



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

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ
ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ 2026
ΓΙΑ ΤΟ ΜΑΘΗΜΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ – ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ - ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ

09/06/2026

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ : ΤΑΤΙΑΝΑ ΤΣΑΡΔΑΚΑ/ΜΥΤΗ ΜΑΡΙΑ

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.** Κάθε εταιρεία θα πρέπει να αναπτύσσει, εφαρμόζει και να τηρεί ΣΑΔ. **ΣΩΣΤΟ**
- β.** Το προσωπικό καταστρώματος σε εργασίες «εν πλω» κατανέμεται με τη μέριμνα του Πλοιάρχου. **ΛΑΘΟΣ**
- γ.** Ένας από τους ειδικούς στόχους του κώδικα ISPS είναι να καθιερώνει ρόλους και ευθύνες. **ΣΩΣΤΟ**
- δ.** Η ευθύνη και η αρμοδιότητα του καθορισμένου προσώπου (DPA) θα πρέπει να περιλαμβάνει την παρακολούθηση των θεμάτων ασφαλείας και πρόληψης της ρύπανσης. **ΣΩΣΤΟ**
- ε.** Τα πειθαρχικά δικαστήρια συγκροτούνται από επαγγελματίες (τακτικούς) δικαστές. **ΛΑΘΟΣ**

Μονάδες 15

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 στον παρακάτω πίνακα. Σημειώνεται ότι ένα γράμμα από τη στήλη Β θα περισσέψει.

ΣΤΗΛΗ Α	ΣΤΗΛΗ Β
1. Έχει ειδικές γνώσεις για τη θαλάσσια περιοχή ε	α. Κατάχρηση εξουσίας
2. Η κατασκευή του πλοίου δ	β. Περιέχεται στο ΣΑΔ
3. Χρήση αδικαιολόγητης βίας από Αξιωματικό του πλοίου α	γ. Διεθνής σύμβαση STCW
4. Εργασίες-Λειτουργίες στο πλοίο που αφορούν ασφάλεια και πρόληψη της ρύπανσης β	δ. Διεθνής σύμβαση SOLAS
5. Συντήρηση και λειτουργία γεννητριών του πλοίου στ	ε. Πλοηγός
	στ. Ηλεκτρολόγος

Μονάδες 10

ΘΕΜΑ Β

B1. α) Να γράψετε τις τρεις (3) κατηγορίες των ειδικών καθηκόντων του Πλοιάρχου ως δημόσιου λειτουργού. (μον. 3)

ληξιαρχικά, συμβολαιογραφικά, αστυνομικά/ανακριτικά

β) Πότε η διαθήκη που συντάσσει ο Πλοίαρχος είναι «δημόσια έκτακτη διαθήκη» (προσωρινή) και πότε γίνεται οριστική; (μον. 4)

ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΚΤΑΚΤΗ ΔΙΑΘΗΚΗ: Η διαθήκη αυτή έχει ισχύ 3 μήνες από τον κατάπλου του πλοίου σε λιμάνι. Η διαθήκη αυτή ισχύει για τρεις μήνες από τον κατάπλου του πλοίου σε κάποιο λιμάνι, εκτός αν πεθάνει στο μεταξύ ο διαθέτης, οπότε ισχύει οριστικά.

Μονάδες 7

B2. α) Να γράψετε τρεις (3) λόγους για τους οποίους επιβάλλεται προσωρινή στέρηση (μον. 6) και δύο (2) λόγους για τους οποίους επιβάλλεται οριστική στέρηση της δυνατότητας άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος. (μον. 4)

Λόγοι προσωρινής στέρησης:

- ο Κάθε πράξη που προσβάλλει την πατρίδα, τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, την ελληνική σημαία και τα σύμβολα του κράτους.
- ο Η ενέργεια ή παράλειψη σε ό,τι αφορά στην εκτέλεση της υπηρεσίας ή στην άσκηση των ειδικών καθηκόντων, η οποία αντιβαίνει στις νομικές ή ηθικές υποχρεώσεις του ναυτικού επαγγέλματος.
- ο Η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για αξιόπονη πράξη που προβλέπεται από τον ΚΔΝΔ.
- ο Η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για λαθρεμπόριο σε φυλάκιση μέχρι έξι μηνών.
- ο Η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση σε φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών για πλαστογραφία πιστοποιητικού, ψευδορκία, ψευδή καταμήνυση, κλοπή, υπεξαίρεση, απάτη, εμπορία ή χρήση ναρκωτικών.
- ο Οι περιπτώσεις που προβλέπουν οριστική στέρηση, εφόσον το πειθαρχικό συμβούλιο αποφασίσει να επιβάλει ελαφρότερη ποινή.
- ο Η ναυτολόγηση πειθαρχικώς τιμωρημένων ναυτικών, κατά το χρονικό διάστημα εκτίσεως της πειθαρχικής ποινής τους.
- ο Η υπαίτια ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- ο Κάθε άλλη πράξη που προβλέπεται από ειδική διάταξη.

(3 από τα παραπάνω)

Λόγοι οριστικής στέρησης:

- ο Ναυτικό ατύχημα που κρίθηκε από το Ανακριτικό Συμβούλιο ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ) ότι οφείλεται σε δόλο ή σε βαριά αμέλεια, εφόσον εξαιτίας του ατυχήματος επήλθε ολική απώλεια του πλοίου, πραγματική ή τεκμαρτή, θάνατος ή βαριά

σωματική βλάβη ανθρώπων.

- ο Τιμωρία για δεύτερη φορά με προσωρινή στέρηση τουλάχιστον έξι μηνών και διάπραξη για τρίτη φορά του ίδιου παραπτώματος, μέσα στην πενταετία.
- ο Καταδίκη του ναυτικού με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για λαθρεμπόριο ή παράβαση του νόμου περί ναρκωτικών, σε ποινή άνω των έξι μηνών.
- ο Αμετάκλητη καταδίκη σε ποινή φυλακίσεως τουλάχιστον ενός έτους, όταν τα αίτια της καταδίκης, το είδος, ο τρόπος και η φύση της πράξεως μαρτυρούν διαστροφή χαρακτήρα.
- ο Αμετάκλητη καταδίκη Πλοιάρχου λόγω μη αποχωρήσεως τελευταίου κατά την εγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου ή για άκαιρη απομάκρυνση από τον τόπο συγκρούσεως του πλοίου.
- ο Κάθε περίπτωση που προβλέπεται από ειδική διάταξη.

(2 από τα παραπάνω)

β) Να χαρακτηρίσετε τα παρακάτω μέτρα ως προληπτικά ή κατασταλτικά λαμβάνοντας υπόψη ότι τα κατασταλτικά μέτρα προϋποθέτουν διάπραξη αξιόποινης πράξης (μον. 8):

- 1) Απαγόρευση θερμών εργασιών στο κατάστρωμα π.χ. ηλεκτροσυγκόλληση **προληπτικό**
- 2) Έρευνα στις καμπίνες μετά από εύρεση ναρκωτικών ουσιών **κατασταλτικό**
- 3) Περιορισμός λαθρεπιβατών **κατασταλτικό**
- 4) Κατάσχεση προϊόντων λαθρεμπορίου **κατασταλτικό**
- 5) Περιορισμός στην κατανάλωση νερού λόγω αδυναμίας τροφοδοσίας **προληπτικό**
- 6) Απαγόρευση καπνίσματος **προληπτικό**
- 7) Μη πρόσβαση σε χώρους φορτίου λόγω ύπαρξης δηλητηριωδών αερίων **προληπτικό**
- 8) Προφυλάκιση υπόπτου για βίαιη πράξη που έχει τελεστεί **κατασταλτικό**

Μονάδες 18

ΘΕΜΑ Γ

Γ1. Να αναφέρετε ονομαστικά τα βασικά χαρακτηριστικά του κώδικα πρακτικής για ασφαλέστερη φόρτωση και εκφόρτωση (BLU Code) που υιοθέτησε ο ΙΜΟ.

Τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά του είναι τα εξής:

1. Πιο ανθεκτικά νέα πλοία
2. Βελτίωση των πρακτικών χειρισμού των φορτίων
3. Περιορισμοί στη μεταφορά των φορτίων

4. Όργανα φορτώσεως
5. Ενίσχυση των επιθεωρήσεων

Μονάδες 10

Γ2. α) Να αναφέρετε και να αναπτύξετε τρεις (3) διαφορές της MARPOL με την OILPOL (1954). (μον. 9)

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.

(3 από τα παραπάνω)

β) Να αναφέρετε τα τρία (3) στοιχεία του προτύπου διαχείρισης του θαλασσίου έρματος και ιζημάτων σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση BWM. (μον. 6)

Κανονισμός B1 (σχέδιο διαχείρισης θαλασσίου έρματος)

Κανονισμός B2 (βιβλίο καταγραφής θαλασσίου έρματος)

Κανονισμός B3 (απαιτήσεις διαχείρισης θαλασσίου έρματος)

Διεθνές Πιστοποιητικό Διαχείρισης Θαλασσίου έρματος και ιζημάτων

Μονάδες 15

ΘΕΜΑ Δ

Δ1. Το Φ/Γ ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ πλέει από το MADRAS προς την Ερυθρά Θάλασσα διά του Ινδικού ωκεανού. Στα ανοικτά των ακτών της Αφρικής συνάντησε εντονότατη κακοκαιρία (Μουσώνες) με συνέπεια να υποστεί ρήγμα και εισροή υδάτων στο Ν°1 κύτος. Ο Πλοίαρχος αφού εξάντλησε όλα τα περιθώρια σφράγισης του ρήγματος και χρήσης των αντλιών, έκρινε και αποφάσισε ότι μοναδική ελπίδα για τη

διάσωση του πλοίου είναι η προσέγγιση στις Αφρικανικές ακτές και η προσάραξή του σε αβαθή.

Αφού προσάραξε το πλοίο, ο Πλοίαρχος διέταξε καθέλκυση σωσίβιων λέμβων. Κατά τη διαδικασία ο ναύτης Α πανικοβλήθηκε και έπεσε στη θάλασσα, με αποτέλεσμα να χάσει τη ζωή του. Κατά την ανάκριση προέκυψε ότι ο ναύτης δεν είχε εξοικειωθεί με τη διαδικασία εγκατάλειψης πλοίου.

Η θαλασσοταραχή δεν επέτρεψε να γίνει η καθέλκυση των λέμβων και ο Πλοίαρχος αιτήθηκε βοήθεια από την ξηρά. Εντός σύντομου χρονικού διαστήματος κατέφθασαν ελικόπτερα προς διάσωση του πληρώματος. Ο Πλοίαρχος επιβιβάστηκε στο πρώτο ελικόπτερο, προκειμένου να μεταβεί στην πλησιέστερη προξενική αρχή για τη σύνταξη της έκθεσης Πλοιάρχου σε περίπτωση έκτακτων συμβάντων.

α) Είναι νόμιμη η απόφαση και ενέργεια του Πλοιάρχου να προσαράξει το πλοίο; (μον. 5)

Ναι είναι. Ο Πλοίαρχος έχει υποχρέωση να χρησιμοποιήσει όλα τα δυνατά μέσα για τη διάσωση του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου. Σε περίπτωση εισροής υδάτων και κινδύνου βύθισης, η ελεγχόμενη προσάραξη σε ασφαλές σημείο μπορεί να αποτελέσει το μοναδικό μέσο σωτηρίας του πλοίου και των ανθρώπων που επιβαίνουν σε αυτό.

Στη συγκεκριμένη, λοιπόν, περίπτωση αφού ο Πλοίαρχος εξάντλησε όλα τα περιθώρια σφράγισης του ρήγματος και χρήσης των αντλιών, η απόφαση και ενέργειά του να προσαράξει το πλοίο ήταν νόμιμη.

β) Υπάρχει ευθύνη του Πλοιάρχου για το γεγονός ότι ο ναύτης Α δεν γνώριζε τη διαδικασία εγκατάλειψης πλοίου (καθέλκυση λέμβων); (μον. 5)

Ο Πλοίαρχος οφείλει:

να μεριμνά για την εκπαίδευση και κατάρτιση του πληρώματος,

να εξασφαλίζει ότι εκτελούνται τα προβλεπόμενα γυμνάσια εγκατάλειψης πλοίου,

να εξασκεί το πλήρωμα στη χρήση των σωστικών μέσων.

Εφόσον ο ναύτης δεν γνώριζε τη διαδικασία καθέλκυσης σωσιβίων λέμβων, προκύπτει ένδειξη ανεπαρκούς εκπαίδευσης ή μη αποτελεσματικής εκτέλεσης των προβλεπόμενων γυμνασίων, για τα οποία υπεύθυνος είναι ο Πλοίαρχος.

γ) Πώς κρίνετε την απόφαση του Πλοιάρχου να επιβιβαστεί στο πρώτο ελικόπτερο, προκειμένου να συμπληρώσει έγκαιρα την έκθεση Πλοιάρχου σε περίπτωση έκτακτων συμβάντων; (μον. 5)

Η απόφαση δεν είναι ορθή.

Σύμφωνα με τα καθήκοντα του Πλοιάρχου:

σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή εγκατάλειψης πλοίου, ο Πλοίαρχος εγκαταλείπει το πλοίο τελευταίος, αφού βεβαιωθεί ότι δεν έχει απομείνει κανείς πάνω σε αυτό,

δεν απομακρύνεται από τον τόπο του ατυχήματος πριν βεβαιωθεί για την κατάσταση του πλοίου και ότι η παρουσία του δεν είναι πλέον αναγκαία.

Η σύνταξη της έκθεσης είναι μεν υποχρεωτική, αλλά γίνεται εντός 24 ωρών από τον κατάπλου σε λιμάνι και όχι εις βάρος των άμεσων υποχρεώσεων διάσωσης και συντονισμού του πληρώματος.

Να τεκμηριώσετε σύντομα την κάθε απάντηση.

Μονάδες 15

Δ2. Κατά τη διάρκεια της Φυλακής Γέφυρας (00:00-04:00) στο πλοίο «ΗΡΩ» διαπιστώθηκε βλάβη στο GPS από τον Ανθυποπλοίαρχο. Επειδή το πλοίο δεν διέθετε αμοιβό GPS και βρισκόταν στο English Channel, ο Ανθυποπλοίαρχος ενημέρωσε σχετικά με τη βλάβη τον Ηλεκτρολόγο του πλοίου. Ο Ηλεκτρολόγος προσπάθησε να επισκευάσει τη συσκευή συμβουλευόμενος το εγχειρίδιο βλαβών του GPS χωρίς επιτυχία λόγω ελλιπούς γνώσης της Αγγλικής γλώσσας. Ενημέρωσε για το γεγονός αυτό τον Πλοίαρχο ο οποίος διέταξε να ξυπνήσουν τον Υποπλοίαρχο, προκειμένου να αναλάβει φυλακή, αν και είχε εργαστεί συνεχώς επί είκοσι (20) ώρες, ενώ η ανάπαυσή του περιοριζόταν στο τελευταίο δώρο. Σημειώνεται ότι υπήρχε διαθέσιμος Ανθυποπλοίαρχος ο οποίος ήταν ξεκούραστος. Μέχρις ότου αποκτήσει εικόνα ο Υποπλοίαρχος, το πλοίο παρέμεινε χωρίς στίγμα, με αποτέλεσμα σοβαρή εκτροπή από την πορεία του.

α) Να αναφέρετε δύο (2) περιπτώσεις όπου παραβιάστηκαν οι προβλέψεις της STCW. (μον. 4)

Η σύμβαση STCW παραβιάστηκε στις εξής περιπτώσεις:

1. **Ανεπαρκής γνώση της αγγλικής γλώσσας από τον αξιωματικό φυλακής.**

Οι αξιωματικοί μηχανής για 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 γίνονται κατανοητές.

- Ο Ηλεκτρολόγος δεν μπόρεσε να επικοινωνήσει με άλλο πλοίο μέσω GPS/επικοινωνιών λόγω ελλιπούς γνώσης της αγγλικής γλώσσας. Συγκεκριμένα, λόγω της ελλιπούς γνώσης της Αγγλικής γλώσσας δεν μπόρεσε να συμβουλευθεί σωστά το εγχειρίδιο βλαβών του GPS.
- Η STCW απαιτεί επαρκή γνώση της ναυτικής αγγλικής για ασφαλή επικοινωνία.

2. **Παραβίαση των απαιτήσεων ανάπαυσης και φυλακής (fitness for duty).**

- Ο Υποπλοίαρχος είχε εργαστεί συνεχώς επί 20 ώρες και ανέλαβε φυλακή ενώ ήταν εξαντλημένος.

- Η STCW επιβάλλει ελάχιστες ώρες ανάπαυσης ώστε να αποφεύγεται η κόπωση των αξιωματικών φυλακής.

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 κατά την περίοδο 7 ημερών.

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.

β) Να αναφέρετε τρία (3) στοιχεία που θα πρέπει να συμπεριλάβει ο Πλοίαρχος κατά τη σύνταξη της έκθεσης έκτακτου συμβάντος. (μον. 6)

ΕΚΘΕΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Σε περίπτωση έκτακτου συμβάντος ο Πλοίαρχος συντάσσει έκθεση έκτακτης ανάγκης και το εγγράφει στο ημερολόγιο Την έκθεση την συντάσσει ενώπιον του Προέδρου πρωτοδικών κι αν δεν υπάρχει ενώπιον του Ειρηνοδίκη. Αν είναι στο εξωτερικό ενώπιον της ελληνικής προξενικής αρχής

Στην έκθεση πρέπει να αναγράφονται :

το λιμάνι και ο χρόνος αναχωρήσεως του πλοίου,

η τηρηθείσα πορεία,

οι κίνδυνοι που αντιμετώπισθηκαν,

οι ανωμαλίες που παρατηρήθηκαν και

όλα γενικά τα αξιοσημείωτα περιστατικά.

(3 από τα παραπάνω)

Η έκθεση έχει αποδεικτική δύναμη

Μονάδες 10