

Μεταπτυχιακή διατριβή

**ΠΩΣ ΕΠΗΡΕΑΖΕΤΑΙ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΜΕ ΤΙΣ
ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΑΝΑ ΤΟ
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ**

Κωνσταντίνος Σολέας

Λεμεσός, Δεκέμβριος, 2018

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ, ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μεταπτυχιακή διατριβή

**ΠΩΣ ΕΠΗΡΕΑΖΕΤΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΜΕ ΤΙΣ
ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΑΝΑ ΤΟ
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ**

του

Κωνσταντίνου Σολέα

Λεμεσός, Δεκέμβριος, 2018

Έντυπο έγκρισης

Μεταπτυχιακή διατριβή

**ΠΩΣ ΕΠΗΡΕΑΖΕΤΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΜΕ ΤΙΣ
ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΑΝΑ ΤΟ
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ**

Παρουσιάστηκε από τον

Κωνσταντίνο Σολέα

Επιβλέπων καθηγητής: Δρ. Χρίστος Σάββα

Υπογραφή _____

Μέλος επιτροπής:

Υπογραφή _____

Μέλος επιτροπής:

Υπογραφή _____

**Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου
Λεμεσός, Δεκέμβριος, 2018**

Πνευματικά Δικαιώματα

Copyright © Κωνσταντίνος Σολέας, 2018

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Η έγκριση της μεταπτυχιακής διατριβής από το Τμήμα Εμπορίου, Χρηματοοικονομικών και Ναυτιλίας του Τεχνολογικού Πανεπιστημίου Κύπρου δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Τμήματος.

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ θερμά,

Τον Καθηγητή μου Δρ. Χρίστο Σάββα για την ευγενική και πολύτιμη του συνεργασία κατά την διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας, καθώς και τους λοιπούς καθηγητές του Πανεπιστημίου που μου μετέδωσαν τις γνώσεις τους κατά τη περίοδο της φοίτησής μου.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες στην οικογένεια μου για την πολύτιμη συμπαράσταση της κατά την διάρκεια των σπουδών μου.

Περίληψη

Η παρούσα μεταπτυχιακή εργασία με τίτλο **ΠΩΣ ΕΠΗΡΕΑΖΕΤΑΙ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΜΕ ΤΙΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΑΝΑ ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ**, έγινε με σκοπό να εξαχθούν στατιστικά συμπεράσματα για το πως η νομοθέτηση και η υιοθέτηση νέων διεθνών κανονισμών καθώς και η εφαρμογή καινοτόμων τεχνολογιών ή βελτίωση των ήδη υφισταμένων, επηρεάζουν θετικά, αρνητικά ή είναι ανεξάρτητα της ύπαρξης θαλάσσιων ατυχημάτων με εμπορικά πλοία. Η κύρια ερευνητική μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε ήταν πρωτίστως διαδυκτιακή και μετέπειτα βιβλιογραφική με συλλογή δευτερογενών στοιχείων, διασταύρωση και παρουσίαση τους με στατιστική επεξεργασία δεδομένων. Επίσης τα στοιχεία αυτά ήταν χρήσιμα για την κατανόηση των διαστάσεων και επιπτώσεων που προκύπτουν από τα ναυτικά ατυχήματα, ανεξαρτήτως είδους, μεγέθους, όγκου του πλοίου, σημαίας κ.α.

Οι μεταβλητές που εξετάστηκαν στην ουσία αφορούσαν πρωτίστως τα άμεσα αίτια του ατυχήματος, όπως ο καιρός, παλαιότητα πλοίων, πειρατεία, ο ακούσιος ή εκούσιος ανθρώπινος παράγοντας, και τα έμμεσα αίτια όπως τη μη ύπαρξη και/ή μη συμμόρφωση με τους κανόνες ασφαλείας, έλλειψη τεχνολογίας, ή την πιθανή ανοχή στην ασφάλεια που προσφέρει μια σημαία ευκαιρίας.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, τα 322 ατυχήματα που καταγράφηκαν στην εργασία συνέβηκαν από το 1989 έως το τρέχον έτος. Τα περισσότερα ατυχήματα καταγράφηκαν την οκταετία 2004 - 2011, την τελευταία δηλαδή περίοδο ναυτιλιακής άνθησης. Τα περισσότερα ατυχήματα συνέβησαν σε πλοία της νεαρότερης ηλικιακής ομάδας μεταξύ 1-5 χρόνων, αποτέλεσμα που είναι μη αναμενόμενο.

Το 79,5% των ατυχημάτων δεν είχε θανάτους ενώ το 87% των ατυχημάτων δεν είχε τραυματίες. Το ανθρώπινο λάθος είναι η βασική αιτία των ατυχημάτων, και ακολουθούν το structural failure, η κακοκαιρία και η απειρία προσωπικού.

Σημαντικό συμπέρασμα που προέκυψε κατά την έρευνα είναι ότι οι δελεαστικές προσφορές κάθε χώρας έχουν ως αποτέλεσμα την ενίσχυση της μέχρι τώρα θεωρείας,

ότι στα περισσότερα ατυχήματα εμπλέκονται ως χώρες νηολόγησης, οι λεγόμενες σημαίες ευκαιρίας, που ευθύνονται για την ανοχή στην έλλειψη ασφάλειας.

Παρόλο που είναι αναμενόμενο ότι η εφαρμογή νέων κανονισμών, η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και η βελτίωση των ήδη υφισταμένων, βοηθούν και θα βοηθήσουν στο μέλλον στη μείωση των ατυχημάτων και κατ'επέκταση στη μείωση των θανάτων και τραυματισμών στη θάλασσα, δεν κατέσται δυνατό να εξαχθεί ως συμπέρασμα σε αυτή την εργασία λόγω του μικρού σχετικά μεγέθους του δείγματος στον αριθμό, στο εύρος χρονικής περιόδου και καθώς και στην δυσκολία εύρεσης περισσότερων πηγών για ατυχήματα που έγιναν.

Abstract

This post-graduate thesis with the title of ‘HOW SAFETY OF MARITIME AT SEA IS AFFECTED BY THE LEGISLATION AND NEW TECHNOLOGIES APPLIED AROUND THE WORLD’, was conducted in order to draw statistical conclusions on how legislation and adaptation of new international regulations as well as the application of innovative technologies or the improvement of existing ones, have a positive, negative or independent impact on the existence of commercial marine accidents. The main research method used is primarily online and on a later stage bibliographic using the collection, intersection and presentation of secondary data with statistical data analysis. Furthermore, these data were useful for understanding the magnitude and impact of a maritime accident, regardless of the type, size, ship volume, flag, etc.

The variables examined, were essentially concerned with the direct causes of the accident, such as weather, ship’s age, piracy, involuntary or voluntary human factor, and the indirect causes such as non-existence of and/or non-compliance with safety rules, lack of technology, or the possible safety tolerance offered by a flag of convenience.

According to the results of the survey, the 322 accidents recorded in this study occurred from 1989 to current year. Most accidents were recorded during the eight-year period from 2004-2011, which was the last blooming period of the shipping industry. Most accidents occurred (took place) on ships of the youngest age group between 1 - 5 years, which was not expected.

The results of the research showed that 79.5% of the accidents did not result in deaths, while 87% of the accidents did not involve any injured people. Human error is the main cause of accidents, followed by structural failure, bad weather as well as the inexperience of staff.

Another important finding of this study, reinforces the existing theory that, in the majority of accidents the so-called flags of convenience are involved as flagging countries, which are responsible for the lack of security tolerance. This comes as a of the enticing offers given by various countries.

There is a general assumption that the implementation of new regulations, the development of new technologies and the improvement of existing ones, assist and will continue to assist in the reduction of accidents in the future, and in the reduction of deaths and injuries at sea. Nevertheless, the findings of this study could not validate this assumption due to the relatively small sample, the time period, as well as the difficulty in finding more sources in relation to accidents.