

ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΕΣ 2020

ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ – ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ – ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ

ΘΕΜΑΤΑ

ΘΕΜΑ Α

A1

1. Λάθος
2. Σωστό
3. Σωστό
4. Λάθος
5. Σωστό
6. Σωστό

A2

1. ε
2. δ
3. α
4. στ
5. γ

ΘΕΜΑ Β

B1. Ανυπακοή είναι η άρνηση εκτελέσεως διαταγής που δίνεται από τον Πλοίαρχο ή άλλο αρμόδιο αξιωματικό του πλοίου προς υφιστάμενο του και αφορά στην εκτέλεση εργασίας. Η ανυπακοή τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών. Η μη συμμόρφωση του ναυτικού σε διαταγή που έχει σχέση με τη σωτηρία του πλοίου ή ανθρώπου που κινδυνεύει στη θάλασσα, αποτελεί επιβαρυντική περίπτωση γι' αυτόν.

B2. Σύμφωνα με το άρθρο 101 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, ως πειρατεία ορίζεται:

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 ανοιχτή 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 πράξης εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους με γνώση των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό πειρατικό.

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

ΘΕΜΑ Γ

Γ1. Τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά του Κώδικα Πρακτικής για Ασφαλέστερη Φόρτωση και Εκφόρτωση (BLU CODE) είναι:

- 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.

Γ2.

α) Ο σκοπός της κατάρτισης της Διεθνούς Σύμβασης STCW 1978 ήταν η καθιέρωση διεθνώς υποχρεωτικών απαιτήσεων για τη χορήγηση

πιστοποιητικών (ελάχιστα όρια) σε πλοιάρχους, αξιωματικούς και πληρώματα, ιδίως γι' αυτά των αναπτυσσόμενων χωρών που βρίσκονταν στο στάδιο της ανάπτυξεως των στόλων τους. Η δικαιοδοσία παραμένει στο κράτος της σημαίας του πλοίου, αλλά και το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να ασκεί έλεγχο στο αλλοδαπό πλοίο για τα πιστοποιητικά ικανότητας του πληρώματος, όπως ορίζει η εν λόγω Σύμβαση.

β) Η STCW 1995 αφορά σε ναυτικούς που υπηρετούν σε θαλασσοπλούντα πλοία εκτός αυτών που υπηρετούνσε:

1. Πολεμικά πλοία και βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού.
2. Κρατικά πλοία, τα οποία απασχολούνται μόνο σε κυβερνητική (μη εμπορική) υπηρεσία.
3. Αλιευτικά σκάφη.
4. Θαλαμηγά πλοία αναψυχής, που δεν απασχολούνται σε εμπορικές επιχειρήσεις.
5. Ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής.

γ) Η STCW 1978 χρειαζόταν αναθεώρηση για συγκεκριμένους λόγους. Δύο από αυτούς ήταν:

1. Αόριστες εκφράσεις, που επαναλαμβάνονται αρκετές φορές στο κείμενο της Σύμβασης, έδωσαν το έναυσμα για αποκλίνουσες ερμηνείες, θέτοντας αμφιβολίες κατά πόσο η σύμβαση μπορούσε να παρέχει μια βάση για ομοιόμορφους διεθνείς κανονισμούς.
2. Οι διαδικασίες για την έκδοση των πιστοποιητικών σε ορισμένες χώρες όπου ανεπαρκής έλεγχος ασκείται σχετικά με το σύστημα εξετάσεως και την παράδοση των πιστοποιητικών. Σε πολλές περιπτώσεις παρατηρήθηκε το φαινόμενο των πλαστών πιστοποιητικών δίχως να υποστηρίζονται από τα αναγκαία προσόντα.

ΘΕΜΑ Δ

Δ1. Για το συγκεκριμένο συμβάν ο Πλοίαρχος καλείται να ασκήσει τα ληξιαρχικά του καθήκοντα. Ειδικότερα, σε περίπτωση θανάτου κατά τη διάρκεια του πλου, ο Πλοίαρχος οφείλει να συντάξει ληξιαρχική πράξη θανάτου. Η πράξη αυτή, που συντάσσεται σε χωριστό φύλλο χαρτιού, περιλαμβάνει την ημερομηνία συντάξεως, τα στοιχεία του δηλούντος ή των μαρτύρων, την ημερομηνία και την ώρα θανάτου, το στίγμα του πλοίου, τα στοιχεία των γονέων και συζύγου του, τη δήλωση ότι διαβάστηκε και υπογράφηκε από τους παριστάμενους και τις υπογραφές του Πλοίαρχου, του δηλούντος και των μαρτύρων.

Επίσης οφείλει να προβεί σε εγγραφή και στο ημερολόγιο του πλοίου και να εκθέσει με λεπτομέρειες τις συνθήκες που έλαβε χώρα το περιστατικό.

Στη συνέχεια οφείλει να την παραδώσει στην ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή του πρώτου λιμανιού κατάπλου του πλοίου.

Αν ο Πλοίαρχος παραλείψει τη σύνταξη ληξιαρχικής πράξης θανάτου (ή γεννήσεως) ή την καταχώριση σχετικής εγγραφής στο ημερολόγιο του πλοίου, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών και με πειθαρχική ποινή. Επίσης ο Πλοίαρχος έχει αστική ευθύνη για τυχόν ζημιά που υπέστη κάποιος από την παράλειψη ή την εσφαλμένη ενέργειά του.

Δ2.

α) Σύμφωνα με την STCW 1995 διαπιστώνεται α) η έλλειψη ρυθμίσεων τηρήσεως φυλακής γέφυρας ή μηχανοστασίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται από την Αρχή για το πλοίο και β) η απουσία κατά τη φυλακή ατόμου, το οποίο διαθέτει προσόντα χειρισμού του εξοπλισμού που είναι απαραίτητος για την ασφαλή ναυσιπλοΐα, ασφάλεια ραδιοεπικοινωνιών ή την πρόληψη θαλάσσιας ρυπάνσεως και αδυναμία τηρήσεως των φυλακών στο πλοίο από άτομα τα οποία έχουν αναπαυθεί επαρκώς και είναι ικανά να αναλάβουν καθήκοντα.

Συνεπώς τίθενται σε άμεσο κίνδυνο τα πρόσωπα, η περιουσία και το περιβάλλον και γι' αυτό θα έπρεπε να απαγορευθεί ο απόπλους μέχρι τη ρύθμιση των προβλημάτων.

β) Τα δύο ναυτικά αδικήματα στα οποία έχει υποπέσει ο Πλοίαρχος είναι:

1. Κατά της ασφάλειας του πλοίου και των επιβαινόντων, αφού προέβη σε παράνομη ανάθεση διοικήσεως του πλοίου και
2. Υπηρεσιακή παράβαση (παράβαση καθήκοντος), αφού πραγματοποιήθηκε απόπλους χωρίς έλεγχο της αρχής.

γ) Το αδίκημα στο οποίο έχει υποπέσει ο Ανθυποπλοίαρχος είναι αυτό της μη προσέλευσης για ανάληψη υπηρεσίας. Το αδίκημα αυτό υφίσταται όταν ο ναυτικός που ναυτολογήθηκε δεν προσέρχεται αδικαιολόγητα να αναλάβει υπηρεσία. Τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών ή με χρηματική ποινή.

ΣΧΟΛΙΑ:

Τα θέματα κάλυπταν το μεγαλύτερο μέρος της εξεταστέας ύλης και αφορούσαν και τα δύο βιβλία.

Απαιτούσαν καλό διάβασμα, κατανόηση και κριτική ικανότητα

(ιδιαίτερα το Δ2).