

## الإحتيال في التجارة البحرية وإجراءات مكافحته

أ. قماز ليلى إدياز  
جامعة تلمسان

### ملخص:

أصبحت التجارة البحرية تواجه خطراً جديداً يختلف عن الأخطار القديمة المتمثلة في القرصنة البحرية وتعرض السفن للنهب. يتمثل في الاحتيال البحري والذي يمكن أن يأخذ صوراً مختلفة، يستطيع بواسطتها أي طرف من أطراف الصفقة التجارية الدولية الحصول على ربح بطريق غير مشروع. أهم هذه الصور، الإحتيال الوثائقي الذي يحصل عند تسوية البيوع الدولية بفتح اعتماد مستندي، كأهم أداة لتمويل عمليات التجارة الخارجية تضم العديد من الأطراف، فهو عملية قانونية مركبة يتم بواسطتها الدفع والاستلام من خلال الوثائق المتبادلة بين البنوك المعتمدة من الطرفين، خاصة سند الشحن. وفي هذه المرحلة يمكن أن تحدث عملية الاحتيال البحري مما يقلل من عنصر الأمان المبتغى من الإعتدال المستندي كأداة للوفاء .  
هذه الصورة وغيرها تستدعي الإحاطة بوسائل وقائية فعالة لمكافحة الأعمال الإحتيالية المستهدفة للملاحة البحرية، بما فيها السياسة الجنائية الواجب تبنيها لهذا الغرض، في إطار التصدي للجريمة المنظمة.

### Résumé :

L'un des problèmes actuels du commerce maritime international est la fraude maritime. Jadis, le commerce maritime souffrait de la piraterie. L'originalité de notre temps est d'offrir l'exemple d'une piraterie plus spécifique, elle est désormais essentiellement juridique, basée sur les documents, cette nouvelle forme de « piraterie » est due au développement des techniques internationales de paiement. Le crédit documentaire en est l'illustration parfaite. Cette technique a favorisé l'émergence des pratiques frauduleuses. Le crédit documentaire qui est un instrument de règlement du prix de prestations commerciales entre un vendeur exportateur et un acheteur importateur, doit être basé sur une grande confiance et une énorme sécurité. La fraude est la seule exception qui puisse faire obstacle au déroulement normal du crédit documentaire. Cependant, la lutte contre la fraude maritime est indispensable, et évidemment, la question de la lutte contre la piraterie classique ou moderne amène à se poser les questions de résolution par le droit.

## مقدمة:

إن قدرة أية دولة من الدول على المنافسة بفعالية في مجال التصدير، تحددها على وجه الخصوص قدرتها على إيصال السلع إلى الأسواق الأجنبية بأقل تكلفة وفق الشروط التي يتطلبها المستوردون والمستهلكون. لذلك ونتيجة لاتساع مجال التجارة العالمية عرف النقل البحري تطورا هائلا وأصبح مسألة غاية في التعقيد.

هذا الأمر كان محل استثمار من قبل المحتالين الذين استغلوا هذا التطور وثغراته واستطاعوا تكيف أساليب جريمة النصب والاحتيال<sup>1</sup> باعتبارها من الجرائم التقليدية- بما يتلائم مع هذه المتغيرات والتطورات الحديثة.

فلم تعد جريمة الإحتيال ذات صبغة وطنية، بل تعدت ذلك بأخذها صبغة دولية وأصبحت حوادث الإحتيال البحري تشكل تهديدا جديا وخطيرا للتجارة الدولية بعدما كانت هذه الممارسات الإحتيالية في إطار يمكن السيطرة عليه. حيث كانت معظم هذه الحوادث محلية، سواء في نشأتها أو الآثار المترتبة عليها.

إن تفاقم حوادث الإحتيال البحري، وما يشهده العالم من قضايا في هذا الإطار وآثاره الخطيرة على النشاطات الاقتصادية، يفرض علينا البحث في هذه الظاهرة الإجرامية ونماذجها. فما هي الصور المستحدثة للإحتيال البحري، التي أخرجت هذه الممارسات من إطار السيطرة والتحكم في مدى انتشارها؟ وما هي

1- يطلق قانون العقوبات الجزائري على جريمة الإحتيال تسمية النصب، فتنص المادة 372 من الأمر 66-156 المؤرخ في 08 جوان 1966 والمتضمن قانون العقوبات: "كل من توصل إلى استلام أو تلقي أموال أو منقولات أو سندات أو تصرفات أو أوراق مالية أو وعود أو مخالصات أو إبراء من التزامات أو إلى الحصول على أي منها أو شرع في ذلك وكان ذلك بالإحتيال لسلب كل ثروة الغير أو بعضها أو الشروع فيه إما باستعمال أسماء أو صفات كاذبة أو سلطة خيالية أو اعتماد مالي خيالي أو بإحداث الأمل في الفوز بأي شيء أو في وقوع حادث أو أية واقعة أخرى وهمية أو الخشية من وقوع شيء منها، يعاقب بالحبس من سنة على الأقل إلى خمس سنوات على الأكثر وبغرامة من 500 إلى 20.000 دينار وإذا وقعت الجنحة من شخص لجأ إلى الجمهور بقصد إصدار أسهم أو أدونات أو حصص أو أية سندات مالية سواء لشركات أو مشروعات تجارية أو صناعية فيجوز أن تصل مدة الحبس إلى عشر سنوات والغرامة إلى 200.000 دينار.

وفي جميع الحالات يجوز علاوة على ذلك أن يحكم على الجاني بالحرمان من جميع الحقوق الواردة في المادة 14 أو من بعضها وبالمنع من الإقامة وذلك لمدة سنة على الأقل وخمس سنوات على الأكثر. وقد جاءت تعريفات عديدة لجريمة الإحتيال، ومن أمثلتها أن الإحتيال هو "الإستيلاء على الحيازة الكاملة لمال الغير، بوسيلة يشوبها الخداع، تسفر عن تسليم ذلك المال". أنظر: حسن صادق المرصفاوي- قانون العقوبات الخاص- منشأة المعارف- الإسكندرية-1978- ص379.

الوسائل والأساليب الناجعة لمكافحة والتصدي لهذا النوع من الإحتيال؟ سواء في صورته التقليديّة أو ما يسمى بالقرصنة البحرية، أو صورته الحديثة؟ هذا ما سنحاول الخوض فيه مركزين على الإحتيال المستندي، باعتبار الإعتمادات المستنديّة إحدى الأدوات الهامة المستعملة في تمويل عمليّات التجارة الخارجيّة من استيراد وتصدير. وذلك باتباع الخطة التالية:

المبحث الأول: صور حديثة للإحتيال البحري

المطلب الأوّل : الإحتيال المستندي

المطلب الثاني : صور أخرى للإحتيال البحري

المبحث الثاني : القرصنة البحرية التقليدية ووسائل مكافحة الإحتيال البحري

المطلب الأوّل: مفهوم القرصنة البحرية وطرق تنفيذها

المطلب الثاني: وسائل مكافحة الإحتيال البحري

المبحث الأول: صور حديثة للإحتيال البحري

تتضمن أية صفقة تجارية دولية عدّة أطراف: المشتري، البائع، مالك السفينة، مؤجرها، ربّانها أو ملاحوها، المؤمن، البنك والوسطاء إلى غير ذلك. والإحتيال البحري وفقا لغرفة التجارة الدولية هو العملية التي تتجح فيها إحدى هذه الأطراف في الحصول بطريق غير مشروع، وبدون وجه حق على مال أو بضاعة من طرف آخر يكون في ظاهر الأمر قد تعهّد له بتنفيذ التزامات تجارية، أو التزامات نقل أو التزامات مالية. كما قد يحدث أحيانا أن تنفق عدّة أطراف في الإحتيال ضدّ طرف آخر، فنجد البنوك وشركات التأمين نفسها متورّطة في عمليّات الإحتيال البحري، وقد تكون هي الضحية. وهو ما يتحقّق خصوصا في الإحتيال المستندي "المطلب الأوّل"، بالإضافة إلى نماذج أخرى للإحتيال البحري في صورته الحديثة "المطلب الثاني".

المطلب الأوّل : الإحتيال المستندي.

يعتبر الإعتماد المستندي أكثر أساليب الوفاء استخداما في تسوية البيوع الدولية وأكثرها أمانا. ويعود نجاحه في أداء وظائفه كأداة وفاء إلى عدد من المبادئ القانونية التي يقوم عليها هذا النظام، أهمها مبدأ استقلال الإعتماد ومبدأ قصر التعامل في عملية الإعتماد المستندي على المستندات. وهو ما نستشفه من تعريفه "الفرع الأوّل". لكن بالرغم من هذا النجاح، ازدادت في السنوات الأخيرة قضايا الإعتمادات المستندية التي تتضمن احتيالا، خاصة وأن

الأصول والأعراف الموحدة للإعتمادات المستندية لم تتعرض لموضوع الغش، كونه يشكل قيда على مبدأ استقلال التزام البنك "الفرع الثاني".  
**الفرع الأول : مفهوم الاعتمادات المستندية.**

نتيجة المشاكل الناجمة عن البيوع الدولية المتمثلة أساسا في عدم الثقة المتبادلة بين المصدرين والمستوردين حيث أن المصدر لا يرغب في التخلي عن المستندات التي تمثل ملكية البضاعة حتى يطمئن إلى دفع الثمن له، والمستورد لا يرغب في الدفع إلى البائع حتى يطمئن إلى سلامة المستندات، وإلى أن وصف البضاعة وكميتها والتمن الوارد فيها مطابق لشروط العقد. كان من الضروري أن يكون للبنوك دور في تمويل وتسوية هذه البيوع الدولية فتدخل بين الطرفين لتمنح كلا منهما الثقة المطلوبة. وقد تمخض العرف المصرفي في هذا الشأن عن إيجاد نظام قانوني خاص عرف باسم الاعتماد المستندي<sup>1</sup>.

يتصف الاعتماد المستندي منذ ظهوره بأنه نظام نشأ من واقع العمل وبدافع الحاجة إليه. إلا أنه لم يرد له تنظيم في أغلب دول العالم<sup>2</sup>، مما جعل العادات والعرف والقضاء يحل محله، فنتج عن ذلك أن اختلفت القواعد التي تحكمه من دولة لأخرى باختلاف الأعراف السائدة فيها وباختلاف اتجاهات القضاء في كل دولة، وهو ما أزعج البنوك والتجار. الأمر الذي أدى إلى تكريس الجهود لتوحيد أحكامه<sup>3</sup>، فقامت اللجنة المصرفية لعرفة التجارة الدولية سنة 1933 في "فيينا" بوضع القواعد والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية، والتي خضعت للمراجعة والتعديل عدة مرات سنة 1983، 1974، 1962، 1951، وسنة 1993 التي دخلت حيز النفاذ في 1 جانفي 1994 والمنشورة في الكتيب رقم 500. وأخيرا تم تعديل القواعد في 1 جويلية 2007 والواردة في الكتيب رقم 600

<sup>1</sup> - يعقوب يوسف صرخوه - عمليات البنوك من الوجهة القانونية في القانون الكويتي - دراسة مقارنة - الطبعة الأولى - 1988 - الكويت ص 86.

<sup>2</sup> - من التشريعات العربية التي نظمت الاعتماد المستندي، القانون التجاري المصري لـ 1999 - القانون التجاري التونسي لـ 1959، القانون التجاري العراقي لـ 1984، القانون التجاري الأردني لـ 1966 - القانون التجاري الكويتي لـ 1980: انظر في ذلك زيدومة درياس - الاعتماد المستندي - المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية - عدد 02 جوان 2011 - ص 169 و 197 هامش 6-7-8.

<sup>3</sup> - بلعيساوي محمد الطاهر - التزامات البنك في الاعتمادات المستندية - الطبعة الأولى - منشورات الحلبي -

لغرفة التجارة الدولية<sup>1</sup>. والتي تعد وسيلة عملية لا يمكن للبنوك المشتغلة بعمليات التجارة الدولية الاستغناء عنها في كافة عمليات البيع والنقل والتأمين. وإن كانت هذه القواعد تستمد قوتها الملزمة من إرادة وقبول الأطراف المعنية بتطبيقها والخضوع لأحكامها، فهي لا تنطبق تلقائياً ما لم يفصح أصحاب الشأن عن رغبتهم في ذلك، وهو ما نصت عليه المادة 1 من النشرة<sup>2</sup> 600.

عرفت النشرة 600 الاعتماد المستندي في المادة 2 فقرة 8 أنه " أي ترتيب مهما كانت تسميته أو وصفه يجوز بمقتضاه للمصرف (البنك المنشئ) الذي يتصرف إما بناء على طلب وتعليمات أحد عملائه الأمر أو بالأصالة عن نفسه:

1- بدفع إلى / أو لأمر طرف ثالث (المستفيد) أو يقبل ويدفع سحبا أو سحبيات مسحوبة من المستفيد.

2- يفوض مصرفا آخر بدفع أو قبول و دفع هذا السحب / السحوبات.

3- يفوض مصرفا آخر بالتداول مقابل مستند / مستندات منصوص عليها شريطة أن تكون هذه المستندات مطابقة تماما لشروط الاعتماد<sup>3</sup>.

ومن التعريفات الفقهية الواردة بشأن الاعتماد المستندي، أنه: " عقد بين البنك وعميله الأمر يلزم البنك بإصدار خطاب إلى شخص ثالث ( المستفيد) يلتزم فيه البنك التزاما مستقلا بأن يدفع أو يقبل خلال أجل معين الكمبيالات أو الشيكات التي يسحبها المستفيد في حدود مبلغ معين مقترنة بمستندات تمثل البضاعة المنقولة أو المعدة للنقل يحتفظ بحيازتها على سبيل الضمان"<sup>4</sup>.  
من خلال هذه التعريفات يتضح أن الاعتمادات المستندية عمليات تتضمن الأطراف التالية:

• الأمر: وهو المشتري طالب فتح الاعتماد ويكون الاعتماد في شكل عقد بينه وبين البنك فاتح الاعتماد حيث يتم فتحه بشروط متفق عليها مسبقا مع البائع

<sup>1</sup> - المرجع السابق - ص 102

<sup>2</sup> - المادة 1 من القواعد والعادات الموحدة (600: RUU) " إن القواعد والعادات الموحدة للاعتمادات

المستندية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية 2007 سوف تنطبق على جميع أنواع الاعتمادات المستندية بما فيها خطابات الاعتماد بالضمان طالما أن شروط الاعتمادات المستندية قد احتوت نصا بهذا المعنى وتعتبر هذه القواعد ملزمة لكافة الأطراف المعنية ما لم تنص شروط الاعتمادات المستندية على ما يخالف ذلك."

<sup>3</sup> - وهي ذاتها المادة 2 من نشرة غرفة التجارة الدولية رقم 500 لـ 1993.

<sup>4</sup> - تعريف لمحمد اليماني - الاعتماد المستندي والطبيعة القانونية لالتزام البنك - دار النهضة العربية -

القاهرة - 1975 - ص 15 مشار إليه لدى زيدومة درياس - المرجع السابق - ص 170.

وقد عرفته المادة 2 فقرة 2 من النشرة 600 "الطرف الذي بناء على طلبه يصدر الاعتماد".

•البنك المصدر: ويسمى أيضا البنك المراسل، وهو البنك الذي يقدم إليه المشتري طلب فتح الاعتماد، ويقوم تبعا لذلك بإرسال خطاب الاعتماد للمستفيد "البائع" مباشرة أو عن طريق بنك آخر "البنك المراسل" وقد عُرف في الفقرة 10 من المادة 2 من النشرة 600 أنه "البنك الذي يُصدر الاعتماد بناء على طلب الأمر بفتح الاعتماد أو بالأصالة عن نفسه".

•المستفيد: هو البائع أو المصدر الذي يفتح الاعتماد لمصلحته حيث يسحب مبلغ الاعتماد في المدة المتفق عليها متى قدم المستندات الخاصة بالبضاعة والمطابقة لمضمون الاعتماد المستندي<sup>1</sup>. وقد عرفته الفقرة 4 من المادة 2 من النشرة 600 أنه: "الطرف الذي يصدر الاعتماد لصالحه".

هذه العلاقات تؤكد دور الاعتماد المستندي في تمويل التجارة الخارجية، واعتباره الإطار الذي يحظى بالقبول من جانب سائر الأطراف الداخليين في ميدان التجارة الدولية مما يحفظ مصلحة هؤلاء الأطراف جميعا من مصدريين ومستوردين. فبالنسبة للمصدر يكون له الضمان -بواسطة الاعتماد المستندي- بأنه سوف يقبض قيمة البضائع التي يكون قد تعاقد على تصديرها وذلك فور تقديم سند نقل البضاعة إلى البنك الذي يكون قد بلغه بالاعتماد. وبالنسبة للمستورد فإنه يضمن كذلك أن البنك الفاتح للاعتماد لن يدفع قيمة البضاعة المتعاقد على استيرادها إلا بتقديم سند نقل البضاعة بشكل مستكمل للشروط الواردة في الاعتماد المستندي المفتوح لديه.

لذلك أدرج المشرع الجزائري الاعتماد المستندي كطريقة إلزامية لدفع مقابل الواردات لأول مرة في المادة 69 من قانون المالية التكميلي لسنة 2009<sup>2</sup>. حيث نصت في فقرتها الأولى " يتم دفع مقابل الواردات إجباريا فقط بواسطة الائتمان المستندي".

<sup>1</sup> - المرجع السابق - ص 172

<sup>2</sup> - الأمر رقم 09-01 المؤرخ في 22 جويلية 2009 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009 - ج ر عدد 44.

وكانت المحكمة العليا قد أصدرت قرارا بتاريخ 2002/01/04، ملف رقم 357395 قرارا يقضي بأن "يخضع العمل بصيغة تسليم المستندات المختلفة عن صيغة الإيعاد المستندي للقواعد والعادات المألوفة الموحدة الصادرة عن الغرفة التجارية الدولية الخاصة بالوفاء بالديون الناتجة عن المبادلات التجارية الدولية"، مجلة المحكمة العليا عدد 2006، ص 02، ص 325

وقد تم تعديل المادة 69 هذه بموجب المادة 4 من قانون المالية التكميلي لسنة 2010<sup>1</sup> التي أدخلت بعض المرونة على إلزامية الدفع عن طريق الاعتماد المستندي<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني : الاحتيايل المستندي والأصول والأعراف الموحدة.

من خلال بيان مفهوم وأهمية الاعتماد المستندي، يتضح أنّ العنصر الجوهرى فيه هو المستندات، التي تمثل البضاعة. كما أنها محور العلاقات بين أطراف الاعتماد المستندي. فمن أجل الحصول عليها يتعاقد المستورد مع البنك على فتح الاعتماد، ويصدر البنك خطاب الاعتماد إلى المصدر المستفيد متضمنا تعهده بالدفع إذا قدم له المصدر هذه المستندات مطابقة لشروط الاعتماد، وإلا فإن البنك يمتنع عن الدفع<sup>3</sup>. أي أنّ البنوك تتعامل بالمستندات لا بالبضائع<sup>4</sup>، وهذا راجع إلى مبدأ الاستقلال الذي يعني أنّ التزام البنك بأداء مبلغ الاعتماد يتوقف على تقديم المستندات المطلوبة دون النظر إلى البضائع أو الاحتجاج بعقد البيع بين البائع والمشتري، مما يفرض على البنك القيام بالتزامه بغض النظر عن علاقته بالعميل أو علاقة العميل بالمستفيد، وهو المبدأ الذي أكدته الأصول والأعراف الموحدة في المادة الثالثة من النشرة رقم 500 بنصّها على استقلال الاعتمادات عن عقود البيع أو غيرها من العقود التي تستند إليها<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - الأمر رقم 10-01 المؤرخ في 26 أوت 2010 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2010 ج ر عدد 49.

<sup>2</sup> - أعفى المشرع الجزائري بموجب المادة 44 من قانون المالية التكميلي لـ 2010 استيراد بعض المواد إلزامية الدفع عن طريق الاعتماد المستندي والمتمثلة في الواردات من المواد الداخلة في الصنع وقطع الغيار التي تقوم المؤسسات المنتجة باستيرادها بشرط أن تتعلق تلك الواردات حصريا بمتطلبات عمليات الإنتاج وألا تتجاوز الطلبات المجمعة السنوية المحققة في هذا الإطار مبلغ مليوني دينار جزائري (2.000.000 دج) بالنسبة لنفس المؤسسة كما استثنى الواردات المتعلقة بالخدمات من إلزام الدفع عن طريق الاعتماد المستندي.

<sup>3</sup> - يعقوب يوسف صرخوه - المرجع السابق - ص 95

<sup>4</sup> - المادة الخامسة من الأصول والأعراف الموحدة 600 المقابلة للمادة الرابعة من النشرة 500 : "في عمليات الاعتمادات المستندية تتعامل كل الأطراف المعنية بالمستندات وليس بالبضائع أو الخدمات التي تتعلّق بها المستندات".

<sup>5</sup> - المادة 4 من النشرة 600 المقابلة للمادة 3 من النشرة 500 : "أ- الاعتماد بطبيعته عملية مستقلة عن عقد البيع أو غيره من العقود التي قد تستند إليها المصارف بأي حال غير معنية أو ملزمة بمثل ذلك العقد حتى لو تضمن الاعتماد أي إشارة بأي شكل إلى ذلك العقد. وبناء عليه فإن تعهد المصرف بالوفاء أو بالتداول أو بأداء أي التزام آخر بموجب الاعتماد لا يكون خاضعا لأي ادعاءات أو حجج من طالب الإصدار ناتجة عن علاقته بالمصرف المصدر أو المستفيد.....".

من ثم فإنّ البنك ممنوع من النظر في البضاعة أو معاينتها للتأكد من مطابقتها لشروط الاعتماد، حيث أنّ التعامل بموجب الاعتماد يتمّ بالمستندات وليس بالبضاعة، فليس مفروضا على البنك أن يبذل تحريات خاصة للتحقق من صدق ما تتضمنه المستندات المقدمة إليه من بيانات<sup>1</sup>. وهذا ما أدّى إلى انتشار عمليات الاحتيال في هذا المجال عن طريق عدم مطابقة البضاعة لسندات الشحن المقدمة.

يتحقق الإحتيال المستندي إذن عندما يكون بيع وشراء البضائع قد تمّ على أساس خطاب مستندي، حيث تكون بعض أو جميع المستندات المقدمة من قبل البائع إلى البنك لغرض استلام ثمن البضاعة مزورة، وإن كانت في ظاهرها تبدو كاملة وسليمة، وهذا لإخفاء حقيقة أنّ البضائع إمّا غير موجودة أو أنّها ليست من ذات النوعية أو الكمية المطلوبة من قبل المشتري.

ف نجد المحتال يستعين بمستندات معينة لإقناع المجني عليه بأكاذيبه، ومن أهمّ هذه المستندات هو سند الشحن، لما يؤديه من وظائف، فهو أداة لإثبات الشحن، كما يعتبر الوثيقة التي يثبت بها عقد النقل البحري وحياسة هذا السند يقوم مقام البضاعة، لذلك فهو يمثل البضاعة ويقوم مقامها، ويعتبر حامل السند بمثابة حائز للبضاعة مما يسمح أثناء سيرها بحرا بإجراء كل العمليات التجارية على البضائع من بيع ورهن وخلافه<sup>2</sup>.

وعليه يقوم المحتال بدءا بالحصول على سند الشحن، ويقوم بملئه بمعلومات تفيد شحن بضاعة لا وجود لها على السفينة، وقد تكون السفينة وهمية غير موجودة حقيقة، وتكون في العادة مملوكة لشركة وهمية أيضا. وقد يتمّ إصدار سند الشحن بعد شحن الحاويات بنفايات بدل البضاعة، ويحصل المحتال على شهادات من الميناء عن طريق الرشوة، تفيد مطابقة البضاعة للمواصفات

<sup>1</sup> - علي الأمير إبراهيم، التزام البنك بفحص المستندات بالنسبة للاعتمادات المستندية في عقود التجارة الدولية ومسؤوليته، الطبعة الأولى، 2002، مصر، ص 349.

C.A : Aix-en Provence -2 ch – 8 Avril 2004- obs : Philippe Godin – DMF n° 649-Juin 2004-P :499 : « Il existe une autonomie entre l'engagement bancaire à l'égard du rapport acheteur- vendeur et une non-conformité de la marchandise livrée ne saurait autoriser le banquier à refuser l'exécution du crédit sauf à établir l'existence d'une fraude qui affecterait le crédit ».

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005، ص 328

المذكورة بسند الشحن. وقد يزود المحتال أيضا بشهادة المنشأ<sup>1</sup> والفاتورة ووثيقة التأمين وشهادة التفيتش وغيرها من الوثائق.

بعدها يقوم المحتال بإرسال سند الشحن مرفوقا بالمستندات المزورة إلى المشتري حسن النية الذي سيتوقع الاستلام في ميناء الوصول المتفق عليه، فإذا لم تصل السفينة، أو إذا وصلت ولكن لا توجد عليها البضاعة المزعومة عندئذ يكتشف المشتري أنه وقع ضحية الاحتيال، وخلال ذلك يختفي المحتال<sup>2</sup>.

من أمثلة هذا النوع من الاحتيال ما كشفت عنه جريدة الرياض السعودية عن قيام مجموعة من القراصنة الأفارقة بالنصب على عدد من التجار السعوديين، وباعوهم بضائع لا يملكونها بمستندات زورت بتقنية حديثة جدا بقيمة وصلت إلى 50 مليون ريال حيث قاموا بتزييف سندات الشحن، ليكتشف التجار السعوديون أن البضاعة التي وصلتهم ليست لها أية قيمة مالية، بعدما يكون قد سدّوا الضمانات البنكية لعمليات الاستيراد<sup>3</sup>.

وما وقع أيضا ضحيته مجموعة من التجار البحرينيين، حيث استلموا حاويات نشارة من الخشب بدلا من صفقة الأخشاب التي تعاقدوا عليها، كما وجد بعض تجار دولة الإمارات العربية أن البضائع الاستهلاكية التي تعاقدوا عليها لم تكن عند وصولها إلا ترابا<sup>4</sup>.

ومما يساعد المحتال على جذب الضحية، عرضه لبضاعة بكميات ضخمة بسعر زهيد يقلّ عن الأسعار العالمية. وفيها يطلب البائع من المشتري فتح اعتماد مستندي غير قابل للنقض ومعزز، ويدفع لدى الاطلاع وحتى يقنع المشتري، فإنه يتعهد بتقديم خطاب ضمان بحسن التنفيذ، وبعد صرف الاعتماد

<sup>1</sup> - يعتبر المنشأ من المعطيات الهامة في التجارة الدولية، وقد عرفته المادة 14 من القانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت 1998 والمتضمن التشريع الجمركي الجزائري: "البلد الذي استخرجت من باطن أرضه هذه البضاعة أو جنيبت أو صنعت فيه"، وتكمن أهمية المنشأ في أنه لو كان هناك بضاعتين من نفس النوع ذات منشأين مختلفين قد تطبق عليها نسب ومعدلات مختلفة فيما يخص قيمة الرسوم الجمركية، لذلك تفرض إدارة الجمارك في حالات معينة شهادة المنشأ، ويهدف الغش في المنشأ إلى الاستفادة من وضع امتيازي لبعض البضائع التي تستفيد من بعض التخفيضات عند الاستيراد في إطار الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف أو التهرب من إجراءات الحماية والحظر المفروضة على بعض السلع ذات منشأ معين.

<sup>2</sup> - تقرير CNUCED الأونكتاد المنعقد في جنيف للفترة بين 6 إلى 17 شباط 1984.

<sup>3</sup> - جريدة الرياض السعودية بتاريخ 31 مارس 2007 العدد 14159.

<sup>4</sup> - الفريق طاهر جليل الحبوش، جرائم الاحتيال، الأساليب والوقاية والمكافحة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الطبعة الأولى، الرياض، 2001، ص 103. العنوان الإلكتروني:

<http://www.Nauss.edu.Sa/Nauss/Arabic/Menu/Elibrary/Ebooks/bookread.htm>.

للمستفيد واكتشاف الاحتيال يحاول المشتري تسهيل خطاب الضمان، فيتضح أنّ هذا الخطاب مزور<sup>1</sup>.

إلا أنّ الإشكال يكمن حول موقف البنك عندما تنطوي المستندات على احتيال ذلك أنّه من خلال قراءتنا للمادة الخامسة من الأصول والأعراف الموحدة 600 السابقة الذكر التي تبين أنّ الأطراف تتعامل بمستندات وليس ببضائع أو خدمات وكذا المادة 13 فقرة (أ)<sup>2</sup>، يمكن التأويل بأنّ هناك إمكانية للدفع وفقا لمستندات تنطوي على الاحتيال وذلك لعدم وجود إشارة لأي استثناء لمبدأ الإستقلال عند وجود الغش، وهذا ما أكدته المادة 15 عند نصها على عدم تحمّل البنوك أي مسؤولية بالنسبة للمستندات المزورة ولا بالنسبة لأوصاف البضاعة التي تمثلها المستندات، أو وجودها<sup>3</sup>. فما دام لم يقع من البنك إهمال في عملية فحص المستندات، فله أن يرجع بما دفعه على المشتري بوصفه أنّه نفذ الاعتماد تنفيذًا صحيحًا، ولأنّ البنك ليس ملزمًا بتحري صدق المستندات والبحث عن عناصر خارجة عنها<sup>4</sup>. أي أنّه غير مسؤول عن هذا التزوير.

انطلاقًا من هذه القاعدة، إذا كان البنك يملك سببًا قويًا للشك بأنّ المستندات تنطوي على احتيال فهل يستطيع التصريح بذلك، كأن يدلي بعلمه أنّ بيانًا معينًا في المستند غير صحيح، ويرفض الدفع؟  
فمثلًا إذا قدّم المستفيد سند شحن يبيّن الشحن على سطح السفينة، وهذا غير مسموح به في الاعتماد حسب المادة 26 من الأصول والأعراف الموحدة المنشرة

<sup>1</sup> - حسين شحادة الحسين، الغش في الاعتمادات المستندية، مجلة الحقوق الكويتية، عدد 2، السنة 31، جوان 2007، ص 299.

<sup>2</sup> - "أ) يجب على المصرف المسمى الذي يتصرف بناء على تسميته والمصرف المعزز إن وجد، والمصرف المصدر أن يفحصوا التقديم، استنادًا إلى المستندات وحدها، لتحديد ما إذا كانت المستندات تشكل في ظاهرها تقديمًا مطابقًا أم لا....."

(د) بيانات في مستند ما، عندما تقرأ في سياق الاعتماد، ومع المستند نفسه، ومع المعيار الدولي للأصول المصرفية، لا يتوجب أن تكون متماثلة تمامًا، ولكن يجب ألا تتعارض مع البيانات في ذلك المستند أو في أي مستند مطلوب آخر أو مع الاعتماد...."

<sup>3</sup> - المادة 34 من الأصول والأعراف الموحدة 600 تقابلها المادة 15 من النشرة 500 : "لا يتحمل المصرف أي التزام أو مسؤولية عن الشكل أو الكفاية أو الدقة أو الصحة أو الزيف أو الأثر القانوني لأي مستند، أو عن الشروط العامة أو الخاصة المنصوص عليها في المستند أو المضافة إليه، كما لا يتحمل المصرف أي التزام أو مسؤولية عن الوصف أو الكمية أو الوزن أو النوعية أو الحالة أو التغليف أو التسليم أو القيمة أو وجود البضائع أو الخدمات أو أي أداء آخر يمثلها أي مستند، أو عن حسن النية، أو الأفعال أو الإغفالات أو الملاءمة أو الأداء، أو مكانة المرسل أو الناقل، أو وسيط الشحن أو المرسل إليه أو مؤمن البضائع، أو أي شخص آخر".

<sup>4</sup> - علي الأمير إبراهيم، المرجع السابق، ص 373.

600<sup>1</sup>، وبعد رفض البنك المسمى<sup>2</sup> لذلك، يقدّم المستفيد سند شحن جديد، دون أن يظهر به شرط التحميل على السطح، فهل يمكن للبنك أن يستفسر عن كيفية التصحيح؟

هذه الأسئلة لا يمكن أن نجد لها إجابة في ضوء قراءة الأصول الموحدة سواء النشرة 500 أو حتى النشرة 600 ذلك أنّ غاية هذه اللوائح دعم التجارة الدولية، وليس تجنب إجراء الدفع، ولكن لا بدّ من حماية نظام الاعتماد المستندي من إساءة الاستعمال. هذا لا يعني تغيير أسلوب هذه الآلية، فتبقى الاعتمادات مستقلة عن العقود والتعامل بالمستندات لا بالبضاعة، كل ما في الأمر أنّه على البنوك التصرف بحسن نية وتجنب تسهيل الغش<sup>3</sup>.

وهذا ما ذهبت إليه الأحكام القضائية في عدّة مناسبات، فقد حكم مثلاً بأنّه: "إذا كان الاعتماد المستندي والبيع عقدين مستقلين ينشئ كل منهما التزامات مختلفة وأنّ عدم تنفيذ أحدهما لا يؤثر على العقد الآخر، فإنّ الأمر يختلف في حالة الغش". وفي هذه القضية كان المشتري قد تعاقد على شراء ساعات سويسرية من صنف جيد، فأرسل البائع بدلاً منها صنفاً رديئاً جداً، وقدم مستندات كاملة سليمة في ظاهرها تتضمن أنّ الساعات من النوع المتفق عليه ولكن البضاعة وصلت إلى المشتري بالبريد قبل وصول المستندات، فأمر المشتري البنك بعدم الدفع للبائع<sup>4</sup>.

قد يصدر الاحتيايل في المستندات من المستفيد، وقد يصدر من طرف آخر غير المستفيد، لذلك فإنّ الإشكال المطروح هو عمّا إذا كان يشترط أن يكون الغش من فعل المستفيد للاعتداد به، أم أنّ المسألة موضوعية لا شخصية، بحيث يمكن الاعتداد به حتى ولو كان هذا الغش من فعل الغير؟

اختلفت الأحكام وآراء الفقهاء حول هذا الإشكال، فقد حكم مثلاً: "بأنّ المقصود من الغش في هذا المعنى كل عمل من جانب المستفيد، يُقصد به الحصول على مزية الاعتماد بطريق الغش، ويجب أن يقتصر الغش على عمل

1 - المادة 26 من الأصول الموحدة النشرة 600: "أ) يجب ألا يبيّن مستند النقل بأنّ البضائع محمّلة أو سوف تحمّل على سطح السفينة...".

2 - البنك المسمّى يعني البنك الذي يكون الاعتماد متاحاً لديه أو أي بنك في حال كان الاعتماد متاحاً لدى أي بنك. المادة 2 من الأصول الموحدة 600.

3 - حسين شحادة الحسين، المرجع السابق، ص 303.

4 - استئناف باريس 6 جويلية 1949 مشار إليه لدى علي الأمير إبراهيم، المرجع السابق، ص 375.

صادر من المستفيد نفسه فلا يشمل الغش الصادر من الغير، إذ يعتبر المستفيد بريئاً منه<sup>1</sup>.

إلا أنّ محكمة النقض الفرنسية ذهبت إلى أنّ الاتجاه الذي يخوّل المستفيد المطالبة بالدفع بالرغم من وجود احتيال من قبل آخرين معروفين بالنسبة له، لا ينسجم مع الشكلية التي تسود في الاعتماد المستندي والتزام البنك بالفحص الظاهري للمستندات. إذ كيف للبنك أن يفحص المقاصد والنوايا، فالغش هو عدم صدق المستند أي كان سببه والعبارة بالواقع<sup>2</sup>.

ويذهب بعض الشراح إلى أنّ الغش الذي يمكن الاعتداد به لرفض قبول المستندات، وبالتالي عدم تنفيذ الاعتماد هو الغش الصادر من المستفيد، أو من الغير ولكن بعلم المستفيد<sup>3</sup>. ذلك لأنّه قد يتواطأ المستفيد مع الغير لتزوير المستندات المطلوبة منه للاستفادة من الاعتماد، وهذا ما نجده في حالة التحالف بين المستفيد "البائع" والأمر "المشتري"، حيث يتآمر الطرفان على تقديم مستندات تنطوي على احتيال فيما يخص بضائع غير موجودة، فيفحص البنك المستندات ويدفع قيمتها، ولا توجد شكوى من أي طرف، فيكون الغش في هذه الصورة موجهاً ضدّ البنوك<sup>4</sup>.

#### المطلب الثاني : صور أخرى للاحتيال البحري.

إذا كان الغش المستندي من أهم صور الإحتيال البحري، فإنه لا يقتصر عليه، فقد يعمد المحتالون إلى سبل أخرى تحقيقاً لنفس الهدف. وذلك إمّا عن طريق الانحراف المتعمّد لمسار للسفينة أو إحراقها للاستحواذ على البضاعة المنقولة أو على التعويض من قبل شركات التأمين " الفرع الأول". وإمّا عن طريق استغلال عقود استئجار السفن وكذا استغلال التأمين البحري "الفرع الثاني".

<sup>1</sup> - حكم المحكمة الكندية العليا في 1987/03/05، مشار إليه لدى د. علي جمال الدين عوض، الاعتمادات المستندية، دراسة للقضاء والفقهاء المقارن وقواعد سنة 1983 الدولية، دار النهضة العربية، 1989، ص 311.

<sup>2</sup> - نقض فرنسي تجاري، 7 أبريل 1987 : مشار إليه لدى د. علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 312.

<sup>3</sup> - علي الأمير إبراهيم، المرجع السابق، ص 380.

<sup>4</sup> - حسين شحادة الحسين، المرجع السابق، ص 325.

**الفرع الأول : الاحتيال البحري عن طريق الانحراف المتعمد لمسار السفينة أو إحراقها عمدا.**

يعد الانحراف المتعمد لمسار السفينة أو إحراقها عمدا من حالات الإحتيال السائدة في المجال البحري.

### 1- الانحراف المتعمد لمسار السفينة :

يعرّف انحراف السفينة عن خط الرحلة بأنه ابتعاد السفينة عن خط مسارها المحدد بقصد العودة إليه، أو عن خط السير المعتاد للرحلة التي تقوم بها، إن لم يكن ثمة خط سير محدد<sup>1</sup>.

قد يستعمل مالكو السفينة أو مستأجروها الصلاحيات الممنوحة لهم بموجب عقد النقل، من أجل الانحراف عن الرحلة إذا كان ذلك ضروريا لسلامة السفينة والبضاعة أو لتقديم العون لسفينة أخرى، عندما تكون حياة الموجودين عليها عرضة للخطر أو للحصول على مساعدة طبية لشخص على ظهر السفينة، أو عندما يكون الانحراف خارجا عن سيطرة الريان، على أن تعود السفينة إلى خط سيرها الأصلي فور زوال مبرر الانحراف وقد يحدث أن يتضمن سند الشحن شرطا يجيز للريان الانحراف بسفينته عن خط سيرها المعتاد لأسباب

معينة<sup>2</sup>. وهو ما تضمنته المادة 4/4 من اتفاقية بوكسل ل1924.<sup>3</sup>

وبعد أن تعلق الأمر بأعمال الاحتيال البحري، أصبح مالك السفينة أو الناقل يوهم صاحب البضاعة بأنه سيقوم بنقل البضاعة بسعر أقل من الأسعار المألوفة، وبعد أن يستلم البضاعة، ينحرف بمسار السفينة إلى جهة أخرى غير المتفق عليها. حيث يتم بيع البضاعة لصالح مالك السفينة أو الناقل، وفي بعض الأحيان -حسب ضخامة الصفقة- يقوم المالك إما بإغراق السفينة عمدا

<sup>1</sup> - شهاب أحمد جاسم العنكي، مبادئ مكافحة الاحتيال البحري، المحاكم التجارية، متاح على الموقع الإلكتروني:

<http://www.qada.gov.ye/mbada.asp>

<sup>2</sup> - محمد العريبي / محمد السيد الفقي، القانون البحري الجوي، الطبعة 1، منشورات الحلبي، 2005، لبنان، ص 333.

<sup>3</sup> - اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 02 مارس 1964، ج ر رقم 28 / 1964.

للتخلص منها بحجة تعرضها لأحد الأخطار البحرية، وإما بتبديل اسمها، إخفائها تماما أو طمس معالمها، تغيير ملكيتها أو بلد تسجيلها<sup>1</sup>. وغالبا ما يكون الانحراف وبيع البضائع في موانئ صغيرة غير معروفة، والتي تسمح قوانينها بتسهيل عمليات البيع من هذا القبيل بحجة ظروف طارئة تبرر للربان بيع جزء من حمولة السفينة لغرض إجراء إصلاحات للسفينة. من أمثلتها حالة الشحنة المحملة على السفينة المسماة "Ocean Adel" والمتفق نقلها من العراق إلى أنكولا حيث اتجهت السفينة إلى هونك كونك، وبيعت الحمولة هناك<sup>2</sup>. وكذلك الباخرة "Betty" التي غيرت اسمها إلى "Star Filve" بتاريخ 1979/08/27، وإلى اسم آخر "Anis"، وقد تم بيع جزء من شحنتها المؤلفة من مواد البناء تعود إلى تجار في المملكة العربية السعودية، وعوارض خشبية تعود إلى مستوردين في العراق<sup>3</sup>.

## 2- إحراق السفينة عمدا :

يقصد بالإحراق العمدي هنا، تدمير السفينة والإضرار بالأموال بواسطة إحراقها. وقد انتشر استخدامه بشكل متزايد في عمليات التخلص من السفن لسبب مهم، هو أنّ الحريق من الأخطار المؤمن عليها وأية خسارة تنشأ عنه ترتب عموما حقا في التعويض من قبل شركات التأمين<sup>4</sup>. ومما ساعد على هذا النوع من الاحتيال البحري هو أنّ الحرائق من الأمور التي يسود الاعتقاد فيها بشكل واسع أنّها تحصل عرضا أي قضاء وقدرًا . وبالتالي من البساطة أن يخطط لها ومن الممكن أن تبدئ بفعل صغير جدا في أجزاء معينة من السفينة بمساهمة البحارة، وغالبا ما يسبب هذا الفعل للسفينة خسارة كلية، فيكون من الصعب إثبات أنّ الحريق قد حصل بصورة متعمدة.

**الفرع الثاني: الاحتيال باستغلال عقود استئجار السفن واستغلال التأمين البحري.**

يطال الاحتيال استغلال عقدي استئجار السفن والتأمين البحري على

النحو التالي:

## 1- الاحتيال باستغلال عقود استئجار السفن :

<sup>1</sup> - الفريق طاهر جليل الحبوش، المرجع السابق، ص 104.

<sup>2</sup> - يعقوب يوسف، الاحتيال والقرصنة البحرية، دراسة مقدمة إلى ندوة الاحتيال البحري، المنعقدة في الكويت في الفترة من 18 إلى 20 أبريل 1983، ص 05.

<sup>3</sup> - الفريق طاهر جليل الحبوش، المرجع السابق، ص 104.

<sup>4</sup> - شهاب أحمد جاسم العنبيكي، المرجع السابق، ص 07.

من الأمور الشائعة في التجارة البحرية، استئجار السفن، وهو عقد بموجبه يتعهد المالك بوضع سفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر، بقصد الاستغلال البحري لمدة محدودة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة<sup>1</sup>. فيرتبط مالك السفينة مع المستأجر بعقد استئجار السفينة بغية استغلالها، في حين يرتبط الناقل مع أصحاب البضاعة بعقد النقل الذي يثبت سند الشحن، هذا من ناحية. من ناحية أخرى، يلتزم أصحاب البضاعة بتسديد أجرة النقل ويلتزم مستأجر السفينة بدفع مبلغ إيجار السفينة، كما يلتزم بردّ السفينة في نهاية مدة العقد إلى المؤجر بحال تصلح لتلقي البضاعة. وغالبا ما يقوم المستأجر بإخطار المؤجر قبل انتهاء مدة العقد بوقت كاف بالميناء الذي تسترد فيه السفينة<sup>2</sup>. بالإضافة إلى التزام الناقل بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، وذلك ضمن الميعاد المتفق عليه أو ضمن الميعاد المعقول. مع تسليم البضاعة إلى المرسل إليه - أو المظهر إليه سند الشحن - بوضعها تحت تصرفه ليتمكن من كشفها والتحقق من حالتها ومقدارها<sup>3</sup>.

طالما أنّ كل طرف يقوم بتنفيذ التزاماته المحددة بموجب العقد، فلا إشكال، إلا أنه قد يحصل احتيال من طرف أو طرفين تاركين الآخرين يحلّون ما حصل ضمن الروابط العقدية.

قد يكون الاحتيال البحري في هذه الحالة، عن طريق عدم الالتزام بشروط إيجار السفينة، فيقوم مستأجر باستئجار سفينة من مالكة، وتتوجه إلى الميناء قصد شحن البضائع، وبعد استلام المستأجرين أجور الشحن بموجب سندات شحن متضمنة تسديد أجور الشحن مسبقا من قبل أصحاب البضائع، يتوارون عن الأنظار فجأة، دون القيام بعملية النقل المتفق عليها. عندئذ تبقى البضاعة محملة على ظهر السفينة، الأمر الذي يترتب عليه تحمّل مالك السفينة نقل البضاعة وتسليمها إلى وجهات وصولها الأخيرة. وحيث أنه لم يتسلم مبالغ إيجار السفينة، فقد لا يتوافر له المال الكافي لإكمال الرحلة، ليقوم هو الآخر ببيع البضاعة المحملة على ظهر السفينة للتخلص منها وتغطية الخسائر التي تكبدها<sup>4</sup>. وتكون الضحية في الأخير مالك البضاعة الشرعي.

<sup>1</sup> - عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1999، ص 234.

<sup>2</sup> - المرجع السابق، ص 246.

<sup>3</sup> - المرجع السابق، ص 361.

<sup>4</sup> - شهاب أحمد جاسم العنكي، المرجع السابق، ص 08.

## 2- الاحتيال باستغلال التأمين البحري :

بالرغم من التطورات التي تشهدها تقنيات الشحن، إلا أنّ البضائع ما زالت تتعرض لأخطار متعددة خلال عمليات النقل والشحن والتفريغ ومعاينة الجمارك والتخزين المؤقت.

من ثمّ فإنّ أصحاب البضائع، وكذا أصحاب السفن، كونها هي الأخرى معرضة أثناء الرحلة البحرية لخطر الهلاك لا يمكنهم إلا أن يؤمنوا على أموالهم. إذ يعدّ التأمين البحري آلية لتحويل عبء الخطر البحري من المؤمن له إلى المؤمن والذي يقبل تعويض جزء من الخسائر التي تصيب المؤمن له، فيغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق -حسب الحالة- الأموال والبضائع المشحونة وهيكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغتة أو القوة القاهرة و/أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد.

كما يغطي المؤمن الإسهام في الخسائر العامة وتكاليف مساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها، إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين، بالإضافة إلى المصاريف الضرورية والمعقولة المنفقة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره<sup>1</sup>.

وتظهر أهمية التأمين البحري القصوى في نظام الائتمان الذي يقوم عليه الاعتماد المستندي، والذي ما كان له أن يتحقق عملا بدون وجود وثيقة التأمين التي يعتبرها البنك من أهمّ مستندات فتح الاعتماد، وبافتراض عدم وجود التأمين على تلك البضائع، لن يستطيع البنك دفع قيمة الاعتماد المستندي إلا بعد التأكد من وصول البضائع سالمة. وهذا ما يفقد نظام الائتمان التجاري الدولي قيمته الفعلية، وبالتالي فإنّ وجود وثيقة التأمين ضمن المستندات المطلوبة لفتح الاعتماد المستندي يجعل البنك ضامنا لحقه في حالة هلاك أو تلف البضائع فيشترط أن تصدر وثيقة التأمين لصالحه<sup>2</sup>.

يظهر ممّا سبق أنّ التأمين البحري يقوم على حسن النية، وتعويض الخسائر دون أي غبن. وهي من المبادئ القانونية للتأمين، لكن ما يخرج هذين

<sup>1</sup> - المادة 101 من الأمر 95-07 المؤرخ في 25/01/1995 المتعلق بالتأمينات، ج.ر. عدد 13 المؤرخ في 08/03/1995 المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 .

<sup>2</sup> - نظمت لائحة القواعد الدولية الموحدة للاعتمادات المستندية، نشرة غرفة التجارة الدولية رقم 600 موضوع التغطيات التأمينية في المادة 28 : مستند التأمين والغطاء التأميني".

المبدئين عن الطريق السوي، ظاهرة الاحتيال التي تعتبر من أهم التحديات التي تواجه شركات التأمين وإعادة التأمين، وهذا ما يعرف بالاحتيال التأميني. لهذا النوع من الاحتيال البحري صور غير قابلة للحصر، تتمثل جميعها بالتأمين غير الحقيقي على سفن وبضائع. ومن بين أشكاله:

- أن يتم التأمين بشكل يزيد عن القيمة الحقيقية للبضائع أو السفن المؤمن عليها بشكل مقصود، بهدف الحصول على الربح من عوائد التأمين في حالة تحقق خسارة مشمولة بالتأمين<sup>1</sup>.

- الاحتيال المتعلق بإعلان الخسائر المشتركة بشكل ملفق.

- التزوير والتلاعب في سندات الشحن.

- التلاعب في إبداء الحقائق الجوهرية للمؤمن.

- استبدال بضائع جيدة بأخرى رديئة خلال الرحلة.

- التلاعب في كميات البضائع خلال الشحن أو التفريغ.

- الإغراق العمدي للسفينة أو إحراقها، كما سبق الإشارة إليه.

- الشحن على سفينة وهمية.

- إصدار خطاب ضمان للحصول على سند شحن نظيف<sup>2</sup> عن بضائع تالفة<sup>3</sup>.

من خلال هذه الأشكال يظهر أن الاحتيال البحري التأميني يتم عن طريق تقديم مطالب احتيالية مبالغ في قيمتها النقدية، أو مطالب تتعلق بحادث وهمي لم يحدث أصلا، أو تتعلق بحادث افتعالي من طرف المؤمن له أو تابعيه. ومما لا شك فيه أن اكتشاف المطالبات الاحتيالية من المسائل الصعبة تماما، والتي تستلزم جهودا كبيرة في تدقيق ومقارنة المستندات والتحقق في الوقائع، وإن كان هناك بعض المؤشرات التي قد تُلفت نظر شركات التأمين لأخذ الحيطة والحذر، إلا أنها ليست قرينة قانونية قاطعة على وجود الاحتيال وهي:

- إخفاء المعلومات من قبل المؤمن له ومحاولة تعطيل المعاينة.

- محاولة المؤمن له الضغط الزائد لصرف التعويض.

<sup>1</sup> - وفي هذا الصدد تنص المادة 105 فقرة (2) من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات السابق الذكر: "عندما يتضح أن المبلغ المؤمن عليه يفوق القيمة القابلة للتأمين كما هي معرفة سابقا، لا يدفع المؤمن إلا في حدود هذه القيمة".

<sup>2</sup> - سند الشحن النظيف وفق تعريف القواعد والأعراف الدولية الموحدة للاعتمادات المستندية النشرة 600 ل 2007 في المادة 27: هو السند الذي يخلو من أية عبارة أو إشارة تبين صراحة وجود عيب في حالة البضائع أو تغليفها.

<sup>3</sup> - طارق جمعة سيف، تأمين النقل الدولي، دار الفكر الجامعي، 2007، مصر، ص 319.

- التضارب في أقوال المؤمن له.
- عدم توفير المستندات المطلوبة بشكل كاف.
- زيادة مفاجئة في مبلغ التأمين قبل الخسارة بوقت قصير<sup>1</sup>.

**المبحث الثاني : القرصنة البحرية التقليدية ووسائل مكافحة الإحتيال البحري.**  
بالرغم من تطور صور الإحتيال البحري - السابقة الذكر - والتي تعدّ قرصنة بحرية بمفهومها الحديث، إلا أنّ عملية القرصنة البحرية في صورتها القديمة لا زالت تهدّد أمن وحركة الملاحة التجارية في أعالي البحار"مطلب أول". لذلك كان لابد من جهود تبذل لمكافحتها، ناهيك عن ضرورة البحث في وسائل كفيلة بالحدّ من الإحتيال المستندي باعتباره أهم صور الإحتيال البحري"مطلب ثاني".

#### **المطلب الأول: مفهوم القرصنة البحرية وطرق تنفيذها.**

إن مصطلح القرصنة البحرية يقتضي منا الوقوف على تعريفه، بغية تحديد الأعمال التي تدخل ضمنه" الفرع الأول". وهذا قبل الخوض في الأساليب المتبعة من قبل القراصنة لتنفيذ عملهم الإجرامي ضدّ السفن "الفرع الثاني".

#### **الفرع الأول: مفهوم القرصنة البحرية**

وردت عدّة تعريفات للقرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية، دون الاتفاق على تعريف جامع مانع لها لصعوبة ذلك.

1- تعريف معاهدة جنيف لأعالي البحار لعام 1957<sup>2</sup> : عرّفت هذه الاتفاقية القرصنة في المادة 15 كالآتي : "تكون القرصنة من أي عمل من الأعمال التالية:

(1) أي عمل غير مشروع من أعمال العنف، أو حجز الأشخاص أو السلب يرتكب لأغراض خاصة بواسطة ملاح، أو ركاب سفينة، أو طائفة خاصة يكون موجها :

<sup>1</sup> - طارق جمعة سيف، المرجع السابق، ص 320.

<sup>2</sup> - بعد قيام الأمم المتحدة سنة 1945 سعت نحو تطوير القانون الدولي وأنشأت لجنة باسم لجنة القانون الدولي، التي قدّمت مشروعا يتضمّن القواعد الخاصة بأوضاع البحار وأقرّت الجمعية العامة للأمم المتحدة هذا المشروع عام 1957، وعقد مؤتمر الأمم المتحدة في جنيف عام 1957 بحضور مندوبي 68 دولة، وفيه أقرّت هذه الدول أربع اتفاقيات هي اتفاقية البحر الإقليمي، واتفاقية أعالي البحار، واتفاقية الصيد وحفظ الموارد واتفاقية الجرف القاري.

- (أ) في أعالي البحر ضدّ سفينة أخرى، أو طائرة، أو ضدّ الأشخاص، أو الأموال في السفينة ذاتها، أو الطائرة ذاتها.
- (ب) ضدّ سفينة، أو طائرة، أو أشخاص، أو أموال في مكان يقع خارج نطاق الاختصاص الإقليمي لأية دولة.
- (2) أي مساهمة إرادية في عملية تقوم بها سفينة، أو طائرة مع العلم بالوقائع التي تجعلها سفينة أو طائرة قرصنة.
- (3) أي من أعمال التحريض، أو التسهيل عمدا لأي من الأعمال التي ورد وصفها في الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة، أو يسهّل ارتكابها".
- من خلال هذا التعريف، يتضح أنّ اتفاقية جنيف حصرت أعمال القرصنة البحرية - من حيث النطاق المكاني - في تلك التي تقع في أعالي البحار، وهو أمر بديهي، كونها اتفاقية خاصة بأعالي البحار، وبالتالي لا نجد أية إشارة لما يقع في المياه الخاضعة لسيادة الدولة.
- من جانب آخر نصّ التعريف على أن يكون العمل القرصني لتحقيق أغراض خاصة بواسطة أعمال العنف والحجز والسلب، فذكرها بشكل مجمل، ممّا جعل دائرة الأغراض الخاصة أكثر اتساعا، كما شدّد هذا التعريف على أعمال الاشتراك والتسهيل واعتبرها أعمال قرصنة، كما لو قام بها الفاعل الأصلي<sup>1</sup>.
- 2- تعريف اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدّ سلامة الملاحة البحرية لعام 2005 :** ما يميّز هذا التعريف، أنّ اتفاقية 2005 تناولت تعريف القرصنة من خلال تعداد الأعمال غير المشروعة<sup>2</sup>، حيث تنصّ المادة 03 من هذه الاتفاقية<sup>3</sup> :
- "1) يرتكب أي شخص جرما في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي :

<sup>1</sup> - هذه العناصر هي نفسها الواردة بعد ذلك في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لـ 1982 في المادة 101، وهو التعريف المعتمد لدى المنظمة البحرية الدولية.

<sup>2</sup> - في حين نجد أن الاتفاقية عند صدورها سنة 1988 والمسمّاة بـ "اتفاقية روما" المبرمة للقضاء على الأفعال غير المشروعة ضدّ سلامة الملاحة حاولت من خلال المادة 03 وضع تعريف مجمل للقرصنة البحرية يتضمن العناصر الجوهرية للجريمة - انظر، محمد أحمد حباله، القرصنة البحرية ودور الإجراءات والتشريعات الدولية في الحدّ منها، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2004، ص 33، 34.

<sup>3</sup> - المنظمة البحرية الدولية (OMI) الموقع في الأنترنت :

- (أ) الاستيلاء على سفينة، أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة.
- (ب) أو ممارسة عمل من أعمال العنف ضدّ شخص على ظهر السفينة، إذا كان هذا يمكن أن يعرّض للخطر الملاحة الآمنة لتلك السفينة.
- (ج) أو تدمير السفينة، أو إلحاق الضرر بها، أو بحمولتها مما يمكن أن يعرّض للخطر الملاحة الآمنة لتلك السفينة.
- (د) أو الإقدام بأيّة وسيلة كانت على وضع، أو التسبّب في وضع جهاز تدمير أو مادة على ظهر السفينة يمكن أن تؤدي إلى تدميرها، أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها مما يعرّضها للخطر، أو قد يعرّض الملاحة الآمنة لتلك السفينة للخطر.
- (هـ) أو تدمير المرافق الملاحية البحرية، أو إلحاق الضرر البالغ بها، أو عرقلة عملها بشدة، إذا كانت هذه الأعمال يمكن أن تعرّض الملاحة الآمنة للسفن للخطر.
- (و) أو نقل معلومات يعلم ذلك الشخص أنّها زائفة ممّا يهدّد الملاحة الآمنة للسفينة.
- 2) ويرتكب أي شخص جرماً أيضاً إذا ما قام بالتهديد المشروط أو غير المشروط، طبقاً لما ينصّ عليه القانون الوطني، بارتكاب أي من الأفعال التي تنصّ عليها الفقرات الفرعية (ب) و(ج) و(هـ) من الفقرة (1) بهدف إجبار شخص حقيقي أو اعتباري على القيام بعمل ما، أو الامتناع عن القيام به، إذا كان من شأن هذا التهديد أن يعرّض الملاحة الآمنة للسفينة المعنية للخطر".
- كما نصت المادة 03 مكرر ثالثاً<sup>1</sup> : " يرتكب أي شخص جرماً أيضاً في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام:
- (أ) بصورة غير مشروعة، وعن عمد بجرح، أو قتل أي شخص في سياق ارتكاب أي من الأفعال الجرمية التي تنصّ عليها الفقرة (01) من المادة 03، أو المادة 03 مكرر ومكرر ثانياً<sup>2</sup>، أو حاول ارتكاب جرم تنصّ عليه هذه المواد.

<sup>1</sup> -- المنظمة البحرية الدولية (OMI)، المرجع الإلكتروني السابق.

<sup>2</sup> - تنصّ المادة 03 مكرر ثانياً : "يرتكب أي شخص جرماً في مفهوم هذه الاتفاقية، إذا ما قام بصورة غير مشروعة، وعن عمد بنقل شخص آخر على متن سفينة بالرغم من أنه يعلم أنّ ذلك الشخص ارتكب فعلاً يشكل جرماً منصوصاً عليه في المواد 3 و3 مكرر و3 مكرر ثالثاً، أو جرماً تنصّ عليه أي معاهدة مذكورة في المرفق، ويعتزم مساعدة ذلك الشخص على الإفلات من المقاضاة الجنائية".

(ب) أو ساهم كشريك في ارتكاب جرم تنصّ عليه المادة 03، أو المادة 03 مكرر ومكرر ثانيا، أو الفقرتان الفرعيتان (أ) و(ب)، من هذه المادة.  
 (ج) أو نظم آخرين أو وجههم بارتكاب جرم تنصّ عليه المادة 03 أو المادة 03 مكرر ومكرر ثانيا، أو الفقرتان الفرعيتان (أ) أو (ب)، من هذه المادة.  
 (د) أو أسهم في ارتكاب جرم، أو أكثر من الأفعال الجرمية التي تنصّ عليها المادة 03، أو المادة 03 مكرر ومكرر ثانيا، أو الفقرتان الفرعيتان (أ) و(ب)، من هذه المادة من قبل مجموعة من الأشخاص يعملون من أجل غاية مشتركة، أو عن عمد، إمّا :

- بهدف تعزيز النشاط الإجرامي، أو القصد الجنائي لهذه المجموعة حين ينطوي هذا النشاط أو هذا القصد على ارتكاب جرم تنصّ عليه المادة 03، أو المادة 03 مكرر ثانيا.

- أو لكونه على اطلاع على نية المجموعة ارتكاب جرم تنصّ عليه المادة 03 أو المادة 03 مكرر ثانيا<sup>1</sup>.

بالنظر إلى هذا التعريف يتبين أنه شمل جميع صور الاعتداء التي يمكن أن تقع على السفن كما جاء شاملا للأهداف التي تقصد من هذه الأعمال، بالإضافة إلى أنه شمل ما يقع من اعتداء من قبل بعض طاقم السفينة أو ركابها على السفينة ذاتها.

من التعريفات السابقة، ونظرا لأنّ تعريف القرصنة البحرية الاصطلاحي مقيد بالتحديد المكاني وهو وقوعها في أعالي البحار التي لا تخضع لسيادة أي دولة، فقد قامت المنظمة البحرية الدولية بوضع مصطلح للأفعال التي تقع في مياه خاضعة لسيادة الدول أي المياه الإقليمية أو الداخلية وهو مصطلح "السطو المسلح على السفن"، وقد عرفته في قرارها رقم" (22) 0922 أ" سنة 2001 وهو :

" أي عمل غير مشروع من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو أي عمل من أعمال السلب أو التهديد بالسلب غير أعمال القرصنة يكون موجها ضدّ سفينة، أو ضدّ أشخاص، أو ممتلكات على متن تلك السفينة، ويقترف ضمن ولاية حدود إحدى الدول"<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - المنظمة البحرية الدولية (OMI)، المرجع الإلكتروني السابق.

<sup>2</sup> - المنظمة البحرية الدولية (OMI) نشرة ندوة الأمن البحري بالإمارات، 2002، ص 26، الموقع السابق الذكر.

إلا أنّ الملاحظ من التعريفين أنّ كلا من القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن متفقين من حيث الأهداف، فالطرف المتضرر ينظر إلى الفعل من زاوية واحدة في كلتا الحالتين، وهي رفع الضرر الواقع عليه، ولا تعنيه المرجعية القانونية ولا التسميات. كما أنّ إطلاق مصطلح "السطو المسلح على السفن" على ما يقع في المياه الإقليمية أو الداخلية لا يحقق الهدف من التفريق بين ما يقع تحت سيادة الدولة، وما يقع في أعالي البحار. كون أنّ ما يقع في أعالي البحار يدخل في نطاق السطو المسلح على السفن، ولهذا فمن الأفضل أن يكون مصطلح "القرصنة البحرية" مطلقاً، ويتوجه لما يقع في أعالي البحار، أو ما يسمّى بالقرصنة الدولية، ويطلق مصطلح "القرصنة البحرية الإقليمية" على ما يقع في المياه الإقليمية تحت سيادة الدولة، مع تطبيق الأحكام القانونية المنسجمة مع كل مصطلح من هذين المصطلحين. وهذا ما ذهب إليه مجموعة عمل الرابطة الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية "CMI" في التعريف الذي اقترحتّه، والتي انتهت إلى أنّه يجب أن يشمل تعريف القرصنة البحرية على ما يقع في المياه الإقليمية وما يقع في أعالي البحار<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: طرق تنفيذ القرصنة البحرية

يتبع القراصنة كغيرهم من المجرمين أساليب معينة، وغالبا ما يرتبط كل أسلوب إجرامي بنطاق جغرافي محدّد، ومن أكثر هذه الأساليب شيوعاً :

1- انطلاق القراصنة - بعد تحديد الأهداف - بزوارق صغيرة وسريعة من سفينة كبيرة، وبعد تنفيذ عملية السطو تعود الزوارق إلى السفينة الأم التي تقوم بدور الحماية لهذه الزوارق. وقد صرّح مدير المكتب الدولي للنقل البحري أنّ القراصنة في هذه الحالة غالباً ما يهاجمون السفن حتّى على بعد 200 ميل عن الشواطئ في عرض البحر<sup>2</sup>. وهذا يدلّ على الإستعانة بسفن كبيرة قادرة على الإبحار لمناطق بعيدة جداً عن السواحل وتصل لمناطق لا تستطيع الزوارق الوصول إليها.

2- مهاجمة السفن ليلاً، عندما تكون السفن مبحرة بسرعة منخفضة أثناء عبورها المضائق المائية. فيتسلق القراصنة سور السفينة، مستخدمين قبضات مغناطيسية

<sup>1</sup> - محمد أحمد حباله، المرجع السابق، ص 40، 41.

<sup>2</sup> - نقلاً عن موقع إذاعة هولندا العالمية، تقرير حول "القرصنة البحرية تهدّد الملاحة في القرن الإفريقي"، 2008/01/16.

أو العصي الطويلة البسيطة، أو عن طريق السّلام والحبال ويسطون عليها. وكثيرا ما شوهدت حالات سطو بهذه الطريقة على ناقلات النفط أو السفن التجارية حاملة الحاويات الضخمة الحجم أو السفن السياحية المخصصة للترهات. والقراصنة المعتادون على مهاجمة السفن التجارية يستغلون مناورات الملاحة، أو انشغال أفراد الطاقم كله عند المضائق والممرات الضيقة، أو في قاعة الآلات لتنفيذ أحد الأعمال<sup>1</sup>.

3- يقوم القراصنة في بعض المواقع بإيقاف السفن على أساس أنهم موظفون رسميون ويرتدون الزي العسكري أحيانا، فيصعدون إلى السفينة ويسلبونها<sup>2</sup>.  
4- يهاجم القراصنة السفن في بعض الأحيان أثناء رسوها في البحر أو المراسي مستغلين سلّم السفينة، أو عن طريق التسلّق بالحبال، ثمّ يقومون بمهاجمة السفينة وسلبها، وهو أسلوب سائد في سواحل غرب إفريقيا، وفي البرازيل وجنوب أمريكا<sup>3</sup>.

إنّ الطرق التي يلجأ إليها القراصنة والأهداف التي يرمون إليها، المتمثلة في الكسب عن طريق السلب والنهب، تؤكد وجود الصلة بين القرصنة البحرية والجرائم الإرهابية، ممّا يؤدي إلى وصف الكثير من أعمال القرصنة البحرية بأنّها جرائم إرهابية، فالعمل الإرهابي هو عنف وإفزاز ينادي الأمنيين في مساكنهم وطرقاتهم وأماكن عملهم. بذلك تكون جرائم القرصنة البحرية صورة خاصة من صور الجرائم الإرهابية وتستند هذه الخصوصية إلى ميزات ثلاث:

- 1- مكان وقوع الجريمة، فالقرصنة البحرية لا تقع إلاّ في البحار، ولا مجال لوقوعها في غيرها، فهي إرهاب بحري.
- 2- صفة المعتدى عليهم، فهم مستخدمو البحار من البحارة والمسافرين.

<sup>1</sup> - محمد ياسر منصور، القرصنة البحرية بين الأمس واليوم، مجلة كلية الملك خالد العسكرية، العدد 78، 2004/09/01 .

<http://www.kkmaq.gov.sa/Detail.asp?INNEWSITeMID=149059>

<sup>2</sup> - علي بن عبد الله الملحم، القرصنة على السفن، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2007، ص 91. الموقع الإلكتروني :

[www.Nauss.edu.Sa/Nauss/Arabic/Menu/Elibrary/scletterResearch/Masters/years/par t2/M-ci-29-2007.htm](http://www.Nauss.edu.Sa/Nauss/Arabic/Menu/Elibrary/scletterResearch/Masters/years/par t2/M-ci-29-2007.htm)

<sup>3</sup> - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 91.

3- أهداف الجريمة، فالقرصنة عادة ما تقع بهدف السلب والنهب ولا يستهدف الجناة -عادة- غير ذلك إلا عرضا إذا كان من مستلزمات تحقيق الغرض الأساسي<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: وسائل مكافحة الاحتيال البحري

مادام أن الاحتيال البحري المستندي ما هو إلا تطوّر لأسلوب القرصنة البحرية التقليدية، بالإضافة إلى كونه أهم نماذج الاحتيال البحري الحديثة. فسوف نحاول بعد التعرف على الجهود المبذولة لمكافحة القرصنة البحرية "الفرع الأول"، البحث في أهم الإجراءات الممكن اتباعها والإعتماد عليها في اتقاء ومكافحة الاحتيال البحري المستندي "الفرع الثاني".

### الفرع الأول: الجهود المبذولة لمكافحة القرصنة البحرية

تبذل جهود دولية وإقليمية وتتخذ إجراءات عديدة في سبيل الحدّ من جرائم القرصنة البحرية.

#### أ) الإجراءات الإقليمية :

يقصد بالجهود الإقليمية إجراءات المكافحة المنفردة التي تقوم بها الدول، وغالبا ما تكلف بها حراس السواحل من أجل حماية السفن من اعتداءات القرصنة، كما يقوم الحراس بتنبيه السفن الداخلة إلى مناطق خطيرة إلى الإجراءات اللازمة كزيادة مستوى المراقبة، والأمان على سطح السفينة، وتوفير الوسائل اللازمة لمقاومة الهجوم<sup>2</sup>.

وبما أنه غالبا ما تنطلق هجومات القرصنة البحريين من الموانئ التي تضعف فيها الإجراءات اللازمة، فإنّ إحكام السيطرة الأمنية على الموانئ من شأنه أن يحدّ من عمليات القرصنة البحرية، ولهذا تضمنت المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ<sup>3</sup> التأكيد على الدول لوضع خطط أمن لكل ميناء، وتضمنت إجراءات تساعد على إحكام السيطرة على الموانئ، وتحدّ من عمليات تسلل القرصنة إلى

<sup>1</sup> - د. علي حسين الشرفي، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة الإسلامية والاتفاقيات الدولية، الطبعة 1، 2006، الرياض، ص 30. الموقع على الأنترنت :

<http://www.Nauss.edu.Sa/Nauss/Arabic/Menu/Elibrary/Ebooks/bookread.htm>.

<sup>2</sup> - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 113.

<sup>3</sup> - المدونة الدولية لأمن الموانئ والسفن "ISPS" هي مدونة صادرة عن المنظمة البحرية الدولية في 2003 وذلك إثر تعديل اتفاقية سلامة الأرواح بالبحر "SOLAS". هدفها تشديد التدابير الأمنية في القطاع البحري من أجل حماية السفن التجارية وأمن الموانئ من كل ما يمكن استهدافها خاصة بعد أحداث 11 ديسمبر 2001.

السفن، كما تضمنت عدّة قواعد إرشادية وتوجيهات للدول، تستعين بها عند وضع خطط أمن الموانئ.

### ب) جهود المنظمات الدولية للحدّ من القرصنة البحرية :

منذ عودة جرائم القرصنة البحرية للظهور والانتشار في منتصف القرن العشرين، بذلت المنظمات الدولية جهودا كبيرة للحد منها. لذا سناحاول التركيز على دور المنظمة البحرية الدولية والمكتب البحري الدولي، لمواجهة القرصنة البحرية سواء في صورتها التقليدية أو الحديثة.

#### 1- دور المنظمة البحرية الدولية في مكافحة القرصنة البحرية :

أبدت المنظمة البحرية الدولية اهتماما ملحوظا بحوادث القرصنة البحرية منذ عام 1980، عندما شكل مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلفة من 18 دولة، بالإضافة إلى عدد من المنظمات البحرية الأخرى، من ضمنها الاتحاد العربي للناقلين البحريين. وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة البحرية وآثارها السلبية على النقل البحري، وتقدّمت بعدّة توصيات لمجلس المنظمة<sup>1</sup>.

في سنة 1984 أنشأت المنظمة لجنة السلامة البحرية، وتضمن قرار إنشائها بندا خاصا بالقرصنة البحرية في برنامج عملها، وعملت هذه اللجنة على جمع المعلومات والإحصائيات حول الظاهرة وأماكن وجودها. كما قامت اللجنة باستقبال التقارير عن حوادث القرصنة من الدول الأعضاء وإصدار تقارير شاملة عن الحوادث. كانت هذه التقارير نصف سنوية، ثم شهرية، وفي سنة 1986 أصبحت هذه اللجنة تقوم بمتابعة التقارير مع الدول التي تتعرّض سفنها للقرصنة البحرية، واستمرت في حثّ الحكومات والهيئات المعنية لاتخاذ التدابير ووضع الإجراءات لمكافحة القرصنة البحرية. وفي ضوء النتائج الإيجابية لهذه المجموعة، جرى تكليفها بوضع إرشادات وتوجيهات لمواجهة المشكلة في كل أنحاء العالم.

وفي سنة 1993، أصدرت هذه المجموعة منشورين، الأوّل برقم 662 يتضمّن توصيات تسترشد بها الحكومات لمكافحة القرصنة البحرية، والثاني برقم 623 يتضمن إرشادات لملاك السفن ومشغليها. وعملت على إرسال بعثات من الخبراء إلى مناطق تنفّس فيها الجريمة لدراستها بغية إيجاد الحلول الممكنة. وفي عام 2000 أصدرت لجنة السلامة المنشور رقم 967 الذي يحدّد إجراءات طلب المساعدة وكتابة البلاغات عن حوادث القرصنة. وفي نفس السنة أصدرت

<sup>1</sup> - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 120.

منشورا آخر برقم 984 يمثل مسودة مدونة عن كيفية إجراءات التعامل مع الحوادث، ومعايير التقييم الأمني. وتمّ تبني هذه المدونة سنة 2001<sup>1</sup>.

**2- المكتب البحري الدولي :**

تأسس هذا المكتب سنة 1981، وهو يتبع غرفة التجارة الدولية، مقرّه في لندن، كما له مكتب فرعي في كوادالامبور في ماليزيا لشؤون الشرق الأقصى، ومن أهداف هذا المكتب مكافحة الغش والممارسات المشبوهة في التجارة الدولية، وتلقي المعلومات من الوكالات الدولية والحكومية ودراستها لتقديم المشورة في المجال التجاري لأي جهة بقصد إعداد أنظمة مكافحة الغش، كما يقوم المكتب بإجراء التحقيقات عند وقوع الغش لمساعدة المتضررين في الحصول على تعويض. ويتتبع المكتب أنشطة القراصنة ومحاولة ضبط الجناة، وإعادة البضائع المختلسة نتيجة الاحتيال<sup>2</sup>.

يستقي المكتب معلوماته من أعضائه من الشركات والبنوك وشركات التأمين والغرف التجارية والسلطات الأمنية في الدول المعنية. ويقوم المكتب بالردّ السريع فور الطلب إليه، حيث ساهم المكتب سنة 1998 بمشاركة الاتحاد الدولي لعمال النقل في تأسيس ما يسمّى "بخدمة إجراءات التحريات السريعة" عن حوادث القرصنة والذي يوفر معلومات سريعة عن الحادثة فور وقوعها، والآثار والخسائر التي يمكن أن تنتج عنها<sup>3</sup>، سواء بالنسبة لإعتداءات القراصنة على السفن، أو محاولات الاحتيال البحري في صورها الحديثة.

### الفرع الثاني: وسائل مكافحة الاحتيال البحري المستندي :

يلتزم أطراف عقود التجارة الدولية بضرورة الاحتياط ضدّ الاحتيال المستندي بالرغم من صعوبة ذلك. فيعمل المشترون على قصر تعاملهم على البائعين ذوي السمعة الحسنة، كما يفضل التعامل مع شركات الملاحة الوطنية

<sup>1</sup> - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 121.

<sup>2</sup> - حسين شحادة الحسين، المرجع السابق، ص 336.

<sup>3</sup> - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 122.

أو مع الخطوط المنتظمة والتي لها وكلاء معتمدين في الدول المرسل إليها البضاعة<sup>1</sup>.

ضف إلى ذلك فإن الاحتياط ضروري في حالات معينة أهمها :

- عندما تعرض نوعية من البضائع على المستوردين يكون مرغوبا فيها في الأسواق ويكون السوق المحلي فيه نقص من تلك النوعية من البضاعة.
  - عندما تعرض البضاعة بسعر منافس جدا من دول ليست مصنعة لتلك البضائع، أو من بائع موجود في دول غير الدولة المصدرة والمنتجة لتلك البضائع.
  - عندما يُطالب المصدر بوضع شروط بالدفع غير ملائمة مع نوعية البضاعة.
  - عندما تكون هناك بضائع بديلة ومماثلة للبضائع التي لها علامات تجارية مشهورة<sup>2</sup>.
  - عندما يطلب من المشتري إعطاء قرار بالقبول السريع للعرض أو العطاء، وذلك بفتح اعتماد مستندي خلال وقت قصير وسريع خوفا من تغيير الأسعار في السوق.
  - عندما تكون الدفعات في الاعتماد المستندي لطرف آخر غير المستفيد مثلا الاعتمادات القابلة للتحويل<sup>3</sup> والتي يمكن تحويلها إلى مستفيد ثان، فإذا كان المستفيد محددًا في الاعتماد ومعروفا سلفا فلا مشكلة، إلا أنّ تحويل الاعتماد لأي مستفيد -دون تعيين- أمر ينطوي على خطورة، ذلك أنّ المشتري قد يجهل الشخص المحوّل إليه. والذي قد يرتكب غشا أو تزويرا، ويستولي على الجزء الأكبر من الاعتماد. لذا يجب أن يتمّ تحويل الاعتماد إلى شخص أو شركة معروفة بالنسبة للمشتري<sup>4</sup>.
- لذلك، ومن أجل الحماية من الاحتيال المستندي لا بدّ من:
- طلب سندات الشحن وليس وصل استلام البضاعة.

<sup>1</sup> - حسين شحادة الحسين، المرجع السابق، ص 328.

<sup>2</sup> - الوفاء بالاعتماد المستندي والغش التجاري : المبادئ التي تبنتها دول مجلس التعاون الخليجي لهدف الحد من القرصنة والنصب والاحتيال المستندي". الموقع على الأنترنت :

<http://www.bcbual.com/arabic/Topics/Fraud-prevent.htm>

<sup>3</sup> - المادة 38/ب من الأصول الموحدة للاعتمادات المستندية، النشرة 600.

<sup>4</sup> - حسين شحادة الحسين، المرجع السابق، ص 332.

- طلب شهادة كشف على محتويات الشحنة، قبل تعبئتها وبعد تعبئتها، وبعد وضعها على متن السفينة، على أن تكون الشركة الكاشفة عن المحتويات من طرف فاتح الاعتماد وليس المصدر<sup>1</sup>.

- عدم قبول سند شحن يبين أن البضاعة سلمت للشحن، وإنما يشترط وجود سند شحن يبين أن البضائع قد شحنت على متن السفينة، ويمكن بيان ذلك بعبارات مطبوعة أصلا على سند الشحن، تبيّن أن البضاعة قد شحنت على متن سفينة مسماة أو تدوين التحميل على المتن يبيّن التاريخ الذي تمّ فيه شحن البضاعة على متن السفينة<sup>2</sup>.

#### الخاتمة:

من خلال هذه الدراسة، يتّضح أن الاحتيال هو الخطر الجديد الذي أصبحت التجارة البحرية تواجهه. إذ أصبح النقل البحري مجالا واسعا لعمليات احتيال ضحاياها أشخاص طبيعية ومعنوية، وبطرق لا يمكن إثباتها قانونا وهو ما يفسر حجم الخسائر التي تتكبّدها الأسواق العالمية والدول النامية على وجه الخصوص، لعدم توافرها على الإمكانيات اللازمة للتفطن لمثل هذه الممارسات. خاصة إذا تعلق الأمر بالاحتيال المستندي أو الوثائقي الذي يعد من أهم صور الاحتيال البحري.

لذلك يجب التصدي للاحتيال البحري باتخاذ إجراءات وقائية من طرف المتدخلين في العمليات البحرية بالاستناد إلى متابعة أحدث مستجدات عمليات الاحتيال البحري.

أهمّ من ذلك، ينبغي مواكبة التشريعات الجنائية الوطنية لهذا النمط المستحدث من الاحتيال، وتضمينها نصوصا قانونية محدّدة لمواجهة جرائم الاحتيال البحري، تفرض عقوبات مشدّدة على مرتكبيها. فتكون بمثابة سياسة جنائية خاصة بهذه الجرائم، سواء من حيث سياسة التجريم أو العقاب. كما لا بدّ من صياغة قواعد دولية لمكافحةها، على غرار القواعد الدولية المتعلقة بكلّ صور الجرائم الدولية المنظمة. حيث أن التشريعات الداخلية والدولية المناسبة ستكون بدورها حاجزا وقائيا من الاحتيال البحري والذي أصبح ظاهرة تحتاج إلى تعاون من جميع الأطراف للوصول إلى حلّ.

<sup>1</sup> - الوفاء بالاعتماد المستندي والغش التجاري : المبادئ التي تبنتها دول مجلس التعاون الخليجي، نفس المرجع السابق.

<sup>2</sup> - المادة 2/1/20 من القواعد الموحدة للاعتمادات المستندية، النشرة 600.

**المراجع المعتمدة****1/ الكتب والمؤلفات:**

- بلعيساوي محمد الطاهر، التزامات البنك في الاعتمادات المستندية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي 2012
- حسن صادق المرصفاوي، قانون العقوبات الخاص، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1978
- طارق جمعة سيف، تأمين النقل الدولي، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007
- عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع 1999
- علي جمال الدين عوض، الاعتمادات المستندية، دراسة للقضاء والفقهاء المقارن وقواعد سنة 1983 الدولية دار النهضة العربية، مصر، 1989
- علي الأمير إبراهيم، التزام البنك بفحص المستندات بالنسبة للاعتمادات المستندية في عقود التجارة الدولية ومسؤوليته، الطبعة الأولى، مصر، 2002 .
- علي حسين الشرفي، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة الإسلامية والاتفاقيات الدولية، الطبعة 1، الرياض، 2006 .
- محمد العريني / محمد السيد الفقي، القانون البحري الجوي، الطبعة 1، منشورات الحلبي، 2005، لبنان

- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005
- يعقوب يوسف صرخوه، عمليات البنوك من الوجهة القانونية في القانون الكويتي، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، 1988، الكويت.

**2/ المقالات:**

- حسين شحادة الحسين، الغش في الاعتمادات المستندية، مجلة الحقوق الكويتية، عدد 2، السنة 31، جوان 2007
- شهاب أحمد جاسم العنكي، مبادئ مكافحة الاحتيال البحري، المحاكم التجارية، متاح على الموقع الإلكتروني:

<http://www.qada.gov.ye/mbada.asp>

- طاهر جليل الحبوش، جرائم الاحتيال، الأساليب والوقاية والمكافحة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية الطبعة الأولى، الرياض، 2001
- علي بن عبد الله الملحم، القرصنة على السفن، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2007 .
- محمد أحمد حباله، القرصنة البحرية ودور الإجراءات والتشريعات الدولية في الحد منها، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2004

- محمد ياسر منصور، القرصنة البحرية بين الأمس واليوم، مجلة كلية الملك خالد العسكرية، العدد 78 01/09/2004
- زيدومة درياس، الاعتماد المستندي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، عدد 02 جوان 2011
- يعقوب يوسف، الاحتيال والقرصنة البحرية، دراسة مقدمة إلى ندوة الاحتيال البحري، المنعقدة في الكويت في الفترة من 18 إلى 20 أبريل 1983.

### 3/ النصوص القانونية:

#### أ- الاتفاقيات والأعراف الدولية الموحدة:

- اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 02 مارس 1964، ج ر رقم 28 /1964.
- معاهدة جنيف لأعالي البحار لعام 1957
- القواعد والعادات الموحدة للاعتمادات المستندية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية، نشرة رقم 600 لسنة 2007 (RUU 600).
- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005

#### ب-القوانين والأوامر:

- الأمر 66-156 المؤرخ في 08 جوان 1966 والمتضمن قانون العقوبات
- الأمر 07-95 المؤرخ في 25/01/1995 المتعلق بالتأمينات، ج.ر عدد 13 المؤرخ في 08/03/1995 المعدل والمتمم بالقانون رقم 04-06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 .
- الأمر رقم 09-01 المؤرخ في 22 جويلية 2009 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009-ج ر عدد 44.
- الأمر رقم 10-01 المؤرخ في 26 أوت 2010 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2010 ج ر عدد 49.

#### 4/المواقع الإلكترونية:

[www.IMO.org/Safety](http://www.IMO.org/Safety)

<http://arabic.RNW.nl/international/16010803>

<http://www.bcbual.com/arabic/Topics/Fraud-prevent.htm>