

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ 2019

ΘΕΜΑ Α

A1.

- α. Λάθος
- β. Σωστό
- γ. Σωστό
- δ. Λάθος
- ε. Λάθος

A2.

- 1→γ
- 2→α
- 3→β
- 4→ε
- 5→στ

ΘΕΜΑ Β

B1.

α) Ο πλοηγός είναι εξειδικευμένο πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον Πλοίαρχο, υποχρεωτικά ή προαιρετικά, ανάλογα με το τι ισχύει σε κάθε λιμάνι, για την οδήγηση του πλοίου κατά τον είσπλου ή έκπλου και κατά τη διέλευση από διώρυγες, στενά ή άλλες επικίνδυνες για τη ναυσιπλοΐα περιοχές.

Ο πλοηγός έχει ειδικές γνώσεις για τη θαλάσσια περιοχή όπου ασκεί τα καθήκοντά του και είναι πολύτιμος σύμβολος και βοηθός του Πλοίαρχου. Τυχόν όμως λανθασμένη συμβουλή του πλοηγού ή ενέργεια αυτού, δεν απαλλάσσει από την ευθύνη τον Πλοίαρχο, ο οποίος εξακολουθεί να φέρει ακέραια την ευθύνη για τη διακυβέρνηση του πλοίου του.

β) Από την υποχρεωτική πλοήγηση εξαιρούνται:

α) Τα ελληνικά ακτοπλοϊκά επιβατικά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια.

β) Τα κάτω από 1000 κ.ο.χ. ελληνικά ακτοπλοϊκά φορτηγά πλοία.

γ) Τα ελληνικά πολεμικά πλοία και τα βοηθητικά σκάφη του πολεμικού ναυτικού καθώς και τα ξένα πολεμικά και βοηθητικά του πολεμικού ναυτικού σκάφη, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας, εφόσον δηλαδή και στη χώρα του ξένου πολεμικού πλοίου δεν είναι υποχρεωτική η πλοήγηση των ελληνικών πολεμικών.

B2.

Πειθαρχικά παραπτώματα μελών του πληρώματος θεωρούνται:

α) Η υπαίτια μέθη, εκτός διατεταγμένης υπηρεσίας, που διατάρασσει την επί του πλοίου ευταξία.

β) Ο ύπνος κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας.

γ) Η κατάχρηση του δικαιώματος υποβολής παραπόνων (π.χ. καταγγελία στις αρχές για παραβάσεις του εδεσματολογίου, που όμως δεν οφείλονται σε υπαιτιότητα του Πλοίαρχου αλλά σε έλλειψη ειδών στο λιμάνι που βρίσκεται το πλοίο και είναι γνωστή στο πλήρωμα).

δ) Η απείθεια σε υπηρεσιακή διαταγή του Πλοίαρχου ή σε πρόσκληση ανωτέρου.

ε) Η εκδήλωση ελλείψεως σεβασμού προς ανωτέρους.

- στ) Κάθε παράβαση που αναφέρεται σε κανονισμούς ή σε διαταγή Πλοίαρχου σχετικά με το κάπνισμα σε απαγορευμένους χώρους ή το άναμμα των φώτων.
- ζ) Κάθε αδικαιολόγητη ή χωρίς άδεια απουσία σε ελληνικό λιμάνι ή σε λιμάνι του εξωτερικού.
- η) Κάθε παράβαση των διατάξεων περί τυχερών παιχνιδιών στο πλοίο.
- θ) Κάθε πράξη για την οποία απειλείται από τον ποινικό κώδικα πταισματική ποινή.

ΘΕΜΑ Γ

Γ1.

α) Ληξιαρχικά, Συμβολαιογραφικά, Ανακριτικά (Αστυνομικά και Πειθαρχικά)

β) Σύνταξη Διαθήκης

Για τη σύνταξη διαθήκης σε εμπορικά πλοία προβλέπει ο ΚΔΝΔ και ο Αστικός Κώδικας τα εξής: Όταν το πλοίο βρίσκεται «εν πλώ» και κάποιος από τους επιβαίνοντες επιθυμεί να συντάξει διαθήκη, ο Πλοίαρχος οφείλει να εκτελέσει χρέη συμβολαιογράφου και να γράψει τη διαθήκη κατά την υπαγόρευση του διαθέτη, προσλαμβάνοντας και δύο μάρτυρες που δεν πρέπει να έχουν συγγένεια με τον ίδιο ή με το διαθέτη.

Η διαθήκη αυτή είναι «δημόσια έκτακτη διαθήκη» και ισχύει για τρεις μήνες από τον κατάπλου του πλοίου σε κάποιο λιμάνι, εκτός αν πεθάνει στο μεταξύ ο διαθέτης, οπότε ισχύει οριστικά.

Στη διαθήκη πρέπει να αναφέρονται, η ημερομηνία και ο τόπος συντάξεως, τα πλήρη στοιχεία του διαθέτη, του Πλοίαρχου και των μαρτύρων και μνεία ότι ο διαθέτης edήλωσε προφορικά τη θέλησή του και ότι δεν ήταν παρών άλλος εκτός από τους μάρτυρες.

Τη διαθήκη ο Πλοίαρχος την παραδίδει στο πρώτο λιμάνι κατάπλου του πλοίου, σε συμβολαιογράφο, αν το λιμάνι είναι ελληνικό ή στην ελληνική προξενική αρχή αν το πλοίο έχει καταπλεύσει σε ξένο λιμάνι. Αν ο Πλοίαρχος αρνηθεί τη σύνταξη διαθήκης, υπέχει ποινική, πειθαρχική και ενδεχομένως και αστική ευθύνη.

Γ2.

α) Το αδίκημα της λιποταξίας υφίσταται, όταν μέλος του πληρώματος απουσιάζει αδικαιολόγητα στη αλλοδαπή επί δύο συνεχείς ημέρες ή μέχρι τον απόπλου του πλοίου, αν αυτός γίνεται νωρίτερα. Κατά του δράστη επιβάλλεται ποινή φυλακίσεως μέχρι ενός έτους.

Χαρακτηριστικό της λιποταξίας είναι ότι αυτή μπορεί να γίνει μόνο στο εξωτερικό. Άλλο στοιχείο του αδικήματος αυτού είναι ότι ο ναυτικός απουσιάζει περισσότερο από δύο συνεχείς ημέρες ή μέχρι τον απόπλου του πλοίου.

β) Στην περίπτωση εγκαταλείψεως θέσεως, υπάρχει βαρύτερο αδίκημα από ότι στην παράνομη απουσία γιατί ο ναυτικός παραμελεί και εγκαταλείπει συγκεκριμένη υπεύθυνη υπηρεσία και έτσι θέτει σε άμεσο κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου ή των επιβαινόντων.

ΘΕΜΑ Δ

Δ1.

Το περιστατικό είναι Ναυτικό Ατύχημα σύμφωνα με το νομοθετικό διάταγμα 712/1970, γιατί έχουμε:

- α) Ολική πραγματική ή τεκμαρτή απώλεια πλοίου.
(Το πλοίο χάθηκε ολοσχερώς μετά από πρόσκρουση).
- β) Απώλεια ζωής επιβάτη ή μέλους του πληρώματος.
(Θάνατος που προήλθε από την σύγκρουση και την βύθιση του πλοίου).

Δ2.

α) Προληπτικά μέτρα της εταιρείας πριν το ταξίδι.

Η εταιρεία πρέπει να πραγματοποιήσει μια πλήρη αξιολόγηση του ρίσκου, προκειμένου να εντοπίσει και να εκτιμήσει την πιθανότητα πειρατικής επιθέσεως (μέσω της συλλογής αναφορών για πειρατείες από το ναυτιλιακό κέντρο στο κέρασ της Αφρικής (MSCHOSA) αλλά και το NATO, μετρώντας τις πιθανότητες συνεργασίας με το πολεμικό ναυτικό της κάθε χώρας.

β) Μέτρα που αφορούν το πλοίο όταν διέρχεται από περιοχές υψηλού κινδύνου.

Οι κινήσεις του πληρώματος θα πρέπει να έχουν πάντα οπτική επαφή με τα περιβάλλοντα ύδατα, προκειμένου να εντοπίσουν και να προσδιορίσουν ύποπτα σκάφη. Η ταχύτητα του πλοίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 18 knots, για να αντιμετωπιστεί η πιθανότητα προσεγγίσεως των πειρατικών σκαφών. Η ενισχυμένη προστασία της γέφυρας προτείνεται ανεπιφύλακτα. Η χρήση συρματοπλεγμάτων εμποδίζει την ανάβαση πειρατών πάνω στο πλοίο. Τα σπρέι νερού και ο αφρός χρησιμοποιούνται, διότι καθυστερούν τις επιθέσεις και εμποδίζουν τα πειρατικά σκάφη να πλησιάσουν πολύ κοντά στο πλοίο. Η πρόσληψη ένοπλων φρουρών συνιστάται χωρίς αμφιβολία.