

# LỪA ĐẢO HÀNG HẢI QUỐC TẾ - PHẦN 3

TÁC GIẢ: ELLEN VÀ CAMPBELL

NGƯỜI DỊCH: NGUYỄN VĂN THƯ

## *Công ước quốc tế Ginevơ 1952 về lãnh hải và vùng tiếp giáp*

Tại những phần khác nhau của cuốn sách này ta sẽ thấy những trích dẫn về những khó khăn trong việc cố gắng luật hoá trên bình diện quốc tế theo cách có hiệu quả thực chất đối với mục đích thương mại đơn thuần hoặc đối với việc kiểm soát và trừng phạt tội phạm. Chủ quyền quốc gia luôn là chương ngại vật chủ yếu liên quan đến luật biển. Trọng tâm của những vấn đề được thảo luận trong mục này là công ước quốc tế Ginevơ về lãnh hải và vùng nước tiếp giáp (đã được thay thế bằng Công ước quốc tế về luật biển năm 1982 – ND) cùng với những nét phác hoạ về vụ Kênh đào Corfu.

Năm 1946, một nhóm tàu chiến Anh đi qua eo biển Corfu đã được rà phá hết thủy lôi nhưng lại bị những tay súng Anbani bắn vào. Sau đó một lực lượng lớn hơn của hải quân Anh lại đi qua eo này nhưng 2 trong số chúng bị vướng thủy lôi gây thiệt hại nặng và chết người. Tiếp sau đó các tàu quét mìn của hải quân Anh đã tiến hành rà phá và phát hiện ra rằng những thủy lôi này được chế tạo tại Đức và đi đến kết luận là số thủy lôi này mới được thả lại sau lần rà trước đó. Vấn đề được đưa ra toà án quốc tế trong ba dịp khác nhau và đã được phân xử:

Ngày 25/3/1948 Toà án thấy cần phải xét xử mặc dù phía Anbani cho rằng không có gì để xét xử.

Ngày 9/4/1949 Toà án cho rằng Anbani phải chịu trách nhiệm về vụ nổ thủy lôi với quan điểm rằng mặc dù không thể chứng minh được là chính phủ Anbani đã ra lệnh thả thủy lôi nhưng chắc chắn họ phải biết về điều đó. Anbani phản bác lại rằng Anh đã đe dọa lãnh hải của Anbani bằng việc gửi tàu chiến đi qua vùng tiếp giáp lãnh hải của họ và đưa tàu phá thủy lôi đến đó sau vụ nổ. Liên quan đến lời phản bác, Toà án thấy rằng các tàu của Anh đã thực hiện việc qua lại không gây hại và do đó không đe dọa vùng lãnh hải của Anbani nhưng việc rà phá thủy lôi đã đe dọa vùng lãnh hải này.

Ngày 15/12/1949 Toà án định giá mức bồi thường của chính phủ Anbani là 0,75 triệu bảng do việc làm hỏng tàu và chết người của Anh.

Vụ eo biển Corfu tạo thành một cơ sở như một án lệ cho việc thảo luận và phán xét của các toà án khác dựa vào các điều 14,15,16,17 và 23 của công ước Ginevơ đề cập đến sự qua lại vô hại của tàu buôn, tàu chiến và tàu nhà nước.

Một phần lớn của công ước được nhiều người quan tâm là quyền đánh cá và ô nhiễm môi trường, cả hai vấn đề này cho tới nay vẫn là những chủ đề nhạy cảm cao, nhưng điều 19 đề cập đến những giới hạn của việc xét xử tội phạm và điều 20 về dân sự. Công ước cũng rất quan trọng đối với những ai quan tâm đến lừa đảo hàng hải cũng như đến tội phạm nói chung. Cần xem xét thật kỹ đến điều 19 vì hình như nó đưa ra một số vấn đề liên quan đến việc qua lại của tàu thuyền tại vùng lãnh hải, trong đó có một số quy định về tội phạm. Khoản 5 của điều 19 đặt ra những giới hạn gần như loại bỏ hiệu lực của điều này trong việc cấm chính quyền nước ven biển thực hiện việc bắt giữ bất kỳ một người nào hay tiến hành một sự kiểm tra nào liên quan đến một hành động tội phạm hình sự nào trước khi tàu đi vào vùng lãnh hải. Như vậy, theo luật thì không thể nào bắt giữ được thuyền

viên của tàu *Salem* (xem chương 5) khi chúng còn đang ở trên tàu cứu hộ và chạy qua vùng lãnh hải của một nước, kể cả chính nước đó là một nạn nhân của hành động tội phạm này. Nhiệm vụ bắt giữ kẻ đã phạm tội trên vùng nước quốc tế hay tiến hành khám xét tàu thuộc về chính quyền của quốc gia chủ tàu – một biện pháp bảo vệ mang tính chấp vá và không chắc chắn đối với những người chịu mất mát hay thương tật.

Luật quốc tế dựa trên tập quán (Thông luật) được nhiều nước thừa nhận hoặc dựa trên những thoả thuận chính thức giữa họ. Điều 38(1) quy chế về toà án quốc tế đã chỉ ra luật sẽ được áp dụng cho bất cứ tranh chấp nào được đệ trình lên đó. Những công ước, tập quán quốc tế là bằng chứng về những luật được chấp nhận chung. Những nguyên tắc chung về luật được chấp thuận giữa các quốc gia dân sự và việc đào tạo nên những luật sư giỏi là chất kết dính luật quốc tế với nhau, mặc dù chúng vẫn còn ít đề cập đến tội phạm hàng hải. Có thể nói rằng nó đã đối phó tốt với những tranh chấp dân sự. Trong cuốn sách của mình nhan đề *Luật quốc tế*, Shaw đã viết:

*“Trái với sự tin tưởng của công chúng, các nhà nước rất quan tâm đến luật quốc tế và rất hiếm khi vi phạm chúng. Tuy nhiên vấn đề rắc rối là những vi phạm này (như tấn công có vũ trang và hoạt động phân biệt chủng tộc) thường bị nhiều người biết và nó đánh vào trung tâm của hệ thống, vào sự tạo lập và duy trì hoà bình và công lý quốc tế. Nhưng cũng như việc giết người, cướp giết và chiếm đoạt đã được thực hiện theo luật lệ của những chế độ hợp pháp mà không bị đưa ra xét xử hay khuấy động được công chúng phản đối sự tồn tại của luật đó, do đó, cũng tương tự như thế, sự tấn công vào các quy tắc quốc tế là nhằm vào những chỗ yếu của hệ thống này mà vẫn không làm hại đến tính giá trị pháp lý hoặc sự cần thiết của nó.*

*Tuy nhiên, ngoài số ít các vụ vi phạm thô bạo ra thì phần lớn các điều khoản của luật quốc tế đều được tuân theo.”*

Khi bàn về chủ quyền trong mối liên hệ với hệ thống pháp lý quốc tế, ta hãy đề cập đến toà án của cộng đồng Châu Âu, nếu chỉ muốn chứng tỏ rằng nó có ít nhiều bất lực trong các vấn đề về tội phạm hàng hải. Trong thời gian qua, toà án này đã có 10 vụ xét xử, mỗi nước thành viên có một vụ và đều giải quyết về những tranh chấp giữa họ cũng như trong việc diễn giải luật của Cộng đồng Châu Âu. Còn toà án quốc tế chỉ hoạt động khi có sự chấp thuận của các nước thành viên, sự chấp thuận này được đưa ra sau khi đã thông qua hiệp ước Rô-ma.

#### **4. PHÂN LOẠI TỘI PHẠM HÀNG HẢI**

Khi nghiên cứu các phương pháp phân loại các hành vi lừa đảo hàng hải, ta có thể đưa ra nhiều cách phân loại và mỗi cách có một sức hấp dẫn riêng. Trong báo cáo của Nhóm điều tra khu vực viễn đông 1979 (Far east Regional Investigation Team report - F.E.R.I.T) thì tội phạm hàng hải được phân ra thành loại lừa đảo về tàu và loại lừa đảo về hàng hoá. Cách phân loại đơn giản như vậy ít có sức hấp dẫn. Một cách phân loại khác căn cứ vào loại nạn nhân nhưng cách này lại cũng gặp khó khăn khi có nhiều nạn nhân trong một vụ lừa đảo và trường hợp này lại xảy ra rất nhiều. Mặc dù nạn nhân trực tiếp có thể là một chủ tàu hay một người nhận hàng nhưng trong hầu hết các trường hợp thì phía sau họ lại là người bảo hiểm và chính người bảo hiểm thường phải chịu phần lớn mất mát trong các vụ việc.

Phương pháp được dùng phù hợp với mục đích của cuốn sách này là phân chia tội phạm thành 4 loại. Tuy nhiên cũng sẽ có sự chồng lấn giữa các loại với nhau trong nhiều trường hợp và thực tế là có nhiều trường hợp trong một vụ việc lại có những yếu tố của loại khác.

Gồm các loại sau:

- (a) Lừa đảo bằng giấy tờ
- (b) Lừa đảo liên quan đến việc thuê tàu
- (c) Đánh đắm tàu
- (d) Ăn cắp hàng hoá

Mỗi loại tội phạm sẽ được minh hoạ rõ ràng bằng việc giới thiệu các trường hợp thực tế, trong đó vạch ra cách thức mà các loại tội phạm trên đã nảy sinh.

### ***Lừa đảo bằng giấy tờ***

Phạm vi và sự đa dạng của lừa đảo liên quan đến giấy tờ vận chuyển rất rộng lớn, và trong số những giấy tờ này, vận đơn là phương tiện thường được sử dụng nhất. Thư tín dụng, giấy chứng nhận chất lượng, giấy chứng nhận xuất xứ và các hoá đơn cũng đều có thể góp phần cho sự thành công của một vụ lừa đảo hàng hải. Nhiều vụ lừa đảo đã xảy ra do đặc trưng của vận đơn và các giấy tờ kèm theo tạo nên một bộ giấy tờ vận chuyển. Trừ khi vận đơn không được ký hậu, ví dụ như khi một gia đình vận chuyển hàng của mình bằng đường biển tới nước mà họ di cư đến, hay khi người gửi hàng và người nhận hàng chỉ là những thành phần của cùng một nhóm buôn bán, còn vận đơn thì có thể chuyển nhượng được. Ta có thể thấy rõ rằng hàng được vận chuyển theo các điều khoản của vận đơn sẽ có nhiều hơn một giá trị danh nghĩa nên người sở hữu một vận đơn có ký hậu sẽ có quyền sở hữu về mặt vật lý những hàng này hay sở hữu giá trị mà chúng đại diện. Cần phải nhớ điều này, ta hãy xem lại vụ giao dịch giữa Khan và Smith nhưng trong trường hợp một trong hai bên không trung thực. Ta cũng hãy đổi danh mục hàng thành một lô hàng hoá chất đóng trong các thùng trên đó có in tên hoá chất bằng khuôn tô cùng với các ký hiệu chỉ dẫn khác. Vậy ai trong số họ có cơ hội để lừa gạt người kia?

Là người mua hàng ở Pakistan, Khan không thể giám sát được việc vận chuyển và phải nhờ cậy vào việc nhận được các giấy tờ vận chuyển hàng hoá phù hợp với hàng hoá mà ông ta đã đặt mua. Để giúp cho việc minh hoạ, ta giả thiết là Khan nhận được từ ngân hàng của mình một vận đơn sạch, tức là một vận đơn trong đó thuyền trưởng xác nhận rằng đã nhận xuống tàu 1.000 thùng ghi có chứa hoá chất XYZ trong tình trạng bề ngoài tốt. Cùng với vận đơn là một hoá đơn ghi chi tiết về lô hàng và một giấy chứng nhận chất lượng do một nhà hoá học cấp. Cả hai giấy tờ này đều làm Khan yên tâm là sẽ nhận được hàng như đã đặt mua. Cơ hội để Khan có thể lừa đảo được là khá hạn chế. Có một cách Khan có thể làm là giả mạo bản sao của vận đơn, trong đó nâng số lượng thùng hoá chất từ 1.000 thành 1.500 để cố lừa công ty bảo hiểm. Hành động khờ khạo như vậy sẽ dẫn đến thất bại, đơn giản là vì hầu hết những chi tiết cơ bản đều chứng tỏ rằng các bản sao của vận đơn và các giấy tờ khác không phù hợp với những giấy tờ mà Khan trình cho thuyền trưởng. Chỉ có một thuyền trưởng ngu ngốc mới giao hàng cho một người giữ một vận đơn ghi số lượng hàng khác xa với lượng hàng thực tế có ở trên tàu hoặc giao cho người giữ một vận đơn không phù hợp với lược khai của thuyền trưởng. Khan có thể được loại trừ khỏi bất kỳ nghi ngờ nào trong việc lừa đảo dựa vào vận đơn.

Tuy nhiên không thể loại trừ khả năng Khan có động cơ lừa đảo liên quan đến chất lượng hàng. Với hàng là những thanh nhôm thép mà số lượng và tình trạng bề ngoài của nó là thấy rõ được thì việc lừa đảo tương đối khó thực hiện được. Tuy nhiên, sẽ không khó nếu hàng không phải là những loại dễ kiểm tra được một cách toàn diện khi đang được xếp lên tàu. Thuyền trưởng không có thiết bị để lấy mẫu hàng chứa trong các thùng và phải chấp nhận chúng trên tàu trên cơ sở “said to contain” (được khai là...) và phải dựa vào những thông tin chi tiết do Smith cung cấp và có lẽ là cả vào những gì ghi bằng khuôn tô trên các thùng hàng. Chỉ sau khi đã nhận được hàng, Khan mới

nhận ra rằng trong thùng là nước chứ không phải hoá chất và sau đó mới khiếu nại với người bảo hiểm là người mà giấy chứng nhận của họ là thành phần của bộ giấy tờ vận chuyển. Cách lừa đảo như vậy, dù thô thiển nhưng cũng có thể thực hiện trót lọt bởi vì bất kỳ một việc điều tra nào cũng nhằm giải quyết vấn đề là tìm xem bên nào trong hợp đồng đã không trung thực với người bảo hiểm, là người phải bồi thường những tổn thất do hành động phạm pháp. Khan có vẻ như là ít bị nghi ngờ nhất khi người ta điều tra xem bên nào là không trung thực trong những vụ lừa đảo bằng giấy tờ.

Smith là người bị nghi ngờ nhiều nhất là đã không trung thực. Ông ta là người điều khiển quá trình giao dịch từ đầu đến cuối vì đã điều khiển cả việc chuẩn bị hàng hoá cũng như giấy tờ vận chuyển. Chẳng hạn, khi biết rằng hành động lừa dối của mình sẽ không thể bị phát hiện trong một vài tuần lễ, anh ta có thể đổ vào các thùng những loại hàng không đảm bảo chất lượng. Các thùng đó có thể chứa những hoá chất có chất lượng kém hơn rất nhiều so với chất lượng của loại được đặt mua hoặc thậm chí có thể đổ nước lã vào đó. Một khi Smith đã có được vận đơn để giao cho ngân hàng ở Anh và các giấy tờ cần thiết khác để lấy được tiền và chắc chắn rằng hành động lừa dối của mình sẽ không bị phát hiện trong một thời gian đủ lâu để hắn có thể biến mất được. Dĩ nhiên, đây sẽ không phải là một việc lừa đảo bằng giấy tờ thực thụ, trừ khi giấy chứng nhận chất lượng cấp cho hàng là giấy giả. Với những giao dịch như kiểu giao dịch giữa Khan và Smith thì trong tín dụng thư chắc chắn phải có quy định về giấy chứng nhận chất lượng hàng.

Smith có thể lừa đảo bằng cách đưa ra những giấy tờ giả sau khi đã xếp hàng xuống tàu. Trong những trường hợp như vậy, hắn ta sẽ xếp xuống tàu một lượng thùng ít hơn số lượng đã thoả thuận với Khan nhưng lại trình những giấy tờ cho thấy hàng đã được cung ứng đầy đủ. Lại một lần nữa ta thấy rằng Khan chỉ phát hiện được sự lừa dối sau một thời gian khá lâu, khi mà số hàng nhận được từ tàu ít hơn số lượng đã đặt mua. Lừa dối dưới dạng này có thể được thực hiện từ mức độ thô thiển đến mức rất tinh vi. Chỉ cần sửa đổi vận đơn và chỉnh sửa các giấy tờ vận chuyển khác là Smith có thể lừa gạt được nếu anh ta chịu một khoản chiết khấu để được thanh toán các giấy tờ trước thời hạn thông qua một nhà đầu cơ. Tuy nhiên các giấy tờ giả này có thể bị phát hiện ngay nếu được đem trình cho một ngân hàng thận trọng, nhất là khi ngân hàng đại lý lại có trong tay một bản sao vận đơn. Tuy vậy, tình hình sẽ khác hẳn nếu Smith không chỉ là người gửi hàng mà còn là người thuê con tàu mà hàng của Khan được chở trên đó, vì lúc đó Smith có quyền xuất vận đơn. Những ví dụ loại này sẽ được nêu lên ở phần sau của cuốn sách này, thậm chí tới mức có những vận đơn đã được cấp ghi trọng lượng hàng vượt xa trọng tải mà tàu có thể chở được.

Giấy chứng nhận chất lượng do những người giám định độc lập cấp, chứng nhận rằng hàng đáp ứng được những tiêu chuẩn nào đó. Khi đã biết người giám định là người có kinh nghiệm và đáng tin thì chỉ còn tồn tại một nguy cơ là Giấy chứng nhận bị sửa đổi. Thật đáng tiếc là trong những vụ có kiện cáo thì giấy chứng nhận kiểm tra lại được cấp như là một phần trong bộ giấy tờ vận chuyển và không liên quan gì đến chất lượng thực của hàng mà nó mô tả cả. Giấy chứng nhận xuất xứ cũng thường là một phần quan trọng của bộ giấy tờ vận chuyển. Có thể nói tóm tắt về giấy này như sau: Nhiều nước thường có mức thuế hải quan khác nhau tùy thuộc vào tính chất và giá trị của hàng nhập khẩu, trong khi một số nước khác lại đưa ra những mức thuế ưu đãi cho một vài nước cá biệt. Để xác định được mức thuế phù hợp (và cả việc xác định xem hàng đó có được phép nhập không) thì cần phải có Giấy chứng nhận xuất xứ. Không có giấy này, người nhập hàng có thể không được phép dỡ hàng của mình khỏi tàu. Giấy chứng nhận này có thể là một phần không thể thiếu của bộ giấy tờ vận chuyển.

Một mất xích thú vị của việc lừa đảo bằng giấy tờ được đưa ra ánh sáng trong năm 1979 khi các ngân hàng Nigeria bị buộc không được gửi những chỉ thị về trả tiền cho các ngân hàng khác trên toàn thế giới bằng Fax vì có kẻ nào đó đã đột nhập được vào hệ thống fax của họ. Việc một ngân hàng gửi những chỉ thị bằng telex tới các ngân hàng khác để trả tiền cho khách hàng dựa trên những giấy tờ thích hợp là rất bình thường. Rõ ràng là, nếu khi mất xích telex bị đột nhập vào cùng với những thông tin nội bộ đầy đủ thì các ngân hàng ở cách xa hàng ngàn dặm có thể nhận được những chỉ thị trả tiền cho những giấy tờ vô giá trị. Vấn đề này vẫn đang được điều tra tích cực và cho tới những năm 1980 vẫn chưa có được các kết luận thoả đáng về mức độ của những tổn thất liên quan.

### ***Lừa đảo bằng hợp đồng thuê tàu***

Hầu hết các hợp đồng thuê tàu là những thoả thuận thương mại trung thực được thực hiện bằng những phương cách đã được thử nghiệm kỹ. Mỗi ngành buôn bán đều đã phát triển một văn bản hợp đồng thuê tàu mẫu, phù hợp với mục đích riêng của ngành để, chẳng hạn là khi một người gửi hàng muốn vận chuyển gỗ từ Scandinavia thì sẽ có một hợp đồng vận chuyển mẫu có mã là “NUTBALWOOD” trong đó nêu những điều khoản thích hợp cho dạng thương mại cụ thể này. Tương tự, một hợp đồng thuê tàu định hạn sẽ được thể hiện bằng một thoả thuận có mã “TRANSITIME” hay “BALTIME” trong đó nêu những điều kiện chuẩn và có thể được các bên thêm vào hoặc bớt đi cho phù hợp. Không phải tất cả những người thuê tàu đều có hàng để chở mà họ có thể thuê tàu với mục đích kiếm lợi nhuận giống như những ngành kinh doanh khác và hầu hết những vụ lừa đảo hàng hải ghi nhận được đều liên quan đến những hợp đồng thuê tàu do những người này thực hiện.

Kẻ lừa đảo thường chỉ kinh doanh ở mức độ nhỏ, có thể chỉ là một công ty hữu hạn với số vốn rất ít và tài sản cố định còn ít hơn nữa. Biết rằng trong nền kinh tế suy thoái, người gửi hàng sẽ sẵn sàng đi tắt và chấp nhận rủi ro với hy vọng giảm thiểu các chi phí vận tải để hàng của họ có giá hấp dẫn hơn, họ chấp nhận các phương tiện vận tải trên cơ sở cước trả trước. Trong thời gian kinh tế khủng hoảng, chủ tàu, người mà cơ may kiếm tiền luôn gắn liền với những người xuất khẩu, tham gia vào bất cứ dạng thương mại nào kiếm được để tồn tại. Với những lo lắng về tài chính, lại nhận được những lá thư có tiêu đề gây ấn tượng với những lời giải có sẵn, một chủ tàu có thể đã đồng ý tham gia vào một hợp đồng với một kẻ lừa đảo cũng là điều dễ hiểu. Hợp đồng thuê tàu của họ sẽ bao gồm những điều khoản đề cập đến trách nhiệm đối với việc chỉ định cảng, các chi phí chạy tàu rỗng và chi phí về nhiên liệu. Cũng có thể là thuyền trưởng sẽ trả chi phí cho chuyến đi và định kỳ trả tiền thuê cho chủ tàu theo lịch đã thoả thuận. Trong giai đoạn này, người thuê tàu có nhiều quyền giống như chủ tàu. Chúng ta không cần phải quan tâm đến những quyền này nhiều mà chỉ cần đủ để nói rằng anh ta có thể giao dịch với người gửi hàng như là một chủ tàu và không cần phải chứng minh rằng quyền lợi của anh ta trên con tàu chỉ là tạm thời.

Người thuê tàu, có lẽ đã trả tiền thuê tàu tháng đầu, có thể đã khai thác con tàu rất tốt trong một thời gian và kiếm được lợi nhuận hoàn toàn hợp pháp từ cước thu được của những người gửi hàng. Tuy nhiên sẽ tới lúc anh ta chẳng hề trả tiền thuê tàu cũng như những chi phí khác thuộc trách nhiệm của mình. Kinh nghiệm của những người đã từng bị ảnh hưởng bởi những tội phạm kiểu này cho thấy tiền thuê tàu luôn bị trì hoãn vì lý do này hay lý do khác trong một thời gian dài. Những phụ phí cũng không được trả và lúc này chủ tàu nhận thức được rằng người thuê con tàu của mình đã không còn quan tâm đến tàu nữa. Điều này trở nên rõ ràng khi thư từ bị trả lại văn phòng của ông ta mà chưa hề được bóc ra, điện thoại không ai trả lời và việc điều tra cho thấy văn phòng của hắn đã không còn tồn tại. Người thuê tàu lúc này đã thu hết cước của hàng xếp ở trên tàu và biến

mất. Chủ tàu phải làm nhiều việc với những hàng còn nằm trên tàu mình và nhận được những hoá đơn đòi tiền từ các chính quyền cảng mà tàu đã ghé dọc theo tuyến chạy cuối cùng của nó. Tội tệ hơn nữa, chủ tàu còn thấy tàu của mình đã bị bắt giữ do không trả hàng cho người gửi hàng, và như vậy anh ta sẽ trở thành trung tâm của một cuộc tranh chấp quốc tế tốn kém và dai dẳng.

Tới những năm 1970 người ta vẫn còn cho rằng lừa đảo liên quan đến thuê tàu trần là rất khó xảy ra. Chi phí ban đầu của việc thuê một con tàu theo cách này rất cao vì người thuê tàu phải đảm nhận ngay từ đầu tiền lương thuyền viên, nhiên liệu và tất cả các chi phí thường xuyên như một chủ tàu chính thống. Tuy nhiên, hiện nay không còn sự chắc chắn nào nữa vì rõ ràng là mức độ của tội phạm hàng hải cao hơn rất nhiều so với những gì người ta nghĩ về nó và rằng có cả những quỹ sẵn sàng tài trợ cho sự lừa đảo ở mức độ lớn.

### ***Lừa đảo bằng cách đánh đắm tàu***

Một cái tên khác rất thường được dùng thay cho tiêu đề trên là lừa đảo “cái xô gỉ (rust bucket)” để mô tả hầu hết những con tàu là nạn nhân của hành động đánh đắm có chủ ý. Trừ những ngoại lệ đặc biệt, các hành vi tội phạm này thường do chủ tàu thực hiện và những chủ tàu này bị quy vào một nhóm được định nghĩa rõ ràng. Bản chất của hành động lừa đảo là con tàu gần tới hay đã tới giai đoạn cuối của thời kỳ khai thác có lãi, dựa vào tuổi tàu, điều kiện và sự thay đổi thị trường cước phí. Hành động tội phạm có thể nhắm vào thân tàu và người bảo hiểm nó nhưng cũng có thể nhắm vào cả thân tàu và hàng hoá.

Những nạn nhân của hành động tội phạm và những nhà điều tra những tổn thất đáng ngờ đều biết rõ rằng không khó khăn gì để tìm ra những kẻ sẵn sàng đánh đắm tàu với một giá nào đó. Một chủ tàu không trung thực có thể trả cho thuyền viên của mình một số tiền để họ đánh đắm tàu khi đang hành trình hoặc thuê một thuyền viên khác làm việc này. Thợ lặn chỉ có thể làm việc hiệu quả ở những vùng có độ sâu không quá lớn, trong khi đó trên đại dương có những vùng nước rất sâu hoặc đáy của nó có những rãnh không thể tiếp cận được bằng những phương tiện thông thường. Tàu sẽ thường bị đánh đắm tại những vùng không thể tiếp cận được này, nhưng nếu thuyền viên định đánh đắm tàu không thể tới được những nơi thích hợp thì vị trí của tàu sẽ bị làm sai lệch đi trong báo cáo tai nạn. Trong bất kỳ trường hợp nào thì cũng không thể kiểm tra con tàu được. Đánh đắm tàu ngụ ý là con tàu bị đánh chìm có chủ ý, có thể bằng cách làm nổ tàu hay bằng một cách nào khác. Một cách khác cũng có hiệu quả và khó điều tra tương đương là cố tình làm cháy tàu. Một lợi thế của hành động cố tình làm cháy tàu là nó có thể thực hiện được ngay cả khi con tàu còn ở trong cảng, tất nhiên với điều kiện là tại cảng nơi xảy ra “tai nạn” không có thiết bị chữa cháy hữu hiệu và thường thì một đám cháy lớn có thể xoá hết được những bằng chứng về nguyên nhân gây ra đám cháy đó.

Những điều kiện tiên quyết cho việc đánh đắm tàu thành công là: tàu được bảo hiểm, có người làm công việc phá huỷ con tàu và một chủ tàu không trung thực. Vậy thì, làm cách nào để phát hiện ra một chủ tàu gian dối bởi vì đây là điều quan trọng đối với người bảo hiểm và chủ hàng. Một phân tích về các tai nạn được biết hay bị nghi ngờ là do cố tình đánh đắm tàu cho thấy, trừ những ngoại lệ rõ ràng ra, chúng đều là tài sản của những công ty khai thác rất nhỏ và mang cò thuận tiện. Như vậy, nếu muốn xác định được các đặc trưng của một vụ lừa đảo bằng đánh đắm tàu thì ta phải xác định rằng con tàu đó phải từ 15 tuổi trở lên, thuộc sở hữu của một công ty có một tàu ở một nước

có mức thuê thu nhập thấp, mang cò thuận tiện và có đội ngũ thuyền viên là người Hylạp, Châu á hay Đông âu. Sau khi giả thiết một kẻ lừa đảo nguyên mẫu từ những kinh nghiệm trước đây, ta không được quên xem xét đến những khả năng tội phạm ở mức lớn hơn nhiều liên quan đến việc phá huỷ tàu, chẳng hạn như số phận của một con tàu chở dầu cực lớn vào tháng giêng năm 1980.

Trong những điều vừa nói ở trên, ta chưa hề đề cập đến hàng hoá bị mất trên những con tàu bị cố ý phá huỷ. Điều này sẽ được đề cập đến ở phần sau.

### ***Trộm cắp hàng hóa***

Ở phần này không định nói về việc ăn cắp vật hàng hóa, một hành động vốn gắn liền với sự hoạt động của một cảng trước khi container hoá và hiện tại vẫn còn có ở mức độ nhất định. Trong phạm vi cuốn sách này, ăn cắp hàng hoá có nghĩa là sự biển thủ toàn bộ hay phần lớn hàng hoá trên một tàu dẫn đến có hại cho người bảo hiểm. Những vụ lừa đảo bằng đánh đắm tàu ít khi được thực hiện đơn thuần nhằm loại bỏ một con tàu không cần đến nữa mà còn nhằm kiếm lợi từ hàng hoá chở trên tàu đó. Đôi khi chủ tàu và người gửi hàng là một và đều là kẻ lừa đảo. Một vụ lừa đảo thành công sẽ làm hại đến cả người bảo hiểm thân tàu và hàng hoá với một món lợi có thêm từ việc bí mật đưa hàng lên bờ trước khi đánh đắm tàu.

Trộm cắp hàng hoá không gắn liền với việc đánh đắm tàu có thể được thực hiện bằng rất nhiều cách khác nhau, có rất nhiều ví dụ về chúng trong hồ sơ tại các văn phòng bảo hiểm. Ta lại thấy trộm cắp hàng hoá thường xảy ra trong thời kỳ suy thoái kinh tế và với những người khai thác nhỏ có một con tàu không chuyên tuyến chạy tới bất cứ nơi nào theo yêu cầu của người gửi hàng. Sự thực là đôi khi hàng đã không tới được cảng đích. Ví dụ, một chủ tàu không trung thực đã xếp lên tàu một lượng hàng có giá trị lớn thuộc loại mà một nước Trung đông nào đó đang rất cần. Sau khi cấp vận đơn, rời cảng và có vẻ là đang đi tới cảng do người gửi hàng chỉ định, sau đó tàu đã chạy trệch hướng tới một nơi mà hàng được dỡ và bán ngay tại cầu tàu. Tàu nhanh chóng đổi tên, sơn lại và lại lên đường với chuyến hải trình mới. Nếu cần phải tránh những rắc rối có thể xảy ra, tàu sẽ được đổi quốc tịch ngay khi còn đang chạy trên biển và như vậy Tàu ABC của Panama sau một đêm đã trở thành Tàu DEF của Nicosia.

Trong một vụ trộm cắp hàng không phức tạp lắm, hàng hoá được gửi đi theo điều kiện c.i.f. trong hầu hết các vụ phạm pháp hàng hải thì người cuối cùng bị tổn thất chính là người bảo hiểm. Tuy nhiên cũng có khả năng tổn thất lại xảy ra với người nhận hàng là người có quyền lợi trong hợp đồng bảo hiểm, nhất là tất cả những tổn thất về lợi nhuận thương mại do mất mát hàng hoá mà họ định buôn bán.

Nên coi phần tóm lược này như một nét phác thảo đơn giản về tội phạm hàng hải và được giả thiết phân chia thành 4 nhóm. Không nên coi danh mục này là đã liệt kê hết các nhóm và không còn dạng tội phạm mới nào xuất hiện trong tương lai. Mặc dù trong một trường hợp cụ thể sẽ có một yếu tố đặc trưng nổi bật cho một loại tội phạm nhưng cũng sẽ có những yếu tố của các loại khác tồn tại trong đó. Một vụ lừa đảo giấy tờ tín dụng sẽ thường bao hàm cả mất mát hàng hoá do trộm cắp, một vụ lừa đảo bằng cách đánh đắm tàu sẽ thường bao hàm cả trộm cắp những đối tượng chính và phụ khác và thường được trợ giúp bằng việc giả mạo giấy tờ dưới dạng này hay dạng khác. Lừa đảo bằng hợp đồng thuê tàu đôi khi sẽ bao gồm cả loại lừa đảo bằng giấy tờ và bằng trộm cắp hàng hoá. Không có cách nào có thể phân loại một cách rạch ròi những tội phạm hàng hải được.