

مشکل مجرمیت دریانوردان

گزارشهای تاسف انگیز بررسی های اخیر نشان می‌دهد که نزدیک به ۲۴ درصد از فرماندهان کشتی با اتهام به جرائم کیفری مواجه می‌باشند. در مجموع تعداد ۵۰۰۰۰ کشتی بین المللی تجاری در آبهای بین المللی در حرکت هستند. در نتیجه، حدود تعداد ۶۵۰۰۰ فرمانده بر روی این کشتی ها در حال کار هستند و ۱۵۶۰۰ نفر آنها با اتهام به این جرائم کیفری مواجه می‌باشند.

علاوه بر این، بررسی های انجام شده نشان می‌دهد که ۸ درصد از کل دریانوردان با اتهامات به جرائم کیفری دریایی درگیر هستند. برآوردها نشان می‌دهد که در جمع حدود ۱،۱۸۷،۰۰۰ دریانورد مشغول به کار می‌باشند. در نتیجه ۸ درصد از این تعداد معادل با ۹۴،۹۶۰ دریانورد می‌باشد، که با جرائم کیفری مواجه هستند. به عبارت دیگری ازای هر کشتی که در دریا است، دو دریانورد بامورد اتهام به جرائم کیفری دچار مشکل هستند.

به نظر می‌رسد که هیچ شغل و یا صنعتی با چنین سوابق مشابهی وجود نداشته باشد.

این مطالعه، ملیت دریانوردان، محل وقوع جرائم و یا محل کیفرخواست را بطور دقیق مشخص ننموده است.

با توجه به حوادث و علل مختلف آنها در سراسر نقاطی که این کیفرخواست ها علیه دریانوردان به جریان افتاده است، می‌توان به نتایج ذیل رسید:

۱. اصلی ترین دلیل شکایت بر علیه دریانوردان، مسائل آلودگی دریا و مشکلات مرتبط با آن است.

در صدر لیست محل کیفرخواستهای موجود، بنادر ایالات متحده مشاهده می‌گردند، اما سایر کشورها نیز قوانین قابل ملاحظه ای در برابر آلودگی دارند. در قوانین منطقه ای اتحادیه اروپا در بسیاری از موارد، با جرائم آلودگی شدیدتر از سوانح منجر به مرگ و جان انسان ها برخورد می‌شود.

۲. ازموارد بارز رده بعد جرائم کیفری، تصادفات دریایی و سوانحی که موجب به مرگ شده است را می‌توان نام برد.

۳. موارد دیگر، آنهایی هستند که دریانوردان جرائمی مرتبط یا غیرمرتبط به وضعیت و شغل دریانوردی را مرتکب شده باشند. در این نوشتار فقط به جرائم کیفری مرتبط با دریانوردی ومسائل مربوط به آن می‌پردازیم.

ریشه اصلی این جرائم در بار مالی و هزینه های مترتبه آنها نهفته است. در صورتی که اتهامات، بار مالی سنگین داشته باشند، دریانوردان درگیر احتمالاً با اتهامات جرائم کیفری مواجه خواهند شد.

از راه های به حداقل رسانیدن اینگونه حوادث می توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱. با آموزش و آشنا ساختن صحیح کارکنان کشتی در مورد مقررات جدید، زمان و منطقه اجرای آنها، می توان احتمال ارتکاب جرم را کاهش داد.

۲. با حمایت از و به کارگیری مدیریت متخصصانه، هوشمند و واقع بینانه در تعامل با دریانوردان می توان احتمال مجرمیت را تقلیل داد.

۳. با در نظر گرفتن جنبه های مختلف عملی و اطلاع رسانی به مقام های مختلف و نشان دادن و توضیح اینکه بسیاری از حوادث در دریا فقط تصادف می باشند و عمد شرارت باری ریشه اکثر آنها نبوده است، بنابراین باید با این دریانوردان به عنوان قربانی یا شخص سانحه دیده و نه به عنوان مجرم رفتار کرد.

آشنایی دریانوردان با اصول و قوانین سامانه بین المللی مدیریت ایمنی (ISM) International Safety Management، سامانه بین المللی امنیت کشتی ها و تسهیلات بندری (ISPS) International Ship and Port Facility Security و کنوانسیون کار دریایی (MLC) Maritime Labour Convention به آنان کمک می نماید تا در برابر اتهامات جرائم کیفری از خود بهتر دفاع کنند.

از جنبه های مختلفی که اصول و قوانین بالا می تواند به دریانوردان کمک نموده و یا آنها را به محاکمه بکشاند، می توان به موارد ذیل اشاره نمود:

۱. قوانین و الزامات سامانه ISM برای بهبود ایمنی کار درکشتی و همچنین حفاظت از محیط زیست و کشتی به همراه بار آن طراحی و ابداع شده است. الزامات این قوانین، مدیریت کشتی ها را مسئول در مواجهه با اتفاقات ناگوار می نماید. در بسیاری از موارد اخیر، مالکان کشتیها و یا مدیران کشتیرانی ها نیز در قبال عواقب ناشی از هر گونه بی توجهی و یا عدم رعایت مقررات مورد مواخذه و جریمه واقع شده اند.

۲. هزینه های بیمه ای اشتباهات کارکنان - که عامل اصلی اکثر حوادث دریایی هستند- باعث می شوند که بیمه گرانی چون کلپهای بیمه متقابل (P & I) و مالکان کشتیها، عوامل شرکت های تامین نیرو و خدمه را نیز مسئول شمرده و آنها را تحت فشار قرار دهند و از آنها بخواهند تا پرسنل بهتر و کارآزموده تری برایشان پیدا کنند. اگرآژانسها و

یا واحدهای کارگزینی با انتخاب اشتباه کارکنان، فقط کارکنان ناشی دیگری را جایگزین خدمه قبلی نمایند ، این مشکل همچنان باقی میماند.

۳. صاحبان کشتی بایستی همواره در مورد سطح شایستگی و سلامت خدمه کشتی های خود اطمینان حاصل نمایند. درک صحیح محل صدور گواهی و کارت سلامت ، علم به پیشینه خدمه و سطح آموزش و مهارت آنها از عوامل مهم استخدام می باشد. همچنین می توان از الزامات MLC و دخالت انجمن های صنفی دریانوردان بهره برد. سازمانهای مختلف، از جمله سازمانهای کاریابی و مدیریت خدمه و موسسات حمایت از دریانوردان ، خواهان حداقل نمودن مسائل مربوط به اتهامات جرائم کیفری علیه ملوانان میباشند. بنابراین، آنها نیز باید انجمن های صنفی دریانوردان را در این مورد کمک و حمایت نمایند.

۴. دستورالعملهای هر شرکت کشتیرانی در این مورد نیز نقش حیاتی دارد. باید اطمینان حاصل نمود که این دستورالعملها کاملاً شفاف، ساده و مشخص باشند و از هرگونه پیچیدگی در این دستورالعملها اجتناب ورزید. باید اطمینان نمود که حتی کارکنان با تجربه کشتی ها در سفرهای مختلف دریایی و یا بارگیری محموله ها و عملیات مختلف روی کشتی می بایست به همه جزئیات کار واقف بوده و کار را از طریق چک لیست ها و دستورالعملها به عنوان راهی مناسب برای جلوگیری از اشتباه، انجام دهند.

۵. ارتباطات ، تعامل و تماس دائم مدیریت کشتی با فرمانده و کارکنان آن یکی از موارد بسیار مهم می باشد. این نیاز از اصول مهم مدیریت است و در سانحه هایی که بررسی شده اند، ارزش و ارتباطات بین مدیریت در خشکی و روی کشتی بیش از پیش آشکار گردیده است.

۶. مسائل مربوط به مقررات ISPS یکی از مواردی است که در آن اغلب دریانوردان دچار دردسر می شوند. قضاوت پیش از محکومیت دریانوردان و محدودیتهای آنها برای رفتن به خشکی و یا حتی راه رفتن در اطراف محوطه بندری یکی از مشکلات آشکار میباشند. از طرفی دیگر، این مقررات چارچوبی به وجود آورده که در آن به راحتی می توان از سوابق کشتی، مدیریت و مسئولیت های تامین خدمه و عملیات بازرگانی آن مطلع شد.

• راهنمای ساده برای کاهش تعداد و احتمال روبرو شدن دریانوردان با اتهامات و مجرمیت ناشی از آنها:

۱. به کار گیری سیستم های مدیریت چند وجهی مناسب و متناسب بر پایه مسائل و عوامل انسانی به عنوان عنصر اصلی. این سیستم های مدیریتی باید توسط سازمان های مختلف درگیر و حتی بیمه گران و کلپهای بیمه متقابل (P & I) که مسئول فراهم نمودن غرامت صاحبان کشتی ها میباشند، اعمال شود.

۲. دستورالعملهای شفاف و مختصر برای انجام عملیات کلیدی کشتیها.
۳. اطمینان از ارتباطات مستمر بین مدیریت کشتی در دریا و خشکی و کارکنان این دو وجه.
۴. اطمینان از سهم بودن در پاسخگویی به مشکلات فی مابین مالکان کشتی، مدیران فنی و تجاری کشتی و شرکت های تامین نیرو و خدمه.
۵. آموزش کافی در غالب STCW و حصول اطمینان از آشنایی خدمه کشتی در مورد کشتی و مشکلات خاص به بهترین وجه ممکن.
۶. تلاش در درک بهتر تمام حلقه های زنجیر در صنعت حمل و نقل، در این مورد که سوانح مجرمیت برانگیزاکثرا تصادفاتی بیش نبوده و در بسیاری موارد به راحتی قابل اجتناب نمیباشند ونهایتا تمام عواملی که در این مقاله نام برده شده اند وبه نحو اندازه ای منتفع شده و یا مسئول هستند باید جوابگو باشند.