

LỪA ĐẢO HÀNG HẢI QUỐC TẾ - PHẦN 12

TÁC GIẢ: ELLEN VÀ CAMPBELL

NGƯỜI DỊCH: NGUYỄN VĂN THƯ

Con đường phía trước –vai trò của các chính phủ – mô hình chống tội phạm hàng hải trong tương lai

Vai trò của các chính phủ

Một chính phủ muốn bắt đầu những biện pháp đặc biệt chống lại tội phạm hàng hải thì họ phải nhận thức được tính chất đặc biệt nghiêm trọng của vấn đề này. Các chính phủ phải có nghĩa vụ diệt trừ tất cả những hành vi tội phạm ở khu vực thuộc phạm vi quyền hạn của họ và chính họ phải quan tâm tới việc loại trừ càng nhanh càng tốt những vụ lừa đảo hàng hải.

Những tổn thất tiềm tàng của chính phủ không hề bị phóng đại và ta chỉ cần nhắc lại vụ lừa đảo cà phê ở Costa Rica năm 1959 đã làm chao đảo đến tận nền móng của nền kinh tế quốc gia và những rắc rối về chính trị của Nam phi trong vụ “Salem” năm 1980 để đánh giá ảnh hưởng về kinh tế và chính trị của những vụ lừa đảo hàng hải lớn hơn.

Trong hầu hết những vụ lừa đảo, chính phủ đều bị mất một khoản thu nhập nhất định. Chính những nạn nhân là người phải gánh chịu tổn thất kinh doanh, nhưng vì điều này thường có nghĩa là lợi nhuận kinh doanh bị sụt giảm nên sẽ kéo theo sự giảm bớt tiền thuế mà họ phải đóng.

Trong trường hợp có hàng dỡ khỏi tàu một cách bất hợp pháp thì chính phủ sẽ bị mất thuế nhập khẩu mà lẽ ra họ đã thu được. Ví dụ ở Liban lượng tổn thất này ước khoảng 500.000 Bảng mỗi năm do việc dỡ hàng khỏi tàu bất hợp pháp tại cảng Jounieh và những cảng không chính thức khác. Ngoài ra, những hàng bất hợp pháp này hiển nhiên là sẽ được đưa ra chợ đen và các chính phủ lại mất thêm thu nhập từ thuế doanh thu. Điều có ý nghĩa hơn nữa là sự hình thành và phát triển của thị trường chợ đen sẽ làm sứt mẻ nghiêm trọng quyền lực của chính phủ. Khi công chúng đã quen với thị trường chợ đen thì họ sẽ ít nhờ cậy vào chính phủ trong việc cung ứng những nhu cầu hàng ngày mà nhờ cậy nhiều vào những kẻ buôn lậu.

Sau vụ những nhân viên ngoại giao của họ bị giam giữ ở Iran, những nỗ lực của Mỹ trong năm 1980 dẫn đến việc tẩy chay buôn bán quốc tế với Iran đã tạo nên một ngành thương mại mới và phồn thịnh ở nước này về hàng tiêu dùng và hàng xa xỉ từng bị chính phủ cấm đoán. Chính phủ Iran đã hành động bằng cách ra lệnh là tất cả hàng nhập khẩu đều phải thông qua một cơ quan mới của chính phủ và nghiêm cấm các nhà nhập khẩu tư nhân nhập hàng.

Thường thì buôn lậu tạo môi trường cho những kẻ lừa đảo hoạt động. Chẳng những không có sự xuyên giảm nào trong các hoạt động lừa đảo, dường như những giao dịch mang tính lừa lọc ngày càng tăng và sự biến dạng của chúng cũng ngày càng trở nên phức tạp.

Do đó, đầu tiên và trước hết chính phủ cần nhận thức được tính chất nghiêm trọng của vấn đề.

Cùng với nhận thức đó, chính phủ cũng cần phải hiểu rõ rằng nếu họ thông qua những biện pháp đơn giản nào đó để chống lừa đảo hàng hải thì chúng sẽ chỉ có một tác động không đáng kể. Dĩ nhiên việc ban hành những biện pháp phức hợp sẽ kèm theo những tổn thất về tài chính nhưng chúng rất nhỏ bé so với những mất mát tiềm tàng. Hơn nữa hầu hết những phí tổn này sẽ được các ngành công nghiệp bảo hộ dưới dạng những loại thuế có được do lợi nhuận kinh doanh tăng lên.

Câu hỏi là liệu chính phủ có thể làm được những gì để đối phó lại lừa đảo hàng hải có lẽ không thích hợp lắm vì về mặt kỹ thuật, chính phủ có thể đưa ra bất cứ quy định pháp lý nào nếu họ muốn. Câu hỏi thích hợp hơn là chính phủ có thể sử dụng những biện pháp thực tế nào. Bất kể tính khốc liệt của vấn đề chống lừa đảo, không chính phủ nào muốn ban hành hay xem xét đến một biện pháp mà không tính đến đặc điểm chính trị của quốc gia lúc đó. Không chính phủ nào muốn ban hành một biện pháp mà nếu biện pháp đó không đạt được hiệu quả như mong muốn sẽ

dẫn đến những rắc rối về chính trị. Tương tự, bất cứ biện pháp nào được chính phủ đưa ra xem xét cũng phải phù hợp với tiêu chí và giá trị xã hội của nước đó. Chúng phải được mô tả rõ ràng phù hợp với hàng loạt những quy định và nguyên tắc cơ bản nếu chính phủ muốn giữ được lòng tin của công chúng.

Một trong những nguyên tắc đó là quyết tâm duy trì thể chế quyền lực và luật pháp. Bất cứ việc chọn một biện pháp nào để ban hành và cách thức thực hiện nó ra sao đều phải giữ được nền tảng duy nhất của chính thể được chọn lựa một cách dân chủ để hoàn thành chức năng này. Không cho phép và phải kiên quyết chống lại những hành động kiểu đoàn hội của ngành kinh doanh. Không nên để những bộ phận đặc biệt của chính phủ được trao quyền hạn quyết định các biện pháp mà không có trách nhiệm trước công chúng. Hơn nữa, bất cứ biện pháp nào cũng phải nằm trong phạm vi của luật pháp và được thực hiện theo đúng thể thức. Chính phủ cũng phải làm hết sức mình để bảo vệ quyền lợi và tài sản của công dân. Tuy nhiên, bất kể những điều nói trên, những biện pháp được ban hành phải có hiệu quả.

Biện pháp cuối cùng được thông qua phải xuất phát từ nhiều yếu tố như kinh nghiệm trước đây của chính phủ và khả năng hiện tại; mong muốn của chính phủ nhằm hỗ trợ cho một giá trị hay tiêu chí khu vực hay quốc tế nào đó như kiên quyết chống lại tội phạm hay bảo vệ quyền sở hữu tài sản hợp pháp; sự cần thiết phải thoả mãn những tiêu chí của kế hoạch kinh tế dài hạn và mục đích chính trị; năng lực và tính cách của những người chủ chốt trong chính phủ và những ước muốn nâng cao vị thế cá nhân và lòng tự trọng của họ; một sự đánh giá về nhu cầu của công chúng và ngành kinh doanh đối với hành động và một dự kiến về những biện pháp mà họ sẽ chấp nhận và không phản đối cũng như sự thừa nhận chung về những nguyên tắc đã nêu ở trên.

(1) Thiết lập các lực lượng đặc nhiệm quốc gia để chống lừa đảo hàng hải.

Hiện nay, không có hoặc hầu như không có sự hợp tác giữa các bộ phận khác nhau làm nhiệm vụ chống lừa đảo hàng hải của chính phủ. Thông tin và chuyên gia của một bộ phận hay một cơ quan hiếm khi được chia sẻ hay chuyển giao cho cơ quan khác. Tương tự, các bên khác nhau liên quan đến thương mại hàng hải quốc tế (tức là người mua, người bán, chủ tàu, người thuê tàu, thuyền trưởng, người bảo hiểm, ngân hàng và người môi giới) đều sở hữu những kiến thức nghiệp vụ riêng của mình về hệ thống thương mại trong đó lừa đảo có thể xảy ra. Tuy nhiên họ cũng hiếm khi đạt tới mức chuyên biệt. Hơn nữa, những thành phần cấu thành khác nhau của hệ thống này lại thường đối lập hoàn toàn với các chính phủ, nhất là khi nó quan ngại sự can thiệp của chính phủ hay của luật lệ vào thực tiễn kinh doanh. Ngành kinh doanh có thể từ chối hoặc không chịu hợp tác với các chính phủ vì sợ rằng sẽ tạo thành tiền lệ để sau này chính phủ có thể dùng cách đó để điều chỉnh hay cố gắng điều chỉnh ngành thương mại đường biển.

Một đơn vị đặc nhiệm được thiết lập ở cấp quốc gia với đại diện của cả chính phủ và ngành kinh doanh sẽ giúp khắc phục những vấn đề này. Nó sẽ có khả năng lấy được từ những nguồn khác nhau những thông tin và chuyên gia tốt cho công việc chung. Bằng cách đó sẽ tận dụng tốt hơn những nguồn lực có sẵn. Việc này sẽ giúp tiết kiệm được phí tổn về kinh tế cũng như thời gian cho đội đặc nhiệm để có thể hoạt động tích cực được ngay với một đội ngũ chuyên gia có năng lực.

Đội đặc nhiệm sẽ không làm chức năng của một ngân hàng thông tin về lừa đảo hàng hải đơn thuần mà còn phục vụ như một trung tâm hợp tác. Cần phải cho phép kết nạp những thành viên của ngành kinh doanh có năng lực tài giỏi về chuyên môn cần thiết cho những vụ việc cụ thể. Đội đặc nhiệm phải được sử dụng nhân sự và những báo cáo có thể chứa thông tin về lừa đảo hàng hải từ các bộ phận hay các cơ quan khác nhau của chính phủ. Ví dụ, Tuỳ viên thương mại ở các đại sứ quán của Anh tại hải ngoại luôn nhận được những báo cáo về những điều kiện và thực tiễn thương mại của địa phương. Họ cũng sẵn sàng tìm hiểu xác nhận bất cứ tư liệu thương mại nào liên quan đến lãnh vực của mình. Tương tự, các đại lý của Lloyd's có mặt tại rất nhiều cảng và tập hợp những báo cáo thường kỳ về việc di chuyển của tàu biển, những thông tin này có thể được đối chiếu và so sánh với những báo cáo tương tự do bộ quốc phòng cung cấp và đặc biệt hơn là do tình báo hải quân cung cấp.

Đội đặc nhiệm sẽ đặc biệt chú ý đến bất cứ hiện tượng hay đặc điểm nào có vẻ nổi lên từ những vụ việc lừa đảo hàng hải. Khi cũng cố được một đặc trưng nào đó, nó liền được phổ biến tự do trong ngành kinh doanh để giúp mọi người đề phòng. Những đặc trưng này cũng giúp đội đặc nhiệm trong việc phát hiện và phòng ngừa lừa đảo hàng hải. Cuối cùng, khi phát hiện được một vụ lừa đảo hàng hải, đội đặc nhiệm sẽ có những người đủ năng lực tiến hành điều tra và được quyền thực hiện việc bắt giữ.

(2) Thành lập một ngân hàng trung tâm để xác nhận tính xác thực của các tài liệu.

Lừa đảo bằng giấy tờ thường có thể phát giác được bằng một vài cuộc điện thoại đơn giản. Trong những trường hợp khác, cần phải kiểm tra chi tiết hơn. Tuy nhiên, hiện nay chưa có được phương tiện nào có khả năng xác nhận tính xác thực của những giấy tờ thương mại khác nhau. Phòng thương mại có thể chịu trách nhiệm xác nhận các giấy chứng nhận xuất xứ nhưng họ thường không có chuyên môn để phát hiện việc giả mạo. Họ cũng không có thiết bị hay những mối quan hệ để giúp mình theo kịp những kỹ thuật mới nhất được dùng để giả mạo giấy tờ. Ta không hy vọng có được một ngân hàng trung tâm để kiểm tra tính xác thực hay những đặc trưng khác của hàng triệu giấy tờ vận tải được lưu hành hàng ngày và bất cứ cố gắng nào để làm việc này sẽ dẫn đến một chi phí phụ thêm không thể chấp nhận được và những chậm trễ vô lý.

Tuy nhiên, trong một vài trường hợp có thể chuyển giấy tờ qua một tổ chức như Phòng hàng hải quốc tế với một điều kiện là để được điền vào tín dụng thư.

Một minh họa về việc suy tính trước và sự cẩn thận đã giúp người bán hàng bảo vệ mình như thế nào là vụ về một nhà xuất khẩu ở Châu Á. Ông này sống và làm việc ở Viễn đông và đã mua 10.000 tấn gạo Thái lan định để xuất khẩu sang Nigeria. Ông tới ngân hàng của mình để mở tín dụng thư và tại đó đã gặp một người bạn, người này đã cảnh báo ông rằng thường có những tàu bị biến mất ở khu vực này, đặc biệt là ở ngoài khơi Tây phi. Để ý đến những cảnh báo này, ông thuật lại nỗi e ngại của mình cho giám đốc ngân hàng và nói rằng ông muốn bảo vệ mình bằng cách đưa thêm một số điều kiện vào thư tín dụng. Giám đốc ngân hàng đã nhấn mạnh với ông rằng không nên mở một tín dụng thư phức tạp vì ngân hàng sẽ gặp rất nhiều khó khăn trong việc kiểm tra xem các điều kiện đã được đáp ứng chưa và sau đó họ đã quyết định mở một thư tín dụng đơn giản. Tuy nhiên, trong những điều kiện của tín dụng thư có một yêu cầu là người thụ hưởng phải trình một giấy chứng nhận của người xuất khẩu Châu Á chứng nhận rằng tất cả các điều kiện và quy định của hợp đồng đã được thực hiện đầy đủ.

Chính trong giấy chứng nhận này, người xuất khẩu Châu Á đã mô tả chi tiết những điều kiện mà người bán và người thụ hưởng tín dụng thư phải thực hiện đầy đủ. Chúng bao gồm :

- (1) phải có bằng chứng thỏa mãn về việc tàu được thuê được phép đi vào vùng nội thủy của Nigeria và tàu đó được phép cập cầu trong vòng 5 ngày kể từ lúc tàu tới vùng nội thủy của Nigeria. (điều này nhằm đảm bảo là hàng sẽ được dỡ khỏi tàu trong một khoảng thời gian hợp lý sau khi tàu rời Băng cốc.)
- (2) Để bảo đảm rằng tàu được thuê đủ khả năng đi biển, rằng chủ tàu phải chịu trách nhiệm và chịu toàn bộ chi phí cũng như phải bảo đảm rằng tàu không bỏ trốn cùng với hàng và để đảm bảo rằng những rủi ro được bảo hiểm liên quan đến việc thuê một con tàu được bồi đắp trong một thời gian hợp lý, cho phép ít nhất 15 ngày để bồi thường những tổn thất đó, đòi hỏi phải cung cấp những thông tin và giấy tờ sau:
 - (a) Tên đầy đủ và địa chỉ của chủ tàu và ngân hàng của họ, nơi có thể lấy được những báo cáo về thân thể của chủ tàu.
 - (b) Tên tàu và tất cả những mô tả đặc trưng thông thường của tàu kể cả tên của thuyền trưởng.
 - (c) Một bản sao chứng nhận sự xác thực của thỏa thuận về thuê tàu do người xuất khẩu Châu Á và chủ tàu được thuê ký. Bản sao của thỏa thuận phải nêu rõ mức cước thuê tàu. Tuy nhiên, trong thỏa thuận này phải có bằng chứng xác đáng về những vấn đề sau:
 - (i) Tuyến đường mà tàu sẽ chạy sau khi rời băng cốc.

- (ii) Khoảng thời gian tàu chạy tới Lagos/Apapa.
 - (iii) Những cảng ghé trong thời gian chuyến đi, số ngày cần có để tàu đi tới đích.
 - (iv) Cẩm tàu được thuê ghé vào bất kỳ cảng nào khác để nhận hoặc dỡ hàng.
 - (v) Một sự sắp xếp chắc chắn và ràng buộc trong đó yêu cầu phải tiếp tục cung cấp thông tin sau mỗi 3 ngày về vị trí của tàu ở trên biển.
 - (vi) Thông tin bằng telex về vị trí hàng ngày của tàu khi tàu còn cách cảng Lagos 3 ngày.
 - (vii) Tên và địa chỉ của đại lý tại Lagos.
- (3) Trong trường hợp tàu không được cập cầu trong khoảng thời gian hợp lý từ lúc nó tới vùng nội thủy của Nigeria, phải trình bằng chứng thoả đáng chứng minh là có đủ tiền cho tàu tiếp tục chờ cầu để dỡ hàng tới chừng nào còn thấy cần thiết. Nói cách khác là phải có đủ tài chính để tàu không phải bỏ đi mà không dỡ hàng trong trường hợp có sự tranh chấp nào đó nảy sinh giữa chủ tàu và người thuê tàu.
- (4) Thoả thuận thuê tàu phải nói rõ là tất cả những chi phí do chủ tàu chịu hay người thuê tàu chịu theo điều kiện của hợp đồng đều phải được chỉ trả thích đáng.
- (5) Cho quyền chỉ định một giám định viên của Lloyds kiểm tra hàng, phải báo cáo ít nhất 15 ngày trước khi tàu tới cảng nhận hàng để có thể thu xếp với giám định viên của Lloyds đến kiểm tra hàng.

Có lẽ không có gì đáng ngạc nhiên là người bán hàng đã quay lưng bỏ đi và chỉ sau đó nhà xuất khẩu Châu Á mới phát hiện ra rằng không hề có lô gạo đó và toàn bộ phi vụ là một vụ lừa đảo. Nhờ cẩn thận mà ông đã cứu mình khỏi một bàn thua.

(3) Công khai và giáo dục.

Biện pháp thứ ba là các chính phủ nên sẵn lòng công khai những mối quan tâm và tổ chức giáo dục. Các hội nghị và những buổi hội thảo nên được tổ chức thường xuyên để đảm bảo rằng ngành kinh doanh nhận thức được đầy đủ những vấn đề liên quan đến lừa đảo hàng hải. Bằng việc đưa ra một số biện pháp phòng ngừa đơn giản, chính phủ có thể chỉ cho mọi người cách tránh bị lừa đảo. Ngành kinh doanh cũng phải được cập nhật tất cả những diễn biến mới nhất của lừa đảo hàng hải, những thay đổi trong thực tiễn thương mại như đã đề cập ở trên cũng như về những kỹ thuật mới nhất của việc giả mạo giấy tờ.

Tất cả những điều tra về những vụ lừa đảo hàng hải nên được đưa ra công khai vì hai lý do quan trọng. Thứ nhất là công chúng sẽ tin tưởng và hy vọng vào chính phủ vì họ có thể thấy rằng chính phủ đã làm với tất cả khả năng của mình để bảo vệ quyền lợi và tài sản cho họ. Lý do thứ hai và có lẽ quan trọng nhất là sự công khai hoá có giá trị ngăn chặn không thể phủ nhận được. Cần phải có những hình phạt nghiêm khắc, điều này cho thấy chính phủ có thể phát hiện những mưu toan lừa đảo hàng hải và luôn bắt giữ những kẻ chịu trách nhiệm.

Tuy nhiên, lừa đảo hàng hải là một loại tội phạm mang tầm cỡ quốc tế. Không một chính phủ nào có thể đơn phương hành động chống lại nó mà lại đạt được tác dụng lâu bền. Sự hợp tác rộng lớn hơn ở tầm khu vực và quốc tế là cần thiết để thực hiện được việc này. Tuy nhiên, ở đây ta có thể đề xuất một loạt những biện pháp thực tế mà các chính phủ có thể chấp nhận ở cả mức khu vực hay quốc tế. Ví dụ với cộng đồng Châu Âu:

(4) Thành lập những lực lượng đặc nhiệm ở tất cả 21 quốc gia thành viên của Hội đồng châu Âu.

Các lực lượng đặc nhiệm theo đề nghị ở trên nên được thành lập ở tất cả 21 nước thành viên của Hội đồng Châu Âu. Những lực lượng này có chức năng như một bộ phận duy nhất của chính phủ chịu trách nhiệm chiến đấu chống lại lừa đảo hàng hải ở từng nước.

Tất cả 21 lực lượng đặc nhiệm phải hợp tác chặt chẽ với nhau. Khi có được những thông tin và kỹ thuật có tính chất quan trọng thì chúng cũng cần được trao đổi cho nhau. Nên trao đổi nhân sự cho nhau để từng lực lượng có thể đánh giá được những vấn đề hay những khó khăn đặc biệt mà các lực lượng khác đang gặp phải. Một trong những lợi ích thu được từ việc này là thiết lập được

mối quan hệ riêng giữa các lực lượng đặc nhiệm khác nhau. Điều này giúp đảm bảo rằng việc hợp tác sẽ được sẵn sàng tại bất cứ lúc nào cần đến.

(5) Thiết lập “đường dây nóng”

Việc thiết lập các đường dây nóng giữa văn phòng chỉ huy của các lực lượng đặc nhiệm quốc gia khác nhau hay giữa các bộ phận cảnh sát chịu trách nhiệm điều tra về lừa đảo hàng hải sẽ rất có ích khi gặp phải một vấn đề và một thông tin cụ thể hoặc cần một sự hợp tác khẩn cấp.

(6) Thiết lập một mạng lưới tư liệu bằng máy tính.

Cũng rất có lợi nếu thiết lập được một mạng lưới giữa các bộ phận lưu trữ bằng máy tính của các lực lượng đặc nhiệm hay các cơ quan cảnh sát khác nhau. Các cơ quan liên quan của các nước khác nhau có thể sử dụng thông tin có sẵn của nhau. Hiện nay, mạng lưới máy tính đã được nhiều ngành sử dụng ở từng cấp độ khác nhau.

(7) Thông qua những kế hoạch tiêu chuẩn hoá các giấy tờ

Các chính phủ nên thoả thuận với nhau một kế hoạch chuẩn hoá các giấy tờ dùng trong thương mại đường biển. Đi liền với việc này là nhu cầu phải bảo đảm an toàn, không để những giấy tờ này bị mất cắp. Ngoài ra, cần đặc biệt chú ý đến việc bảo đảm rằng những giấy tờ này chỉ do những người hay công ty hợp pháp ban hành và rằng chúng không dễ dàng sử dụng được cho việc lừa đảo. Muốn vậy thì cần phải thiết kế lại một vài loại giấy tờ.

(8) Có một lập trường dứt khoát về chống lừa đảo hàng hải

Các nước nên đưa ra một lập trường dứt khoát về chống lừa đảo hàng hải. Họ cũng nên đưa ra một kế hoạch chung để đấu tranh chống lừa đảo hàng hải và thoả thuận hợp tác chặt chẽ hơn nữa cho mục đích này.

(9) Gây áp lực với những nước không chú ý đến chống lừa đảo hàng hải.

Nên gây áp lực kinh tế và chính trị lên những nước không chú ý đến việc đấu tranh chống lừa đảo hàng hải. Có thể đạt được mục đích này bằng nhiều cách khác nhau nhưng cách có hiệu quả nhất là dùng hay đe dọa dùng biện pháp trừng phạt những nước không hợp tác. Trừng phạt tiêu cực là từ chối hoặc thu hồi những hợp đồng mua bán những dịch vụ hoặc sản phẩm liên quan đến lừa đảo của một nước nếu nước này không chịu có hành động tức thì, có hiệu quả chống lại lừa đảo hàng hải. Dạng phổ biến nhất của trừng phạt tiêu cực là hạn chế, thậm chí tẩy chay buôn bán với một nước cụ thể. Dạng khác của việc trừng phạt tiêu cực là từ chối trợ cấp hay giúp đỡ về kinh tế. Tuy nhiên việc trừng phạt như vậy hiếm khi đạt thắng lợi. Kinh nghiệm ở Rhodesia và Nam phi đã chứng minh điều này. Những nước bị tẩy chay thường có thể tìm được hàng từ những nguồn khác và một số công ty thường tiếp tục buôn bán một cách bất hợp pháp nhưng dưới một cái tên khác. Một cuộc tẩy chay buôn bán cũng ảnh hưởng đến kinh tế của nước thực hiện việc tẩy chay, nhất là khi nước này bị lệ thuộc vào hàng nhập khẩu từ nước ngoài. Nếu không đặt mua được hàng ở nước ngoài hoặc việc mua hàng bị chính phủ huỷ bỏ thì lợi nhuận kinh doanh sẽ bị giảm. Việc từ chối trợ cấp kinh tế cũng có thể phản tác dụng, nó làm cho nước từ chối trợ giúp bị xa lánh và gây nên trở ngại cho mối quan hệ thông thường dẫn đến việc rút lại lệnh tẩy chay khó khăn hơn.

Biện pháp có vẻ mang lại thành công hơn là trừng phạt tích cực. Nếu nước có liên can đồng ý đưa ra những biện pháp chống lừa đảo hàng hải thì sau đó sẽ được thưởng bằng cách tăng cường buôn bán hay trợ giúp họ. Điều này sẽ có một ảnh hưởng tích cực tới nền kinh tế của nước chủ trương trừng phạt. Tuy nhiên, các mối quan hệ quốc tế thường hướng tới biện pháp đe dọa hoặc trừng phạt tiêu cực hơn là biện pháp thưởng và trừng phạt tích cực. Do đó chúng mang dáng dấp của ý chí và quyết định về chính trị hơn là mong muốn tìm cách tốt hơn để đạt được thắng lợi.

(10) Ban hành quy định quốc tế mới

Các nước cũng nên nghiên cứu để đề xuất và ban hành những quy định quốc tế mới chống lại lừa đảo hàng hải. Tuy nhiên, bất cứ quy định quốc tế nào cũng cần phải có thời gian để có hiệu lực được. Trung bình phải mất khoảng 10 năm kể từ lúc được đề xuất, một công ước quốc tế mới có hiệu lực được. Một khoảng thời gian như vậy không thể ứng dụng ở đây được. Mặt khác, các nghị quyết lại có hiệu lực nhanh hơn nhiều, chúng mô tả một ý định và ràng buộc những quốc gia nào đã bỏ phiếu tán thành.

Do đó, bước đầu tiên cần làm là phải đề xuất một nghị quyết lên một hội đồng của tổ chức liên quan của khu vực hay quốc tế (UN, IMO, ICC, ICM hay EU) hội đồng này sẽ kêu gọi các nước thành viên làm tất cả những việc có thể được để chống lại lừa đảo hàng hải. Nó sẽ khuyến cáo các nước thành viên thông qua một kế hoạch hành động chung có thể bao gồm cả những công việc đã được nêu ở trên.

Cuối cùng một nghị quyết như vậy sẽ “thúc giục” các nước thành viên gây áp lực về kinh tế hay chính trị đối với những nước không chú ý đến chống lừa đảo hàng hải.

Mặc dù đây chỉ là bước đầu nhưng lại là bước quan trọng để thực hiện các bước tiếp theo. Ngoài ra, khi đã thành lập được một uỷ ban các chuyên gia thì những khuyến cáo mới sẽ được đưa ra và những khuyến cáo này, đến lượt chúng sẽ được đưa ra ở báo cáo cuối cùng và ở những nghị quyết trong tương lai.

(11) Phê chuẩn những quy định hiện có

Cuối cùng, các nước cần khẩn trương phê chuẩn những định chế quốc tế hiện có liên quan đến lừa đảo hàng hải. Ngoài ra cũng có nhiều biện pháp thực tế mà các chính phủ có thể làm được để chống lại lừa đảo hàng hải. Khi chính phủ đã nhận thức được về mức độ và những hậu quả tiềm ẩn của lừa đảo hàng hải, họ cũng sẽ nhận thức được sự cần thiết phải đưa ra những hành động ngay tức khắc để chống lại chúng.

Rất khó dự đoán được những kiểu dạng mới của lừa đảo hàng hải trong tương lai vì điều này còn tùy thuộc vào sự phát triển của các hình thái thương mại quốc tế. Khi giá dầu tăng đã dẫn đến những suy thoái nghiêm trọng và đã làm choáng váng nền kinh tế của nhiều nước. Sự suy giảm trong xuất khẩu của nhiều nước đã kéo theo sự suy giảm về nhu cầu nhập khẩu tại các nước này và ảnh hưởng đến vận tải biển. Sự dư thừa trọng tải làm cho nhiều tàu không hoạt động. Việc container hoá cũng ảnh hưởng sâu sắc đến thực tiễn vận tải đường biển. Một mặt nó giảm thiểu tội phạm ăn cắp vặt nhưng mặt khác nó đã giúp những kẻ tội phạm có khả năng kiếm được những kiện hàng có giá trị lớn hơn.

Không ai có thể đoán chắc được tình hình thương mại trong vòng 20 năm sau nhưng có một điều chắc chắn là những kẻ đã tổ chức những vụ lừa đảo hàng hải hiện nay sẽ tiếp tục làm việc đó, chúng sẽ thay đổi các cách thức cho thích nghi với tình hình rất nhanh và dĩ nhiên là những người làm công tác phòng chống tội phạm cũng sẽ có thêm phương tiện và biện pháp mới.
