



Μάθημα/Τάξη:	Ναυτικό Δίκαιο – Γ' ΕΠΑΛ
Κεφάλαιο:	Διαγώνισμα προσομοίωσης
Ημερομηνία:	23/03/2024

Απαντήσεις Θεμάτων

ΘΕΜΑ Α

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

A2. 1 - ε 2 - δ 3 - α 4 - στ 5 - γ

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 σύμβουλος και βοηθός του Πλοιάρχου. 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 διαταράσσει 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 Πλοιάρχου αλλά σε έλλειψη ειδών στο λιμάνι που βρίσκεται το πλοίο και είναι γνωστή στο πλήρωμα).
- δ) Η απείθεια σε υπηρεσιακή διαταγή του Πλοιάρχου ή σε πρόσκληση ανωτέρου.
- ε) Η εκδήλωση ελλείψεως σεβασμού προς ανωτέρους.
- στ) Κάθε παράβαση που αναφέρεται σε κανονισμούς ή σε διαταγή Πλοιάρχου 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. 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 πλοηγήσεως.
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.

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.

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.