

ΘΕΜΑ Α

A1.

- A. Λάθος (2.5 παράγραφος- περιστατικό Costa Concordia)
- B. Σωστό (16.1. Ορισμός Ναυτικού Ατυχήματος)
- Γ. Λάθος (1.1 Έννοια και διαιρέσεις Ναυτικού Δικαίου)
- Δ. Σωστό (28.1 Η τρομοκρατία στη Θάλασσα)
- Ε. Λάθος (20.1 Ο Πλοηγός)

ΘΕΜΑ Β

B1) α) Ένα χαρακτηριστικό της STCW 1995 είναι οι αυξημένες απαιτήσεις για γνώση της αγγλικής γλώσσας από τους ναυτικούς. Συγκεκριμένα :

- 1) Οι αξιωματικοί καταστρώματος προβλέπεται να βρίσκονται σε τέτοιο επίπεδο , που να τους επιτρέπεται να επικοινωνούν με άλλα πλοία και παράκτιους σταθμούς ,να διαβάζουν και να κατανοούν με ευχέρεια χάρτες ,ναυτικές εκδόσεις , μετεωρολογικά δελτία και διάφορα μηνύματα συναφή με θέματα λειτουργίας και ασφάλειας του πλοίου.

β) 2) Οι αξιωματικοί μηχανής πρέπει 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 δίνουν γίνονται κατανοητές.

B2) Η ποινή του προστίμου μπορεί να φθάνει μέχρι το ένα πέμπτο του μηνιαίου μισθού που αναγράφεται στο ναυτολόγιο ,δηλαδή του μισθού που έχει συμφωνηθεί και καταβάλλεται πράγματι στο ναυτικό και όχι του μισθού που προβλέπεται από την ισχύουσα συλλογική σύμβαση . Το ανώτατο όριο προστίμου αυξάνεται στο διπλάσιο ,σε περίπτωση διαπράξεως νέου πειθαρχικού παραπτώματος μέσα σε δύο μήνες από την ημερομηνία επιβολής του πρώτου προστίμου. Τα επιβαλλόμενα από τον πλοίαρχο πρόστιμα εισπράττονται και αποδίδονται στην λιμενική αρχή, η οποία τα αποστέλλει στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ) του οποίου αποτελούν έσοδα σύμφωνα με το νόμο.

ΘΕΜΑ Γ

Γ1. (2.6 Ασφάλεια των φορτηγών πλοίων χύδην ξηρού φορτίου)

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990 παρατηρήθηκαν πολλές απώλειες των bulk carriers, πχ. Πολλά πλοία βυθίστηκαν γρήγορα με αρκετά σημαντικές απώλειες ανθρωπίνων ζώων. Μία μελέτη που εκπόνησε ο IAC16 ανέδειξε το πρόβλημα της υπερχειλίσεως της πρώτης δεξαμενής φορτίου (foremost hold). Όταν αυτή συμβαίνει τότε το διάφραγμα μεταξύ αυτής της δεξαμενής και της γειτονικής μπορεί να καταρρεύσει από την πίεση του φορτίου και του νερού, οδηγώντας σε προοδευτική υπερχειλίση και βύθιση.

Η έρευνα κατέληξε ότι οι πιο ευπαθείς περιοχές είναι το διάφραγμα ανάμεσα στη δεξαμενή φορτίου 1 και τη δεξαμενή φορτίου 2 στο εμπρόσθιο μέρος του πλοίου (foreward end) και ο διπλός πυθμένας του πλοίου σε αυτήν την περιοχή. Μια άλλη μελέτη που διεξήχθη από την MARAD (US MARITIME ADMINISTRATION) κατέδειξε ότι ένα τυπικό μεσαίας χωρητικότητας bulk carrier πρέπει να επιβιώσει εάν πλημμυρίσει μία από τις δεξαμενές φορτίου εφόσον το πλοίο δεν έχει υποστεί μεταλλικές απώλειες (metal wastage) και μη εντοπισμένες ρωγμές.

Όμως εάν πλημμυρήσουν οποιοσδήποτε δύο δεξαμενές φορτίου τότε θα υπάρξουν καταστροφικές συνέπειες,

ΘΕΜΑ Γ2

Γ2α. (2.2Οι βασικοί σκοποί της SOLAS)

Ο κύριος σκοπός της SOLAS είναι να καθορίζει τις ελάχιστες προδιαγραφές για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων που είναι συμβατές με τα επίπεδα ασφαλείας.

Τα κράτη της σημαίας είναι υπεύθυνα για να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία υπό τη σημαία τους συμμορφώνονται με τις διατάξεις της, και ένας αριθμός πιστοποιητικών περιγράφονται στη σύμβαση ως απόδειξη ότι αυτό έχει ήδη γίνει. Οι διατάξεις που αφορούν σε θέματα ελέγχου, επιτρέπουν στα κράτη μέλη της συμβάσεως να επιθεωρούν πλοία που ανήκουν σε άλλα κράτη μέλη με την προϋπόθεση ότι υπάρχουν υπόνοιες ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του δε συμμορφώνονται ουσιαστικά με τις απαιτήσεις της συμβάσεως (το γνωστό port state control).

Γ2β. (2.5 Ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων)

Από την πρώτη στιγμή διαπιστώθηκε ότι το μεγαλύτερο ενδιαφέρον στο ζήτημα της διαχείρισης και της ασφάλειας των μεγάλων επιβατηγών πλοίων επικεντρώνεται στη δυσκολία εκκενώσεως με ασφάλεια ενός αριθμού επιβατών, πχ. 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 τη ζωή τους. Επίσης, η πυρκαγιά αντιπροσωπεύει μία ιδιαίτερη αιτία της ευπάθειας των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων. Κάθε επιβάτης αποτελεί μια πιθανή αιτία πυρκαγιάς για το πλοίο και οι ξενοδοχειακές υπηρεσίες έχουν εγγενείς κινδύνους.

Δ1. α) Το ναυτικό αδίκημα στο οποίο υπέπεσαν τα τρία μέλη του πληρώματος είναι η στάση κατά του Πλοιάρχου και αποτελεί ένα από τα βαρύτερα ναυτικά αδικήματα. Στην συγκεκριμένη περίπτωση τα τρία μέλη του πληρώματος στράφηκαν εναντίον της εξουσίας του Πλοιάρχου. Σκοπός της στάσης δεν ήταν η ολοσχερής κατάλυση της εξουσίας του αλλά η παρεμπόδιση του καθήκοντος του κατά την έννοια του νόμου δηλαδή ο εξαναγκασμός του να μην ακολουθήσει την πορεία του πλοίου προς το Καμερούν αλλά να αλλάξει πορεία.

β) Για τα δύο μέλη του πληρώματος που σκοπό είχαν να παρεμποδίσουν το καθήκον του πλοιάρχου και όχι να καταλύσουν ολοσχερώς την εξουσία του προβλέπεται ποινή φυλάκισης τουλάχιστον τριών ετών. Για τον αξιωματικό προβλέπεται αυστηρότερη τιμωρία με ποινή καθειρέξεως μέχρι δέκα ετών. Ακόμη και για τα τρία μέλη προβλέπεται οριστική διακοπή της σύμβασης ναυτολογήσεως με την πλοιοκτήτρια εταιρεία και προσωρινή στέρηση του δικαιώματος ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος σύμφωνα με το άρθρο 249 του ΚΔΝΔ που προβλέπει ως λόγο επιβολής προσωρινής στέρησης του ναυτικού δικαιώματος την καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για αξιόποινη πράξη που προβλέπεται από τον ΚΔΝΔ. Στη δοθείσα μελέτη περίπτωσης δε διευκρινίζεται εάν ο εξαναγκασμός του πλοιάρχου έγινε με χρήση βιαιοπραγιών ή όπλων, καθώς αυτό θα λειτουργούσε επιβαρυντικά.



Επιμέλεια:

ΓΚΕΛΤΗΣ ΘΕΟΔΟΣΗΣ, ΑΡΓΥΡΗΣ ΧΑΡΗΣ, ΣΑΒΒΑ ΜΑΡΙΑ, ΙΑΚΩΒΟΥ ΘΕΟΔΩΡΟΣ

και τα κέντρα ΔΙΑΚΡΟΤΗΜΑ: Πειραιά, Περιστέρι Νέα Ζωή, Κερατσίνι, Μοσχάτο, Αγία Σοφία

Φροντιστήρια ΔΙΑΚΡΟΤΗΜΑ