

# دزدی دریائی و بمه

ترجمه: هادی دستباز

مقدمه:

موارد متعددی از سرقت‌های مسلحانه دریائی در جنوب شرقی آسیا در این سال مشاهده شده است. مؤسسه تحقیق کننده در (بزه‌کاریهای تجارتي بين المللی) (CCI) <sup>۱</sup> ضمن گزارش موارد عدیده، یک مورد خاص را به شرح زیر تحت بررسی قرار داده تا اثبات نماید که حملات مسلحانه با نقشه قبلی و بسیار ماهرانه انجام پذیرفته است.

یک کشتی حامل کالا در مسیر حرکت از بانکوک به بوسان <sup>۲</sup> توسط دزدان مسلح اشغال گردید. دزدان مسلح مکان دقیق و مسیر حرکت وی را می‌دانستند و دقیقاً معین بود که آنها با آمادگی قبلی اقدام به تخلیه کالای کشتی نموده‌اند.

حمله دقیقاً بعد از ساعت یک با مدام آغاز گردید. در آن زمان دو مرد مسلح در دوطرف پل ارتباطی کشتی ظاهر شدند. آنها اسلحه خود را به مغز افسر ارشد کشتی نشانه رفته و دستبندی به دستان وی زده و او را به عرشه و به کابین او هدایت کردند. مجموعاً ۴ مرد مسلح به کشتی وارد شدند که همگی مسلح بودند و در کمتر از ۳۰ دقیقه ۷ خدمه کشتی مجبور به اطاعت از آنها شدند. به خدمه گفته شد چنانچه از دستورات صادره اطاعت نمایند زنده خواهند ماند. مسیر حرکت کشتی تغییر داده شده و بر سرعت آن هم افزوده گردید. در طول روز بعد، بدنه کشتی رنگ آمیزی شده و اسم کشتی هم عوض شد. دزدان دریائی برای انجام این هدف خود استتیل هم به همراه خود آورده بودند. آنها هم چنین پرچم ملی کشور دیگری را هم به همراه داشتند که آن را برافراشتند. هیچگونه کوششی برای تغییر بندری که کشتی در آن به ثبت رسیده بود انجام

نگریدید.

کشتی مسیر خود را در دو روز آینده بطرف جنوب ادامه داد و افسران و سایر خدمه مرتباً به عرشه آورده می‌شدند تا مسیر حرکت کشتی را اصلاح نمایند. سرمهندس کشتی سه بار در طول روز به موتورخانه برده می‌شد تا بر وضعیت موتور کشتی و نحوه کار آن کنترل و نظارت داشته باشد. آخر الامر کشتی لنگر انداخت و دزدان دریائی با ساحل تماس گرفتند. در طول شب دزدان دریائی ورقه‌های روی را که در واقع همان کالای بار شده بود در بارچ‌ها تخلیه کردند. برای تخلیه از لیفت تراک استفاده شد و کل عملیات تخلیه دو روز و نصف بطول انجامید. در طول این مدت ملوانان و افسران کشتی اجازه نداشتند که به عرشه کشتی بیایند و کلیه پنجره‌های اتاق آنان با پارچه پوشانیده شده بود تا نتوانند نظاره گر عملیات باشند.

کشتی مدت دو روز دیگر در بندر باقی مانده و آنگاه لنگر برداشته و بطرف شمال و شمال غرب به حرکت در آمد. دو روز بعد کشتی لنگر انداخت و دزدان دریائی کشتی را ترک کردند در حالیکه سوار بر قایق نجات کشتی شده بودند. آنها ناخدای کشتی را به همراه برده بودند و به سرمهندس کشتی فرمان دادند که در مسیر ۳۰ برای دو ساعت حرکت کرده و آنگاه بطرف بانکوک تغییر مسیر دهد. به او گفته شد که نباید زودتر از ۵۶ ساعت به بانکوک برسد. بعد از اینکه دزدان دریائی کشتی را ترک کردند، ملوانان و خدمه متوجه شدند که دستگاه رادیویی آنها نابود شده است. چارت نیروی دریائی از هم دریده شده بود و نیمی از آن که نقشه آن منطقه را در برمی‌گرفت مفقود شده بود. بعلاوه دستگاه VHF آنها هم مفقود گردیده بود. زمانی که کشتی بالاخره به بانکوک رسید و با

مالک تماس گرفته شد، یازده روز از زمان بروز حادثه گذشته بود.

دزدان دریائی ناخدای کشتی را در قایق نجات به همراه خود برده بودند. آنگاه او را به یک کشتی کوچک سریع السیر انتقال دادند و از آنجا به یک کشتی ماهیگیری برده شد. کشتی ماهیگیری برای مدت هفت روز به مسیر خود ادامه داد و آنگاه پول اندکی به ناخدای کشتی داده شد و او را در ساحلی نزدیک تایلند و کامبوج پیاده کردند. به او گفته شد که ۱۲ ساعت بعد ازرها کردن باید گزارش واقعه را به پلیس بدهد. بالاخره او به بانکوک رسید و متعاقب آن به منزل خود به اروپا بازگشت اگرچه در زمان حمله و تصرف کشتی گلوله‌هائی هم شلیک شده بود ولی هیچیک از خدمه کشتی مورد اصابت قرار نگرفتند. بعضی از خدمه از محل سروصورت مورد ضرب و شتم به وسیله نوعی از سلاح چینی واقع شده بودند که سلاح در کشتی بر جای مانده بود.

اطلاعات بسیار اندکی در مورد دزدان دریائی در دست است. هیچیک از خدمه قادر به شناسائی زبان آنها نبودند، زیرا هر چهار نفر با انگلیسی دست و پا شکسته‌ای صحبت می‌کرده‌اند. یکی از دزدان از یکی از خدمه دعوت بعمل آورده تا به آنها پیبوند ولی چون با امتناع وی مواجه شدند به او گفتند که خطر دستگیری وجود ندارد و این ششمین حمله موفقیت آمیز این گروه است. حمله شباهت بسیار زیادی به حمله‌ای دارد که در سال ۱۹۸۶ در منطقه انجام پذیرفت و ممکن است که بعضی از این دزدان در آنها هم دست داشته باشند. حمله و عملیات با دقت بسیار طرح ریزی شده بود زیرا بکار گرفتن لیفت تراک برای انجام تخلیه، استفاده از استتیل برای تغییر نام کشتی و کاربرد پرچم ملی کشور دیگری همگی حاکی از برنامه ریزی دقیق بوده است.

ممکن است دزدان دریائی اطلاعات مورد نیاز خود را برای تنظیم عملیات سرقت مسلحانه از طریق گوش دادن به مکالمات ملوانان در بندر جمع آوری کرده باشند. تا این لحظه ۱۳ گزارش سرقت از این منطقه در سال جاری واصل شده است. که این آمار قابل مقایسه با سه سرقت انجام شده در سال ۱۹۸۹ نمی‌باشد و لذا اتحادیه ملی

کشتیرانی سنگاپور از مقامات مسئول تقاضای بررسی و حمایت را برای انجام عملیات حمل و نقل دریائی نموده است.

### مسلح کردن خدمه یک راه حل است اما راه حل واقعی در ساحل قرار دارد

در ماه اکتبر گزارش حمله به کشتی مارتا<sup>۳</sup> باعث شد که بار دیگر راه و روش‌های بسیار دقیق و برنامه ریزی همه جانبه دزدان دریائی مورد بحث محافل جنوب شرقی آسیا قرار گیرد. مؤسسه CCI بار دیگر بررسی همه جانبه‌ای را در مورد یکی از این حملات انجام داده است. که بطور مختصر به شرح آن می‌پردازیم.

تحقیق در مورد حمله به کشتی مارتا ادامه دارد. تحقیقات پلیس آلمان نشان دهنده این واقعیت است که ممکن است عوامل از داخل در این سرقت دریائی دست داشته باشند. در همین زمان گزارش حمله به دو کشتی استرالیائی در سواحل سنگاپور منتشر شد. سخنگوی خط کشتیرانی که همان موسسه حمل باکانتیر به نام (ABC) بود اظهار داشت که دزدان دریائی برای ورود به کشتی از چنگک‌های مخصوص استفاده کرده و به کشتی تانت اکسپرس<sup>۴</sup> و کشتی دیگرش بروسل<sup>۵</sup> وارد شده‌اند.

سخنگوی خط کشتیرانی اظهار داشت که دزدان بسیار حرفه‌ای عمل کرده‌اند، زیرا آنها در شب کشتی را روی صحنه رادار دیده، با قایق‌های سریع السیر خود را به کنار کشتی رسانیده و آنگاه با پرتاب قلاب به کشتی وارد شده‌اند.

در شب حمله اندکی در روی عرشه کشتی در تردد و رفت و آمدند و به همین لحاظ دزدان پس از ورود به کشتی راه خود را بسوی کابین ناخدای کشتی ادامه داده‌اند، زیرا مطلع بودند که تنها ناخدای کشتی است که می‌تواند گاو صندوق کشتی در کجا قرار دارد.

بر اساس اظهارات ناخدای کشتی ۲۰ هزار تنی «تنت اکسپرس»، کاپیتان «تیم باند»<sup>۶</sup> چهار مرد در ساعات اولیه روز ۲۱ سپتامبر در حالیکه کشتی در ۲۰ مایلی جنوب سنگاپور قرار داشت وارد کشتی شدند. دزدان همگی آسیائی بوده و یکی از آنها نقابی به شکل نینجا<sup>۷</sup> به

صورت داشت. آنها به داخل کابین ناخدا پریده و با تهدید اسلحه سرد او را وادار کردند که محل گاو صندوق را به آنها نشان دهد. آنها با برداشت ۱۱ هزار دلار دست و پای او را بسته و از کابین خارج شدند.

کاپیتان باند می‌گوید که سه ساعت قبل از شروع حمله به کشتی او، پیام رادیویی از یک کشتی هندی دریافت کرده که اظهار داشته توسط سارقین مورد حمله قرار گرفته است. او می‌گوید با گوش کردن به طول امواج متفاوت دریافتی این که حملات دیگری در همان روز در منطقه انجام شده است.

قایق‌های کوچک تر طعمه‌های مناسب‌تر و آسان‌تری برای دزدان دریائی به حساب می‌آیند و بدین جهت در ۶ ماهه اول سال ۱۹۹۰ مجموعاً ۳۳ مورد دزدی دریائی گزارش شده است که ۲۴ مورد آن با درگیری توأم بوده که حاصل آن ۹ کشته و ۲۲۶ مفقود الاثر بوده است که از تعداد مفقودین ۴۶ نفر آنها زن بوده‌اند که هرگز پیدا نشدند. باید به این تعداد ۳۵ مورد تجاوز به عنف را هم اضافه کرد. گزارشات دریافتی حکایت از این دارد که تاکنون ۱۸ مظنون دستگیر شده‌اند. در دو محاکمه اخیر معلوم شد که ۱۴ نفر آنها گناهکار بوده‌اند. البته از سرنوشت ۲۹ مظنون بعدی اطلاعی در دست نیست.

اگر نظری به سرنوشت کشتی‌های بزرگ که هدف‌های به مراتب آسان‌تری برای دزدان دریائی هستند بیفکنیم، مشاهده خواهیم کرد که درصد میزان مقاومت ملوانان بسیار اندک است و سؤال این است که باید از ملوانان این انتظار را داشت که زندگی خود را برای حفظ کالا به خطر اندازند یا خیر؟

توصیه‌های بعضی از مالکین کشتی به خدمه این است که در صورت مواجه شدن با حمله، آنها باید خودشان را در پل کشتی<sup>۸</sup> محبوس نمایند توصیه مناسبی بنظر می‌رسد اما بهر حال نقشه کشتی در اختیار دزدان غارتگر قرار می‌گیرد. بعضی از افراد در صنعت حمل و نقل این سؤال را مطرح می‌نمایند که آیا وقت آن نرسیده که کشتی‌ها را و خدمه را مسلح نمائیم تا در صورت بروز حمله بتوانند مقاومت نمایند. اینگونه اقدامات احتیاطی باید با دقت و کنترل بسیار زیادی انجام و در صورت اصرار و ابرام در این مسئله،

خدمه باید با آموزش نظامی نحوه استفاده از سلاح گرم را فراگیرند. دانستن این که چگونه باید از یک سلاح گرم استفاده کرد یک مسئله است و حال آنکه نشانه روی آن بر روی یک شخص و چکانیدن ماشه و عواقب روحی آن و منطقی قلمداد کردن این حادثه مسئله دیگری است. اگر این سؤال از بسیاری دریانوردان بشود، اکثریت آنها با گرفتن زندگی افراد به منظور حفظ مال و اموال موافق نیستند.

باید به این مسئله دقت کرد که بسیاری از حملات دزدان دریائی در دریا‌های جنوب شرقی آسیا به وسیله مردانی صورت می‌پذیرد که صرفاً مجهز به چاقو و یا چماق می‌باشند، و لذا دانستن این واقعیت که ملوانان کشتی‌هایی که مورد حمله آنها قرار می‌گیرد مسلح هستند ممکن است بعنوان یک عامل بازدارنده تلقی شود، اما در بسیاری از موارد ممکن است باعث اعمال فشار گردد و دزدان دریائی هم خود را مسلح نمایند که در اینصورت در صورت بروز درگیری تعداد قربانیان بمراتب بیشتر از آن چیزی خواهد بود که بدان اشاره کردیم.

مسلماً با توجه به این که دزدان دریائی در ساحل زندگی می‌کنند، پاسخ در ساحل نهفته است پلیس ملی کشورها و اجرای قانون توسط مجریان آن باید با شدت بیشتری پی گیری شود تا رد دزدان، دریائی شناخته شود. آنچه که مورد نیاز است، جلسه مشترکی از تمام مسئولانی است که در منطقه حضور دارند و باید دزدی دریائی را مورد بررسی قرار دهند و اقدامات فوری و جدی مبذول دارند، آنهم قبل از این که دزدان دریائی بر قایق‌های سریع السیر خود سوار شده و از منطقه گریخته و در دریا‌های آزاد تولید مشکلات دیگری را بنمایند.

### دزدی دریائی و قانون

دزدی دریائی در مفهوم بین‌المللی امروزی خود به مفهوم هرگونه اعمال غیر قانونی توأم با خشونت و ضبط است که توسط یک کشتی و خدمه‌اش بر علیه کشتی دیگری در دریای آزاد اعمال می‌گردد که این یکی از خطرات کلاسیک، رایج و متداولی است که در رابطه با خطر تجارت دریائی قرار دارد. از آن جایی که قوانین و

بسیاری جهات این عمل باعث کاهش شدت اثر قوانین مربوط به دزدی دریائی گردیده و آن قانون را تبدیل به یک چهل تکه ناهمگون و نامتجانسی می‌نماید که در رقابت با قوانین داخلی هر کشوری قرار می‌گیرد و در واقع بسیاری از افراد معتقدند و حاضر به بحث و مجادله هم هستند که «بزه‌های بین‌المللی» و دزدی دریائی چیزی بیشتر از خلاصه قوانین ایالتی هر کشوری نیست.

بحث متضاد آن این است که کنوانسیون سال ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حق قضاوت را به کشورها واگذار می‌کند تا به مبارزه با دزدی دریائی پرداخته و افراد مسئول و مقصری را که در دریای آزاد دستگیر و پیدا می‌نمایند تنبیه کنند.

### دزدی دریائی و بیمه دریائی

از آنجا که دزدی دریائی کم و بیش بصورت یک مزاحمت و خطر مستمر برای بازرگانی بین‌المللی درآمده است، جای تعجب نیست اگر صاحبان کشتی‌ها و کالای بازرگانی بخواهند خودشان را بنحوی بیمه نمایند که پوشش بیمه‌ای آنها خسارات و ضرر و زیان‌های وارده به کشتی و کالا را که در اثر دزدی ایجاد شده باشد پردازد. دو راه حل و روش متفاوت برای ارائه یک چنین پوششی وجود دارد. پوشش در قبال خسارت و ضرر و زیان‌های ناشی از دزدی دریائی می‌تواند یا بخشی از پوشش بیمه دریائی باشد که بازار بیمه بین‌المللی در دسترس قرار دارد. و یا این که خطر دزدی دریائی به مثابه سایر خطراتی تلقی گردد که قابل مقایسه با خطرات طبیعی و یا اتفاقات ناگوار دریائی از قبیل تصادم و یا بگل نشستن کشتی باشد. جای دیگر این خطر، بیمه نامه‌های خطر جنگ است که صاحبان کشتی و کالا منعقد می‌نمایند تا خطرات گوناگون، متعدد و مهمی را که در بیمه نامه‌های استاندارد باربری پوشش ندارد، تحت پوشش قرار دهند. متأسفانه قوانین و هماهنگی برای یک بازار صحیح بیمه باربری وجود ندارد. تا اوایل سال ۱۹۸۰، بازار بیمه انگلیس تمایل داشت که با خطر دزدی دریائی بعنوان یک خطر جنگ و ضمیمه بیمه نامه باربری برخورد نماید. اما امروز با طرح جدید صور و اشکال متفاوت بیمه‌های باربری که توسط انستیتوی بیمه گران لندن طرح ریزی شده

مقررات تجارتی اغلب دزدی‌های دریائی را یک سرقت ساده و یا دزدی مسلحانه تلقی نمی‌نماید، می‌توانیم چنین نتیجه‌گیری نمائیم که حرف دزدی دریائی از همان زمان‌های دوری که جوامع به کار دادوستد دریائی اشتغال داشته‌اند وجود داشته است.

### دزدی دریائی و حقوق بین‌المللی عمومی

با توجه به این که مبدأ و سرچشمه پیدایش دزدی دریائی بعنوان یک بزه و جنایت در آداب و رسوم و یا در قوانین و مقررات موضوعه قرار دارد، قابل تعجب نیست که تعریف موجود از دزدی دریائی در حقوق بین‌المللی عمومی از قرون وسطی تا قرن بیستم باعث بروز دشمنی و عداوت گردیده است. در اولین کوشش‌های انجام شده توسط سازمان ملل متحد به منظور تدوین طرح قانون دزدی دریائی و شرایط آن به منظور جلوگیری از دزدی دریائی، به دلیل عدم حمایت کلیه اعضا در سال ۱۹۳۷ مطرح نگردید.

یک طرح، دیگر آنهم قبل از جنگ برای کنوانسیون دزدی دریائی بوسیله مرکز تحقیقات و مطالعات هاروارد انجام شد که بعنوان پایه و اساس برای کنوانسیون دریای آزاد سال ۱۹۵۸ سازمان ملل قرار گرفت که این کنوانسیون بوسیله کمیسیون حقوق بین‌المللی اداره گردید. این کنوانسیون در قوانین موضوعه خود در مواد ۱۴ تا ۲۱ به بحث درباره قوانین دریائی می‌پردازد. شرایط دزدی دریائی کنوانسیون دریا‌های آزاد عیناً در مواد ۱۰۰ تا ۱۰۷ تکرار شده که هنوز در کنوانسیون مربوط به قوانین دریای آزاد در سال ۱۹۸۲ هنوز به تأیید و تصویب نرسیده است.

تاریخچه کوشش‌ها و پیشرفت‌های انجام شده برای تنظیم و تدوین قوانین مربوط به دزدی دریائی بعداً مورد بحث قرار خواهد گرفت شرایط بسیار واضح و روشن است. برای اثبات عمل دزدی دریائی، باید یک کشتی دزدان دریائی و یک کشتی قربانی وجود داشته باشد و عمل انجام شده هم می‌بایست در دریا‌های آزاد به وقوع پیوندد. هر گونه عملی که در آب‌های ساحلی صورت پذیرد در حیطه قوانین داخلی آن کشور تلقی می‌گردد. از

موضوع فرق نموده است که نمونه‌هایی از آن نقل خواهیم کرد.

بسیاری از بازارهای بیمه باربری کالا در کشورهای متفاوتی که تحت بررسی و مطالعه آنهم در زمانی قرار گرفته‌اند که شرایط جدید بیمه‌های باربری کالا مورد توافق قرار گرفته از الگو و شیوه مذکور در گزارش بیمه‌ای سال ۱۹۸۲ اتحادیه بین‌المللی بیمه باربری متابعت و پیروی می‌نماید. در این گزارش و تحقیق مسجل و معین شد که کشورهای اتریش، کانادا، دانمارک، فرانسه، آلمان، یونان، مجارستان، ایرلند، ایتالیا، نروژ، نیجریه، اسپانیا و البته انگلستان از دزدی دریائی به عنوان یک خطر دریائی یاد می‌کنند در حالیکه استرالیا، چکسلواکی، مصر، فنلاند، ژاپن، هلند، پرتغال، اردن، سوئیس، تایوان و ایالات متحده و یوگسلاوی خطر دزدی دریائی را خطر جنگ تلقی می‌کنند مشروط بر این که خریدار بیمه هر دو نوع بیمه‌نامه را برای کشتی و کالا خریداری کرده باشد، اما مشکلی که ممکن است بروز نماید این است که محتمل است نزاع قانونی بروز نماید که کدامیک از این بیمه‌نامه‌ها باید مورد استفاده جهت جبران و پرداخت غرامت قرار گیرد.

خطر دزدی دریائی در شرایط بیمه‌نامه باربری "A" انستیتوی بیمه گران لندن از تاریخ ۱/۱/۱۹۸۲ تحت پوشش قرار گرفته است. شرایط کلاز "A" در واقع شرایط بیمه‌نامه باربری تمام خطر می‌باشد، مواد شماره ۶ لغایت ۳-۷ پوشش دهنده دزدی دریائی بشرح زیر می‌باشد:

۶- تامین این بیمه به هیچ وجه شامل خسارت، آسیب یا هزینه ناشی از موارد ذیل نمی‌باشد:

- ۱- ۶- جنگ، جنگ داخلی، انقلاب، شورش، قیام یا زدوخوردهای ناشی از آن یا هر گونه عمل خصمانه توسط یا بر علیه نیروی دشمن.
- ۲- ۶- ضبط، تصرف، توقیف، حبس یا بازداشت (باستثنای دزدی دریائی) و نتایج ناشی از آنها و یا مبادرت به آنها.
- ۳- ۶- مین‌ها، اژدرها، بمب‌های عمل نکرده یا سایر سلاحهای جنگی عمل نکرده.
- ۷- پوشش این بیمه به هیچ وجه شامل خسارت، آسیب یا

- هزینه ناشی از موارد زیر نمی‌شود.
- ۱- ۷- عمل اعتصاب کنندگان، کارگران مواجه با تعطیل کارگاه یا اشخاصی که در درگیری‌های کارگری، آشوب یا اغتشاش داخلی شرکت می‌کنند.
- ۲- ۷- اعتصاب، تعطیل کارگاه، درگیری‌های کارگری، آشوب‌ها یا اغتشاش داخلی.
- ۳- ۷- عمل تروریست یا هر شخصی با انگیزه‌های سیاسی.

باید به این واقعیت توجه شود که در این نوع پوشش بیمه‌ای عملیات تروریستی دارای پوشش بیمه‌ای نبوده و این خطر را در پوشش خطر جنگ ارائه داده است. در مورد بیمه‌نامه بدنه کشتی انستیتوی بیمه گران لندن، همین شیوه تعقیب شده و در واقع خطر دزدی دریائی به عنوان یک خطر رایج دریائی تلقی شده است که مواد ۶ لغایت ۳-۶ بیان‌گر همین واقعیت است.

#### ۶- خطرات

- ۱- ۶- پوشش این بیمه‌نامه شامل خسارات یا آسیب‌های وارده به مورد بیمه که ناشی از خطرات زیر باشد می‌باشد.
- ۱- ۶- ۱- خطرات دریا، رودخانه‌ها، دریاچه‌ها و یا هر آب دیگری که قابل کشتیرانی باشد.
- ۲- ۶- ۱- آتش سوزی، انفجار
- ۳- ۶- ۱- سرقت به عنف (مسلحانه) که توسط اشخاصی به غیر از خدمه و کارکنان کشتی صورت پذیرفته باشد.
- ۴- ۶- ۱- سبک‌سازی کشتی.
- ۵- ۶- ۱- دزدی دریائی.
- ۶- ۶- ۱- شکست و یا تصادم با دستگانهایی هسته‌ای و یا راکتورهای اتمی.
- ۷- ۶- ۱- تصادم با هواپیما و یا سایر اجسام مشابه، و یا اجسامی که از آن سقوط نماید، وسایل نقلیه زمینی و یا اسکله یا هرگونه تأسیسات بندری.
- ۸- ۶- ۱- زلزله، آتش‌فشانی و یا رعدوبرق.
- ۲- ۶- تامین این بیمه شامل خسارات و یا آسیب‌های وارده به مورد بیمه که ناشی از موارد زیر باشد می‌گردد.

۱-۲-۶ - تصادم در بازگیری، تخلیه و یا جابجایی کالا و یا سوخت.

۲-۲-۶ - انفجار دیگ بخار و یا شکست میل لنگ و یا هرگونه عیب و نقص پدیده آمده در بدنه ماشین آلات.

۳-۲-۶ - غفلت و سهل انگاری، کاپیتان، افسران، خدمه و یا ناخدا.

۴-۲-۶ - غفلت و سهل انگاری تعمیر کنندگان و یا کرایه کنندگان مشروط بر این که تعمیر کنندگان و کرایه کنندگان بیمه گذار محسوب نشوند.

۵-۲-۶ - ایجاد خسارات عمدی<sup>۱</sup> توسط کاپیتان، افسران، و یا خدمه مشروط بر این که این گونه خسارات و یا آسیب های ناشی از میل و یا غفلت و سهل انگاری عمدی بیمه گذار مالکین و یا مدیران آن نباشد.

۳-۶ - کاپیتان، خدمه و یا ناخدا با توجه به مفاد مفهوم ماده ۶۵ این کلاز مالک شناخته نمی شوند حتی اگر دارای سهامی هم باشند.

مجدداً اگر نگاهی به بیمه جنگ بدنه کشتی بیفکنیم، درک می کنیم که اعتصاب و عملیات سوء عمدی که بعلت عملیات تروریستی و یا بدخواهانه انجام شده باشد جزو استثنائات قرار داده شده است. در مواد ۲۳ لغایت ۲-۲۵ شرایط جنگ بدنه کشتی چنین آمده است.

### ۲۳ - استثنائات خطر جنگ.

تأمین این بیمه به هیچ وجه شامل خسارت، آسیب، مسئولیت ناشی از موارد ذیل نمی شود.

۱-۲۳ - جنگ، داخلی، انقلاب، شورش، قیام و یا زدوخوردهای ناشی از آن و یا هرگونه عمل خصمانه توسط یا بر علیه نیروی دشمن.

۲-۲۳ - ضبط، تصرف، توقیف، حبس یا بازداشت (باستثناء دزدی دریائی و ایجاد خسارات عمومی توسط ناخدا و یا خدمه و نتایج ناشی از آنها و یا مبادرت به آنها.

۳-۲۳ - مین ها، آژدرها، بمب های عمل نکرده و یا سایر سلاح های جنگی عمل نکرده.

۴-۲۴ - شرط استثناء اعتصابات.

تأمین این بیمه به هیچ وجه شامل خسارت، آسیب یا هزینه ناشی از موارد زیر نمی شود.

۱-۲۴ - عمل اعتصاب کنندگان، کارگرانی که مواجه با تعطیل کارگاه شده اند، و یا اشخاصی که درگیریهای کارگری، آشوب یا اغتشاش مشارکت دارند.

۲-۲۴ - عمل تروریست ها و یا هر شخصی با انگیزه های سیاسی.

۲۵ - شرط استثناء عملیات سوء عمدی.

تأمین این بیمه به هیچ وجه شامل خسارت، آسیب، مسئولیت و یا هزینه ناشی از موارد زیرین نمی شود:

۱-۲۵ - انفجار مواد متفجره

۲-۲۵ - هرگونه سلاح جنگی و یا اقدامات عمدی هر فرد که بعلت هرگونه انگیزه های سیاسی صورت پذیرفته باشد.

از زمان بررسی و بازنویسی مجدد کلازهای انستیتوی بیمه گران لندن، اکنون دیگر مخاطره آمیز بنظر نمی رسد اگر بگوئیم که خسارات و یا آسیب های ناشی از دزدی دریائی امروزه یکی از خطرات رایج و روزمره و واقعی بیمه نامه های باربری دریائی بدنه کشتی و حمل کالا می باشد (با حمل تمام خطر کالا) و لذا پی آندای (P and I)، پوشش بیمه ای و پرداخت غرامات و یا مسئولیت مالک کشتی در قبال اشخاص ثالث) بنا بر ضرورت باید شرایطی را بر اساس همین دیدگاه و بینش تنظیم نماید. شرایط تنظیم شده توسط اتحادیه تعاونی بیمه گران کشتی های بخاری انگلستان «برهودا» را می توان بعنوان یک نمونه و الگو برای بررسی قرار داد.

### استثنائات خطر جنگ

اتحادیه هیچگونه خسارتی را که ناشی از تعهدات و یا هزینه های ایجاد شده باشد به مالکان (بدون در نظر گرفتن این واقعیت که ممکن است علت آن ناشی از غفلت و سهل انگاری مالک و کارکنان وی باشد) پرداخت نمی کند، مشروط بر این که خسارت یا آسیب، صدمه بدنی، ناخوشی و یا مرگ و یا سایر حوادثی که بعلت آن این مسئولیت و هزینه پدید آمده بعلت یکی از دلایل زیرین باشد.

۱- جنگ، جنگ داخلی، انقلاب، شورش، قیام یا زدوخوردهای ناشی از آن یا هرگونه عمل خصمانه توسط یا

بر علیه نیروی دشمن.

۲ - ضبط، تصرف، توقیف، حبس یا بازداشت (باستثناء دزدی دریائی و Barratry) و نتایج ناشی از آنها و یا مبادرت به آنها.

۳ - مین، اژدرها، راکت ها، گلوله ها، مواد منفجره و سایر اسلحه های مشابه جنگی (مشروط بر اینکه این مسئولیت ها همیشه شامل حمل و نقل این گونه اسلحه ها که می تواند ناشی از دستور دولت و بر اساس یک موافقتنامه کتبی مسئولان باشد) مشروط بر این که کاربرد آن به منظور اجتناب و یا کاهش تعهدات، هزینه ها باشد که در غیر این صورت در محدوده پوشش ارائه شده توسط اتحادیه قرار می گرفت.

به دلیل ایجاد هماهنگی در بین صنعت P and I یک تمایل ضمنی برای ارائه تسهیلاتی برای بیمه مسئولیت خطرات جنگ وجود دارد. متن ارائه این خدمات بشرح زیر تدوین شده است:

«مدیران ممکن است تصمیم به ارائه پوشش خاصی برای اعضاء خود در قبال تمامی خطرات مذکور در این مقررات بنمایند که در غیر این صورت مسئولیت ها و یا هزینه ها بر اساس این شرایط استثناء می شده است و این که این پوش مخصوص باشد محدود به مبلغ و یا میالغی باشد و یا این که مشروط به چنان شرایطی باشد که ممکن است مد نظر مدیران قرار گیرد».

با وجود در نظر گرفتن موارد بالا، فلسفه وجودی پوشش بیمه باربری معین و مشخص است. دزدی دریائی را نمی توان به عنوان یکی از مصادیق خطر جنگ شناخت. اثبات این مسئله بر عهده بیمه گران باربری است و بدین لحاظ نشان داده میشود که یک خسارت و یا زیان وارده بعلت دزدی دریائی یک پوشش استثناء در خطر جنگ، بواقع و یا بر اساس قانون، می باشد و بدین ترتیب قابل پرداخت بوسیله بیمه گران برای آن خسارت مورد بحث می باشد. یک خسارت بزرگ برای پرداخت و تصفیه ممکن است بهانه ای به دست دهد تا از نقطه نظر قضائی بتوان مسئله خسونت در دریا را بعنوان یک عمل تروریستی (یک خطر جنگ) و یا یک عمل دزدی دریائی (یک

خطر باربری) محسوب نمود. این امکانات باعث سوق دادن طراحان و نویسندگان قوانین و مقررات دو موسسه اتحادیه تعاونی خطرات جنگ انگلستان<sup>۱۱</sup> و اتحادیه تعاونی خطرات جنگ هلنیک<sup>۱۱</sup> با محدود کردن این دورنما از طریق این امر که پوشش خطرات جنگ شامل خطرات دزدی دریائی هم گردد که این هم از طریق ارائه یک بیمه نامه دو بل ممکن است. قوانین ۱-۱۳-۳ لغایت ۵-۱۳-۳ اتحادیه هلنیک<sup>۱۲</sup> سال ۱۹۸۸ مشخص کننده غالب موارد عملی هر چند کوچکی می تواند باشد که بعنوان سرقت های متناوب اتفاق می افتد.

#### دزدی دریائی و سرقت همراه با خسونت - محدودیت در مبالغ قابل بازیافت

۱- ۱۳-۳ - مبالغ قابل بازیافت بوسیله مالک کشتی که دچار خسارت ناشی از دزدی دریائی و یا سرقت توام با خسونت از سوی افرادی خارج از خدمه و کارکنان کشتی شده باشد، محدود به محدودیت های اعمال شده در قوانین ۱- ۱۳-۳ لغایت ۵- ۱۳-۳ می باشد.

۲- ۱۳-۳ - این چنین خساراتی باید مشروط به وجود فرانشیزی<sup>۱۳</sup> باشد که مدیران آن را قبل از آغاز سال بیمه ای که در آن خسارت واقع شده است تعیین و مشخص می نمایند.

۳- ۱۳-۳ - اگر خسارت وارده مربوط به وجوه نقدی نگهداری شده در صندوق کشتی و توسط کاپیتان و یا نماینده کشتی به منظور اشتغال کشتی به دادوستد داشته باشد، آنگاه با توجه به ماده قانونی ۴- ۱۳-۳ باز یافت خسارت از اتحادیه در رابطه با این گونه خسارت نقدی محدود به حداکثر تا مبلغ ۲۰/۰۰۰ دلار برای هر حادثه و یا واقعه خواهد بود.

۴- ۱۳-۳ - اگر کشتی با توجه به ماده ۵- ۱۱-۳ به عنوان خسارت کلی تلقی گردد، مسئولیت و تعهدات اتحادیه در رابطه با خسارت کشتی و خسارت وجوه نقد مذکور در ماده ۳- ۱۳-۳ بیشتر از جمع موارد زیر نخواهد بود.

الف - ارزش بیمه نامه که بر اساس... و

ب - سرمایه بیمه در رابطه با کرایه بار و سایر هزینه ها.

و استاندارد بیمه‌های دریائی (بدنه) که از طریق کاربرد کلاذ ۲۳ کلاذ استثنائات خطر جنگ) کلاذ ۲۴ (استثنائات خطر اعتصاب) و کلاذ ۲۵ (استثنائات خطرات عمدی با سوئیت) از شرایط بیمه بدنه انستیتوی Time (چاپ، ۱/۱۰/۱۹۸۳).

لازم به ذکر این نکته هستیم که تمامی شرایط جدید تنظیم شده‌ای که مورد استفاده بوسیله بازار لندن قرار گرفته به راهی رفته که اثر آن ارائه پوشش به راه و شیوه‌ای است که در مقایسه با شرایط قدیمی بصورت ساده‌تری قابل درک و فهم است و نقش اصلی و اساسی را کلاذ تاریخی و قدیمی بدون توقیف یا ضبط (FC and S) بازی می‌نماید. در سایر بازارها، خریداران بیمه هنوز با شیوه قدیمی و پیچیده سروکار دارند. این مسئله ممکن است برای مالکان کشتی‌هایی که دارای تجارب بسیار قدیمی و کهنه از ویژه گیهای این بیمه نامه هستند نباشند، اما مثلاً برای مالکان قایق‌ها و یا کشتی‌های بادبانی آمریکائی که در دریای کارائیب دریانوردی می‌نمایند، سؤال بسیار بیهی نیست اگر پرسیده شود که آیا آنها در قبال خطرات و خسارات ناشی از دزدی دریائی تحت پوش قرار دارند یا خیر؟ با در نظر گرفتن رواج دادوستد مواد مخدر در دریای کارائیب، بهتر است مالکان این گونه کشتی‌ها و قایق‌ها وسعت پوشش بیمه‌ای خود را کنترل نمایند. آنچه که تمام شرایط تنظیم شده در این مقاله از آن اجتناب و پرهیز نموده، همان ارائه یک تعریف از واژه‌های بکار برده شده است. برای راهنمایی، باید به قوانین انگلستان در رابطه با بیمه دزدی دریائی و اختلاف نظر در مورد قضیه ۱۶ LCA در سال ۱۹۷۸ استناد نمود. در اثناء یکی از شب‌های سال ۱۹۷۷ کشتی آندراس لموس<sup>۱۷</sup> در بندر چیتاکنگ که در محدوده آبهای ساحلی بنگلادش قرار دارد مورد تهاجم قرار گرفت و تعدادی افراد ناشناس با قصد سرقت وارد این کشتی شدند. سارقین طناب‌های لنگر را به سرقت برده و آنها را به داخل قایق کوچکی که به دور از کشتی لنگر انداخته بود انداختند. ناخدای کشتی که متوجه آنها در زمانی گردید که با کارد و اسلحه سرد قصد حمله داشتند به همراه ناخدا دوم کشتی بطرف آنها شلیک کرد. هیچگونه خشونتی در طول سرقت و یا

۵- ۱۳- ۳- تا آن میزانی که خسارت مورد ادعا مربوط به خسارت وارده بر وجوه نقدی و اموال و اشیاء خصوصی و دارائیها خدعه کشتی که به زور مورد سرقت قرار گرفته باشد (به غیر از ابراز و اموالی که برای کارهای تجاریشان مورد استفاده قرار می‌گیرد) در این حالت مالک کشتی دارای مسئولیت قانونی است تا معادل آن را به خدعه بعنوان خسارت پرداخت نماید. بازیافت خسارت از اتحادیه محدود به حداکثر مبلغ ۲۰۰٫۰۰۰ دلار برای هر حادثه و واقعه خواهد بود.

خطرات مورد بیمه بر اساس شرایط اتحادیه هلنیک<sup>۱۴</sup> در مواد قانونی ۲-۲ تا ۲۰۸.۲ هم برای بدنه ماشین آلات و هم کرایه حمل آمده و با این کلاز تحت پوشش قرار گرفته است.

#### علت خسارت

۲۸.۲- مالک کشتی خسارت دیده‌ای که به جبر و عنف به آن وارد شده‌اند دارای پوشش بیمه‌ای با توجه به قوانین و مقررات ۲۸۰۱ می‌باشد مشروط بر این که خسارت، زیان و یا هزینه‌ها بعلت موارد زیرین باشد:

۱- ۲- ۲۸- جنگ، جنگ داخلی - انقلاب، شورش، اغتشاش و یا عمل اعتصاب کنندگان و یا هرگونه عمل خصمانه توسط و یا بر علیه نیروی دشمن.

۲- ۲۸۲- ضبط، تصرف، توقیف، حبس یا بازداشت و نتایج ناشی از آنها و یا مبادرت به آنها.

۳- ۲- ۲۸- مین‌ها، اژدرها، بمب‌های عمل نکرده و سایر سلاح‌های جنگی (خواه هر کدام از سلاح‌های پیش گفته عمل نکرده و یا برعکس آن باشد).

۴- ۲- ۲۸- اعتصاب کنندگان، کارگران مواجه با تعطیل کارگاه و یا اشخاصی که در درگیری‌های کارگری و یا آشوب و اغتشاش داخلی شرکت می‌کنند.

۵- ۲- ۲۸- عمل تروریست یا هر شخصی که با انگیزه‌های سیاسی عمل می‌نماید.

۶- ۲- ۲۸- دزدی دریائی و سرقت همراه با خشونت که بوسیله افرادی خارج از کشتی انجام شده باشد.

۷- ۲- ۲۸- ضبط و بازداشت<sup>۱۵</sup>

۸- ۲- ۲۸- خسارات استثناء شده از فرم‌های متعارف



دریائی دفاع می‌کند با هم متفاوت اند و لذا با این دیدگاه، کشتی در زمانی که در بندر لنگر انداخته دیگر در دریا تلقی نمی‌شود.

دومین نکته که بدان در این مورد اشاره شده است، کاربرد زور و عنف در اثناء عمل سرقت دزدی دریائی بوده است. قاضی در جریان دادرسی اظهار داشت که دزدی دریائی باید همراه و توأم با خشونت و یا تهدید به اعمال خشونت بر علیه کسی باشد که مسئول کشتی تلقی می‌گردد. «اتحادیه، با کاربرد کلمه دزدی دریائی، خسارات وارده به مالکان کشتی را بعلت این که خدمه آنها تحت فشار و زور وادار به تسلیم شده اند جبران می‌نماید. اگر ملزم به جبران خسارات وارده به مالکان کشتی در زمانی که نگهبان شب بخواب رفته و دزدان اموال کشتی را به سرقت می‌برند نمی‌باشند. طرز برداشت و تلقی از واژه دزدی دریائی دله دزدی نیست و لزومی هم ندارد که دزدان دریائی حتماً پرچم دزدان دریائی را برافرازند و گلوله‌ای هم شلیک کنند تا بعنوان دزد دریائی شناخته شوند. اما دزدی دریائی صرفاً با دزدی تحقق پیدا نمی‌کند».

پیچیده گیهای بسیار جالب توجه و متعددی بر اساس این حقایق و واقعیت‌ها وجود دارد. یک سرقت زمانی بعنوان دزدی دریائی تلقی می‌گردد که سارقین در زمان ارتکاب عمل سرقت متوسل به اعمال خشونت آمیز گردند. اگر دزدان با اجناس مسروقه بگریزند (مانند مورد کشتی آندراس لموس) پس از خاتمه عمل دست به خشونت زنند، این عمل صرفاً یک سرقت به عنف تلقی می‌گردد.

دو دیدگاه دیگری که مشتق از حادثه کشتی آندراس لموس شده است بسیار قابل توجه است. خسارات ناشی از سرقت دریائی معمولاً به همراه سرقت است که شامل خسارات وارده به کشتی هم می‌شود، حتی اگر این خسارات نابودی تصادفی کشتی هم باشد. و بالاخره این که دزدی دریائی در مواردی که اشخاص درگیر در حادثه دارای وظایف خاصی از طرف دولت و یا ایالت هستند مصداق پیدا نمی‌کند.

#### نتیجه

تا آنجا که این موضوعات به بیمه‌گران دریائی ارتباط

بعد از آن و یا در اثناء فرار سارقین نشان داده نشد. این مورد باعث دگرگون کردن تعریف دزدی دریائی و یا شورش با در نظر گرفتن بیمه خطرات جنگ گردید. شرایط بیمه نامه مورد استفاده بر اساس استانداردهای قبلی بیمه نامه‌های باربری بوده و کلاذ (FC and S) این ابهام را متبادر به ذهن می‌سازد که سؤال شود که اولاً، حادثه و تصادف بخصوصی تحت شرایط استاندارد بیمه نامه‌های باربری دارای پوشش است و دوماً اینکه با توجه به کلاذ (FC and S) از شرایط بیمه نامه مستثنی شده است یا خیر. اگر پاسخ هر دو سؤال مثبت است، پوشش منفی خطرات جنگ اتحادیه اعتبار پیدا می‌کند. یک اقدام دوستانه بوسیله مالک کشتی «آندراس لموس» صورت پذیرفت و اتحادیه بیمه‌گران خطر جنگ هلنیک سعی و کوشش نمودند که به این موضوع یک وضوح و روشنی خاصی بخشند و حال آنکه موضوع از دید حقوقی بسیار از موضوعات مشابه خود روشن تر و واضح تر بوده است. بر اثر تصمیم و رأی قاضی، تعدادی زیادی آراء و پیشنهادات حقوقی جالب توجه و سؤال برانگیز حقوقی پدید آمد.

اولاً این که تفاوتی بین دزدی دریائی که بوسیله قوانین بین المللی تعریف شده است (که در آغاز این مقاله بدان اشاره شد) با دزدی دریائی که در متن و مفهوم بیمه نامه بدان اشاره گردیده معین و مشخص شد. دزدی دریائی به مفهوم عام کلمه خود باید در دریا اتفاق افتاده باشد که این یک تعریف بازتری در مقایسه با دریاهای آزاد می‌باشد، و لذا اگر بتوان که حمله به یک کشتی را به عنوان یک موضوع دریائی قلمداد کرد، آنگاه به منظور برداشت صحیح تجاری و کاری از بیمه نامه، می‌توان گفت که کشتی در جایی قرار داشته که امکان بروز عمل دزدی دریائی متصور بوده است.

قاضی از این نظریه با استناد به ماده ۸ از اولین جدول قانون بیمه دریائی مصوب سال ۱۹۰۶ انگلستان جانبداری نمود، زیرا این ماده مقرر می‌دارد که واژه «دزدان دریائی» شامل مسافرانی که شورش می‌نمایند و طغیان کنندگانی که کشتی را از ساحل مورد حمله قرار میدهند می‌گردد. بدین ترتیب یک وکیل حقوقی که از یک عمل دزدی دریائی دفاع می‌نماید با یک وکیل حقوقی که از یک دزد

یا سایر مؤسسات خصوصی که قادرند نقش مهم و سازنده‌ای را ایفاء نمایند صورت پذیرد. دزدی دریائی همیشه یک حرفه در تاریخ دریانوردی بوده و خواهد بود. بیمه گران باید خسارات وارده ناشی از اینگونه موارد سرقت را جبران نمایند، اما در نهایت، این افراد جوامع انسانی هستند که هزینه بار اضافی را بردوش خواهند کشید.

دارد، دزدی دریائی به عنوان یک عمل بزه و جُنحه متوسطی تلقی می‌گردد که در دریا حادث می‌شود، اشیاء با ارزش، کشتی، وجوه نقد، کالا و یا تجهیزات را بسرقت می‌برد. ابعاد بشری و انسانی دزدی‌های دریائی، شدت عمل دزدان با توجه به گزارشاتی که از طرف IMB و سایر منابع خبری دریائی منتشر می‌شود. این نیاز را جلوه گر می‌سازد که اقداماتی در سطح بین المللی بوسیله کشورها و

---

#### باورفی

- 1- Commercial crime international
- 2- Busan
- 3- Martha
- 4- Tnt Express
- 5- Brussel
- 6- Tim Bond
- 7- Ninja
- 8- Bridge
- 9- Barratry
- 10 - United Kingdom Mutual War Risk
- 11 - Hellenic Mutual War Risks Association
- 12 - Hellenic Club
- 13 - Deductible
- 14 - Hellenic Club's Risk
- 15 - Expropriation
- 16 - Locus Classicus of the Andreas
- 17 - Andreas Lemos

منبع: از نشریه بزه کاریهای تجاری بین المللی ( CCI )  
از انتشارات اتاق بازرگانی بین المللی نوشته جانانان  
ایگنارسکی

