استخدام خطابات الاعتماد ، في الندوة التي عقدتها اللجنة الدولية للنقل البحري في البنديقية بشأن سندات الشحن في ٢ جزيران / يونيو ١٩٨٣ حيث أعيد التأكيد على انه لا ينبغي مطلقا اصدار سندات شحن نظيفة مقابل خطابات ضمان . كما رئي أن أفضل طريقة لمعالجة التلف السطحي الذي لا يوثر ماديا على سلامة وضع البضائع وحالتها انما تكون عن طريق جعل المصادر تقبل سندات الشحن المؤشر عليها لهذه الغاية بما يفيد كونها "نظيفة" للدفع بعوجب خطابات اعتماد . ولهذا الغرض ، وردت التوصية أيضا بوجوب التوصل الى اتفاق مع الغرفة التجارية الدولية على امكانية قبول سندات الشحن هذه المؤشر عليها بذلك .

١٣ - وتتبغي الاشارة الى أن المادة ١٧ من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل البحري للبضائع لعام ١٩٢٨ (قواعد هامبورغ) تنص على انه اذا كان الناقل قد نوى ، بعدم ادراجها تحفظ ما في مقابل خطاب ضمان ، غش طرف ثالث ، بما في ذلك أي مرسل اليه ، يكون قد تصرف اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن ، فحيثما لا يقتصر الأمر على اعتبار خطاب الضمان غير سار فحسب بل ويفقد الناقل حق الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في اتفاقية عن الخسارة التي تتحقق بهذا الطرف الثالث . ونظرًا للخطر المفترض في انعقاد نية الناقل على غش مشترى البضاعة بعدم ادراج تحفظ في سند الشحن مقابل خطاب الضمان ، فقد يتوقع لقواعد هامبورغ أن تساعد في خفض درجة تواتر اللجوء الى خطابات الضمان .

٦ - القرصنة

١٤ - يفرض القانون الدولي على الدول الالتزام بالتعاون في قمع القرصنة وينحى الدول حقوقا معينة للقبض على سفن القرصنة . وتنص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، في المادة ١٠٠ منها بوجه خاص ، على أن :

"تعاون جميع الدول الى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعلى البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة ، كما تنص في المادة ١٠٥ على انه :

"يجوز لكل دولة في أعلى البحار ، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة ، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة ، أو أية سفينة أو طائرة 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 الإجراء الذي يتخد بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات ، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية " ١٢٠

١٥ - وقد كانت معالجة القانون الدولي للقرصنة تعتبر أحيانا استجابة غير كافية للمشكلة الفعلية التي يعاني منها حاليا . وليس لانتقادات بصفة عامة صلة مباشرة بالسلطات الممنوحة للدول وإنما تتصل بها بصورة غير مباشرة من حيث تعريف المصطلح الذي يحكم بدوره إعمال السلطات الاستثنائية الممنوحة للدول بموجب المادة ١٠٥ . وقد وجه الانتقاد إلى التعريف بأنه ، على سبيل التحديد ، تقيدى أكثر مما يجب وذلك لا لقتصره على الاشارة فقط إلى أفعال في أعلى البحار (أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة) ، وعلى الأفعال التي ترتكب ضد سفن أخرى فحسب ١٢١ .

١٦ - ولما كانت الولاية الاستثنائية الممنوحة للدول بموجب المادة ١٠٥ تقتصر على أعلى البحار فإنها لن تنطبق على الأفعال التي ترتكب داخل البحار الإقليمية . ولكن بالنظر إلى توسيع نطاق البحر الإقليمي إلى ١٢ ميلا (بالمادة ٣ من اتفاقية قانون البحار) ، وإلى أن معظم أفعال القرصنة الحالية إنما ترتكب خارج المناطق الساحلية ، لذلك فإن تقيد مصطلح القرصنة في القانون الدولي بأعلى البحار فحسب قد ينظر إليه على أنه تقيد غير موفق يستبعد عددا كبيرا من الأفعال التي كان يمكن لولاه اندراجها فيه . غير أن من شأن حدوث فعل من أفعال القرصنة يحدث داخل البحر الإقليمي لدولة ما أن يسفر عن انطباق القوانين الوطنية لتلك الدولة . ولم ترد الاشارة ، في هذا الصدد ، إلى أي حالة كانت فيها الأفعال المبلغ عنها مما لا يعاقب عليه القانون المنطبق . وإذا افترضنا أن المهاجمين ظلوا داخل المجال الإقليمي للدولة نفسها ، وإذا افترضنا أيضا أن حالات حدوث تنفيذ غير كاف للقانون المنطبق إنما تجتمع لا عن عدم الرغبة في ذلك ولكن عن الافتقار إلى القدرة العملية ، فإن الاهتمام ينبغي أن يتحول إلى التساؤل عن ما هي التدابير التي يمكن اتخاذها لمساعدة مثل هذه الدول في تنفيذ قوانينها في المناطق المتأثرة . وتتبغى الاشارة ، في هذا الصدد ، إلى صندوق الدول الأحادي عشرة الذي قام بكتوبته موضوع الأمم المتحدة السادس لشؤون اللاجئين لتقديم المساعدة إلى حكومة تايلند في قمع هجمات القرصنة في مياهها ١٢٢ . كما يمكن النظر في عقد اتفاق تعاوني دولي كهذا بالنسبة للمناطق المتأثرة الأخرى ١٢٣ ، دون أن يغيب عن الذهن الحق السيادي لكل دولة في تنفيذ قوانينها الوطنية على الوجه الذي تراه ملائما .

(١٢٠) ومع ذلك ، أنظر أيضا "Terrorism and the law of piracy" ، The Frank

Stewart Dethridge Memorial Address ، delivered by the Hon. Mr. Justice G.S.M. Green ، Chife Justice of Tasmania ، to the annual meeting of the Maritime Law Association of Australia and New Zealand .

(١٢١) أنظر ، Report into the Incidence of Piracy and Armed Robbery from Merchant Ships ، by IMB ، to IMO ، 6 June 1983 ، p. ٣ .

(١٢٢) تأييدا لذلك ، أنظر المصدر نفسه ، ص ٦١ .

١١٧— وطالما كانت البحار الاقليمية ثم يهرب المهاجمون بعد ذلك السر بحر اقليمي لدوله أخرى ، فان هذا الوضوح يتطلب فيما يرى اتخاذ ترتيب تعاوني اقليمي بين الدول المتأشرة لتنسيق سياسات التفتيذ ، وربما لتحسين اجراءات تسليم الفارين . وتتبين حالات الافساد التي تحدثت داخل البحار الاقليمية ثم يفر متسلوها بعد ذلك الى أعلى البحار . غير انه قد يشك فيما اذا كانت هناك كثرة كثرة من تلك الحوادث لا يمكن معالجتها عن طريق حق المطاردة الحديثة المطروحة للدول الساحلية في المادة (١١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار . وفي مسند الصدد ، فإن زنادة المعلومات المدعين تلقىها من الحكومات عدلا بمشروع القرار الذي يتبعني تقد يمع إلى جماعية المنظمة الدبلومية للملاحة البحرية (انظر الفقرة (٥)) قد توفر فيها أفضل لما اذا كانت توجد أو لا توجد هناك مشكلة في هذا الصدد .

١١٨— أما وجوده الا تقاد الأخرى الموجة الى معالجة القرصنة في القانون الدولي تتعلق باقتصار التعريف على الأفعال التي ترتكب ضد سفينة أخرى ، مستجدًا بذلك الأفعال التي يقوم بها الملحقون أو الركاب ضد أشخاصاً آخرين أو ممتلكات أخرى على ظهر نفس السفينة . فلقد ورد التأكيد ، مثلاً ، على انه يتبعني أن يكون هناك

" اتفاق بين الدول التي يتبعني أن يوضح فيها من نطاق تفسير القرصنة " .
التقليدي والمحدود . صحيح . إن اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ توسيع نطاق التعریف الأساسي ، ولكنها لا تزال تجدر أنفسنا أمام التقييد الذي يفيد بأنه لا يعتبر من أعمال القرصنة قيام الملحقين بأفعال موجهة ضد أشخاصاً أو ممتلكات فوق ظهر نفس السفينة . وضمنه لا يزال من الممكن أن يكون هناك عدد من أعمال الغش البحري قد لا يستطيع تصديرها يمكن ضبطها حتى ولو به تعريف للقرصنة أشد اتساعاً ولكن ييد و . إن أكثر الرواد في عماليتهما أبداً هو عقد اتفاق بين البلدان التجارية الرئيسية في العالم يسمح بتوظيف ومحاكمة أي وطني في أي سفينة توجه ضد " (٣٦) " .
ضد السفينة أو ضد حمولتها " (٣٦) " .

وعلاوة على ذلك ، تبيّن الاشارة الى ان (مقطم) لبيان الذي قدم الى المنظمة الدبلومية للملاحة البحرية لعقد اتفاقية بشأن خليفة البيان (٤٢) واحتياز السفن بصورة غير مشروعة قد أوصى بمعالجة مثل هذه الجرائم بنفسها الطريقة التي تعالج بها القرصنة وأن يسمح بالصعود الى ظهر السفينـة المخالفـة لتفتيـشـها (٤٥) .

١١٩— وقد يرى أن هناك اعتراضات بعثتها على مثل هذا المقترن العمليـة والبدـيـة .
أما من الناحـية العـلمـيـة ، فـإذا كان للـدول أن تـعلـىـ المـزـيدـ منـ المـقـرـفـ للـتـدـخـلـ ضدـ السـفـنـ الـسـيـئـيـ

ترفعـ عـلـمـ دـولـةـ أـخـرـيـ — وـهـوـ مـاـ يـتـمـضـنـ عـلـهـ اـلـقـرـاجـ أـعلاـهـ ، فـيـتـبـغـيـ حـيـثـ أـنـ يـكـونـ مـنـ الـواـضـحـ نـسـبـاـ

- Lord Hacking, The Shipbroker Seminar 1980, p.51
- IMO document C/ES.X/20/2, 2 November 1979, annex, p. 40
- IMO document C/ES.X/20/2, 2 November 1979, annex, p. 40

الوقت الذي ارتكب فيه هذه الأفعال ، وذلک تجنبها لتدخل لا ببرله في عمليات النقل البحري في أعلى البحار . ويبد و أن الدافع الرئيسي المدى حدا بالاقتراب إلى الشروط بين أفعال معيّنة إنما يترك إلا اهتمام على أعمال الغش المتعلقة بخيانة الريان والحراف السار [٦٣] ، بوصفها أفعالاً موجودة ضد البضائع الموجودة فوق ظهر السفينة . غير أنه تنظر إلى التعریف الحصري لخيانة الريان ، وهو تعريف يستبعد تورط مالك السفينة (ربما باستثناء مسألة ما إذا كانت الأفعال موجودة ضد المستأجر الذي يتصرف بوصفة مالك السفينة ، كما هو الأمر في مشارطة إيجاز السفينة العاربة أفالن الخيانة بهذه المعنى تكون تأدراة الحدوث نسبياً .

٦٠— وبعد و من ثم ، أن أعمال الغش المتعلقة بانحراف المسار هي محظوظ الاهتمام الرئيسي للاقترابات المقدمة بالمساواة بين مثل هذه الأفعال من جهة والقرصنة من جهة أخرى . غير أنه عند عدم وجود متطلبات إلزامية عن مخططات الرحلة ، ونظم دولي لرصد السفن . فسيكون من غير المألوف تسبباً إمكانية الجرم بائن سفينة ما في إغالي البحار ترتكب بالفعل عدلاً من أعمال الغش التي تتعلق بانحراف المسار . لانه حتى لو كان من الممكن القطع بأنها لم تعد موجودة بعد فسبياً مسارها المقصود ، فستكون هناك أسباب عملية عديدة لتبثير هذا الانحراف عن المسار . والأس أنتها كـ لعقد النقل ولكنه لا يمكن أن يكون جبراً . وهكذا ، فلا يمكن لأى تدخل من جانب سفينة يتم اتخاذ خطوات للتصريف في البضايع ، فيمكن القول جدلاً إن الانحراف ربما كان في حدود الأقصى أخرى أن يكون أمراً عملياً إلا بعد تمام وقوع الغش ، عند ما تقبل السفينة راجعة من أعلى البحار . ويفترض أن يتم ذلك في ظل هوية جدية . أما ماذا كان مثل هذا التوسيع للولاية أمراً تستدعيه مشكلة الغش المتعلقة بانحراف المسار ، وما إذا كانت المضاعفات السلبية المحتملة لزيادة المتعد خسل في النقل البحري الدولي أقل من الفوائد التي تستخلص من الحد من النوع من الغش ، فهو من الأمور التي تدرك تقديرها لجميع الدول . إلا أنه ينبغي ، لدى اجراء هذا التقدير ، أن يؤخذ في الحسبان درجة مدى إمكان القضاء على هذا النوع من النشر عن طريق توسيع حقوق ولائية جميع الدول على هذه السفن وعلى مرتكي الغش هؤلاء في إطار ولايتها الاقليمية ، حتى عند ما يكتون الجرم قد ارتكب في مكان آخر (أنظر الفرات ٢٢٦ - ٢٢٦٠ أداء) .

٦١— أما من الناحية العبدية ، فإن الأفعال التي تحدث داخلياً لسفينة ما ، كأعمال الغش بالانحراف عن المسار ، حيث يكون هذا الفعل موجهاً ضد حمولة السفينة ، تكون حينئذ خاضعة للتطبيق الموحد لقانون دولته العلم . وقد ييد وهذا على أنه فارق حاسم بينها وبين القرصنة حيث تستطوي هذه الأفعال في كل الاحتمالات على سفن ترفع علمي دولتين مختلفتين ولذلك تستحق تدخل القانون الدولي . ويمكن القول ، بالمثل ، بأنه لا فرق بين أن تكون البنائين مسروقة في هجوم على نقلها ، ولكنهم ينحرفون بالسفينة عن مسارها ويبيرون الحمولة لحسابهم الخاص . وفي كلتا الحالتين تكون المحمولة قد سرقت . وفي كلتا الحالتين قد يكون الضحية ومرتكب الفعل من جنسيات مختلفة . وعلى الرغم من امكانية الاستشهاد ببعاد راسخة في القانون الدولي للبرهان على أن هذه

(٦١) من المعتقد أن مشكلة احتجاز السفن ، التي وردت الاشارة إليها ، تتطوى في الواقع على غش بلا انحراف عن المسار مما ورد وصفه في الفقرة ٣٠ .

الاعتبارات هي غير ذات صلة بموضوع الهيكل العائم للنظام القانوي الدولي الحالي المنطبق على السفن، ولا يمكن لها لهذا السبب أن تكون أساسا في أن يمنع المفروض أن يكون أسلوب حفظ المفروض أن ينبع من القانون الدولي البجاري، إلا أنه يمكن ايراد الحجج على أنه ينبغي ملحوظة التدخل ضد هذه السفن في أعلى البجاري، وأنه يمكن ايراد الحجج على أنه يمكن الولايات المتحدة مشكلة من الواضح أن هيكل الولاية الحالي على مثل هذه الأفعال، وبوضفها عدل من أعمال الغش المتعلقة بالانحراف عن المسار لا يفي بها، وهو ما يكن الأمر، فإن المشكلة التي تثار حاليا هي مشكلة الولاية، والنلى هذا المعنى فإن المفروض في ايراد وجوه الشبه بالفرضية، أن أفاد كمثال على الفعل الذي تمعن الدول من أجله سلطات ولاية موسعة، فهو ليس مجرد تناطما، ومن ثم يرى أنه إذا كانت هناك أعمال غش بحسبه، فيستحسن عند وجود قدراًت ولاية موسعة توفر ما ي شأنها، وبعد ذلك تتجنب الاشارة إلى الفسق الرابع من هذا التقرير (الفرع الرابع من الجزء الرئيس ، الفقرات ٣٦٣ - ٣٦٥) الذي يتداول تدابير تصحيحية تتعلق، بوجه خاص، بالذى عوى الجنائية .

جيم - التدابير التصحيحية

٢٦٣ - إلى جانب مختلف التدابير الوقائية الممكنة التي يسعطها اتخاذها ضد حدوث الغش البحري وما استعرض في الفروع السابقة، فقد يراد النظر أيضاً في التدابير التصحيحية الممكنة .

الذى " يختفي " عادة، ومن العوامل الرئيسية التي تتبع لعد د كبير من مركبي الغش تجنب افتتاح هويتهم، تباعد سلسلة المسافات الفاصلة بين المشترى والبائع، إلى جانب الاتصال المحدود ببين مركب الغش وضحاياه، وأمكانية تخفي الهوية الشخصية تحت قناع الهويات الاعتيادية، واتصاف معظم حوادث الغش بطابع تحديد الولاية القضائية، ومن ثم فالتدابير التصحيحية المقامة عموماً فسي المرحلة الأولى على تحديد هوية الغشاش، قد تكون فعليتها محدودة القيمة نوعاً ما، ومع ذلك يمكن القول بعد تحديد هذه الهوية تكفي لتمرير العميل على تحسين فعالية التدابير التصحيحية فيما تتطبق عليه من حالات، ولا سيما كي تعمل بمتابة رادع لرتكاب حوادث غش أخرى .

١ - الدراوى المدنية

٢٦٤ - يحول تنوع التعقيدات القانونية والضعوبات العuelleية التي تكتنف معاشرة دعوى مدعيه دولية ناجحة دون لجوء، معظم ضحايا الغش البجوري إلى استعاضة خسايرهم من خلال رفع الدعاوى لدى العدية ضد مركبي هذا الغش، وحتى يفرض استطاعة ضحايا الغش البجوري تحديد هوية مركب الغش، فإن بجا حهم في استعاضة خسايرهم سببتوه على عدد من المحوالات الأخرى، بما في ذلك أمكانية فرع الدعوى المدعية أمام محكمة لها اختصاص قضائي وأمكانية الحصول على حكم لصالحهم، وهو أمر يمكن أن تواجهه - تبعاً لنوع الغش - صدورات جمة تتعلق بالاشبات، وأمكانية اعمال الحكم ضد مركب الغش .

٢٦٥ - وبالاضافة إلى أية تعقيدات قانونية يمكن أن توجد، فإن العامل الآخر قد تكتنف في تكسير من الإيجان مشاكل عملية كبيرة تتعلق بالعنود على إصول قابلة للحجز يمكن تنفيذ الحكم عليهـ . فعل الأرجح ستكون حصيلة أموال الغش قد " مورست "، وإذا لم يضعها مركب الغش فسيـ .

حساب مرقم في دولة لديها ما يلائمها من قوانين السرية المصرفية ، فسيحاول على الأقل اخفاء علاقته بها في جملة أصوله • وقد تعتبر فرصة نجاحه في تمويهه وتنكير الأصول من الكبر بخيط تكفي للتشكيك في مسog المضي في اتخاذ خطوات في اتجاه تحسين وضع الصعوبات القانونية الأخرى التي تعترض قيام المجنى عليه برفع دعوى قضائية ناجحة • وربما كان هذا هو السبب الذي يحدو باقتراحات تحسين الانتصاف من الغش هذه الى العناية بتحسين الامكانيات في الدعاوى الجنائية لا الدعاوى المدنية (١٦٧) • ولذا فقد لا يود الفريق الحكومي الدولي الافاظة في هذا النوع من الدعاوى الانتصافية في مجال مكافحة الغش البحري •

٦ - الدعاوى الجنائية

(أ) مقدمة

٤٦٦ - الغش البحري ، بطبعته ذاتها ، غش دولي الطابع • ويوفر " دليل من الغش البحري " الصادر عن الغرفة التجارية الدولية أمثلة على حوادث غش بسيط قنسبيا ، تضم ٥ دول مختلفة على الأقل (١٦٨) • والسبب الرئيسي للقول بأن الغش البحري هو " الجريمة شبه الكلمة " انما يرجع الى طبيعته الدولية (١٦٩) • وفي هذا الصدد ، تشير كثرة تعدد الاختصاصات القضائية في العالم مشاكل معينة خاصة في تطبيق العدالة وفي الدعاوى الجنائية على الصعيد الدولي (١٦٠) • وكما قيل ،

" فإن تنوع وجوه الغش اليوم يبشر تقريبا على كل من يدخل طرفا في صفقة تجارية دولية ، تتراوح ما يتراوح بين ٤ و ١٠ بلدان ، ومن ثم فهو يعيق التحقيق مع مرتكبي الجرائم وتسلیمهم ومحاكمتهم " (١٦١) .

وبالغش ، وكما أشار اليه الأمين العام لوزارة البحري التجارية اليونانية ،

" لم تستطع أن تحاكم الجرائم المرتكبة ضد المواطنين اليونانيين والسفن اليونانية لأن الأعمال إلا جرامية قام بها أشخاص أجنب خارج الأراضي اليونانية • وهذا النشاط الجرامي ، الذي يتجاوز كثيرا من حيث الخسائر المالية المترتبة عليه كافة كل الخسائر المتکبدة في كافة القضايا التي يجري التحقيق فيها في الوقت الحالي ، لا يزال بعضی طسى حد علمي دون محاکمة أو عقاب " (١٦٢) .

(١٦٢) انظر الفقرة ٤٦٨ أدناه •

(١٦٨) انظر دليل من الغش البحري الصادر عن الغرفة التجارية الدولية ، ص ١٥-١٦ •

(١٦٩) G.F.B. Cooper, "Responsibilities of flag states in the prevention of fraud", Shipbroker Seminar, 1980, p.66.

(١٦٠) . See, The Shipbroker Seminar, 1980, p.66

(١٦١) "Maritime Fraud is now a more difficult nut to crack", by E.Ellen, Lloyd's List (17 September, 1981).

(١٦٢) . The Shipbroker Seminar, 1980, p.73

٦٦٢ — ونظرا للصعوبات التي تصادف في إعمال الولاية القضائية ضد مرتكبي الجرائم ، أو في تسليمهم الى بلد مستعد لمحاكمتهم ، فقد سبق لـ آمانة الأونكتاد أن اقترحت ضرورة تخصي جسدوى واستصواب وضع اتفاقية دولية تقرر صلاحيات قضائية أوسع للبلدان المتأثرة بأفعال معينة من الغش البحري ، بما في ذلك المعايير العامة التي يمكن بمقتضها تسليم الأشخاص المتهمين بهذه الأفعال (١٣٣) . ذلك أن معاهدات تسليم المجرمين الحالية هي عادة معاهدات مبرمة على أساس ثنائي . إلا أنه ، نظرا لاسع عدد الدول ذات السيادة الآن في العالم ، فلم يعد في وسع النهج الثنائي أن يكون نهجا عمليا يعالج مشكلة الجرائم الدولية (١٣٤) وبالتالي ، وفي إطار كثرة عدد البلدان التي يمكن أن يقع في نطاقها فعل واحد من أفعال الغش البحري ، يجد و من الأفضل بحث مشكلة الولاية القضائية وتسلیم المجرمين على أساس متعدد الأطراف .

٦٦٨ — وقد ترددت نداءات بحل مشاكل الولاية القضائية وتسلیم المجرمين فيما يتعلق بالغش البحري عن طريق تشريع دولي جديد . فعلا ، عندما عرضت حكومة لبنان في الأصل المشكلة على المنظمة الدولية للملاحة البحرية ، أعلنت ،

"**نرى انه سيكون من العвид اعداد اتفاقية دولية للقضاء على جريمة الخيانة واحتجاز السفن وحملتها بصورة غير مشروعة**" (١٣٥) .

وبالفعل ، صرحت المكتب البحري الدولي بأنه " من الممكن وضع معايدة خاصة لتسليم المجرمين تجعل مشكلة التسلیم فيما يتعلق بالغش البحري أكثر بساطة " (١٣٦) . كما صرحت الأمين العام لوزارة البحري التجارية اليونانية :

"**سيكون من العвид اعداد صك قانوني دولي ملزم يسمح للسلطات الوطنية للبلدان الموقعة بمحاكمة وعقاب الأشخاص ، أيما كانت جنسيتهم ، الذين يرتكبون أعمالا جرامية ضد أي سفينة و / أو حمولتها بغض النظر عن مكان وزمان ارتكاب هذا الفعل أو هذه الأفعال وكيفية وقوعها**" (١٣٧) .

(١٣٣) **أنظر الوثيقة TD/B/C.4/244 ، الفقرة ٣٤**

(١٣٤) شلا ، للمغرب معاهدات لتسليم المجرمين مع ١٤ بلدا فقط ، وللسنة ١٩٨٠ معاهدات مع ١٦ بلدا فقط ، وللملكة المتحدة معاهدات مع ٤٥ بلدا فقط .

• IMO document E/ES/X/20/2, Annex P.3 (١٣٥)

• IUMI Cargo Workshop, p.12 (١٣٦)

• The Shipbroker Seminar, 1980, p.74 (١٣٧)

وتددت ندوات عديدة مماثلة في مناسبات أخرى (١٣٨) .

(ب) مفهوم الولاية القضائية وتسلیم المجرمين
١٠. الولاية القضائية

٦٦٩ - يحتمل أن تكون الدول التي لها على الأقل مصلحة ما في محاكمة مرتكب الغش البحري هي الدول التالية :

- الدولة ١ : الدولة التي تعاقب المجرم (مرتكب الغش)
- الدولة ٢ : الدولة التي يكون المجرم أحد مواطنها
- الدولة ٣ : الدولة التي ارتكبت أو اكتملت فيها الجريمة
- الدولة ٤ : الدولة التي خططت فيها الجريمة أو شرع فيها
- الدولة ٥ : الدولة التي تضررت مصلحتها الوطنية
- الدولة ٦ : دولة الشخص المتضرر أو جنسيته
- الدولة ٧ : دولة علم السفينة أداة أيقاع الضرر
- الدولة ٨ : جنسية ملاك السفينة
- الدولة ٩ : جنسية مستأجرى السفينة
- الدولة ١٠ : الدولة التي ترسو فيها السفينة ، والمجرم على ظهرها ، فور ارتكاب الجريمة

(١٣٨) مثلاً "ينبغي النظر في وضع مدونة دولية يتحقق فيها على قانون بصدده الغش وعلى وسيلة تنفيذه " ; Lord Hacking, Shipbroker Seminar 1980, P . 51 . "ان أكثر الخطوات التي يمكن اتخاذها طموحاً بل وأكثرها في رأيي ضرورة هي وضع وسن تشريع دولي جديد ضد الغش البحري . وهو أمر يتطلب اتفاقية دولية يكون هدفها الأصيل إجراءً اصلاح شامل للقوانين المتعلقة بتسلیم المجرمين كما نعرفها وجعلها تشمل الجرائم الدولية كما نراها " R.G.J. Ottaway, "Maritime fraud: governmental action the real answer"; Business and Crime: Cargoes, Vol . 1, No.1, May 1983, P . 6 . وأنظر أيضاً ، اتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة في بلدان الخليج العربي ، الفقرة ٦٠ ، والاتحاد العربي للنقل البحري فقرة ٥٦ ، ومجلس التعاون الخليجي ، فقرة ٦٢ ، وجامعة الدول العربية ، الفقرة ٦٢ .

وقد قدمت أيضاً اقتراحات فيما يتصل بزيادة التعاون في المسائل الجنائية عموماً ، أنظر الحلقة الدراسية التينظمها حول "الاجرام الدولي والتعاون بين الدول" ، المعهد القانوني الدولي في البلدان الناطقة بالفرنسية ، القاهرة (مصر) ٢٠ - ٢٢ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٨٦ ، حيث أقترح وقد غابون قيام الأمم المتحدة بوضع قانون جنائي دولي .

٤٣٠ - وكانت نتائج دراسة أجريت بشأن النظم القانونية للدول الأعضاء في المجلس الأوروبي هي :

(أ) تستند القواعد الناظمة للولاية القضائية في مختلف الدول الأعضاء إلى مفاهيم متشابهة عموماً ؟

(ب) يعترف تقريباً كل تشريع من تشريعاتها بالأسس التالية التي تتحدد الولاية بمقتضاهـا : مكان الجريمة ، وجنسية المجرم ، وضرورة حماية الدولة من الجرائم الموجهة ضد سيادتها أو أنها وولاتها الشاملة . وتعترف أيضاً بعض التشريعات بجنسية المجنى عليه وبمقدار اقامة المجرم عادة ؟

(ج) تظلإقليمية الولاية القضائية هي الشكل الأساسي للولاية ، ويبدو أن مفهـوم الأقلـيم يتسع تدريجياً ؟

(د) تعترف كل التشريعات تقريباً بجنسية المجرم كأساس للولاية القضائية غير أنها في دعاوى كثيرة تكون ذات طابع ثانوي حيث ترتهن بالقواعد الاجرامية ويجوز شطب الدعوى في حالة سبق نظرها في مكان آخر ؟

(هـ) يعترف دائماً بضرورة حماية الدولة من الجرائم الموجهة ضد سيادتها أو أنها أساساً أصيلاً للولاية ؟

(و) لا يعترف بالولاية الشاملة إلا فيما يتعلق ببعض الجرائم فقط ؟

(ز) لا تعترف كل الدول بجنسية المجنى عليه كأساس للولاية القضائية ، وعادة ما تميل القواعد الاجرامية إلى جعلها أساساً ثانوياً ؟

٤٣١ - تعترف بعض الدول بالولاية القضائية التي تستند إلى مقراطمة المجرم عادة (١٣٩)

ويتضح بالرجوع إلى قائمة الدول التي قد تكون لديها "مصلحة ما في المحاكمـة" (الفقرة ٢٦٩) ، أنه من الممكن بالفعل تعريف بعض الدول التي يمكن منحها ولاية قضائية يعترف بها حالياً القانون الدولي العـرفي (١٤٠) . وعلى سبيل المثال :

الدولة ١ : تخدم أغراضها عن طريق ما يعرف باسم "مبدأ الشمول" الذي يعكس القلق حول الجرائم التي تحدث خطراً مشتركاً في دول عديدة ، شلا القرصنة .

General Observations on the Explanatory Report on the European Convention on the Transfer of Proceedings in Criminal Matters, Council of Europe , Strasbourg (France), 1972, para.13.

The Harvard Research Draft Convention on Jurisdiction with respect to crime, disclose five general principles on which criminal Jurisdiction is claimed by States. See American Journal of International Law, vol.29, Supp.443(1935).

الدولة ٢ : " مبدأ الجنسية " أو " مبدأ شخصية الفاعل " ، أي ممارسة الدولة الولاية القضائية على رعاياها بغض النظر عن مكان ارتكاب الجريمة .

الدولة ٣ : " مبدأ الأقلية " أو " الولاية القضائية العادلة " الذي يستند إلى المبدأ المعترف به عموماً وهو أن الدولة ينبغي أن تكون لها ولاية قضائية على كافة الجرائم التي ترتكب أو تكتمل في أراضيها ، بما في ذلك السفن التي ترفع علمها .

الدولة ٥ : " مبدأ الوقائية " الذي يحدد الولاية القضائية بالاستناد إلى المصلحة الوطنية المتضررة بالجريمة .

الدولة ٦ : " مبدأ شخصية المضمر " الذي يحدد الولاية القضائية بالاستناد إلى جنسية الشخص المتضرر بالجريمة .

٤٣٦ - ومع ذلك ، فإن مبدأ الأقلية الولاية هو ، من بين مختلف الأسس التي تجأ إليها الدول في ادعاء الولاية ، المبدأ المستخدم والمعترف به على أوسع نطاق . ومن ناحية أخرى ، وكما أشير إليه سابقاً ، فإن مبدأ الولاية الشاملة أو الاستثنائية أمر نادر نسبياً ويقتصر على نطاق محدود من الأفعال (١٤١) . وهكذا ، ما لم تكن الدولة ١ (الدولة التي تعتقل المجرم) هي أيضاً الدولة ٢ (الدولة التي وقعت فيها الجريمة) ، أي أن المجرم تعتقله الدولة نفسها التي ارتكبت فيها الجريمة ، أو ما لم تكن الدولة ١ هي نفسها أيضاً أحدى الدول الأخرى المذكورة في الفقرة ٤٣١ أعلاه وتعمل أيضاً مبدأ فرعياً من مبادئ الولاية المنطقية على نوع الجريمة المرتكبة ، فإن الدولة ١ لن تتمتع بولاية قضائية تتيح لها محاكمة المجرم . وما لم تكن هناك معايدة لتسليم المجرمين بين الدولة ١ وبين دولة ما غيرها تدعي الولاية ، فإن المجرم لن يحاكم . وحتى في حالة وجود معايدة لتسليم المجرمين ، فهناك صعوبات كبيرة تعرقل تطبيق إجراءات تسليم المجرمين ، على نحو ما سترد الاشارة إليه أدناه (أنظر الفقرتين ٤٣٣ و ٤٣٤) .

٤٣٣ * تسليم المجرمين

٤٣٣ - تسليم المجرمين هو قيام دولة بتسليم دولة أخرى مجرماً ارتكب ، أو نسب إليه ارتكاب ، جريمة للدولة الأخيرة الولاية عليها (١٤٢) . ويعمل بتسليم المجرمين عادة بالتطبيق لالتزام مقرر في معايدة بين الدولة التي تعتقل المجرم والدولة التي تطلبـه . وهذه المعايدات تبرم في العادة على أساس ثنائي . وهي تتضمن عادة على الأسس الدقيقة التي تجيز الاستجابة لطلب التسليم .

(١٤١) أنظر الفقرة ٤٣٠ أعلاه .

(١٤٢) عرفته المحكمة العليا للولايات المتحدة بأنه : " ٠٠٠ قيام دولة بتسليم دولة أخرى فرداً اتهم أو أدين في جريمة خارج أراضيها هي وداخل نطاق الولاية الأقلية للدولة الأخرى ، حين تطلب هذه الأخيرة تسليمه بوصفها المختصة بمحاكمته وعقابه " Terlinden v. Ames 184 U.S.270,289 (1902). See further: G.H.Hackworth, "Digest of International Law" vol.4, chap.12.; L.C.Green "Recent Practice in the Law of Extradition" Current Legal Problems vol.6.; 1953,pp.274 - 296 .

وتشترط الدول عموما وجوب التثبت قبل الاستجابة لطلب التسليم في كل حالة بعينها من أن الفعل الذي يستند اليه طلب التسليم فعل مجرم في قانون كل من الدولة التي تطلب المجرم والدولة التي تعتقله .

٤٢٣ - وتسليم المجرمين حتى اذا كان متاحا تكتتفه مشاكل عديدة من حيث أنه عطية مكلفة نسبيا وتستغرق وقتا طويلا ، وتمتنع في اطاره دول كثيرة حقوقا في الاستئناف للمتهم كما أنه ليس من غير المألوف أن تثور نزاعات حول نطاق الأفعال التي تجيز تسليم المجرمين بموجب معاهدة ما ، فقد قيل ، على سبيل المثال ، بوجود صعوبات فيما يتعلق بمعاهدة تسليم المجرمين المعقدة بين الولايات المتحدة والمملكة المتحدة بسبب وضوح صعوبة الاتفاق بين وزارة العدل (الولايات المتحدة) والمدعي العام (المملكة المتحدة) على مدى امكان ترجمة تعريف الغش في التشريعات الاتحادية الى مفاهيم القانون العام (١٤٣) وبالاضافة الى ذلك ، تستثنى دول كثيرة رعايتها من نطاق معاهدات تسليم المجرمين . وهكذا ، فما لم تكن الدولة التي تعتقل المجرم مستعدة للاضطلاع بولاية اختصاصها بالمحاكمة على أساس الجنسية (أى في اطار مبدأ "الجنسية" أو "شخصية الفاعل") ، فإن مرتكب جريمة الغش الدولي في مكان آخر يستطيع أن يلوذ ببلده نفسه حيث لا يتعرض للمحاكمة .

(ج) اتفاقية بشأن الولاية القضائية وتسليم المجرمين في حالات الغش البحري

٤٢٤ - لقد أصبح واضحا مما سبق ذكره أن أهلية الولاية القضائية التي تستند في الغالب لا بالكامل الى مبدأ الولاية الاقليمية أو العادلة ، ليست كافية لمعالجة الغش البحري الدولي . فربما من بين عشر دول تكون لها مصلحة في محاكمة المجرم ، قد لا يوجد الا دولة واحدة تتمتع بحكم مبدأ الاقليمية - بولاية قضائية تخلوها أهلية محاكمته .

٤٢٥ - ومن المسلم به أنه في حالة ارتكاب جريمة في دولتين أو أكثر ، واتصال الجريمة في دولة أخرى ، ربما تتمتع هذه الدول كلها بولاية قضائية لمحاكمة ذلك الجزء من الجريمة المرتكب في أراضيها . وهو وضع ينافي مع مبدأ الولاية القضائية الاقليمية او العادلة . وحتى في وضع كهذا ، قد تتصرف الأعمال التي وقعت في دول مختلفة بكونها جرائم مختلفة . فعلا تقديم مطالبة مدعية الى شركة تأمين بحري في الدولة داً ، قد ينطوى في الطريق على موافقة غش يقع في الدولة ألف ، وعلى تدليس بيانات كاذبة على سمسارة تأمين في الدولة باً ، وعلى اغراق عمد في أعلى البحار أو داخل اقليم الدولة جيم . وقد يحدث أن تكون الدولة داً رغم تمعنها بالولاية القضائية فيما يتعلق بجريمة تقديم المطالبة المدعية الى شركة التأمين البحري غير ذات اختصاص فيما يتعلق بالاغراق العمدي للسفينة .

"The role of the law and the courts in enforcing national and multinational contracts" ، by the Hon.Charles S.Haight, the Shipbroker Seminar, 1980
P.10 .

٦٣٧ - وعلى ذلك ، فإن أية اتفاقية ترمي إلى معالجة مشكلة الغش البحري ينبغي لها حتما توسيع أهلية ولاية الدول المتضررة . وينبغي لهذه الاتفاقية أيضا ، في صدد هذا الجانب الولي ، أن تتضمن قائمة بأفعال الغش البحري التي يتتعين أن تتناولها القواعد الخاصة للولاية . وقد تقتصر هذه القائمة على الجرائم التي تعرف بها جميع الدول عموما ، وفي هذه الحالة ترد على القائمة قيود تحد من نطاقها (١٤٤) . ويمكن بدلا من ذلك توسيع القائمة فتعملي الاتفاقية أن قائمة الأفعال المنصوص عليها في الاتفاقية تعتبر جرائم في جميع الدول التي تتضم إليها ، وفي هذه الحالة يتحقق قدر من التوحيد الدولي . وتسلیم المجرمين — برغم قيوده — يمكن أيضا أن يكون موضع اتفاقية كهذه بغية التغلب على القيود المفروضة ثنائيا على استخدامه . وفي هذه الحالة ، تكون قائمة الأفعال التي يتتعين ادراجهما ، ضاًق نطاقها أو اتساع حسبياً تقدم وصفه آنفا ، محددة لنطاق الأفعال التي يمكن في حدودها نفاذ تسلیم المجرمين (١٤٥) .

٦٣٨ - وينبغي النظر في ربط الالتزام بتسليم المجرمين بأى توسيع في أهلية الولاية ، بحيث يتتعين على الدولة اما محاكمة المجرم الذى تعتقله اواما تسليمها الى الدولة التي تطلبها . وبالالتزام هذين الخيارين ، ينبغي خطر احتمال العبر من محاكمته لانفاء الولاية (أو انعدام المصلحة في ممارستها) ومن تسليميه لكونه من مواطنى الدولة التي تعتقله .

٦٣٩ - ورغم أن هذه الاقتراحات في شأن وضع اتفاقية دولية معنية بالغش البحري تبدو غير عادلة للوهلة الأولى ، إلا أن هناك سوابق واضحة يمكن العثور عليها في اتفاقيات قائمة موضوعة لمعالجة أنواع محددة من الأفعال ، وعلى سبيل المثال فيما يتعلق بخطف الطائرات في اتفاقية عام ١٩٢٠ لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، بتخريب الطائرات في اتفاقية عام ١٩٧١ للقضاء على الأفعال غير المشروع ضد سلامة الطيران المدني ، وبالجرائم الموجهة ضد الدبلوماسيين في اتفاقية عام ١٩٧٣ لمنع الجرائم التي ترتكب ضد الأشخاص المتمتعين بالحماية الدولية ، بما فيهم أعضاء السلك الدبلوماسي ، والمعاقبة عليها .

١٤ - تقرير الولاية القضائية الموسعة

٦٤٠ - ربما كان مفهوم "الولاية الشاملة" ، كما ينم عنه اسمه ، أشمل وأجمع مبدأ لاعمال الولاية القضائية على المجرمين . وأشهر وأقدم مثال على تطبيقه هو اعماله في مجال "القرصنة" التي تجري باعمال تجذب الولاية الشاملة التي لا توفر للقرصان مكانا آمنا يستقر فيه سواء في أراضي أي دولة أو في أعلى البحار (أنظر الفقرة ٢١٤) .

(١٤٤) لا تسلم بعض الأقضية ، على سبيل المثال ، بأن "الغش" جريمة في حد ذاته .
بل تراه عموما طریقا لا رتكاب جريمة أخرى مثل السرقة . انظر IUMI Cargo Workshop, 1982. *Mode- rator's Introduction* .

(١٤٥) وعلى سبيل المثال ، فإن النهج الثاني المشروع أعلاه ، الذي يتسع فيه نطاق القائمة وتعلن فيه اتفاقية تجريم هذه الاعمال في جميع الدول الف التعاقدة ، يسهل عملية تسليم المجرمين لأنه يكفل توحيد الأساس الذي تستند إليه طلبات التسلیم فيما بين الدول . وانظر كذلك الفقرات ٦٤٥ - ٦٤٧ .

- ٤٤— وهكذا ، وفقاً لما سبقت ماقشته في الفقرة ١٨ ، فإن مبدأ الولاية المنطبقة على القرصنة ضد مرتكي هذا النوع من الغش ، فإذا كانت بعض أنواع الغش البحري كتلك المتعلقة بالاحتراف عن المسار تعتبر جرائم "متكافيء" مع القرصنة ومن ثم خاضعة للولاية القضائية وفقاً "لعمد الشمول" ، فإن الدول التي تعتقل المجرم أسيكون لديها أساس تستند إليه في ممارسة ولايتها القضائية . وهو إقراص (١٤) . فمع ذلك ، ونظرًا للملاحة المتقططة الواردة في الفقرتين ٢٣—١٦ بالذاتية لممارسة الولاية القضائية الشاملة في أغالي البحار على متکب هذا النوع من الغش ، فقد يعود الفرق بين المطرفي تقرير ولاية استثنائية من نوع ما في ظروف بعثتها دون تقرير أفضليه ولاية القرصنة على غرار ما ينطبق على القرصنة . ويمكن في هذا الصدد العثور على مثال لذلك في المادة ٢٩ من اتفاقية طام ١٩٧٠ (القمع الاستثنائي غير المشروع على الطائرات (المشار إليها فيما بعد باسم "اتفاقية لا هاي")) ، والتي تصر على ما يلي :
- (١) — تتخذ كل دولة متعاقدة التدابير الازمة لاعمال ولايتها القضائية على
- (ج) — عند ما ترتكب الجريمة على متن طائرة مسجلة في هذه الدولة ؛
- (ب) — عند ما ترتكب الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة في أراضيها ولا يزال على متنها المسؤول إليه ارتكاب الجرم ؛
- (ج) — عند ما ترتكب الجريمة على متن طائرة موجزة بدون طاقم لمساندتها أو الطاقم ظلك الدولة مقر نشاطه الرئيسي أو يقع فيها ، إذا لم يكن للمساند جرائم نشاط ، مقرب اقامته الدائمة .
- ٥— تتخذ كل دولة متعاقدة كذلك ما يلزم من تدابير لاعمال ولايتها على
- الجريدة في حالة وجود الشخص المسؤول إليه الجرم في إراضيها وعددهما (٢٧) .
- للمادة ٨ لا يزيد مدة من الدول المذكورة في الفقرة ١ من هذه المادة (٧) .
- ٦— وفيما يتعلق على وجه الخصوص بالفترتين الفرعتين (أ) و (ب) ، تزود اتفاقية لا هاي الدولية التي تتضمنها "عرض" على مجرم من غير مواطنينها لم يرتكب جريمه في تلك الدولة ، ولم يتعد على أية مصلحة من مصالحها ، ولاية محاكمته عن ارتكابه جريمة الاختطاف . وفي هذا الصدد ، تقدر اتفاقية لا هاي بوعا استثنائيا من الولاية القضائية وهي بذلك تقدر وضعا يماشى وضع القانون المنطبق

(٦٤) انظر الفقرة ١٨ أعلاه .

(٦٤) انظر أيضاً المادة ٥ من اتفاقية عام ١٩٧١ (القمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامسة الطريقان المدني (المشار إليها فيما بعد باسم "اتفاقية مونتريال") .

على القراءة ، فيما عدا أنه في الحالة السابقة تقتصر ممارسة الولاية القضائية على الحدود الإقليمية لسلطات اختصاص الدولة ، بينما يجوز ، في الحالة الأخيرة ، ممارسة الولاية القضائية في أعلى البحار أو في أي مكان آخر خارج نطاق الولاية القضائية لأية دولة . ومع ذلك ، " تتصرف الدول في كلتا الحالتين ضد خطر مشترك يتهدّد المجتمع الدولي " (١٤٨) .

٢٤٣ - وما حدث في ميدان حماية الطيران المدني يمكن عده في ميدان حماية التجارة الدولية . فلقد زادت اتفاقية لا هاى من عدد الدول التي لها صلاحية ممارسة الولاية القضائية على مختطفي الطائرات ، وقد شمل ذلك إدراج أسس جديدة لممارسة الولاية القضائية . والواقع أن مشكلة اختطاف الطائرات نشأت ، وعولجت ، بطريقة مماثلة لظهور ، وأمكان حل ، مشكلة الغش البحري . فعدم ما أصبح اختطاف الطائرات جريمة متكررة في الستينات تجلّى على الفور قصور القواعد القانونية الدولية القائمة بقصد الولاية القضائية (١٤٩) عن التصدّي لمختطفي الطائرات وأن ترتيبات تسليم المجرمين غير كافية . والغش البحري شأن القراءة شأن اختطاف الطائرات ، عمل متعدد الجنسيات ، وإذا رأى أن المشكلة تبرر التصدّي لها على نفس التحو ، فقد تشار بضعة اعترافات على امتداد الولاية على مرتكبي الغش البحري على الأقل بالنسبة لذلك العدد من الدول التي لها ولاية على اختطاف الطائرات . والواقع أن لبنان عند ما أثارت مشكلة الخيانة الاجرامية والاستيلاء غير المشروع على السفن وحملها في المنظمة البحرية الدولية ذكرت ما يلي :

" نرى أنه من الغيد اعداد اتفاقية دولية لقمع الخيانة الاجرامية والاستيلاء غير المشروع على السفن وحملها في غرار اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المبرمة في لا هاى عام ١٩٧١ " (١٥٠) .

٢٤٤ - ويمكن أن تدرج أيضاً أسس أخرى للولاية القضائية في اتفاقية بشأن الغش البحري على نحو ما أدرج مبدأ " شخصية الفاعل " و " شخصية المضرور " في المادتين ٣ - ١ (ب) و (ج) من اتفاقية مع الجرائم التي ترتكب ضد الأشخاص المتعدين بحماية دولية ، بما في ذلك أعضاء السلك الدبلوماسي والمعاقبة عليها العام ١٩٧٣ ((المشار إليها فيما بعد باسم " اتفاقية الأشخاص المتعدين بالخطمية ") (١٥١) .

(١٤٨) أظر Aircraft hijacking under The Hague Convention 1970 - a new régime by S. Shubber, ICLQ, vol. 22 October 1973, p. 709 .

(١٤٩) انظر أيضاً اتفاقية المعنية بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات ، والموقعة في طوكيو (اليابان) ١٩٦٣ .

(١٥٠) IMO document C/ES.X/20/2, annex, page 2, paras. 3.2.7 and 3.2.8 .

(١٥١) تنص المادة ٣ من هذه الاتفاقية على أنه :

" ١ - تتخذ كل دولة من الدول الأطراف ما يلزم من تدابير لاعتراض ولايتها طعن الجرائم المنصوص عليها في المادة ٣ في الأحوال التالية :

(أ) متى ارتكبت الجريمة في أراضي تلك الدولة أو على ظهر سفينة أو طائرة مسجلة فيها ؟

(ب) متى كان المنسوب اليه ارتكاب الجرم من مواطن في تلك الدولة ؛ (يتبع)

٤٦) أعمال الغش البحري التي يتعين شمولها بالاتفاقية المقترحة

٤٤٥ - يتعين للأسباب التالية أن توصف وصفاً واضحاً جريمة أو جرائم الغش البحري المشمولة بالاتفاقية : (١) وقوع أعمال الغش البحري ، بحكم كونها أخلاقاً من جرائم تجارية ، في منطقة " بين بين " وتعديها الحدود التقليدية لعدة جرائم قائمة (الخداع ، السرقة ، الغش) وقد يصعب لذلك ترجمتها إلى الأفعال المنصوص عليها في مدونات القانون الجنائي الوطني القائمة ، (٢) تكون الدولة عادة ، على نحو ماسبقت الاشارة إليه ، عن تسليم المجرم وفقاً لأحكام معاهدة لتسليم المجرمين تتضمن قائمة بالجرائم الموجبة للتسليم ما لم يكن الجرم المتهم به مدرجاً في القائمة ؛ (٣) تستند معظم معاهدات تسليم المجرمين إلى مبدأ " التجريم المزدوج " (أى أن الفعل الذي يطلب على أساسه تسليم المجرم يجب أن يكون فعلاً مجرماً في كلا البلدين) ، ومن شأن استخدام قائمة بهذه أساساً لادماج مجموعة مشتركة من الجرائم المعرفة في أقضية جميع الدول المتعاقدة ، أن يوجد نوعاً من التوحيد فيما بين مختلف الدول (وينتاج عن ذلك وجود نفهم أوضح للأفعال الموجبة لتسليم المجرمين في دعوى التسليم بالإضافة إلى ضمان عنصر " التجريم المزدوج ") .

٤٤٦ - ويمكن العثور على نماذج قائمة في اتفاقيات المذكورة سابقاً ، إذ تنص المادة ١ من اتفاقية لا هاي (١٥٢) على أنه :

" كل شخص على متن طائرة في رحلة جوية :

- (أ) يعمد على نحو غير مشروع ، بالقوة أو بالتهديد باستخدامها ، أو بأي شكل آخر من أشكال التخويف ، إلى الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها أو يشرع في أي عمل من هذا القبيل ؛ أو
- (ب) يشترك مع آخر يقوم بأى عمل من هذا القبيل أو يشرع فيه فهو يرتكب جريمة (يشار إلى ذلك فيما بعد بكلمة " الجريمة ") .

ولا تعرف هذه المادة جريمة " اختطاف الطائرات " ولكنها تقتصر على تعداد العناصر التي تتألف منها الجريمة . وهكذا تشير اتفاقية لا هاي إلى أن " الجريمة " يجب أن تكون جزءاً من قانون الدول المتعاقدة كي تمثل للنص على الولاية المشترط في المادة ٤ (أى على الدول

الحاشية ١٥ (تابع)

- (ج) متى ارتكبت الجريمة ضد شخص يتمتع بحماية دولية وفق التعريف الوارد في المادة ١ مخول هذه الصفة بحكم المعاهد التي يمارسها باسم تلك الدولة .
- ٢ - كما تتخذ كل دولة طرف ما يلزم من تدابير لخضاع هذه الجرائم لولايتها إذا كان العنصروان إليه ارتكاب الجرم موجوداً في أراضيهما ولم تقم ، وفقاً للمادة ٨ ، بتسليمها إلى أية دولة من الدول المذكورة في الفقرة ١ من هذه المادة .
- (١٥٢) انظر أيضاً اتفاقية مونتريال ، المادة ١ .
- (١٥٣) انظر الفقرة ٢٤١ .

المتعاقدة استحداث جريمة اختطاف الطائرات في قانونها الجنائي) ٠ وكانت ثمة قبل الاتفاقية بضعة دول فحسب تنص على اختطاف الطائرات بوصفه جريمة منفصلة قائمة بذاتها بل كانت تستند في هذا إلى جرائم موصوفة بالفعل ، مثل الاعتداء ، الخ ، في أنظمتها الوطنية ٠

٢٤٦ - وتنتهج اتفاقية الاشخاص المتعدين بالحماية نهجاً مختلفاً بعض الشيء إذ بدلاً من أن تسرد المكونات العديدة التي تتالف منها جريمة ما ، تسرد عدة جرائم " تجرمها كل دولة طرف بموجب قانونها الداخلي " (١٥٤) ٠ وقد يرى أن سرداً كهذا للجرائم عدة ، نهج أنساب فيما يتعلق بالغش البحري ٠

٣- تقرير تسهيلات في شأن تسليم المجرمين على أساس متعدد الأطراف

٢٤٨ - لقد قيل : " إن القانون الدولي لا يعترف بحق تسليم المجرمين دون معاهدة " (١٥٥) . ومعاهدات تسليم المجرمين تكون عادة ثنائية لا متعددة الأطراف ولقد قيل :

" إن تسليم المجرمين مسألة تلائمها تماماً ترتيبات تضعها معاهدات ثنائية بين الدول التي تستطيع وترتضى على أساس المعاملة الفعلية بالمثل ، على مساعدة بعضهما البعض في تطبيق قضائهما الجنائي " (١٥٦) ٠

ومشكلة المعاهدات الثنائية بين آحاد الدول ، بغض النظر عن وجود معاهدة ، هي ان شروط كل معاهدة ستختلف باختلاف محتوياتها وأثرها ٠ وفي هذا الصدد ، تتفاوت ممارسات واجراءات المعاهدات الثنائية لتسليم المجرمين ٠ وبالاضافة إلى ذلك ، إذا ما وضع في الاعتبار طول المدة اللازمة للتفاوض ، ثم للصدق ، على المعاهدة الثنائية ، فإن استخدام معاهدة متعددة الأطراف يوفر طريقة سريعة لمعالجة المشكلة الحالية وهي مشكلة احالة مرتكبي الغش البحري إلى المحاكمة ٠

٢٤٩ - ومعاهدات تسليم المجرمين المتعددة الأطراف ، رغم أنها ليست جد مألوفة فهي موجودة بالفعل ٠ وثمة مثال قديم على ذلك هو معاهدة وضعت في عام ١٩٢٣ تتناول دول أمريكا الوسطى كما صيغت في عام ١٩٣٢ اتفاقية لمنع الإرهاب والمعاقبة عليه ٠ وبموجب هذه المعاهدة اتفقـت الأطراف على ان أعمال الإرهاب اذا هددت حياة " الشخصيات العامة " ، ينبغي توصيفها في مختلف قوائم الجرائم الموجبة لتسليم المجرمين والمشمولة بمعاهدات التسلیم ٠ ومع ذلك فلم تحظ هذه الاتفاقية بتأييد كبير ولم يصدق عليها إلا القليل ، وإن لم يعرف ما اذا كان ذلك يمكن أن يعزى بأى وجه الى الأحكام المتعلقة بتسليم المجرمين ٠ أما اتفاقات تسليم المجرمين المتعددة الأطراف فهي أكثر شيوعاً فيما يتصل بجرائم الحرب التي ارتكبت في الحرب العالمية الثانية ٠ ولكن قد تكون

(١٥٤) انظر المادة ٢ من تلك الاتفاقية ٠

G. H. Hackworth : Digest of International Law , vol. 4 , chap. 12 . (١٥٥)
p. 2 .

G. Schwarzenberger : International Law , vol. 1, 3rd. Edition, chap. 15. p. 256 . (١٥٦)

المعاهدات المتعددة الأطراف أكثر ملائمة للاتفاقات الإقليمية مثل معاهدة أمريكا الوسطى المشار إليها سابقًا أو، على سبيل المثال، الاتفاقية الأوروبية لتسليم المجرمين التي وقعت عام ١٩٥٢ (١٥٧) والاتفاقية العامة بشأن التعاون في المسائل القضائية، التي وقعت في مدغشقر في عام ١٩٦١ بين بعض البلدان الأفريقية الناطقة باللغة الفرنسية (١٥٨).

٢٥٠ - والنتيجة التي يتعين استخلاصها من المحاولات المبذولة لتنظيم تسليم المجرمين عن طريق اتفاقيات متعددة الأطراف هي أنها محاولات غير ناجحة دائمًا (١٥٩). وقد خلصت لجنة من الخبراء عينتها عصبة الأمم عام ١٩٦٦ إلى نتيجة مفادها أن المسائل الملائمة ادرجها في اتفاقية متعددة الأطراف بشأن تسليم المجرمين جد قليلة (١٦٠).

٢٥١ - وهناك مع ذلك وسائل أخرى للتوصيل إلى نظام أكثر توحيداً للممارسات والأجراءات المستخدمة في تسليم المجرمين، بدلاً من صياغة اتفاقية متعددة الأطراف تنص على التزام جدي بتسليم المجرمين. فاتفاقية لا هاي بشأن اختلاف الطائرات واتفاقية الاشخاص المتمتعين بالحماية تتضمنان كلتاهما أحكاماً مماثلة بشأن تسليم المجرمين يمكن استخدامها كمثال للاتفاقية المقترحة بشأن الغش البحري.

فاتفاقية لا هاي (١٦١) تتصرفي المادة ٨ على ما يلي :

"١ - تعتبر الجريمة واجبة الادراج بوصفها جريمة موجبة لتسليم المجرم في أي معاهدة لتسليم المجرمين تبرم بين الدول المتعاقدة. وتتعهد الدول المتعاقدة بادرار تلك الجريمة بوصفها جريمة موجبة لتسليم المجرم في كل معاهدة لتسليم المجرمين تبرم فيما بينها.

٢ - يجوز للدولة المتعاقدة، التي تتعلق تسليم المجرمين على شرط وجود معاهدة، إذا تلقت طلب تسليم من دولة متعاقدة أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة لتسليم المجرمين، أن تعتبر هذه الاتفاقية، إن شاءت، الأساس القانوني للتسليم فيما يتعلق بالجريمة. وتتخضع عملية تسليم المجرمين للشروط الأخرى التي ينص عليها قانون الدولة المقدم إليها الطلب.

(١٥٧) ليست هذه هي أول معاهدة متعددة الأطراف بين الدول الأوروبية. فهناك معاهدات أبرمت في أوائل القرن التاسع عشر. وللرجوع إلى تاريخ هذه المعاهدات، انظر Paul O'Higgins: " European Convention on Extradition ", ICLQ, vol. 9, July 1960, pp. 491 and 492.

(١٥٨) تتضمن هذه الاتفاقية أحكاماً بشأن تسليم المجرمين والولاية القضائية.

(١٥٩) انظر أيضًا، Frederick Honig: " Extradition by Multilateral Convention ", ICLQ, vol. 5 October 1956, pp. 549 - 569.

(١٦٠) المرجع نفسه، ص ٥٠١. انظر the Report of the Committee of Experts For the Progressive Codification of International Law, LON Doc. C.51 M 28. 1926 V.

(١٦١) انظر أيضًا المادة ٨ من اتفاقية مونتريال، وهي مماثلة في صياغتها.

٣— على الدول المتعاقدة التي لا تتعلق تسليم المجرمين على شرط وجوب معااهدة ، أن تعتبر الجريمة جريمة موجبة لتسليم المجرم فيها بيتها ، وهدا بالشروط الستى تنص عليها قوانين الدولة التي يقد المدحول طلب .

٤— في أغراض تسليم المجرمين فيما بين الدول المتعاقدة ، تعتبر الجريمة كما لو كانت قد ارتكبت لا في المكان الذي وقعت فيه فحسب ، بل وأيضاً في أراضي الدول التي يطلب إليها أعمال ولايتها القضائية بمقتضى الفقرة (من المادة ٤) .

٥— وتعتبر الفقرة (وسيلة ناجعة تتضمن ، حيث توجد أصلاً تسهييلات لتسليم المجرمين بسبعين الدول ، منح جريمة الاختطاف مركز الجرائم الموجبة لتسليم المجرم في الفقرة (على ان الدولة التي تعرقل المجرم والدولة التي تطلبه تستطيعان اعتبار (١) المجرمين إذا لم توجد معااهدة لتسليم المجرمين بين الدواليتين (٢) . غير أنه تجدر ملاحظة أن الدولة الطالبة ليست ملزمة بأن تعتبر هذه الاتفاقية معااهدة ولكنها تستطيع فحسب أن تفعل ذلك " إن شاءت " . ويخضع هذا الحكم أيضاً لقواعد الوطنية للدول والطرف .

٦— وشقة ترتيب آخر في اتفاقية لا حاي يتداول البعض القليل من الدول التي لا تتعلق تسليم المجرمين على شرط وجود معااهدة فيها بينها . وقد اتفقت هذه الدول على أن تعتبر اختلاف المطارات جريمة توجب تسليم المجرمين بمقتضى هذه الاتفاقية — رهنًا باتفاقون الدولة التي يقدم إليها طلب .

٧— واذا تقرر تحسين تسهييلات تسليم المجرمين فيما يتعلق بالغش البحري ، وإذا لم يتضمن الاتفاق على ترتيب متعدد الا طراف لتسليم المجرمين ، فإن التسهيلات المنصوص عليها في الامثلية المأمور من اتفاقية لا حاي المذكورة أعلاه يمكن أن تكون جديرة بالنظر .

٨— تغير الالتزام التخييري أما بمحاكمة المجرم أو تسليمه

٩— إن مسألة تحديد الجرائم ، وتقدير ولاية قضائية عليها ، ثم توفير تسهييلات تسليم المجرمين فيما يتعلق بمذكيتها ، ينترن تمامًا عن مسألة ضمان محاكمة . فعلاً، هناك مجرم تعينه الدولة ألف التي لها الولاية عليه ، والدولة التي لها أيضًا ولاية عليه وتطلب تسليم المجرم . ثم تقرر الدولة المأمور لا ترغب إلا في تسليم المجرم ولا في محاكنته .

١٠— وهذه المشكلة التي ليست بغير مألوفة ، وهي مشكلة عدم رغبة بعض الدول لا في محاسبة المجرم ولا في تسليمه ، رغم استطاعتها الأفراد جميعهم ، يمكن حلها بالنص في الاتفاقية المقترنة بشأن الغش البحري على التزام تخيري بهذا أو ذاك ، كما هو الحال في اتفاقية لا حاي المذكورة

(١) أنظر اتفاقية طوكيو بشأن الجرائم وغيرها من الاعمال الأخرى التي ترتكب على مستوي الطائرات (١٩٦٣) ، حيث لا يمكن تسليم المجرمين إلا في حالة وجود معااهدة لتسليم المجرمين بين الدولتين ، أنظر المادة ٦٦(٢) .

سابقاً (١٦٣) واتفاقية الأشخاص المتمتعين بالحماية . فمثلاً ، تنص المادة ٧ من اتفاقية لا هاي على انه :

"تلتزم الدولة المتعاقدة التي يوجد في أراضيها الشخص المنسوب اليه ارتكاب الجريمة ، التزاماً لا استثناء منه ، اذا لم تقم بتسليمها ، وسواء ارتكبت الجريمة أم لم ترتكب في أراضيها ، باحالة الأمر الى السلطات المختصة فيها بقصد اجراء المحاكمة . وطبعاً هذه السلطات أن تتخذ قرارها على ذات النحو المتبع في شأن أية جريمة عادية لها طابع الخطورة في قانون تلك الدولة" (١٦٤) .

٢٥٢ - وقد يرى من المادة المذكورة أعلاه ان الاتفاقية تطلب من الدول المتعاقدة "احالة الأمر الى السلطات المختصة فيها بقصد اجراء المحاكمة ٠٠٠" وانه على السلطات المختصة بالمحاكمة" أن تتخذ قرارها على ذات النحو المتبع في شأن أية جريمة عادية لها طابع الخطورة في قانون تلك الدولة" . وينبغي أن يلاحظ أيضاً أن اتفاقية لا هاي واتفاقية الأشخاص المتمتعين بالحماية لا تتضمن على تسليم المجرمين اجبارياً في كل الحالات ، بل تكتفي بالنص على ترتيبات موجدة سابقاً فيما يتعلق بتسليم المجرمين في حالة اختطاف الطائرات . فمثلاً ، اذا كان اختطاف الطائرات ، بمقتضى اتفاقية لا هاي ، قد أدرج بعوجب المادة ٨ (١) في معاهدة قائمة لتسليم المجرمين تسمح ، كما هو شائع ، لدولة ما بعدم تسليم المجرم في حالة "الجريمة السياسية" أو اذا كان المجرم أحد مواطنيها ، فان الاستثناء ينطبق أيضاً على اختطاف الطائرات . وبالغش ، ليس هناك التزام مطلق بالمحاكمة في كل الأحوال . بل للدول المتعاقدة الخيار في أن تفعّل ذلك أو تسلم المجرم . ولكن من واجبها أن تفعل اما هذا أوذاك بنص الاتفاقية .

٢٥٨ - ونهج الالتزام التخييري المأذوذ به في اتفاقية لا هاي واتفاقية الأشخاص المتمتعين بالحماية ، يوفر حلاً معقولاً لمشكلة الدولة التي ترفض تسليم مواطنيها ، الأمر الذي سبقت الاشارة اليه في سياق الغش البحري (١٦٥) ، من حيث أنها بنص اتفاقتيتين ، ستكون ملزمة على الأقل باحالة الأمر الى السلطات المختصة فيها بقصد اجراء المحاكمة .

٥٠ الخلاصة

٢٥٩ - ورد أعلاه وصف موجز للخيارات الممكنة المطروحة على المجتمع الدولي لزيادة قدرته على مكافحة الغش البحري . ويمكن ادراج مزيد من التدابير الناجعة في اتفاقية لها الطابع الذي تقدم وصفه ، لا سيما فيما يتصل بالاحكام التي من شأنها تسهيل تبادل المعلومات . ووفقاً لما ذكر سابقاً في هذا الصدد ، فان "الاتصالات وتبادل المعلومات على الصعيد الدولي أمر حيوي لفعالية

(١٦٣) للاطلاع على حكم معاشر ، انظر أيضاً المادة ٧ من اتفاقية مونتريال .

(١٦٤) بالنسبة لاتفاقية الأشخاص المتمتعين بالحماية ، انظر أيضاً المادة ٧ .

(١٦٥) انظر ، "The Role of the Law and the Courts in enforcing national and multinational contracts "، by the Hon. C.S. Haight ، the Shipbroker Seminar ، 1980, p. 10 .

الجهود التي تبذل ضد المجرمين الدوليين (١٦٦) . وفي هذا الصدد أيضا ، فإن اقتراح لبنان المقدم إلى المنظمة الدولية للملاحة البحرية لوضع اتفاقية بشأن قمع الخيانة والاستيلاء غير المشروع ، يحترف أيضا بالحاجة إلى حكم " يوفر أكبر قدر ممكن من المساعدة القضائية المتبادلة بين الدول المتعاقدة وفقا للإجراءات الجنائية المتعلقة بالجريمة " (١٦٧) . ومن الأمور الضرورية ، وجود أحكام مكملة أيضا تعالج تعدد المحاكمات ، ومدى انطلاق الاتفاقيات على غير الأطراف الخ . إلا أن مثل تلك الاعتبارات التفصيلية متروكة لتحليل أكثر تفصيلا يجريه الفريق الحكومي الدولي إذا ما تقرر البعض في هذا المشروع *

٤٦٠ - وأخيرا ، وإذا ما رأى أن مشكلة الغش البحري هي من الخطورة بحيث تتطلب اتخاذ إجراء على وجه السرعة ، فمن المسلم به أنه بالامكان وضع اتفاقية معنية بالغش في غضون مهلة مريحة كافية . وطى سبيل المثال ، فقد تم اعداد وانفاذ اتفاقية لا هاي بشأن اختطاف الطائرات بالسرعة التي اقتضتها خطورة المشكلة . فقد بدأ العمل في الاتفاقية عام ١٩٦٩ ، وعقد المؤتمر الدبلوماسي لاعتمادها في كانون الأول / ديسمبر ١٩٧٠ ، وبدأ نفاذها في تشرين الأول / أكتوبر ١٩٧١ .

• Ellen and Campbell, International Maritime Fraud, p. 79 (١٦٦)

• IMO document C/ES.X/20/2, 2 November 1979, annex, page 4 (١٦٧)

خامساً — استنتاجات عامة

٦٦— لقد بذلت في هذه التقرير محاولة لتقديم الخيارات المطروحة على المجتمع الدولي للنقاش البحرى لتنفيذ اصلاحات تقلل من حدوث الغش البحري والقرصنة وتتضمن غالبية الاقتراحات نوعاً من التعديل في النظام القائم الذى يحكم النقل البحري الدولى والتجارة الدولية — ويعضها يتطلب عملاً حكيمياً على شكل تغيير في القانون المنطبق به على إتفاقيات دولية أخرى أو غيرها ، ولا يتطلب البعض الآخر إلا علاج فرد يأ أو جماعياً من قبل قانون غالبية الاقتراحات سباق تقد يمهما من جهات أخرى ، وفي الحالات من قبل المكتب الدولى للسلامة البحرية ، وإن كان المععتقد أن هذا التقرير يقدر بتحليله أشمل لجد وإها .

٦٦— وليس حدوث الغش البحري أو القرصنة بالمشكلة الجديدة في مجال النقل البحري الدولى . فالقرصنة كانت في قرارات تاريخية شتى مشكلة حادة بشكل خاص ، واستحدثت لها بالمقابل نظمـاً قانوني معترف به في إطار القانون الدولى المعرفى ، ومن جهة أخرى ، فقد يهد وأن الغش البحري ، باستثنـاً بعض تغيرات في معدل حد وته ترجع إلى الدورة التجارـية للنقل البحري الدولى ، وقد ظل مجلس مستويات مقبولة بشكل معقول لدرجة جعلـت مجتمعيـي النقل البحري الدولى والتجارة الدولـية طرأـت لا يجدان ضرورة كافية لا تخاذ تدابير هـيكـلـية لـمـكافـحتـه . ومعـهـذاـ فـاـنـ الـنـيـادـةـ الـعـدـهـ الـهـلـةـ الـتـيـ طـرـأـتـ عـلـىـ مـعـدـلـاتـ تـوـاتـرـهـ فـيـ السـنـواـتـ الـآـخـيـةـ أـعـلـتـ بـرـهـاـنـاـ جـدـيدـاـ يـسـتـلزمـ ضـرـورةـ اـجـراءـ اـصـلاحـاتـ مـعـيـسـةـ حتـىـ يـعـكـرـ السـيـطـرـةـ عـلـىـ المشـكـلـةـ .ـ وـفـاـقـدـرـ نـفـسـهـ ،ـ فـاـنـ عـوـدةـ ظـهـورـ أـعـالـ اـقـرـصـنـةـ أـثـارـ التـسـمـاـفـ عـاـماـ إـذـاـ كـانـتـ الـتـدـاـبـيرـ اـسـاسـيـةـ مـلـائـقـةـ حـقـيقـةـ لـمـواـجـهـةـ الـقـرـصـنـةـ .ـ

٦٣— وترتـبـ علىـ هـذـاـ أـنـ مشـكـلـةـ الغـشـ الـبـحـرـيـ وـالـقـرـصـنـةـ يـاتـتـ مـحـلـ يـظـرـ فـيـ عـدـيدـ لـأـيـامـ لاـ يـحـصـسـىـ منـ الصـافـلـ الـخـاصـةـ .ـ فـقـدـ أـشـيرـتـ فـيـ الـعـنـظـمـةـ الـدـولـيـةـ لـلـمـلاـحةـ الـبـحـرـيـةـ وـكـانـتـ أـسـاسـ الدـافـعـ عـلـىـ إـيجـادـ مـنظـمةـ دـولـيـةـ غـيـرـ حـكـومـيـةـ لـمـكـافـحةـ الـمـشـكـلـةـ عـلـىـ الـمـسـتـوىـ الـخـاصـ،ـ كـمـاـ كـانـتـ أـسـاسـ المـنـاسـ خـبـرـةـ إـلـاـ وـنـكـادـ منـ أـجـلـ اـسـتـصـاـهـ وـجـوـهـ الـاصـلاحـ الـمـمـكـنـةـ .ـ

٦٤— وقد يـحدـثـ ،ـ معـ تـرـاـيـدـ الـاهـتـامـ الـمـوجـهـ لـلـمـشـكـلـةـ عـلـىـ الصـعـيـدـ الـدـولـيـ ،ـ وـرـيـهاـ قـشـياـ مـسـعـ حـدـ وـثـ تـغـيـرـاتـ دـوـرـيـةـ فـيـ تـوـاتـرـ هـذـهـ الـأـعـالـ ،ـ أـنـ تـخـفـ مؤـقـتاـ حـدـةـ مشـكـلـةـ الغـشـ الـبـحـرـيـ وـالـقـرـصـنـةـ لـتـعـودـ فـحـسـبـ فـيـ غـيـرـيـةـ الـمـضـيـ فـيـ اـصـلاحـاتـ أـسـاسـيـةـ أـعـقـ إلىـ الـظـلـومـ مـنـ جـدـيدـ بـلـ وـتـشـيرـ إـلـيـقـارـيـرـ مـؤـخـراـ إـلـىـ أـنـ اـنـتـفـاضـ هـذـهـ الـحـدـهـ قـدـ يـكـونـ إـلـآنـ أـمـراـ وـاقـعـاـ (ـلـمـ)ـ .ـ وـقـيـ هـذـاـ الصـسـدـرـ يـهدـ وـأـنـ اـنـشـاءـ الـمـكـتبـ الـبـحـرـيـ الدـولـيـ كـانـ لـهـ تـأـثـيرـ طـيـبـ فـيـ تـقـليلـ عـدـ حالـاتـ الغـشـ الـبـحـرـيـ .ـ وـيـرىـ معـ هـذـاـ أـنـ الـمـكـتبـ الـبـحـرـيـ الدـولـيـ ،ـ بـاعـتـارـهـ مـنـظـمةـ غـيـرـ حـكـومـيـةـ ،ـ لـاـ يـسـتـطـعـ وـحدـهـ مـكـافـحةـ جـمـيعـ حـالـاتـ الغـشـ الـبـحـرـيـ وـالـقـرـصـنـةـ ،ـ كـمـاـ إـنـهـ مـنـ الـخـطـأـ تـقوـيـتـ فـرـصـةـ الـزـنـخـ الـذـيـ يـتـامـيـ الـصـالـ جـاءـ اـصـلاحـاتـ باـقـيـةـ الـأـشـرـ فـيـ الـنـقـلـ الـبـحـرـيـ الدـولـيـ تـوفـرـ حـمـاـيـةـ طـوـلـةـ الـأـجـلـ فـيـ وـجـهـ هـذـهـ الـأـعـالـ تـتـجاـزوـ اـنـطـفـرـةـ فـيـ تـوـاتـرـهـ هـذـهـ الـمـرـأـةـ أـوـ مـاـيـلـهـاـ .ـ وـقـيـ هـذـاـ الصـدـقـ فـانـ كـثـيرـاـ مـنـ الـأـقـرـاـ حـسـلـاتـ

" International marine fraud: Net closing in on criminals", The Times 13 August 1983 .

المشمولة بالتحليل في هذا التقرير ، إن لم يكن كلها ، ستنطلب وقتاً معيناً لوضعها موضع التنفيذ .
ومن ثم فإن التغييرات القصيرة الإلأجول في جدة المشاكل التي تصادف الآن ، لا محل لها في مجال
تقييم مدى استصراط تلك الاقتراحات في مجملها .

٦٦٦— وإن أخذ في الاعتبار عدد وتنوع وجوه الغش البحري والقرصنة ، ومختلف امكانيات الاصلاح
المذكورة في هذا التقرير ، فقد لا يجد و من البسيط على الفريق الحكومي الد ولوي في دررة تستخرق
اسبوعين أن ينظر في جميع وجوه الاصلاح المقترنة وأن يقوم بالفعل بذلك أبى المأزومة للتنفيذ . وعلى
ذلك ، يوصى بأن يتناول الفريق الحكومي الد ولوي مهمته على مراحل مختلفة .

٦٦٧— وللي جانب تقييم حجم مشكلة الخشيش البحري والقرصنة الذى أجري بالفعل في المنطقة الد ولية
للملاحة البحرية وفي غيرها ، فإن الحاجة المعاشرة في هذه المرحلة تدعونا إلى تقييم بتوافق الآراء على
الصعبين الحكموي الد ولوي للمجموعات الاقتصادية والتجرافية لنظام المنفل البحري والتجارة القائم الذي
يتتيح ارتقاء الغش البحري بسهولة ويسر ، ولاية تدابير سياسية يمكن اتباعها سواء على الصعيد
الحكومي الد ولوي أو الحكومي الخاص لمنع حدوث هذه الأعمال ، بما في ذلك أية تدابير تصحيحية
يلزم اتخاذها . ومتى تم الاتفاق على تدابير السياسة العامة ، فإن الفريق الحكومي الد ولوي سيشكلون
في وضع يسمى له بوضوح برنامج عمل لتنفيذ تلك التدابير التي تحتاج إلى إسهامه ، وذلك بالإضافة ،
حيثما اقتضى الأمر ، إلى إسدائه المشورة بشأن تدابير أخرى تقوم بتنفيذها أحد الحكومات
أو الأطراف الخاصة . وتبسيطها لهذه المعهودة ، يرد أدناه موجز مختلف وجوه الاصلاح المكتسبة
المذكورة في التقرير ، مجدهدة بحسب طبيعة الاجراء المطلوب .

٦٦٨— وضم التقرير عدة اصلاحات ممكنة ، سواء مما تعن في بحثه الآن كبيانات أخرى ، أو مما هو
مطلوب للتنفيذ من قبل أحد الحكومات أو الأطراف خاصة . وقد يود الفريق الحكومي الد ولوي في تقييم
مدى استصراطها وقابليتها للتطبيق للتقرير ما إذا كان يوصى بتنفيذها أولاً يوصي بذلك . وهبلي
كالآتي :

(أ) مقترن بإنشاء سجل مركزي لسداد الشحن ، يقضي بایداع سندات الشحن فسجيل

سجل مرکزی عقب إصدارها مباشرة ، على أن يتم إجراء نقل الحق في البضاعة بموجب اتصال بالسجل .
يجريه البائع والمشتري . وتسلم البضاعة في جهة الوصول إلى صاحب التسجيل المدون بالسجل .
ويمكن تجنب بعض حالات الغش المستند إلى الناشئ عن البياس بتعزيز مستقل من الماقول لمحاسبة
تهاويل سند الشحن ، كما يمكن تجنب بعض حالات الغش المستند إلى الملاش عن المشتري بفضادي
مخاطر وصول المستندةات متاخرة إلى ميناء الفريق وما يتطلب على ذلك من الحاجة باستئرار المسى
تسليم البضاعة دون تقديم سندات الشحن (أنظر الفقرات ٧٨ - ٩٧) .

(ب) مشروع مقترن مطروح من المكتب البحري الد ولوي يقضى باستحداث سند شحن صعب
التغور يخضع تدابير للرقابة ، والأمر الذي يمكن من التتحقق من هوية البايئ في حالة حدوث الغش .
واقترن بالإمانة ضرورة تدليل صوريات عملية معينة (ولا كيما ينجح هذا المقترن (أنظر الفقرات

(ج) مقترن باستحداث تحسين في إجراءات تختيم سندات الشحن كوسيلة لإثبات صحتها
بدلاً من توقيع البيان عليها . وارتات الأمانة أنه من غير المحتمل أن يثبت هذا المقترن فحالتيه

(أنظر الفقرات ١٠٣ - ١١١) .

- (د) مقترح بالحصول مقدما على معلومات عن توقيع الريان على سند الشحن كوسيلة لإثبات صلاحية سند الشحن ، واقتراح آخر قريب الصلة يقضى باداد سجل لتفويضات الأشخاص المخولين حق التوقيع على سندات الشحن في جميع أنحاء العالم ٠ ولم تعتبر الأمة أن إيا مسند المقربين على (انظر الفقرات ٩٠ - ١١) ٠
- (هـ) مقترحات أخرى متعددة لتجنب الغش المستندى باللجوء إلى تجربة تسليم البضاعة أو صدوره التوصل إليها علها (انظر الفقرات ١٤ - ٦ - ١٤) ٠
- (و) مقترحات أخرى متعددة لتجنب حالات الغش المتعلقة بمشاركة الإيجار ببساطة رقابة الريان على إصدار سندات الشحن نهائياً عنه ، واستشعرت الأمة عدم فاعليتها وكلها استمرت من أجراة مشارطة الإيجار أو استخدام الضمانات مقترحات أخرى تتصل بتحصيل مقدم ٣ أشهر من أجراة مشارطة الإيجار أو استخدام المصروفية وكلها رئي صحوية التوصل إليها عملاً (انظر الفقرات ٦٢ - ١٨٣) ٠
- (ز) وقد رئي أن العمل الجارى حالياً في الآونة الأخيرة ب شأن شروط تسجيل السفن عمل مجد يحد في المقام الأول من الغش المتعلقة بالحراف عن المسار ومن بعض أنواع الغش المتعلق بالبيانات البحرية وبمشاركة الإيجار ، عن طريق تحسين امكانية تحديد هوية الملكي لسفن ومشغليها ومسامليتهم ، وكذا من الغش المتعلقة بالرهونات باشتراط الإبلاغ شطب تسجيل السفن السباقى في السجلات الوطنية (انظر الفقرات ٦٨٥ - ٦٨٧) ٠
- (ح) اقتراح يوحى بأن تحسين رصد حركة السفن قد يفيد في كشف حالات الغش الشاش المتعلقة بالحراف المسار ، وأذا كان للقتراح ما يبرره لا في أغراض مكافحة الغش فحسب ، فتسائه يجري الآراء ووضع وتنفيذ مقترنات تتبع بأعراض مرافقة الحركة والسلامة ، ولا تصالات ، يمكن مواعظها مستقبلاً لأغراض منع الغش (انظر الفقرات ٦٨٩ - ٦٩٤) ٠
- (ط) اقتراحات متعددة لتجنب الريع غير المشروعة الناتجة عن الغش المتعلق بالحراف عن المسار ، عن طريق مطالبة الحكومات ، حيثما اقتضى الأمر ، بتشدد في إجراءات بيع البضاعة من قبل الملكي السفن عند انتهاه الرحلة ، وتحسين الإشراف على مراقب التجارة العقارية في أراضيها (انظر الفقرة ٦٩٨) ٠
- (ئ) مقترنات مختلفة متعددة لمكافحة الغش في التأمين على الحمولة والغش المتصل بالموانئ ، بما في ذلك المسقة البسيطة ، يجري إعدادها في الأوكناد والغرفة التجارية الد ولبيسة وغير همها من الهيئات بما يتضمن تحسين إجراءات المعاولة والتخطيز والمستنادات . كذلك رئي أن إعمال قواعد ها بدرج سيفيد في القضاة على الاستخدام المدلس لخطابات الضمان المقترن بحال إدراج التحفظات في سندات الشحن (انظر الفقرات ٦٠٥ - ٦٣٠ و ٦١٣) ٠
- (م) وعلاوة على ذلك فإن المقترن يحتوى على إمكانيات مماثلة للصلاح قد يرى من الملائم مضى المقترن فيما يتعلق بالغش المستندى بأن تصاغ في الفريق الحكومي الد ولبي مجموعه توجيهات المصادر تستخد منها في الا شارة على عملياتها بتدابير وقائية لمكافحة الغش حين يتطلبون خطاب اعتماد لشراء بضاعة ما على الصعيد الد ولبي (انظر الفقرات ٦٧٩ - ٦٦٨) ٠

- (ب) مقتراح فيما يتعلق بالغش المستند يقضى باشـاء "خدمـة إضافـية" مـصرفـية لـ الحالـات التـعامل بـخطـاـت الـاعـتمـاد توافقـ بـموجـبـها المـصارـفـ على الرـجـوعـ إلى الجـهـةـ المـصدـرـةـ لـشـوـفـةـ الحالـات المـغـيـثـينـ عـلـىـ الـبـضـائـعـ وـتـحـمـيلـهاـ ،ـ لـلـتـبـثـيـتـ منـ وجـودـ الشـهـادـةـ وـمـنـ الـنـفـاـصـيلـ الـمـدـرـجـةـ بـهـاـ ،ـ وـتـطـلـبـ هـذـهـ "ـالـخـدـمـةـ إـلـاـضـافـيـةـ"ـ اـتـقـاـقـاتـ تـحـاـدـيـةـ بـيـنـ الـمـصـارـفـ وـكـالـاتـ الـتـفـتـيـشـ مـنـ جـهـةـ ،ـ وـبـيـنـ الـمـصـارـفـ وـعـلـاـكـهـاـ مـنـ جـهـةـ أـخـرـيـ ،ـ وـاقـرـجـ وـضـصـيـعـ نـمـوذـجـةـ لـهـذـهـ الـإـنـفـاـقـاتـ يـمـكـنـ أـنـ يـعـدـ هـاـ الـفـرـسـقـ الـحـكـومـيـ الـدـولـيـ (ـأـنـظـرـ الـفـقـرـاتـ ١ـ١ـ٠ـ٤ـ)ـ ؛ـ
- (جـ) مـقـتـرـاجـ فـيـ شـائـنـ الشـغـشـ الـمـعـتـلـقـ بـعـشـارـ طـلـاتـ الـإـيجـارـ ،ـ وـلـاـ تـحـرـافـ عنـ الـمـسـارـ ،ـ وـالـغـشـ الـمـعـتـلـقـ بـالـنـتـائـجـ مـنـ الـبـحـرـيـ وـالـرـهـوـنـاتـ ،ـ يـقـضـيـ بـتـحـسـيـنـ إـتـاحـةـ الـمـعـلـوـمـاتـ الـمـعـتـلـقـ بـالـسـفـيـنةـ عـلـىـ الـأـطـرـافـ الـخـاصـةـ عـنـ استـعـلامـهـاـ عـنـ السـفـيـنةـ وـعـلـيـهـاـ (ـأـنـظـرـ الـفـقـرـاتـ ٦ـ٥ـ)ـ .ـ وـحـسـتـيـ يمكنـ تـقـيـمـ اـحـتـيـاجـاتـ مـجـتمـعـ النـقـلـ الـبـحـرـيـ الـدـولـيـ وـالـتـجـارـةـ الـدـولـيـةـ فـيـ هـذـاـ الصـدـدـ تـقـيـمـاـ أـفـضـلـ ،ـ فـقـدـ اـفـتـرـاجـ أـنـ يـقـضـيـ الـفـرـيقـ الـحـكـومـيـ الـدـولـيـ بـتـحلـيلـ الـوـضـيـعـ حـتـىـ يـمـكـنـ تـحدـيدـ الـمـعـلـوـمـاتـ الـدـقـيقـةـ الـتـذـرـمـ فـيـهـاـ يـتـعـلـقـ بـالـسـنـسـارـاتـ الـمـعـتـلـقـةـ بـعـنـيـنـ الـغـشـ وـتـقـيـمـ مـدـىـ سـهـولةـ تـوـافـرـهـاـ بـقـصـدـ وـضـسـتـ تـوـصـيـاتـ بـشـائـنـ الـحـاجـةـ الـلـيـ تـحـسـيـنـ اـشـتـرـاطـاتـ الـإـبـلـاجـ عـلـىـ الصـعـبـ الـوـطـنـيـ .ـ وـلـيـ أـنـ الـفـرـيقـ الـحـكـومـيـ الـدـولـيـ وـمـاـذـاـ كـانـ يـنـبـغـيـ تـقـرـيرـ اـشـتـرـاطـ مـدـىـ كـفـائـةـ الـنـظـامـ الـقـائـمـ لـجـمـعـ وـتـشـرـعـ الـمـعـلـوـمـاتـ الـدـولـيـ الـلـيـ لـتـبـسـيـرـ الـلـوـصـولـ الـيـهـاـ .ـ وـهـنـاكـ مـقـتـرـاجـاتـ أـخـرـيـ فـيـ مـوـضـعـ آخـرـ مـنـ الـتـقـرـيرـ فـيـ صـدـدـ اـشـتـرـاطـاتـ الـلـاـبـلـاجـ عـنـ حـدـ وـتـ تـغـيـرـاتـ بـالـنـسـبـةـ لـعـلـمـ الـسـفـيـنةـ (ـأـنـظـرـ الـفـقـرـةـ ٨ـ٨ـ)ـ ،ـ وـاسـتـخدـمـ أـنـ تـقـرـيمـ يـحـسـدـ هـوـيـةـ الـسـفـيـنةـ (ـأـنـظـرـ الـفـقـرـاتـ ٩ـ٥ـ)ـ ،ـ تـتـعـلـقـ بـالـمـعـلـوـمـاتـ الـلـوـجـبـ اـدـ رـاجـهـاـ فـيـ الـسـجـبـسـ الـدـولـيـ الـلـيـ الـمـقـتـرـاجـ لـمـعـلـوـمـاتـ الـسـفـنـ .ـ
- (دـ) وـجـاءـتـ الـتـوصـيـةـ بـأـنـ يـحـلـ مـقـتـرـاجـ تـحـسـيـنـ اـشـتـرـاطـاتـ الـإـبـلـاجـ عـنـ الـمـعـلـوـمـاتـ وـامـكـانـ اـشـتـسـاءـ سـجـبـ دـلـيـ لـمـعـلـوـمـاتـ الـسـفـنـ ،ـ مـحـلـ اـسـتـحدـاثـ نـظـامـ لـتـراـخـيـصـ الـدـالـقـيـنـ ،ـ الـذـيـ رـئـيـ أـنـ تـنـفيـذـهـ سـبـواـجـهـ مـصـاعـبـ جـمـعـ (ـأـنـظـرـ الـفـقـرـاتـ ١ـ٥ـ٨ـ)ـ .ـ
- (هـ) مـقـتـرـاجـ يـتـعـلـقـ بـعـشـ الـإـنـحـرافـ عنـ الـمـسـارـ وـالـرـهـوـنـاتـ وـعـضـ أـنوـاعـ الـغـشـ الـمـعـتـلـقـ بـالـأـنـتـائـجـ يـقـضـيـ بـأـنـ يـسـتـبدـلـ بـأـسـماءـ السـفـنـ تـرـقـيـمـ هـوـيـةـ دـولـيـةـ دـولـيـةـ أـنـوـيـةـ دـولـيـةـ لـتـحدـيدـ هـوـيـةـ السـفـنـ .ـ وـتـرـجـيـ عـدـمـ تـغـيـرـ الرـقـمـ طـوـالـ عـرـفـ السـفـيـنةـ بـعـضـ الدـلـظـلـاتـ الـذـيـ يـطـرـأـ عـلـىـ مـلـكـيـتـهـاـ أـوـ جـنـسـيـتـهـاـ .ـ وـيـشـرـطـ لـرـقـمـ الـهـوـيـةـ الـمـقـتـرـاجـ ،ـ الـذـيـ مـنـ شـائـهـ تـقـيـمـ تـحدـيدـ هـوـيـةـ السـفـيـنةـ ،ـ وـالـذـيـ يـمـكـنـ أـنـ يـدـرجـ فـيـ السـجـبـ الـدـولـيـ الـمـقـتـرـاجـ لـمـعـلـوـمـاتـ الـسـفـنـ ،ـ أـنـ يـعـملـ بـهـ بـعـقـضـ اـفـاقـيـةـ دـولـيـةـ يـمـكـنـ أـنـ يـقـضـيـ الـفـرـيقـ الـحـكـومـيـ الـدـولـيـ بـصـيـاغـتـهـ (ـأـنـظـرـ الـفـقـرـاتـ ١ـ٩ـ٥ـ)ـ .ـ
- (ـأـنـظـرـ الـفـقـرـاتـ ٦ـ٣ـ٠ـ٩ـ)ـ .ـ
- وـالـمـهـنـيـةـ ،ـ وـمـنـ مـهـايـرـ الـسـلـوكـ ،ـ الـذـيـ تـتـخـذـ بـعـاـيـةـ مـبـادـيـ تـوجـيهـيـةـ لـلـاستـعـدـالـ الـوـطـنـيـ لـدـىـ وـضـسـنـ نـظـمـ تـرـخـيـصـ وـطـنـيـةـ أـوـ اـشـتـرـاطـاتـ الـعـضـوـيـةـ الـاجـبـارـيـةـ فـيـ رـابـطـةـ مـهـنـيـةـ أـوـ فـيـ الـجـمـعـ بـسـينـ الـأـمـرـيـنـ

(ا) مقترح يتعلق بالقرصنة يقضي بتحسين التعاون الاقليمي بين الدول حين تنشأ عن تجاورها صعوبات في مجال الاختصاصات القضائية تعيق تنفيذ قوانينها تنفيذا فعلاً • وقد رأى أن الفريق الحكومي الدولي قد يود النظر فيما إذا كان يوصى بتعزيز هذا الاقتراح وإذا ما كان ينبغي اتخاذ خطوات من جانبه للشرع في عمل من أجل هذا التعاون في حالات بعينها تكون الحاجة إلى التعاون الاقليمي فيها قائمة • كذلك رأى أنه ينبغي للفريق الحكومي الدولي أن ينظر في إنشاء صندوق دولي لمساعدة بلدان بعينها في تحسين قدراتها العملية على ملء أعمال القرصنة (أنظر الفقرات (٢١٤ - ٢١٢).

(ز) مقترن يتعلق بكافة أنواع الغش وأفعال معينة من أفعال القرصنة في شأن تحسين التدابير التصحيحية • ورغم عدم التوصية باعتماد تدابير محسنة في شأن الدعاوى العدائية ، فقد رأى أن ثمة مبررا وجبيها لصياغة اتفاقية دولية بشأن الولاية القضائية وتسليم المجرمين فيما يتعلق بالغش البحري بما في ذلك أعمال القرصنة التي لا تدرج تحت تعريف القرصنة في القانون الدولي • ويمكن أن تنص الاتفاقية في قالب يعاتل ، في جملة أمور ، اتفاقية منع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، الموقعة في لاهاي عام ١٩٢٠ ، وقد يود الفريق الحكومي الدولي النظر في مدى استتصواب هذا الاقتراح وفيما إذا كان ينبغي صياغة نص هذه الاتفاقية عن طريق (أنظر الفقرات (٢٦٠ - ٢٦٢).

٢٦٩ - وعلى سبيل الإيجاز ، ترد في الفقرة (٢٦٢) قائمة لعشرة مقترنات عامة وقد يود الفريق الحكومي الدولي أن يقرر ما إذا كان يوصى باعتمادها أو تنفيذها باعتبارها تدابير مجدية في منع الغش • ولما كان التنفيذ الفعلي لهذه المقترنات يلائم أكثر أن تجريه الأطراف الخاصة أو آحاد الحكومات ، أو لأنه ينظر الآن بالفعل داخل كيانات أخرى ، فقد رأى أن هذه المقترنات يمكن أن يتناولها الفريق الحكومي الدولي على نطاق واسع في دورته الحالية •

٢٧٠ - وترتدى في الفقرة ٢٦٨ قائمة بسبعين مقترنات عامة تتضمن اجراءً مكنا يستطيع الفريق الحكومي الدولي أن يتتوسيع في بحثه • والتوصية أولى بما أن يقوم الفريق الحكومي الدولي في اجتماعه الراهن بتقييم آلي هذه المقترنات أولى بعزيز من التفصيل • فإذا ما وقع الاختيار على ذلك ، سيكون الفريق الحكومي الدولي في وضع أفضل بالنسبة لتقييم مقدار العمل الإضافي الذي تتطلب هذه المقترنات ، والوقت المتاح في ذورته الحالية للقيام بهذا العمل • فإذا ما قرر الفريق الحكومي الدولي أن يأخذ بأكثر من مقترن واحد ، ونظرا لشدة ترجح عدم كفاية الوقت المتاح في دورته الحالية لإنجاز العمل ، فالوصية هي أن يوضع لعمله المسبق برنامج عمل يشمل الأولويات أو تفاصيل المزيد من الدراسات أو مشاريع الأحكام المطلوبة من الأمانة ، الخ •

٢٧١ - وفي الختام ، فإنه وإن كان توافر وقوع البلدان النامية ضحية للغش البحري يسمع بتصويف هذه المشكلة بأنها قضية شمال وجنوب ، فالواقع أن هذا التوصيف يغدو مضلاً • إن البلدان النامية هي الضحية الغالبة لأنها لم تصل بعد إلى المستوى الذي بلغه غيرها في تجربة النقل البحري والتجارة • وهكذا ، فإنها تعاني لأنها الضحية الأسهل • بيد أن وسيلة لا يقابها تجيء من التغيرات وأوجه القصور في الهيكل القائم الذي يمارس النقل البحري الدولي والتجارة الدولية من خلاله • ومن ثم فهي مشكلة تمس جميع البلدان من كافة أنحاء العالم ، حيث جميع الأطراف ضحايا

محتملون ، وطالما الأمر كذلك فسوف يستفيد الجميع من إجراء اصلاحات في النظام القائم • وحسب هذا التقرير أن يحاول اقتراح خيارات مماثلة للمجتمع الدولي للقيام بذلك إلا اصلاحات • والتقرير مقدم إلى الفريق الحكومي الدولي ، حيث تستطيع الحكومات ، كجزء من مسؤوليتها الشاملة عن مصالح بلدانها الوطنية ، الاقتصادية والاجتماعية ، النظر في نوع أفضل التدابير الدولية المنسقة التي يمكن اتخاذها للقضاء على الغش البحري والقرصنة بحسباً لهما مشكلة كبرى •
