

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ – ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ 2022

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

ΘΕΜΑ Α

A1. α) Λάθος

β) Λάθος

γ) Λάθος

δ) Σωστό

ε) Σωστό

A2. 1 → στ

2 → ε

3 → γ

4 → α

5 → β

ΘΕΜΑ Β

B1. Από τον κανονισμό απαγορεύεται να ανατίθενται στο πλήρωμα οι εξής εργασίες, εκτός αν συντρέχει περίπτωση έκτακτης ανάγκης: (χρειαζόταν 3 από αυτές)

α) Η χρησιμοποίηση των αξιωματικών καταστρώματος σε χειρωνακτικές εργασίες.

β) Η χρησιμοποίηση των ραδιοτηλεγραφητών σε εργασίες, εκτός της ειδικότητας τους.

γ) Η εκτέλεση << εν πλω >> εργασιών χρωματισμού και αποσκωριάσεως, με τη χρησιμοποίηση ικριμάτων (σκαλωσιών).

δ) Ο χρωματισμός και η αποσκωρίαση των εξωτερικών πλευρών του πλοίου, όταν αυτό βρίσκεται μέσα σε δεξαμενή ή σε ποταμούς ή διαύλους με ισχυρά ρεύματα.

ε) Κάθε εργασία επάνω σε ιστούς, όταν το αντίστοιχο βαρούλκο βρίσκεται σε λειτουργία.

στ) Η πλύση και ο χρωματισμός των χώρων που βρίσκονται επάνω από λέβητα σε λειτουργία.

B2. α) Ο Κώδικας ISPS περιέχει ορισμένους ειδικούς στόχους:

- 1) Επιτρέπει την ανίχνευση και την αποτροπή των απειλών για την ασφάλεια εντός του διεθνούς πλαισίου.
- 2) Καθιερώνει ρόλους και ευθύνες.
- 3) Επιτρέπει τη συλλογή και ανταλλαγή πληροφοριών για την ασφάλεια.
- 4) Παρέχει μια μεθοδολογία για την αξιολόγηση της ασφάλειας.
- 5) Εξασφαλίζει ότι υπάρχουν επαρκή μέτρα ασφάλειας.

β) 1) Ναυσιπλοΐα σε περιορισμένες θαλάσσιες περιοχές ή σε περιοχές με μεγάλη πυκνότητα κυκλοφορίας.

2) Ναυσιπλοΐα σε συνθήκες μειωμένης ορατότητας.

3) Εργασίες που είναι δυνατόν να προκαλέσουν αιφνίδια απώλεια της ικανότητας ελιγμών σε κλειστές ή μεγάλης κυκλοφορίας περιοχές.

4) Εργασίες με πολύ δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

5) Χειρισμός και στοιβασία επικινδύνων φορτίων και επιβλαβών ουσιών.

6) Πετρέλευση και μετάγγιση πετρελαίου στη θάλασσα.

7) Εργασίες φορτίου σε υγραεριοφόρα, χημικά Δ/Ξ και Δ/Ξ μεταφοράς αργού πετρελαίου.

8) Κρίσιμες εργασίες στο μηχανοστάσιο.

(χρειάζονται 2 από αυτά)

ΘΕΜΑ Γ

Γ1. α) Οι διαφορές της MARPOL με την OILPOL (1954) και τις τροποποιήσεις των ετών 1962 και 1969 είναι οι εξής: (θέλει 3 από αυτές)

- 1) Στην επανακαθιέρωση ειδικών περιοχών (Μεσόγειος, Βαλτική, Μαύρη Θάλασσα, Ερυθρά Θάλασσα και Περσικός Κόλπος) σύμφωνα με το άρθρο 10 (βρίσκονται ήδη υπό καθεστώς προστασίας).
- 2) Καμία απόρριψη πετρελαίου δεν επιτρέπεται σε αυτές τις περιοχές ακόμη και για τα Δ/Ξ που λειτουργούν με το σύστημα LOT. Αντίθετα, καθιερώνει τα συστήματα: ξεχωριστές δεξαμενές έρματος (SBT), πλύσεως των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο (COW), διαχωριστήρα νερού πετρελαίου (Oil Water Separator), επαρκείς δεξαμενές καταλοίπων (Adequate Sludge Tanks) και αδρανούς αερίου (IGS), το οποίο υιοθετήθηκε στο αντίστοιχο Πρωτόκολλο της SOLAS 1974.
- 3) Καλύπτει όλες τις μορφές ρυπάνσεως της θάλασσας από τα εμπορικά πλοία και δεν περιορίζεται μόνο στο πετρέλαιο.
- 4) Προβλέπει μέτρα για την αποφυγή ή τον περιορισμό της ρυπάνσεως, που είναι δυνατόν να προκληθεί από ατυχήματα πλοίων.

- 5) Τα Δ/Ξ από 150 GRT και πάνω, καθώς και όλα τα άλλα πλοία από 400 GRT υπόκεινται σε επιθεωρήσεις (αρχικές, ενδιάμεσες, υποχρεωτικές, περιοδικές) με σκοπό να τους χορηγηθεί το **Πιστοποιητικό για την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο** (International Oil Pollution Prevention Certificate – IOPPC).
- 6) Υποχρεώνει τα παράκτια κράτη και ιδιαίτερα αυτά που βρίσκονται μέσα σε ειδικές περιοχές να εγκαταστήσουν στα λιμάνια τους ΕΥΚ.

β) Σύμφωνα με το Παράρτημα 1 της MARPOL, **οι ειδικές περιοχές** είναι: (Θέλει 4 από αυτές)

- 1) Η Μεσόγειος από τον παράλληλο 41° Β στα θαλάσσια όρια Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας μέχρι τον μεσημβρινό 5° 36' Δ στα στενά του Γιβραλτάρ.
- 2) Η Βαλτική θάλασσα από τον κόλπο της Βοθνίας στη Φιλανδία μέχρι την είσοδο της Βαλτικής, που ορίζεται από τον παράλληλο 57° 44.8'.
- 3) Η Μαύρη Θάλασσα μέχρι τον παράλληλο 41° Β στα θαλάσσια σύνορα Μεσογείου και Εύξεινου Πόντου.
- 4) Η Ερυθρά Θάλασσα περιλαμβάνοντας τους κόλπους του Σουέζ και της Άκαμπα.
- 5) Η θαλάσσια περιοχή των Κόλπων, δηλαδή του Περσικού και του Ομάν.

Γ2. α) Η MARPOL είναι Σύμβαση παγκόσμιας εμβέλειας για δύο λόγους:

- 1) Εφαρμόζεται σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές δίχως γεωγραφικούς περιορισμούς.
- 2) Οι διαδικασίες υπογραφής, επικυρώσεως και αποδοχής της Συμβάσεως είναι ανοιχτές για οποιοδήποτε κράτος.

β) **Εξουσιοδοτημένο (-α) πρόσωπο** (-α) ονομάζεται ένα πρόσωπο (-α) στην ξηρά με απευθείας πρόσβαση στο υψηλότερο κλιμάκιο της διεύθυνσεως (Designated Person Ashore – DPA). Αυτό το πρόσωπο έχει την ευθύνη και εξουσιοδότηση να παρακολουθεί τα θέματα της ασφάλειας και της προλήψεως της ρυπάνσεως.

ΘΕΜΑ Δ

Δ1. α) Σύμφωνα με το άρθρο 101 της Συμβάσεως ΔΘ, ως πειρατεία νοείται:

Κάθε παράνομη πράξη βίας ή κρατήσεως ή κάθε πράξη διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου (ή αεροσκάφους) και που κατευθύνεται **πρώτον** στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου (ή αεροσκάφους) ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω στο πλοίο (ή στο αεροσκάφος) αυτό και **δεύτερον** σε τόπο εκτός. Οπότε η πράξη του πλοιαρίου θεωρείται ως πειρατεία, αφού υπήρξε επίθεση και αρπαγή ομήρων.

β) Μέτρα που αφορούν στο πλοίο. Όταν τα πλοία διέρχονται 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 έγκαιρα 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 των 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 δίχως αμφιβολία.
(θα πρέπει να αναφερθούν 4 από αυτά)

Δ2. α) Ο Πλοίαρχος διέπραξε το πειθαρχικό παράπτωμα της παράνομης πρόσληψης στο πλοίο μη απογεγραμμένου ναυτικού ή ναυτικού που έχει στερηθεί το δικαίωμα ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

Η ποινή για αυτό το παράπτωμα είναι η Προσωρινή στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος, γιατί διενέργησε ναυτολόγηση πειθαρχικώς τιμωρημένων ναυτικών, κατά το χρονικό διάστημα εκτίσεως της πειθαρχικής ποινής τους.

β) Ο αντλιωρός θα υποστεί την ποινή της οριστικής στέρησης του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος, γιατί υπέστη τιμωρία για δεύτερη φορά με προσωρινή στέρηση τουλάχιστον έξι μηνών και διάπραξη για τρίτη φορά του ίδιου παραπτώματος μέσα στην πενταετία.