



**TSAKOS ENHANCED EDUCATION  
NAUTICAL SCHOOL  
ΤΣΑΚΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΗΡΙΑ  
ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ  
ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ 2023  
ΓΙΑ ΤΟ ΜΑΘΗΜΑ :  
ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ – ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΗ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ – ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ

09/06/2023

ΘΕΜΑ Α

A1. Να χαρακτηρίσετε τις προτάσεις που ακολουθούν, γράφοντας στο τετράδιό σας, δίπλα στο γράμμα που αντιστοιχεί σε κάθε πρόταση, τη λέξη Σωστό, αν η πρόταση είναι σωστή, ή τη λέξη Λάθος, αν η πρόταση είναι λανθασμένη.

α. Ο σοβαρός τραυματισμός επιβάτη πλοίου θεωρείται ναυτικό ατύχημα.

β. Ο ναυλομεσίτης ενεργεί και ως ναυτικός πράκτορας.

γ. Η BWM είναι η Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

δ. Η καινοτομία που εισήγαγε ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ΚΑΔ) αφορά στην άμεση και επιτακτική ανάγκη συνεχούς επικοινωνίας γραφείου και πλοίου.

ε. Το ναυτικό αδίκημα της στάσης τελείται μόνο από μέλη του πληρώματος.

Μονάδες 15

ΑΠΑΝΤΗΣΗ:

α. Σ (θα έπρεπε να διευκρινίζει αν ο τραυματισμός οφείλεται στο συμβάν. Όμως σαν πρόταση δεν είναι λάθος)

β. Σ

γ. Λ

δ. Σ

ε. Λ

A2. Να γράψετε στο τετράδιό σας τους αριθμούς 1, 2, 3, 4, 5 από τη στήλη Α και, δίπλα, ένα από τα γράμματα α, β, γ, δ, ε, στ της στήλης Β, που δίνει τη σωστή αντιστοίχιση. Σημειώνεται ότι ένα γράμμα από τη στήλη Β θα περισσέψει.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ:

1. ε

2. δ

3. στ

4. β

5. γ

Μονάδες 10

## ΘΕΜΑ Β

**B1. Να αναφέρετε τις δύο (2) βασικές διαφορές μεταξύ των πειθαρχικών παραπτώματων και των ποινικών αδικημάτων – παραβάσεων.**

Μονάδες 12

### ΑΠΑΝΤΗΣΗ:

1. Βασική διαφορά των πειθαρχικών παραπτώματων από τα ποινικά αδικήματα είναι ότι ούτε τα υπηρεσιακά καθήκοντα ούτε τα πειθαρχικά παραπτώματα προσδιορίζονται με πλήρη ακρίβεια από τις διάφορες διατάξεις, όπως συμβαίνει πάντοτε με τα ποινικά αδικήματα.

2. Άλλη βασική διαφορά μεταξύ των ποινικών παραβάσεων και των πειθαρχικών παραπτώματων είναι ότι τα πρώτα δικάζονται και τιμωρούνται από τα ποινικά δικαστήρια που συγκροτούνται από επαγγελματίες (τακτικούς) δικαστές, ενώ τα δεύτερα από διοικητικούς υπαλλήλους (αξιωματικούς) και εκπροσώπους των ναυτεργατικών σωματείων.

3. Άλλη μία διαφορά είναι ότι ο κώδικας δεν προβλέπει αντιστοιχία ποινών με τα πειθαρχικά παραπτώματα. Αυτό είναι μια σημαντική διαφορά από τα ποινικά αδικήματα, τα οποία περιγράφονται ειδικά στους ποινικούς νόμους και απειλούνται με συγκεκριμένες ποινές.

(Κεφάλαιο 15 - 2 από τα παραπάνω)

**B2. α) Να αναφέρετε, ονομαστικά, τις πειθαρχικές ποινές των ναυτικών κατά τον Κώδικα του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) (μον. 8) με τη σειρά της βαρύτητάς τους αρχίζοντας από την ελαφρύτερη (μον. 1).**

### ΑΠΑΝΤΗΣΗ:

Οι πειθαρχικές ποινές των ναυτικών κατά τον ΚΔΝΔ είναι με σειρά βαρύτητας:

1. η επίπληξη,
2. το πρόστιμο
3. η προσωρινή στέρηση ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος
4. η οριστική στέρηση ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος. (Κεφάλαιο 15)

**β) Ποιες από τις παραπάνω ποινές μπορούν να επιβληθούν από τον Πλοίαρχο (μον. 4);**

### ΑΠΑΝΤΗΣΗ:

Ο Πλοίαρχος έχει εξουσία να επιβάλλει ποινές επιπλήξεως ή προστίμου στα μέλη του πληρώματος, αλλά δεν δικαιούται να ασκήσει πειθαρχική δίωξη για παραπτώματα που τιμωρούνται με αυστηρότερες ποινές, δηλαδή με προσωρινή ή οριστική στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος. (κεφάλαιο 5)

Μονάδες 13

## ΘΕΜΑ Γ

Γ1. Να αναφέρετε για ποια θέματα η εταιρεία θα πρέπει να καθορίζει σαφώς και να τεκμηριώνει την ευθύνη του Πλοιάρχου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ΚΑΔ), περί ευθύνης και δικαιοδοσίας του.

Μονάδες 25

### ΑΠΑΝΤΗΣΗ:

Σχετικά με την ευθύνη και εξουσία του πλοιάρχου, αυτός είναι «το αφεντικό» στο πλοίο όπως απορρέει από την ιδιότητά του, αλλά πλέον με την παρουσία πολλών αυστηρών διεθνών απαιτήσεων πρέπει σήμερα να είναι και διαχειριστής (manager) αλλά και συχνά ηγέτης (leader). Είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του «όλου συστήματος» στο πλοίο και πρέπει να επικουρεί το πλήρωμα σε όλα τα μέρη του συστήματος και να δίνει οδηγίες όταν είναι απαραίτητο. Παράλληλα πρέπει το ΣΑΔ σχετικά με το πλοίο να περιέχει μία σαφή δήλωση δίδοντας έμφαση στην εξουσία του πλοιάρχου. Επίσης, η εταιρεία πρέπει να καθιερώνει στο ΣΑΔ ότι ο πλοίαρχος διαθέτει την επιτακτική εξουσία (overriding authority) και ευθύνη να παίρνει αποφάσεις σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρυπάνσεως και να ζητά τη βοήθεια της εταιρείας όποτε κρίνεται αναγκαίο.

Η εταιρεία πρέπει να ορίζει ρητά και να τεκμηριώνει την ευθύνη του πλοιάρχου σχετικά με:

- 1) Την εφαρμογή της πολιτικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος της εταιρείας.
- 2) Δίνοντας κίνητρα στο πλήρωμα για την πολιτική αυτή.
- 3) Εκδίδοντας τις κατάλληλες εντολές και οδηγίες με έναν σαφή και απλό τρόπο.
- 4) Επαληθεύοντας ό,τι ειδικές απαιτήσεις παρατηρούνται.
- 5) Ανασκόπηση του ΣΑΔ και αναφορά των ελλείψεων στο προσωπικό ξηράς.

## ΘΕΜΑ Δ

*Δ1. Ο Υποπλοίαρχος επέπληξε ναύτη, ο οποίος δεν είχε εκτελέσει επιτυχώς την εργασία που του είχε ανατεθεί. Ο ναύτης, νευριασμένος, απείλησε τον αξιωματικό. Την ίδια στιγμή ο ναύκληρος, που είχε προσωπικές διαφορές με τον Υποπλοίαρχο, περνώντας δίπλα του, έκανε προσβλητική χειρονομία κατά του Υποπλοίαρχου. α) Ποιο αδίκημα διέπραξε ο ναύτης (μον. 4) και με ποια ποινή τιμωρείται (μον. 2), σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ); β) Ποιο αδίκημα διέπραξε ο ναύκληρος (μον. 4);*

Μονάδες 10

### ΑΠΑΝΤΗΣΗ:

α) Ο ναύτης διέπραξε το αδίκημα της απειλής ανωτέρου.

Όταν μέλος του πληρώματος εξυβρίζει ή απειλεί ανωτέρό του κατά την άσκηση των καθηκόντων του ή εξαιτίας αυτής, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών. Η εξύβριση είναι δυνατόν να γίνει με λόγια ή με έργα (π.χ. με προσβλητική χειρονομία).

β) Ο ναύκληρος διέπραξε το αδίκημα της εξύβρισης ανωτέρου όχι κατά τον ΚΔΝΔ αλλά κατά τον κοινό ποινικό νόμο.

(Όταν μέσα στο πλοίο ο ναυτικός, εξαιτίας προσωπικών ή οικογενειακών ή άλλης φύσεως διαφορών, που δεν έχουν σχέση με την υπηρεσία, εξυβρίσει κάποιον ανωτέρό του, δεν θεωρείται ότι διαπράττει το αδίκημα της εξυβρίσεως ανωτέρου, αλλά το αδίκημα εξυβρίσεως του κοινού ποινικού νόμου.) (Κεφάλαιο 14)

Δ2. Το 2012 συνέβη ατύχημα στο bulk carrier “PENNY”, ελληνικής σημαίας, έτους κατασκευής 1992, στο οποίο προκλήθηκαν απώλειες ζωών του πληρώματος. Από την έρευνα που διενεργήθηκε, ως αιτίες του ατυχήματος θεωρήθηκαν:

- Η κούραση λόγω παραβίασης των απαιτήσεων των περιόδων αναπαύσεως.
- Η παραβίαση των περιορισμών στη μεταφορά των φορτίων.
- Η κακή οργάνωση και διεύθυνση της εργασίας από τον Πλοίαρχο.

α) Ποιας Διεθνούς Σύμβασης οι όροι παραβιάστηκαν σχετικά με τις απαιτήσεις των περιόδων αναπαύσεως (μον. 4);

β) Ποιος Κώδικας που υιοθέτησε ο ΙΜΟ, σχετικά με τη μεταφορά των φορτίων, παραβιάστηκε (μον. 4);

γ) Ποιοι κανονισμοί δεν τηρήθηκαν σε σχέση με την διεξαγωγή της υπηρεσίας στα πλοία (μον. 4) και από ποιον φορέα καταρτίζονται (μον. 3);

Μονάδες 15

### ΑΠΑΝΤΗΣΗ:

*Οι απαντήσεις που ακολουθούν είναι όπως αυτές αναλύονται στις αντίστοιχες παραδόσεις στο βιβλίο. Το πρακτικό θέμα δεν απαιτεί εκ μέρους σας ανάλυση αλλά θα μπορούσατε να αναλύσετε περιληπτικά την απάντησή σας.*

#### A) STCW 2010 (Manilla)/ Fitness for Duty

Ένας αριθμός αλλαγών σε σχέση με την STCW 95 έλαβε χώρα και πρόσθετες απαιτήσεις συμπλήρωσαν το αναθεωρημένο πεδίο fitness for duty στον Κώδικα της Συμβάσεως του 2010. Από την 1η Ιανουαρίου 2012 οι ναυτικοί θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις ακόλουθες ρυθμίσεις:

1) Οι Αρχές θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους κινδύνους που συνεπάγεται να προκαλέσει η κούραση των ναυτικών, ειδικά αυτούς που τα καθήκοντά τους επικεντρώνονται στην ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

2) Όλα τα πρόσωπα που τους έχουν ανατεθεί καθήκοντα υπεύθυνου αξιωματικού βάρδιας ή βαθμοφόρου που συμμετέχει σε τμήμα της βάρδιας και αυτών που τα καθήκοντά τους περιλαμβάνουν θέματα ασφάλειας και προλήψεως της ρυπάνσεως, θα τους παρέχεται μία περίοδος αναπαύσεως όχι λιγότερο από το ελάχιστο των 10 ωρών σε κάθε 24ωρο και 77 ώρες σε κάθε επταήμερη περίοδο.

3) Οι ώρες αναπαύσεως μπορούν να διαχωριστούν σε μέχρι 2 περιόδους, η μία από τις οποίες πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον 6 ώρες και τα διαλείμματα μεταξύ των συνεχόμενων περιόδων αναπαύσεως να μην ξεπερνούν τις 14 ώρες.

4) Οι απαιτήσεις των περιόδων αναπαύσεως που περιγράφονται στις παραγράφους 1 και 2 δεν χρειάζεται να διατηρούνται σε έκτακτη ανάγκη ή σε άλλες επιτακτικές λειτουργικές συνθήκες. Ασκήσεις για την πυρόσβεση, τις σωστικές λέμβους και άλλες ενέργειες που εγκρίνονται από την εθνική νομοθεσία και τα διεθνή όργανα, θα διεξάγονται με τέτοιο τρόπο, ώστε να μειώνεται η διατάραξη των περιόδων αναπαύσεως και να μην προκαλείται κόπωση.

5) Οι Αρχές θα απαιτούν τα προγράμματα επιτηρήσεως (watch schedules) να ανακοινώνονται σε σημεία που είναι εύκολα προσβάσιμα. Τα προγράμματα θα καθιερώνονται σε μία τυποποιημένη μορφή στην γλώσσα εργασίας ή στις γλώσσες του πλοίου ή στα αγγλικά.

6) Ένας ναυτικός κατά την άσκηση των καθηκόντων του, όπως στην περίπτωση που κάποιο τμήμα της μηχανής είναι αφύλακτο, θα απολαμβάνει πρόσθετη περίοδο αναπαύσεως ως αποζημίωση εάν η φυσιολογική περίοδος αναπαύσεως διακόπτεται από κλήσεις για εργασία.

7) Οι Αρχές πρέπει να απαιτούν ότι θα διατηρούνται αρχεία με τις ημερήσιες ώρες αναπαύσεως των ναυτικών σε μία τυποποιημένη φόρμα, στην γλώσσα εργασίας ή στις γλώσσες του πλοίου ή στα αγγλικά, με σκοπό την ελευθερία ελέγχου και την επαλήθευση της συμμορφώσεως με τις διατάξεις αυτού του τμήματος του Κώδικα. Οι ναυτικοί θα παραλάβουν ένα αντίγραφο των αρχείων που τους αφορούν, το οποίο θα θεωρείται από τον πλοίαρχο ή από ένα πρόσωπο που εξουσιοδοτεί ο πλοίαρχος και οι ναυτικοί.

8) Κανένα στοιχείο σε αυτό το τμήμα δεν θα θεωρηθεί ότι βλάπτει το δικαίωμα του πλοίαρχου να απαιτήσει από έναν ναυτικό να εκτελέσει οτιδήποτε σε ώρες εργασίας αναγκαίες για την άμεση ασφάλεια του πλοίου, των προσώπων πάνω στο πλοίο ή του φορτίου ή για τον σκοπό της παροχής βοήθειας σε άλλα πλοία ή σε πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Επομένως, ο πλοίαρχος μπορεί να αναστείλει το πρόγραμμα ωρών αναπαύσεως και να ζητήσει από τους ναυτικούς να εργαστούν τις αναγκαίες ώρες μέχρι η φυσιολογική κατάσταση να αποκατασταθεί. Όταν αυτό συμβεί, ο πλοίαρχος θα παρέχει στους εν λόγω ναυτικούς επαρκή περίοδο αναπαύσεως.

## B) BLU CODE

Ο IMO υιοθέτησε έναν **Κώδικα Πρακτικής για Ασφαλέστερη Φόρτωση και Εκφόρτωση** (BLU Code). Τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά του είναι τα εξής:

- 1) **Πιο ανθεκτικά νέα πλοία:** αύξηση της αντοχής των διαφραγμάτων (bulkheads) και των διπύθμενων (double bottoms), ώστε να αντέξουν συνθήκες υπερχειλίσεως των δεξαμενών. Για τα υπάρχοντα πλοία, το διάφραγμα ανάμεσα στις δεξαμενές 1 και 2 και ο διπλός πυθμένας της δεξαμενής 1 πρέπει να ενισχυθούν, προκειμένου να αντέξουν φαινόμενα πλημμύρας στη δεξαμενή 1, εκτός αν έχουν επιβληθεί περιορισμοί στη φόρτωση.
- 2) **Βελτίωση των πρακτικών χειρισμού των φορτίων:** οι μάντες μεταφοράς (conveyor belts) συχνά υπερφορτώνουν τα πλοία και μεγάλες δαγκάνες, μπουλντόζες και υδραυλικά σφυριά που χρησιμοποιούνται στην εκφόρτωση, μπορεί να προκαλέσουν ζημιές.
- 3) **Περιορισμοί στη μεταφορά των φορτίων:** τα υπάρχοντα bulk carriers που συναντούν τις νέες απαιτήσεις μέσω των περιορισμών φορτώσεως, πρέπει να επισημαίνονται με ένα στερεό ισόπλευρο τρίγωνο στο μέσο του κύτους (on the hull amidships) κάτω από την γραμμή καταστρώματος. **(αυτό το χαρακτηριστικό ήταν στην εκφώνηση)**
- 4) **Όργανα φορτώσεως:** το πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με κατάλληλο εξοπλισμό, ώστε να ελέγχονται οι τάσεις (stresses) κατά τη διάρκεια των φορτώσεων και εκφορτώσεων (ροπές κάμψεως).
- 5) **Ενίσχυση των επιθεωρήσεων:** ένα πρόγραμμα επιθεωρήσεων με σκοπό να εντοπίσει πιθανές αδυναμίες στη δομή του πλοίου και περιοχές διαβρώσεως.

## Γ) Κανονισμοί εργασίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (YEN)

*Οι κανονισμοί εργασίας καταρτίζονται από το Υ.Ε.Ν. και εγκρίνονται με προεδρικά διατάγματα μετά από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.*

*Οι κανονισμοί αυτοί ρυθμίζουν:*

*α) Την ιεραρχία στην υπηρεσία του πλοίου και τη διαίρεση του πληρώματος κατά κλάδους, σε προσωπικό καταστρώματος, μηχανής και γενικών υπηρεσιών.*

*β) Τα γενικά και ειδικά καθήκοντα και τις ευθύνες του Πλοιάρχου, των αξιωματικών και κατωτέρων μελών του πληρώματος, ανάλογα με την ειδικότητα και το βαθμό καθενός.*

*γ) Τη διεξαγωγή της υπηρεσίας στα πλοία, δηλαδή τον τρόπο που οφείλει ο Πλοίαρχος να οργανώνει και διευθύνει την εργασία κατά τη διάρκεια του πλου και, κατά το χρόνο που το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι ή σε όρμο.*

## ΚΑΛΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ