LỪA ĐẢO HÀNG HẢI QUỐC TẾ - PHẦN 5

TÁC GIẢ: ELLEN VÀ CAMPBELL

NGƯỜI DỊCH: NGUYỄN VĂN THƯ

(2) Vụ lừa đảo đậu phộng của Angôla.

Vụ lừa đảo người Angôla bằng giấy tờ bắt đầu từ nửa cuối năm 1976 khi nước này quyết định nhập khẩu đậu phộng cho ngành công nghiệp chiết xuất dầu của mình. Bộ thương mại Angola là Central Angolana de Importacao (Importang) đã liên hệ với một nhà buôn 44 tuổi người Thổ nhĩ Kỳ, mối quan hệ giữa các bên là Angola, đã từng là thuộc địa của Thổ Nhĩ Kỳ trong suốt 4 thế kỷ cho tới khi giành lại độc lập năm 1975. Nhà buôn Thổ tên là Manuel Jose Pires, giám đốc công ty Sociedade industrial exportadora Rimalpi Limitada (Rimalpi) tại Lisbon, ông này đồng ý cung cấp 13.420 tấn "lạc nhân thích hợp cho việc chiết xuất dầu" điều kiện c.i.f. Luanda và Lobito với giá 6.844.200 USD. Pires yêu cầu việc chi trả được thực hiện qua Union bank of Switzerland khi trình bộ giấy tờ do ông ta lập.

Importang lệnh cho ngân hàng Angola mở tín dụng thư với ngân hàng Thuỵ sĩ. Tín dụng thư đề ngày 14/12/1976 và có giá trị đến 31/1/1977. Ngân hàng này được lệnh chỉ trả tiền sau khi trình bộ giấy tờ gồm một hoá đơn được sao thành 5 bản, hợp đồng bảo hiểm với phạm vi bảo hiểm nhiều loại rủi ro khác nhau, kể cả rủi ro chiến tranh và tổn thất toàn bộ, giấy chứng nhận xuất xứ, giấy chứng nhận trọng lượng và khối lượng, vận đơn sạch, giấy chứng nhận chất lượng và phân tích và một giấy chứng nhận đóng gói do một tổ chức được quốc tế công nhận cấp.

Pires có vẻ như không vội trong việc dàn xếp việc vận chuyển để hắn thuyết phục người Angola gia hạn L/C tới 15/2 sau đó tới 5/3 và cuối cùng là tới 15/4/1977 và thay đổi mô tả về hàng là "lạc không có vỏ".

Sau đó Pires liên hệ với Doraldo Perriera Lima, chủ của hãng Lima Navigation Limited, một hãng vận tải đăng ký tại Bermuda nhưng hoạt động tại Hamburg. Lima không có tàu riêng mà thuê tàu định hạn. Cuối cùng, giấy tờ trình cho ngân hàng thuỵ sĩ mang tên hai tàu là *Pitis* và *Saronicos Gulf*, cả hai đều thuộc chủ tàu Hylạp.

Nhân viên của Union bank of Switzerland thấy các giấy tờ đối với tàu Pitis chứng nhận vận chuyển 57.401 bao lạc không vỏ với trọng lượng tổng cộng 4.420 tấn, xếp tại Beira, Môzămbic, với cảng đích là Luanda và Lobito của Angola. Những giấy tờ này đóng dấu của văn phòng tại Hamburg của công ty Lima và chữ ký được cho là của đại lý của Lima tại Beira. Những giấy tờ đối với Saronicos Gulf chứng nhận lô hàng 116.885 bao lạc không vỏ nặng 9.000 tấn cũng xếp tại Beira và cũng chở đi Luanda và Lobito.

Sau khi nhận diện các giấy tờ, nhân viên của ngân hàng Zuric buộc phải trả tiền, trừ khi họ nghi ngờ có điều gì đó không đúng. Nếu nhân viên nhà băng đọc tờ Lloydlist ngày hôm đó, họ sẽ biết rằng một trong hai tàu đang nằm trên đà ở Khalkis, Hylạp và tàu kia thực tế là đang ở Luanda để trả hàng bách hoá chứ không phải vừa rời khỏi Beira với lạc được chở trên tàu.

Tiền đã được trả cho Lima vào 18/4. Tại Angola, ngày tháng dường như dài hơn khi Importang ngồi ngóng chờ hàng tới. Trong khi đó, ngày 4/5, tàu *Pistis* rời đà và được giao cho người thuê tàu là Lima Navigation tại Lisbon. Thuyền trưởng của tàu, Georgios Mavrommatis nói rằng người ta yêu cầu ông xếp hàng tại Banjul, Senegan, nhưng phải nói rằng ông đã nhận chúng ở Beira và lúc đầu ông đã từ chối. Ông nói rằng nếu cứ khăng khăng giữ quan điểm như vậy thì hợp đồng thuê tàu sẽ bị huỷ bỏ.

Ngày 17/6, tàu *Pistis* rời Banjul với hàng hoá không phải là lạc không vỏ mà là bã lạc đóng bánh, là thứ còn lại sau khi đã ép lấy dầu. Những thứ này dĩ nhiên là vô giá trị cho mục đích của người Angola. Lima navigation lệnh cho Mavrommatis đi tới đảo Sao Tome nhưng khi vụ buôn

bán không thành đã chỉ thị cho tàu ghé vào cảng Bonny, Nigeria và sau đó chạy đi Abidjan và cuối cùng quay lại Bonny. Hôm đó là ngày 26/8.

Một bản điện từ đại lý của người thuê tàu đã chỉ thị thuyền trưởng chạy tới Luanda nhưng phải mở một phong bì họ đã đưa cho ông từ Lisbon và đổi tên cảng xếp hàng Beira trong các giấy tờ chứa trong phong bì đó thành Benjul nhưng vẫn giữ nguyên ngày xếp hàng là 17/4/1977.

Tàu Pistis tới Luanda ngày 30/8. Trước khi nó cập cầu, đại lý địa phương đã xuống tàu và kiểm tra thấy các giấy tờ đã được thay đổi. Sau đó tàu vào cầu và bắt đầu dỡ hàng nhưng gần như ngay lập tức bị chính quyền cảng bắt dừng lại. Tình hình vẫn căng thẳng ngay cả khi việc kiểm tra vận đơn và lược khai hàng hoá cho thấy có sự thay đổi cảng xếp hàng. Người ta đưa người xuống canh gác tại tàu và niêm phong buồng vô tuyến điện lại. Hy lạp không có đại diện tại Luanda nhưng may thay đại sứ Ý sẵn sàng hành động giúp họ. Ông lên tàu nói chuyện với thuyền trưởng và dường như những khó khăn đã qua đi. Người ta đã điều những lính gác lên khỏi tàu, buồng vô tuyến điện được bỏ niêm phong và đại lý của Lima bảo thuyền trưởng dỡ hết hàng bách hóa, xếp lại xuống tàu hàng bã lạc để chở đi Sao Tome và Lisbon. Tuy nhiên, người ta đã không cho phép tàu khởi hành và cuối cùng tàu Pistis được buộc cặp mạn với tàu khác tại cầu, lính gác lại được điều xuống tàu và buồng vô tuyến bị niêm phong trở lại.

Trong khi đó tàu *Saronicos Gulf* đang đi đến chỗ cùng chung số phận như tàu Pistis. Thuyền trưởng Christos cùng 3000 tấn bã lạc.

Terzoglos tới Dakar ngày 16/8 và lấy thêm 2.885 tấn bã lạc sau đó được nhân viên quản lý tại cảng của người thuê tàu đưa cho một vận đơn ghi cảng nhận hàng là Beira. Thuyền trưởng đã liên lạc với chủ tàu tại Hylạp và và được cảnh báo là không khi nào được ký vào vận đơn. Ông cất các giấy tờ này vào tủ sắt. Sau đó, khi có thời gian xem xét kỹ hơn ông phát hiện thấy có những khác biệt về ngày tháng, loại hàng, trọng lượng và mô tả về hàng. Khi đang ở trên biển, ông nhận được một bức điện từ Lima lệnh cho tàu không vào Beira mà chạy tới Banjul nhưng đã quyết định không tuân theo lệnh này.

Ngày 20/9, tàu *Saronicos Gulf* tới Lobito. Việc dỡ hàng vừa mới bắt đầu thì chính quyền cảng ra lệnh xếp lại số hàng vừa dỡ và người ta đưa một nhóm lính xuống đề canh giữ tàu. Như đã nói, đáng lẽ nhận được 9.000 tấn lạc nhân thì người nhập khẩu (Importang) lại chỉ thấy một con tàu có sức chứa chưa quá 6.000 tấn.

Người Angola phàn nàn rất chua chát với Pires ở Thổ nhĩ Kỳ, đến lượt mình ông này lại đổ trách nhiệm cho Lima. Pires đề nghị rằng ngoài hai tàu đã bị giữ trên, người Angola nên giữ thêm hai tàu khác cũng do Lima thuê, lúc đó đang ở các cảng gần đó. Do đó thêm hai tàu Hy lạp nữa là Kalmar và Elpis đã bị giữ. Bốn tàu này đã bị giữ tới cuối năm 1977. Trong một phiên toà dân sự mở vào tháng 12/1978 đã tuyên đòi số tiền 684.4200 USD – bằng số tiền ban đầu trả cho lô hàng, không chỉ từ thủ phạm chính là Rimalpi, Lima Navigation và những kẻ cầm đầu những công ty này mà cả từ ngân hàng Thuỵ sỹ và chủ của những tàu bị bắt giữ. Toà còn phán quyết thêm một số tiền 1.865.380 USD để trả bù cho số hàng mua thay thế và 870.958 USD tiền án phí. Trong vụ án này, Lima và Pires nằm ngoài phạm vi tài phán của toà án angola và ngoài tầm với của những bên liên quan còn lại. Người ta đồn rằng Lima đang sống ở Braxin còn Pires thì không ai biết ở đâu cả.

Rất dễ hiểu là chính phủ Angola đã rơi vào một cái bẫy khi cố đáp ứng nhu cầu của mình với giá thấp nhất có thể được. Nhưng dĩ nhiên là họ đã cố làm như vậy trong điều kiện mà sự lừa đảo gần như không bị kiểm tra. Trong tâm trạng thất vọng, họ đã bắt giữ các tàu của những chủ tàu vô tội và gây cho các chủ tàu này sự phiền phức và mất mát lớn về tài chính. Hành động kiểu như vậy, chính phủ Angola đã gây nên những lo ngại lớn cho các nước hàng hải cũng như những người cung cấp tàu cho thương mại thế giới không kém gì những hành động lừa đảo chống lại họ.

(3) Lừa đảo hàng hoá

Một dạng lừa đảo ngày một tăng liên quan đến hàng hoá do khách hàng từ các nước thuộc thế giới thứ ba đặt mua và trả tiền. Những hàng này sau khi được xếp lên một tàu để đi đến cảng đích nhưng chúng lại chạy trệch sang một nước trung gian, tại đó chúng được dỡ và đem bán như

là "loại hàng thừa". Nếu người gửi hàng là thủ phạm trong vụ lừa đảo này thì hắn lại thu được lần thứ hai tiền bán hàng và như vậy đã được trả gấp hai lần số tiền bán cùng một lô hàng. Nếu người gửi hàng trung thực thì kẻ lừa đảo là có thể là chủ tàu, người thuê tàu hoặc thuyền trưởng. Cũng có thể họ cùng kết hợp với nhau để làm. Để che giấu việc lừa đảo, con tàu sẽ biến mất. Nó có thể bị kết liễu dưới đáy biển hoặc tiếp tục tồn tại dưới một cái tên mới và quốc tịch mới. Một trong những lý do tại sao loại tội phạm này tiếp tục tăng là vì nhiều nước cứ bắt thương nhân của họ phải mua bảo hiểm tại địa phương, như vậy chính nước nạn nhân phải chịu tổn thất chứ không phải thị trường bảo hiểm hàng hải thế giới. Những nước nạn nhân này đã phải chịu tổn thất kép (mất hàng và mất tiền bảo hiểm) và họ lại thường không có đủ phương tiện để điều tra và đưa ra công lý những dạng lừa đảo phức tạp như vậy, điều này càng làm cho bọn tội phạm dễ sống hơn.

Một ví dụ điển hình là câu chuyện về vụ bột cà chua. Con tàu liên quan tên là Mariner (1.388GT) đăng ký tại Piraeus và thuộc sở hữu của Ioanis Papaioannou và Vasilios Alexandross Papaioannou ở Athen. Ngày 1/11/1977 nó được Asteris cũng ở Athen thuê để chở các hộp chứa bột cà chua tới Tripoli, Lybia. Hàng gửi lên tàu gồm hai lô là 100.000 thùng các tông chứa những hộp đựng đầy bột cà chua cộng với 46 bó (2.000 chiếc) hộp các tông rỗng nặng 2061 tấn và 10.000 hộp chứa đầy bột cà chua cộng với 5 bó (200 chiếc) thùng carton rỗng nặng 206 tấn. Tổng trị giá là 1.300.200 USD, bảo hiểm tại công ty bảo hiểm Lybia. Người nhận hàng là National Supply Corporation tại Tripoli.

Tàu Mariner bắt đầu xếp hàng tại Katakolon, Hylạp ngày 3/11 và hoàn tất vào ngày 11/11. Vận đơn do thuyền trưởng Constantin Gritzalis ký. Một sửa chữa nhỏ đã làm trễ ngày khởi hành của tàu tới 28/11, trong thời gian này, tàu được bán cho Frygia Compania Naviera của Panama và chủ tàu mới đồng ý thực hiện các quy định của hợp đồng vận chuyển.

Ngày hôm sau, 29/11, thuyền trưởng báo bằng vô tuyến điện dự kiến ngày tàu đến Tripoli là 1/12. Tuy nhiên, ngày 3/12 bắt đầu có những tin đồn rằng có một số hộp đựng bột cà chua giống như hàng xếp trên tàu Mariner đang được chào bán qua những người môi giới địa phương tại Beirut. Thuyền trưởng báo hoãn thời gian dự kiến tàu đến tới ngày 3/12 sau đó tới 5/12 và theo những tin đồn ở Athen rằng thuyền trưởng đã báo cho gia đình là ông ta đang đưa tàu đến Beirut. Điều này ăn khớp với những lời đồn khác rằng chủ tàu mới đã điện cho thuyền trưởng thông qua đài bờ ở Cyprus yêu cầu ông ta phải đưa tàu đến Beirut vì tại Tripoli đang bị nghẽn tàu.

Người gửi hàng, Asteris S.A đã cố gắng liên lạc với chủ tàu mới theo một địa chỉ người ta đưa cho họ tại Cyprus nhưng không được. Hốt hoảng, họ bèn nhờ toà án địa phương tại Athen yêu cầu Interpol xác định vị trí con tàu, báo động tới các cơ quan khác nhau của chính phủ và các cơ quan an ninh Hylạp cũng như bộ phận tình báo của hãng Lloyd's. Điều tra cho thấy tàu Mariner đã đổi tên không chỉ một mà nhiều lần. Nó đã mang những tên như Arine 1, Aloha và Marine K. Vào giữa tháng giêng, đại lý của Lloyd's tại Bissau, Tây phi báo cáo có tàu tên là Tarina T đã tới đó và dỡ 110,000 thùng carton chứa bột cà chua.

Do không thấy lô hàng tới Tripoli, Asteris càng hoảng hốt và đến giữa tháng 3 một chuyên gia điều tra tổn thất từ Luân đôn đã tới Bissau. Đại lý của Lloyd's là A. Sotto Maior Limitida đã chỉ cho ông ta xem số lượng thùng đựng bột cà chua ở khu vực cảng. Chúng mang tên của Asteris và trên các hộp có in nhãn hiệu "Brandy", phù hợp với lô hàng bị mất. Hải quan Bissau đã được yêu cầu phong toả lô hàng tới khi xác định được chủ hợp pháp của chúng. Điều tra cho thấy 10.000 thùng đã bị bán tại địa phương, tên người nhập hàng là Moukarim N Camal thuộc công ty tên là Magus. Người này giải thích rằng anh ta chỉ là một đại lý và hoạt động đại diện cho khoảng 2000 người uỷ thác. Người này đã không thể đưa ngay ra được tên của công ty mà anh ta đại diện trong trường hợp cụ thể này. Sau đó anh ta đã phủ nhận mọi sự dính líu đến phi vụ này.

Lời phủ nhận được thông báo bằng điện thoại tới văn phòng đại lý của Lloyd's. Ngày hôm sau, 17/3/1978 một đại diện của thống đốc ngân hàng trung ương của Guinea Bissau tới văn phòng đại lý này và bắt đầu hỏi chuyên viên điều tra tổn thất về cuộc nói chuyện qua điện thoại. Cả đại lý và vị chuyên viên đều không kể về cuộc điện thoại này, người ta cho rằng Moukarim đã nói ra hoặc điện thoại bị nghe lén. Vị khách đã tiết lộ rằng Moukarim đã xin phép đưa 2.200 tấn bột cà chua ra khỏi cảng để đưa vào kho và cuối cùng để bán chúng bằng cách tái xuất hoặc bán chúng tại thị trường địa phương.

Ngay khi thấy có vẻ là vị nhân viên điều tra từ Luân đôn tới đang đạt được tiến bộ trong việc điều tra của mình, chính quyền địa phương bắt đầu gây khó khăn cho công việc. Chính quyền cảng nói rằng họ không tìm hiểu được gì về việc vận chuyển hàng hoá và không thể nói được là có bao nhiêu hàng đã được đưa lên từ tàu Tarina T, bao nhiêu hàng đã được tái xuất và còn lại bao nhiêu. Tuy nhiên, nếu có người đã xin và được phép đưa ra khỏi cảng 2.200 tấn bột cà chua thì chắc là đã có một loại giấy tờ kiểm soát khối lượng hàng chính thức nào đó được lập.

Từ cảng ra về trắng tay, nhân viên điều tra thấy vị tổng giám đốc hải quan đã tới gặp đại lý của hãng Lloyd's và đòi xem thư ủy nhiệm chính thức của Vương quốc Anh. Anh nhân viên cũng biết được rằng người ta đã thành lập một hội đồng để điều tra về vụ bột cà chua và yêu cầu anh phải trình giấy phép cho họ. Giấy này lúc đầu đã được cấp nhưng sau đó người ta đã đòi lại. Khi đó anh nhân viên đã cố gắng đòi quyền đại diện về pháp lý nhưng được trả lời là vì Guinea Bissau không có bộ luật dân sự hay luật thương mại nên luật sư phải do chính phủ chỉ định và sau đó chỉ xét xử tại toà hình sự mà thôi.

Ngày 21/3, bộ tư pháp đã chỉ định Cô Steflan làm luật sư bào chữa công khai để xác định xem có hành động tội phạm nào không. Cô ta đã đưa tin là cả cô và nhân viên điều tra của Vương quốc Anh đều không được phép điều tra sự việc. Cô ta cũng khẳng định rằng hải quan không cần phải trả lời những câu hỏi của bộ tư pháp về vụ bột cà chua. Bất kỳ cố gắng nào nhằm bắt giữ hoặc ngay cả không cho phép di chuyển lô hàng cũng sẽ bị phạt nặng. Tuy nhiên, sau đó cô ta tiết lộ rằng các thùng bột cà chua đã được xếp lên một tàu tên là Gale để chở tới một cảng đích được giấu tên và vì việc điều tra đã kết thúc và người ta quyết định cho tái xuất lô hàng. Kết luận này được đưa ra sau khi nghiên cứu những giấy tờ mà Moukarim được phép đưa ra tại toà nhưng không hề có giấy tờ nào của nhân viên điều tra được đưa ra, những giấy tờ này đã chứng tỏ rằng hàng đã được chở đến Lybia.

Những giấy tờ này là có thật và đã được gửi cho cô Steflan nhưng cô này đã từ chối không nhận chúng và nói rằng sẽ lấy vào lúc khác. Vụ án đã bị khép lại. Moukarim đã được quyền nói trước toà nhưng nhân viên điều tra thì không. Tuy nhiên, đại lý của Lloyd's cũng đã có được một vài số liệu. 10.000 thùng bột cà chua đã được bán cho hai hãng tại địa phương, 75.000 thùng được xếp lên tàu Gale và 25.000 thùng khác thuộc quyền sử dụng của địa phương. Đó là bản tính toán đối với lô hàng ban đầu gồm 110.000 thùng hàng được xếp tại Hylạp để chở đi Lybia.

Nhưng con tàu Gal đăng ký tại Panama đã đi đâu? Nghe đồn rằng cảng đích của nó là Dubai nhưng người ta cho rằng cảng Conakry, ở xa hơn nữa trên bờ biển Tây phi mới là cảng đích của nó.

Để lấy được visa đi cộng hoà Guinea, cần phải bay sang Pari nhưng rồi cũng lấy được và nhân viên điều tra đã tới Conakry ngày 14/4/1978. Tại đó anh đã thấy một con tàu bề ngoài hoàn toàn giống tàu Gale nhưng lại mang tên Daller đang hối hả dỡ hàng là những thùng bột cà chua. Conakry có một ưu điểm hơn Bissau là có một đại biện lâm thời của Lybia tại đó là Abdul Gassim.

Ông này đã cùng nhân viên điều tra tới bộ ngoại giao, tại đo, trước mặt các sĩ quan cao cấp, người ta đã trình những giấy tờ cho thấy rằng hàng hoá đang được dỡ khỏi tàu Daler là tài sản của người Libya. Chính quyền Guinea đòi hỏi thêm các giấy tờ khác mô tả chi tiết về lô hàng cũng như một lá thư yêu cầu giữ hàng trong khu vực hải quan cho tới khi tương lai của nó được quyết định.

Thật lạ thay, đại lý của Lloyd's tên là Paterson Zochonia Guinee S.A lại nói rằng họ chẳng nhận được yêu cầu nào từ bộ phận tình báo của Lloyd's về việc tìm kiếm tàu Gale và hàng hoá của nó cả. Đại lý và nhân viên phụ trách tại cảng đã thử liên lạc với thuyền trưởng nhưng không được, nhưng một trong số thuyền viên - một người Ai cập đã than phiền về sự thiếu hụt thực phẩm và tiền ở dưới tàu, và tự nguyện cung cấp thông tin là tàu đã đổi tên 4 lần trong vòng 3 tháng và đã đổi quốc tịch từ Hylạp sang Panama. Anh ta không thể nhớ lại được tên ban đầu của tàu nhưng các

tên khác là Melanie, Daler và Gale. Anh ta cũng nói rằng vị thuyền trưởng hiện tại đã lên tàu tại Bissau.

Những ghi chép của cảng cho thấy tàu cập cầu ngày 29/3/1978 để dỡ 1530 tấn bột cà chua, khai rằng từ Las Palmas để gửi cho tuỳ viên thương mại Panama. Sau đó Abdul Gassim đã ghi lại được lời thú nhận từ thuyền trưởng rằng hàng đã được xếp tại Bissau.

Người ta cũng biết được rằng một hãng của Thuỵ sỹ tên là Oliver International S.A ở vùng Losan đã bán 75000 thùng bột cà chua cho Importex là đại lý mua hàng của Guinea. Giám đốc xuất khẩu của Oliver là P.H Kienberger đã ở Conakry và người ta đã nhanh chóng tìm ra ông ta. Ông này giải thích rằng công ty của ông ta đã được Etablissement Guimabi ở Giơnevơ chào hàng với "giá cực thấp". Người ta đã nói với họ rằng hàng đang nằm tại Las Palmas và sẽ được chở đến Tây phi với giá trọn gói được trả thông qua một nhà băng khi trình đủ các giấy tờ. Olivier International nghĩ rằng bột cà chua là số hàng thừa ra do cung ứng quá mức đặt hàng của người mua ban đầu và được bán một cách trung thực.

Công ty Thuỵ sỹ này đã kiểm tra tại một ngân hàng Thuỵ sỹ về tình trạng tài chính của người bán và được báo cho biết rằng theo như hiểu biết của ngân hàng thì mọi thứ đều hợp lệ cả. Người mua hàng của họ đòi phải có giấy chứng nhận vệ sinh thực phẩm và một giấy như vậy đã được cấp tại Las Palmas ngày 6/3 cùng với các giấy tờ khác. Những thứ này cũng tỏ ra hợp lệ cả mặc dù không ai có thể hiểu được tại sao một giấy chứng nhận vệ sinh thực phẩm lại được cấp ở Las palmas cho hàng được dỡ từ tàu Tarina ở Bissau. Sau khi đã có mọi thứ như nêu trên, Olivier International liền liên lạc với Importex và cơ quan này đã mua ngay số hàng bột cà chua với một giá hời như vậy.

Hành động đầu tiên của Kienberger lúc này là ngưng trả tiền cho Etablissement Guimabi, hủy hợp đồng với Importex và yêu cầu Importex phải trả cho công ty bảo hiểm Lybia số tiền đã được Olivier International thoả thuận là 862500 USD. Điều có thể thực hiện được với lô hàng là gửi chúng từ Conakry về Lybia, nhưng giải pháp khôn ngoan hơn cả đối với họ là để chúng lại Conakry và để chính phủ Guinea mua lô hàng này từ những người Lybia-chủ nhân hợp pháp của chúng. Như vậy sẽ tiết kiệm được tiền thuê tàu và dù gì đi nữa thì cũng nhớ là bột cà chua chỉ có thời hạn sử dụng khá ngắn.

Sự dàn xếp này chỉ giải quyết được một phần của vấn đề. Vẫn còn 25000 thùng ở Bissau và có thể tìm ra được nhưng 10000 thùng đã bán thì chắc chắn là bị mất vĩnh viễn.