

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**Τμήμα Στατιστικής και Ασφαλιστικής Επιστήμης
Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στην
Αναλογιστική Επιστήμη και Διοικητική Κινδύνου**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ.Γ.ΜΑΜΑΛΗΣ

ΜΑΕ: 10028

Πειραιάς 2014

Επιβλέπων Καθηγητής : Γεώργιος Πιτσέλης

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Στατιστικής και Ασφαλιστικής Επιστήμης του Πανεπιστημίου Πειραιώς στην υπ' αριθμό.....συνεδρίαση του σύμφωνα με τον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Αναλογιστική Επιστήμη και Διοικητική Κινδύνου.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

-.....(Επιβλέπων)

-.....

-.....

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Στατιστικής και Ασφαλιστικής Επιστήμης του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Στην οικογένεια μου.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στον επίκουρο καθηγητή Πιτσέλη Γεώργιο (επιβλέποντα καθηγητή), στον επίκουρο καθηγητή Ψαρράκο Γεώργιο (μέλος της τριμελούς επιτροπής) και στον υποψήφιο Διδάκτορα Γιάννη Μπαντούνα, για την πολύτιμη βοήθεια που μου προσέφεραν κατά τη συγγραφή της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Περίληψη

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να εξεταστεί το φαινόμενο της πειρατείας κατά πλοίων το οποίο έχει κάνει έντονα την επανεμφάνιση του στις θαλάσσιες μεταφορές τα τελευταία χρόνια. Κάνουμε μια ιστορική αναδρομή στην πειρατεία και στη συνέχεια αναφερόμαστε στα αίτια εμφάνισης του φαινομένου κάνοντας ειδική στη Σομαλική πειρατεία. Επειδή η πειρατεία αποτελεί και σημαντικό ασφαλιστικό κίνδυνο, αναφερόμαστε στον κλάδο των ναυτασφαλίσεων και στον τρόπο που ο κίνδυνος της πειρατείας αντιμετωπίζεται ασφαλιστικά. Στη συνέχεια αναφερόμαστε στο κόστος που προκαλείτε από την εμφάνιση και την αντιμετώπιση του φαινομένου, καθώς και στις βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης αυτού για τη μείωση του ρίσκου των επιθέσεων. Ακολουθούν οι προτάσεις για την εξάλειψη του φαινομένου τόσο με την καταστολή αυτού, όσο και με την πρόληψη. Τέλος, μελετώντας ιστορικά δεδομένα δημιουργούμε ένα μοντέλο πρόβλεψης πειρατεία πλοίων.

Abstract

The purpose of this study is to examine the piracy phenomenon against vessels, which has emerged once again as a threat in the marine transport industry. First, we examine the history of this phenomenon of piracy and we take a closer look on its causes. A special focus is given on the case of Somalia. Since piracy is also an insurance problem, with the various and important damages that can cause, we will discuss its implications on the sector of Marine Insurance and the way the particular threat is treated by maritime insurance companies. Furthermore, we will discuss the cost of piracy and ways to fight it, as well as the best management practices in order to minimize the risk of pirate attacks. Also, suggestions on how to eliminate and prevent this particular threat will follow. Finally, by studying a historical data we will create a forecast model for vessel piracy.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Περιεχόμενα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	1
1.1 Ορισμός της πειρατείας	1
1.2 Η πειρατεία ως έγκλημα οικουμενικής δικαιοδοσίας	2
1.3 Η συσχέτιση της πειρατείας και της τρομοκρατίας ως παγκόσμια εγκλήματα.....	3
1.4 Η ιστορική εξέλιξη του φαινομένου της πειρατείας	5
1.5 Τα αίτια εμφάνισης του φαινομένου	8
1.5.1 Κοινωνική αποδοχή της πειρατείας	8
1.5.2 Χρόνια ανεργία	9
1.5.3 Η έλλειψη νομικών συνεπειών	9
1.5.4 Ανεπάρκεια Κυβερνητικής Πολιτικής.....	10
1.6 Η εμφάνιση της σομαλικής πειρατείας	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	12
Ναυτασφαλίσεις	12
2.1 Η ιστορία της θαλάσσιας ασφάλισης.....	12
2.1.1 Η πρώτη εμφάνιση ναυτασφάλισης.....	12
2.1.2 Οι Λομβαρδοί	13
2.1.3 Οι πρώιμες Βρετανικές Ναυτασφαλίσεις.....	14
2.1.4 Η ίδρυση των Lloyds	14
2.1.5 Η ανάπτυξη και εξέλιξη του συστήματος και το Δίκαιο των Θαλασσιών Ασφαλίσεων μέχρι τη ΜΙΑ 1906	15
2.1.6 Οι παράγοντες Δημιουργίας της Marine Insurance Act 1906	16
2.2 Η τρέχουσα νομοθεσία γύρω από τις θαλάσσιες ασφαλίσεις.....	17
2.2.1 Ελληνική Νομοθεσία.....	17
2.2.2 Αγγλική Νομοθεσία.....	18
2.3 Βασικές Αρχές στις Θαλάσσιες Ασφαλίσεις	19
2.4 Βασικές Έννοιες των Ναυτασφαλίσεων	20
2.5 Οι Αλληλασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί (P&I Clubs)	21
2.5.1 Ο διαχωρισμός του club σε τέσσερα τμήματα (Groups).....	21
2.5.2 Η εγγραφή στο Club και ο τερματισμός της.....	23
2.5.3 Ασφάλιστρα, εισφορές και οικονομικά των Clubs.....	24
2.6 Διευκολύνσεις και υπηρεσίες που παρέχονται από τα Clubs	26
2.7 Νομική προστασία (FREIGHT, DEMURRAGE AND DEFENCE).....	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	28

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ	28
3.1 Οι δυσκολίες υπολογισμού του κόστους	28
3.2 Το κόστος της ασφάλισης	29
3.2.1 Κίνδυνος πολέμου	30
3.2.2 Απαγωγή και λύτρα (K & R).....	30
3.2.3 Cargo	30
3.2.4 Hull & machinery	31
3.2.5 Μοντέλα υπολογισμού ασφάλιστρου για την πειρατεία	33
3.2.5.1 Προηγούμενα Μοντέλα	33
3.2.5.2 Η τροποποίηση του αρχικού μοντέλου	34
3.3 Το κόστος αλλαγής δρομολογίου.....	35
3.4 Το κόστος του εξοπλισμού ασφαλείας και των δυνάμεων αποτροπής επί του πλοίου	37
3.5 Το κόστος των Ναυτικών Δυνάμεων.....	39
3.6 Το κόστος των Ποινικών Διώξεων κατά της Πειρατείας.....	40
3.7 Το κόστος αυξημένης ταχύτητας.....	40
3.8 Το Εργατικό Κόστος	42
3.9 Η Διαδρομή του Χρήματος	43
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	45
ΟΙ ΒΕΛΤΙΣΤΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ.....	45
4.1 Η εκτίμηση του Κινδύνου	45
4.2 Επιπλέον μετρά προστασίας επί του πλοίου	47
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	50
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΛΕΙΨΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ.....	50
5.1 Η Δράση του ΙΜΟ για την καταπολέμηση της Πειρατείας.....	50
5.2 Οι προτάσεις της Παγκόσμιας Τράπεζας	52
5.3 Οι θέσεις άλλων οργανισμών	55
5.3.1 Η ανάγκη για ένα συνεκτικό πλαίσιο	56
5.3.1.1. Ασφάλεια	58
5.3.1.2 Ανάπτυξη	59
5.3.1.3 Επενδύσεις.....	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	61
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ.....	61
6.1.Το μέγεθος των πλοίων	62
6.2. Η σημαία των πλοίων	62
6.2.1 Επανακαθορισμός της μεταβλητής “Σημαία”	64

6.2.1.1 Σημαίες ευκαιρίας (List of flags of convenience)	64
6.2.1.2 Σημαίες μη Ευκαιρίας	65
6.2.1.3 “Ευρωπαϊκή Σημαία”	66
6.3. Το Είδος βοήθειας	66
6.4. Το Είδος επίθεσης	67
6.5. Ο χρόνος επίθεσης	68
6.6. Τύπος πλοίου	69
6.7. Περιοχή Επίθεσης	69
6.8. Η Εποχή	70
6.9. Χωρικά Ύδατα	71
6.10. Επιτυχία Επίθεσης (εξαρτημένη μεταβλητή)	71
6.11 ΣΕΝΑΡΙΟ	72
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7	73
Η ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	73
7.1 Η Λογιστική παλινδρόμηση	73
7.2 Προηγούμενα Μοντέλα	75
7.3 Η εξίσωση του Μοντέλου Πρόβλεψης	76
7.4 Τύποι Μοντέλων Λογιστικής παλινδρόμησης	78
7.5 Δείκτες έλεγχου αποτελεσματικότητας	79
7.6 Έλεγχος προβλεπτικών μεταβλητών	80
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8	82
ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ	82
7.1 Το Βήμα Μηδέν Της Παλινδρόμησης (Block 0: Beginning Block)	84
7.2 Βήμα Ένα της Παλινδρόμησης	86
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9	95
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	95
9.1 Οι διαπιστώσεις στο θεωρητικό μέρος	95
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	103
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α	107
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β	109

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Ορισμός της πειρατείας

Το άρθρο 101 των Ηνωμένων Εθνών στη σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του Μοντέγκο Μπέυ (1982) ορίζει την πειρατεία ως ακολούθως:

1. Πειρατεία χαρακτηρίζεται κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή κάθε πράξη αρπαγής, για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου ή ιδιωτικών αεροπλάνων, και λαμβάνει χώρα:

α) Στην ανοικτή θάλασσα, κατά άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή κατά προσώπων ή ιδιοκτησίας επί των εν λόγω πλοίων ή αεροσκαφών.

β) Κατά πλοίου, αεροσκάφους, ή επιβατών αυτών σε τόπο εκτός της δικαιοδοσία οποιουδήποτε κράτους.

2. Κάθε πράξη εκούσιας παρέμβασής στη λειτουργία ενός πλοίου ή ενός αεροσκάφους για τη διευκόλυνση της πειρατείας σε πλοίο ή αεροσκάφος

3. Κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στις υποπαραγράφους (1) και (2).

Ο ορισμός αυτός τονίζει την έλλειψη νομιμότητας για κάθε βία, την κράτηση, ή πράξη αρπαγής που διαπράττεται από ένα άτομο σε ένα πλοίο ή αεροσκάφος εναντίον κάποιου άλλου ατόμου, την περιουσία σκάφους ή αεροσκάφους.

Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι αυτός ο ορισμός εφαρμόζεται μόνο σε οποιαδήποτε από τις περιγραφόμενες παράνομες πράξεις που διαπράχθηκαν είτε στην ανοικτή θάλασσα ή εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους .

Έτσι, τεχνικά οποιασδήποτε από τις περιγραφόμενες πράξεις που λαμβάνουν χώρα εντός της δικαιοδοσίας ενός κράτους δεν εμπίπτει στον ορισμό του άρθρου 101.

Έχοντας επίγνωση αυτού από τεχνικής απόψεως, ο International Maritime Organization (IMO, 2010) έχει ταξινομήσει τις βίαιες και παράνομες πράξεις κατά των πλοίων, ή της περιουσίας και φορτίων επί πλοίων, που πραγματοποιούνται στα λιμάνια ή τα χωρικά ύδατα ως «ένοπλη ληστεία». Αυτή η τεχνική δυνατότητα του άρθρου 101 σχετίζεται με τη φύση της η Σύμβαση "Low of the Sea" (LOS) που αφορά τη σχέση της ρυθμίσεως των διεθνών σχέσεων και της συνεργασίας μεταξύ των κρατών, αλλά δεν

περιορίζει την έννοια της «πειρατείας». Το άρθρο 101 με απλά λόγια σημαίνει ότι η πράξη πειρατείας που διαπράττονται στην ανοικτή θάλασσα ή εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας διάταξης, αλλά δεν σημαίνει ότι μια τέτοια πράξη δεν είναι μια εγκληματική πράξη, εφόσον διαπράττονται εντός της δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους.

Ο ορισμός της σύγχρονης θαλάσσιας πειρατείας έχει περιγραφεί από το International Maritime Bureau (IMB) αναφέρεται ως «μια πράξη επιβίβασης σε κάθε σκάφος με την πρόθεση να διαπράξει την κλοπή ή οποιοδήποτε άλλο έγκλημα και με την πρόθεση ή την ικανότητα να κάνουν χρήση βίας για την προώθηση των εν λόγω πράξεων». Ο ορισμός αυτός είναι πολύ ευρύτερος από τον αντίστοιχο του άρθρου 101 της σύμβασης LOS σε δύο σημεία (John Mo 2002): Πρώτον, ο ορισμός IMB ισχύει για μια πράξη "κλοπής", το οποίο υποστηρίζεται από την πρόθεση ή την ικανότητα να κάνουν χρήση βίας για την προώθηση των πράξεων. Μια τέτοια πράξη δεν καλύπτεται από το άρθρο 101, εκτός αν οποιαδήποτε πράξη βίας ή βίας έχει πράγματι χρησιμοποιηθεί από τον «κλέφτη» κατά την εκτέλεση ή την απόπειρα μια πράξης κλοπής. Ωστόσο, μια πράξη κλοπής η οποία έχει ολοκληρωθεί χωρίς άμεση σύγκρουση με τους ναυτικούς επί του «καταπατηθέντος» σκάφους μπορεί ή δεν μπορεί, ανάλογα με την ερμηνεία του όρου «αρπαγή» εναντίον ενός σκάφους ή την ιδιοκτησία επί του σκάφους, όπως αναφέρεται στο άρθρο 101 (α), εμπίπτουν στην κατηγορία της πειρατείας ακόμη και αν η πράξη έχει λάβει χώρα στην ανοικτή θάλασσα. Δεύτερον, ο ορισμός του IMB είναι ευρύτερος από τον ορισμό του άρθρου 101, υπό την έννοια ότι αφορά μια βίαιη πράξη εναντίον ενός σκάφους ή αγαθών και των προσώπων επί του σκάφους και εντός των χωρικών υδάτων ενός κράτους (Holds, 2010).

1.2 Η πειρατεία ως έγκλημα οικουμενικής δικαιοδοσίας

«Η Οικουμενική Δικαιοδοσία βασίζεται στο γεγονός ότι μερικά εγκλήματα είναι τόσο ειδικά για τα διεθνή συμφέροντα, ώστε τα κράτη δικαιούνται - ίσως και υποχρεούνται - να ξεκινήσουν ποινικές διώξεις εναντίον των ενόχων, ανεξαρτήτως του τόπου τέλεσης του εγκλήματος ή της ιθαγένειας είτε του θύτη είτε του θύματος» (Robinson, 2004).

Την πειρατεία θέτουν όλοι σχεδόν οι επιστήμονες ως την πηγή της Οικουμενικής Δικαιοδοσίας είτε την αποδέχονται είτε όχι . Σύμφωνα με τον Benavides η πειρατεία είναι το παλαιότερο έγκλημα για το οποίο έχει εφαρμοστεί η Οικουμενική Δικαιοδοσία και αυτή η πρακτική αποτελεί μια σταθερή βάση στο διεθνές εθιμικό δίκαιο. «Η Οικουμενική Δικαιοδοσία για το έγκλημα της πειρατείας είναι αποδεκτή από το διεθνές δίκαιο εδώ και πολλούς αιώνες και αποτελεί μια βαθιά εδραιωμένη αρχή της διεθνούς κοινότητας. Όλα τα κράτη έχουν το δικαίωμα και να συλλάβουν και να τιμωρήσουν πειρατές, δεδομένου, ωστόσο, ότι έχουν συλληφθεί αυτοί είτε στην Ανοικτή Θάλασσα είτε μέσα στο έδαφος του ενδιαφερόμενου κράτους. Η τιμωρία των δραστών γίνεται ανεξάρτητα από την εθνικότητα και τον τόπο όπου συνέβη να πραγματοποιούν τις εγκληματικές τους δραστηριότητες». Επισημαίνεται πως σύμφωνα με το άρθρο 15 της Σύμβασης για την Ανοικτή Θάλασσα του 1958 η πειρατεία ορίζεται ως διεθνές έγκλημα κάτι το οποίο επιβεβαιώθηκε και από τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982.

Το έγκλημα της πειρατείας συντελείτε κατά της ασφάλειας του εμπορίου στην ανοικτή θάλασσα, ενάντια στην αρχή της ναυτιλιακής επικοινωνίας και την αρχή της ελευθερίας στην ανοικτή θάλασσα. Οι λόγοι για τους οποίους γεννήθηκε η Οικουμενική Δικαιοδοσία ως αντίδραση στην πειρατεία είναι ότι οι πειρατές αποτελούσαν απειλή για τα βασικά ενδιαφέροντα της διεθνούς κοινότητας και επειδή το έγκλημα τελούσαν στην Ανοικτή Θάλασσα όπου κανένα κράτος δεν θα μπορούσε να επικαλεστεί ότι έχει δικαιοδοσία (Πολάτος, 2012) .

1.3 Η συσχέτιση της πειρατείας και της τρομοκρατίας ως παγκόσμια εγκλήματα.

Κατά την Μπότση Μ. (2012), η πειρατεία και η τρομοκρατία παρουσιάζουν κοινά στοιχεία ως ακολούθως: Καταρχήν και οι δύο πλευρές αποτελούνται από άτομα που δεν έχουν καμιά σχέση με κρατική εξουσία, ενώ τα μέλη τους έχουν αποκοπεί από το κράτος προέλευσης, σχηματίζοντας οντότητες έξτος εθνικών συνόρων, που έχουν ως στόχο κυρίως πολίτες και στις πράξεις τους μπορούν αν προκαλέσουν τη καταστροφή ή και το θάνατο του αντιπάλου. Ένα δεύτερο κοινό σημείο είναι η χρηματοδότηση, εφόσον ευσταθούν οι πληροφορίες που αναφέρουν ότι οι πειρατές στη Σομαλία χρηματοδοτούν

ισλαμικές εξτρεμιστικές οργανώσεις. Ένα πρώην μέλος της υπηρεσίας των Ηνωμένων Εθνών (Monitoring Group of Somalia) κατέγραψε τα κοινά σημεία της συνεργασίας μεταξύ των πειρατικών ομάδων της Σομαλίας και της εξτρεμιστικής οργάνωσης Al Shabaab όπως και τη σχέση τους στο τομέα της διακίνησης και προμήθειας οπλικών συστημάτων. Για τη συγκεκριμένη περίπτωση αναφέρει ότι η μια πλευρά ανέχεται την άλλη για να εξυπηρετηθούν τα συμφέροντα της χωρίς υπάρχει κοινή ιδεολογική συνιστώσα μεταξύ των δύο ομάδων στο πλαίσιο.

Αξίζει να επισημανθούν ορισμένες ιδιαιτερότητες της συσχέτισης των δύο φαινομένων. Ορισμένοι ερευνητές ταύτισαν τον πειρατή και τον τρομοκράτη ως «εχθρούς της ανθρωπότητας», καθώς και οι δύο λειτουργούν εκτός των ορίων της «νόμιμης συμπεριφοράς». Όμως πολλά από τα συμπεράσματα των ερευνών, προτείνουν τη μη απόλυτη ταύτιση με τον τρομοκράτη, καθώς οι δύο πράξεις (πειρατεία τρομοκρατία) δεν ταυτίζονται, κυρίως λόγω των προθέσεων των δραστών πίσω από κάθε πράξη. Δηλαδή, ενώ αρχικά η πειρατεία υπήρξε ως μια μορφή ιδιωτικής χρήσης βίας, στην παρούσα ιστορική στιγμή εντάσσεται στην «ευρύτερη» τρομοκρατική.

Η άποψη έχει ειδική βαρύτητα, καθώς παραλληλίζοντας τις δύο εκφάνσεις της βίας, ορίζεται το εχθρικό μέρος ως ευρισκόμενο εκτός νόμιμης λογικής και συμβατικού πολέμου. Υπό μια έννοια, το εχθρικό μέρος επιθυμεί με φανατισμό την καταστροφή για την καταστροφή, έχοντας δηλαδή αυτοτοποθετηθεί εκτός του πλαισίου της προστασίας από τους γραπτούς και άγραφους νόμους της συντεταγμένης έννομης πολιτείας.

Δηλαδή, ο πειρατής αφενός δημιουργεί μια ασύμμετρη σχέση μεταξύ του ιδίου και της οργανωμένης πολιτείας, αφετέρου οι δράσεις των τρομοκρατικών οργανώσεων ή κινημάτων γίνονται εντός μιας χώρας, ενώ μέχρι σήμερα δεν έχει καταγραφεί αντίστοιχη θαλάσσια τρομοκρατία, ενδεχομένως χάρη στην ιδιαιτερότητα του περιβάλλοντος. Η δράση στη θάλασσα απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις, κατάλληλο μέσα και υποδομή καθώς και ικανότητα παραμονής και επιβίωσης εκτός χερσαίου εδάφους και άλλες τακτικές, οι οποίες έως τώρα δεν αποτελούσαν τμήμα των ενδιαφερόντων των οργανώσεων πολιτικής βίας ή των τρομοκρατικών οργανώσεων.

Οι πειρατικές επιθέσεις έχουν δεδομένα οικονομικά κίνητρα τα οποία η τρομοκρατία τα απορρίπτει αν δε συνοδεύονται από ιδεολογικές

παραμέτρους. Θα πρέπει επίσης να αναφέρουμε ότι οι στόχοι της τρομοκρατίας έχουν να κάνουν κυρίως με τους εκφραστές της κάθε μορφής εξουσίας και κυρίως της κρατικής, έτσι τα πλοία, τα οποία δεν αποτελούν σύμβολα εξουσίας κρατικής ή μη, μάλλον δεν είναι πρώτης προτεραιότητας στόχοι για τρομοκράτες.

Οι πειρατές έχουν εμφανιστεί από τότε που ο άνθρωπος έκανε τις πρώτες θαλάσσιες διαδρομές χωρίς να συνδέετε με την όποια μορφής συντεταγμένη πολιτεία. Ο πειρατής θα μπορούσαμε να πούμε ότι συμπεριφέρεται ως υποδειγματικός τρομοκράτης, καθώς λειτουργεί σε μικρές ομάδες, κάνει διαρκώς επιθέσεις, χρησιμοποιεί εξτρεμιστική βία και στηρίζεται στον τρόμο και τον αιφνιδιασμό. Κατά συνέπεια αν ο πειρατής ασκεί βία για καθαρά προσωπικούς λόγους, παραμένει αντίπαλος του συντεταγμένου κράτους και κάθε μορφής νόμιμης εξουσίας. Έτσι, ενώ οι αναλυτές της πειρατείας δεν αποδέχονται με ευκολία την είσοδο των τρομοκρατικών οργανώσεων σε πειρατικές επιθέσεις, από την άλλη η πιθανότητα να συμβεί αυτό δεν δύναται να αποκλειστεί από κανέναν (Μπότση, 2012).

1.4 Η ιστορική εξέλιξη του φαινομένου της πειρατείας

Η πειρατεία μαστίζει τις θάλασσες για τουλάχιστον 40 αιώνες, και ήταν ένα σοβαρό πρόβλημα για κάθε ποντοπόρο πολιτισμού. Οι πειρατές έβλεπαν το εμπόριο είτε ως απλή λεία ή σα μέσο του πολέμου, είτε ως δικό τους αναφαίρετο δικαίωμα. Τα περισσότερα κράτη σε όλη την ιστορία έχουν χρησιμοποιήσει τρεις στρατηγικές απέναντι στους πειρατές: Τη συνεργασία, την καταστολή ή την ανοχή. Από την Κιλικία, την Ελλάδα, τους Κινέζους, τους πειρατές της Μπαρμπαριάς στη Βόρεια Αφρική, τους πειρατές της Καραϊβικής, στους Σομαλούς, στις πειρατείες του Malacca Straits, στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας και της Δυτικής Αφρικής και οι πειρατές του σήμερα, δρουν σε περίπτωση απουσίας της κρατικής εξουσίας είτε σε συνεργασία με αυτή.

Κάνοντας μια αναδρομή από τον αρχαίο κόσμο από το 2000 έως το 800 πΧ περίπου και για όσο χρονικό διάστημα η ανθρωπότητα χρησιμοποιεί θαλάσσιο εμπόριο, οι πειρατές κυνηγούσαν τους ναυτικούς. Η πειρατεία ήταν ένα πανταχού παρόν μέρος της μεσογειακής ζωής στον αρχαίο κόσμο. Για πολλά χρόνια πειρατές θα λυμαίνονται τη ναυτιλία, και θα εισβάλουν

παραθαλάσσια χωριά, λεηλατώντας και συλλαμβάνοντας τους κατοίκους για σκλάβους. Οι Σουμέριοι, ο βασιλιάς Μίνωας, οι Αιγύπτιοι, οι Έλληνες και όλοι έρχονται αντιμέτωποι με πειρατές. Ο Κρητικός στόλος του βασιλιά Μίνωα ήταν ειδικά κατασκευασμένος για να προστατεύεται από τους Lukkan (Τούρκους) πειρατές.



Εικόνα 1
Lukkan Pirates (Πηγή: www.pirateattack.co.uk)

Αργότερα από το 800πΧ μέχρι το 200μΧ, η Ρώμη επιτρέπει την πειρατεία, καθώς οι πειρατικοί στόλοι τους βοήθησαν να ακρωτηριάσουν τους εχθρούς της και δημιούργησαν νέες εμπορικές ευκαιρίες. Ωστόσο, όταν η πειρατεία άρχισε να απειλεί τα Ρωμαϊκά πλοία, οι Ρωμαίοι αναγκάστηκαν να απαντήσουν. Ο Πομπήιος επιτέθηκε κατά των πειρατών της Κιλικίας σκοτώνοντας 10.000 πειρατές και καταστρέφοντας 500 πλοία. Έτσι η πειρατεία παρέμεινε υποτονική στη μεσόγειο μέχρι την πτώση της Ρώμης.

Περίπου από το 100 πΧ μέχρι και το 800 μΧ έχουμε την εμφάνιση της Κινεζικής Πειρατείας που δεν περιοριζόταν στη Δύση. Η πρώτη κινεζική πειρατεία καταγράφηκε κατά τη διάρκεια της δυναστείας των Χαν. Από τότε, η Κινεζική και η πειρατεία της Νοτιοανατολικής Ασίας απομυζούσε μέρος του εμπορίου και της δύναμης των δυναστειών και αυτοκρατοριών που έλεγχαν την εξουσία. Η Θάλασσα της Νότιας Κίνας είναι ιδανική για τους πειρατές και παραμένει ένα πρόβλημα από την περίοδο της αποικιοκρατίας έως σήμερα.

Στη συνέχεια εμφανίστηκαν οι Πειρατές της Καραϊβικής που παραμένουν διάσημοι στο σύγχρονο πολιτισμό κυρίως λόγω της πρόσφατης ομώνυμης ταινίας. Εμφανίστηκαν λίγο μετά την ευρωπαϊκή κατάκτηση του Νέου Κόσμου, όπου και ξεκίνησε τη Χρυσή Εποχή της πειρατείας. Μετά την Ισπανία και την Πορτογαλία, που ισχυρίζονταν ότι έλεγχαν τους ωκεανούς του κόσμου, οι

άλλες ευρωπαϊκές δυνάμεις χρησιμοποίησαν τους πειρατές για να εμποδίσουν την ισπανική και πορτογαλική ναυτιλία και να αυξήσουν τη θαλάσσια επιρροή τους. Οι Αμερικανοί άποικοι εκμεταλλεύτηκαν την μαύρη αγορά που τους παρείχαν οι πειρατές, και τους έδωσαν καταφύγιο. Με την επικράτηση όμως της Αγγλικής κυριαρχίας οι πειρατές έχασαν επιχειρησιακό τους χώρο και το λαθρεμπόριο ατόνησε.

Κατά το Μεσαίωνα οι πειρατές ήταν κυρίως Γέπιδες (Γερμανοί), Δανοί και οι Σάξονες που εισέβαλαν σε όλη τη Βόρεια Ευρώπη και τη Βρετανία. Είχαν καταφέρει να επικρατήσουν από τους Βίκινγκς προς το τέλος της πρώτης χιλιετίας. Για την Πειρατεία στο Βόρειο Ατλαντικό ήταν αρκετά σημαντικό το γεγονός της δημιουργία της Hanseatic League, μιας συνεργασίας κρατών στην Ανατολική Ευρώπη για την αντιμετώπιση του φαινομένου στη Μαύρη Θάλασσα. Το χαλαρό φεουδαρχικό σύστημα της μεσαιωνικής Ευρώπης άφησε χώρο για τους πειρατές να εξαπλωθούν και έκανε δύσκολη την καταστολή τους.

Στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας η κινεζική πειρατεία επανεμφανίστηκε στις αρχές του 1500 σε απάντηση στον αυστηρό έλεγχο της δυναστείας των Μινγκ πάνω στο εξωτερικό εμπόριο. Οι μαύρες αγορές ευνοήθηκαν, υπό την προϋπόθεση ότι παρείχαν αγαθά πολύ φθηνότερα για τους ντόπιους. Το γεγονός αυτό έδωσε την ευκαιρία για εμπορικές ευκαιρίες στους ευρωπαίους, (πχ η Ολλανδική Εταιρεία Ανατολικών Ινδιών) οι οποίοι ήταν πρόθυμοι να συνεργαστούν με τους πειρατές προκειμένου να αποφύγουν τους δασμούς. Πάνω από 70.000 Κινέζοι πειρατές δραστηριοποιούντουσαν στην περιοχή. Τα αυστηρά μέτρα της δυναστείας Μινγκ δεν ήταν σε θέση να καταστείλουν την πειρατεία. Η κινεζική πειρατεία εξασθένησε στα τέλη του 1800 χάρη στη διεθνή ναυτική συνεργασία.

Η Σύγχρονη Πειρατεία εμφανίζεται κυρίως στα Στενά της Μαλλάκα, στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας, στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και στον Κόλπο της Γουινέας. Οι περιοχές αυτές εμφανίζουν διαφορετικές μορφές πειρατείας. Στη Σομαλία χρησιμοποιούν την απαγωγή και για λύτρα εκμεταλλεόμενοι την απουσία της κρατικής εξουσίας, στον Κόλπο της Γουινέας πειρατές κλέβουν το πετρέλαιο, οι πειρατές της Ασίας έχουν επικεντρωθεί σε ληστείες και κλοπές στη θάλασσα. Στον Κόλπο της Γουινέας και της Ασίας οι πειρατείες συμβαίνουν κυρίως σε χωρικά ύδατα σε αντίθεση

με την περιοχή της Σομαλίας που οι επιθέσεις γίνονται μέχρι και εκατοντάδες μίλια μακριά από τις ακτές (OBP, 2010).

1.5 Τα αίτια εμφάνισης του φαινομένου

Η θαλάσσια πειρατεία είναι ένα ευκαιριακό συνήθως έγκλημα και κατά συνέπεια οι πειρατές, όπως και οι άλλοι εγκληματίες, θα αποφύγουν να το πράξουν σε δύσκολα περιβάλλοντα. Αν καταφέρουν όμως να ελέγξουν το ευρύτερο περιβάλλον, τότε η πιθανότητα να εκδηλωθεί η πειρατεία μεγαλώνει μαζί με τη σοβαρότητα των πειρατικών επιθέσεων. Οι κύριοι λόγοι για την εμφάνιση της πειρατείας είναι η κοινωνική αποδοχή, η έλλειψη σοβαρού νομικού υπόβαθρου από τις κυβερνήσεις, η χρόνια ανεργία, και η ευκαιρία. Όλα παίζουν ρόλο στην υποστήριξη του εγκληματικού εγχειρήματος.

1.5.1 Κοινωνική αποδοχή της πειρατείας

Ακόμη και σήμερα στην σύγχρονη εποχή της ναυτιλίας υπάρχουν κάποια λιμάνια ευκαιρίας όπου ο πληθυσμός επιβάλλει μια ανεπίσημη φορολογία επί των πλοίων που τα επισκέπτονται. Αυτό είναι συνήθως διάρρηξη του εξοπλισμού ή των αμπαριών και τις περισσότερες φορές δεν υπάρχει καμία επαφή μεταξύ των πειρατών και του πληρώματος. Αυτό το είδος του εγκλήματος είναι τόσο παλιό όσο και η ναυτιλία και έχει μικρό οικονομικό αντίκτυπο στις μεγάλες επιχειρήσεις. Οποιαδήποτε κλοπή έχει τη δυνατότητα να προκαλέσει πρόσθετες απώλειες, αν αφορά κρίσιμα εργαλεία ή προμήθειες που είναι απαραίτητες για την ομαλή συνέχιση του ταξιδιού.

Ο τύπος της πειρατείας που κοστίζει στη βιομηχανία της ναυτιλίας κατά εκτίμηση 7-15 δισεκατομμύρια δολάρια το χρόνο είναι πολύ διαφορετικός από τα εγκλήματα κοντά σε λιμάνια. Αυτό το είδος της πειρατείας αφορά καταστάσεις αιχμαλωσίας του πληρώματος και του σκάφους για λύτρα. Μερικές καταστάσεις ομηρίας διαρκούν πάνω από ένα χρόνο και αιχμάλωτοι πεθαίνουν από υποσιτισμό ή ασθένειες μέχρι να καταβληθούν τα λύτρα που μπορεί να είναι αρκετά εκατομμύρια δολάρια.

Στις περιοχές όπου οι πειρατές λειτουργούν έχουν δημόσια αποδοχή καθώς συνήθως είναι οικονομικά υποβαθμισμένες περιοχές και αυτά τα εγκλήματα φέρνουν πρόσθετα κεφάλαια στην τοπική οικονομία. Η πλειοψηφία των χρημάτων θα πάει σε τρίτες περιοχές, έξω από την κοινότητα, αλλά πολλοί

πειρατές που ζουν στις περιοχές αυτές με τα χρήματα που ξοδεύουν αναθερμαίνουν τις τοπικές αγορές (Brouno, 2013).

1.5.2 Χρόνια ανεργία

Σε αυτή την περίπτωση δεν μιλάμε για το είδος της ανεργίας που είναι εξοικειωμένοι οι κατοίκους των αναπτυσσόμενων χωρών. Χρόνια ανεργία σε αναπτυσσόμενες περιοχές σημαίνει ποτέ δεν θα είναι σε θέση να βρουν μια θέση εργασίας. Έτσι, μερικοί άνθρωποι μπορεί να ασκούν την πειρατεία περιστασιακά υπό τη μορφή άτυπης εργασίας μέχρι να βρεθεί μια μικρή ευκαιρία στο μέλλον.

Υπάρχει ένα σοβαρό επιχείρημα που επικαλούνται πολύ αναλυτές του φαινομένου. Αυτό μπορεί να συνοψιστεί στη φράση «ή ταΐστε τους ή πυροβολήστε τους». Αυτό το επιχείρημα είναι ακραίο αλλά περιγράφει τα δύο άκρα του φάσματος, που δείχνει ότι η φτώχεια είναι ένα σημαντικό κίνητρο για τους πειρατές. Η ζωή του πειρατή είναι δύσκολη, και συχνά καταλήγει σε θάνατο, έτσι απελπισία είναι σχεδόν πάντα ένας πρόδρομος στην πειρατεία (Νικήτα, 2012).

1.5.3 Η έλλειψη νομικών συνεπειών

Μόνο πρόσφατα οι πειρατές φαίνεται να αντιμετωπίζουν τις νομικές συνέπειες των πράξεών τους. Οι πειρατές ενός μικρού ιδιωτικού ιστιοφόρου, του S/V Quest, δικάστηκαν το 2013 στις ΗΠΑ από το Ομοσπονδιακό Δικαστήριο, αφού συνελήφθησαν για τη δολοφονία τεσσάρων πολιτών των ΗΠΑ το 2011 στον Ινδικό Ωκεανό. Συνδυασμένες επιχειρήσεων της Ευρωπαϊκής ναυτικής δύναμης στην Αραβική Θάλασσα έχουν οδηγήσει σε πολλές συλλήψεις και σε κάποιες καταδικαστικές αποφάσεις.

Οι νομικές στρατηγικές αλλάζουν συχνά και κάποιοι πειρατές δικάζονται στις χώρες διαμονής τους, ενώ κάποιοι δικάζονται με βάση τη νομοθεσία της σημαίας του σκάφους που δέχτηκε πειρατεία. Το νομικό σύστημα θα πρέπει να αναπτυχθεί τελικά στο σημείο όπου το διεθνές δίκαιο να είναι σε θέση να επιβάλει αυστηρές ποινές για τους πειρατές, αλλά αυτή τη στιγμή υπάρχουν πολλά κενά και η πιθανή ανταμοιβή είναι ίσως μεγαλύτερη από τον κίνδυνο.

Το 2011 Ο ΙΜΟ κυκλοφόρησε ένα έγγραφο για να προσφέρουν συμβουλές για τη χρήση ένοπλου προσωπικού επί των πλοίων που γρήγορα οδήγησε

στην ίδρυση μεγάλου αριθμού εταιρειών ασφαλείας που και προσλαμβάνουν οι πλοιοκτήτες για τη διέλευση των επικινδύνων περιοχών με κόστος έως και 100.000 δολάρια ανά ταξίδι.

Λιγότερο επαγγελματικές ομάδες ένοπλης φρούρησης, για εκδίκηση υποβάλλουν περιστασιακά σε βασανιστήρια ή σκοτώνουν τους πειρατές αφού παραδοθούν. Μια ομάδα ασφαλείας για παράδειγμα, έβαλε φωτιά σε ένα μικρό πειρατικό σκίφ έχοντας δεμένους πάνω τους πειρατές και το βίντεο κυκλοφόρησε ευρέως στο διαδίκτυο ως μια προειδοποίηση (Hahn, 2013).

1.5.4 Ανεπάρκεια Κυβερνητικής Πολιτικής

Σε κάποιες περιπτώσεις πολιτικές διαμάχες και διεκδικήσεις μεταξύ κρατών ή ομάδων μπορεί να οδηγήσει σε ένα είδος εθνικής πειρατείας. Αυτό είναι συχνά μια εδαφική διαμάχη για τα ναυτικά σύνορα ή τους πόρους της περιοχής με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα αυτό της Σομαλίας.

1.6 Η εμφάνιση της σομαλικής πειρατείας

Η Σομαλική πειρατεία έχει τις ρίζες της στην κατάρρευση της κυβέρνησης της χώρας στις αρχές του 1990. Η ακτοφυλακή της χώρας διαλύθηκε και δεν ήταν σε θέση να περιπολεί οποιοδήποτε από τα 3.025 χιλιόμετρα ακτογραμμής και 200 ναυτικά μίλια της Αποκλειστικής Οικονομική Ζώνης (ΑΟΖ), της χώρας, που αποτελεί μια τεραστίως έκτασης αλιευτική ζώνη. Ως ΑΟΖ, σύμφωνα με τη Διεθνή Συνθήκη του ΟΗΕ περί Δικαίου της Θάλασσας του 1982 (LOS), θεωρείται η θαλάσσια έκταση, εντός της οποίας ένα κράτος έχει δικαίωμα έρευνας ή άλλης εκμετάλλευσης των θαλασσίων πόρων, συμπεριλαμβανομένης της παραγωγής ενέργειας από το νερό και τον άνεμο.



Εικόνα 2
Οι ακτές της Σομαλίας (Πηγή: <http://news.kievukraine.info>)

Η απουσία αρχής επέτρεψε σε άπληστους ξένους αλιείς, με χρήση προηγμένης τεχνολογία και υψηλής ποιότητας πλοία να λυμαίνονται τα πλούσια σε αλιευτικά αποθέματα ύδατα της Σομαλίας, προκαλώντας μια μορφή «αντίστροφης πειρατείας». Οι εκτιμήσεις τοποθετούν την αξία της αλιείας της λαθροθηρίας σε 300 εκατ. δολάρια ετησίως, ένα αστρονομικό ποσό σε μια χώρα εννέα εκατομμυρίων πολιτών, χρήματα που αντιστοιχούν λίγο πάνω από το 5% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ) της Σομαλίας. Την ίδια στιγμή που λαθραλιείες μετακινούνται από Ευρώπη και την Ασία στην περιοχή, άλλα πλοία που κατευθύνονται προς τα ύδατα της Σομαλίας απορρίπτουν παράνομα τοξικά βιομηχανικά απόβλητα, μια σαφή παραβίαση τις νομοθεσίας των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον. Υπάρχουν ενδείξεις ότι μέχρι και πυρηνικά απόβλητα μπορεί να έχουν εναποτεθεί στην θαλασσιά περιοχή της Σομαλίας, τα οποία είναι θέμα χρόνου να μολύνουν ολόκληρη την περιοχή και να επιβαρύνουν την υγεία των κατοίκων αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο την υγεία όσων καταναλώσουν τα αλιεύματα που ψαρεύονται εκεί.

Οι πειρατές ισχυρίζονται ότι με σκοπό την προστασία της αλιείας της Σομαλίας και για να κερδίσουν τα προς το ζην, λειτουργούν σαν φύλακες της περιοχής για τον έλεγχο των ξένων μηχανοτράτων με και χωρίς άδειες αλιείας. Επειδή οι ιδιοκτήτες των πλοίων που δραστηριοποιούνταν στην περιοχή, γνώριζαν ότι τα πλοία τους παραβιάζουν το διεθνές δίκαιο για την αλιεία στα ύδατα της Σομαλίας έτειναν να χρηματίσουν γρήγορα οποιονδήποτε προκειμένου να αποφεύγουν τον έλεγχο.

Το ενδιαφέρον είναι ότι οι πειρατικές συμμορίες χρησιμοποιούν ως πρόσχημα την "Εθνική Εθελοντική Ακτοφυλακή της Σομαλίας", η οποία απουσία κυβέρνησης λειτουργεί σαν συμμορία. Πολλοί από τους συμμετέχοντες στο έγκλημα αισθάνονται πως είναι χρέος τους η προστασία των φυσικών πόρων και ότι λύτρα που εισπράττουν θα πρέπει να θεωρηθούν ως μια μορφή "νόμιμης φορολογίας".

Οι ειδικοί λένε, ότι οι πειρατές σήμερα ωστόσο, δεν είναι φτωχοί ψαράδες αλλά μαχητές από τις πολλές Φατρίες της Σομαλίας που επιδιώκουν τον έλεγχο της χώρας και αναζητούν πηγές χρηματοδότησης για να κατακτήσουν την κρατική εξουσία στη χώρα (Osei-Tutu, 2013).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Ναυτασφαλίσεις

2.1 Η ιστορία της θαλάσσιας ασφάλισης

Λόγω της φύσης της ως η πιο αρχαία μορφή της ασφάλισης, θαλάσσιας ασφάλισης δίκαια αντιμετωπίζεται χωριστά από άλλες μορφές ασφάλισης. Η κωδικοποίηση της νομοθεσίας σε αυτόν τον τομέα, χρονολογείται από το 1906, αλλά εξακολουθεί να είναι σε ισχύ και ευρέως αποδεκτή, αν και υπήρξε περαιτέρω εμπλουτισμένη κατά τη διάρκεια του χρόνου, μέσω συνοδευτικών νόμων. Έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι, παρά τις πολυάριθμες προτάσεις για την κατάργηση της Marine Insurance Act 1906 (MIA) που είναι μια πράξη του Κοινοβουλίου του Ηνωμένου Βασιλείου για τη ρύθμιση της θαλάσσιας ασφάλισης, η MIA 1906 έχει τεράστια σημασία, δεδομένου ότι δεν ρυθμίζει μόνο το Αγγλικό Δίκαιο, αλλά κυριαρχεί της θαλάσσιας ασφάλισης σε όλο τον κόσμο. Η εισαγωγή ενός νέου κώδικα δεν θα ήταν αναγκαστικά να αποδειχθεί «πανάκεια». Το γεγονός ότι η τελειότητα είναι δύσκολο να επιτευχθεί - αν όχι αδύνατη - μαζί με το ρόλο που η δικαστική εξουσία έχει παίξει σε αντιπροσωπευτικό δείγμα των αδυναμιών των διαφόρων ρυθμιστικών νόμων, δημιουργεί την ανάγκη για μια συνολική κριτική για τη νομοθεσία συνολικά σε αυτόν τον τομέα (Noussia, 2005).

2.1.1 Η πρώτη εμφάνιση ναυτασφάλισης.

Η παλαιότερη από τις πολλές μορφές προστασίας έναντι ζημιών, έχει μια μακρά ιστορία με μεγάλο ενδιαφέρον. Οι αρχαίοι Φοίνικες, οι Έλληνες, οι Ρωμαίοι είχαν τη συνήθεια της ασφάλισης ενάντια σε μερικούς από τους κινδύνους των θαλάσσιων επιχειρήσεων από τα διάφορα συστήματα ασφάλισης, είτε σε σχήματα των δανείων ή αμοιβαίων εγγυήσεων .

Πιστεύεται ότι, η μορφή δανείου είναι γνωστή με το όνομα Bottomry είναι η παλαιότερη μορφή ασφάλισης με τη μορφή δανείου και ιστορικά χρεώνεται σε Βαβυλώνιους εμπόρους στο 4000-3000 πΧ. Μπορεί να οριστεί ως η υποθήκη

του πλοίου, με τέτοιο τρόπο ώστε αν χαθεί το πλοίο, ο δανειστής να χάνει επίσης τα χρήματα που επένδυσε πάνω σε αυτό. Αλλά, αν το πλοίο φτάσει με ασφάλεια στο λιμένα προορισμού, όχι μόνο παίρνει πίσω το δάνειο, αλλά, επιπλέον, λαμβάνει ένα ορισμένο ασφαλιστρο που προηγουμένως έχει συμφωνηθεί.

Είναι πιθανό ότι το σύστημα ασφάλισης που απορρέει από τη Bottomry, να είναι όχι μόνο η παλαιότερη αλλά συνηθέστερη θαλάσσια ασφάλιση, κυρίως για δύο λόγους, δηλαδή την ακραία απλότητα της συναλλαγής και την επιθυμία να ξεφύγουν από τις κυρώσεις των νόμων κατά της τοκογλυφίας. Η μορφή της θαλάσσιας ασφάλισης, που είναι γνωστή ως Bottomry, σύντομα θα αναπτύσσονταν και εξελίχτηκε στο σύγχρονο σύστημα θαλάσσιας ασφάλισης (Green, 2014).

2.1.2 Οι Λομβαρδοί

Κατά τη διάρκεια των αιώνων, διάφορες μορφές της θαλάσσιας ασφάλισης έχουν άνθισε στην Ευρώπη. Οι έμποροι της Βόρειας Ευρώπης γνωστοί ως Hanseatics είχαν ένα κέντρο ασφάλισης που βασίζονται στην Μπριζ, ευρύτερα γνωστό ως το πρώτο «Επιμελητήριο Ασφαλίσεων» (Chamber of Insurance) και το 1432, η πόλη της Βαρκελώνης έθεσε, επίσης, το πρώτο καταγεγραμμένο καταστατικό για την ασφάλιση των πλοίων.

Εν τω μεταξύ, η πρώτη μορφή της θαλάσσιας ασφάλισης στη Βρετανία είχε ξεκινήσει από μια ομάδα εμπόρων της Hanseatic League (εμπορική και αμυντική συνομοσπονδία κρατιδίων της Κάτω Γερμανίας) και αργότερα διεξαγόταν από Γερμανούς αποίκους οι οποίοι ήταν οι πρώτοι γνωστοί ναυτασφαλιστές ασφαλιστές του Λονδίνου, χωρίς να έχουν να αντιμετωπίσουν κανέναν ανταγωνισμό για πολλά χρόνια. Τα τελευταία χρόνια της ύπαρξής τους βρέθηκαν αντιμέτωποι με τον ανταγωνισμό από την άλλη ομάδα των ξένων μεταναστών. Αυτοί ήταν «οι Λομβαρδοί», που πήραν το όνομά τους από το όνομα του δρόμου όπου ήταν εγκατεστημένες επιχειρήσεις τους, δηλαδή τη Lombard Street στο Λονδίνο. Ήταν οι πρώτοι που ξεκίνησαν θαλάσσια ασφάλιση με την προώθηση των ποσών των δανείων Bottomry. Η δραστηριότητα των Λομβαρδών τερματίστηκε, όταν το εξωτερικό εμπόριο της Αγγλίας πέρασε στα χέρια των Άγγλων. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι Λομβαρδοί είναι αυτοί που εφάρμοσαν τη θαλάσσια

ασφάλιση ως πρακτική σε γενική χρήση στη ναυτιλία, γεγονός που την καθιστά αποδεκτή από την επιχειρηματική κοινότητα στο σύνολό της και προδιαθέτει την εισαγωγή των κατάλληλων κανόνων και κανονισμών (Noussia, 2005).

2.1.3 Οι πρώιμες Βρετανικές Ναυτασφαλίσεις

Η έναρξη του 17ου αιώνα αποτέλεσε την αφηγηρία μιας νέας περιόδου στην ιστορία της θαλάσσιας ασφάλισης στη Μεγάλη Βρετανία. Κατά τη διάρκεια της πρώτης περιόδου, που χρονολογείται από τις αρχές του εξωτερικού εμπορίου και τελειώνει μέσα του 16ου αιώνα, η θαλάσσια ασφάλιση διεξήχθη στις κυρίως, αν όχι αποκλειστικά, από τους ξένους, ενώ στη συνέχεια τα ινία ανέλαβαν οι ίδιοι οι Βρετανοί.

Η απαρχή της νέας περιόδου των ναυτασφαλίσεων οριοθετείται από την "Elizabethan Act of 1601" που είναι το πρώτο καταστατικό που εκδίδεται από την Αγγλική κυβέρνηση και ψηφίστηκε από το Κοινοβούλιο. Είχε τον τίτλο «An Act Concerning Matters of Assurances Amongst Merchants» και είναι ιδιαίτερα αξιοσημείωτο ως το πρώτο στο καταστατικό σχετικά με την ασφάλιση των θαλάσσιων μεταφορών. Με την ίδια πράξη (Act 1601) ιδρύεται και «Court of Insurance» για την εκδίκαση διαφωνιών μεταξύ των αντισυμβαλλόμενων. Το Δικαστήριο αυτό αντιμετωπίστηκε δυσμενώς τόσο από τη ναυτιλιακή κοινότητα, όσο και από τους δικαστικούς κύκλους του Λονδίνου, με αποτέλεσμα η λειτουργία του και η χρησιμότητα του να αποδειχτούν περιορισμένες (Nertunus, 2005).

2.1.4 Η ίδρυση των Lloyds

Μέχρι το 1666, δεν είναι γνωστή κάποια σταθερή έδρα των επιχειρήσεων που προσέφεραν ναυτασφαλίσεις, εκτός από τις ιδιωτικές υπηρεσίες των τραπεζιτών, τους τοκογλύφους και άλλους που πουλούσαν ναυτασφαλίσεις ως επιπλέον έργο στις υφιστάμενες επιχειρήσεις τους. Μετά την περίοδο αυτή, πολλά καφενεία καθιερώθηκαν σταδιακά, στην πόλη του Λονδίνου ως ασφαλιστικά πρακτορεία. Μέσα σε λίγα χρόνια ξεφυτρώνουν σε όλο το Λονδίνο, και οι πελάτες τους τα επισκέπτονταν κυρίως, αν όχι εξ ολοκλήρου, για επαγγελματικούς σκοπούς.

Το πρώτο καφενείο του Λονδίνου άνοιξε το 1652, από τον Mr. Bowman, στην οδό St. Michael's Alley στο Cornhill του London. Το « Lloyd Coffee House» αρχικά βρισκόταν στην Tower Street και μετακόμισε στη Lombard Street περίπου το 1691 ή 1692. Αυτό, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι ο ιδιοκτήτης του ήταν υπεύθυνος για την έκδοση της εβδομαδιαίας εφημερίδας “Lloyds News” με θεματολογία γύρω από τη ναυτιλία, κάνει το καφενείο αυτό σημείο συνάντησης για τα πρόσωπα που συνδέονται με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.



Εικόνα 2.1 « Lloyd Coffee House 1652»

Πηγή: <http://www.elizabethhoyt.com>

Το 1771 εκεί, μια επιτροπή εκλέχτηκε για να αντιπροσωπεύσει τους ασφαλιστές για την καταβολή της συνδρομής, την πρώτη σημαντική κίνηση των ασφαλιστών να αναλάβουν οι ίδιοι την ευθύνη για την οργάνωση της αγοράς και το 1871 με την έκδοση του πρώτου Lloyd's Act προήρθε η πρώτη δομημένη οργάνωση της ναυλαγοράς η οποία αποτέλεσε τον καταστατικό χάρτη των ναυτασφαλίσεων (Jenks, 2011).

2.1.5 Η ανάπτυξη και εξέλιξη του συστήματος και το Δίκαιο των Θαλασσίων Ασφαλίσεων μέχρι τη ΜΙΑ 1906 .

Πάνω από εκατό χρόνια πέρασαν για την αναθεώρηση του νόμου “Elizabethan Act of 1601” μέχρι την εμφάνιση του νέου νόμου για τις ναυτασφαλίσεις. Η πρώτη αναθεώρηση ήρθε με το “Marine Insurance Act του 1745”, τον οποίο διαδέχθηκε ο “Act of 1788”. Στη συνέχεια ακολούθησε ο Act of 1795 και το 1894 έχουμε το «The Marine Insurance Codification Bill» ο οποίος ψηφίστηκε από τη Βουλή των Λόρδων μετά από πρόταση του Λόρδου

Herschell. Ο νόμος αυτός αποτέλεσε τη βάση για την Πράξη Act 1906, δηλαδή «Μια πράξη για την Κωδικοποίηση της νομοθεσίας σχετικά με τις θαλάσσιες Ασφαλίσεις» .

Η πρώιμη νομοθεσία της θαλάσσιας ασφάλισης άφησε την αγορά και τα δικαστήρια να αναπτύξουν τις αρχές του θαλάσσιου δικαίου των ασφαλιστικών που έχουν κωδικοποιηθεί τελικά στο νόμο περί ασφάλισης Marine Insurance ACT 1906 (MIA 1906). Η MIA 1906 είναι κυρίως μια κωδικοποίηση των περίπου 200 ετών δικαστικών αποφάσεων και ακόμα και σήμερα δεν υπάρχει ισοδύναμη με αυτή την κωδικοποίηση. Ο νόμος σε πολλά σημεία διευκρινίζει ότι η διατύπωσή της είναι δεσμευτική και θα είναι αποδεκτή ελλείψει συμφωνίας των αντισυμβαλλομένων. Τα ναυλοσύμφωνα όμως στην πράξη περιέχουν ρήτρες που πολλές φορές ακυρώνουν περιγραφές της MIA 1906 (Jenks, 2011).

2.1.6 Οι παράγοντες Δημιουργίας της Marine Insurance Act 1906

Είναι προφανές ότι η ψήφιση του νομοσχεδίου για τη MIA 1906 ήταν επείγουσα ανάγκη, που επιβάλλονται από τις ανάγκες και τα προβλήματα της καθημερινότητας της αγοράς, και ιδιαίτερα της Εμπορικής Κοινότητας που απεγνωσμένα προσπαθούσε να κωδικοποιήσει τη νομοθεσία στις ναυτασφαλίσεις οι οποίες ήταν τόσο στενά συνδεδεμένες με τις εμπορικές τους επιχειρήσεις. Οι εμπορικές ανάγκες στηρίζονταν στο εθιμικό δίκαιο μέχρι τώρα, έτσι η δημιουργία νομοθεσίας για τη ρύθμιση της θαλάσσιας ασφάλισης ήταν απολύτως αναγκαία. Η Εμπορική Κοινότητα απαίτησε να βεβαιώνεται ότι οι κίνδυνοι που αναλαμβάνονται να ασφαλιστούν ήταν τέτοιοι ώστε να μπορούν να προστατεύονται νομικά. Επίσης, η άνθηση των κερδοσκόπων που στοιχημάτιζαν στις ναυτασφαλίσεις εκείνη την εποχή έκανε εμφανή την ανάγκη για νομική προστασία, ουσιαστικά θέτοντας εκτός νόμου τα “ακάλυπτα” συμβόλαια.

Στην Αγγλία, η Marine Insurance Act (MIA) 1906 έχει κωδικοποιηθεί κατά κύριο λόγο στις τότε υφιστάμενες περιπτώσεις και πολλοί νομίζουν ότι σήμερα είναι ξεπερασμένη, ωστόσο, αξιοσημείωτος είναι ο βαθμός στον οποίο έχει καλύψει διάφορα νομικά ζητήματα σε σχέση με το θαλάσσιο δίκαιο και την

πρακτική της ασφάλισης. Επιπλέον, ο συνδυασμός της με τις ρήτρες Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου την καθιστούν επιπλέον ισχυρότερη.

Πολλοί έχουν υποστηρίξει την ιδέα της κατάργησης της ΜΙΑ 1906 υπό το πρίσμα της δημιουργίας ενός νέου κώδικα. Η κωδικοποίηση δεν ήταν ποτέ εύκολη υπόθεση και λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η ΜΙΑ 1906 έχει επιτύχει σε μεγάλο βαθμό και ότι δεν υπάρχει καμία εγγύηση ότι το νέο καθεστώς θα καταφέρει να σβήσει πλήρως κάθε αβεβαιότητα, έτσι καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η τελειότητα σε ένα καταστατικό δεν είναι εφικτή και υπό αυτή την έννοια δεν θα ήταν συνετό απλά να καταργηθεί η ΜΙΑ 1906 και να αντικατασταθεί από άλλο παρόμοιο νομικό κείμενο. Επιπλέον, από την εφαρμογή της στην πράξη η αγορά τη θεωρεί ιδιαίτερα ικανοποιητική, δεδομένου ότι πολλά από τα πραγματικά ερωτήματα που τίθενται λύνονται με αναφορά σε στοιχεία της αγοράς, αλλά και λόγω του γεγονότος ότι τα δικαστήρια έχουν διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην αποσαφήνιση καταστάσεων που δεν δηλώνονται στην πράξη. Τα Αγγλικά δικαστήρια έχουν καταφέρει μέσω των αποφάσεών τους να παράγουν αποτελέσματα τα οποία είναι εξ' ορισμού ευέλικτα και με αυτή την έννοια ότι έχουν καταφέρει να εκσυγχρονίσουν το θαλάσσιο δίκαιο για τις ναυτασφαλίσεις (Derrington, 2013).

2.2 Η τρέχουσα νομοθεσία γύρω από τις θαλάσσιες ασφαλίσεις

2.2.1 Ελληνική Νομοθεσία

Στην ελληνική νομοθεσία η θαλάσσια ασφάλιση περιγράφεται από τις διατάξεις των άρθρων 463 έως 506 του Εμπορικού Νόμου (Εμπ.Ν.). Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) έρχεται να συμπληρώσει τις διατάξεις του Εμπορικού Νόμου. Η δημοσίευση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου έγινε με το ΦΕΚ τ. Α' αριθμ. 32, την 28η Φεβρουαρίου 1958 και τέθηκε σε ισχύ την πρώτη Σεπτεμβρίου του 1958. Στη ρύθμιση των θεμάτων της θαλάσσιας ασφάλισης του ΚΙΝΔ λήφθηκαν υπόψη όλες οι νέες αλλαγές του Αστικού Κώδικα που προέκυψαν από την ενσωμάτωση της πρόσφατης νομολογίας και προσαρμόστηκε να καλύπτει τις εξελίξεις της λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης. Δεν μπορούμε να πούμε όμως πως

έγιναν ριζοσπαστικές καινοτομίες, γιατί κατά αναλογία με το βρετανικό Δίκαιο δεν ήταν επαρκώς ώριμο το έδαφος για μεγάλες αλλαγές.

Στον σχετικό με τη θαλάσσια ασφάλιση τίτλο του ΚΙΝΔ ο νομοθέτης περιέλαβε ορισμένες διατάξεις από το σχέδιο "Ασφαλιστικού Κώδικα 1948" οι οποίες είχαν θεωρηθεί επιτυχείς, ταυτόχρονα όμως με το άρθρο 257 ορίζει ότι εφαρμόζονται και τα άρθρα του Εμπορικού Νόμου περί ασφαλιστικής (χερσαίας) σύμβασης, εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστα προς τη θαλάσσια ασφάλιση και δεν διαφοροποιούνται από τον ΚΙΝΔ.

Οι διατάξεις του ελληνικού Ναυτασφαλιστικού Δικαίου, παρά την ύπαρξη ευρωπαϊκών οδηγιών που στοχεύουν στην εναρμόνιση του Εθνικού Δικαίου με το αντίστοιχο Ευρωπαϊκό, δεν είναι αρκετά αυστηρές, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται πολλές καταχρήσεις των όρων του ναυτασφαλιστικού συμβολαίου. Για τον λόγο αυτό αρκετές αγγλικές ναυτασφαλιστικές εταιρείες απαιτούν ορισμένες φορές να συμπεριλαμβάνεται στα συμβόλαια ναυτικής ασφάλισης που συνάπτουν με αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες ο όρος σύμφωνα με τον οποίο η ασφάλιση θα διέπεται από το αγγλικό Δίκαιο ή ακόμα όρος δικαιοδοσίας αγγλικού δικαστηρίου (Κουκουμής, 2009).

2.2.2 Αγγλική Νομοθεσία

Κατά το αγγλικό δίκαιο η θαλάσσιες ασφαλίσεις συμμορφώνονται σύμφωνα με το σχετικό με τις θαλάσσιες ασφαλίσεις νόμο (Marine Insurance Act) του 1906. Επιπλέον χρησιμοποιούνται και οι διατάξεις του κοινού δικαίου (Common Law), εφόσον δεν έρχονται σε προφανή αντίθεση με τη ΜΙΑ 1906. Στο Βρετανικό δίκαιο το οποίο είναι κατά κανόνα εθιμικό, σπουδαίο ρόλο έχουν τα συναλλακτικά ήθη με τα οποία ρυθμίζονται πολλά θέματα τα οποία δεν προβλέπονται ρητά στο νόμο. Το κύρος τους είναι τόσο που επικρατούν ακόμη και όταν υπάρχει έμμεση ρύθμιση από το νόμο.

Σχετικές με τη θαλάσσια ασφάλιση, είναι και οι διατάξεις του νόμου του 1909 «περί αποφυγής των ασφαλιστικών συμβάσεων με χαρακτήρα παιγνίου στη θαλάσσια ασφάλιση», του νόμου του 1911 «περί ναυτικών συμβάσεων» και του νόμου του 1930 «περί δικαιωμάτων τρίτων μερών κατά των ασφαλιστών» (Παπαριστοδήμου, 2005).

2.3 Βασικές Αρχές στις Θαλάσσιες Ασφαλίσεις

❖ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΙΣΤΗΣ (GOOD FAITH).

Η αρχή αυτή υποχρεώνει και τους δύο συμβαλλόμενους (ασφαλιστή - εταιρεία και τον λήπτη της ασφάλισης) σε μία αυστηρά ειλικρινή συμπεριφορά, όχι μόνο κατά τη διάρκεια της διαπραγμάτευσης και της σύναψης της σύμβασης αλλά και καθ' όλη την διάρκεια ισχύος της, χωρίς την τήρηση της οποίας, δεν μπορεί να λειτουργήσει η ασφαλιστική σύμβαση. Ειδικά οι θαλάσσιες ασφαλίσεις διέπονται από την αρχή της Υπέρτατης Καλής Πίστης (UTMOST GOOD FAITH - UBERRIMA FIDEI).

❖ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ (INSURABLE INTEREST)

Ασφαλιστικό συμφέρον είναι ο οικονομικός ή νομικός σύνδεσμος μεταξύ ασφαλισμένου και ασφαλιζόμενου αντικειμένου ή δικαιώματος, ώστε η ζημιά ή καταστροφή του αντικειμένου ή η προσβολή ή απώλεια του δικαιώματος, να έχει ως αποτέλεσμα την περιουσιακή ζημιά του ασφαλισμένου.

❖ Η ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΥ ΝΑ ΔΗΛΩΣΕΙ ΟΤΙΔΗΠΟΤΕ ΔΙΑΦΩΤΙΣΤΙΚΟ (DISCLOSURE)

Ο ασφαλιζόμενος οφείλει να γνωστοποιήσει στον ασφαλιστή (Εταιρεία) όλες εκείνες τις πληροφορίες που θα επέτρεπαν στον ασφαλιστή να αποδεχτεί (και με ποιους όρους) τον κίνδυνο ή να τον απορρίψει.

❖ ΑΠΟΣΙΩΠΗΣΗ (NON DISCLOSURE) ΚΑΙ ΨΕΥΔΗΣ ΔΗΛΩΣΗ Ή ΠΑΡΑΠΛΑΝΗΣΗ (MISREPRESENTATION)

Είναι η απόκρυψη ουσιωδών στοιχείων ή/και περιστατικών ή η πεπλανημένη / αναληθής δήλωση τους, τα οποία θα μπορούσαν να επηρεάσουν την κρίση των ασφαλιστών.

❖ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Οι ασφαλιστές έχουν το δικαίωμα να κινηθούν εναντίον τρίτων οι οποίοι ευθύνονται για τη ζημιά / απαίτηση για την οποία είναι υπαίτιοι και η οποία πληρώθηκε στον ασφαλιζόμενο. Η επανάκτηση είναι διαπραγματεύσιμη αλλά σε καμία περίπτωση οι ασφαλιστές δεν επανακτούν περισσότερα από όσα έδωσαν.

❖ ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ (WARRANTIES)

Όροι με τους οποίους παρέχεται η προστασία των ασφαλιστών και αναφέρονται ρητά (express warranty.) ή να εξυπακούονται (implies warranty

π.χ Όρος Αξιοπλοΐας και Όρος Νομιμότητας) και αποτελούν ουσιώδη όρους (conditions) στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. (Προκοπίου, 2011).

2.4 Βασικές Έννοιες των Ναυτασφαλίσεων

➤ P&I Club

Οργανισμοί αμοιβαίας ασφάλισης πλοιοκτητών με σκοπό την προστασία και αποζημίωση των μελών τους για ευθύνες προς τρίτους.

➤ Underwriters

Οργανισμοί που αναλαμβάνουν την αποζημίωση για ζημιές σκάφους και μηχανής του πλοίου, το όνομα τους προκύπτει από τη διαδικασία υπογραφής του ασφαλιστηρίου συμβολαίου με το οποίο αποδέχονται τον ασφαλιζόμενο κίνδυνο έναντι κάποιου συμφωνημένου Premium ασφαλίστρου.

➤ Απώλεια

Το γεγονός μερικής ή γενικής ζημιάς στο πλοίο ή και το φορτίο λόγω αναπόφευκτου ατυχήματος.

➤ Ευθύνη πλοιοκτήτη

Η ευθύνη που επωμίζεται ο κάθε πλοιοκτήτης και οι αποζημιώσεις που πρέπει να καταβάλλει για κάποια απώλεια. Διαχωρίζεται σε μερική και ολική ευθύνη.

➤ Ναυτική ασφάλιση σκάφους

Ο ασφαλιζών αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο σε περίπτωση απώλειας που προκύπτει από ναυτικό ατύχημα.

Η Μ. Βρετανία αποτελεί τη πρώτη αλλά και μεγαλύτερη αγορά ναυτικών ασφαλίσεων λόγω της εξειδίκευσης σε κάλυψη μεγάλων και σύνθετων επιχειρηματικών κινδύνων. Τα συμβαλλόμενα μέρη του ασφαλιστηρίου είναι ο πλοιοκτήτης και ο ασφαλιστικός οργανισμός. Στην περίπτωση μεγάλων κινδύνων γίνεται καταμερισμός της ευθύνης μεταξύ περισσότερων του ενός ασφαλιστών οργανισμών. Δεν υπάρχει νομική υποχρέωση για ασφαλιστική κάλυψη πλοίου/φορτίου εκτός από Δεξαμενόπλοια άνω των 2000 τόνων, για αποζημιώσεις σε περίπτωση ρύπανσης της θάλασσας από διαρροή πετρελαίου (Παπαριστοδήμου, 2005).

2.5 Οι Αλληλασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί (P&I Clubs)

Η οργάνωση των Clubs είναι κατά βάση χαραγμένη πάνω στα πρότυπα μιας Ανώνυμης Εταιρείας. Υπάρχει η Γενική Συνέλευση (General Meeting) των Μελών (Members) που συγκροτείται σε σώμα μια φορά το χρόνο και εκλέγει το Διοικητικό Συμβούλιο (Board of Directors).

Το Συμβούλιο καθορίζει τη γενική πολιτική του Club και τις καλυπτόμενες από αυτό παροχές και ευθύνες ή κινδύνους. Οι λεπτομέρειες της οργάνωσης ποικίλουν κάπως από το ένα Club στο άλλο, σύμφωνα με το «Καταστατικό» του καθενός (Statutes or Articles of Association), σε αντιδιαστολή με τους «Κανόνες» (Rules) που διέπουν μόνο τις ασφαλίσσεις που προσφέρονται.

Το Διοικητικό Συμβούλιο επιτηρεί τις καθημερινές λειτουργίες του Αλληλασφαλιστικού Συνεταιρισμού, διορίζοντας προς τούτο ένα διευθυντή (Club Manager). Πολλά από τα Club διορίζουν σε αυτή τη θέση ένα London Broker (ναυλομεσίτη) ο οποίος ενδεχομένως έχει εξειδικευτεί σε τέτοιου είδους δραστηριότητες και ενδεχομένως συνέβαλε ουσιαστικά στην ίδρυση και καλή λειτουργία του.

Τα clubs ελέγχονται από επιτροπές αντιπροσώπων των πλοιοκτητών και διοικούνται από ειδικούς που συγκεντρώνουν τα ασφάλιστρα και διαχειρίζονται τις απαιτήσεις. Ανάλογα με τις αποζημιώσεις που θα δοθούν σε ετήσια βάση αυξομειώνεται ανάλογα η εισφορά των μελών για το επόμενο έτος. Η επαφή των πλοιοκτητών με τα Clubs γίνεται απευθείας και αποφεύγονται έτσι οι μεσίτες και οι μεσιτικές αμοιβές (Κασίμης, 2008).

2.5.1 Ο διαχωρισμός του club σε τέσσερα τμήματα (Groups)

1. Group I Protection: Αυτό καλύπτει τους θανάτους, συγκρούσεις ή ζημιές σε άλλο πλοίο. ή σταθερό αντικείμενο, έξοδα των πληρωμάτων όπως αρρώστιες, νοσοκομειακή περίθαλψη, μεταφορά σορών κ.λ.π.

2. Group II Indemnity: Αυτό καλύπτει τις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών σύμφωνα με τα συμβόλαια τους για τα μεταφερόμενα φορτία όπως ελλείψεις κατά τη παράδοση, ζημιές ή καταστροφές κατά τη μεταφορά κ.ά.

3. Group III Freight, Demurrage and Defence: Αυτό καλύπτει τα δικαστικά έξοδα σε ενδεχόμενες απαιτήσεις των πλοιοκτητών απέναντι στους ναυλωτές σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο. Το τμήμα αυτό προτείνει στα μέλη του κατάλληλους δικηγόρους αν και σε πολλές περιπτώσεις αναλαμβάνει αυτό να πιέσει τους ναυλωτές για την εξόφληση της απαίτησης.

4. Group-War-Risks: Αυτό καλύπτει τους κινδύνους από νάρκες καθώς και άλλους κινδύνους από πολέμους. Σε περίπτωση επίθεσης καλύπτει τον πλοιοκτήτη έως ότου το πλοίο προσεγγίσει σε λιμάνι καταφυγής. Εδώ εμπεριέχεται και η ασφάλιση για την πειρατεία (Κασίμης, 2008).

Οι περισσότεροι Αλληλασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί έχουν την έδρα τους στο Λονδίνο, ενώ υπάρχουν και άλλα αξιόλογα Clubs με άψογη οργάνωση και διοίκηση, αλλά που κι αυτά συνδέονται με το αντασφαλιστικό πλέγμα των Clubs του Λονδίνου.

Οι κυριότεροι απ' αυτούς τους οργανισμούς είναι:

- The American Club (The American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc.)
- Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd. Ένα από τα αρχαιότερα (1855) clubs στη Μ.Βρετανία. British Marine Mutual:
- U.K. club
- The Canadian Shipowners' Mutual Assurance Association
- The Far East Club
- Newcastle P & I Association. Προσφέρει επίσης κάλυψη για δημιουργούμενες ζημιές από απεργίες
- North of England (The North of England Protecting and Indemnity Association Ltd.)
- The Shipowners' Mutual Strike Insurance Association (Bermuda) Ltd. Για την κάλυψη των πλοιοκτητών από ζημιές, που δημιουργούνται λόγω απεργιών
- Steamship Mutual (The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.)

- The Swedish Club

2.5.2 Η εγγραφή στο Club και ο τερματισμός της

Η εγγραφή της χωρητικότητας (entry of tonnage) ενός πλοίου στο Club συνεπάγεται και την ιδιότητα ως Μέλους στο Συνεταιρισμό (membership in the Club). Πέραν των πλοιοκτητών και οι ναυλωτές όλων των κατηγοριών έχουν πρόσβαση να γίνουν Μέλη ενός Club. Το ίδιο ισχύει και για η διαχειρίστρια εταιρία του πλοίου.

Ο συνεταιρισμός (club) μπορεί να απορρίψει την υποψηφιότητα για εγγραφή χωρίς να έχει την υποχρέωση, να αιτιολογήσει την άρνηση του. Αυτή η διακριτική του ευχέρεια πηγάζει από το γεγονός ότι εφόσον υπάρχει η αρχή της αμοιβαιότητας ανάμεσα στα Μέλη ως προς τις ζημιές, η εικόνα των κακών αποτελεσμάτων του εγγεγραμμένου τονάζ ενός Μέλους αναπόφευκτα αντανakλάται στο σύνολο των αποτελεσμάτων του Club. Τα μέλη δεν είναι βεβαίως διατεθειμένα να πληρώνουν τις υπερβάλλουσες ζημιές ενός άλλου Μέλους με υπέρμετρο ποσοστό ζημιάς (loss ratio) “επί σειρά ετών”. Αυτό δικαιολογεί και τη συμπεριφορά των ιθυνόντων να είναι επιλεκτικοί στην εισδοχή νέων Μελών. Οι λεπτομέρειες σε ότι αφορά την ημερομηνία εγγραφής και τα δικαιώματα πηφου ενός Μέλους προβλέπονται από το Καταστατικό του Συνεταιρισμού (Club's Articles of Association).

Ο τερματισμός της εγγραφής (termination of entry) μπορεί να συντελεστεί είτε από το ίδιο το Μέλος είτε από το Club. Ένα Μέλος δύναται να τερματίσει την εγγραφή ενός ή και περισσοτέρων του ενός πλοίων, δίδοντας προειδοποίηση με τακτή προθεσμία πριν από τη λήξη του οικονομικού έτους.

Εάν το Club επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις στους όρους της ασφάλισης, το Μέλος μπορεί να λύσει την εγγραφή του τονάζ του υπό προειδοποίηση ορισμένου αριθμού ημερών αφότου έλαβε γνώση αυτών ή αφότου τέθηκαν σε ισχύ οι αλλαγές. Από τη σκοπιά του Club η εγγραφή μπορεί να τερματιστεί μετά από σχετική προειδοποίηση σύμφωνα με το καταστατικό. Κι εδώ ο Συνεταιρισμός δεν είναι υποχρεωμένος να αιτιολογήσει την απόφαση του. Αλλά εξυπακούεται ότι θα πρέπει να έχει σοβαρούς λόγους για να το πράξει, είτε εξαιτίας υπέρμετρων και συχνών ζημιών που ανάγονται στη συγκεκριμένη

εγγραφή και που παραμορφώνουν τη συνολική εικόνα των αποτελεσμάτων του Club, είτε λόγω ασυνέπειας του Μέλους στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων του. Φυσικά υπάρχουν και άλλοι λόγοι τερματισμού της εγγραφής, όπως λ.χ. η πραγματική ή τεκμαρτή ολική απώλεια (actual or constructive total loss) του εγγεγραμμένου πλοίου ή η επίταξη του (requisition) που ρυθμίζονται ανάλογα, από τις προβλέψεις του Καταστατικού (Παπαμανώλη, 2007).

2.5.3 Ασφάλιστρα, εισφορές και οικονομικά των Clubs

Το P&I Club είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός και τα Μέλη του συμμετέχουν στο σύνολο των ζημιών και διαχειριστικών του εξόδων με το εγγεγραμμένο τονάζ τους. Βεβαίως το ασφάλιστρο που αναλογεί στο κάθε Μέλος δεν είναι εύκολο να προσδιοριστεί με ακρίβεια για κάθε ασφαλιστικό έτος. Οι ζημιές που εμπίπτουν σε αυτό, για να κλείσουν όλες οριστικά, απαιτούν μακρύ χρονικό διάστημα εκκρεμότητας, πολύ πέρα του έτους που τα περιστατικά τα οποία τις προκάλεσαν έλαβαν χώρα. Για την είσπραξη των εισφορών από κάθε μέλος ακολουθείται η εξής διαδικασία:

Με βάση τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία που αναφέρονται γενικά σε κάθε κατηγορία πλοίου, την ηλικία του και το είδος του φορτίου που μεταφέρει, πολλές φορές όμως και σε συνδυασμό με τα συγκεκριμένα αποτελέσματα ορισμένου αριθμού κλειστών ετών (closed years) αναφορικά με κάποιο πλοίο ή στόλο που ανήκει σε Μέλος ή είναι υπό τη διαχείριση του, εξάγεται ένα προκαταρκτικό ασφάλιστρο κατά τόνο (per Gross Tonnage) το οποίο προπληρώνεται από το Μέλος. Η προκαταρκτική εισφορά καλείται «advance call» ή «advance premium» και προσδιορίζεται πριν από την έναρξη του ασφαλιστικού έτους (underwriting year). Ο τρόπος υπολογισμού και τα κριτήρια της προκαταβαλλόμενης εισφοράς γίνονται με όλη τη δυνατή διαφάνεια.

Στα επόμενα έτη ή ακόμη προ του τέλους τους αν υπάρξει ανάγκη, μπορούν να γίνουν αναπροσαρμογές, προς τα πάνω, των εισφορών που αναλογούν σε κάθε ασφαλιστικό έτος, γιατί αυτές κρίθηκαν ανεπαρκείς κάτω από το φως των πραγματικών συμβάντων που προκάλεσαν τις ζημιές (πληρωθείσες ή εκκρεμείς). Σαν συνέπεια καλούνται τα Μέλη να καταβάλλουν

συμπληρωματικό ασφάλιστρο (supplementary premium ή και back call) που εισπράττεται κατά αναλογία (pro rata) της αρχικής εισφοράς (advance call).

Η διαδικασία αυτή μπορεί να επαναληφθεί επί μια σειρά ετών που έπονται του έτους το οποίο αναφέρεται στο advance call, είτε γιατί ο υπολογισμός της αρχικής εισφοράς ήταν ανεπαρκής είτε γιατί οι προβλέψεις εκκρεμών ζημιών για το υπό κρίση έτος είχαν υποεκτιμηθεί ή γιατί στο συγκεκριμένο ασφαλιστικό έτος έλαβαν χώρα δραματικά και πολλά μη προβλέψιμα περιστατικά. Η υπόθεση των αλληπάλληλων back calls μπορεί να Τραβήξει εις μάκρος, έτσι ώστε στο τέλος οι συμπληρωματικές εισφορές να ανέρχονται συνολικά σε ποσό πολλαπλάσιο της αρχικής εισφοράς (advanced call).

Έτσι ορισμένα Clubs για να αποφύγουν δυσάρεστες τριβές με τα Μέλη τους, είτε υπερεκτιμούν εξαρχής το advanced call και καταβάλλουν προσπάθεια να κάνουν σωστές προβλέψεις των αποθεμάτων εκκρεμών ζημιών από την αρχή είτε προβαίνουν σε κατάλληλες αντασφαλιστικές ρυθμίσεις για να προστατευθούν από καταστροφικά συμβάντα ή χρησιμοποιούν ένα συνδυασμό και των δύο.

Ορισμένα πάλι Clubs υπόσχονται το οριστικό κλείσιμο των λογαριασμών κάθε ασφαλιστικού έτους εντός τριετίας, περιορίζοντας το διαχειριστικό κόστος τους, επιλέγοντας προσεκτικά τα Μέλη τους και προβαίνοντας σε κατάλληλες αντασφαλιστικές ρυθμίσεις. Από αντασφαλιστική πλευρά τα περισσότερα συμμετέχουν σε ένα Σύμφωνο Κοινοπραξίας "Pooling Agreement" γνωστό ως «London Group», έτσι ώστε να διασπείρουν μεταξύ τους μεγάλους κινδύνους. Πέραν αυτού, το κάθε Club έχει την ευχέρεια, κατά την κρίση του, να προσφεύγει και σε αντασφαλίσεις του υπερβάλλοντος της ζημιάς (excess of loss protection) για να διασφαλίζεται επαρκώς.

Στην περίπτωση του τερματισμού της εγγραφής η συμπληρωματική εισφορά καθορίζεται οριστικά και εφ' άπαξ κατόπιν διαπραγμάτευσης και κοινής συμφωνίας μεταξύ Club και Μέλους. Δεν αποκλείεται το ενδεχόμενο ενός μέλους να έχει «λαμβάνειν» από το Club, ανεξάρτητα από την καταβολή αποζημιώσεων για ζημιές που συνέβησαν κατά τη διάρκεια της συμμετοχής του ως Μέλους (SCULD P&I CLUB, 2009).

2.6 Διευκολύνσεις και υπηρεσίες που παρέχονται από τα Clubs

Αν και καταρχήν δεν είναι υποχρεωμένα να τις κάνουν, τα Clubs παρέχουν συχνά εγγύηση (put up security) με τη μορφή εγγυητικής επιστολής (Letter of undertaking), για να αποφευχθεί ή να αρθεί η κράτηση του πλοίου (arrest) για απαιτήσεις ή αξιώσεις που έχουν σχέση με της υπό του Club καλυπτόμενες ευθύνες ή υποχρεώσεις του πλοίου και κατά το χρονικό διάστημα που η αμφισβήτηση ως προς το κατά πόσο και σε ποιο βαθμό ευθύνεται το πλοίο τελεί υπό εκκρεμότητα μέχρι το διακανονισμό της είτε φιλικό ή δια της δικαστικής οδού. Η εγγύηση δεν δίνεται για οφειλές του Μέλους προς τρίτους (φορτωτές, παραλήπτες, αρχές λιμένων κλπ.).

2.7 Νομική προστασία (FREIGHT, DEMURRAGE AND DEFENCE)

Σημαντικό είναι να γίνει μια εκτενής αναφορά στη νομική προστασία που προσφέρουν τα Clubs στα μέλη της γνωστή σαν Freight, Demurrage and Defense, η οποία περιλαμβάνει:

1. Την επί τόπου παροχή νομικών συμβουλών και βοήθειας για τα μέλη τους. στους Πλοιάρχους και τους πράκτορες των εγγεγραμμένων πλοίων, εκεί όπου τη χρειάζονται. Οι συνεταιρισμοί (clubs) αντιπροσωπεύονται σχεδόν σε όλα τα λιμάνια, αλλά προσθέτως παρέχουν συμβουλές και από την κεντρική διοίκηση τους.
2. Την παροχή βοήθειας στα μέλη για την είσπραξη κάθε βάσιμης απαίτησης, μέσω δικαστικής οδού ή μέσω διαιτησίας, εφόσον υπάρχει ανάγκη, καθώς και υποστήριξη για την αντιμετώπιση απαιτήσεων στις τις οποίες προφανώς το πλοίο έχει προκαλέσει.
3. Την αποζημίωση των μελών για όλα τα νομικά έξοδα που υπέστησαν, με την έγκριση της Διοίκησης, για οποιοδήποτε ζήτημα που άπτεται των εργασιών της πλοιοκτησίας, πέραν από τις περιπτώσεις που αναφέρθηκαν προηγουμένως.

Η μεγάλη πλειοψηφία των υποθέσεων που χειρίζεται το Club κάτω από αυτή την περιγραφή αφορά π.χ. διαφορές που εκπορεύονται από ναυτιλιακές συμβάσεις, όπως π.χ. φορτωτικές, ναυλοσύμφωνα, συμβόλαια με

στοιβαδóρους (stevedores) και επισκευαστές, αντικείμενα που ανήκουν στο πλήρωμα και συμβόλαια επιθαλάσσιας αρωγής (salvage agreement).

Η κατηγορία αυτή καλύπτει ομοίως διενέξεις με ναυπηγεία, υπό τον όρο ότι το υπό κατασκευή πλοίο ήταν ήδη εγγεγραμμένο κατά το χρόνο όπου τα γεγονότα που προκάλεσαν τη διένεξη λάμβαναν χώρα.

Μια άλλη αξιόλογη ομάδα που εμπίπτει σ' αυτή την κατηγορία είναι οι απαιτήσεις υπέρ ή κατά των μελών που αφορούν την απώλεια κέρδους κατά τη διάρκεια της ακινητοποίησης του πλοίου υπό επισκευή σαν επακόλουθο ζημιάς από σύγκρουση. Εδώ θα ήταν σκόπιμο να υπογραμμίσουμε εκ νέου ότι η συμμετοχή του μέλους της διάφορες κατηγορίες κάλυψης είναι διαπραγματεύσιμη. Το μέλος έχει τη δυνατότητα να περιστείλει το κόστος αυτής της της ασφάλισης, είτε με τον περιορισμό των περιπτώσεων που επιθυμεί να έχει ασφαλιστική προστασία από το Club, είτε το κάθε περιστατικό να υπόκειται σε μια λίγο πολύ αξιόλογη (Κασίμης, 2008)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

3.1 Οι δυσκολίες υπολογισμού του κόστους

Το κόστος της πειρατείας είναι πολύ δύσκολο να υπολογιστεί. Μια αναλογιστική μελέτη του General Insurance Research Organizing (2010) για το ίδιο θέμα, κατέληξε στο συμπέρασμα, ότι η πρόκληση για τους αναλογιστές που εμπλέκονται στις τιμολογήσεις ναυτιλιακών ασφαλιστικών προϊόντων είναι μεγάλη. Οι πληροφορίες σχετικά με τις επιθέσεις που εκδίδονται από τη ναυτιλία είναι συχνά ασαφής. Δικαιολογημένα, οι ιδιοκτήτες των πλοίων δεν επιθυμούν να ενθαρρύνουν περαιτέρω τις πράξεις της πειρατείας, αλλά χωρίς να γνωρίζουμε τα πλήρη στοιχεία δεν μπορούμε να καταλήξουμε με ακρίβεια στο αληθινό κόστος. Υπάρχουν επίσης ισχυρές διαφωνίες μεταξύ των εκπροσώπων της ναυτιλίας, των κυβερνήσεων και των εκπρόσωπων των ασφαλιστικών εταιριών για κόστος της πειρατείας.

Μερικές από τις πιο δύσκολες προκλήσεις που αντιμετωπίζει κανείς κατά τον υπολογισμό του κόστους της πειρατείας σύμφωνα με τον οργανισμό One Earth Future (OEF) είναι:

1. Ο περιορισμός των δεδομένων: όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως είναι πολύ δύσκολο να προσδιοριστεί ο πραγματικός αριθμός των πειρατικών επιθέσεων, καθώς δεν υπάρχει μηχανισμός που να υποχρεώνει τα πλοία και τις διαχειρίστριες εταιρίες αυτών να αναφέρουν κάθε περιστατικό. Έτσι η δήλωση μιας απόπειρας ή ενός ενδεχομένως συμβάντος μικρής έκτασης μάλλον θα αποφευχθεί από τα πλοία, αν ο κίνδυνος αποφευχθεί ή είναι ασήμαντος για τη συνέχιση του ταξιδιού. Ακόμη και αν είχε προβλεφτεί κάπου μια τέτοια διαδικασία, η πολυπλοκότητα και η οικουμενικότητα του προβλήματος, θα μεταβίβαζε τώρα την ευθύνη στους οργανισμούς (κρατικούς, πολυεθνικούς, ιδιωτικούς κ.α.) για πλήρη ανταλλαγή πληροφοριών και συνεργασία για την έκδοση κοινών αποτελεσμάτων όσον αφορά τα περιστατικά. Μάλλον όμως δε θα συνέβαινε το ίδιο και για τα

στοιχεία τα σχετικά με το κόστος, καθώς η πρακτική έχει δείξει ότι δύσκολα οι ενδιαφερόμενοι φορείς (πλοιοκτήτες, ασφαλιστικές εταιρίες, κυβερνήσεις) συμφωνούν για τα μεγέθη αυτά και πολύ πιο δύσκολα δημοσιοποιούν τα δεδομένα τους.

2. Ατελής υποβολή εκθέσεων σχετικά με την πειρατεία: Το IMB και ο IMO είναι γενικά αποδεκτά ως η κύρια πηγή των πληροφοριών σχετικά με την πειρατεία στον κόσμο. Ωστόσο, πολλές από τις επιθέσεις δεν αναφέρονται. Υπολογίζεται ότι περίπου οι μισές από όλες τις επιθέσεις των πειρατών δεν έχουν αναφερθεί. Σε ορισμένες περιπτώσεις ο πλοιοκτήτης αποτρέπει τον καπετάνιο από την υποβολή μιας αναφοράς για επίθεση. Αυτό γιατί θέλουν κακή δημοσιότητα ή το πλοίο τους να καθυστερήσει για την έρευνα του συμβάντος. Άλλοι υπολογίζουν ότι το μόλις 30-40 τοις εκατό των πειρατικών επιθέσεων σε εμπορικά πλοία έχει αναφερθεί.

3. Διαχωρισμός των επιπτώσεων από τη γενική οικονομική και πολιτική αστάθεια: Είναι απίστευτα δύσκολο να συνυπολογίζουμε τις επιπτώσεις της πειρατείας στις μακροοικονομικές μεταβλητές, όπως η μείωση των ξένων άμεσων επενδύσεων, του τουρισμού, ή τον πληθωρισμό των τιμών των βασικών εμπορευμάτων. Δεδομένου ότι η πειρατεία συχνά εμφανίζεται σε φτωχές, αναπτυσσόμενες περιοχές ή αποτυχημένα κράτη που είναι επιρρεπή σε πολιτική αστάθεια. Η τρέχουσα παγκόσμια οικονομική ύφεση είναι ένας άλλος παράγοντας που περιπλέκει. Δε μπορούμε να καθορίσουμε επαρκώς αν οι αλλαγές στον τομέα της ναυτιλίας σχετίζονται με την πειρατεία, ή με το συνολικό αποπληθωρισμό της βιομηχανίας που έχει ως συνέπεια τη μείωση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές (Bowden, 2010).

3.2 Το κόστος της ασφάλισης

Αντιδρώντας στην αυξανόμενη απειλή και το κόστος των λύτρων, η ασφαλιστική βιομηχανία προέβη σε αύξηση των ασφαλίσεων της ναυτιλίας και ιδιαίτερα σε καθορισμένες ως “υψηλού κίνδυνου ζώνες” για πειρατεία. Ας δούμε όμως πως οι ναυτασφαλίσεις, διακρίνονται σε τέσσερις βασικούς τύπους ασφάλισης: τον κίνδυνο πολέμου (war risk), την απαγωγή για λύτρα (kidnap and ransom), την ασφάλιση του φορτίου (cargo), και ασφαλιστική

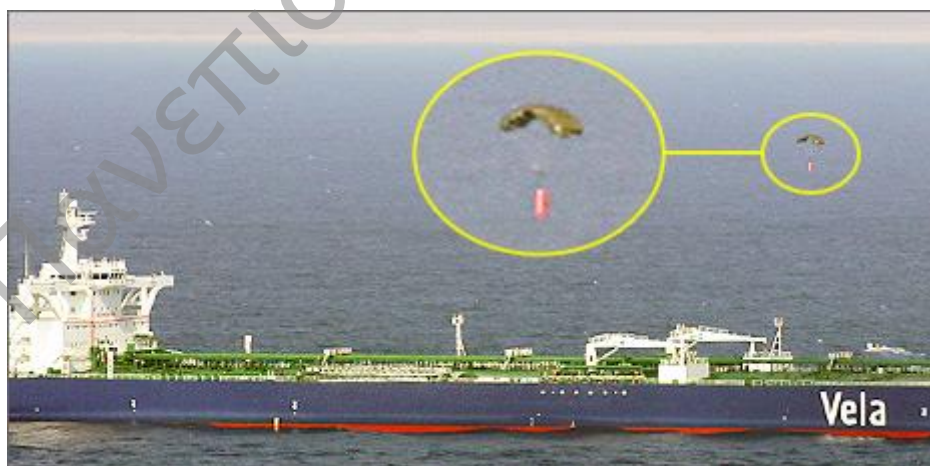
κάλυψη του πλοίου (hull & machinery), προκειμένου να αντιληφθούμε την προέλευση των αυξήσεων αυτών (Κασίμης, 2011).

3.2.1 Κίνδυνος πολέμου

(War risk) αποτελεί υπερβολική επιβάρυνση για τη διέλευση σκάφους μια εμπόλεμη περιοχή. Ο Κόλπος του Άντεν είχε χαρακτηριστεί ως περιοχή κινδύνου πολέμου κατά τη Market Lloyds Association (LMA) από τον Μάιο του 2008. Από την ημερομηνία αυτή, το κόστος της διέλευσης και τα ασφάλιστρα κινδύνου πολέμου έχουν αυξηθεί 300 φορές, από 500 δολάρια ανά πλοίο και ανά ταξίδι έφτασαν τα 150.000 δολάρια ανά πλοίο και ανά ταξίδι. Και άλλες περιοχές που έχουν πληγεί από την πειρατεία στο παρελθόν έχουν επίσης χαρακτηριστεί ως ζώνες υψηλού κινδύνου πολέμου, χαρακτηριστικό παράδειγμα τα στενά Malacca στην Ασία μεταξύ των ετών 2005 και 2006.

3.2.2 Απαγωγή και λύτρα (K & R)

Γενικά K & R ασφάλιση καλύπτει το πλήρωμα κατά την απαίτηση λύτρων, αλλά όχι το πλοίο ή και το φορτίο. Ωστόσο, κάποιες ναυτασφαλιστικές εταιρίες έχουν πρόσφατα επεκταθεί για να συμπεριλάβουν τόσο το πλήρωμα όσο και την περιουσία αυτού. Ο ασφαλιστικός κολοσσός Munich Re., εκτιμά ότι τα K & R ασφάλιστρα δεκαπλασιάστηκαν μεταξύ 2008 και 2009.



Εικόνα 3.1

Η στιγμή παράδοσης των λύτρων με ρίψη αλεξίπτωτου σε δοχείο ασφαλείας (Πηγή: BBC)

3.2.3 Cargo

Ασφάλιση φορτίων καλύπτει τα εμπορεύματα που μεταφέρονται από ένα σκάφος. Το τίμημα διέλευσης για φορτία που διέρχονται από περιοχές με

πειρατεία εκτιμάται ότι αυξήθηκε από μεταξύ 25 έως και 100 δολάρια ανά εμπορευματοκιβώτιο κατά τα τελευταία χρόνια.

3.2.4 Hull & machinery

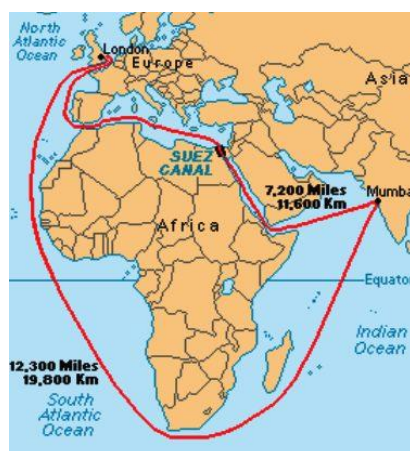
Η ασφάλιση Hull&machinery, καλύπτει ζημιές στο πλοίο και της μηχανές αυτού, συμπεριλαμβανομένης τις ζημιές από κακοκαιρία, σύγκρουση, βύθιση, ανατροπή, προσάραξη, πυρκαγιά ή πειρατεία. Εκτιμάται ότι η πειρατεία έχει διπλασιαστεί το κόστος της ασφάλισης κύτους.



Διάγραμμα 3.1

Η απεικόνιση του συνολικού κόστους ασφάλισης για την πειρατεία για την περίοδο 2010-2013 (Τα δεδομένα είναι από τις ετήσιες εκθέσεις κόστους της πειρατείας του OBP 2011-2014)

Κατά τον υπολογισμό του παγκόσμιου κόστους της θαλάσσιας ασφάλισης, τα μεγαλύτερα ασφάλιστρα σχετίζονται με την πειρατεία (κίνδυνος πολέμου και K&R) τα οποία πολλαπλασιάζονται με το 90% του συνόλου των πλοίων που διέρχονται από την περιοχή υψηλού κινδύνου του κόλπου του Άντεν (περίπου 30.000 πλοία το χρόνο).



Εικόνα 3.1

Οι εναλλακτικές θαλάσσιες οδοί από την Ασία στην Ευρώπη

Πηγή: <http://www.suezcanal.gov.eg/>

Ο ΟBP θεωρεί ότι εκπίπτει το 10% της κίνησης των πλοίων, με την παραδοχή ότι το ποσοστό αυτό των πλοίων επιλέγει να αλλάξει τη διαδρομή και να κάνει το γύρω της Αφρικής από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας. Έτσι δεν έχει ανάγκη για την καταβολή ασφάλιστρων αφού δεν διέρχεται από την περιοχή κινδύνου. Αυτό μας δίνει μια εικόνα για το συνολικό πληρωτέο ποσό για την ασφάλιση των κινδύνων του πολέμου και της K & R Ασφάλισης εάν όλα τα πλοία αγόραζαν αυτή την κάλυψη. Στους πίνακες A-1 έως και A-4 του παραρτήματος πινάκων παρουσιάζεται το ανά έτος συνολικό κόστος των ασφαλίσεων για την πειρατεία από το 2010 έως το 2013 όπως έχουν εκτιμηθεί από τον οργανισμό Ocean Beyond Piracy στις αντίστοιχες ετήσιες αναφορές που έχει δημοσιεύσει. Το Διάγραμμα 3.1 παραπάνω προκύπτει από τους πίνακες που προαναφέραμε και δείχνει μια σταδιακή αποκλιμάκωση των ασφαλίσεων, ως συνεπεία της προσπάθειας διαχείρισης του προβλήματος.

Στη συνέχεια, με βάση τα στατιστικά που έχουν δημοσιευτεί από την Αιγυπτιακή κυβέρνηση, παραθέτουμε στον Πίνακα 3.1, την κίνηση στο κανάλι του Σουέζ, ανά τύπο πλοίου, για την περίοδο 2008 – 2013.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tankers	3,795	3,479	3,55	3,509	3,639	3,592
LNG Ships	429	525	855	1,083	800	0
Bulk Carr.	4,048	3,166	2,781	2,601	2,936	3,676
Combined Carr.	41	34	28	17	17	94
G. Cargo	2,069	1,862	1,618	1,395	1,415	1,67
Container Ships	8,156	6,08	6,852	7,178	6,332	6,974
Ro / Ro	350	263	270	254	284	433
Car Carr.	1,497	844	1,004	1,013	1,041	1,222
Pass. Ships	89	106	100	96	86	84
Others	941	869	935	653	675	919
TOTAL	21,415	17,228	17,993	17,799	17,225	18,664

Πίνακας 3.1 Η ετήσια κίνηση ανά τύπο, πλοίων που διήλθαν το Σουέζ 2008-2013
 Πηγή: <http://www.suezcanal.gov.eg>

Ο αριθμός των πλοίων αυτών συνδέετε άμεσα με τον κίνδυνο της πειρατείας καθώς είναι δεδομένο πως όσα πλοία διέλθουν τη διώρυγα αυτή θα

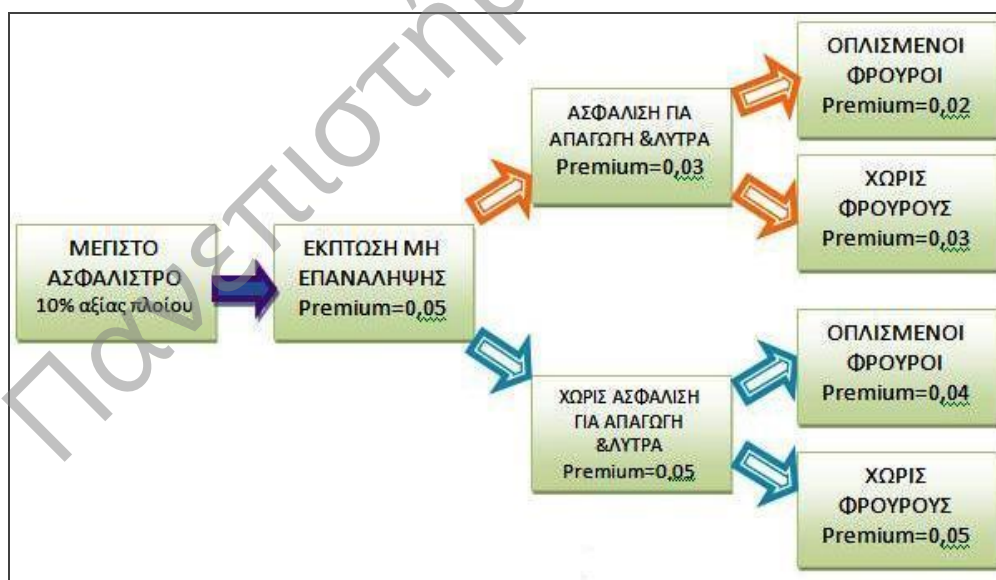
περάσουν ή επιστρέφουν από το Κέρας της Αφρικής, όπου και εντοπίζεται και το μεγαλύτερο μέρος των πειρατικών επιθέσεων.

3.2.5 Μοντέλα υπολογισμού ασφάλιστρου για την πειρατεία

Ένα τόσο σύνθετο φαινόμενο όπως η πειρατεία, σίγουρα αποτελεί πρόκληση για την ασφαλιστική αγορά ως προς τον τρόπο υπολογισμού των ασφαλίσεων της. Αφενός η ιδιαιτερότητές του ευρύτερου θαλασσιού περιβάλλοντος και των πλοίων, αφετέρου η δυσκολία της συγκέντρωσης επαρκών οικονομικών δεδομένων και ευρύτερων πληροφοριών και εν γένει καθώς και οι πολύ και ευμετάβλητοι παράγοντες που επιδρούν στο φαινόμενο, καθιστούν τη δημιουργία ενός μοντέλου ικανού να ορίσει ένα συνολικά ασφάλιστρο για την πειρατεία μια αρκετά δύσκολη υπόθεση.

3.2.5.1 Προηγούμενα Μοντέλα

Το μοντέλο υπολογισμού ασφαλίσεων πειρατείας του 2009-2011 που ο οργανισμός Ocean Beyond Piracy, συμπεριέλαβε στην ετήσια έκθεσή του για το κόστος της πειρατείας που δημοσίευσε το 2011 παρουσιάζεται στη Εικόνα 3.2 παρακάτω.



Εικόνα 3.2

Μοντέλο υπολογισμού ασφαλίσεων για την πειρατεία μέχρι το 2011 από τον οργανισμό Ocean Beyond Piracy.

Οι παράγοντες που ο ΟBP, έχει λάβει υπόψη του για τον υπολογισμό του ασφαλίστρου στο συγκεκριμένο μοντέλο είναι: η αξία του πλοίου (Hull value), η μη προηγούμενη εμπλοκή του πλοίου σε πειρατεία (No Claims Bonus), η

επιπλέον ασφάλιση του πληρώματος ή μη, για απαγωγή και λύτρα (K&R Insurance) και τέλος η χρήση ή μη, από πλευράς του ποίου οπλισμένων φρουρών για προστασία.

Παρατηρώντας το θα διαπιστώσουμε ότι κατά τον υπολογισμό θεωρείτε δεδομένη η μη εμπλοκή των ασφαλισμένων πλοίων, έτσι όλα λαμβάνουν το 50% της έκπτωσης στα ασφάλιστρα. Στη συνέχεια εξετάζονται έξι ενδεχόμενα:

1. Να έχει γίνει από το πλοίο επιπλέον ασφάλιση για απαγωγή και λύτρα του πληρώματος (επιπλέον έκπτωση 20% στα ασφάλιστρα). Έτσι το premium ασφάλιστρο διαμορφώνεται στο 30% της του 10% της αξίας του πλοίου ($0.03 * \text{Hull Value}$).
2. Να ισχύουν οι προϋποθέσεις της παραγράφου (1) και επιπλέον να έχει οπλισμένους φρουρούς. Τότε λαμβάνει μια επιπλέον έκπτωση 10% και η αξία του Premium διαμορφώνεται στο $0.02 * \text{Hull Value}$.
3. Να μην έχει επιπλέον ασφάλιση για απαγωγή και λύτρα, τότε δε λαμβάνει καμία επιπλέον έκπτωση πλην της αρχικής για τη μη προηγούμενη εμπλοκή και έτσι η αξία του Premium ασφάλιστρο διαμορφώνεται στο $0.05 * \text{Hull Value}$.
4. Να ισχύουν τα δεδομένα της παραγράφου (3) αλλά να έχει προσλάβει για προστασία ενόπλους φρουρούς, τότε θα λάβει μια επιπλέον έκπτωση 10% και το τελικό Premium ασφάλιστρο θα διαμορφωθεί στο $0.04 * \text{Hull Value}$.

Τέλος ο οργανισμός έχει εκτιμήσει ότι το 12,5% των πλοίων εμπίπτουν στην κατηγορία (1) παραπάνω, το 37,5% στην κατηγορία (2), το 12,5% στην κατηγορία (3) και το 37,5 στην τελευταία κατηγορία (4).

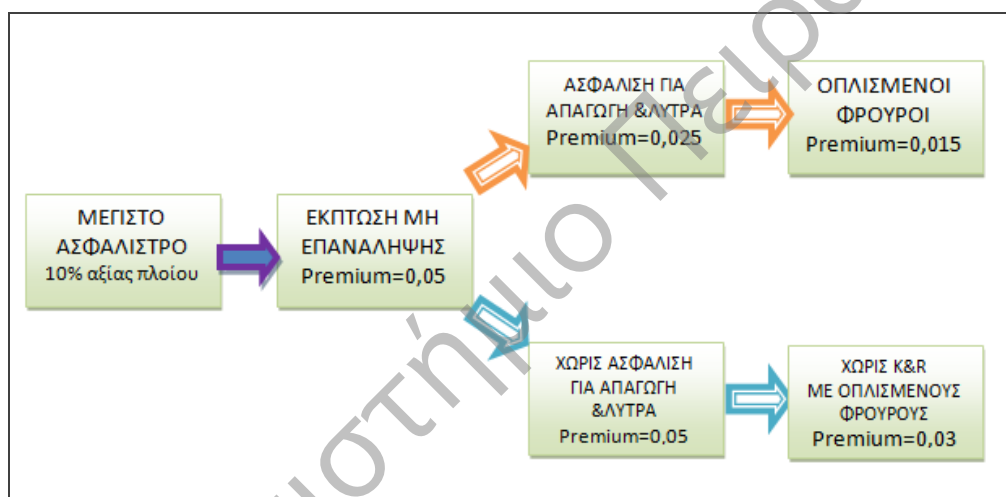
3.2.5.2 Η τροποποίηση του αρχικού μοντέλου

Το 2012 ο οργανισμός OBP, δημοσίευσε στην αντίστοιχη οικονομική του έκθεση για την πειρατεία μια τροποποίηση του προηγούμενου μοντέλου του. Η τροποποίηση αυτή δεν έχει να κάνει με τις παραμέτρους οι οποίες παραμένουν ως και στο αρχικό, αλλά με τη διαφορά της έκπτωσης των ασφαλιστρών στην κάθε κατηγορία. Έτσι, κρατώντας σταθερή την έκπτωση

για μη εμπλοκή του πλοίου στο παρελθόν σε περιστατικό πειρατείας, που θεωρείτε επίσης δεδομένη και είναι στο 50% του μεγίστου ασφαλιστρού, το τελικό ασφαλιστρο που θα προκύψει ανά κατηγορία είναι:

1. $0,025\% \cdot (\text{Hull Value})$, στην πρώτη κατηγορία (K&R)
2. $0,015\% \cdot (\text{Hull Value})$, στη δεύτερη (K&R και φρουροί)
3. $0,05\% \cdot (\text{Hull Value})$, στην τρίτη (χωρίς K&R, χωρίς φρουρούς)
4. $0,03\% \cdot (\text{Hull Value})$, στην τέταρτη (χωρίς K&R, με φρουρούς)

Το πιο πρόσφατο μοντέλο υπολογισμού ασφαλιστρού του OBP απεικονίζεται στην Εικόνα 3.3 παρακάτω.



Εικόνα 3.3

Μοντέλο υπολογισμού ασφαλιστρού για την πειρατεία μέχρι το 2011 από τον οργανισμό Ocean Beyond Piracy.

3.3 Το κόστος αλλαγής δρομολογίου

Για ορισμένα σκάφη, ιδιαίτερα τα πλοία που είναι αργά και χωρίς ελκτικές δυνατότητες, είναι εκείνα τα οποία διατρέχουν το μεγαλύτερο κίνδυνο από την πειρατεία, αποφεύγουν έτσι τις ζώνες κινδύνου που τελικά μπορεί να είναι μια ασφαλέστερη και φθηνότερη επιλογή. Για παράδειγμα, ορισμένα πλοία μπορούν να επιλέξουν να αποφύγουν τον κίνδυνο της διέλευσης από τον Κόλπο του Άντεν και τη διώρυγα του Σουέζ, και αντί αυτού να κάνουν τον κύκλο της Αφρικής γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας.

Ενώ δεν υπάρχουν στοιχεία σχετικά με το ποσοστό των πλοιοκτητών και των πλοίαρχων που επαναδρομολογούν τα σκάφη τους μέσω αυτής της

μεγαλύτερης διαδρομή, ορισμένες εταιρείες όμως έχουν ανακοινώσει την εκτροπή του στόλου τους γύρω από την Αφρική. Για παράδειγμα, η AP Moller-Maersk, ο μεγαλύτερος πλοιοκτήτης της Ευρώπης, έχει εκτρέψει όλα τα δεξαμενόπλοια της (83 τον αριθμό), επίσης η νορβηγική Stolt (με στόλο δεξαμενόπλοιων), ο ναυτιλιακός όμιλος Odfjell (με ένα στόλο από 90 δεξαμενόπλοια) καθώς και η Frontline, ένας εκ των μεγαλύτερων μεταφορέων πετρελαίου στον κόσμο.



Διάγραμμα 3.2

Η απεικόνιση του συνολικού αριθμού πλοίων που διέσχισαν τη διώρυγα του Σουέζ 2008-2013 (Τα δεδομένα προκύπτουν από τα ετησία στατιστικά της Αιγυπτιακής κυβέρνησης 2009-2014)

Διαπιστώνουμε επίσης, παρατηρώντας το Διάγραμμα 3.2 το οποίο έχει προκύψει με την επεξεργασία των στοιχείων του πίνακα 3.1, ότι η κίνηση των πλοίων από τη Διώρυγα του Σουέζ στην Αίγυπτο μειώθηκε κατά 20% περίπου από το 2008 και μέχρι σήμερα δε δείχνει να έχει ανακάμψει.

Ο οργανισμός Oceans Beyond Piracy που υπολογίζει το κόστος αυτό υποθέτει ότι περίπου το μισό αυτού του ποσοστού (10%) είναι αποτέλεσμα του μειωμένου όγκου της ναυτιλίας που σχετίζεται με την πρόσφατη παγκόσμια οικονομική ύφεση. Ως εκ τούτου, μπορούμε να υποθέσουμε ότι περίπου το 10% της κίνησης των πλοίων που διέρχονται αποφεύγει την περιοχή αυτή ως αποτέλεσμα της απειλής της πειρατείας.

Η επαναδρομολόγηση πλοίων εκτός των περιοχών της πειρατείας έχει επιπλέον κόστος, π.χ. ένα δεξαμενόπλοιο από τη Σαουδική Αραβία στις Ηνωμένες Πολιτείες μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, προσθέτει περίπου 2.700 χιλιόμετρα στο ταξίδι του. Η επαναδρομολόγηση από την

Ευρώπη προς την Άπω Ανατολή, θα προσθέσει περίπου έξι επιπλέον ημέρες σε ένα πλοίο της γραμμής και μέχρι 15 έως 20 ημέρες για ένα φορτηγό πλοίο. Αυτή η υπερβολική διάρκεια της διέλευσης μειώνει τα ετήσια ταξίδια ενός σκάφους από έξι σε πέντε, μείωση ίση με το 17% σε ετήσια δυναμικότητα παροχής της.

Στο Διάγραμμα 3.3 που έχει προκύψει από την επεξεργασία των δεδομένων των πινάκων του κόστους του παραρτήματος πινάκων (A-1 έως A-4), απεικονίζεται το ανά έτος συνολικό κόστος επαναδρομολόγησης των πλοίων για τα έτη 2010 έως 2013.



Διάγραμμα 3.3

Η απεικόνιση του συνολικού ετήσιου κόστους επαναδρομολόγησης για τα έτη 2010-2013 (Τα δεδομένα είναι από τις ετήσιες εκθέσεις κόστους της πειρατείας του ΟΒΡ 2011-2014)

3.4 Το κόστος του εξοπλισμού ασφαλείας και των δυνάμεων αποτροπής επί του πλοίου

Οι πλοιοκτήτες μπορούν επίσης να επιχειρήσουν να προστατεύσουν την ιδιοκτησία και το πλήρωμά τους από τις πειρατικές επιθέσεις και να προετοιμάσουν τα πλοία τους με τον εξοπλισμό ή και το προσωπικό ασφαλείας πριν από τη διέλευση μιας ζώνης υψηλού κινδύνου. Κάποιες από τις πρακτικές αυτές έχουν προταθεί από τους διεθνείς οργανισμούς που ασχολούνται με τη ναυτιλία και έχουν προβλεφθεί και στις εθνικές νομοθεσίες των κρατών που συμμετέχουν στους οργανισμούς αυτούς. Τα στοιχεία σχετικά με το ποσά που ξοδεύουν τα πλοία για την αγορά εξοπλισμού

αποτροπής, και το είδος του εξοπλισμού αποτροπής, δεν είναι εύκολα προσβάσιμα.

Παρόλα αυτά, το συνολικό ετήσιο κόστος του εξοπλισμού αποτροπής και του προσωπικού φρούρησης παρατίθενται στο Διάγραμμα 3.4 παρακάτω. Τα ποσοστά αυτά αντανάκλουν το κόστος για τον εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για την διέλευση των περιοχών γύρω από το Κέρασ της Αφρικής, δεδομένου ότι αυτή είναι η περιοχή που τα πλοία πιθανότατα θα αντιμετωπίσουν κίνδυνο πειρατείας και θα πρέπει να ενδιαφερθούν περισσότερο για την αγορά αποτρεπτικού εξοπλισμού.



Διάγραμμα 3.4

Ετήσιο κόστος αγοράς εξοπλισμού ασφαλείας και φρουρών για τα έτη 2010-2013
(Τα δεδομένα είναι από τις ετήσιες εκθέσεις κόστους της πειρατείας του OBP 2011-2014)

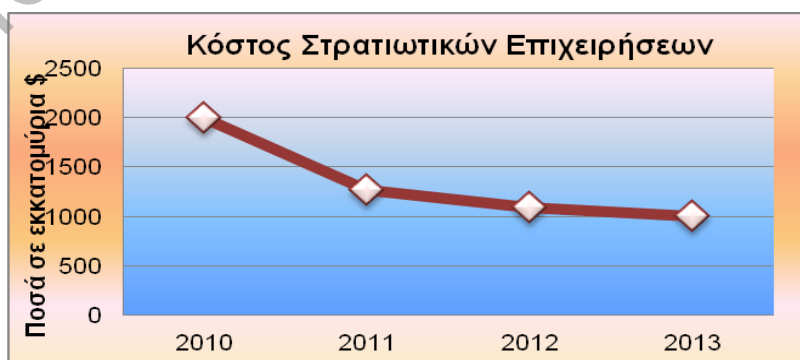
Ο οργανισμός One Earth Future, που είναι ένας οργανισμός που χρηματοδοτεί πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στη βελτίωση των συστημάτων και των υπηρεσιών που εμποδίζουν και να σταματήσουν τις ένοπλες συγκρούσεις εκτιμά ότι, αν ένα πλοίο επρόκειτο να αγοράσει όλες τις μορφές της εξοπλισμού ασφαλείας και φρουρούς, κατά μέσο όρο, θα πληρώσει περίπου 134.000 δολάρια ανά ταξίδι. Το 10% της συνολικής κίνησης της ναυτιλίας, σύμφωνα με την προγενέστερη παραδοχή, μπορεί να επιλέξει να αλλάξει τη διαδρομή γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας και να αποφύγει την αγορά εξοπλισμού ασφάλειας και τους ενόπλους φρουρούς. Από το διάγραμμα 3.4 μπορούμε να διαπιστώσουμε τη σταδιακή απομείωση του κόστους για εξοπλισμό ασφαλείας (όπλα, συρματοπλέγματα, μανικές νερού, ηχητικές συσκευές). Μια ερμηνεία που μπορούμε να δώσουμε πέραν του ενδεχομένου της μείωσης των επιθέσεων είναι ότι ο εξοπλισμός

αυτός είναι κεφαλαιουχικός, έτσι μετά την αγορά του και εφόσον η τεχνολογία και δεν έχει παράξει κάτι καινούργιο, παραμένει μόνο το κόστος συντήρησης και λειτουργίας που είναι αισθητά μικρότερο. Το σπουδαίο έξοδο που συνεχίζει να απασχολεί τη ναυτιλιακή κοινότητα είναι εκείνο των οπλισμένων φρουρών που τα πλοία είναι ακόμα υποχρεωμένα να φέρουν κατά τη διέλευση από τις περιοχές των πειρατών.

3.5 Το κόστος των Ναυτικών Δυνάμεων

Πάνω από 27 χώρες συνεισφέρουν σήμερα με ναυτικές δυνάμεις προς την κατεύθυνση της αποτροπής της πειρατείας. Οι περισσότερη στρατιωτική και ναυτική προσοχή δίνεται στο Κέρασ της Αφρικής, όπου παρουσιάζεται και το μεγαλύτερο πρόβλημα. Οι αποστολές της πειρατείας επικεντρώνονται: Επιχείρηση Atalanta, Επιχείρηση Ocean Shield και τη συνδυασμένη Task Force (CTF) 151. Η επιχείρηση Atalanta ξεκίνησε το Νοέμβριο του 2008 από την Ευρωπαϊκή Ένωση, με πρωταρχικό στόχο την προστασία των σκαφών που ανήκαν στο Παγκόσμιο Πρόγραμμα Τροφίμων για την παροχή βοήθειας προς τη Σομαλία. Η Επιχείρηση Ocean Shield είναι μια πρωτοβουλία του NATO για την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών στην περιοχή. Η CTF 151 είναι μια πολυεθνική ομάδα εργασίας ιδρύθηκε τον Ιανουάριο του 2009 στον Κόλπο του Άντεν και την ανατολική ακτή της Σομαλίας.

Μαζί, οι τρεις στρατιωτικές πολυεθνικές προσπάθειες διαθέτουν πάνω από 43 σκάφη που περιπολούν στα ανοικτά του Κέρατος της Αφρική και τον Ινδικό Ωκεανό. Το συνολικό κόστος των στρατιωτικών επιχειρήσεων παρουσιάζεται στο Διάγραμμα 3.5.



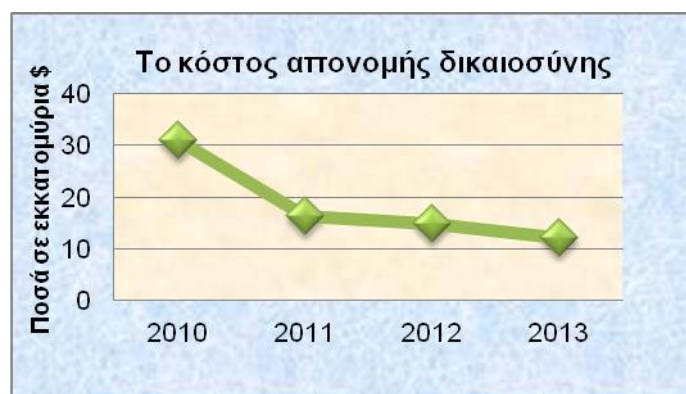
Διάγραμμα 3.5

Ετήσιο κόστος στρατιωτικών επιχειρήσεων κατά της πειρατείας για τα έτη 2010-2013
(Τα δεδομένα είναι από τις ετήσιες εκθέσεις κόστους της πειρατείας του OBP 2011-2014)

3.6 Το κόστος των Ποινικών Διώξεων κατά της Πειρατείας

Σύμφωνα με καθολική δικαιοδοσία για την πειρατεία, κάθε κράτος μπορεί να ασκήσει δίωξη κατά του εγκλήματος, ανεξάρτητα από αν έχει άμεσο δεσμό (π.χ. ιθαγένεια του πλοιοκτήτη, την εθνικότητα του πλοίου, εθνικότητα του πληρώματος), στην πράξη. Λόγω του κακού συστήματος δικαιοσύνης στις χώρες από όπου οι πειρατές προέρχονται (όπως η Σομαλία), η διεθνής κοινότητα έχει διαθέσει χρηματοδοτική στήριξη για τις χώρες της περιοχής για να τους ενθαρρύνει να διεξάγουν δικές κατά της πειρατείας. Για παράδειγμα, τα τελευταία χρόνια, την Κένυα και τις Σεϋχέλλες έχουν υπογράψει μνημόνια συμφωνίας με την Ευρωπαϊκή Ένωση, Ηνωμένες Πολιτείες, Ηνωμένο Βασίλειο, τον Καναδά, τη Δανία και την Αυστραλία, δηλώνοντας την πρόθεσή τους να αποδεχθούν και οι Ολλανδία, Πακιστάν, Πορτογαλία, Ρωσία, Σαουδική Αραβία, Σεϋχέλλες, Σιγκαπούρη, Ισπανία, Σουηδία, Ελβετία, Ταϊλάνδη, Τουρκία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ηνωμένες Πολιτείες, Ηνωμένο Βασίλειο, και την Υεμένη.

Η βελτίωση των συνθηκών απονομής δικαιοσύνης των χωρών της περιοχής έχει το κόστος της. Τον Μάιο του 2009, το Γραφείο των Ηνωμένων Εθνών κατά των Ναρκωτικών και του Εγκλήματος (UNODC) έλαβε 10 εκατομμύρια δολάρια σε κεφάλαια από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα Ηνωμένα Έθνη, τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και τον Καναδά, για το σκοπό αυτό. Πολλά από αυτά τα κεφάλαια είναι αφιερωμένα στην οικοδόμηση φυλακών για τους πειρατές, όπως η φυλακή Shimo La Tewa στη Μομπάσα. Ένα άλλο μέρος των κεφαλαίων ξοδεύτηκε για την εκπαίδευση των δικαστών των περιοχών αυτών.



Διάγραμμα 3.6

Ετήσιο κόστος απονομής δικαιοσύνης κατά της πειρατείας για τα έτη 2010-2013
(Τα δεδομένα είναι από τις ετήσιες εκθέσεις κόστους της πειρατείας του OBP 2011-2014)

3.7 Το κόστος αυξημένης ταχύτητας

Η πρακτική της αύξησης της ταχύτητας των πλοίων στις επικίνδυνες περιοχές διέλευσης είναι ένας από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους για να αποφευχθεί μια πειρατική επίθεση σύμφωνα με τις οδηγίες του IMO για τις βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης του προβλήματος από το 2011 που αναφέρονται στην έκδοση BMP4. Στην πραγματικότητα, οι οδηγίες αυτές συνιστούν σε όλα τα πλοία να ταξιδεύουν με ταχύτητα τουλάχιστον 18 κόμβων όταν διέρχονται από την HRA (High Risk Area). Σύμφωνα με τον οργανισμό OBP δεν έχει ποτέ συλληφθεί πλοίο από πειρατές που να έπλεε με πάνω από 18 κόμβους ταχύτητα. Ωστόσο, αυτό το αμυντικό μέτρο, όπως και όλα τα άλλα, είναι ένα επιπλέον κόστος για πλοιοκτήτες και τις διαχειρίστριες εταιρίες. Τα στοιχεία που λαμβάνονται για το κόστος της αυξημένης ταχύτητας είναι από ένα δορυφορικό σύστημα πληροφοριών AIS (Automatic Information System) που φέρουν υποχρεωτικά όλα τα ποντοπόρα πλοία σύμφωνα με τον IMO και παρέχει δεδομένα για τη θέση, την πορεία και την ταχύτητα του κάθε πλοίου. Τα δεδομένα αυτά είναι ελεύθερα για κάποιες παράκτιες περιοχές, ενώ για την ανοιχτή θάλασσα συλλέγονται για την εταιρία Exact Earth Corporation που δίνει πρόσβαση μόνο σε συνδρομητές της.

Σύμφωνα με αναλυτές του κλάδου, το κόστος της αυξημένης ταχύτητας είναι σημαντικό στην σημερινή εποχή των υψηλών τιμών των καυσίμων. Για παράδειγμα, σύμφωνα με το OBP εκτιμάται ότι ένα πολύ μεγάλο πλοίο μεταφοράς αργού πετρελαίου (VLCC), το οποίο διήλθε τη HRA κατά τη διάρκεια του Οκτώβρη 2012 με ταχύτητα 17,9 κόμβους, 5.1 κόμβους πάνω από την οικονομική του ταχύτητα των 12.8 κόμβων, αναλαμβάνει επιπλέον κόστος ανά ημέρα 88.681 δολαρίων. Με δεδομένο ότι οι τιμές πετρελαίου καθώς και η τεχνολογία των πλοίων δεν έχει αλλάξει σημαντικά από το 2012 μπορούμε να εκτιμήσουμε την επίδραση της επιβάρυνσης αυτής και στο σημερινό κόστος μεταφοράς. Συγκεντρωτικά ετήσια στοιχεία για αυτή τη μορφή του κόστους έχουν συλλέγει από τις ετήσιες αναφορές του οργανισμού OBP και παρουσιάζονται στον πίνακα.

Από τον πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι στην πράξη, τα πλοία πλέον αποφεύγουν να αυξάνουν την ταχύτητα τους προκειμένου να



Διάγραμμα 3.5

Ετήσιο κόστος διέλευσης με υψηλή ταχύτητα από τις περιοχές της πειρατείας για τα έτη 2011-2013.

(Τα δεδομένα είναι από τις ετήσιες εκθέσεις κόστους της πειρατείας του ΟΒΡ 2011-2014) αποφύγουν τους πειρατές, προφανώς αντισταθμίζοντας το μέτρο αυτό με κάποιο από τα άλλα μέτρα πρόληψης.

3.8 Το Εργατικό Κόστος

Το τελευταίο χρονικό διάστημα σύμφωνα με το ΟΒΡ παρατηρείται μείωση του αριθμού των ομήρων που κρατούνται ή που σκοτώθηκαν από πειρατές. Ενώ το ενδεχόμενο η ζωή ενός ναυτικού να χαθεί αιφνίδια κατά την πειρατική επίθεση είναι ένα πολύ μεγαλύτερο σε σχέση με το παρελθόν. Αυτό προκύπτει σα συνέπεια της χρήσης των οπλισμένων φρουρών από τα πλοία και την ανταλλαγή βίας με τους επιτιθέμενους πειρατές.

Το ανθρώπινο κόστος της πειρατείας για τους ναυτικούς που δεν μπορεί και δεν πρέπει να αγνοηθεί και σίγουρα δεν είναι ασήμαντο, παρόλα αυτά το μόνο που μπορεί να μετρηθεί είναι το οικονομικό κόστος που συνδέεται με ναυτικό ως εργαζόμενο, δηλαδή επιδόματα κινδύνου, οι μισθοί που καταβάλλονται κατά τη διάρκεια της σύλληψης καθώς και τα έξοδα αποζημιώσεων σε περίπτωση θανάτων ή περίθαλψη λόγω τραυματισμών (Widd, 2008).

Υπάρχουν διάφορες συμφωνίες που έχουν αναπτυχθεί για την αποζημίωση των ναυτικών για τον πρόσθετο κίνδυνο που διέρχονται από τις επικίνδυνες περιοχές. Η πρώτη από αυτές είναι ένα πλαίσιο που συμφωνήθηκε μεταξύ της Διεθνούς Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ITF) και των εφοπλιστών μέσω του Διεθνούς Φόρουμ Διαπραγματεύσεων (IBF). Στο πλαίσιο της διεθνούς αυτής συμφωνίας ορίζετε ότι «ο ναυτικός θα πρέπει να λαμβάνει επίδομα ίσο με το 100% του βασικού μισθού για τις διάρκειες

παραμονής του πλοίου σε μια περιοχή με πολεμικές επιχειρήσεις (συμπεριλαμβάνεται η πειρατεία), με την επιφύλαξη της ελάχιστης παραμονής των πέντε ημερών». Η ITF αναφέρεται σε 600.000 ναυτικούς σε όλο τον κόσμο.

Μια δεύτερη αλλά εξίσου σημαντική απαίτηση καταβολής επιπρόσθετης αμοιβής για τους ναυτικούς είναι η θέσπιση από την κυβέρνηση των Φιλιππίνων νόμου που απαιτεί ότι σε όλες οι συμβάσεις με Φιλιππινέζους ναυτικούς που προβλέπουν κινδύνου η αμοιβή των μισθών και των παροχών κατά τη διέλευσή των επικίνδυνων περιοχών να διπλασιάζεται. Το σύστημα αποζημίωσης δημιουργήθηκε από τον οργανισμό Philippine Overseas που ασχολείται με ναυτιλιακά θέματα και εδρεύει στις Φιλιππίνες. Αξίζει να αναφέρουμε ότι από τους 1.370.000 συνολικά ναυτικούς σε όλο τον κόσμο οι 160.000 έως και 250.000 περίπου ναυτικοί είναι Φιλιππινέζοι.

Πέρα των παραπάνω περιπτώσεων και ανεξάρτητα από οποιαδήποτε άλλη αποζημίωση, η αμοιβή των ναυτικών διπλασιάζεται και στην περίπτωση της αιχμαλωσίας και για όλη τη διάρκεια αυτής.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που συλλέξαμε από τις ετήσιες αναφορές του OBP και παρατίθενται στο Παράρτημα Πινάκων στους πίνακες A-2 έως και A-4, με την επεξεργασία των οποίων δημιουργήθηκε το διάγραμμα 3.6 που δείχνει ότι το συνολικό κόστος αποζημίωσης των ναυτικών ενώ αυξήθηκε αρκετά από το 2011 στο 2012, την τελευταία χρονιά δείχνει να έχει λίγο μειωθεί και να παρουσιάζει τάσεις σταθεροποίησης.



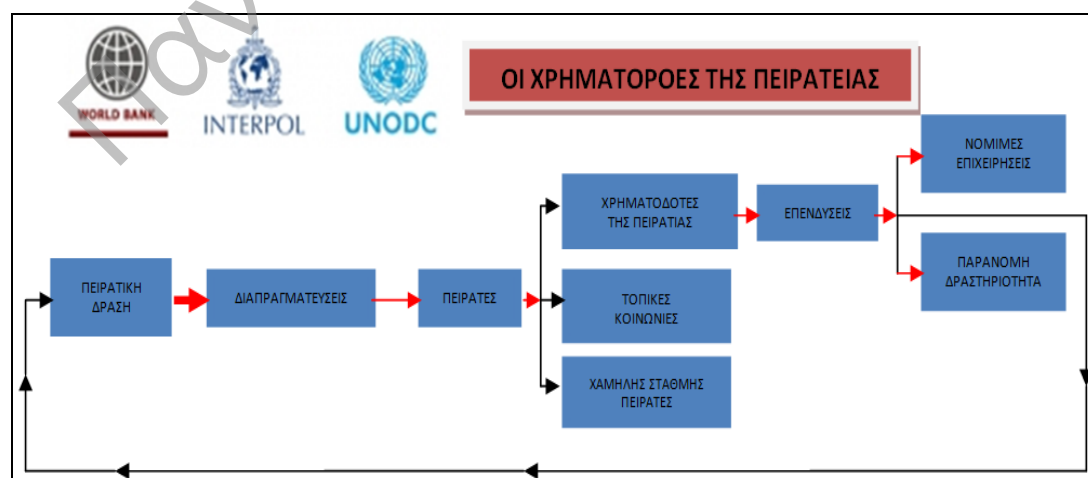
Διάγραμμα 3.5

Ετήσιο επιπλέον εργατικό κόστος για τα πλοία που διέρχονται περιοχές πειρατών για τα έτη 2011-2013.

(Τα δεδομένα είναι από τις ετήσιες εκθέσεις κόστους της πειρατείας του OBP 2011-2014)

3.9 Η Διαδρομή του Χρήματος

Όπως συμπεραίνουμε από τα παραπάνω η πειρατεία είναι μια πολύ ακριβή υπόθεση για την παγκόσμια κοινότητα. Μια κοινή έκθεση του ΟΗΕ, της Ιντερπόλ και της Παγκόσμιας Τράπεζας, που δημοσιεύτηκε το Νοέμβριο του 2013 με τίτλο «Στα Μονοπάτια της Πειρατείας», περιγραφεί με μεγάλη ακρίβεια το επιχειρηματικό μοντέλο της Πειρατείας στη Σομαλία. Μέσα από την έκθεση αυτή διαπιστώνουμε ότι οι πειρατές από ερασιτέχνες που ξεκίνησαν πριν το 2008, σήμερα έχουν εξελιχθεί σε ένα καλά οργανωμένο δίκτυο, το οποίο έχει δομηθεί οργανωτικά σε τρεις κύριες κατηγορίες. Τις μεγάλες επιχειρήσεις, τους συνεταιρισμούς και τα μεμονωμένα άτομα κατά αντιστοιχία με την οργάνωση της αγοράς. Σύμφωνα με την έκθεση αυτή εκτιμάτε ότι οι χαμηλόβαθμοι πειρατές, δηλαδή αυτοί που συμμετέχουν στις επιθέσεις, λαμβάνουν μόλις το 0,01 έως 0,0025% των κερδών. Οι χρηματοδότες των πειρατικών επιχειρήσεων το 30-75% των κερδών. Τα υπόλοιπα μπορούμε να πούμε ότι είναι το κόστος επιχείρησης που κατανέμετε στις τοπικές αγορές. Τα χρήματα αυτά συνήθως δεν επενδύονται στη Σομαλία, καθώς οι μεν χαμηλόβαθμοι αγοράζουν με αυτά ακριβά αυτοκίνητα, ρολόγια και άλλα καταναλωτικά προϊόντα, οι δε χρηματοδότες συνήθως τα βγάζουν εκτός συνόρων και προσπαθούν να τα ξεπλύνουν κυρίως μέσω της αγοράς ακινήτων. Ένα μέρος των εσόδων αυτών φυσικά επιστρέφει για να ανατροφοδοτήσει νέες πειρατικές επιθέσεις. Η σχηματική απεικόνιση των χρηματοροών αυτών όπως καταγράφονται στην έκθεση παρουσιάζεται στην Εικόνα 3.4 παρακάτω.



Εικόνα 3.4

Η διαδρομή του χρήματος της πειρατείας (Πηγή: World Bank, 2013)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΟΙ ΒΕΛΤΙΣΤΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ (Best Management Practices – BMP)

4.1 Η εκτίμηση του Κινδύνου

Σύμφωνα με τον οδηγό Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης (BMP4) που προέκυψε από τη συνεργασία σχεδόν όλων των εμπλεκομένων με τη ναυτιλία και την πειρατεία μη κυβερνητικών οργανισμών, αλλά και με τη συμμετοχή του ΝΑΤΟ, του Βρετανικού Ναυτικού, της Ευρωπαϊκής Δύναμης στη Σομαλία και της Ιντερπόλ, δημοσιεύτηκε το 2011 και αποτελεί σημείο αναφοράς της παγκόσμιας ναυτιλίας για την ασφαλή διέλευση από τις περιοχές της πειρατείας. Συνιστάτε πριν από τη διέλευση από την περιοχή υψηλού κινδύνου, η διαχειρίστρια εταιρία του πλοίου και οι πλοίαρχοι πρέπει να προβούν σε ενδελεχή εκτίμηση των κινδύνων για την πιθανότητα και τις συνέπειες πειρατικών επιθέσεων στο σκάφος, με βάση τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία η εκτίμηση του κινδύνου πρέπει να προσδιορίζει μέτρα για την πρόληψη, μετριασμού και αποτροπής, που θα συνδυάζονται με θεσμικούς κανονισμούς και με συμπληρωματικά μέτρα για την καταπολέμηση της πειρατείας. Είναι σημαντικό ότι η εκτίμηση κινδύνου για το πλοίο και το ταξίδι να είναι συγκεκριμένες και όχι γενικές. Οι βασικοί παράγοντες που πρέπει να εξεταστούν κατά την αξιολόγηση του κινδύνου σύμφωνα με τις οδηγίες του BMP4 είναι οι παρακάτω:

1. Ασφάλεια Πληρώματος

Το πρωταρχικό μέλημα πρέπει να είναι η διασφάλιση της ασφάλειας του πληρώματος. Θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα, κατά τη λήψη των μέτρων για την πρόληψη της παράνομης επιβίβασης και την εξωτερική πρόσβαση στο εσωτερικό του πλοίου, έτσι ώστε τα μέλη του πληρώματος δεν θα είναι παγιδευτούν στο εσωτερικό και θα πρέπει να είναι σε θέση να διαφύγουν σε περίπτωση ενός άλλου τύπου έκτακτης ανάγκης, όπως, για παράδειγμα πυρκαγιάς. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στη θέση του δωματίου πανικού (citadel). Επίσης θα πρέπει επίσης να δοθεί έμφαση στην βαλλιστική

προστασία του πληρώματος που μπορεί να χρειαστεί να παραμένουν στη γέφυρα κατά τη διάρκεια μιας πειρατικής επίθεσης, αναγνωρίζοντας ότι οι πειρατές θα ρίξουν με όπλα στη γέφυρα του πλοίου για να το αναγκάσουν να σταματήσει.

2. Ύψος καταστρώματος:

Είναι πιθανό ότι οι πειρατές θα προσπαθήσουν να επιβιβαστούν στο πλοίο από το χαμηλότερο σημείο, πάνω από την ίσαλο γραμμή, καθιστώντας ευκολότερο για αυτούς να αναρριχηθούν επί του σκάφους. Τα σημεία αυτά είναι συχνά είτε στην πλευρά ή στην πρύμνη του πλοίου. Η εμπειρία δείχνει ότι τα πλοία με ύψος εξάλων που είναι μεγαλύτερο από οχτώ μέτρα έχουν πολύ μεγαλύτερη πιθανότητα να σωθούν από μια απόπειρα πειρατείας σε σχέση εκείνα που έχουν μικρότερο ύψος.

Το μεγάλο ύψος εξάλων θα παράσχει μικρή ή καθόλου προστασία εάν η κατασκευή του πλοίου παρέχει πρόσβαση στους πειρατές που αναζητούν τρόπο να ανέβουν επί του σκάφους και επομένως περαιτέρω προστατευτικά μέτρα θα πρέπει να θεωρούνται αναγκαία. Το μεγάλο ύψος εξάλων μπορεί να μην είναι αρκετό για να αποτρέψει μια πειρατική επίθεση.

3. Ταχύτητα

Ένας από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους για να νικήσει ένα πλοίο μια πειρατική επίθεση είναι χρησιμοποιώντας την ταχύτητα, για να προσπαθήσει να ξεπεράσει τους επιτιθέμενους ή και να τους δυσκολέψει να επιβιβαστούν. Μέχρι σήμερα, δεν έχουν αναφερθεί επιθέσεις όπου πειρατές επιβιβάστηκαν σε ένα πλοίο που έχει ταχύτητα πάνω από δεκαοκτώ κόμβους. Είναι δυνατόν, ωστόσο, ότι πειρατικές τακτικές και τεχνικές να αναπτυχθούν για να μπορέσουν να επιβιβαστούν και στα γρηγορότερα κινούμενα πλοία.

Έτσι στα πλοία συνιστάται αναπτύσσουν μέγιστη ταχύτητα ή τουλάχιστον 18 κόμβων, κατά τη διέλευσή τους από την περιοχή υψηλού κινδύνου. Είναι πολύ σημαντικό η ταχύτητα να αυξηθεί σε μέγιστη ασφαλής αμέσως μετά τον εντοπισμό τυχόν ύποπτων σκαφών και το συντομότερο δυνατόν. Αν το σκάφος είναι μέρος μιας «ομάδας Transit» (πλοία που πλέουν όλα μαζί υπό

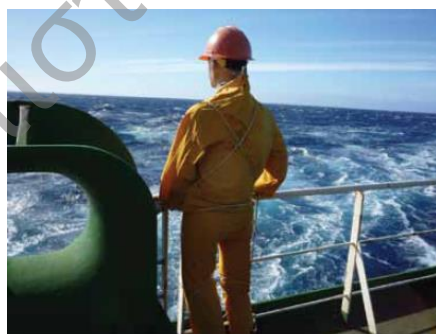
την προστασία πολεμικού πλοίου), η ταχύτητα μπορεί να είναι απαραίτητο να προσαρμοστεί ανάλογα με τις οδηγίες του επικεφαλής.

4. Κατάσταση θαλάσσης

Οι Πειρατές κάνουν τις επιθέσεις τους από πολύ μικρά σκάφη (skiffs) ακόμη και όταν υποστηρίζονται από τα μεγαλύτερα σκάφη ή «Μητρικά», τα οποία τείνει να περιορίσουν τις δραστηριότητές τους ακόμα και σε μέτρια κατάσταση θαλάσσης. Είναι πιθανό να είναι πιο δύσκολο να επιχειρήσουν με μικρά σκάφη αποτελεσματικά στην κατάσταση της θάλασσας τρία και άνω.

4.2 Επιπλέον μετρά προστασίας επί του πλοίου

1. Η τοποθέτηση στα εξωτερικά καταστρώματα οπτήρων που θα ελέγχουν τη θαλάσσια περιοχή γύρω από το πλοίο έτσι ώστε να προειδοποιήσουν έγκαιρα τον πλοίαρχο για τυχών ύποπτη δραστηριότητα. Επίσης θα πρέπει να τοποθετηθούν σε εμφανή μέρη και ομοιώματα ανθρώπων, ντυμένα με έντονα χρώματα, έτσι ώστε να γίνονται αντιληπτά από μακριά, κάνοντας τους επιτιθέμενους να πιστέψουν ότι έχουν γίνει αντιληπτοί, άρα χάνοντας το πλεονέκτημα του αιφνιδιασμού θα ματαιώσουν αρχικά την επίθεση και θα κερδηθεί χρόνος από το πλοίο.



Εικόνα 4.1 Ανθρώπινο Ομοίωμα σε κατάστρωμα πλοίου (Πηγή: BMP, 2011)

2. Η θωράκιση με κάγκελα των παραθύρων της γέφυρας του πλοίου, έτσι ώστε ακόμα και αν ανέβουν οι πειρατές να δυσκολευτούν πολύ να μπουν και να μπορέσουν να πάρουν τον έλεγχο του πλοίου. Συνίσταται επίσης και η τοποθέτηση μεταλλικού φράχτη στους χώρους γύρω από τη γέφυρα για την απόκλιση της πρόσβασης σε αυτή.



Εικόνα 4.2 Θωράκιση υαλοπινάκων γεφύρας πλοίου (Πηγή: BMP4, 2011)

3. Η τοποθέτηση φυσικών εμποδίων περιμετρικά του σκάφους για να δυσκολέψουν κατά το δυνατό την επιβίβαση των πειρατών. Στην πράξη τοποθετείτε περιφερικά συρματοπλέγμα όμοιο με εκείνο των στρατοπέδων σε ένα ή περισσότερα επίπεδα, προκειμένου να είναι αποτελεσματικό.

4. Η δημιουργία ενός δικτύου περιμετρικά του πλοίου, το οποίο θα ρίχνει νερό ή αφρό υπό πίεση προς τη θάλασσα, με στόχο να δυσκολέψει την κίνηση των πειρατών κοντά στο πλοίο.



Εικόνα 4.3

Εκτόξευση νερού με πίεση κατά τον πλου για αποτροπή πειρατικής επίθεσης.
(Πηγή:telstarlogistics.typepad.com).

5. Το πλοίο θα πρέπει να είναι έτοιμο να εκτελέσει μια σειρά από ελιγμούς (μανούβρες) όταν το επιτιθέμενο σκάφος πλησιάσει, έτσι ώστε με τον τρόπο αυτό να δημιουργήσει απόνερα (τεχνητό κυματισμό) και να δυσκολέψει την προσέγγιση των επιτιθέμενων.

6. Επίσης θα πρέπει να έχει τοποθετηθεί σε όλο το πλοίο κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης, έτσι ώστε να μπορεί να εντοπιστεί έγκαιρα η οποιαδήποτε ύποπτη κίνηση πάνω στο πλοίο, αλλά και για να παρακολουθούνται οι

κινήσεις των επιτιθέμενων σε περίπτωση που καταφέρουν και ανεβούν στο πλοίο.

7. Κάθε πλοίο, είναι υποχρεωμένο να έχει δημιουργήσει ένα θωρακισμένο χώρο, ο οποίος θα είναι ικανός να φιλοξενήσει το σύνολο του προσωπικού του πλοίου, έτσι ώστε αν όλοι κατορθώσουν να μπουν εκεί και είναι ασφαλείς, ενδεχόμενη βοήθεια από ένοπλες ομάδες των πολεμικών πλοίων που πλέουν στην περιοχή να μην είναι επικίνδυνη για το πλήρωμα.



Εικόνα 4.4

Σημείωμα προς τις ομάδες διάσωσης ότι όλο το πλήρωμα είναι ασφαλές στο καταφύγιο, για να μπορέσουν να δράσουν ανεμπόδιστα. (Πηγή: fdn-marine.com)

8. Συνιστάτε σε κάθε πλοίο που κινείτε νύχτα στις επικίνδυνες για πειρατεία περιοχές να κλείνει όλα τα φώτα του, ακόμα και εκείνα που είναι υποχρεωτικά για τη ναυσιπλοΐα, προκειμένου να είναι δυσκολότερο να εντοπιστεί από τους πειρατές.

9. Τέλος είναι πλέον επιβεβλημένη η χρήση φρουρών, ενόπλων η μη. Η επιλογή αυτή αφήνεται στον πλοίαρχο και τη διαχειρίστρια εταιρία του πλοίου ανάλογα με την πολιτική που εφαρμόζουν. Όμως η επιλογή του προσωπικού αυτού θα πρέπει να γίνει με ορθά κριτήρια καθώς αποτελούν την τελευταία ίσως ασπίδα του πλοίου.



Εικόνα 4.5

Οπλισμένοι φύλακες αποκρούουν πειρατική επίθεση με πυρά (Πηγή: seanews.com).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΛΕΙΨΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

5.1 Η Δράση του IMO για την καταπολέμηση της Πειρατείας

Η κλιμάκωση της πειρατείας στη θάλασσα τα τελευταία χρόνια έχει γίνει ένα θέμα μεγάλης ανησυχίας για την ναυτιλιακή κοινότητα και γι αυτό ζητήθηκε από τον IMO να καταστήσει την καταπολέμηση της πειρατείας ως κεντρικό θέμα εργασίας στην Παγκόσμια Ναυτική Ημέρα το 2011. Η πραγματικότητα, βέβαια, είναι ότι η πειρατεία είναι πολύ περίπλοκο θέμα και είναι πολύ παγιωμένη για να μπορέσει μία οντότητα να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά από μόνη της. Τα Ηνωμένα Έθνη, οι κυβερνήσεις ενεργούν συλλογικά ή μεμονωμένα, οι στρατιωτικές δυνάμεις, οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι διαχειριστές πλοίων, τα πληρώματα των πλοίων, έχουν σημαντικό ρόλο να παίξουν στη ναυτιλία για να απαλλαγούμε από αυτό το έγκλημα. Αυτό που χρειάζεται είναι μια συλλογική προσπάθεια, και αυτός είναι ο λόγος που ο IMO επέλεξε τελικά τον τίτλο "Πειρατεία: ενορχηστρώνοντας την απάντηση", ως το θέμα για την Παγκόσμια Ναυτική Ημέρα του 2011 από την οποία βγήκαν πολύ χρήσιμα συμπεράσματα. Ο IMO έχει επινοήσει ένα πολύπλευρο σχέδιο δράσης, με σκοπό την αντιμετώπιση του προβλήματος σε πολλά επίπεδα. Με αφορμή το γεγονός ότι τα ύδατα στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και στον ευρύτερο Ινδικό Ωκεανό αποτελούν "hot spot" σημείο για την πειρατεία, το σχέδιο δράσης του IMO βασίζεται στη δημιουργία ενός κοινού πλαισίου αναφοράς για όλα τα κράτη της περιοχής.

Έτσι προέκυψε ο Κώδικα Δεοντολογίας του Τζιμπουτί, που σχεδιάστηκε από τον IMO για την ανάπτυξη της περιφερειακής ικανότητας για την αντιμετώπιση της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν και του δυτικού Ινδικού Ωκεανού και είναι ένα σημαντικό στοιχείο της Οργάνωσης αντιπειρατειακής στρατηγικής. Οι υπογράφωντες τον κώδικα χώρες είναι: Κομόρες, Τζιμπουτί, Αίγυπτος, Ερυθραία, Αιθιοπία, την Ιορδανία, Κένυα, Μαδαγασκάρη, Μαλδίβες, Μαυρίκιος, Ομάν, η Σαουδική Αραβία, οι Σεϋχέλλες, η Σομαλία, το Σουδάν, τα

Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, και η Ενωμένη Δημοκρατία της Τανζανίας και Υεμένης. Η συμφωνία αυτή προβλέπει την υποχρέωση των υπογραφότων να συνεργαστούν σε μια ποικιλία δραστηριοτήτων, όπως οι εξής:



Εικόνα 5.1

Οι σημαίες των χωρών που υπέγραψαν τον Κώδικα Δεοντολογίας του Τζιμπουτί. (IMO)
Πηγή: IMO

- 1) Να επιτρέπεται η έρευνα, σύλληψη και ποινική δίωξη των προσώπων που βαρύνονται με εύλογες υποψίες ότι έχουν διαπράξει πράξεις πειρατείας και ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που υποκινούν ή σκόπιμα διευκολύνουν τις εν λόγω πράξεις.
- 2) Η απαγόρευση της αναγνώρισης ιδιοκτησίας στους πειρατές και η κατάσχεση των ύποπτων πλοίων που μπορεί να προέρχονται από πειρατεία.
- 3) Η διάσωση των πλοίων, προσώπων και αγαθών που υπόκεινται σε πειρατείας και ένοπλης ληστείας και τη διευκόλυνση αυτών να λάβουν κατάλληλης φροντίδας ή θεραπείας καθώς και τον επαναπατρισμό των ναυτικών, αλιέων ή άλλων θυμάτων, προσωπικού ή επιβατών των πλοίων που έχουν δεχτεί επίθεση.
- 4) Τη διεξαγωγή κοινών επιχειρήσεων των πολεμικών στόλων τόσο μεταξύ των κρατών που έχουν υπογράψει, όσο και από χώρες εκτός της περιοχής, για επιβολή του νόμου και την αποκατάσταση της ασφάλειας, καθώς και την

υποχρέωση για τη δημιουργία ομάδων πλοίων που θα περιπολούν και θα εγγυώνται τη σταθερότητα και την ασφάλεια στην περιοχή.

Οι υπογράφωντες τον κώδικα αναλαμβάνουν επίσης την υποχρέωση να αναθεωρήσουν την εθνική τους νομοθεσία με σκοπό την εξασφάλιση ότι υπάρχουν νόμοι ικανοί να ποινικοποιούν τα εγκλήματα της πειρατείας και ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων και να κάνουν επαρκής πρόβλεψη για την άσκηση της δικαιοδοσίας, τη διενέργεια ερευνών και τη δίωξη των υποτιθέμενων παραβατών (Mitropoulos, 2011).

Οι αντι-πειρατικοί στόχοι του IMO μετά το 2011 συνοψίζονται ως ακολούθως:

1. Να αυξήσει την πίεση σε πολιτικό επίπεδο για να εξασφαλιστεί η απελευθέρωση όλων των ομήρων που κρατούνται από τους πειρατές
2. Να επανεξετάσει και να βελτιώσει τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO για τις Ναυτιλιακές εταιρίες και τους ναυτικούς και να προώθηση της συμμόρφωσης με τις Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης και τις συνιστώμενες προληπτικές ενέργειες και αμυντικά μέτρα που τα πλοία θα πρέπει να ακολουθήσουν κατά περίπτωση.
3. Να προωθήσει σε υψηλότερα επίπεδα την υποστήριξη και συνεργασία με τις δυνάμεις των πολεμικό ναυτικών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή.
4. Να θεσπιστούν διαδικασίες για το συντονισμό και της συνεργασία για την προώθηση της αντιπειρατικής δράσης μεταξύ των Μελών της συμφωνίας και των περιφερειακών δυνάμεων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή καθώς και της ναυτιλιακής βιομηχανίας εν γένει.
5. Να βοηθηθούν τα κράτη γύρω από τις περιοχές που εκδηλώνονται φαινόμενα πειρατείας για ανάπτυξη ικανοτήτων ανάλυσης του φαινομένου καθώς και για την ανάπτυξη θεσμών που θα τους επιτρέψουν να ελέγξουν την έκνομη δραστηριότητα στην περιοχή τους.
6. Τέλος να παρέχουν φροντίδα για εκείνους που δέχθηκαν επίθεση από τους πειρατές και για τις οικογένειες τους.

5.2 Οι προτάσεις της Παγκόσμιας Τράπεζας

Μια νέα ανάλυση της Παγκόσμιας Τράπεζας για το ανθρώπινο και οικονομικό κόστος του προβλήματος της πειρατείας θέτει τη ρητορική ερώτηση «Η

Σομαλία δεν μπορεί να “αγοράσει” το δρόμο της εξόδου της από την πειρατεία; ούτε μπορεί η διεθνής κοινότητα να βασίζεστε αποκλειστικά σε υπηρεσίες επιβολής του νόμου για να νικήσουν τους πειρατές είτε στη θάλασσα είτε στην ξηρά».

Στο Μογκαντίσου το 2013 με την υποστήριξη του Προέδρου της Σομαλίας, Hassan Sheikh Mohamud, συντάχτηκε μια νέα έκθεση της Παγκόσμιας Τράπεζας με θέμα: «Οι πειρατές της Σομαλίας: ο τερματισμός της απειλής και η Ανακατασκευή ενός Έθνους». Ο τίτλος υποδηλώνει ότι μια βιώσιμη λύση για να σταματήσει η πειρατεία θα έρθει μόνο με την αποκατάσταση ενός βιώσιμου Κράτους της Σομαλίας κατάσταση που μπορεί να παρέχει τις απαραίτητες υπηρεσίες σε όλη τη χώρα για τη μείωση της φτώχειας και τη δημιουργία ευκαιριών. Θα πρέπει επίσης να αναγνωρίσουμε την πολυπλοκότητα και αστάθεια της τοπικής πολιτικής στη διαμόρφωση του πώς να παρέχει την καλύτερη υγεία, την εκπαίδευση, τη διατροφή, και άλλες υπηρεσίες για τους Σομαλούς, ειδικά για εκείνους που ζουν σε περιοχές που η πειρατεία ανθεί (Dior, 2013).

Όπως περιγράφεται στην παραπάνω έκθεση, «η λύση για τη Σομαλική πειρατεία είναι πρωτίστως πολιτική», σύμφωνα με τον Makhtar Dior, Αντιπρόεδρο του Ομίλου της Παγκόσμιας Τράπεζας για την Αφρική, και τον Kaushik Basu, Επικεφαλή Οικονομολόγο του Ομίλου της Παγκόσμιας Τράπεζας. Αυτή η έκθεση επιβεβαιώνει ότι πέρα από τη δύναμη πυρός και τους οικονομικούς πόρους, η διεθνής κοινότητα μπορεί και πρέπει να βοηθήσει τη Σομαλία παρέχοντας τεχνογνωσία για το πώς οι τοπικής δυναμικής ενέργειες, διαμορφώνουν τους κανόνες για την κατανομή των πόρων, πώς ενσωματώνονται οι φυλές και οι υποφυλές (φατρίες), και τελικά πώς θα επιτευχθεί η εθνική πολιτική σταθερότητα για την εξεύρεση λύσεων και στο πρόβλημα της πειρατείας".

Η Σομαλική πειρατεία, είναι σε μεγάλο βαθμό ένα ρεσάλτο για λύτρα, από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που στηρίζεται σε κυρίως στη βοήθεια από την ξηρά, στην υποστήριξη και την υποδομή ενός μηχανισμού που παρέχει τροφή, νερό, καύσιμα, ναρκωτικά αλλά και τους «πολιτοφύλακες» που φυλάνε

τα πλοία που έχουν συλληφθεί καθόλη τη διαδικασία των διαπραγματεύσεων για τα λύτρα.

Ως εκ τούτου, οι Σομαλοί πειρατές, πρέπει να εξασφαλίσουν την τακτική πρόσβαση στην ακτή και την προστασία από τις εθνικές και διεθνείς υπηρεσίες επιβολής του νόμου καθώς και των ανταγωνιστικών εγκληματικών ομάδων. Το γεγονός ότι οι πειρατές μπορούν να αγκυροβολήσουν τα πλοία τους ελεύθερα κατά μήκος της ακτογραμμής της Σομαλίας αντικατοπτρίζει την ικανότητά τους να κερδίσουν την υποστήριξη των κυβερνητικών αξιωματούχων, των ανθρώπων των επιχειρήσεων, των αρχηγών φατριών, των πολιτοφυλακών και των τοπικών κοινοτήτων. Στα σημεία αγκυροβολίας, οι πειρατές έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν ένα μείγμα από πληρωμές (pay-offs) καθώς και φυσικό καταναγκασμό για να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη πρόσβαση στην ακτή για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Εκτιμάται ότι οι τοπικοί διοικητές (αρχηγοί) είναι ηθικοί αυτουργοί στη σομαλική πειρατεία καθώς καρπώνονται κέρδη τάξεως 70 έως 86 επί τοις εκατό των εσόδων της πειρατείας. Διαφορετικά, με την απαγόρευση της αγκυροβολίας των σκάφων που ήταν σε ομηρία, δεν θα ήταν δυνατό να επιτύχουν οι πειρατές το σκοπό τους.

Ο Bella Bird (2013), Διευθυντής Χώρας της Παγκόσμιας Τράπεζας για τη Σομαλία, το Νότιο Σουδάν και το Σουδάν ο οποίος συνεργάζεται στενά με την κυβέρνηση της Σομαλίας, σχετικά με τα σχέδιά της για την αποκατάσταση των βασικών υπηρεσιών στον πληθυσμό της Χώρας και να φέρει τη χώρα σε μια πορεία ανάπτυξης και ευημερίας, λέει:

«Κατανοώντας το πώς η πειρατεία έχει ενεργοποιηθεί σε πόλεις και κοινότητες κατά μήκος των ακτών της Σομαλίας, δίνει στη νέα κυβέρνηση στο Μογκαντίσου και τη διεθνή κοινότητα, μια πολύ καλύτερη ιδέα για τις αναπτυξιακές πολιτικές και τις συμμαχίες που θα χρειαστούν για τον τερματισμό της πειρατείας σε αυτά τα καυτά σημεία της χώρας, με τη δημιουργία μιας ακμάζουσα νέας κυβέρνηση της Σομαλίας που θα ελέγχει την κατάσταση στην Ανατολική Αφρική. Η Τρέχουσα αντιπειρατειακή προσέγγιση χρειάζεται αλλαγή»

Σύμφωνα με κοινή έκθεση της Ιντερπόλ, της Παγκόσμιας τράπεζας και του ΟΗΕ μόνο το 1/300, είναι το ποσοστό που επωφελούνται οι πειρατές σε σχέση με τα ετήσια λύτρα. Αυτό προσφέρει έναν ισχυρό λόγο για τη διεθνή υποστήριξη της Σομαλίας. Η Τρέχουσα χερσαία ή θαλάσσια πολιτική για τον περιορισμό της Σομαλικής πειρατεία είναι είτε αναποτελεσματικές ή πιθανόν μη βιώσιμες. Οι χερσαίες επεμβάσεις, όπως οι τοπικές πρωτοβουλίες για την οικονομική ανάπτυξη και την επιβολή του νόμου αποσκοπούν στο να αποθαρρύνει τους νέους από το να γίνουν πειρατές, αυξάνοντας την ελκυστικότητα των εναλλακτικών θέσεων εργασίας ή με την απειλή μακροχρόνιων ποινών φυλάκισης σε περίπτωση σύλληψης. Οι αναλυτές προειδοποιούν, ότι οι πειρατές θα προσφέρει απλά υψηλότερα ποσοστά αμοιβής στους φτωχούς και ανέργους της Σομαλίας εφήβους και τους νέους άνδρες για να αναλάβουν τον κίνδυνο της σύλληψης ή θανάτου στη θάλασσα.

Δεν είναι σωστή η αντίληψη που επικρατεί στη ναυτιλιακή βιομηχανία ότι μόνο με βαρύ οπλισμό, φρουρούς και ναυτικές περιπολίες αποκτούν καλύτερη ασφάλεια, πιστεύοντας ότι η καταστολή είναι η μόνη αποτελεσματική λύση μόνο όταν εφαρμόζεται, δηλαδή με ένα διαρκές κόστος.

Ο Quy-Toan Do (2013), ένας ανώτερος οικονομολόγος στο ερευνητικό τμήμα της Παγκόσμιας Τράπεζας και Αντιπρόεδρος της Προεδρίας της Παγκόσμιας Τράπεζας για την Αφρική σε έκθεση του για την αντιμετώπιση του φαινομένου μας λέει: «Λόγω του υψηλού κόστους αυτών των μέτρων αντιμετώπισης, μακροπρόθεσμα μπορεί απλά να μην είναι βιώσιμα, με δεδομένο το ότι η πειρατεία στα ανοικτά του Κέρατος της Αφρικής εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ξηρά, οποιαδήποτε μακροπρόθεσμη λύση, θα περιλαμβάνει τη σφυρηλάτηση ενός πολιτικού συμβολαίου με τους τοπικούς ηγέτες, που έχουν τη δύναμη να διαμορφώσουν τις συνθήκες αποκοπής των πειρατών από την ξηρά και να δώσουν λύση στο πρόβλημα» (Dior, 2013).

5.3 Οι θέσεις άλλων οργανισμών

Μια επίσης εναλλακτική πρόταση έθεσε ο Jon Huggins διευθυντή του, Oceans Beyond Piracy Program του οργανισμού One Earth Future Foundation, όπως παρουσιάστηκε στο συνέδριο που πραγματοποιήθηκε στο Ντουμπάι στις 11-12 Σεπτεμβρίου 2013 με θέμα «Καταπολέμηση Ναυτιλιακής Πειρατείας:

Συνέχεις προσπάθειες για την Περιφερειακή Ανάπτυξη ικανοτήτων» έθεσε μια σειρά από ζητήματα που δεν έχουν να κάνουν με καταστολή αλλά με πρόληψη ουσιαστικά του φαινομένου μέσω της ανάπτυξης τοπικών δομών από το Σομαλικό κράτος και οι προτάσεις του είναι ανάλογες με αυτές της Παγκόσμιας τράπεζας που αναφέρθηκαν παραπάνω.

5.3.1 Η ανάγκη για ένα συνεκτικό πλαίσιο

Η ναυτιλιακή βιομηχανία επιθυμεί να επιστρέψει σε ένα ασφαλές θαλάσσιο περιβάλλον, όπου η χρησιμοποίηση ένοπλων φρουρών δεν θα είναι απαραίτητη και αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την εξάλειψη της πειρατείας με ένα επιχειρηματικό μοντέλο στην ξηρά για τους λόγους που αναφέραμε και παραπάνω. Υπάρχουν μυριάδες μηχανισμοί συντονισμού για την καταπολέμηση της πειρατείας, αλλά δεν υπάρχει συμφωνημένο σχέδιο σύμφωνα με το οποίο να αναπτυχθεί μια μακροπρόθεσμη λύση για αυτή. Μέρος του προβλήματος, είναι η φύση της πρόκλησης, όπου οι πολλοί και διάφοροι ενδιαφερόμενοι προσπαθούν να συνεργαστούν για να λυθεί ένα πολύπλοκο ζήτημα χωρίς σαφείς γραμμές αρμοδιότητας και ευθύνης. Οι συνεργασία ορισμένων ομάδων ενδιαφερομένων επέτρεψε την επιτυχία στον μετριασμό του κινδύνου στη θάλασσα, αλλά η έλλειψη συντονισμού μεταξύ των ομάδων των ενδιαφερομένων έχει περιορισμένη πρόοδο προς την κατεύθυνση μιας πιο μακροπρόθεσμης λύσης.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει δείξει αξιοσημείωτη συνεργασία στην ανάπτυξη των Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης (BMP), αλλά δεν έχουν πάντα αποτέλεσμα όταν δεν υπάρχει συνεργασία με άλλα ενδιαφερόμενα μέρη. Οι Σομαλικές αρχές είχαν τοπικές επιτυχίες στην πάταξη της πειρατείας, αλλά μέχρι πρόσφατα, δεν είχαν εμπλακεί αποτελεσματικά στην ανάπτυξη μιας μακροπρόθεσμης πολιτικής για την εξάλειψη του φαινομένου λόγω της έλλειψης συνεργασίας με τους διεθνείς φορείς που δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Οι κυβερνήσεις και οι διεθνείς οργανισμοί μέσω της συνεργασίας στο πλαίσιο της Ομάδας Επαφής για την πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia) γνώστη ως CGPCS, προσπαθούν να αποκτήσουν την πλήρη εικόνα του προβλήματος και σε συνεργασία με την Κυβέρνηση της Σομαλίας να αναλαμβάνουν πολιτικές πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση του (Vestergaard, 2013).

Παρά όλες αυτές τις προσπάθειες, η αντιμετώπιση σε ένα βαθμό του προβλήματος έχει επιτευχθεί μέσα από την τεράστια ποσότητα των πόρων που έχουν εισφέρει τα κράτη και η θαλασσιά βιομηχανία, όταν απειλήθηκαν οι εμπορικές οδοί. Επειδή το κόστος των πρωτοβουλιών των εμπλεκόμενων μερών είναι πολύ μεγάλο και πολλές φορές οι δράσεις ασυντόνιστες ή και αντικρουόμενες, απαιτείται μια ενιαία στρατηγική η οποία δύσκολα μπορεί να ικανοποιήσει τις διαφορετικές επιταγές της πολιτικής όλων των ενδιαφερομένων χωρών και διεθνών οργανισμών. Επιπλέον, δεν μπορεί να αναμένεται ότι τα ενδιαφερόμενα μέρη θα συνεχίσουν να συνεισφέρουν πόρους στο ίδιο επίπεδο τα επόμενα χρόνια με τον αριθμό των καταγεγραμμένων επιθέσεων να μειώνεται. Ως εκ τούτου, ακόμη και αν ένα στρατηγικό σχέδιο δεν έχει συμφωνηθεί, οι προσπάθειες αυτές θα πρέπει να έχουν έναν πιο αποτελεσματικό συντονισμό για να αποφευχθούν οι επικαλύψεις και αμοιβαίες παρεμβολές.

Αναμένεται ότι η Στρατηγική Άμυνας και Ασφάλειας που επί του παρόντος αναπτύχθηκε από Σομαλούς εκπροσώπους με διεθνή στήριξη μπορεί να ενδυναμωθεί περαιτέρω και να χρησιμεύσει ως πλαίσιο για τη συνεργασία και το συντονισμό της δημιουργίας ικανοτήτων αποτροπής της πειρατείας στο μέλλον. Για να διασφαλιστεί η επιτυχία της, θα πρέπει να γίνουν οι δομικές αλλαγές και να δοθεί έμφαση στις προτεραιότητες που συμφωνήθηκαν και έχει υπογράψει η χώρα με τους διεθνείς οργανισμούς. Συνεπώς, αυτή η τοπικά ανεπτυγμένη στρατηγική πρέπει να τονιστεί ως βασικό στοιχείο για τη μελλοντική ανάπτυξη και την ικανότητα οικοδόμησης ενός μηχανισμού ασφαλείας και έλεγχου της θαλάσσιας περιοχής της Σομαλίας. Διαφορετικά, κάθε νέο πρόγραμμα ή συνεργασία της διεθνούς κοινότητας στην περιοχή μπορεί να απορριφτεί παρατείνοντας το πρόβλημα εκατέρωθεν (Houben, 2013).

Ενώ αν δημιουργηθούν προοπτικές για συμφωνία σχετικά με ένα ολοκληρωμένο σχέδιο, υπάρχει μια ρεαλιστική προσδοκία ότι οι σημαντικοί χορηγοί και διεθνείς οργανισμοί, σε συνεννόηση με τις Σομαλικές αρχές, μπορούν να συμφωνήσουν σχετικά με τους βασικούς στόχους. Οι στόχοι αυτοί θα πρέπει να στηρίξουν μια σταδιακή επανευθυγράμμιση των πόρων από την ασφάλεια, την ανάπτυξη και την ενδεχόμενη επένδυση στη Σομαλία.

Τα μέτρα αυτά πρέπει να ενεργοποιηθούν ταυτόχρονα, προκειμένου να παρέχουν αμοιβαία υποστήριξη και να ενισχυθεί η επιτυχία τους.

Στη Στρατηγική Ναυτιλιακής Ασφάλειας και Προστασίας Θαλασσίων πόρων της Σομαλίας (Somali Maritime Resource and Security Strategy), οι αρχές έχουν εντοπίσει τομείς προτεραιότητας για ανάπτυξης, συμπεριλαμβανομένης της θαλάσσιας οικονομίας τους. Συστάσεις που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την μεγιστοποίηση της υποστήριξης πολλών ενδιαφερομένων για κάθε ένα από τους τομείς αυτούς περιγράφονται παρακάτω (Huggins, 2013).

5.3.1.1. Ασφάλεια

Τα σημαντικά οφέλη στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα σε μεγάλο βαθμό έχουν επιτευχθεί από διεθνείς ναυτικές δυνάμεις. Ωστόσο, η δημιουργία μιας περιφερειακής δύναμης να αναλάβει την αντίστοιχη αποστολή, και την επέκταση την ασφάλεια στην ξηρά θα είναι πολύ πιο δύσκολη.

Οι δυνατότητες ανάπτυξης για την ασφάλεια στη ναυτιλία θα πρέπει να βασίζονται σε Σομαλούς, αφού συμφωνηθούν οι προτεραιότητες, όπως περιγράφονται στην Στρατηγική Ναυτιλιακής Ασφάλειας και Προστασίας Θαλασσίων πόρων της Σομαλίας που έχει προκύψει το Σεπτέμβριο του 2013 από τη συνεργασία δεκαοκτώ διεθνών οργανισμών και οκτώ κρατών που ασχολούνται με το πρόβλημα και έχει γίνει αποδεκτή από το λαό της Σομαλίας.

Η διεθνής πλευρά πρέπει να κατανοήσει ότι προτεραιότητες της Σομαλίας συνάδουν με εκείνες των κυρίαρχων εθνών. Κατά συνέπεια, οι σομαλικές αρχές θέτουν υψηλή προτεραιότητα την εξασφάλιση της κυριαρχία επί των χωρικών τους υδάτων και της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης, την προστασία από την παράνομη, λαθραία και άναρχη αλιεία, και την πρόληψη άλλων θαλάσσιων εγκλημάτων όπως το λαθρεμπόριο και η εμπορία ανθρώπων. Οι ακτές της Σομαλίας είναι σε κοντά σε μεγάλες λωρίδες διέλευσης εμπορικών πλοίων, η ναυτιλιακή βιομηχανία θα πρέπει να θεωρηθεί ως πλήρης εταίρος για τον καθορισμό των απαιτήσεων για την εξομάλυνση των θαλάσσιων μεταφορών στην περιοχή αυτή.

5.3.1.2 Ανάπτυξη

Οι αναπτυξιακές προσπάθειες από τις κυβερνήσεις, τους διεθνείς οργανισμούς και μη κυβερνητικές οργανώσεις πρέπει να είναι συντονισμένες με τις τοπικές αρχές, για να διασφαλιστεί ότι οι προσπάθειες των ομάδων αυτών χαίρουν αμοιβαίας υποστήριξης.

Η διεθνής κοινότητα πρέπει να βοηθήσει τις σομαλικές αρχές για τον εντοπισμό και την αποφυγή εκμεταλλευτικών συμβάσεων που αφορούν την εξορυκτική βιομηχανία και τους μη-ανανεώσιμους πόρους (πετρέλαιο, μεταλλεύματα κτλ). Η συμμετοχή ιδιωτικών επενδυτών στον τομέα αυτό θα πρέπει να εξετάζεται προσεκτικά για να διασφαλιστεί ότι δεν παραβιάζει της προτεραιότητες της Κυβέρνησης της Σομαλίας και τη μακροπρόθεσμη ευημερία της περιοχής.

Η ανάπτυξη της οικονομίας και ασφάλειας θα μπορούσαν να στοχεύουν σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές που προσδιορίζονται από τους Σομαλούς για τη δυνατότητά τους να υποστηρίξουν τη ροή του εμπορίου και την ενθάρρυνση των περιφερειακών επενδύσεων. Τα λιμάνια που προσδιορίζονται από τις σομαλικές αρχές περιλαμβάνουν τα Berbera, Bosasso, Mogadishu, Kismayo, and Hobyo.

Η "εσωτερική στρατηγική" που αναπτύχθηκε από τις περιφερειακές οργανώσεις θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με τη λιμενική και ναυτιλιακή ανάπτυξη για να εξασφαλίσει τις απαραίτητες υποδομές (δρόμοι, επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας, υπηρεσίες) που θα είναι σε θέση να υποστηρίξουν την πρόσβαση στις αγορές για την ανάπτυξη των λιμενικών ζωνών.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία θα πρέπει να ενθαρρυνθεί και να βοηθήσει με "σε είδος" με δωρεές και τεχνογνωσία που απαιτείται για τη βελτίωση των λιμανιών και των υποδομών, σύμφωνα με τους στόχους της Σομαλίας για την ανάπτυξη των λιμένων (Huggins, 2013).

5.3.1.3 Επενδύσεις

Ενώ η ασφάλεια παραμένει το πιο δύσκολο εμπόδιο για τους επενδυτές, υπάρχουν μια σειρά από άλλα ζητήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν για να οδηγήσουν στην ομαλοποίηση του κλίματος για τις επενδύσεις.

Οι κυβερνήσεις θα πρέπει να συνεργαστούν με τις τοπικές αρχές και τα περιφερειακά υπουργεία και οργανισμούς εποπτείας για να εξασφαλισθεί η

δημιουργία κατάλληλων νόμων και κανονισμών για την αγοράς έτσι ώστε να μπορούν να γίνουν επενδύσεις.

Η διεθνής κοινότητα, μαζί με τον ιδιωτικό τομέα, θα πρέπει να συνεχίσει να εργάζεται για την αύξηση της διαφάνειας της διακυβέρνησης και των συστημάτων μεταφοράς χρημάτων, για να εξασφαλιστεί ότι κεφαλαία επενδύσεων και των εμβασμάτων μπορεί να συνεχίσει να ρέουν προς τη Σομαλία.

Το Ναυτικό της χώρας και οι άλλοι οργανισμοί που εργάζονται για την ασφάλεια των λιμενικών υποδομών θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι παρεμβάσεις τους εστιάζονται στη μείωση του κινδύνου για τα λιμάνια της Σομαλίας και την εξάλειψη των μεγάλων προσαυξήσεων για τα φορτία που εισέρχονται στα λιμάνια της Σομαλίας.

Εν κατακλείδι, η Σομαλική πειρατεία έχει οδηγήσει τη διεθνή οικονομία στην απώλεια πολλών δισεκατομμυρίων δολαρίων τα τελευταία χρόνια. Μέχρι στιγμής, το μεγαλύτερο μέρος των δαπανών έχουν δαπανηθεί για την καταστολή της πειρατικής δραστηριότητα στη θάλασσα ή άλλων ακριβών αλλά αποτελεσματικών μέτρων άμβλυνσης. Ωστόσο, με τις πρόσφατες θετικές πολιτικές εξελίξεις στη Σομαλία, υπάρχει ένα παράθυρο ευκαιρίας για να επενδύσουμε σε μια βιώσιμη μακροπρόθεσμη λύση, που θα υποστηρίξει τις Σομαλικές αρχές στην οικοδόμηση της ασφάλειας στη θάλασσα και την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης στη χώρα τους. Μόνο όταν αυτό επιτευχθεί το ανθρώπινο και οικονομικό κόστος της πειρατείας θα έχουν εξαλειφθεί σε μεγάλο βαθμό (Huggins, 2013) .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Το σύνολο των δεδομένων των περιστατικών πειρατείας, που χρησιμοποιήσαμε στην ερευνά μας, προέρχεται από τον International Maritime Organization (IMO) και έχει προκύψει από επεξεργασία των δημοσιευμένων μηνιαίων αναφορών του για την πειρατεία και αναφέρεται στην περίοδο Ιανουάριος 2007 έως το τέλος του 2013 όπου καταγράφηκαν 2520 συνολικά περιστατικά επιθέσεων σε πλοία. Ο IMO είναι μια πολύ αξιόπιστη πηγή πληροφοριών για τη ναυτιλία, καθώς χρήζει οικουμενικής αποδοχής από τον κλάδο, η σοβαρότητα και η αξιοπιστία με την οποία αντιμετωπίζει τα προβλήματα της ναυτιλίας, καθώς και η επιρροή που ασκούν οι διαπιστώσεις του σε ολόκληρο το ναυτιλιακό κόσμο, του προσθέτει τη δυναμική και το απαραίτητο κύρος έτσι ώστε να αλληλεπιδρά με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και να είναι ανά πάσα στιγμή ενήμερος για την πραγματική κατάσταση της παγκόσμιας ναυτιλίας. Ο IMO ιδρύθηκε στη Γενεύη το 1948 και αποτελεί ένα εξειδικευμένο τμήμα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών.

Με βάση τα ευρήματα των αναφορών και γνώμονα τη διεθνή βιβλιογραφία, επιλέχθηκαν να μελετηθούν δέκα παράμετροι των όποιων τα δεδομένα καταγράφηκαν και παρατίθενται (μέρος αυτών) στο Παράρτημα Β. Οι παράμετροι αυτοί αναφέρονται σε επιτυχημένες ή μη επιθέσεις πειρατείας και περιλαμβάνουν στοιχεία για: το μήνα/έτος του συμβάντος, τον τύπο του πλοίου, τη σημαία του πλοίου, το μέγεθός του πλοίου, την περιοχή που εκδηλώθηκε η πειρατεία σε σχέση με τα χωρικά ύδατα των χωρών, αν η επίθεση έγινε μέρα ή νύχτα, το είδος της επίθεσης και τέλος το είδος της βοήθειας που τυχόν έλαβαν. Στη συνέχεια αναλύουμε διεξοδικά την κάθε μια από αυτές.

6.1. Το μέγεθος των πλοίων

Λόγο της ποικιλίας του μεγέθους και το μεγάλου αριθμού του δείγματος των πλοίων (2520), επιλέξαμε να κατηγοριοποιήσουμε τα πλοία σε τέσσερις βασικές κατηγορίες σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία, όπως φαίνεται στον Πίνακα 6.1 που ακολουθεί:

α/α	Κατηγορία πλοίων	Εκτόπισμα σε τόνους
1	Μικρά	0-5000
2	Μεσαία	5001-35000
3	Μεγάλα	35001-60000
4	Πολύ Μεγάλα	60001-130000

Πίνακας 6.1
Η κατηγοριοποίηση των πλοίων με βάση το μέγεθος

Μελετώντας το δείγμα ως προς το μέγεθος των πλοίων που έχουν αναφέρει επίθεση από πειρατές καταλήξαμε στον Πίνακα 6.2 όπου παρουσιάζονται τα περιγραφικά στατιστικά του δείγματος. Από την ανάλυση αυτή προκύπτει ότι τα πλοία στα οποία δείχνουν προτίμηση οι πειρατές είναι του μεσαίου μεγέθους, δηλαδή 5000-35000 τόνους, αφού απορροφούν το 55,4% των επιθέσεων. Η αμέσως επόμενη προτίμηση των πειρατών φαίνεται να είναι τα πολύ μικρά πλοία με εκτόπισμα έως 5000 τόνους που απορροφούν το 23,3% των επιθέσεων. Τέλος φαίνεται ότι τα πολύ μεγάλα πλοία (άνω των 60000 τόνων) είναι τα λιγότερο ελκυστικά για τους πειρατές καθώς αφορούν το 12,7% των επιθέσεων.

ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΟΙΩΝ				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Μικρά Πλοία	585	23,2	23,2	23,2
Μεσαία Πλοία	1397	55,4	55,4	78,7
Μεγάλα Πλοία	321	12,7	12,7	91,4
Πολύ Μεγάλα Πλοία	217	8,6	8,6	100,0
Total	2520	100,0	100,0	

Πίνακας 6.2
Περιγραφικά στατιστικά ως προς το μέγεθος των πλοίων του δείγματος

6.2. Η σημαία των πλοίων

Με τον όρο σημαία πλοίου (flag ship) ονομάζεται η σημαία εθνικότητας (National flag) υπό την οποία φέρεται ένα πλοίο, δηλαδή της Χώρας στο

νηολόγιο της οποίας φέρεται εγγεγραμμένο το πλοίο. Η σημαία του πλοίου είναι ιδιαίτερα σημαντικό χαρακτηριστικό του γιατί καθορίζει το δίκαιο από το οποίο διέπεται το πλοίο και το πλήρωμα τόσο κατά το εσωτερικό όσο και κατά το Διεθνές Δίκαιο και τούτο επειδή το πλοίο θεωρείται πλωτό τμήμα του εδάφους της Χώρας που φέρει τη σημαία. Συνεπώς η φερόμενη σημαία προσδιορίζει την εθνικότητα πλοίου.

		Frequency	Percent
	Total	2520	100,0
1	Panama	382	15,2
2	Liberia	320	12,7
3	Singapore	276	11
4	Marshall Islands	236	9,4
5	Hong Kong, China	130	5,2
6	Antigua and Barbuda	97	3,8
7	Malta	90	3,6
8	Bahamas	74	2,9
9	Malaysia	69	2,7
10	Cyprus	50	2
11	Italy	37	1,5
12	India	38	1,5
13	Norway	32	1,3
14	Greece	30	1,2
15	Saint Vincent and the Grenadines	30	1,2
16	Denmark	28	1,1
17	United Kingdom	26	1
18	Germany	24	1
19	China	22	0,9
20	Other Flags	517	20,5

Πίνακας 6.3

Περιγραφικά στατιστικά ως προς το σημαία των πλοίων του δείγματος στη πρώτη κατανομή.

Αφού κάναμε μια πρώτη ανάλυση του δείγματος ως προς τη συχνότητα που εμφανίζεται η σημαία της κάθε χώρας, επιλέξαμε να κατηγοριοποιήσουμε τα αποτελέσματα με βάση τις περισσότερες εμφανίσεις και με επιπλέον κριτήριο το ποσοστό εμφάνισης να είναι μεγαλύτερο του 1% του δείγματος (22

εμφανίσεις), έτσι προέκυψαν 19 επιλογές που η κάθε μια αντιπροσωπεύει και μια χώρα, και μια επιπλέον επιλογή την 20^η κατηγορία που καταχωρήσαμε αθροιστικά όλες της υπόλοιπες σημαίες των πλοίων που ποσοστιαία συμμετέχουν στο δείγμα κάτω από 1% η κάθε μία. Η κατηγοριοποίηση της μεταβλητής “σημαία” φαίνεται στον Πίνακα 6.3 παραπάνω. Η 20^η κατηγορία του παραπάνω πίνακα αναφέρεται σε 517 περιστατικά που αφορούν το 20,5% του δείγματος, παρόλα αυτά τα θεωρήσαμε μεμονωμένα.

6.2.1 Επανακαθορισμός της μεταβλητής “Σημαία”

Λόγο του μεγάλου αριθμού διαφορετικών σημαιών που αρχικά μας οδήγησε σε 20 κατηγορίες και αντίστοιχα επιβάρυνε το μοντέλο μας με 20 κατηγορικές μεταβλητές με αποτέλεσμα να μη λάβουμε ευκρινή αποτελέσματα από την παλινδρόμηση του αρχικού δείγματος, προχωρήσαμε σε επιπλέον κατηγοριοποίηση των επιλογών μας για την παράμετρο σημαία, καθορίζοντας τις εξής νέες τρεις κατηγορίες:

6.2.1.1 Σημαίες ευκαιρίας (List of flags of convenience)

Ως Σημαίες ευκαιρίας ή σημαίες ευκολίας (flag of convenience), σύμφωνα με τον ορισμό που έδωσε ο ΟΟΣΑ το 1959 "χαρακτηρίζονται οι σημαίες κάποιων Χωρών όπως αρχικά, της Λιβερίας, του Παναμά, της Ονδούρας και της Κόστα Ρίκας, των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και επί της ουσίας διευκολύνουν τα νηολογημένα υπό την σημαία τους πλοία ξένης πλοιοκτησίας, αντίθετα απ' ότι ίσχυε στις άλλες ναυτικές Χώρες στις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποίησης της σημαίας των παρέχεται με αυστηρούς περιορισμούς που συνεπάγονται βαριές υποχρεώσεις".

Σήμερα σημαίες ευκαιρίας, σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Μεταφορών, (ITF) χαρακτηρίζονται οι σημαίες των παρακάτω χωρών:

- Antigua and Barbuda ,
- Bahamas, Barbados,
- International Merchant Marine Registry of Belize,
- Bermuda, Bolivia,
- International Ship Registry of Cambodia,

- Cayman Islands,
- Maritime Administration of the Union of Comoros,
- Curacao Directorate of Shipping and Maritime Affairs,
- Republic of Cyprus Department of Merchant Shipping,
- Guinea,
- Faroe Islands,
- Honduras,
- French International Ship Register,
- Georgia, German International Ship Register,
- Gibraltar Ship Registry,
- Jamaica Ship Registry,
- Lebanese Bureau of Shipping,
- Liberian International Ship & Corporate Registry,
- Transport Malta, International Registries, Inc. (Marshall Islands),
Ministry of Public Infrastructure,
- National Development Unit, Land Transport, & Shipping (Mauritius),
- Mongolia Ship Registry,
- Department of Marine Administration (Myanmar),
- Autoridad Marítima de Panamá, São Tomé and Príncipe,
- SVG Maritime Administration (Saint Vincent and the Grenadines),
- Merchant Shipping Division (Sri Lanka),
- Tonga,
- Vanuatu Maritime Services Limited.

6.2.1.2 Σημαίες μη Ευκαιρίας

Στη δεύτερη κατηγορία επιλέξαμε της “Σημαίες μη Ευκαιρίας” και περιλαμβάνει όλες τις σημαίες των κρατών που δεν περιλαμβάνονται στη λίστα των σημαιών ευκαιρίας ή στην ΕΕ. Ο διαχωρισμός με την πρώτη κατηγορία έγινε με γνώμονα ότι οι χώρες αυτές υποχρεώνουν τα πλοία τους

σε αυστηρούς κανονισμούς και ελέγχους προκειμένου να φέρουν την εκάστοτε σημαία. Αυτό δημιουργεί επιπλέον υποχρεώσεις για τα πλοία και τις ναυτιλιακές εταιρίες όμως εξασφαλίζει το ελάχιστο απαιτητό επίπεδο επαγγελματισμού στα πλοία με ότι αυτό συνεπάγεται.

6.2.1.3 “Ευρωπαϊκή Σημαία”

Η τρίτη μεγάλη κατηγορία που δημιουργήσαμε είναι η “Ευρωπαϊκή Σημαία”, η οποία περιλαμβάνει τις σημαίες όλων των ευρωπαϊκών κρατών μελών της ΕΕ, εκτός από την Κύπρο και Μάλτα, που περιλαμβάνονται στις σημαίες ευκαιρίας. Ο καθορισμός της τρίτης κατηγορίας έγινε με γνώμονα την προσπάθεια που καταβάλει η ευρωπαϊκή ένωση για τη δημιουργία κοινού θεσμικού πλαισίου για τη ναυτιλία σε όλα τα κράτη μέλη, που αποσκοπεί στην εξασφάλιση εγγυημένα ποιοτικών υπηρεσιών από τα πλοία που θα φέρουν ευρωπαϊκή σημαία.

Μετά τον επανακαθορισμό των μεταβλητών και τη δημιουργία τριών νέων κατηγοριών προκύπτει ο Πίνακας 6.4 που ακολουθεί, στον οποίο μπορούμε να διακρίνουμε ότι τα πλοία με σημαία ευκαιρίας αποτελούν την πρώτη επιλογή για τις πειρατικές επιθέσεις σε ποσοστό που ξεπερνά το 50% των επιθέσεων.

ΣΗΜΑΙΑ				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Σημαίες Ευκαιρίας	1382	54,8	54,8	54,8
Σημαίες Μη Ευκαιρίας	906	36,0	36,0	90,8
Σημαίες ΕΕ	232	9,2	9,2	100,0

Πίνακας 6.4

Περιγραφικά στατιστικά ως προς το τη σημαία των πλοίων του δείγματος

Ακολουθούν τα πλοία με σημαίες μη ευκαιρίας και τέλος το μικρότερο ποσοστό επιθέσεων, κάτω του 10%, δέχονται τα πλοία με ευρωπαϊκή σημαία.

6.3. Το Είδος βοήθειας

Η τρίτη μεταβλητή του δείγματός μας επιλέξαμε να είναι το είδος της βοήθειας που έλαβαν τα πλοία που δέχτηκαν επίθεση, επιλέξαμε να την κατηγοριοποιήσουμε όπως φαίνεται στον πίνακα 6.5. Οι κατηγορίες αυτές

δημιουργήθηκαν με σκοπό μέσα από τη διαφοροποίηση αυτή να μπορέσουμε να διακρίνουμε το ποίος είναι αυτός που μπορεί να “σώσει” ένα πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο από τους πειρατές, τη στιγμή που θα εκδηλωθεί η επίθεση. Τα αποτελέσματα που προέκυψαν και παρουσιάζονται στον Πίνακα 6.5, δηλώνουν συντριπτικά ότι σχεδόν κανένα πλοίο δεν έλαβε βοήθεια (88,5%), και οι διεθνείς ομάδες προστασίας έχουν παρέμβει μόνο σε δεκαοκτώ περιστατικά που αφορά μόνο το 0.7% του δείγματος. Η βοήθεια από άλλες πηγές, αναφέρεται κυρίως σε ιδιωτικές εταιρίες των οποίων η επέμβαση συνεπάγεται επιπλέον κόστος με αμφίβολα πάντα αποτελέσματα.

ΕΙΔΟΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ				
	Συχνότητα	Ποσοστό %	Valid Percent	Cumulative Percent
Δεν έλαβαν βοήθεια	2231	88,5	88,5	88,5
Από τις αρχές της χώρας	241	9,6	9,6	98,1
Από διεθνείς ομάδες προστασίας	18	,7	,7	98,8
Από άλλες πηγές	30	1,2	1,2	100,0
Σύνολο	2520	100,0	100,0	

Πίνακας 6.5
Περιγραφικά στατιστικά ως προς το είδος βοήθειας στα πλοία του δείγματος

6.4. Το Είδος επίθεσης

Επιλέξαμε να κατηγοριοποιήσουμε το είδος των επιθέσεων σε τέσσερις κατηγορίες με βάση τα στοιχεία που αντλήσαμε από τα μηναία Piracy Report του IMO, θέλοντας να διερευνήσουμε αφενός το επίπεδο της βίας και αφετέρου το πώς αυτή μπορεί να κλιμακωθεί κατά τη διάρκεια μιας πειρατικής επίθεσης, έτσι προέκυψαν οι περιπτώσεις του Πίνακα 6.6. Η περιγραφική ανάλυση του δείγματος που παρουσιάζεται στον ίδιο πίνακα μας δείχνει ότι στην πλειοψηφία τους οι επιθέσεις έγιναν χωρίς όπλα ή με αυτοσχέδια όπλα σε ποσοστό 48,7% και αν αθροίσουμε και το 14,8% των επιθέσεων που έγιναν με μαχαίρια και σπαθιά, μπορούμε να πούμε ότι το 63,5% των αποθέσεων έγινε με ελαφρύ οπλισμό

Από την άλλη στο 30% περίπου των επιθέσεων χρησιμοποιήθηκαν πυροβόλα όπλα και σε κάποιες περιπτώσεις (8%) βαρύς οπλισμός. Εδώ αξίζει να

επισημάνουμε ότι ο βαρύς οπλισμός, που συνήθως περιλαμβάνει ρουκέτες, αποτελεί απειλή πέρα από την ασφάλεια των ναυτικών ακόμα και για την επιβίωση του ιδίου του πλοίου.

ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΘΕΣΗΣ				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Χωρίς όπλα ή με αυτοσχέδια όπλα	1228	48,7	48,7	48,7
Με μαχαίρια-σπαθιά	372	14,8	14,8	63,5
Με όπλα	718	28,5	28,5	92,0
Με βαρύ οπλισμό	202	8,0	8,0	100,0
Total	2520	100,0	100,0	

Πίνακας 6.6

Η συχνότητα εμφάνιση της κάθε μορφής πειρατικών επιθέσεων του δείγματός μας

6.5. Ο χρόνος επίθεσης

Επιλέξαμε να κάνουμε το διαχωρισμό του χρόνου σε δυο κατηγορίες, έτσι ανάλογα με την ώρα που έγινε η επίθεση στο πλοίο, όπως προκύπτει από τις αναφορές του IMO από όπου αντλούμε τα στοιχεία, έτσι έχουμε επιλέξει:

Κατηγορία 1: Μ (μέρα) και κατηγορία 2: Ν (Νύχτα). Στην πρώτη κατηγορία εντάσσονται όλες οι επιθέσεις που έγιναν από τις οκτώ το πρωί μέχρι και τις οκτώ το βράδυ, τοπική ώρα, και στη δεύτερη κατηγορία οι επιθέσεις που έγιναν από τις οκτώ το βράδυ έως και τις οκτώ το πρωί.

ΜΕΡΑ/ΝΥΧΤΑ				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Μέρα	903	35,8	35,8	35,8
Νύχτα	1617	64,2	64,2	100,0
Total	2520	100,0	100,0	

Πίνακας 6.7

Ο χρόνος επίθεσης στα πλοία του δείγματος (μέρα/νύχτα)

Από την κατηγοριοποίηση αυτή θα μπορέσουμε να συμπεράνουμε πως επηρεάζουν οι συνθήκες φωτισμού τη μέρα και τη νύχτα τη δράση των πειρατών. Έτσι κάνοντας μια πρώτη ανάλυση μελετώντας τα περιγραφικά στατιστικά της συγκεκριμένης μεταβλητής προκύπτει ο παραπάνω Πίνακας 6.7, σύμφωνα με τον οποίο είναι ξεκάθαρο ότι η έλλειψη φωτισμού ευνοεί τη

δράση των πειρατών δεομένου του 64,2% των περιστατικών που καταγράψαμε να έχουν γίνει στο σκοτάδι.

6.6. Τύπος πλοίου

Η αρχική κατηγοριοποίηση έγινε με βάση τους τύπους των πλοίων αναλυτικά όπως προέκυψαν από τα περιγραφικά στατιστικά του δείγματος. Όμως επειδή προέκυψαν τουλάχιστον πάνω από 20 διαφορετικοί τύποι πλοίων, το μοντέλο μας με τον τρόπο αυτό επιβαρύνθηκε με 20 ψευδομεταβλητές, έγινε επανακατηγοριοποίηση του δείγματος, σε 5 κατηγορίες, σύμφωνα με τη Γενική κατηγοριοποίηση ανά τύπο πλοίου που περιγράφουν στο βιβλίο Ναυτιλιακές γνώσεις οι Μυλωνόπουλος Δ. Αλεξόπουλος Α. & Μυλωνοπούλου-Μοίρα Π. (2000), σε πέντε κατηγορίες: φορηγά Πλοία ξηρού φορτίου (Dry Cargo), φορηγά πλοία υγρού φορτίου (Tankers), Επιβατηγά, Ειδικού προορισμού και Βοηθητικής Ναυτιλίας.

Μελετώντας εκ νέου τα περιγραφικά στατιστικά της μεταβλητής “τύπος πλοίου” προέκυψε ο παρακάτω Πίνακας 6.8, από τον οποίο μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι τα πλοία ξηρού φορτίου (Dry Cargo) έρχονται πρώτα στις προτιμήσεις των πειρατών με ποσοστό που καλύπτει σχεδόν το 50% των επιθέσεων. Ακολουθούν τα πλοία υγρού φορτίου (Tanker) με ποσοστό 35,3% και έπονται οι υπόλοιπες κατηγορίες με πολύ μικρότερα ποσοστά.

ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ		
	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΗΣ 100
Dry Cargo	1253	49,7
Tankers	890	35,3
Επιβατηγά	43	1,7
Ειδικού προορισμού	166	6,6
Βοηθητικής Ναυτιλίας	168	6,7
Total	2520	100,0

Πίνακας 6.8
Οι κατηγοριοποίηση των τύπων των πλοίων του δείγματος

6.7. Περιοχή Επίθεσης

Η περιοχές επίθεσης ταξινομήθηκαν σε οκτώ κατηγορίες με γνώμονα τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής αλλά και για να διευκολυνθούμε στην εξαγωγή συμπερασμάτων σε σχέση με. Έτσι επιλέξαμε τη γεωγραφική κατανομή ως ακολούθως: Ανατολική Αφρική, Θάλασσα της Βόρειας Κίνας,

Δυτική Αφρική, Ινδικός Ωκεανός, Αραβική Θάλασσα, Βόρεια Αμερική, Στενά της Μαλάκκα και όλες οι υπόλοιπες περιπτώσεις μαζί.

Αναλύοντας τα περιγραφικά στατιστικά της μεταβλητής αυτής όπως φαίνονται στον Πίνακα 6.9, προκύπτει ότι η περιοχή με τη μεγαλύτερη εμφάνιση επιθέσεων είναι αυτή της Ανατολικής Αφρικής σε ποσοστό εμφάνισης επιθέσεων 34,6% επί του συνόλου των επιθέσεων. Η αμέσως επόμενη καυτή περιοχή είναι αυτή της Βόρειας Κινεζικής Θάλασσας με 24,6% και έπονται η Δυτική Αφρική και ο Ινδικός Ωκεανός με ποσοστά εμφάνισης επιθέσεων 14,4 και 11,4 % αντίστοιχα.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΠΙΘΕΣΗΣ		
	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΗΣ 100
EAST AFRICA	871	34,6
SOUTH CHINA SEA	619	24,6
WEST AFRICA	363	14,4
INDIAN OCEAN	287	11,4
ARABIAN SEA	93	3,7
SOUTH AMERICA	176	7,0
MALACCA STRAIT	66	2,6
ALL OTHER AREAS	45	1,8
ΣΥΝΟΛΟ	2520	100,0

Πίνακας 6.9
Οι περιοχές όπου εκδηλώνονται πειρατικές επιθέσεις

6.8. Η Εποχή

Κατηγοριοποιήσαμε τις επιθέσεις σε σχέση με την εποχή που πραγματοποιήθηκαν λόγω κυρίως των ιδιαίτερων καιρικών συνθηκών κάθε εποχής οι οποίες επηρεάζουν τις επιχειρήσεις των πειρατών. Η διάκριση αυτή μπορεί να θεωρηθεί συμβατική δεδομένου εμείς βρισκόμαστε στο Βόρειο ημισφαίριο της γης ενώ τα περιστατικά συμβαίνουν σε όλο τον πλανήτη, έτσι οι μήνες ταξινομήθηκαν σε τέσσερις κατηγορίες όπως φαίνεται στον πίνακα 6.10 στη συνέχεια. Μελετώντας σε περιγραφική ανάλυση τη μεταβλητή εποχή (Πίνακα 6.10), θα διαπιστώσουμε ότι την άνοιξη πραγματοποιούνται οι περισσότερες επιθέσεις σε πλοία από τους πειρατές σε ποσοστό που ξεπερνά το 30% του συνόλου των επιθέσεων, ακολουθεί το φθινόπωρο όπου τότε εκδηλώνεται το 25,2% των επιθέσεων, ενώ το καλοκαίρι και το χειμώνα τα ποσοστά των επιθέσεων περιορίζονται σχετικά. Παρατηρούμε δηλαδή ότι

καθ όλη τη διάρκεια του έτους υπάρχει πειρατική δραστηριότητα παρουσιάζοντας έξαρση την άνοιξη και το φθινόπωρο.

ΕΠΟΧΗ		
	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΗΣ 100
Καλοκαίρι	542	21,5
Φθινόπωρο	634	25,2
Χειμώνας	573	22,7
Άνοιξη	771	30,6
ΣΥΝΟΛΟ	2520	100,0

Πίνακας 6.10
Η εποχική δραστηριότητα των πειρατών

6.9. Χωρικά Ύδατα

Αναφερόμαστε στην αρμοδιότητα για την άσκηση έλεγχου από τοπικές αρχές εντός των λιμανιών, κρατικές αρχές εντός των χωρικών υδάτων της χώρας και διεθνείς ομάδες δυνάμεων όταν αναφερόμαστε σε διεθνή ύδατα. Έτσι τα δεδομένα του δείγματος, κατηγοριοποιήθηκαν σε τρεις κατηγορίες.

Μελετώντας περιγραφικά αυτή τη μεταβλητή (Πίνακας 6.11) θα διαπιστώσουμε ότι οι μισές επιθέσεις των πειρατών έχουν εκδηλωθεί σε διεθνή ύδατα, δηλαδή σε περιοχές που δεν παρουσιάζουν οργανωμένο και συνεχή έλεγχο-αστυνόμευση. Στις περιοχές αυτές για το έγκλημα της πειρατείας όπως αναφέραμε στο πρώτο κεφαλαίο μπορεί να παρέμβει οποιαδήποτε διεθνής δύναμη, υπό το πρίσμα του διεθνούς δικαίου.

ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ		
	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΗΣ 100
IN TERRITORIAL WATERS	562	22,3
IN INTERNATIONAL WATERS	1259	50,0
IN PORT AREA	699	27,7
ΣΥΝΟΛΟ	2520	100,0

Πίνακας 6.11
Η δραστηριότητα των πειρατών σε σχέση με τις περιοχές αρμοδιότητας

6.10 Επιτυχία Επίθεσης (εξαρτημένη μεταβλητή)

Η κάθε επίθεση που εκδήλωσαν οι πειρατές και είχε ως αποτέλεσμα την επιβίβαση τους στο πλοίο και από αυτή αποκόμισαν κάποιο κέρδος θα θεωρηθεί ως επιτυχημένη. Όλες οι άλλες επιθέσεις δεν έχουν οικονομικό αποτέλεσμα για τους πειρατές θα θεωρηθούν αποτυχημένες. Έτσι στην κατηγορία αυτή θα προκύψουν δυο ενδεχόμενα:

1. Οι Επιτυχημένες απόπειρες και 2. Οι αποτυχημένες απόπειρες

Ο ΙΜΟ στις αναφορές του διαχωρίζει ξεκάθαρα της απόπειρες από της επιτυχημένες επιθέσεις και ακριβώς την ίδια διάκριση θα χρησιμοποιήσουμε και εμείς δεδομένου ότι το δείγμα μας έχει στηριχτεί στις αναφορές αυτού του

ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ		
	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΗΣ 100
Επιτυχημένη Απόπειρα	1532	60,8
Αποτυχημένη Απόπειρα	988	39,2
ΣΥΝΟΛΟ	2520	100,0

Πίνακας 6.16

Η επιτυχημένες και μη επιθέσεις των πειρατών

οργανισμού. Από τον Πίνακα 6.16 παραπάνω μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι οι επιτυχημένες επιθέσεις των πειρατών ξεπερνούν το 60% του συνόλου των επιθέσεων, γεγονός που δηλώνει το μέγεθος της απειλής για το πλοίο και τους ναυτικούς.

6.11 ΣΕΝΑΡΙΟ

Αφού αναλύσαμε μία μια της μεταβλητές μας και καταγράψαμε τα περιγραφικά τους στατιστικά θα προσπαθήσουμε να δώσουμε ένα σενάριο που θα προκύψει από τις πολυπληθέστερες επιλογές της κάθε μεταβλητής, θεωρώντας ότι η για την κάθε μία θα επικρατήσει το συνηθέστερο ενδεχόμενο ταυτόχρονα. Έτσι ξεκινώντας από την πρώτη έχουμε:

Ένα πλοίο μεγέθους 5-35 χιλιάδων τόνων, υπό σημαία ευκαιρίας (Παναμά, Λιβερία, Σιγκαπούρης, Μάρσαλ Άιλαντ), δέχθηκε πειρατική επίθεση με ελαφρύ οπλισμό, νύχτα, χωρίς να δεχτεί βοήθεια από κανέναν, ενώ μετέφερε ξηρό φορτίο, πλέοντας στην περιοχή της Ανατολικής Αφρικής την Άνοιξη, σε διεθνή χωρικά ύδατα και τελικά καταλήφθηκε από τους πειρατές.



Εικόνα 6.1

Πειρατές απειλούν με βαρύ οπλισμό πλοίο για να σταματήσει (Πηγή: Cruise Law News)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

Η ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

7.1 Η Λογιστική παλινδρόμηση

Για να χτίσουμε το μοντέλο μας θα χρησιμοποιήσουμε τη διωνυμική λογιστική παλινδρόμηση, η οποία είναι μία μορφή παλινδρόμησης που εφαρμόζεται όταν η εξαρτημένη μεταβλητή είναι κατηγορική με το πολύ δύο κατηγορίες και οι ανεξάρτητες μεταβλητές είναι συνεχείς ή κατηγορικές. Στη δική μας περίπτωση όλες οι μεταβλητές είναι κατηγορικές.

Η διωνυμική λογιστική παλινδρόμηση χρησιμοποιείται για:

- την πρόβλεψη ενός αποτελέσματος ή την κατηγοριοποίηση σε ένα εκ των δύο γκρουπ (τιμές των μεταβλητών) της εξαρτημένης μεταβλητής, με βάση τα σκορ σε μία ή περισσότερες ανεξάρτητες μεταβλητές
- να εκτιμηθεί η σημαντικότητα των ανεξάρτητων μεταβλητών στην πρόβλεψη ενός αποτελέσματος ή στην κατηγοριοποίηση σε ένα γκρουπ
- τον έλεγχο καλής προσαρμογής ένα μοντέλο λογιστικής παλινδρόμησης στα δεδομένα μας (goodness of fitness testing)

Η λογική της λογιστικής παλινδρόμησης είναι σχεδόν ίδια με αυτή της γραμμικής πολλαπλής παλινδρόμησης, με τη διαφορά ότι επειδή η εξαρτημένη μεταβλητή είναι κατηγορική, δεν προβλέπουμε τιμές της εξαρτημένης μεταβλητής, αλλά ταξινόμηση σε μία εκ των δύο κατηγοριών της. Για το λόγο αυτό, ο τρόπος υπολογισμού των προβλέψεων είναι διαφορετικός. Συγκεκριμένα, βασίζεται στους λογάριθμους και στα odds.

Το Odds ratio (λόγος πιθανοτήτων) ισούται με την πιθανότητα, το γεγονός να συμβεί διά την πιθανότητα το γεγονός να μην συμβεί.

$$\text{Odds ratio (ή απλά Odds)} = \frac{\text{πιθ(νασυμβεί)}}{\text{πιθ(ναμηνασυμβεί)}} = \frac{\text{πιθ(νασυμβεί)}}{1 - \text{πιθ(νασυμβεί)}} = e^b$$

Έτσι μπορούμε να διακρίνουμε δυο περιπτώσεις:

- Odds > 1 οι πιθανότητες (πχ ταξινόμησης στο γκρουπ X) αυξάνονται (b>0)
- Odds < 1 οι πιθανότητες (πχ ταξινόμησης στο γκρουπ X) μειώνονται άρα αυξάνονται τα odds ταξινόμησης στο άλλο γκρουπ (b<0).

Η λογιστική παλινδρόμηση χρησιμοποιεί το συντελεστή β, η ερμηνεία του οποίου προκύπτει από την ιδιότητα που έχει ο εκτιμώμενος λόγος των πιθανοτήτων $\frac{\pi\theta(\nu\alpha\sigma\upsilon\mu\beta\acute{\alpha})}{1-\pi\theta(\nu\alpha\sigma\upsilon\mu\beta\acute{\alpha})}$, ο οποίος πολλαπλασιάζεται με το e^b για κάθε επόμενη τιμή που παίρνει το X, για τον υπολογισμό μίας τιμής που ονομάζεται log of the odds ratio (logit), και είναι ο φυσικός λογάριθμος του λόγου των πιθανοτήτων του να ανήκει κανείς στη μία ή στην άλλη κατηγορία ή ο λόγος του αριθμού των περιπτώσεων της μίας κατηγορίας προς τον αριθμό των περιπτώσεων της άλλης κατηγορίας.

$$\ln \frac{Y}{1-Y} = U$$

Γνωρίζοντας την τιμή του log of the odds ουσιαστικά κάνουμε μία πρόβλεψη (odds) για το επίπεδο κατηγορία της εξαρτημένης μεταβλητής. Με μία μέθοδο που ονομάζεται maximum likelihood το πρόγραμμα υπολογίζει τιμές για τα α και β τέτοιες ώστε να μεγιστοποιείται η πιθανότητα σωστής πρόβλεψης. Με άλλα λόγια, με βάση τα α και β υπολογίζει την τιμή του log of the odds (logit) η οποία να είναι η ακριβέστερη δυνατή πρόβλεψη του σε ποιά κατηγορία ταξινομείται η κάθε περίπτωση, με βάση τα πραγματικά δεδομένα (Ντζούφρας & Περπέρογλου, 2009).

Έτσι η εξίσωση της λογιστικής παλινδρόμησης θα είναι της μορφής:

$$U = A + B_1X_1 + B_2X_2 + \dots + B_9X_9$$

A= ο σταθερός όρος της εξίσωσης, κ= 1,2,3...9 (αριθμός προβλεπτικών

μεταβλητών) ή $\ln \frac{Y}{1-Y} = A + B_1X_1 + B_2X_2 + \dots + B_9X_9$

Οι προβλεπτικές μεταβλητές (X_1, X_2, \dots, X_9) αποτελούνται από περισσότερες από δύο κατηγορίες μετατρέπονται από το πρόγραμμα στις λεγόμενες “ψευδομεταβλητές”. Πρόκειται για δυνωμικές μεταβλητές, τόσες όσες και οι κατηγορίες της αρχικής μεταβλητής, οι οποίες αποτελούνται από μία κατηγορία της αρχικής μεταβλητής και από μία κατηγορία που περιλαμβάνει όλες τις υπόλοιπες κατηγορίες. Επιλέγουμε τυχαία μία από τις ψευδομεταβλητές και την απορρίπτουμε από την ανάλυση, προκειμένου να δημιουργήσουμε μια κατηγορία αναφοράς.

7.2 Προηγούμενα Μοντέλα

Ένα αντίστοιχο μοντέλο (Berketis, 2011) για την πειρατεία δημοσιοποιήθηκε το 2011 και έχει στηριχθεί σε περιστατικά πειρατείας από το 2006 έως 2010 που έχει καταγράψει το IMB, και παρουσιάζεται συνοπτικά παρακάτω.

- $\log(m) = \beta_0 + \text{type} + \text{YoCf} + \text{ton} + e$
- $\log(m) = \beta_0 + \text{type} + \text{YoCf} + \text{ton} + \text{Type} + e$
- $\log(m) = \beta_0 + \text{type} + \text{YoCf} + \text{ton} + \text{Type} + \text{Status} + e$
- $\log(m) = \beta_0 + \text{type} + \text{YoCf} + \text{ton} + \text{Type} + \text{Status} + \text{time} + e$
 - m: αριθμός επιτυχημένων επιθέσεων
 - type :τύπος πλοίου
 - YoCf: έτος κατασκευής
 - ton: εκτόπισμα πλοίου
 - Type: τύπος επίθεσης (αν απλά επιβιβάστηκαν ή πήραν ομήρους)
 - Status: Αν το πλοίο ταξίδευε ή ήταν σταματημένο
 - time: ο χρόνος της επίθεσης, Μέρα ή Νύχτα
 - β : σταθερός όρος
 - e: στοχαστικό λάθος

Τα συμπεράσματα που προέκυψαν από το παραπάνω μοντέλο ήταν τα εξής:

Οι μεταβλητές τύπος πλοίου και έτος κατασκευής είναι στατιστικά σημαντικές, το 2008-9 τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δέχτηκαν τις

περισσότερες επιθέσεις, τα μικρότερης ηλικίας πλοία τραβούν περισσότερο την προσοχή των πειρατών, τα αγκυροβολημένα σκάφη είναι πολύ περισσότερο επικίνδυνα να δεχτούν πειρατεία σε σχέση με εκείνα που είναι εν πλω και τέλος, η νύχτα πάντα είναι καλύτερη ώρα για την επίθεση των πειρατών.

7.3 Η εξίσωση του Μοντέλου Πρόβλεψης

Η εξίσωση του δικού μας μοντέλου θα έχει τη μορφή:

$$\ln \frac{E}{1-E} = A + B_1X_1 + B_2X_2 + B_3X_3 + B_4X_4 + B_5X_5 + B_6X_6 + B_7X_7 + B_8X_8 + B_9X_9$$

Αν θέλουμε να υπολογίσουμε άμεσα την πιθανότητα επιτυχίας μιας επίθεσης, τότε η εξίσωσή μας θα πάρει μια από τις παρακάτω μορφές:

$$p = \frac{e^{(A + B_1X_1 + B_2X_2 + B_3X_3 + B_4X_4 + B_5X_5 + B_6X_6 + B_7X_7 + B_8X_8 + B_9X_9)}}{1 + e^{(A + B_1X_1 + B_2X_2 + B_3X_3 + B_4X_4 + B_5X_5 + B_6X_6 + B_7X_7 + B_8X_8 + B_9X_9)}}$$

$$p = \frac{1}{1 + e^{-(A + B_1X_1 + B_2X_2 + B_3X_3 + B_4X_4 + B_5X_5 + B_6X_6 + B_7X_7 + B_8X_8 + B_9X_9)}}$$

όπου $E=p$ = η πιθανότητα επιτυχημένης πειρατικής επιθέσεως.

Οι μεταβλητές μας περιγράφονται ως ακολούθως:

➤ X_1 = Μέγεθος Πλοίων (4 ψευδομεταβλητές)

✓ X_{11} = Μικρά

✓ X_{12} = Μεσαία

✓ X_{13} = Μεγάλα

✓ X_{14} = Πολύ Μεγάλα

➤ X_2 = Σημαίες Πλοίων (3 ψευδομεταβλητές)

✓ X_{21} = Σημαίες Ευκαιρίας

- ✓ X_{22} = Σημαίες μη Ευκαιρίας
- ✓ X_{23} = Σημαίες Ε.Ε.
- X_3 =Είδος Βοήθειας (4 ψευδομεταβλητές)
 - ✓ X_{31} = Δεν έλαβαν βοήθεια
 - ✓ X_{32} = Έλαβαν από τις αρχές της χώρας
 - ✓ X_{33} = Έλαβαν από διεθνείς ομάδες προστασίας
 - ✓ X_{34} = Έλαβαν από άλλες πηγές
- X_4 =Είδος Επίθεσης (4 ψευδομεταβλητές)
 - ✓ X_{41} = Χωρίς όπλα ή με αυτοσχέδια όπλα
 - ✓ X_{42} = Με μαχαίρια-σπαθιά
 - ✓ X_{43} = Με όπλα
 - ✓ X_{44} = Με βαρύ οπλισμό
- X_5 =Χρόνος Επίθεσης (Μέρα/Νύχτα)
- X_6 =Τύπος Πλοίου (5 ψευδομεταβλητές)
 - ✓ X_{61} = Ξυρού φορτίου
 - ✓ X_{62} = Υγρού φορτίου
 - ✓ X_{63} = Επιβατηγά
 - ✓ X_{64} = Ειδικού προορισμού
 - ✓ X_{65} = Βοηθητικής Ναυτιλίας
- X_7 =Περιοχή Επίθεσης (8 ψευδομεταβλητές)
 - ✓ X_{71} = EAST AFRICA
 - ✓ X_{72} = SOUTH CHINA SEA
 - ✓ X_{73} = WEST AFRICA

- ✓ X_{74} = INDIAN OCEAN
- ✓ X_{75} = ARABIAN SEA
- ✓ X_{76} = SOUTH AMERICA
- ✓ X_{77} = MALACCA STRAIT
- ✓ X_{78} = ALL OTHER AREAS
- X_8 =Εποχή (4 ψευδομεταβλητές)
 - ✓ X_{81} = Καλοκαίρι
 - ✓ X_{82} = Φθινόπωρο
 - ✓ X_{83} = Χειμώνας
 - ✓ X_{84} = Άνοιξη
- X_9 =Χωρικά Ύδατα (3 ψευδομεταβλητές)
 - ✓ X_{91} = Εντός εθνικών χωρικών υδάτων
 - ✓ X_{92} = Σε διεθνή χωρικά ύδατα
 - ✓ X_{93} = Στα όρια του λιμανιού

Παραπάνω ορίσαμε της ψευδομεταβλητές του μοντέλου μας όπως προκύπτουν από το δείγμα, στη συνέχεια με τη χρήση βηματικής λογιστικής παλινδρόμησης θα δούμε ποιες από αυτές θα συμπεριληφθούν στην εξίσωση του μοντέλου μας.

7.4 Τύποι Μοντέλων Λογιστικής παλινδρόμησης

Υπάρχουν διάφοροι τύποι μοντέλων λογιστικής παλινδρόμησης που μπορούν να ελεγχθούν (όπως και στη γραμμική παλινδρόμηση), ανάλογα με τον τρόπο προσθήκης των προβλεπτικών μεταβλητών στο μοντέλο.

Η μέθοδος που χρησιμοποιήσαμε είναι η βηματική, όπου μπορούμε να παρέμβουμε και να δώσουμε προτεραιότητα σε κάποιες προβλεπτικές μεταβλητές που μπορούν να καταχωρηθούν ιεραρχικά σε μπλόκ (βήματα). Οι

βηματικές διαδικασίες (stepwise procedures) αφορούν στη σταδιακή προσθήκη των καλύτερων προβλεπτικών μεταβλητών, δηλαδή αυτών που διακρίνουν με μεγαλύτερη επιτυχία τα μέλη των δύο κατηγοριών της εξαρτημένης μεταβλητής. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν όταν δεν υπάρχει ένα θεωρητικά προσδιορισμένο μοντέλο, και ο ερευνητής προσπαθεί να δημιουργήσει ο ίδιος μία θεωρητική ερμηνεία. Οι προβλεπτικές μεταβλητές μπορούν να εισαχθούν στην ανάλυση βηματικά. Εισάγει πρώτα η καλύτερη (επιτυχέστερη) προβλεπτική μεταβλητή, στη συνέχεια την επόμενη καλύτερη κοκ (Νικήτα, 2012).

Η μέθοδος προοδευτικής προσθήκης, αφορά τη συμμετοχή όλων των μεταβλητών ταυτόχρονα και κατόπιν την προοδευτική αφαίρεση των ασθενέστερων μεταβλητών όταν αυτή δεν μειώνει σημαντικά την ακρίβεια της πρόβλεψης. Η διαδικασία αυτή απαιτεί προσοχή, καθώς λόγω των μεταξύ τους συσχετίσεων, η προβλεπτική ισχύς της κάθε μεταβλητής επηρεάζεται από τις υπόλοιπες μεταβλητές που υπάρχουν στο μοντέλο. Συνεπώς, μία μεταβλητή που αφαιρέθηκε σε προηγούμενο στάδιο μπορεί να επαναπροσθεθεί σε ένα επόμενο, εάν εν τω μεταξύ η αφαίρεση μίας άλλης μεταβλητής οδηγήσει στην αύξηση της προβλεπτικής ισχύος της αρχικής μεταβλητής. Η ίδια διαδικασία μπορεί να εφαρμοστεί και αντίστροφα την αναδρομική αφαίρεση των μη αποτελεσματικών προβλεπτικών μεταβλητών.

7.5 Δείκτες έλεγχου αποτελεσματικότητας

Σημαντικοί για την ερμηνεία των δεδομένων είναι μία σειρά δεικτών με τους οποίους ελέγχουμε την αποτελεσματικότητα του μοντέλου (goodness of fit indices). Οι δείκτες αυτοί, στην πλειοψηφία τους βασίζονται στον έλεγχο του χ^2 (με βαθμούς ελευθερίας που ορίζονται από τον αριθμό των προβλεπτικών μεταβλητών) και αποτελούν ενδείξεις του πόσο καλά ταιριάζουν τα μοντελοποιημένα δεδομένα (οι κατηγορίες που προέβλεψε το μοντέλο που ορίσαμε) με τα πραγματικά δεδομένα.

Προκειμένου να έχουμε μία ένδειξη σχετικά με το πόσο καλό είναι το μοντέλο μας, συγκρίνουμε το μοντέλο με τις προβλεπτικές μεταβλητές που ορίσαμε με ένα μοντέλο που περιέχει μόνο τη σταθερά A χωρίς τις προβλεπτικές μεταβλητές. Για κάθε ένα από τα δύο μοντέλα παράγεται μία τιμή που

ονομάζεται logistic likelihood (ή Log-likelihood). Συγκεκριμένα το SPSS δίνει τον αριθμό -2LL). Η διαφορά των δύο αυτών τιμών ακολουθεί την κατανομή χ^2 :

$$\chi^2 = (-2LL \text{ του μοντέλου με προβλεπτικές μεταβλητές}) - (-2LL \text{ του μοντέλου χωρίς μεταβλητές})$$

Αν η τιμή χ^2 είναι σημαντικά διάφορη του μηδενός, το μοντέλο με τις προβλεπτικές μεταβλητές είναι σημαντικά καλύτερο από το μοντέλο χωρίς προβλεπτικές μεταβλητές, δηλαδή ταιριάζει στα δεδομένα καλύτερα. Αν η τιμή χ^2 δεν διαφέρει σημαντικά από το μηδέν, το μοντέλο με τις προβλεπτικές μεταβλητές ουσιαστικά δεν είναι κατάλληλο για την ερμηνεία των δεδομένων μας. Στο SPSS ο αντίστοιχος δείκτης ονομάζεται "model chi-square".

Με την ίδια λογική, συγκρίνουμε και μοντέλα που περιέχουν επιπρόσθετες προβλεπτικές μεταβλητές (προσθέτοντας τις μεταβλητές σε επόμενα block). Αν η αλλαγή στην τιμή του χ^2 είναι σημαντική, τότε το μοντέλο με τις επιπρόσθετες μεταβλητές ταιριάζει καλύτερα στα δεδομένα μας. Αυτός ο δείκτης ονομάζεται "block chi-square".

Επιπρόσθετα, μία ένδειξη του πόσο αποτελεσματικό είναι το μοντέλο στην αντιπροσώπευση των δεδομένων είναι το ποσοστό των περιπτώσεων που έχουν κατηγοριοποιηθεί σωστά. Με βάση τα δεδομένα των προβλεπτικών μεταβλητών, το πρόγραμμα δίνει την προβλεπόμενη κατηγοριοποίηση των περιπτώσεων (predicted group membership), υπολογίζοντας σε ποιά εκ των δύο κατηγοριών θα πρέπει να ταξινομηθεί η κάθε περίπτωση. Σημειωτέον ότι για μοντέλα με εξαρτημένη μεταβλητή που περιλαμβάνει δύο περίπου ισοδύναμες κατηγορίες, ένα ποσοστό σωστά ταξινομημένων περιπτώσεων της τάξης του 50% δεν θεωρείται ικανοποιητικό (Ντζούφρας & Περπέρογλου, 2009).

7.6 Έλεγχος προβλεπτικών μεταβλητών

Προκειμένου να ελέγξουμε την αποτελεσματικότητα των προβλεπτικών μεταβλητών μπορούμε να τρέξουμε διαφορετικές αναλύσεις και να συγκρίνουμε τις αλλαγές στο χ^2 των μοντέλων με διαφορετικές προβλεπτικές μεταβλητές (block χ^2).

Για την κάθε προβλεπτική μεταβλητή ελέγχουμε την τιμή του β . Με την προϋπόθεση ότι το μοντέλο “ταιριάζει” ικανοποιητικά στα δεδομένα, η τιμή του β δείχνει ποία θα είναι η επίδραση της αύξησης της τιμής της ανεξάρτητης μεταβλητής κατά μία μονάδα στην τιμή του logit (log of the odds). Αντίστοιχα με το t-test της γραμμικής παλινδρόμησης, το πρόγραμμα δίνει μία τιμή που ονομάζεται Wald statistic $[(W_j)^2]$ και υπολογίζεται από την τιμή του β δια το standard error του, και μας δείχνει κατά πόσο το β διαφέρει σημαντικά από το μηδέν (λειτουργεί σαν z-τιμή). Ο δείκτης σημαντικότητας (p-value) του Wald statistic δείχνει κατά πόσο η προβλεπτική μεταβλητή είναι στατιστικά σημαντική (ωστόσο, αν η τιμή του β είναι αρκετά υψηλή μία προβλεπτική μεταβλητή θεωρείται σημαντική ακόμη και αν το p-value είναι μεγαλύτερο του 0,05).

Η στήλη που ονομάζεται “ExpB” δείχνει την επίδραση της προβλεπτικής μεταβλητής στις πιθανότητες (odds ratio, όχι probability) ταξινόμησης σε μία κατηγορία. Συγκεκριμένα, η τιμή του “ExpB” δείχνει την αύξηση (ή μείωση αν η τιμή είναι μικρότερη του 1) στις πιθανότητες (odds) να ανήκει μία περίπτωση σε μία κατηγορία αν η τιμή της προβλεπτικής μεταβλητής αυξηθεί κατά μία μονάδα. Αν οι πιθανότητες είναι μικρές εξ αρχής η αύξηση τους πχ σε 2 μονάδες (ExpB= 2) είναι λιγότερο εντυπωσιακή από το αν οι πιθανότητες ήταν υψηλότερες αρχικά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ

Το μοντέλο της παλινδρόμησης βασίζεται στο σύνολο των 2520 περιστατικών πειρατείας που εμφανίστηκαν κατά τη διάρκεια των ετών 2007-2013 σε όλον τον κόσμο σύμφωνα με τις αναφορές του IMO.

Case Processing Summary			
Unweighted Cases		N	Percent
Selected Cases	Included in Analysis	2520	100,0
	Missing Cases	0	,0
	Total	2520	100,0
Unselected Cases		0	,0
Total		2520	100,0
a. If weight is in effect, see classification table for the total number of cases.			

Πίνακας 8.1

Το σύνολο των ενδεχομένων του δείγματος που συμμετέχουν στην παλινδρόμηση

Στον Πίνακα 8.2 φαίνεται η κωδικοποίηση της εξαρτημένης μεταβλητής που θα ισχύει μετά την ολοκλήρωση της εφαρμογής της λογιστικής παλινδρόμησης στα αποτελέσματα. Έτσι το ενδεχόμενο “Επιτυχημένη Απόπειρα” θα αντιστοιχεί στην τιμή μηδέν, ενώ το ενδεχόμενο “Αποτυχημένη Απόπειρα” στην τιμή ένα.

Dependent Variable Encoding	
Original Value	Internal Value
Επιτυχημένη Απόπειρα	0
Αποτυχημένη Απόπειρα	1

Πίνακας 8.2

Η κωδικοποίηση της εξαρτημένης μεταβλητής

Όπως είπαμε και παραπάνω το μοντέλο μας προκειμένου να καλύψει όλα τα ενδεχόμενα των πιθανών επιλογών κάθε μίας εκ των παραμέτρων του, θα δημιουργήσει ένα πλήθος ψευδομεταβλητών ερμηνευτικών ως προς αυτό. Ο Πίνακας 8.3 (Categorical Variables Codings) απεικονίζει τις μεταβλητές που

Categorical Variables Codings									
		Frequency	Parameter coding						
			(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
ΠΕΡΙΟΧΗ	EAST AFRICA	871	1,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	SOUTH CHINA SEA	619	,000	1,000	,000	,000	,000	,000	,000
	WEST AFRICA	363	,000	,000	1,000	,000	,000	,000	,000
	INDIAN OCEAN	287	,000	,000	,000	1,000	,000	,000	,000
	ARABIAN SEA	93	,000	,000	,000	,000	1,000	,000	,000
	SOUTH AMERICA	176	,000	,000	,000	,000	,000	1,000	,000
	MALACCA STRAIT	66	,000	,000	,000	,000	,000	,000	1,000
	ALL OTHER AREAS	45	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	Dry Cargo	1253	1,000	,000	,000	,000			
	Tankers	890	,000	1,000	,000	,000			
	Επιβατηγά	43	,000	,000	1,000	,000			
	Ειδικού προορισμού	166	,000	,000	,000	1,000			
	Βοηθητικής Ναυτιλίας	168	,000	,000	,000	,000			
ΜΕΓΕΘΟΣ	Μικρά Πλοία	585	1,000	,000	,000				
	Μεσαία Πλοία	1397	,000	1,000	,000				
	Μεγάλα Πλοία	321	,000	,000	1,000				
	Πολύ Μεγάλα Πλοία	217	,000	,000	,000				
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	Καλοκαίρι	542	1,000	,000	,000				
	Φθινόπωρο	634	,000	1,000	,000				
	Χειμώνας	573	,000	,000	1,000				
	Άνοιξη	771	,000	,000	,000				
ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΘΕΣΗΣ	Χωρίς όπλα ή με αυτοσχέδια όπλα	1228	1,000	,000	,000				
	Με μαχαίρια-σπαθιά	372	,000	1,000	,000				
	Με όπλα	718	,000	,000	1,000				
	Με βαρύ οπλισμό	202	,000	,000	,000				
ΕΙΔΟΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ	Δεν έλαβαν βοήθεια	2231	1,000	,000	,000				
	Από τις αρχές της χώρας	241	,000	1,000	,000				
	Από διεθνείς ομάδες προστασίας	18	,000	,000	1,000				
	Από άλλες πηγές	30	,000	,000	,000				
ΣΗΜΑΙΑ	Σημαία Ευκαιρίας	1382	1,000	,000					
	Σημαίες Μη Ευκαιρίας	906	,000	1,000					
	Σημαίες ΕΕ	232	,000	,000					
ΧΩΡ.ΥΔΑΤΑ	IN TERRITORIAL WATERS	562	1,000	,000					
	IN INTERNATIONAL WATERS	1259	,000	1,000					
	IN PORT AREA	699	,000	,000					
ΜΕΡΑ/ΝΥΧΤΑ	Μέρα	903	1,000						
	Νύχτα	1617	,000						

Πίνακας 8.3
Η ιεράρχηση των ψευδομεταβλητών του μοντέλου

δημιουργήθηκαν μέσω του menu “categorical” για την εισαγωγή των κατηγορικών μεταβλητών στο μοντέλο. Ο πίνακας αυτός είναι απαραίτητος για την ερμηνεία των αποτελεσμάτων των πινάκων που ακολουθούν καθώς ιεραρχεί τη σπουδαιότητα των ψευδομεταβλητών για το μοντέλο ως προς μια ψευδομεταβλητή αναφοράς, που έχει προεπιλέγει να είναι η τελευταία από κάθε ενδεχόμενο.

7.1 Το Βήμα Μηδέν Της Παλινδρόμησης (Block 0: Beginning Block)

Στο μοντέλο μηδέν εμπεριέχεται μόνο ο σταθερός όρος της εξίσωσης και οι τιμές της εξαρτημένης μεταβλητής (ΑΠΟΠΕΙΡΑ = Επιτυχία ή Αποτυχία) κατατάσσονται στην κατηγορία με τη μεγαλύτερη συχνότητα. Έτσι επιτυγχάνεται η βέλτιστη πρόβλεψη, χωρίς τη συμμετοχή των υπολοίπων ανεξάρτητων μεταβλητών, στην ερμηνεία της μεταβλητής ΑΠΟΠΕΙΡΑ. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, προκύπτει πιθανότητα επιτυχίας μιας επίθεσης σε ποσοστό 60,8%. Στον Πίνακα 8.4 μπορούμε να επιβεβαιώσουμε τη σωστή πρόβλεψη των τιμών της εξαρτημένης μεταβλητής από την εξίσωση που δημιουργήθηκε βάση του αλγορίθμου της παλινδρόμησης.

Classification Table					
	Observed		Predicted		Percentage Correct
			ΑΠΟΠΕΙΡΑ Επιτυχημένη Απόπειρα	Αποτυχημένη Απόπειρα	
Step 0	ΑΠΟΠΕΙΡΑ	Επιτυχημένη Απόπειρα	1532	0	100,0
		Αποτυχημένη Απόπειρα	988	0	,0
	Overall Percentage				60,8
a. Constant is included in the model.					
b. The cut value is ,500					

Πίνακας 8.4

Αξιολόγηση του μοντέλου στο βήμα μηδέν

Πληροφορίες για το σταθερό όρο στο βήμα μηδέν, παρουσιάζονται στον Πίνακα 8.5, ο οποίος είναι αυτός που μας δείχνει ποιες μεταβλητές συμμετέχουν στην εξίσωση μας, δηλαδή εδώ μόνο ο σταθερός όρος.

Variables in the Equation							
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0	Constant	-,439	,041	115,570	1	,000	,645

Πίνακας 8.5

Στοιχεία μεταβλητών του μοντέλου στο βήμα μηδέν

Οι μεταβλητές που δεν συμμετέχουν στο βήμα μηδέν, όπως είναι αναμενόμενο είναι όλες οι ανεξάρτητες μεταβλητές. Στον πίνακα 8.6 μπορούμε να δούμε όλες τις ανεξάρτητες μεταβλητές και ψευδομεταβλητές που αφορούν το μοντέλο μας και στοιχεία για τη σπουδαιότητα της κάθε μιας με βάση το σκόρ. Σπουδαιότερη εκείνη που συγκεντρώνει το μεγαλύτερο σκορ και είναι αυτή με το χαρακτηρισμό “ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ (2)” που αντιστοιχεί στην παράμετρο: Διεθνή Χωρικά Ύδατα. Έτσι αναμένουμε, να είναι η πρώτη μεταβλητή που θα συμμετάσχει στην εξίσωση της παλινδρόμησης. Επίσης παίρνουμε την τιμή p-value για την κάθε μια στη στήλη (Sig).

Variables not in the Equation Step 0					
Step 0	Variables		Score	df	Sig.
		ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	26,210	3	,000
		ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ(1)	4,144	1	,042
		ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ(2)	3,049	1	,081
		ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ(3)	3,297	1	,069
		ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ	75,952	4	,000
		ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ(1)	4,414	1	,036
		ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ(2)	12,895	1	,000
		ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ(3)	,811	1	,368
		ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ(4)	7,895	1	,005
		ΣΗΜΑΙΑ	21,829	2	,000
		ΣΗΜΑΙΑ(1)	11,394	1	,001
		ΣΗΜΑΙΑ(2)	21,247	1	,000
		ΧΩΡ.ΥΔΑΤΑ	738,087	2	,000
		ΧΩΡ.ΥΔΑΤΑ(1)	150,943	1	,000
		ΧΩΡ.ΥΔΑΤΑ(2)	731,357	1	,000
		ΜΕΡΑΝΥΧΤΑ(1)	373,003	1	,000
		ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ	399,023	3	,000
		ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ(1)	3,360	1	,067
		ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ(2)	244,182	1	,000
		ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ(3)	40,613	1	,000
		ΕΙΔΟΣΒΟΗΘΕΙΑΣ	24,756	3	,000
		ΕΙΔΟΣΒΟΗΘΕΙΑΣ(1)	24,062	1	,000
		ΕΙΔΟΣΒΟΗΘΕΙΑΣ(2)	17,892	1	,000
		ΕΙΔΟΣΒΟΗΘΕΙΑΣ(3)	3,864	1	,049
		ΠΕΡΙΟΧΗ	678,724	7	,000
		ΠΕΡΙΟΧΗ (1)	518,941	1	,000
		ΠΕΡΙΟΧΗ (2)	258,709	1	,000
		ΠΕΡΙΟΧΗ (3)	35,562	1	,000
		ΠΕΡΙΟΧΗ (4)	2,190	1	,139
		ΠΕΡΙΟΧΗ (5)	49,593	1	,000
		ΠΕΡΙΟΧΗ (6)	49,623	1	,000
		ΠΕΡΙΟΧΗ (7)	12,569	1	,000
		ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	177,172	3	,000
		ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ(1)	124,291	1	,000
		ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ(2)	3,655	1	,056
		ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ(3)	17,465	1	,000
	Overall Statistics		1138,199	28	,000

Πίνακας 8.6

Οι ανεξάρτητες μεταβλητές που δεν συμμετέχουν στο μοντέλο στο βήμα μηδέν

7.2 Βήμα Ένα της Παλινδρόμησης

{Block 1: Method = Backward Stepwise (Conditional)}

Στον Πίνακα 8.7 απεικονίζονται τα τρία βήματα εισαγωγής των μεταβλητών στο μοντέλο. Ο αλγόριθμος της παλινδρόμησης, δηλαδή επανέλαβε τη διαδικασία τόσες φορές (τρεις) ώστε να μην υπάρχει ανεξάρτητη μεταβλητή που να συνδέεται στατιστικά σημαντικά με την εξαρτημένη μεταβλητή και να μην έχει συμπεριληφθεί στο μοντέλο. Στον πίνακα επίσης μπορούμε να δούμε τις τιμές έλεγχου Chi-square, που ελέγχει την υπόθεση ότι οι συντελεστές των ανεξαρτήτων μεταβλητών είναι ταυτόχρονα μηδέν. Παρατηρούμε λοιπόν ότι τη μεγαλύτερη τιμή Chi-square εμφανίζεται στο πρώτο βήμα χωρίς όμως αυτή να μειώνεται σημαντικά στα επόμενα βήματα. Επίσης από τις τιμές του Sig. (p.value) στην τελευταία στήλη, παρατηρούμε ότι στο τρίτο βήμα παίρνει τιμές μεγαλύτερες του επιπέδου στατιστικής σημαντικότητας που έχουμε ορίσει ($\alpha=0,05$), άρα είμαστε σίγουροι ότι το μοντέλο μας είναι αξιόπιστο.

Omnibus Tests of Model Coefficients				
		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	1373,646	28	,000
	Block	1373,646	28	,000
	Model	1373,646	28	,000
Step 2 ^a	Step	-2,266	2	,322
	Block	1371,380	26	,000
	Model	1371,380	26	,000
Step 3 ^a	Step	-6,213	3	,102
	Block	1365,168	23	,000
	Model	1365,168	23	,000

a. A negative Chi-squares value indicates that the Chi-squares value has decreased from the previous step.

Πίνακας 8.7

Τα βήματα εισαγωγής των μεταβλητών στο μοντέλο

Ο επόμενος έλεγχος του μοντέλου μας παρουσιάζεται στον Πίνακα 8.8, οπού με κάποιους εναλλακτικούς δείκτες του R^2 της γραμμικής παλινδρόμησης θέλουμε να ελέγξουμε το μοντέλο μας. Οι δείκτες αυτοί μας δίνουν μία ένδειξη για το μέγεθος της διακύμανσης του δείγματος που τελικά ερμηνεύεται από την παλινδρόμηση.

Η αύξηση της τιμής των δεικτών “Cox & Snell Square” και “Nagelkerke R Square” είναι ένδειξη ότι κάθε μεταβλητή που εισάγεται, προσθέτει

πληροφορία στην εξίσωσή. Μεταξύ των δύο αυτών δεικτών ο πιο αντιπροσωπευτικός είναι ο “Nagelkerke R Square” γιατί μπορεί να πάρει μέχρι και την τιμή 1. Ο δείκτης -2LL είναι μείων δύο φορές ο λογάριθμος της πιθανοφάνειας. Το βέλτιστο μοντέλο θα έχει πιθανοφάνεια (Likelihood) ίση με 1. Άρα τιμή -2LL=0. Δηλαδή, όσο η τιμή του δείκτη -2LL πλησιάζει στο μηδέν τόσο καλύτερο είναι το μοντέλο.

Στο δικό μας μοντέλο δεν παρατηρούμε σημαντική διαφοροποίηση των τιμών των δεικτών σε κανένα βήμα και έτσι μπορούμε να πούμε ότι δεν θα κρίνει ο πίνακας αυτός το βέλτιστο βήμα.

Model Summary			
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	2001,451 ^a	,420	,569
2	2003,717 ^a	,420	,569
3	2009,930 ^a	,418	,567
a. Estimation terminated at iteration number 6 because parameter estimates changed by less than ,001.			

Πίνακας 8.8
Εναλλακτική δείκτες του X^2 σε κάθε βήμα της παλινδρόμησης

Μια επιπλέον διαδικασία ελέγχου είναι το Hosmer και Lemeshow Test (Πίνακας 8.9). Όπως με τα περισσότερα τεστ βασίζεται στα chi-square. Εδώ, βλέπουμε ότι μοντέλο μας ταιριάζει καλύτερα στο τρίτο βήμα γιατί έχει χαμηλή πιθανότητα $P=0.02$ (<0.05) και παρουσιάζει το μεγαλύτερο $X^2 = 24,671$ αυτό δείχνει ότι το μοντέλο μας προβλέπει ότι οι τιμές που υπολογίσαμε δεν διαφέρουν σημαντικά από τις πραγματικές.

Hosmer and Lemeshow Test			
Step	Chi-square	df	Sig.
1	23,483	8	,003
2	16,681	8	,034
3	24,671	8	,002

Πίνακας 8.9
Hosmer and Lemeshow Test ανά βήμα της παλινδρόμησης

Στον Πίνακα 8.9 (Contingency Table for Hosmer and Lemeshow Test) παρατίθενται οι παρατηρούμενες και αναμενόμενες τιμές για κάθε κατηγορία

της μεταβλητής, αποτέλεσμα που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του Hosmer και Lemeshow chi-square παραπάνω.

Contingency Table for Hosmer and Lemeshow Test						
		ANEX = Επιτυχημένη Απόπειρα		ANEX = Αποτυχημένη Απόπειρα		Total
		Observed	Expected	Observed	Expected	
Step 1	1	248	251,193	6	2,807	254
	2	243	242,627	9	9,373	252
	3	224	232,163	28	19,837	252
	4	227	219,527	25	32,473	252
	5	220	199,066	32	52,934	252
	6	155	158,750	98	94,250	253
	7	92	105,749	160	146,251	252
	8	62	64,968	190	187,032	252
	9	41	38,689	211	213,311	252
	10	20	19,268	229	229,732	249
Step 2	1	247	249,218	5	2,782	252
	2	241	242,613	11	9,387	252
	3	228	232,326	24	19,674	252
	4	226	219,599	26	32,401	252
	5	218	199,017	34	52,983	252
	6	153	159,047	100	93,953	253
	7	95	106,561	157	145,439	252
	8	65	66,262	193	191,738	258
	9	37	38,601	217	215,399	254
	10	22	18,756	221	224,244	243
Step 3	1	245	248,185	6	2,815	251
	2	239	238,691	9	9,309	248
	3	226	232,617	26	19,383	252
	4	222	219,708	30	32,292	252
	5	224	199,608	28	52,392	252
	6	149	158,907	103	93,093	252
	7	97	107,247	154	143,753	251
	8	69	66,619	184	186,381	253
	9	38	40,178	218	215,822	256
	10	23	20,240	230	232,760	253

Πίνακας 8.9

Παρατηρούμενες και αναμενόμενες τιμές κάθε μεταβλητής ανά βήμα της παλινδρόμησης

Στη συνέχεια θα ελέγξουμε είναι αν η προσθήκη των ανεξάρτητων μεταβλητών αυξάνει το ποσοστό των περιπτώσεων της εξαρτημένης μεταβλητής που προβλέπονται σωστά βάση του μοντέλου. Εδώ παρατηρούμε ότι έχουμε τη μέγιστη συνολικά πρόβλεψη στο πρώτο βήμα ενώ αυτή μειώνεται σε ασήμαντο ποσοστό μέχρι το τρίτο βήμα. Έτσι στο τρίτο βήμα το μοντέλο μας έχει αξιοπιστία πρόβλεψης 86,9% για να προβλέψει τις επιτυχημένες επιθέσεις και 77,2 % για να προβλέψει της αποτυχημένες επιθέσεις ή συνολική αξιοπιστία πρόβλεψης 83,1%. Θεωρούμε λοιπόν ότι δεν

χάνουμε σε αξιοπιστία πρόβλεψης σε κανένα βήμα γιατί οι αποκλίσεις είναι πολύ μικρές. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον Πίνακα 8.10

Classification Table					
	Observed		Predicted		Percentage Correct
			ANEX		
			Επιτυχημένη Απόπειρα	Αποτυχημένη Απόπειρα	
Step 1	ANEX	Επιτυχημένη Απόπειρα	1333	199	87,0
		Αποτυχημένη Απόπειρα	216	772	78,1
	Overall Percentage				83,5
Step 2	ANEX	Επιτυχημένη Απόπειρα	1333	199	87,0
		Αποτυχημένη Απόπειρα	225	763	77,2
	Overall Percentage				83,2
Step 3	ANEX	Επιτυχημένη Απόπειρα	1331	201	86,9
		Αποτυχημένη Απόπειρα	225	763	77,2
	Overall Percentage				83,1

a. The cut value is ,500

Πίνακας 8.10

Έλεγχος της επίδρασης της προσθήκης των μεταβλητών στην αξιοπιστία του μοντέλου

Ο Πίνακας 8.11 (Variables in the Equation) είναι εκείνος στον οποίο περιγράφετε το μοντέλο της Λογιστικής Παλινδρόμησης σε κάθε βήμα και ουσιαστικά μας δίνει τους συντελεστές της εξίσωσης μας. Τα στοιχεία που αντλούμε από τον πίνακα αυτό είναι τα παρακάτω

- Η στήλη B του πίνακα αναγράφει τις τιμές των συντελεστών των ανεξάρτητων μεταβλητών που συνδέονται στατιστικά σημαντικά με το εξαρτημένο μέγεθος. Επειδή στο μοντέλο μας το P-value = 0,04 < 0,05 απορρίπτουμε τη μηδενική υπόθεση ότι όλοι οι συντελεστές του B είναι μηδέν.
- Η στήλη SE αναγράφει την Τιμή του τυπικού σφάλματος της εκτίμησης της τιμής του κάθε συντελεστή.
- Η στήλη Wald αναγράφει τις τιμές της στατιστικής συνάρτησης Wald βάση της οποίας γίνεται ο έλεγχος στατιστικής σημαντικότητας των συντελεστών βάση της χ^2 κατανομής.

- Η τιμή sig. αποδεικνύει την στατιστική σημαντικότητα των μεταβλητών που συμμετέχουν στον μοντέλο της παλινδρόμησης. Οι μεταβλητές με τιμές του sig<0,05 είναι στατιστικά σημαντικές.
- Στο τέλος του πίνακα αναγράφονται τα όρια ενός 95% διαστήματος εμπιστοσύνης για τον κάθε έναν συντελεστή των ανεξάρτητων μεταβλητών.

		Variables in the Equation							
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1 ^a	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ			14,207	3	,003			
	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ(1)	,002	,161	,000	1	,991	1,002	,730	1,374
	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ(2)	-,432	,152	8,131	1	,004	,649	,482	,874
	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ(3)	-,429	,159	7,283	1	,007	,651	,477	,889
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ			46,070	4	,000			
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ(1)	1,132	,312	13,206	1	,000	3,102	1,684	5,712
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ(2)	1,315	,312	17,707	1	,000	3,723	2,018	6,868
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ(3)	,147	,496	,088	1	,766	1,159	,439	3,060
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ(4)	,081	,357	,052	1	,820	1,085	,539	2,185
	ΣΗΜΑΙΑ			2,264	2	,322			
	ΣΗΜΑΙΑ(1)	,052	,189	,075	1	,784	1,053	,727	1,527
	ΣΗΜΑΙΑ(2)	-,144	,198	,528	1	,467	,866	,588	1,276
	ΧΩΡ.ΥΔΑΤΑ			150,688	2	,000			
	ΧΩΡ.ΥΔΑΤΑ(1)	,852	,189	20,241	1	,000	2,344	1,617	3,397
	ΧΩΡ.ΥΔΑΤΑ(2)	2,142	,183	137,369	1	,000	8,518	5,953	12,187
	ΜΕΡΑΝΥΧΤΑ(1)	1,045	,120	75,990	1	,000	2,842	2,247	3,595
	ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ			59,007	3	,000			
	ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ(1)	-,830	,237	12,289	1	,000	,436	,274	,694
	ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ(2)	-2,951	,406	52,976	1	,000	,052	,024	,116
	ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ(3)	-1,082	,237	20,774	1	,000	,339	,213	,540
	ΕΙΔΟΣΒΟΗΘΕΙΑΣ			5,715	3	,126			
	ΕΙΔΟΣΒΟΗΘΕΙΑΣ(1)	,482	,557	,749	1	,387	1,619	,544	4,822
	ΕΙΔΟΣΒΟΗΘΕΙΑΣ(2)	,111	,585	,036	1	,850	1,117	,355	3,519
	ΕΙΔΟΣΒΟΗΘΕΙΑΣ(3)	-,600	,967	,385	1	,535	,549	,082	3,652
	ΠΕΡΙΟΧΗ			53,388	7	,000			
	ΠΕΡΙΟΧΗ (1)	,861	,443	3,775	1	,052	2,366	,993	5,640
	ΠΕΡΙΟΧΗ (2)	-,384	,452	,721	1	,396	,681	,281	1,652
	ΠΕΡΙΟΧΗ (3)	,073	,455	,026	1	,872	1,076	,442	2,622
	ΠΕΡΙΟΧΗ (4)	,338	,459	,541	1	,462	1,402	,570	3,448
	ΠΕΡΙΟΧΗ (5)	,991	,516	3,690	1	,055	2,693	,980	7,402
	ΠΕΡΙΟΧΗ (6)	,082	,490	,028	1	,867	1,085	,416	2,833
ΠΕΡΙΟΧΗ (7)	,026	,579	,002	1	,964	1,026	,330	3,193	
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ			75,540	3	,000				
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ(1)	-1,710	,231	54,689	1	,000	,181	,115	,285	
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ(2)	-,589	,202	8,472	1	,004	,555	,373	,825	
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ(3)	-,391	,241	2,625	1	,105	,676	,421	1,086	
Constant	-2,111	,856	6,084	1	,014	,121			
Step 2 ^a	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ			14,493	3	,002			
	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ(1)	,000	,161	,000	1	,999	1,000	,729	1,372
	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ(2)	-,433	,151	8,164	1	,004	,649	,482	,873
	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ(3)	-,438	,159	7,609	1	,006	,646	,473	,881
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ			54,220	4	,000			
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ(1)	1,188	,308	14,858	1	,000	3,279	1,793	5,999
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ(2)	1,363	,310	19,390	1	,000	3,909	2,131	7,170
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ(3)	,154	,492	,098	1	,755	1,166	,445	3,058
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ(4)	,061	,356	,030	1	,863	1,063	,529	2,135
	ΧΩΡ.ΥΔΑΤΑ			149,720	2	,000			

	ΧΩΡ.ΥΔΑΤΑ(1)	,842	,189	19,799	1	,000	2,320	1,602	3,362
	ΧΩΡ.ΥΔΑΤΑ(2)	2,129	,182	136,229	1	,000	8,406	5,879	12,018
	ΜΕΡΑΝΥΧΤΑ(1)	1,041	,120	75,645	1	,000	2,832	2,240	3,580
	ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ			59,119	3	,000			
	ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ(1)	-,831	,237	12,358	1	,000	,435	,274	,692
	ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ(2)	-,957	,405	53,233	1	,000	,052	,023	,115
	ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ(3)	-,1080	,237	20,733	1	,000	,340	,213	,541
	ΕΙΔΟΣΒΟΗΘΕΙΑΣ			6,032	3	,110			
	ΕΙΔΟΣΒΟΗΘΕΙΑΣ(1)	,472	,554	,726	1	,394	1,603	,541	4,746
	ΕΙΔΟΣΒΟΗΘΕΙΑΣ(2)	,082	,582	,020	1	,888	1,085	,347	3,398
	ΕΙΔΟΣΒΟΗΘΕΙΑΣ(3)	-,599	,962	,388	1	,534	,550	,083	3,618
	ΠΕΡΙΟΧΗ			54,494	7	,000			
	ΠΕΡΙΟΧΗ (1)	,864	,444	3,789	1	,052	2,373	,994	5,663
	ΠΕΡΙΟΧΗ (2)	-,403	,453	,791	1	,374	,669	,275	1,624
	ΠΕΡΙΟΧΗ (3)	,099	,455	,047	1	,828	1,104	,453	2,691
	ΠΕΡΙΟΧΗ (4)	,335	,460	,531	1	,466	1,398	,568	3,442
	ΠΕΡΙΟΧΗ (5)	,998	,516	3,739	1	,053	2,712	,986	7,455
	ΠΕΡΙΟΧΗ (6)	,103	,490	,044	1	,834	1,108	,424	2,895
	ΠΕΡΙΟΧΗ (7)	,010	,579	,000	1	,986	1,010	,325	3,142
	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ			77,966	3	,000			
	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ(1)	-,1734	,231	56,525	1	,000	,177	,112	,277
	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ(2)	-,602	,202	8,869	1	,003	,548	,369	,814
	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ(3)	-,400	,241	2,744	1	,098	,670	,418	1,076
	Constant	-,2,138	,839	6,501	1	,011	,118		
Step 3 ^a	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ			14,380	3	,002			
	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ(1)	-,021	,161	,017	1	,897	,979	,715	1,342
	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ(2)	-,426	,151	7,930	1	,005	,653	,486	,879
	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ(3)	-,456	,158	8,333	1	,004	,634	,465	,864
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ			55,184	4	,000			
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ(1)	1,189	,307	14,974	1	,000	3,285	1,798	6,000
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ(2)	1,357	,309	19,319	1	,000	3,886	2,121	7,117
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ(3)	,096	,489	,039	1	,844	1,101	,422	2,870
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ(4)	,058	,355	,027	1	,871	1,060	,529	2,124
	ΧΩΡ.ΥΔΑΤΑ			154,406	2	,000			
	ΧΩΡ.ΥΔΑΤΑ(1)	,838	,189	19,692	1	,000	2,311	1,596	3,345
	ΧΩΡ.ΥΔΑΤΑ(2)	2,144	,181	139,678	1	,000	8,537	5,982	12,183
	ΜΕΡΑΝΥΧΤΑ(1)	1,045	,119	76,708	1	,000	2,842	2,250	3,590
	ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ			58,938	3	,000			
	ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ(1)	-,807	,234	11,877	1	,001	,446	,282	,706
	ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ(2)	-,2,933	,404	52,755	1	,000	,053	,024	,117
	ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ(3)	-,1,063	,235	20,480	1	,000	,345	,218	,547
	ΠΕΡΙΟΧΗ			54,770	7	,000			
	ΠΕΡΙΟΧΗ (1)	,899	,445	4,091	1	,043	2,458	1,028	5,876
	ΠΕΡΙΟΧΗ (2)	-,364	,454	,644	1	,422	,695	,286	1,691
	ΠΕΡΙΟΧΗ (3)	,143	,455	,099	1	,753	1,154	,473	2,817
	ΠΕΡΙΟΧΗ (4)	,362	,460	,621	1	,431	1,437	,583	3,538
	ΠΕΡΙΟΧΗ (5)	,987	,515	3,666	1	,056	2,682	,977	7,363
	ΠΕΡΙΟΧΗ (6)	,089	,490	,033	1	,857	1,093	,418	2,857
	ΠΕΡΙΟΧΗ (7)	-,033	,580	,003	1	,955	,968	,311	3,013
	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ			78,686	3	,000			
	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ(1)	-,1,746	,231	57,324	1	,000	,175	,111	,274
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ(2)	-,613	,202	9,185	1	,002	,542	,365	,805	
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ(3)	-,414	,241	2,945	1	,086	,661	,412	1,061	
Constant	-,1,753	,616	8,092	1	,004	,173			
a. Variable(s) entered on step 1: ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ, ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ, ΣΗΜΑΙΑ, ΧΩΡ.ΥΔΑΤΑ, ΜΕΡΑΝΥΧΤΑ, ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ, ΕΙΔΟΣΒΟΗΘΕΙΑΣ, ΠΕΡΙΟΧΗ, ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ.									

Πίνακας 8.11

Οι μεταβλητές που συμμετέχουν σε κάθε βήμα της παλινδρόμησης και τα μεγέθη αυτών

Για να παρατηρήσουμε τη διαδικασία ελέγχου των μεταβλητών σε κάθε βήμα, δημιουργούμε τον Πίνακα 8.12, ο οποίος μας δίνει τα κριτήρια επιλογής ή όχι σε κάθε βήμα κάθε μιας μεταβλητής που συμμετέχει σε αυτό. Έτσι βλέπουμε

ότι οι μεταβλητές “Σημαία” και “Είδος Βοήθειας” παρουσιάζουν Sig of the Change μεγαλύτερου του 0,05, άρα μοιάζουν να μην είναι στατιστικά σημαντικές στο πρώτο βήμα. Στο δεύτερο βήμα το αφαιρείτε η μεταβλητή “Σημαία”, που παρουσιάζει το μεγαλύτερο Sig of the Change. Αφού ξανατρέξει το μοντέλο, βλέπουμε ότι το Sig of the Change της παραμέτρου “Είδος βοήθειας” παραμένει πάνω από το 0,05 έτσι δεν θα συμπεριληφθεί η παράμετρος αυτή στο τρίτο βήμα. Αφού τρέξει το μοντέλο μας για τρίτη φορά θα διαπιστώσουμε ότι οι επτά παράμετροι που έχει διατηρήσει το πρόγραμμα είναι στατιστικά σημαντικές.

Model if Term Removed					
Variable		Model Log Likelihood	Change in -2 Log Likelihood	df	Sig. of the Change
Step 1	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	-1007,930	14,408	3	,002
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ	-1025,228	49,004	4	,000
	ΣΗΜΑΙΑ	-1001,859	2,267	2	,322
	ΧΩΡ.ΥΔΑΤΑ	-1084,983	168,515	2	,000
	ΜΕΡΑΝΥΧΤΑ	-1039,556	77,661	1	,000
	ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ	-1045,903	90,355	3	,000
	ΕΙΔΟΣΒΟΗΘΕΙΑΣ	-1003,672	5,893	3	,117
	ΠΕΡΙΟΧΗ	-1027,785	54,118	7	,000
	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	-1041,576	81,700	3	,000
Step 2	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	-1009,210	14,704	3	,002
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ	-1031,008	58,299	4	,000
	ΧΩΡ.ΥΔΑΤΑ	-1085,462	167,207	2	,000
	ΜΕΡΑΝΥΧΤΑ	-1040,489	77,262	1	,000
	ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ	-1047,218	90,719	3	,000
	ΕΙΔΟΣΒΟΗΘΕΙΑΣ	-1004,970	6,223	3	,101
	ΠΕΡΙΟΧΗ	-1029,556	55,396	7	,000
	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	-1044,093	84,469	3	,000
Step 3	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	-1012,258	14,586	3	,002
	ΤΥΠΟΣΠΛΟΙΟΥ	-1034,644	59,358	4	,000
	ΧΩΡ.ΥΔΑΤΑ	-1091,313	172,697	2	,000
	ΜΕΡΑΝΥΧΤΑ	-1044,169	78,407	1	,000
	ΕΙΔΟΣΕΠΙΘΕΣΗΣ	-1050,204	90,479	3	,000
	ΠΕΡΙΟΧΗ	-1032,746	55,562	7	,000
	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	-1047,594	85,259	3	,000

a. Based on conditional parameter estimates

Πίνακας 8.12

Τα κριτήρια επιλογής της κάθε μεταβλητής ανά βήμα

Οι μεταβλητές που δεν συμμετέχουν στην τελική εξίσωση είναι οι μεταβλητές που αφαιρέθηκαν από το μοντέλο μας ως στατιστικά μη σημαντικές. Έτσι στο δεύτερο βήμα βλέπουμε να απορρίπτεται η μεταβλητή “Σημαία” και στο τρίτο βήμα η μεταβλητή “Είδος Βοήθειας”. Τα κριτήρια απόρριψης παρουσιάζονται στον Πίνακα 8.13.

Variables not in the Equation					
			Score	df	Sig.
Step 2 ^a	Variables	ΣΗΜΑΙΑ	2,267	2	,322
		ΣΗΜΑΙΑ(1)	1,738	1	,187
		ΣΗΜΑΙΑ(2)	2,192	1	,139
	Overall Statistics		2,267	2	,322
Step 3 ^b	Variables	ΣΗΜΑΙΑ	2,596	2	,273
		ΣΗΜΑΙΑ(1)	1,951	1	,163
		ΣΗΜΑΙΑ(2)	2,526	1	,112
		ΕΙΔΟΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ	6,094	3	,107
		ΕΙΔΟΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ(1)	5,391	1	,020
		ΕΙΔΟΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ(2)	3,513	1	,061
		ΕΙΔΟΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ(3)	1,687	1	,194
	Overall Statistics		8,325	5	,139
a. Variable(s) removed on step 2: ΣΗΜΑΙΑ.					
b. Variable(s) removed on step 3: ΕΙΔΟΣΒΟΗΘΕΙΑΣ.					

Πίνακας 8.13

Τα κριτήρια απόρριψης της κάθε μεταβλητής ανά βήμα

Οι παρατηρήσεις με ακραίες τιμές καταλοίπων, οι οποίες έχουν προβλεφθεί λάθος απεικονίζονται στον Πίνακα 8.14 (Casewise List). Στην στήλη Case αναγράφονται ακριβώς ποιες εγγραφές είναι αυτές με σκοπό την διερεύνηση της ακραίας συμπεριφοράς αυτών των εγγραφών ή την επανάληψη της παλινδρόμησης, χωρίς την συμμετοχή αυτών των περιπτώσεων (case). Οι τιμές αυτές στο δικό μας μοντέλο είναι 87/2520, δηλαδή αποτελούν ένα πολύ μικρό ποσοστό του δείγματος μας και δεν επηρεάζουν ουσιαστικά το αποτέλεσμα.

Casewise List ^b						
Case	Selected Status ^a	Observed	Predicted	Predicted Group	Temporary Variable	
		ΕΠΙΘΕΣΗ			Resid	ZResid
21	S	E**	,955	A	-,955	-4,617
37	S	A**	,135	E	,865	2,535
84	S	A**	,131	E	,869	2,579
114	S	A**	,102	E	,898	2,973
168	S	A**	,008	E	,992	10,812
193	S	E**	,864	A	-,864	-2,518
209	S	A**	,057	E	,943	4,062
211	S	A**	,106	E	,894	2,898
233	S	A**	,109	E	,891	2,854
258	S	A**	,021	E	,979	6,870
336	S	A**	,029	E	,971	5,817
342	S	E**	,938	A	-,938	-3,890
519	S	A**	,081	E	,919	3,378
521	S	A**	,057	E	,943	4,062
522	S	A**	,031	E	,969	5,562
523	S	A**	,087	E	,913	3,239
581	S	E**	,901	A	-,901	-3,010
616	S	A**	,069	E	,931	3,678
622	S	E**	,923	A	-,923	-3,467
647	S	A**	,016	E	,984	7,839
648	S	A**	,109	E	,891	2,854
649	S	A**	,109	E	,891	2,854
651	S	E**	,907	A	-,907	-3,132
706	S	A**	,128	E	,872	2,606
744	S	A**	,128	E	,872	2,606
794	S	E**	,864	A	-,864	-2,521
889	S	E**	,922	A	-,922	-3,442
891	S	E**	,891	A	-,891	-2,865
892	S	E**	,883	A	-,883	-2,741

894	S	E**	,891	A	-,891	-2,865
895	S	E**	,903	A	-,903	-3,056
937	S	A**	,082	E	,918	3,348
956	S	E**	,898	A	-,898	-2,965
1008	S	E**	,932	A	-,932	-3,714
1012	S	E**	,870	A	-,870	-2,591
1013	S	E**	,921	A	-,921	-3,415
1117	S	E**	,885	A	-,885	-2,767
1170	S	A**	,071	E	,929	3,627
1179	S	E**	,945	A	-,945	-4,164
1260	S	A**	,044	E	,956	4,637
1287	S	A**	,062	E	,938	3,896
1288	S	A**	,082	E	,918	3,338
1327	S	A**	,076	E	,924	3,482
1329	S	A**	,107	E	,893	2,882
1365	S	A**	,048	E	,952	4,447
1422	S	A**	,087	E	,913	3,234
1427	S	E**	,891	A	-,891	-2,865
1466	S	A**	,035	E	,965	5,238
1479	S	A**	,062	E	,938	3,903
1480	S	A**	,030	E	,970	5,703
1481	S	E**	,882	A	-,882	-2,740
1529	S	A**	,098	E	,902	3,037
1630	S	A**	,040	E	,960	4,902
1650	S	A**	,037	E	,963	5,077
1703	S	E**	,909	A	-,909	-3,164
1804	S	E**	,864	A	-,864	-2,521
1807	S	E**	,883	A	-,883	-2,741
1844	S	A**	,127	E	,873	2,622
1902	S	E**	,934	A	-,934	-3,771
1926	S	E**	,867	A	-,867	-2,558
1963	S	A**	,089	E	,911	3,195
1992	S	E**	,957	A	-,957	-4,710
2034	S	E**	,889	A	-,889	-2,836
2038	S	E**	,889	A	-,889	-2,836
2039	S	E**	,905	A	-,905	-3,084
2102	S	A**	,076	E	,924	3,482
2103	S	A**	,079	E	,921	3,415
2106	S	E**	,891	A	-,891	-2,865
2123	S	E**	,883	A	-,883	-2,743
2153	S	A**	,060	E	,940	3,960
2204	S	A**	,055	E	,945	4,152
2205	S	A**	,096	E	,904	3,066
2235	S	A**	,089	E	,911	3,206
2236	S	A**	,069	E	,931	3,678
2237	S	A**	,069	E	,931	3,678
2238	S	A**	,069	E	,931	3,678
2266	S	A**	,008	E	,992	10,869
2300	S	A**	,095	E	,905	3,095
2301	S	A**	,010	E	,990	9,977
2325	S	A**	,078	E	,922	3,446
2327	S	A**	,102	E	,898	2,973
2357	S	A**	,123	E	,877	2,674
2375	S	A**	,065	E	,935	3,787
2410	S	A**	,126	E	,874	2,634
2411	S	A**	,110	E	,890	2,846
2412	S	A**	,007	E	,993	11,590
2451	S	A**	,084	E	,916	3,308

a. S = Selected, U = Unselected cases, and ** = Misclassified cases.

b. Cases with studentized residuals greater than 2,000 are listed.

Πίνακας 8.14
Τα κελία του δείγματος που παρουσίασαν ακραίες τιμές καταλοίπων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

9.1 Οι διαπιστώσεις στο θεωρητικό μέρος

Μπορούμε να πούμε με βεβαιότητα ότι η πειρατεία είναι ένα πολυσύνθετο πρόβλημα στοιχίζει πολύ ακριβά κάθε χρόνο στην παγκόσμια κοινότητα. Σαν έγκλημα διαφέρει από την τρομοκρατία γιατί δεν υπάρχουν πολιτικά κίνητρα πίσω από τις επιθέσεις των πειρατών. Μοναδικός στόχος της πειρατείας είναι το οικονομικό κέρδος. Το φαινόμενο κάνει την εμφάνιση του από τότε που γεννιέται και το θαλάσσιο εμπόριο και διαχρονικά αποτελεί κίνδυνο για τις θαλάσσιες μεταφορές. Ο ΟΗΕ το έχει ανακηρύξει ως “οικουμενικό έγκλημα” και αυτό δίνει δικαιοδοσία σε οποιαδήποτε χώρα να παρέμβει σε οποιοδήποτε σημείο του πλανήτη πλην των ορίων των κυρίαρχων κρατών. Πάνω σε αυτή τη λογική νομιμοποιούνται οι θαλάσσιες δυνάμεις που παρεμβαίνουν στα επικίνδυνα για πειρατείες, σημεία του πλανήτη, είτε μεμονωμένα είτε σε συνεργασία μεταξύ τους.

Οι πειρατές είναι συνήθως φτωχοί και άνεργοι νέοι των χωρών που βρίσκονται κοντά στις επικίνδυνες ζώνες, όπου η ανέχεια αλλά και η ευκαιρία τους στρέφει στην εγκληματική αυτή δράση. Η οργάνωση όμως των πειρατών γίνεται από συγκεκριμένα κέντρα στην ξηρά, πολλές φορές με κρατική ανοχή ή και υποστήριξη. Άλλωστε οι “αρχιτέκτονες” του εγχειρήματος καρπώνονται περίπου το 70% των λύτρων, με τους “εκτελεστές” να παίρνουν κάτω από 0,03% του συνόλου του ποσού.

Η Σομαλική πειρατεία συγκεκριμένα εμφανίστηκε μετά την κατάρρευση του κράτους της χώρας και την αδυναμία ασκήσεως οποιουδήποτε εσωτερικού ή εξωτερικού ελέγχου από τις αρχές. Η διαφοροποίηση της από τις πειρατείες των άλλων περιοχών είναι ότι γίνεται με σκοπό την απαγωγή για λύτρα του πλοίου, του φορτίου, αλλά κυρίως των ναυτικών. Αυτή της η ιδιαιτερότητα την κάνει και περισσότερο κοστοβόρα για τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Οι θαλάσσιοι κίνδυνοι ήταν πάντα ο ανασταλτικός παράγοντας της ανάπτυξης του θαλασσίου εμπορίου και δεν καλύπτονται στο σύνολο τους από τις

ναυτασφαλιστικές εταιρίες. Η συμπληρωματική ασφάλιση των κινδύνων αυτών καλύπτεται από τους αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς (P&I Clubs). Η ασφάλιση για την πειρατεία, εμπεριέχεται στο κομμάτι εκείνο που η αγορά έχει ταξινομήσει ως “war insurance”, με τη λογική ότι οι συνέπειες της μπορεί να είναι ανάλογες με αυτές του πολέμου, έτσι έχει ορίσει τις περιοχές που εκδηλώνεται η πειρατεία ως εμπόλεμες ζώνες.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που δημιουργεί η πειρατεία, πέρα από την απώλεια ανθρωπίνων ζωών και τη γενικότερη ανασφάλεια που προκαλεί, είναι το κόστος. Είναι πολύ δύσκολο να υπολογιστεί το συνολικό κόστος του φαινομένου της πειρατείας γιατί αυτού του είδους οι πληροφορίες συχνά δεν δημοσιοποιούνται από τους εμπλεκόμενους, έτσι και οι οργανισμοί που παρακολουθούν το θέμα συχνά υποβάλλουν ελλείψεις αναφορές (επιπλέον και λόγω της έλλειψης συνεργασίας μεταξύ τους). Τέλος είναι πολύ δύσκολο να υπολογιστεί το μακροοικονομικό κόστος από την πειρατεία το οποίο αθροίζεται στο συνολικό κόστος που πληρώνει η ανθρωπότητα για αυτή.

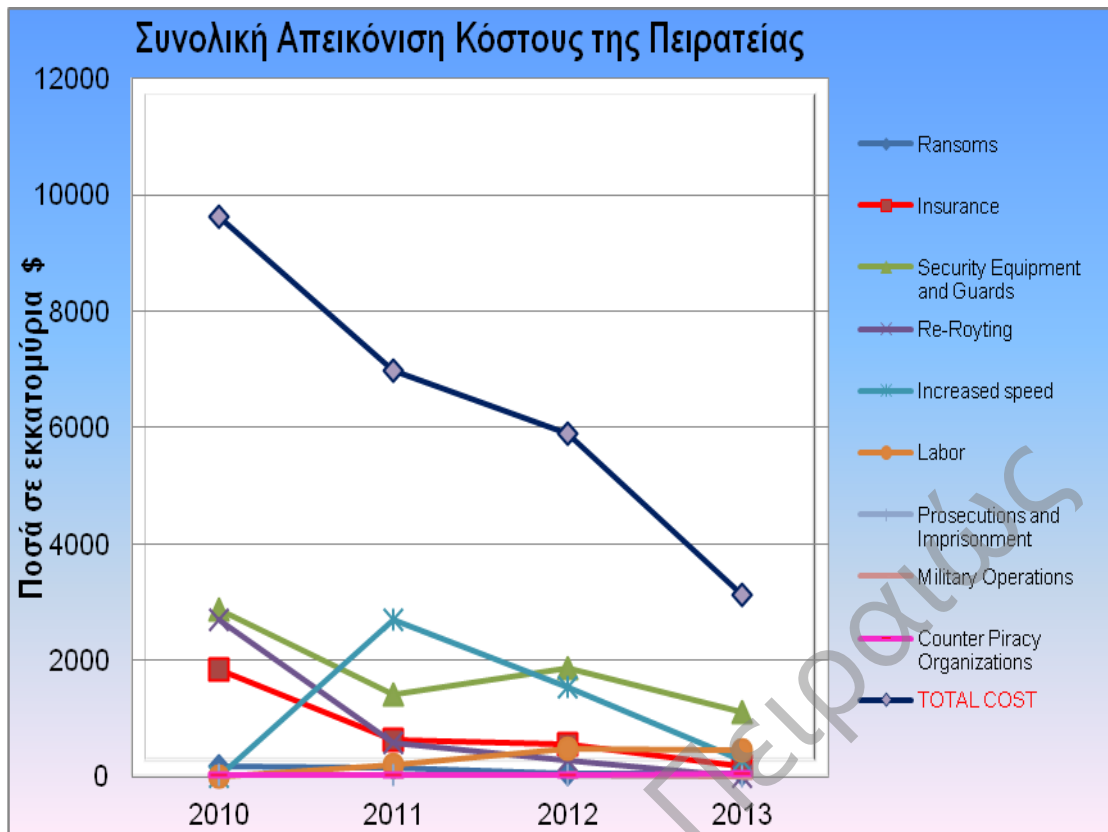
Όσον αφορά καθαρά την άμεση επίδραση της πειρατείας στη ναυπλιακή βιομηχανία, το κόστος έχει ταξινομηθεί ως εξής: στο κόστος αλλαγής δρομολογίου για αποφυγή των επικίνδυνων περιοχών, στο κόστος για την αγορά εξοπλισμού ασφαλείας από το πλοίο και την εκμίσθωση οπλισμένων φρουρών, στο κόστος των ναυτικών δυνάμεων που περιπολούν τις ευαίσθητες περιοχές και προστατεύουν την ασφαλή διέλευση των πλοίων, το κόστος λόγω αυξησεως της ταχύτητας των πλοίων όταν διέρχονται τις επικίνδυνες ζώνες, το εργασιακό κόστος που επιβαρύνεται από την προσαύξηση των ημερομισθίων των ναυτικών που εργάζονται στις επικίνδυνες περιοχές, το κόστος απονομής δικαιοσύνης (δικαστικά έξοδα, δημιουργία υποδομών) και τέλος το ασφαλιστικό κόστος που καλούνται να πληρώσουν οι εταιρίες προκειμένου να καλύψουν τον κίνδυνο της πειρατείας.

Η επανεμφάνιση του φαινομένου της πειρατείας δημιούργησε μια σειρά από κινδύνους που η ναυπλιακή και η ασφαλιστική αγορά θα πρέπει να εκτιμήσουν και να διαχειριστούν, στο Διάγραμμα 9.1, απεικονίζεται το συνολικό κόστος της πειρατείας για τη περίοδο 2010-2013 σύμφωνα με τα στοιχεία του OBP.

RISK	Million/year	Million/year	Million/year	Million/year
	2010	2011	2012	2013
Ransoms	176	160	63,5	43,2
Insurance	1830	635	550,7	186
Security Equipment and Guards	2863	1400	1855	1100
Re-Royting	2700	583,5	290	0
Increased speed		2700	1530	276
Labor		195	471,6	462,4
Prosecutions and Imprisonment	31	16,4	14,89	12
Military Operations	2000	1270	1090	999
Counter Piracy Organizations	19,5	21,3	24,8	45
TOTAL COST	9619,5	6981,2	5890,49	3123,6

Πίνακας 9.1 Ετήσιο κόστος της πειρατείας ανά κατηγορία κινδύνου και συνολικά για τα έτη 2010-2013 (Πηγή: OBP)

Μπορούμε να παρατηρήσουμε, ότι χρόνο με το χρόνο, παρατηρείτε σταδιακή μείωση του συνολικού κόστους ανά κατηγορία κινδύνου, αλλά και συνολικά, με αποτέλεσμα από τα δέκα περίπου δισεκατομμύρια δολάρια που κόστισε το 2010, να έχει μειωθεί στα περίπου τρία δισεκατομμύρια δολάρια το 2013. Για την καλύτερη κατανόηση της τάσης του κόστους με την επεξεργασία του Πίνακα 9.1 δημιουργήσαμε το Διάγραμμα 9.1, το οποίο μας δίνει μια εποπτική θεώρηση του συνολικού κόστους ανά κατηγορία κινδύνου και συνολικά. Από την ερμηνεία του διαγράμματος παρατηρούμε ότι όλες οι κατηγορίες του κόστους έχουν όμοια τάση, η οποία δείχνει σημαντική μείωση από το 2010 στο 2011, με εξαίρεση το κόστος αλλαγής δρομολογίου, το οποίο παρουσιάζει αύξηση εκείνη τη χρονιά. Αυτό σημαίνει ότι κατά τη διάρκεια του 2010, αρκετά πλοία αποφάσισαν να κινηθούν εκτός περιοχών πειρατείας. Η πολιτική αυτή φαίνεται να είχε αποτέλεσμα, καθώς ενώ αυξήθηκε το κόστος αλλαγής δρομολογίου, όπως προκύπτει από το Διάγραμμα 9.1, το ετήσιο συνολικό κόστος ήταν σημαντικά μικρότερο (κατά 3 δισεκατομμύρια δολάρια περίπου).



Διάγραμμα 9.1

Η συνολική απεικόνιση του κόστους της πειρατείας, ανά κατηγορία για τα έτη 2010-2013. Τα δεδομένα έχουν προκύψει από τις ετήσιες αναφορές για το κόστος της πειρατείας του οργανισμού OBP για τα έτη 2011-2014.

Εν συνεχεία, το 2011 παρατηρείται αύξηση του κόστους εξοπλισμού και φρουρών, και σημαντική μείωση του κόστους αλλαγής δρομολογίου. Αυτό σημαίνει ότι τα πλοία αρχίζουν να επιστρέφουν και πάλι στις κλασικές τους διαδρομές αλλά αυτή τη φορά προετοιμασμένα να αποκρούσουν τις πειρατικές επιθέσεις με ειδικό εξοπλισμό και οπλισμένους φρουρούς. Η στρατηγική αυτή αποδεικνύεται αποτελεσματική, καθώς παρατηρούμε όλες τις άλλες κατηγορίες κόστους να μειώνονται, αλλά κυρίως να μειώνεται κατά περίπου ένα δισεκατομμύριο δολάρια το συνολικό κόστος. Εδώ θα πρέπει να επισημάνουμε ότι το 2011, ήταν η χρονιά όπου με τη συνεργασία όλων των κορυφαίων οργανισμών κρατικών και μη, που ασχολούνται με την πειρατεία, εκδόθηκε ο οδηγός "Best Management Practice 4", ο οποίος εκ του αποτελέσματος μπορούμε να κρίνουμε ως επιτυχημένο. Κατά τη διάρκεια του επομένου έτους (2012) βλέπουμε ότι το υψηλότερο κόστος ανά κατηγορία, ήταν αυτό του εξοπλισμού και οπλισμένων φρουρών, σαν συνέχεια της επιτυχημένης πρακτικής του προηγούμενου έτους. Το κόστος αλλαγής

δρομολογίου έχει πλέον εκλείψει, πράγμα που σημαίνει ότι τα πλοία πλέον δεν αλλάζουν την πορεία τους να αποφύγουν τους πειρατές, αλλά μάλλον είναι έτοιμα να τους αντιμετωπίσουν. Όλες οι επιμέρους κατηγορίες κόστους παρουσιάζουν μείωση με αποτέλεσμα το συνολικό κόστος να μειώνεται για το έτος 2012-2013 κατά περίπου 2,5 δισεκατομμύρια δολάρια. Αυτό δε σημαίνει όμως ότι η πειρατεία τείνει να εξαλειφθεί. Αν παρατηρήσουμε προσεκτικά το Διάγραμμα 9.1 θα δούμε ότι το λεγόμενο “εργατικό κόστος”, το οποίο παραμένει σχεδόν σταθερό, εμπεριέχει και το κόστος περίθαλψης ή αποζημίωσης των τραυματισμένων ή νεκρών ναυτικών, άρα μπορούμε να το ερμηνεύσουμε ως αποτέλεσμα κλιμάκωσης της βίας μεταξύ των δύο πλευρών (πειρατές – φρουροί και ναυτικοί). Η συνολική στρατηγική παραμένει βεβαία αποτελεσματική αφού το συνολικό κόστος έχει μειωθεί σήμερα περίπου στο 30% του αντιστοίχου μεγέθους το 2010.

Τα χρήματα που διακινούνται γύρω από την πειρατεία τα πληρώνουν συνήθως οι ασφαλιστικές εταιρίες ή οι εφοπλιστές. Μέρος αυτών ως αμοιβή εισπράττουν οι διαπραγματευτές και οι εταιρίες που διαχειρίζονται τις πληρωμές, ένα πολύ μικρό ποσοστό παίρνουν οι πειρατές που έκανα το ρεσάλτο, οι τοπικές κοινωνίες επωφελούνται και αυτές σε ένα ποσοστό, για την υποστήριξη των πειρατών, αλλά το μεγαλύτερο ποσοστό το εισπράττουν οι διοργανωτές-χρηματοδότες των επιχειρήσεων. Αυτοί στη συνέχεια με ένα μέρος των χρημάτων επενδύουν σε νόμιμες επιχειρήσεις (κυρίως αγορά ακινήτων) και με τα υπόλοιπα επαναχρηματοδοτούν νέες παράνομες δραστηριότητες. Εφόσον οι πειρατές συνεχίζουν να εισπράττουν λύτρα και επόμενος να αποκτούν πρόσβαση σε εξοπλισμό θα πρέπει να αναρωτηθούμε που μπορεί να οδηγήσει ο ανταγωνισμός των εξοπλισμών μεταξύ των δυο πλευρών όταν οι συγκρούσεις γίνονται με βαρύ οπλισμό.

Με γνώμονα λοιπόν την πρόληψη και την αποφυγή κλιμάκωσης της βίας, διεθνείς οργανισμοί όπως ο ΙΜΟ και η Παγκόσμια Τράπεζα, έχουν πάρει πρωτοβουλίες στο να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα εκεί που γεννάτε, δηλαδή στην ξηρά. Έτσι έχει επιχειρηθεί η ανασύσταση του κράτους και τη δημιουργία δομών ελέγχου, αλλά η χρηματοδότηση αναπτυξιακών δράσεων που θα δώσουν εναλλακτικές λύσεις στον τοπικό πληθυσμό ώστε να φτάσει στο σημείο να απεξαρτηθεί από την ανάγκη της πειρατείας, ως μέσο επιβίωσης

και να την αποκηρύξει. Επιπλέον η παγκοσμία κοινότητα έχει αντιληφθεί ότι πρέπει να εμποδίσει τις “ληστρικές” επιδρομές τρίτων στον εθνικό πλούτο της χώρας (αλιεία, ορυχεία κτλ.), που στερούν τις προοπτικές ανάπτυξης των ντόπιων και ενισχύουν την τάση για εγκληματικότητα και αποδέχονται ή συμμετέχουν στην πειρατεία.

9.2 Οι διαπιστώσεις από τη δημιουργία του μοντέλου.

Δημιουργήσαμε ένα μοντέλο πρόβλεψης για την πειρατεία που θα μπορούσαμε να το χαρακτηρίσουμε ως “Γενικό μοντέλο πρόβλεψης Πειρατείας Πλοίων”. Το μοντέλο προκύπτει από την καταγραφή των περιστατικών που συνέβησαν σε κάθε γωνιά του πλανήτη την τελευταία πενταετία, επίσης οι επιλογή των κατηγορικών μεταβλητών έγινε με τέτοιο τρόπο που να καλύπτονται όλα τα ενδεχόμενα, όπου, όπως και όποτε προκύψουν. Για να επιτευχθεί ο στόχος μας αναζητήσαμε καταγεγραμμένα περιστατικά πειρατείας σε διάφορες βάσεις δεδομένων, όμως η πρόσβαση στις πηγές αυτές δεν κατέστη δυνατή. Έτσι καταφύγαμε στις μηνιαίες αναφορές του IMO για την πειρατεία, τις οποίες κωδικοποιήσαμε και σχημάτισαμε μια δική μας βάση δεδομένων. Μέσα από τις αναφορές αυτές του IMO, κάνοντας μια ανασκόπηση της πειρατικής δράσης για την τελευταία πενταετία (2009-2013) και καταγράψαμε 2050 περιστατικά. Ενδεικτικό μέρος των δεδομένων αυτών παρουσιάζεται στο Παράρτημα Β. Η διαδικασία αυτή αποδείχτηκε ιδιαίτερα επίπονη και χρονοβόρα, αλλά το αποτέλεσμα ήταν ικανοποιητικό. Από το δείγμα αυτό, δημιουργήσαμε δέκα κατηγορικές μεταβλητές. Ως εξαρτημένη μεταβλητή του μοντέλου ορίσαμε τη δίτιμη μεταβλητή που αναφέρεται στην επιτυχία ή αποτυχία μιας πειρατικής επίθεσης, και όλες τις άλλες ως ανεξάρτητες μεταβλητές. Η φύση των μεταβλητών μας (κατηγορικές) επέβαλε να επιλέξουμε τη λογιστική παλινδρόμηση για την επεξεργασία των δεδομένων και τη δημιουργία του μοντέλου μας.

Στη ανάλυση του δείγματος μας συμμετείχε το 100% του δείγματος (2050 καταγραφές). Με τη μέθοδο της βηματικής παλινδρόμησης και μια σειρά έλεγχων επιβεβαιώσαμε την αξιοπιστία του μοντέλου μας. Τα τεστ αυτά είναι: οι τιμές έλεγχου Chi-square σε κάθε βήμα της παλινδρόμησης, οι δείκτες “Cox

& Snell Square” και “Nagelkerke R Square”, Ο δείκτης -2LL, το “Hosmer και Lemeshow Test”.

Έτσι καταλήξαμε σε μια εξίσωση με επτά προβλεπτικές μεταβλητές: X_1 =Μέγεθος Πλοίων, X_4 =Είδος Επίθεσης, X_5 =Χρόνος Επίθεσης, X_6 =Τύπος Πλοίου, X_7 =Περιοχή Επίθεσης, X_8 =Εποχή, X_9 =Χωρικά Ύδατα. Η αρχική εξίσωση περιελάμβανε και τις μεταβλητές X_2 =Σημαία, X_3 =Είδος Βοήθειας, οι οποίες απορρίφθηκαν κατά τη διαδικασία ως στατιστικά μη σημαντικές.

Με βάση τον Πίνακα 8.10, το μοντέλο μας είναι αξιόπιστο και μας δίνει αξιοπιστία πρόβλεψης 86,9% για τις επιτυχημένες επιθέσεις, 77,2% για τις αποτυχημένες ή 83,1% συνολική επιτυχία πρόβλεψης.

Η τελική εξίσωση είναι:

$$\ln \frac{E}{1-E} = A + B_1 X_1 + B_4 X_4 + B_5 X_5 + B_6 X_6 + B_7 X_7 + B_8 X_8 + B_9 X_9$$

Οι τιμές του σταθερού όρου καθώς και των συντελεστών του B, λαμβάνονται από τον Πίνακα 8.11 κατά περίπτωση που ερμηνεύεται από τον Πίνακα 8.3.

Έτσι προκύπτουν τα ακόλουθα:

- Τα πλοία μεγέθους 5-35000 τόνων, αντιμετωπίζουν τον μεγαλύτερο κίνδυνο
- Κατά κανόνα οι επιθέσεις γίνονται με ελαφρύ οπλισμό
- Οι επιθέσεις γίνονται κατά κανόνα τη νύχτα
- Ο τύπος πλοίου που δέχεται το μεγαλύτερο κίνδυνο είναι τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου
- Η πιο επικίνδυνη περιοχή για την εμφάνιση του φαινομένου είναι η Ανατολική Αφρική
- Το καλοκαίρι είναι η εποχή που προτιμούν οι πειρατές να κάνουν τις επιθέσεις τους
- Οι επιθέσεις γίνονται κατά κανόνα σε διεθνή χωρικά ύδατα.

9.3 Η σύνδεση με την ασφαλιστική αγορά.

Με το φαινόμενο της πειρατείας απασχολείτε μεγάλο μέρος της ασφαλιστικής (ναυτασφαλιστής) αγοράς δεδομένου ότι αποτελεί το μεγαλύτερο ασφαλιστικό κίνδυνο στη ναυτιλία, άρα έχει και τα υψηλότερα ασφάλιστρα έναντι των άλλων ναυτιλιακών κινδύνων. Επειδή όπως γνωρίζουμε τα πόσα που διακινούνται στη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι αξιόλογα, έχει μεγάλη αξία ο ακριβής υπολογισμός του μεγέθους των ενδεχόμενων ζημιών, τόσο από την πλευρά των ασφαλιστικών εταιριών, για τον υπολογισμό του ασφαλίστρου, όσο και από την πλευρά των πλοιοκτητών που με κάθε τρόπο προσπαθούν να μειώσουν το λειτουργικό τους κόστος. Το δικό μας μοντέλο πρόβλεψης μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο για τον υπολογισμό του ασφαλίστρου, με τη μέθοδο του καθαρού ασφαλίστρου, καθώς μπορεί να προβλέψει με μεγάλη ακρίβεια την πιθανότητα πειρατείας και κατ' επέκταση, την έκθεση στον κίνδυνο για κάθε πλοίου σε κάθε περιοχή. Αποτέλεσμα αυτού ενδεχομένως να είναι ένα πιο "δίκαιο" ασφάλιστρο για την πειρατεία.

Τέλος θα πρέπει να επισημάνουμε ότι δεδομένου ότι το 80% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται με πλοία, η οποιαδήποτε επιβάρυνση ή ελάφρυνση του κινδύνου της πειρατείας, επιδρά μακροοικονομικά στο τελικό κόστος του προϊόντος που πληρώνει ο καταναλωτής άρα η μείωση του κινδύνου της πειρατείας θα έχει αντίκτυπο στην παγκόσμια κοινότητα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

Κασίμης, Ι., (2011). Σημειώσεις σεμιναρίου SBE College με Θέμα: Ναυτική Ασφάλιση, Αθήνα.

Κουκούμης, Δ., (2009). *Ασφάλιση Πλοίου*, Διπλωματική εργασία στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιά, Πειραιάς.

Μπότση, Μ., (2012). Η θαλάσσια πειρατεία εξελίσσεται σε θαλάσσια τρομοκρατία;, *Maritime Economics, press*, τεύχος 19, σελ 10-11.

Μυλωνόπουλος, Δ., Αλεξόπουλος, Α., Μυλωνοπούλου-Μοίρα Π., (2000), *Ναυτιλιακές Γνώσεις*, ΟΕΔΒ, Αθήνα.

Νικήτα, Ε., (2012). Έννοιες Στατιστικής και Εφαρμογές με το SPSS, Διδακτορική Διατριβή για το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη.

Ντζούφρας, Ι., & Περπέρογλου, Α., (2009). Εισαγωγή στη Βιοστατιστική και Επιδημιολογία, Έκδοση 4.2, Αθήνα, 113-135.

Παπαμανόλη, Σ., (2007). *Τα P&I Clubs: Το θεσμικό πλαίσιο της Συνεταιριστικής Ασφάλισης στην Ελλάδα*, Διπλωματική Εργασία στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιά.

Παπαριστοδήμου, Γ., (2005), *Ναυτική Ασφάλιση*. Διπλωματική εργασία, στον τομέα Οικονομικής Θαλασσίων Μεταφορών της Σχολής Μηχανολόγων Μηχανικών Του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου Αθήνα.

Πολάτος, Σ., (2012). *Η αντιμετώπιση του φαινομένου της Πειρατείας στο κέρασ της Αφρικής*, Διπλωματική εργασία Ανώτατης Σχολής Πολέμου, ΓΕΕΘΑ, Θεσσαλονίκη.

Προκοπίου, Γ., (2012). *War Insurance*, Σημειώσεις σεμιναρίου SBE College με θέμα: Ναυασφαλίσεις, η περίπτωση του War Insurance, Αθήνα.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Bellish, J., (2013). The Economic cost of Somali Piracy 2012, A working paper of Ocean Beyond Piracy, Denmark 2013.

Berketis, G., (2011). Piracy Analysis, News letter June 2011 v11/26, International Maritime Bureau.

BIMCO & Others, (2011). Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy, Version 4, Witherby Publishing Group Ltd, Scotland, UK.

Bowden, A., (2010). The Economic Cost of Maritime Piracy, One Earth Future Working Paper, USA.

Brouno, P., (2013). What is the Cause of Sea Piracy?, About: Money, Maritime Safety and Security. Available at <http://maritime.about.com>.

Cassese, A., (2003). International Criminal Law, Oxford, New York, 2003, page 284.

Derrington, S., (2013). Marine Insurance Act 1909- Criticisms, Find Law, Australia. Available at <http://www.findlaw.com.au/articles>.

Diop, M., Bella, B., Quy-Toan Do, (2013). The Pirates of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation, The World Bank Regional Vice-Presidency for Africa report 2013, Washington DC.

Green, M.R., (2014). Historical development of Insurance, Encyclopedia Britannica. Available at <http://www.britannica.com>.

Hahn, L., (2013). Juvenile Justice and Piracy: Prosecutions of Juvenile Pirates in the United States, a George Mason Law Review, USA.

Holds, L., (2010). Defining Piracy. Maritime Terrorism Research Center, Herzliya, Israel. Available at <http://www.maritimeterrorism.com>.

Houben, M., (2013). Reconstituting the Somali Marine Forces and Enhancing their Land-based Capabilities, European External Action Service 3rd UAE Counter Piracy Conference, Briefing Paper, Dubai.

Huggins, J., (2012). The Military Response: Successes and Outstanding challenges, second United Arab Emirates Counter Piracy Conference, 'A Regional Response to Maritime Piracy: Enhancing Public-Private Partnerships and Strengthening Global Engagement', Dubai.

Huggins, J., (2013). The Cost of Piracy: Moving from Mitigation to Investment, Briefing Paper, 3rd UAE Counter Piracy Conference, Dubai.

ITF, (2012). Flags of Convenience List, International Transport Worker Federation. Available at <https://www.itfglobal.org>.

IMO, (2010). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Issued monthly, Acts reported during January to December 2009, MSC.4 (Circ.130, 134, 135, 137, 138, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146,) London.

IMO, (2011). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Issued monthly, Acts reported during January to December 2010, MSC.4 (Circ.148, 149, 150, 154, 155, 156, 157,158, 159, 160, 161, 164) London.

IMO, (2012). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Issued monthly, Acts reported during January to December 2011, MSC.4 (Circ.167, 168, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179) London.

IMO, (2013). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Issued monthly, Acts reported during January to December 2012, MSC.4 (Circ.181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192) London.

IMO, (2014). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Issued monthly, Acts reported during January to December 2013, MSC.4 (Circ.193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201) London.

Jekns, E., (2011). Short History of English Law, London 1912, 93-201 & 343-344.

Macedo, St., (2004). «Principles of Princeton» on Universal Jurisdiction: Universal Jurisdiction, National Courts and the Prosecution of Serious Crimes Under International Law, University of Pennsylvania, Philadelphia.

Mitropoulos, E.E., (2011). World Maritime Day 2011, Circular letter No.3210/2011 of Secretary-General of the International Maritime Organization, London.

Mo, J., (2002). Options to Combat Maritime Piracy in Southeast Asia, Ocean Development & International Law, 33-34 & 343-358.

Neptunus, J., (2005). The History, Evolution & Legislative Framework of Marine Insurance in England, Revue / Neptunus, Law Review (E-Journal), Printemps / Spring 2005.

Noussia, K., (2005). Maritime Law, Marine Insurance, School of Law, University of Southampton, UK, 31-39.

OECD, Flags of convenience ,definition, Available at <http://www.oecd.org>.

OBP, (2010). Evolution of Piracy: Historical Piracy, An Ocean Beyond Piracy essay, USA.

Ocean Beyond Piracy, (2014). The State of Maritime Piracy of East Africa 2013, USA.

One Earth Future, (2012). The Economic cost of Somali Piracy 2011, a working of Paper Ocean Beyond Piracy, USA.

Osei-Tutu, J.A., (2013). The Root Causes of the Somali Piracy. Kofi Annan International Peacekeeping Training Center (KAIPTC), Ghana, 10-11.

ROBINSON, M., (2004) Universal Jurisdiction, National Courts and the Prosecution of Serious Crimes Under International Law, University of Pennsylvania, USA, 16.

SKULD P&I CLUB, (2009). Introduction to P&I Insurance for Mariners 3d Edition, July 2009.

United Nations Convention on the Law of the Sea, Definition of Piracy, Mondego Bay, Jamaica, Article 101.

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships, the Assembly A 26/Res.1025, 18 January 2010.

Vestergaard, M., Conor S., Brandt K., Purser B., Randall H., Roy K., (2013). The State of Maritime Piracy 2013. Oceans Beyond Piracy Project, One Earth Future Foundation.

Widd, P.G., (2008). The Seafarer, Piracy And The Law: A Human Rights Approach, University of Greenwich, 21-58.

World Bank, (2013). Pirate Trails: Tracking the Illicit Financial Flows from Pirate Activities off the Horn of Africa. A World Bank Study. Washington, DC: World Bank.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΠΙΝΑΚΑΣ Α-1

Συνολικό κόστος της πειρατείας για το έτος 2010 (Πηγή: OBP)

Total cost 2010	
Ransoms	176 million
Insurance	460 million- 3.2 billion
Security Equipment and Guards	363 million-2,5 billion
Re-Royting	2,4-3 billion
Increased speed	
Labor	195 million
Prosecutions and Imprisonment	31 million
Military Operations	2 billion
Counter Piracy Organizations	19,5 million
Total cost	7-12 billion

ΠΙΝΑΚΑΣ Α-2

Συνολικό κόστος της πειρατείας για το έτος 2011 (Πηγή: OBP)

Total cost 2011	
Ransoms	160 million
Insurance	635 million
Security Equipment and Guards	1,64-1,16 billion
Re-Royting	486-681 milion
Increased speed	2,71 billion
Labor	195 million
Prosecutions and Imprisonment	16,4 million
Military Operations	1,27 billion
Counter Piracy Organizations	21,3 million
Total cost	6,6- 6,9 billion

ΠΙΝΑΚΑΣ Α-3

Συνολικό κόστος της πειρατείας για το έτος 2012 (Πηγή: OBP)

Total cost 2012	
Ransoms	63,5 million
Insurance	550,7 million
Security Equipment and Guards	1,65-2,06 billion
Re-Royting	290,5 milion
Increased speed	1,53 billion
Labor	471,6 million
Prosecutions and Imprisonment	14,89 million
Military Operations	1,09 billion
Counter Piracy Organizations	24,8 million

ΠΙΝΑΚΑΣ Α-4
Συνολικό κόστος της πειρατείας για το έτος 2013 (Πηγή: ΟΒΡ)

	Total cost 2013
Ransoms	43,2 million
Insurance	186 million
Security Equipment and Guards	1-1,2 billion
Re-Royting	0
Increased speed	276 million
Labor	462,4 million
Prosecutions and Imprisonment	12 million
Military Operations	999 million
Counter Piracy Organizations	45 million

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Παρακάτω στον πίνακα Β-1 παρουσιάζεται ενδεικτικά μέρος του δείγματος της ερευνάς μας. Η κατηγοριοποίηση της στήλης "ANEX" έχει να κάνει: 1 = επιτυχημένη επίθεση, 2 = αποτυχημένη επίθεση. Στη στήλη "Χωρικά Ύδατα" η κωδικοποίηση είναι ως ακολούθως: Ι = διεθνή χωρικά ύδατα, Τα = εντός εθνικών χωρικών υδάτων, Ρ = εντός λιμανιού. Η στήλη Μέρα / Νύχτα, περιγράφει όπου: Μ = Μέρα, Ν = Νύχτα. Η στήλη "Είδος επίθεσης" έχει κωδικοποιηθεί ως: 1 = Χωρίς όπλα ή με αυτοσχέδια όπλα, 2 = Με μαχαίρια-σπαθιά, 3 = Με όπλα, 4 = Με βαρύ οπλισμό. Τέλος η στήλη "Είδος Βοήθειας" έχει κωδικοποιηθεί ως εξής: 1 = Δεν έλαβαν βοήθεια, 2 = Έλαβαν από τις αρχές της χώρας, 3 = Έλαβαν από διεθνείς ομάδες προστασίας, 4 = Έλαβαν από άλλες πηγές. Όλα τα δεδομένα έχουν προκύψει από τις μηνιαίες αναφορές του IMO για την πειρατεία, στη στήλη A/A αναφέρεται ο αύξων αριθμός που έχει δώσει ο IMO στην εκάστοτε μηνιαία αναφορά.

ΠΙΝΑΚΑΣ Β-1

Ενδεικτικά δεδομένα εκ του συνόλου του δείγματος (Πηγή:IMO)

A/A	ANEX	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΟΝΟΜΑ	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΣΗΜΑΙΑ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΠΙΘΕΣΗΣ	ΧΩΡ. ΥΔΑΤΑ	ΜΕΡΑ/ΝΥΧΤΑ	ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΘΕΣΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ
201	1	Aug2013	DANAI 6	Product tanker	Thailand	949	MALACCA STRAIT	I	N	3	1
201	1	Aug2013	BAHTERA MULIA	Tug	Malaysia	2245	MALACCA STRAIT	T	N	1	2
201	1	Aug2013	NADIR	Container ship	Marshall Islands	21199	INDIAN OCEAN	T	N	2	1
201	1	Aug2013	MARE NOSTRUM	Tanker	Italy	59611	SOUTH CHINA SEA	P	M	1	1
201	1	Aug2013	ST. MICHAELIS	Product tanker	Hong Kong, China	30068	INDIAN OCEAN	P	N	1	2
201	1	Aug2013	KOTA HARTA	Container ship	Singapore	13272	INDIAN OCEAN	P	N	1	2
201	1	Aug2013	STAR MANX	Oil tanker	Isle of Man	-	INDIAN OCEAN	P	N	1	2
201	1	Aug2013	SP ATLANTA	Chemical tanker	Marshall Islands	5256	WEST AFRICA	P	N	3	1
201	1	Aug2013	HENRIETTE SCHULTE	Container ship	Liberia	16281	INDIAN OCEAN	P	N	2	2
201	1	Aug2013	KAYU EBONI	Bulk carrier	Panama	39385	SOUTH CHINA SEA	P	N	2	1
201	1	Aug2013	MORESBY 9	Product tanker	Honduras	1321	SOUTH CHINA SEA	P	N	2	4
201	1	Aug2013	TEQUILA	Bulk carrier	Marshall	19800	SOUTH	P	N	1	1

			SUNRISE		Islands		CHINA SEA				
201	1	Aug2013	BRAHMAN EXPRESS	Livestock carrier	Philippines	7727	SOUTH CHINA SEA	P	M	1	2
201	1	Aug2013	NAME WITHHELD	Bulk carrier	Marshall Islands	19846	SOUTH CHINA SEA	P	N	1	2
201	1	Aug2013	UNKNOWN	General cargo ship	Marshall Islands	19846	SOUTH CHINA SEA	P	N	1	1
201	1	Aug2013	VIOLETTA	Container ship	Marshall Islands	17360	INDIAN OCEAN	P	N	1	1
201	2	Aug2013	FPMC 25	Product tanker	Liberia	28458	WEST AFRICA	P	N	1	1
200	1	July2013	COTTON	Tanker	Malta	23248	WEST AFRICA	I	M	1	1
200	1	July2013	OCEAN CENTURION	Product tanker	Marshall Islands	23328	WEST AFRICA	I	M	3	2
200	1	July2013	CONCORD	Chemical tanker	Marshall Islands	27357	EAST AFRICA	I	M	4	1
200	1	July2013	AFRAMAX RIO	Oil tanker	Panama	57948	SOUTH CHINA SEA	T	M	2	1
200	1	July2013	LG ASPHALT 1	Tanker	Malaysia	1642	SOUTH CHINA SEA	T	N	3	1
200	1	July2013	SURYA WIRA 5	Tug	Singapore	271	SOUTH CHINA SEA	T	N	2	1
200	1	July2013	SURYA WIRA 2	Tug	Singapore	191	SOUTH CHINA SEA	T	N	2	1
200	1	July2013	REEFERENCE POINT	LPG tanker	Panama	44490	SOUTH CHINA SEA	T	M	2	2
200	1	July2013	SANKO MERCURY	Bulk carrier	Liberia	30488	SOUTH CHINA SEA	P	M	1	1
200	1	July2013	RENOVATION	Landing craft	Gabon	848	WEST AFRICA	P	N	3	1
200	1	July2013	KIRANA TRITYA	Product tanker	Singapore	13203	SOUTH CHINA SEA	P	N	2	1
200	1	July2013	HONG KONG BRIDGE	Container ship	Singapore	98747	MEDITERANEAN SEA	P	N	1	1
200	1	July2013	TORM LOIRE	Chemical tanker	Denmark	23246	INDIAN OCEAN	P	M	1	2
200	1	July2013	GLOBAL PEACE	Chemical tanker	Hong Kong, China	11623	SOUTH CHINA SEA	P	M	1	1
200	1	July2013	MARY SCHULTE	Container ship	Liberia	20624	MEDITERANEAN SEA	P	N	1	1
200	1	July2013	ATHOS	Bulk carrier	Cayman Islands (United Kingdom)	30012	WEST AFRICA	P	N	1	1
200	2	July2013	LOULOU	Product tanker	Nigeria	3581	WEST AFRICA	I	M	3	1
200	2	July2013	HIGH JUPITER	Chemical tanker	Hong Kong, China	29733	WEST AFRICA	I	M	4	1
199	1	June2013	BOURBON ARETHUSE	Supply ship	Saint Vincent and the Grenadines	1969	WEST AFRICA	I	N	1	1
199	1	June2013	SHAHE FAIZE NOORI	Dhow	India	764	EAST AFRICA	I	M	1	1
199	1	June2013	PU2417	Tug	Singapore	288	SOUTH CHINA SEA	T	N	3	1
199	1	June2013	ADOUR	Chemical tanker	France	8602	WEST AFRICA	T	N	3	1
199	1	June2013	KING RIVER	Product tanker	Malaysia	378	SOUTH CHINA SEA	T	M	2	3
199	1	June2013	ESHIPS LIWA	Chemical	Hong Kong,	29266	EAST	P	N	2	2

				tanker	China		AFRICA					
199	1	June2013	RHINO	Chemical tanker	Singapore	25432	WEST AFRICA	P	-	1	2	
199	1	June2013	SPAR LIBRA	Bulk carrier	Norway	32474	SOUTH CHINA SEA	P	N	1	1	
199	1	June2013	BANDAI V	Chemical tanker	Panama	2826	SOUTH CHINA SEA	P	M	2	1	
199	1	June2013	ANNA-BARBARA	Bulk carrier	Liberia	30811	SOUTH CHINA SEA	P	N	1	1	
199	1	June2013	SENTOSA RIVER	Oil tanker	Singapore	59258	SOUTH CHINA SEA	P	N	1	1	
199	1	June2013	EAGLE SAN JUAN	Oil product tanker	Singapore	80783	SOUTH CHINA SEA	P	N	1	1	
199	1	June2013	NAME WITHHELD	Tanker	Singapore	80783	SOUTH CHINA SEA	P	N	2	1	
199	1	June2013	CSK BRILLIANCE	Bulk carrier	Hong Kong, China	94051	SOUTH CHINA SEA	P	N	2	1	
199	1	June2013	GOLDEN AVENUE	Chemical tanker	Liberia	6149	INDIAN OCEAN	P	N	2	2	
199	1	June2013	CMA CGM KAILAS	Container ship	Panama	21971	SOUTH CHINA SEA	P	N	2	1	
199	1	June2013	OCEAN GARNET	Bulk carrier	Hong Kong, China	51209	SOUTH CHINA SEA	P	N	2	1	
199	1	June2013	LANGENES	General cargo ship	Norway	4043	WEST AFRICA	P	N	3	1	
198	1	May2013	MADONNA I	Tanker	Panama	11438	WEST AFRICA	I	N	3	1	
198	1	May2013	CREST JADE 1	Tug	Singapore	472	MALACCA STRAIT	I	N	1	1	
198	1	May2013	TCL 4401	Tug	Singapore	472	SOUTH CHINA SEA	I	N	1	1	
198	1	May2013	MATRIX I	Product tanker	Nigeria	3338	WEST AFRICA	I	N	3	1	
198	1	May2013	PKFB (U2) 1532	Fishing vessel	Malaysia	-	SOUTH CHINA SEA	T	N	1	1	
198	1	May2013	NORD MUMBAI	Bulk carrier	Singapore	22746	SOUTH AMERICA (P)	T	N	1	2	
198	1	May2013	SAM HAWK	Bulk carrier	Hong Kong, China	31760	SOUTH CHINA SEA	T	N	1	1	
198	1	May2013	CREST 2825	Barge carrier	Singapore	3344	SOUTH CHINA SEA	T	N	1	1	
198	1	May2013	CREST 289	Barge carrier	Singapore	2620	SOUTH CHINA SEA	T	N	1	1	
198	1	May2013	ARDMORE CAPELLA	Chemical tanker	Marshall Islands	11290	SOUTH AMERICA (P)	T	-	1	2	
198	1	May2013	RIO EIDER	Container ship	Liberia	27059	SOUTH AMERICA (P)	T	M	3	1	
198	1	May2013	GANDHI	Chemical tanker	Liberia	25400	MEDITERANEAN SEA	P	N	1	1	
198	1	May2013	KOHINOOR	General cargo ship	Panama	20236	SOUTH CHINA SEA	P	N	2	1	
198	1	May2013	APL LE HAVRE	Container ship	Singapore	113735	MEDITERANEAN SEA	P	N	1	1	
198	1	May2013	GOLDEN ADVENTURE	Chemical tanker	Liberia	6153	INDIAN OCEAN	P	N	2	1	
198	1	May2013	B ELEPHANT	Tanker	Marshall Islands	161969	MEDITERANEAN	P	N	1	1	

							SEA					
198	1	May2013	ANNA-BARBARA	Bulk carrier	Liberia	30811	SOUTH CHINA SEA	P	M	2	1	
198	1	May2013	GLOBAL F	Bulk carrier	Liberia	38364	MEDITERANEAN SEA	P	N	1	2	
198	2	May2013	CMA CGM AFRICA FOUR	Container ship	Bahamas	40827	WEST AFRICA	I	M	3	1	
198	2	May2013	FRIO ATHENS	Refrigerated cargo carrier	Vanuatu	8519	WEST AFRICA	I	M	3	1	
198	2	May2013	CAP PORTLAND	Container ship	Liberia	22914	SOUTH AMERICA (P)	I	N	1	2	
198	2	May2013	SEAPRIDE	Product tanker	Malta	29925	WEST AFRICA	I	N	3	2	
198	2	May2013	CENTENARIO BLU	Bulk carrier	Panama	31244	WEST AFRICA	I	M	3	1	
198	2	May2013	SE PELAGICA	General cargo ship	Singapore	9627	EAST AFRICA	I	M	4	1	
198	2	May2013	CAP LARA	Tanker	Greece	81324	WEST AFRICA	T	N	1	2	
198	2	May2013	NADESHIKO GAS	LPG tanker	Panama	45812	PERSIAN GULF	T	M	3	1	
198	2	May2013	MARIELLA BOTTIGLIERI	Chemical tanker	Italy	25063	WEST AFRICA	P	N	1	2	
170	2	March2011	GAS LOMBOK	Tanker	Singapore	9126	ARABIAN SEA	I	M	1	1	
170	2	March2011	ARGENT GERBERA	Chemical tanker	Marshall Islands	20275	EAST AFRICA	I	M	1	1	
170	2	March2011	CHARIOT	General cargo ship	Saint Vincent and the Grenadines	845	INDIAN OCEAN	I	M	3	1	
170	2	March2011	KMC RHINO	Tug	Comoros	391	EAST AFRICA	I	M	3	1	
170	2	March2011	MAERSK ALABAMA	Container ship	United States	14120	EAST AFRICA	I	M	1	1	
170	2	March2011	NEW CENTURY	Oil tanker	Marshall Islands	41994	EAST AFRICA	I	M	1	1	
170	2	March2011	RT CHAMPION	Tug	Malta	462	INDIAN OCEAN	I	N	1	1	
170	2	March2011	RT LEADER	Tug	Malta	462	INDIAN OCEAN	I	N	1	1	
170	2	March2011	VANCOUVER BRIDGE	Container ship	Panama	54519	INDIAN OCEAN	I	N	4	1	
170	2	March2011	SAGITTARIUS LEADER	Vehicle carrier	Panama	61804	INDIAN OCEAN	I	N	1	1	
170	2	March2011	ACHILLEAS	Bulk carrier	Panama	22953	EAST AFRICA	I	M	3	1	
170	2	March2011	PORT UNION	Chemical tanker	Marshall Islands	29998	EAST AFRICA	I	M	1	1	
170	2	March2011	EMPEROR	Bulk carrier	Liberia	22064	EAST AFRICA	I	M	3	1	
170	2	March2011	EIDE TRADER	Heavy load carrier	Marshall Islands	7270	EAST AFRICA	I	M	1	1	
170	2	March2011	NEW CENTURY	Oil tanker	Marshall Islands	41994	EAST AFRICA	I	M	1	1	
170	2	March2011	E.R.COPENHAGEN	Container ship	Germany	25630	EAST AFRICA	I	M	1	1	
170	2	March2011	AL-NOUF	Tanker	Liberia	54916	EAST AFRICA	I	M	4	1	
170	2	March2011	CAPE BON	Oil tanker	Marshall Islands	25108	WEST AFRICA	I	M	1	1	
170	2	March2011	RENA	General cargo ship	Malaysia	1238	SOUTH CHINA SEA	I	M	2	1	
170	2	March2011	RIO GRANDE EXPRESS	Container ship	Hong Kong, China	39941	EAST AFRICA	I	-	1	1	
170	2	March2011	LR2 POSEIDON	Tanker	Hong Kong, China	59172	INDIAN OCEAN	I	M	1	1	
170	2	March2011	AVOCET	Bulk carrier	Marshall Islands	31135	EAST AFRICA	I	M	3	1	
170	2	March2011	MSC EVA	Container ship	Panama	151559	INDIAN OCEAN	I	M	3	1	

170	2	March2011	FRONT ALFA	Tanker	Marshall Islands	79918	EAST AFRICA	I	N	3	1
170	2	March2011	AVOCET	Bulk carrier	Marshall Islands	31135	INDIAN OCEAN	I	M	3	1
170	2	March2011	CHEM NORMA	Chemical tanker	Marshall Islands	11939	SOUTH CHINA SEA	I	M	1	1
170	2	March2011	CHEM NORMA	Chemical tanker	Marshall Islands	11939	SOUTH CHINA SEA	I	N	1	1
170	2	March2011	PROSPER	Container ship	Marshall Islands	16281	EAST AFRICA	I	M	1	1
170	2	March2011	NS ASIA	Tanker	Liberia	62372	EAST AFRICA	I	M	1	1
170	2	March2011	RUDEEF GNA	Tanker	Yemen	2467	EAST AFRICA	I	M	3	1
170	2	March2011	MAERSK ETIENNE	Chemical tanker	France	26659	WEST AFRICA	T	M	1	1
170	2	March2011	ASIAN PROGRESS IV	Tanker	Bahamas	160292	SOUTH CHINA SEA	T	N	3	1
170	2	March2011	CAPE MED	Bulk carrier	Panama	93003	MALACCA STRAIT	T	N	1	1
170	2	March2011	IRENE THERESA	Oil tanker	-	8278	WEST AFRICA	T	N	1	1
168	1	Feb2011	CREST ATLAS	Tug	Singapore	247	MALACCA STRAIT	I	N	3	1
168	1	Feb2011	SAVINA CAYLYN	Tanker	Italy	58418	INDIAN OCEAN	I	N	3	1
168	1	Feb2011	IRENE SL	Tanker	Greece	161175	EAST AFRICA	I	M	3	1
168	1	Feb2011	SININ	Bulk carrier	Malta	30064	EAST AFRICA	I	M	1	1
168	1	Feb2011	QUEST	Yacht	United States		ARABIAN SEA	I	M	1	1
168	1	Feb2011	DOVER	Bulk carrier	Panama	22069	ARABIAN SEA	I	N	3	1
168	1	Feb2011	HIGHLINE 66	Tug	Malaysia	281	MALACCA STRAIT	T	N	3	1
168	1	Feb2011	BARBEEL	Barge carrier	Netherlands	-	MALACCA STRAIT	T	M	1	1
168	1	Feb2011	PACIFIC HICKORY	Tug	Dominica	880	MALACCA STRAIT	T	M	1	1
168	1	Feb2011	AL FARDOUS	Fishing vessel	Yemen	-	EAST AFRICA	T	-	1	1
168	1	Feb2011	LCH 425	Tug	Singapore	147	MALACCA STRAIT	T	N	2	1
168	1	Feb2011	EVER MASTER	Tug	Malaysia	101	SOUTH CHINA SEA	T	N	1	1
168	1	Feb2011	POORNA	Tug	India	1678	MALACCA STRAIT	T	N	2	1
168	1	Feb2011	SERPENTINE	Bulk carrier	Norway	30273	INDIAN OCEAN	T	N	1	1
168	1	Feb2011	PANMAS	Tanker	Malaysia	186	SOUTH CHINA SEA	T	N	2	1
168	1	Feb2011	PANMAS 1	Product tanker	Cambodia	339	SOUTH CHINA SEA	T	N	1	1
168	1	Feb2011	CAPSTONE	Bulk carrier	Panama	39996	SOUTH CHINA SEA	T	N	1	1
168	1	Feb2011	WESTERREMS	Container ship	Liberia	23896	SOUTH CHINA SEA	T	N	1	1
168	1	Feb2011	WEHR BLANKENESE	Container ship	Marshall Islands	16177	INDIAN OCEAN	T	N	2	1
168	1	Feb2011	ASASHIO MARU	Product tanker	Japan	28480	INDIAN OCEAN	T	N	1	1
168	1	Feb2011	SAM DRAGON	Bulk carrier	Hong Kong, China	27792	SOUTH CHINA SEA	T	N	2	1
168	1	Feb2011	MS SIMON	Tanker	Liberia	25399	SOUTH CHINA SEA	T	N	3	1

168	1	Feb2011	SPAR TAURUS	Bulk carrier	Norway	32474	SOUTH CHINA SEA	P	N	3	1
168	1	Feb2011	JOSE BRIGHT	Tanker	Panama	21142	SOUTH CHINA SEA	P	N	3	1
168	1	Feb2011	MELINA I	Bulk carrier	Malta	17356	INDIAN OCEAN	P	N	3	1
168	1	Feb2011	CARLA RICKMERS	Container ship	Marshall Islands	14278	INDIAN OCEAN	P	N	1	1
168	2	Feb2011	MISS MARILENA	Tanker	Marshall Islands	30006	EAST AFRICA	I	N	1	1
168	2	Feb2011	KASUGTA	Tanker	Marshall Islands	11580	EAST AFRICA	I	M	1	1
168	2	Feb2011	JBU OSLO	Chemical tanker	Panama	19910	EAST AFRICA	I	N	3	1
168	2	Feb2011	KARA SEA	Tanker	Singapore	59180	EAST AFRICA	I	M	1	1
168	2	Feb2011	JIA NING SHAN	Bulk carrier	China	33511	INDIAN OCEAN	I	M	3	1
168	2	Feb2011	MAERSK PHOENIX	Tanker	Singapore	61724	EAST AFRICA	I	N	3	1
168	2	Feb2011	DUQM	Tanker	Panama	160160	ARABIAN SEA	I	M	4	1
168	2	Feb2011	PORT STEWART	Oil tanker	Marshall Islands	25507	INDIAN OCEAN	I	M	4	1
168	2	Feb2011	CHIOS	Tanker	Greece	157213	INDIAN OCEAN	I	M	4	1
150	1	March2010	LAURA BULKER	Bulk carrier	Singapore	19825	SOUTH CHINA SEA	P	N	2	1
150	1	March2010	TORN SIGNE	Tanker	Singapore	41503	SOUTH AMERICA (P)	P	N	1	1
150	2	March2010	VINALINES GLORY	Tanker	Viet Nam	30042	EAST AFRICA	I	N	1	1
150	2	March2010	ALPINE ENDURANCE	Chemical tanker	Marshall Islands	29130	EAST AFRICA	I	N	1	1
150	2	March2010	PANTELIS	Chemical tanker	Panama	7064	ARABIAN SEA	I	N	1	1
150	2	March2010	ANTONIS A	Chemical tanker	Liberia	22683	EAST AFRICA	I	N	1	1
150	2	March2010	YM UNISON	Container ship	Liberia	90389	EAST AFRICA	I	M	3	1
150	2	March2010	ALBACAN	Fishing vessel	Spain	2147	EAST AFRICA	I	N	3	1
150	2	March2010	INTERTUNA DOS	Fishing vessel	Seychelles	2058	EAST AFRICA	I	N	3	1
150	2	March2010	VOGEBULKER	Bulk carrier	Liberia	86192	ARABIAN SEA	I	M	1	1
150	2	March2010	E. R. LUBECK	Container ship	Liberia	25624	EAST AFRICA	I	N	3	1
150	2	March2010	TORTUGAS	Vehicle carrier	United Kingdom	61321	EAST AFRICA	I	M	4	1
150	2	March2010	OCCL SAN FRANCISCO	Container ship	Hong Kong, China	66677	EAST AFRICA	I	M	3	1
150	2	March2010	KNOCK MUIR	Tanker	Liberia	53829	EAST AFRICA	I	N	3	1
150	2	March2010	LIAN MAN TSAI	Fishing vessel	-	-	SOUTH CHINA SEA	I	M	3	1
150	2	March2010	MAN YI FENG	Fishing vessel	-	-	SOUTH CHINA SEA	I	M	3	1
150	2	March2010	AFRICA STAR	Container ship	Liberia	18037	EAST AFRICA	I	M	3	1
150	2	March2010	SCOLT CAPACITY	Chemical tanker	Liberia	24625	EAST AFRICA	I	M	1	1
150	2	March2010	JO BETULA	Chemical tanker	Norway	15992	EAST AFRICA	I	M	3	1
150	2	March2010	VALLE DI CASTIGLIA	Chemical tanker	Italy	25063	EAST AFRICA	I	-	3	1
150	2	March2010	SAVEH	Tanker	Malta	81479	EAST AFRICA	I	M	3	1
150	2	March2010	EVITA	Product tanker	Sierra Leone	4456	EAST AFRICA	I	N	1	1

150	2	March2010	CHOL SAN BONG CHONG NYON HO	General cargo ship	Republic of Korea	6099	EAST AFRICA	I	N	4	1
150	2	March2010	DL COSMOS	Product tanker	Republic of Korea	29990	EAST AFRICA	I	M	4	1
150	2	March2010	REI-MAN-FA	Fishing vessel	-	98	EAST AFRICA	I	M	3	1
150	2	March2010	DELMAS NACALA	Container ship	Antigua and Barbuda	16165	EAST AFRICA	I	M	3	1
150	2	March2010	JULIA SCHULTE	Container ship	Liberia	25406	EAST AFRICA	I	M	1	1
149	1	Feb2010	RIM	General cargo ship	Republic of Korea	3493	EAST AFRICA	I	M	3	1
149	1	Feb2010	ASTA	Tug	Singapore	296	SOUTH CHINA SEA	I	N	3	2
149	1	Feb2010	SONGA EMERALD	Chemical tanker	Marshall Islands	11259	WEST AFRICA	I	N	3	1
149	1	Feb2010	TOPNICHE 7	Tug	Singapore	250	SOUTH CHINA SEA	T	M	1	1
149	1	Feb2010	THEODOR STROM	Container ship	Liberia	28270	SOUTH CHINA SEA	T	N	2	1
149	1	Feb2010	PROSPECT	Tanker	Singapore	47266	INDIAN OCEAN	T	M	1	1
149	1	Feb2010	IOLCOS CELEBRITY	Bulk carrier	Panama	35629	SOUTH CHINA SEA	T	N	1	1
149	1	Feb2010	BARWAAQO	General cargo ship	Panama	5623	EAST AFRICA	P	-	1	1
149	1	Feb2010	SAMPURNA SWARAJYA	Tanker	India	21827	INDIAN OCEAN	P	M	1	1
149	1	Feb2010	CIC BREVES	General cargo ship	Bahamas	4860	SOUTH AMERICA (A)	P	N	2	1
149	2	Feb2010	AFRICAN ALBATROSS	Bulk carrier	Hong Kong, China	20763	EAST AFRICA	I	N	1	1
149	2	Feb2010	KALYPSO	Bulk carrier	Singapore	38364	INDIAN OCEAN	I	M	1	1
149	2	Feb2010	BLUE JASPER	Tanker	Singapore	56355	SOUTH CHINA SEA	P	M	1	1
148	1	Jan2010	PRAMONI	Chemical tanker	Singapore	12105	EAST AFRICA	I	M	1	1
148	1	Jan2010	ASIAN GLORY	Vehicle carrier	United Kingdom	44818	EAST AFRICA	I	N	1	1
148	1	Jan2010	FAIZE OSAMANI	Dhow	India	-	EAST AFRICA	I	-	1	1
148	1	Jan2010	JANNI	Tug	Panama	705	WEST AFRICA	T	M	3	1
148	1	Jan2010	SCF TOMSK	Tanker	Liberia	23003	WEST AFRICA	T	N	2	1
148	1	Jan2010	MSC KIWI	Container ship	United Kingdom	24836	SOUTH CHINA SEA	T	N	1	1
148	1	Jan2010	PFS NARAYANA	Bulk carrier	India	28330	SOUTH CHINA SEA	T	N	1	1
148	1	Jan2010	SEAWAYS VALOUR	General cargo ship	India	11998	INDIAN OCEAN	T	N	2	1
148	1	Jan2010	BERLIN	Bulk carrier	Liberia	39737	SOUTH CHINA SEA	T	N	1	1
148	1	Jan2010	OSPREY EXPLORER	Research ship	Panama	3517	INDIAN OCEAN	T	N	1	1
148	1	Jan2010	X-PRESS DHAULAGIRI	Container ship	Singapore	18123	INDIAN OCEAN	P	N	2	1
148	1	Jan2010	NAME WITHELD	Chemical tanker	Liberia	8515	WEST AFRICA	P	N	3	1
148	1	Jan2010	SANYA	Container ship	Singapore	16705	SOUTH CHINA SEA	P	N	1	1
148	1	Jan2010	BOW SAGAMI	Tanker	Panama	19420	SOUTH CHINA SEA	P	N	2	1

148	1	Jan2010	PATENT	Bulk carrier	Malta	19796	SOUTH AMERICA (P)	P	N	1	1
148	1	Jan2010	BRITISH HOLLY	Tanker	Isle of Man (United Kingdom)	58070	SOUTH CHINA SEA	P	M	1	1
148	1	Jan2010	PAC ALNATH	General cargo ship	Singapore	20471	SOUTH CHINA SEA	P	N	1	1
148	2	Jan2010	TREASURE SUNSHINE	General cargo ship	Singapore	6522	SOUTH CHINA SEA	I	M	1	1
147	1	Dec2009	ALMAHMOUD 2	Fishing vessel	Yemen	3226	EAST AFRICA	I	-	1	1
147	1	Dec2009	ST. JAMES PARK	Chemical tanker	United Kingdom	7926	EAST AFRICA	I	M	1	1
147	1	Dec2009	NAVIOS APOLLON	Bulk carrier	Panama	29499	EAST AFRICA	I	M	1	1
147	1	Dec2009	WAFRAH	Tanker	Kuwait	63440	SOUTH CHINA SEA	T	N	1	1
147	1	Dec2009	TROPICAL STAR	Tug	Belize	290	INDIAN OCEAN	T	M	1	1
147	1	Dec2009	CONNORTH	Container ship	Antigua and Barbuda	7171	WEST AFRICA	T	N	2	1
147	1	Dec2009	TEMPEST	Tug	Netherlands	1368	SOUTH CHINA SEA	T	N	2	1
147	1	Dec2009	MSC CALCUTTA	Container ship	Cyprus	17933	SOUTH CHINA SEA	T	M	2	1
147	1	Dec2009	ANNA MARIA A	Chemical tanker	Liberia	7145	WEST AFRICA	T	N	3	1
147	1	Dec2009	MARINA 1	General cargo ship	Antigua and Barbuda	7878	SOUTH AMERICA (C)	P	N	1	1
147	1	Dec2009	CAP CASTILLO	Container ship	Liberia	28097	SOUTH AMERICA (P)	P	N	1	1
147	1	Dec2009	SWAN ACE	Vehicle carrier	Bahamas	58685	SOUTH AMERICA (A)	P	M	1	1
147	1	Dec2009	HAVILDAR ABDUL HAMID	Tanker	India	37855	INDIAN OCEAN	P	M	1	1
147	1	Dec2009	SANTA SURIA	-	-	-	INDIAN OCEAN	P	N	2	1
147	1	Dec2009	NIKOLIS	Bulk carrier	Panama	4113	WEST AFRICA	P	N	3	1
147	1	Dec2009	GULF ELAN	Chemical tanker	Bahamas	29490	NORTH PACIFIC OCEAN	P	N	1	1
147	2	Dec2009	SIKINOS	Tanker	Greece	78845	EAST AFRICA	I	M	3	1
147	2	Dec2009	BBC TOGO	General cargo ship	Antigua and Barbuda	6569	EAST AFRICA	I	M	3	1
147	2	Dec2009	NORDIC SPRITE	Tanker	Norway	80668	EAST AFRICA	I	N	3	1
147	2	Dec2009	CORAL GLOBE	Bulk carrier	Bahamas	25498	EAST AFRICA	I	M	3	1
147	2	Dec2009	GALLANT PESCADORES	General cargo ship	Panama	5002	SOUTH CHINA SEA	I	M	3	1
147	2	Dec2009	ALPINE MIA	Tanker	Hong Kong, China	29266	SOUTH CHINA SEA	I	M	3	1
147	2	Dec2009	NS STREAM	Chemical tanker	Liberia	27357	WEST AFRICA	I	M	3	1
147	2	Dec2009	MAERSK WARSAW	Container ship	Hong Kong, China	18123	EAST AFRICA	I	M	1	1
147	2	Dec2009	GULF CORAL	Product tanker	Bahamas	42446	SOUTH CHINA SEA	I	M	1	1
147	2	Dec2009	ALBUM	Tanker	Kuwait	57190	EAST AFRICA	I	N	3	1
146	1	Nov2009	DELVINA	Bulk carrier	Marshall Islands	31261	EAST AFRICA	I	N	1	1

146	1	Nov2009	ALMEZAAN	General cargo ship	Panama	2086	EAST AFRICA	I	-	1	1
146	1	Nov2009	FILITSA	Bulk carrier	Marshall Islands	14431	EAST AFRICA	I	N	1	1
146	1	Nov2009	THERESA VIII	Chemical tanker	Kiribati	12726	EAST AFRICA	I	M	3	1
146	1	Nov2009	MARAN CENTAURUS	Tanker	Greece	156565	EAST AFRICA	I	M	3	1
143	1	Sep2009	PROSPECT	Tanker	Singapore	47266	SOUTH CHINA SEA	I	M	2	1
143	1	Sep2009	NORMANNIA	Bulk carrier	Liberia	24987	SOUTH CHINA SEA	I	N	2	1
143	1	Sep2009	NAME WITHHELD	Container ship	Panama	12598	SOUTH CHINA SEA	T	N	2	1
143	1	Sep2009	SANNE	Container ship	Antigua and Barbuda	12029	INDIAN OCEAN	T	N	1	1
143	1	Sep2009	MAERSK ABERDEEN	Container ship	Hong Kong, China	14063	SOUTH CHINA SEA	T	N	2	1
143	1	Sep2009	PACIFIC HARMONY	Tanker	Panama	41832	SOUTH CHINA SEA	T	N	1	1
143	1	Sep2009	MMM KINGSTON	Chemical tanker	Malaysia	4344	SOUTH CHINA SEA	T	N	2	1
143	1	Sep2009	JIN HUI	Bulk carrier	Hong Kong, China	28707	INDIAN OCEAN	T	N	2	1
143	1	Sep2009	KOTA RATU	Container ship	Singapore	9422	INDIAN OCEAN	T	N	2	1
143	1	Sep2009	ATLANTIC JUPITER	Chemical tanker	Hong Kong, China	23342	SOUTH CHINA SEA	T	N	2	1
143	1	Sep2009	MORNING NINNI	Vehicle carrier	Singapore	51917	WEST AFRICA	T	M	1	1
143	1	Sep2009	SERASHI	Bulk carrier	Panama	25980	INDIAN OCEAN	T	M	3	1
143	1	Sep2009	KIRANA QUARTYA	Product tanker	Singapore	13203	INDIAN OCEAN	T	N	2	1
143	1	Sep2009	WEHR ELBE	Container ship	Marshall Islands	25703	INDIAN OCEAN	T	M	1	1
143	1	Sep2009	BALTIC SOUL	Chemical tanker	Malta	23235	SOUTH AMERICA (A)	T	N	1	1
143	1	Sep2009	YASA H MULLA	Bulk carrier	Turkey	303033	INDIAN OCEAN	T	N	2	1
143	1	Sep2009	BELUGA FEDERATION	General cargo ship	Antigua and Barbuda	9611	SOUTH CHINA SEA	P	N	1	1
143	1	Sep2009	LOEX	Tanker	Malta	5764	WEST AFRICA	P	M	3	1
143	1	Sep2009	OMEGA EMMANUEL	Product tanker	Liberia	42531	SOUTH AMERICA (A)	P	N	1	1
143	1	Sep2009	ERRIA ANNE	Chemical tanker	Malta	3269	WEST AFRICA	P	N	1	1