

**ΛΥΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΕΠΑ.Λ. – ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ
2021**

ΘΕΜΑ Α

A1. α) Λάθος β) Σωστό γ) Λάθος δ) Σωστό ε) Λάθος

A2. 1→β 2→στ 3→δ 4→α 5→γ

ΘΕΜΑ Β

B1. Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της STCW 1995 είναι οι αυξημένες απαιτήσεις για τη γνώση της αγγλικής γλώσσας από τους ναυτικούς. Συγκεκριμένα:

1. Οι αξιωματικοί καταστρώματος προβλέπεται να βρίσκονται σε τέτοιο επίπεδο, που να τους επιτρέπεται να επικοινωνούν με άλλα πλοία και παράκτιους σταθμούς, να διαβάζουν και να κατανοούν με ευχέρεια χάρτες, ναυτικές εκδόσεις, μετεωρολογικά δελτία και διάφορα μηνύματα συναφή με θέματα λειτουργίας και ασφάλειας πλοίου.
2. Οι αξιωματικοί μηχανής πρέπει να είναι σε θέση να μελετούν τις διάφορες εκδόσεις στην αγγλική που αφορούν σε τεχνικές οδηγίες και να μπορούν να επικοινωνούν με το υπόλοιπο προσωπικό που εποπτεύουν, εξασφαλίζοντας ότι οι εντολές και οι κατευθύνσεις που δίδουν είναι κατανοητές.

B2. Η ποινή του προστίμου μπορεί να φτάνει μέχρι το ένα πέμπτο του μηνιαίου μισθού που αναγράφεται στο ναυτολόγιο, δηλαδή του μισθού που έχει συμφωνηθεί και καταβάλλεται πράγματι στο ναυτικό και όχι του μισθού που προβλέπεται από την ισχύουσα συλλογική σύμβαση.

Το ανώτατο όριο προστίμου αυξάνεται στο διπλάσιο, σε περίπτωση διαπράξεως νέου πειθαρχικού παραπτώματος μέσα σε δύο μήνες από την ημερομηνία επιβολής του πρώτου προστίμου.

Τα επιβαλλόμενα από τον Πλοίαρχο πρόστιμα εισπράττονται και αποδίδονται στη λιμενική αρχή, η οποία τα αποστέλλει στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) του οποίου αποτελούν έσοδα, σύμφωνα με το νόμο.

ΘΕΜΑ Γ

Γ1. 5 αιτίες που έθεσαν σε κίνδυνο την ασφάλεια των φορτηγών πλοίων χύδην ξηρού φορτίου:

1. Αστοχία στη δομή του πλοίου.
2. Κούραση και παραβίαση των όρων του κώδικα BLU.
3. Κακή λειτουργία της ομάδας στη γέφυρα (αμέλεια ανάματος φώτων κ.λπ.)
4. Έλλειψη ασκήσεων και διαδικασιών εκπαίδευσης στην περίπτωση που υπήρξε βλάβη στο σύστημα πλοηγώσεως.
5. Οι πλοίαρχοι μερικές φορές δεν παίρνουν τις κατάλληλες πληροφορίες (καθαρές, ακριβείς και αξιόπιστες) σχετικά με χαρακτηριστικά των φορτίων και τις απαιτούμενες συνθήκες για την ασφαλή μεταφορά και χειρισμό τους.

Γ2. α) Ο κύριος σκοπός της SOLAS είναι να καθορίζει τις ελάχιστες προδιαγραφές για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων που είναι συμβατές με τα επίπεδα ασφάλειας.

β) Από την πρώτη στιγμή διαπιστώθηκε ότι το μεγαλύτερο ενδιαφέρον στο ζήτημα της διαχείρισεως και της ασφάλειας των μεγάλων Ε/Γ πλοίων επικεντρώνεται στη δυσκολία εκκενώσεως με ασφάλεια ενός αριθμού επιβατών, π.χ. οι ηλικιωμένοι και οι τραυματίες από τις σωσίβιες λέμβους στα σκάφη διασώσεως. Αρκετοί άνθρωποι δεν είναι εξοικειωμένοι με τα πλοία, και το να συνωστίζονται σε σωσίβιες λέμβους και σωσίβιες σχεδίες, αποτελεί μεγάλο ρίσκο για την ίδια την ζωή τους. Επίσης, η πυρκαγιά αντιπροσωπεύει μια ιδιαίτερη αιτία της ευπάθειας των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων. Κάθε επιβάτης αποτελεί μια πιθανή αιτία πυρκαγιάς για το πλοίο και οι ξενοδοχειακές υπηρεσίες έχουν εγγενείς κινδύνους.

ΘΕΜΑ Δ

Δ1. α) Τα 3 μέλη του πληρώματος διέπραξαν το αδίκημα της στάσης. Η στάση είναι ένα από τα βαρύτερα ειδικά ναυτικά αδικήματα. Προϋποθέτει την συμμετοχή περισσότερων του ενός προσώπων από αυτούς που επιβαίνουν στο πλοίο (μέλη του πληρώματος ή επιβάτες) που στρέφονται κατά της εξουσίας του Πλοιάρχου.

Σκοπός της εξεγέρσεως δεν πρέπει να είναι απαραίτητα η ολοσχερής κατάλυση της εξουσίας του Πλοιάρχου. Η παρεμπόδιση του απλώς από

την άσκηση ορισμένων μόνο καθηκόντων του, αποτελεί στάση κατά την έννοια του νόμου, όπως είχαμε εδώ με τον εξαναγκασμό του Πλοιάρχου να αλλάξει την πορεία του πλοίου.

- β) Η στάση τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών ετών. Επειδή ένας από τους συμμετέχοντες είναι αξιωματικός του πλοίου, τιμωρείται αυστηρότερα, με ποινή καθείρξεως μέχρι δέκα ετών. Επίσης, ποινή καθείρξεως επιβάλλεται και όταν η πράξη τελεσθεί με βιαιοπραγίες ή με την χρήση όπλων.

Δ2. Όταν λάβει χώρα κάποιο έκτακτο συμβάν που αφορά στο πλοίο, στους επιβαίνοντες ή στο φορτίο, ο Πλοίαρχος υποχρεούται, εκτός από την εγγραφή στο ημερολόγιο, να προβεί στη σύνταξη, μέσα σε 24 ώρες από τον κατάπλου του πλοίου σε λιμάνι, εκθέσεως, ενώπιον του προέδρου πρωτοδικών (εδώ της Πάτρας) και αν δεν υπάρχει, ενώπιον του ειρηνοδίκη. Στην έκθεση αυτή θα πρέπει να αναφέρονται το λιμάνι και ο χρόνος αναχωρήσεως του πλοίου, η τηρηθείσα πορεία, ποιοί κίνδυνοι αντιμετωπίστηκαν και όλα γενικά τα αξιοσημείωτα περιστατικά.

Η έκθεση:

Στις 10 Μαΐου 2021 και ώρα 20:00,

το επιβατηγό οχηματαγωγό ΕΓ/ΟΓ «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ», ελληνικής σημαίας, του οποίου είμαι Πλοίαρχος, κατά τη διαδικασία απόπλου και ενώ πραγματοποιούσα χειρισμούς μηχανής, προσέκρουσε στον κυματοθραύστη του λιμένα Πατρών.

Στην περιοχή επικρατούσαν δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Το πλοίο εκτελούσε προγραμματισμένο δρομολόγιο από Πάτρα για το Μπάρι της Ιταλίας.

Από την πρόσκρουση προκλήθηκαν δύο (2) ρήγματα μήκους περίπου τριάντα (30) εκατοστών πάνω από την ίσαλο γραμμή, ενώ παρατηρήθηκαν στρεβλώσεις εσωτερικά στην αριστερή πλευρά του πλοίου.

Από το περιστατικό προκλήθηκε ελαφρύς τραυματισμός του ναύκληρου του πλοίου.

Κανένα άλλο περιστατικό ή συμβάν δεν μου αναφέρθηκε.

Από το κεντρικό λιμεναρχείο Πάτρας απαγορεύτηκε προσωρινά ο απόπλους του πλοίου «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» .