

ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ- ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ – ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ

ΛΥΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ

ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ 2022

Θεμα Α

A1.

A. Λάθος

B. Λάθος

Γ. Λάθος

Δ. Σωστό

Ε. Σωστό

A2.

1. στ

2. ε

3. γ

4. α

5. β

Θέμα Β

B1.

Απαγορεύεται να ανατίθενται στο πλήρωμα οι εξής εργασίες, εκτός αν συντρέχει περίπτωση έκτακτης ανάγκης:

- ⇒ Η χρησιμοποίηση των αξιωματικών καταστρώματος σε χειρωνακτικές εργασίες.
- ⇒ Η χρησιμοποίηση των ραδιοτηλεγραφητών σε εργασίες, εκτός της ειδικότητάς τους.
- ⇒ Η εκτέλεση «εν πλω» εργασιών χρωματισμού και αποσκωριάσεως, με τη χρησιμοποίηση ικριωμάτων (σκαλωσιών).
- ⇒ Ο χρωματισμός και η αποσκωρίαση των εξωτερικών πλευρών του πλοίου, όταν αυτό βρίσκεται μέσα σε δεξαμενή ή σε ποταμούς ή διαύλους με ισχυρά ρεύματα.
- ⇒ Κάθε εργασία επάνω σε ιστούς, όταν το αντίστοιχο βαρούλκο βρίσκεται σε λειτουργία.
- ⇒ Η πλύση και ο χρωματισμός των χώρων που βρίσκονται επάνω από λέβητα σε λειτουργία

(έπρεπε να επιλεγούν 3 από τα παραπάνω)

B2.

A) Ειδικοί στόχοι ISPS:

Επιτρέπει την ανίχνευση και την αποτροπή των απειλών για την ασφάλεια εντός του διεθνούς πλαισίου

- 1) Καθιερώνει ρόλους και ευθύνες όλων των μερών που εμπλέκονται στη ναυτική ασφάλεια, ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής διεξαγωγή των θαλάσσιων μεταφορών
- 2) Επιτρέπει τη συλλογή και ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν θέματα ασφάλειας
- 3) Παρέχει μία μεθοδολογία για την αξιολόγηση της ασφάλειας
- 4) Εξασφαλίζει ότι υπάρχουν επαρκή μέτρα ασφάλειας

B) Παραδείγματα κρίσιμων εργασιών είναι τα εξής:

- 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.

(θα έπρεπε να γράψετε 2 από τα παραπάνω)

Θέμα Γ

Γ1

A) Οι διαφορές της MARPOL με την OILPOL (1954) είναι οι εξής:

1. επανακαθιέρωση ειδικών περιοχών (Μεσόγειος, Βαλτική, Μαύρη Θάλασσα, Ερυθρά Θάλασσα και Περσικός Κόλπος). Καμία απόρριψη πετρελαίου δεν επιτρέπεται σε αυτές τις περιοχές. Αντίθετα, καθιερώνει τα συστήματα: ξεχωριστές δεξαμενές έρματος (SBT), πλύσεως των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο (COW), διαχωριστήρα νερού πετρελαίου (Oil Water Separator), επαρκείς δεξαμενές καταλοίπων και αδρανούς αερίου (IGS)
2. Κάλυψη όλων των μορφών ρυπάνσεως της θάλασσας από τα εμπορικά πλοία και δεν περιορίζεται μόνο στο πετρέλαιο.

3. Προβλέπει μέτρα για την αποφυγή ή τον περιορισμό της ρυπάνσεως, που είναι δυνατόν να προκληθεί από ατυχήματα πλοίων.
4. 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).
5. Υποχρεώνει τα παράκτια κράτη και ιδιαίτερα αυτά που βρίσκονται μέσα σε ειδικές περιοχές να εγκαταστήσουν στα λιμάνια τους ΕΥΚ.
(θα έπρεπε να γράψετε 3 από τα παραπάνω)

Β) Οι ειδικές περιοχές είναι:

1. Η Μεσόγειος
2. Η Βαλτική
3. Η Μαύρη Θάλασσα.
4. Η Ερυθρά Θάλασσα
5. Η θαλάσσια περιοχή των Κόλπων, δηλαδή του Περσικού και του Ομάν.

(θα έπρεπε να γράψετε 4 από τα παραπάνω)

Γ2.

Α) Η MARPOL είναι Σύμβαση παγκόσμιας εμβέλειας για δύο λόγους:

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

Β) Ο DPA πρέπει να εξασφαλίζει πρώτον την ασφαλή διαχείριση κάθε πλοίου και να παρέχει έναν σύνδεσμο μεταξύ της εταιρείας και των προσώπων πάνω στο πλοίο. Κάθε εταιρεία πρέπει να ορίζει ένα πρόσωπο ή πρόσωπα στο γραφείο, που θα έχουν απευθείας πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο διοικήσεως και δεύτερον ότι η ευθύνη και εξουσία του DPA πρέπει να περιλαμβάνουν τον έλεγχο της ασφάλειας και προλήψεως της ρυπάνσεως για κάθε πλοίο και αυτός να εξασφαλίζει επαρκείς πόρους και υποστήριξη από την ξηρά προς εφαρμογή όπου απαιτείται.

ΘΕΜΑ Δ

Δ1. Σύμφωνα με άρθρο 101 της Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας πειρατεία είναι:

α) Κάθε παράνομη πράξη βίας ή κρατήσεως ή κάθε πράξη διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού

πλοίου και που κατευθύνεται πρώτον στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω στο πλοίο αυτό και δεύτερον σε τόπο εκτός κρατικής δικαιοδοσίας, εναντίον πλοίου, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων.

β) Κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή με γνώση των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό πειρατικό και

γ) κάθε πράξη υποκινήσεως ή σκόπιμης διευκολύνσεως πράξεως, που συνιστά πειρατεία.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση το Φ/Γ πλοίο «BIRGINIA Θ.» κατευθυνόταν από την ανοικτή θάλασσα και κατέπλευσε σε θαλάσσιο χώρο εντός της κρατικής δικαιοδοσίας της Νιγηρίας. Έχουμε επίθεση και πράξη διαρπαγής (απαγωγή 3 Ελλήνων ναυτικών) όμως είναι ΕΝΤΟΣ κρατικής δικαιοδοσίας, επομένως δεν πρόκειται για πειρατεία σύμφωνα με τον ανωτέρω ορισμό του αρ. 101 της Σύμβασης ΔΘ

B) Μέτρα που αφορούν στο πλοίο σύμφωνα με τον ΙΜΟ:

(οπτική επαφή πληρώματος με τα περιβάλλοντα ναυτικά ύδατα όταν το πλοίο πλέει σε επικίνδυνες περιοχές, ταχύτητα τουλάχιστον 18 κόμβων, ενισχυμένη προστασία γέφυρας, χρήση συρματοπλεγμάτων, σπρέι νερού και αφρός, πρόσληψη ένοπλων φρουρών)

(θα έπρεπε να γράψετε 4 από αυτά)

Δ2. Α) Ο πλοίαρχος υπέπεσε στο πειθαρχικό παράπτωμα της **παράνομης πρόσληψης** στο πλοίο ναυτικού που έχει στερηθεί το δικαίωμα ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος, διότι ναυτολόγησε αντλιωρό ο οποίος εξέτιε πειθαρχική ποινή προσωρινής στέρησης δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος λόγω υπαίτιας ρύπανσης θαλασσίου περιβάλλοντος για δεύτερη φορά την τελευταία τετραετία.

Λόγω αυτού ο Πλοίαρχος θα τιμωρηθεί σύμφωνα με το άρθρο 249 ΚΑΝΔ με την πειθαρχική ποινή της προσωρινής στέρησης ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος, λόγω της ναυτολόγησης πειθαρχικώς τιμωρημένου ναυτικού (αντλιωρού), κατά το χρονικό διάστημα εκτίσεως της πειθαρχικής ποινής του.

Β) Ο αντλιωρός θα τιμωρηθεί σύμφωνα με το άρθρο 250 ΚΑΝΔ με την πειθαρχική ποινή της οριστικής στέρησης ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος διότι διέπραξε για τρίτη φορά το ίδιο παράπτωμα μέσα στην πενταετία. Πιο συγκεκριμένα ενώ εξέτιε πειθαρχική ποινή προσωρινής στέρησης λόγω υπαίτιας ρύπανσης θαλασσίου περιβάλλοντος για δεύτερη φορά την τελευταία τετραετία, ναυτολογήθηκε από τον Πλοίαρχο και κατά τη βάρδια του προκλήθηκε με υπαιτιότητά του ρύπανση ξανά

του θαλασσίου περιβάλλοντος.