

ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ
ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ – ΕΣΠΕΡΙΝΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΛΥΚΕΙΩΝ
ΤΡΙΤΗ 9 ΙΟΥΝΙΟΥ 2026
ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟ ΜΑΘΗΜΑ:
ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ – ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ –
ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ
ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ

ΘΕΜΑ Α

A1.

Πρόταση	Απάντηση
α)	Σωστό
β)	Λάθος
γ)	Σωστό
δ)	Σωστό
ε)	Λάθος

A2.

Στήλη Α	Σωστή αντιστοίχιση
1	ε
2	δ
3	α
4	β
5	στ

ΘΕΜΑ Β

B1.

α) Τα ειδικά καθήκοντα του Πλοιάρχου ως δημόσιου λειτουργού μπορούν να καταταχθούν σε τρεις κατηγορίες: ληξιαρχικά, συμβολαιογραφικά και ανακριτικά - αστυνομικά.

β) Η διαθήκη που συντάσσει ο Πλοίαρχος είναι δημόσια έκτακτη διαθήκη, δηλαδή προσωρινή, όταν συντάσσεται στο πλοίο υπό τις έκτακτες συνθήκες που προβλέπει ο νόμος. Ισχύει για τρεις μήνες από τότε που το πλοίο θα καταπλεύσει σε κάποιο λιμάνι. Αν ο διαθέτης πεθάνει στο διάστημα αυτό, η διαθήκη ισχύει οριστικά.

B2.

α) Ενδεικτικοί λόγοι προσωρινής στέρησης της δυνατότητας άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος είναι:

- προσβολή της πατρίδας, του Προέδρου της Δημοκρατίας, της ελληνικής σημαίας ή των συμβόλων του κράτους,

- ενέργεια ή παράλειψη σχετική με την εκτέλεση της υπηρεσίας ή με την άσκηση των ειδικών καθηκόντων, η οποία δείχνει σοβαρή περιφρόνηση στις νομικές ή ηθικές υποχρεώσεις του ναυτικού επαγγέλματος,
- αμετάκλητη καταδίκη για αξιόποινη πράξη που προβλέπεται από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου ή για λαθρεμπόριο σε φυλάκιση μέχρι έξι μηνών.

Ενδεικτικοί λόγοι οριστικής στέρησης είναι:

- ναυτικό ατύχημα που οφείλεται σε δόλο ή βαριά αμέλεια και είχε ως συνέπεια ολική απώλεια πλοίου, πραγματική ή τεκμαρτή, θάνατο ή βαριά σωματική βλάβη ανθρώπου,
- αμετάκλητη καταδίκη Πλοιάρχου λόγω μη αποχρώντος τελευταίου κατά την εγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου ή για κακή συγκρότηση από τον τόπο σύγκρουσης του πλοίου.

β) Τα μέτρα χαρακτηρίζονται ως εξής:

A/A	Μέτρο	Χαρακτηρισμός
1	Απαγόρευση θερμών εργασιών στο κατάστρωμα	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

ΘΕΜΑ Γ

Γ1.

Τα βασικά χαρακτηριστικά του κώδικα πρακτικής για ασφαλέστερη φόρτωση και εκφόρτωση (BLU Code), όπως υιοθετήθηκε από τον IMO, είναι ονομαστικά τα εξής:

- Πιο ανθεκτικά νέα πλοία.
- Βελτίωση των πρακτικών χειρισμού των φορτίων.
- Περιορισμοί στη μεταφορά των φορτίων.
- Όργανα φορτώσεως.
- Ενίσχυση των επιθεωρήσεων.

Γ2.

α) Τρεις βασικές διαφορές της MARPOL σε σχέση με την OILPOL (1954) είναι:

- Η MARPOL διεύρυνε τις ειδικές περιοχές προστασίας. Στις περιοχές αυτές περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η Μεσόγειος, η Βαλτική, η Μαύρη Θάλασσα, η Ερυθρά Θάλασσα και ο Περσικός Κόλπος.
- Στη MARPOL δεν επιτρέπεται η απόρριψη πετρελαίου στις ειδικές περιοχές, ακόμη και για τα δεξαμενόπλοια που λειτουργούν με σύστημα LOT. Καθιερώνονται συστήματα και μέσα πρόληψης, όπως ξεχωριστές δεξαμενές έρματος (SBT), πλύση δεξαμενών με αργό πετρέλαιο (COW), διαχωριστήρας νερού - πετρελαίου και επαρκείς δεξαμενές καταλοίπων.
- Η MARPOL καλύπτει όλες τις μορφές ρύπανσης της θάλασσας από εμπορικά πλοία και δεν περιορίζεται μόνο στη ρύπανση από πετρέλαιο.

β) Τα τρία στοιχεία που συνδέονται με τη διαχείριση του θαλάσσιου έρματος και ιζημάτων, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση BWM, είναι:

- σχέδιο διαχείρισης θαλάσσιου έρματος, ειδικό για κάθε πλοίο,
- βιβλίο καταγραφής θαλάσσιου έρματος,
- διεθνές πιστοποιητικό διαχείρισης θαλάσσιου έρματος.

ΘΕΜΑ Δ

Δ1.

α) Ναι, η απόφαση του Πλοιάρχου να προσαράξει το πλοίο κρίνεται νόμιμη. Το πλοίο βρισκόταν σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, είχε υποστεί ρήγμα και εισροή υδάτων, ενώ είχαν εξαντληθεί τα διαθέσιμα μέσα σφράγισης και άντλησης. Ο Πλοίαρχος οφείλει να χρησιμοποιεί όλα τα δυνατά μέσα για τη διάσωση του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου. Η προσάραξη σε αβαθή, ως έσχατο μέσο διάσωσης, ήταν δικαιολογημένη.

EST.1993

β) Ναι, υπάρχει ευθύνη του Πλοιάρχου, επειδή όφειλε να μεριμνά για την καλή κατάσταση και λειτουργία των μέσων ασφαλείας και για την τακτική εξάσκηση του πληρώματος στη χρήση τους. Η διαδικασία εγκατάλειψης πλοίου και καθέλκυσης λέμβων αποτελεί κρίσιμο αντικείμενο εκπαίδευσης. Εφόσον ο ναύτης δεν είχε εξοικειωθεί με τη διαδικασία, προκύπτει πλημμέλεια στην οργάνωση και επίβλεψη των γυμνασίων ασφαλείας.

γ) Η απόφαση του Πλοιάρχου να επιβιβαστεί στο πρώτο ελικόπτερο δεν κρίνεται ορθή. Σε περίπτωση εγκατάλειψης πλοίου, ο Πλοίαρχος οφείλει να εγκαταλείπει τελευταίος, αφού βεβαιωθεί ότι έχει εξαντληθεί κάθε ελπίδα σωτηρίας και ότι δεν έχει παραμείνει κανείς άλλος στο πλοίο. Η σύνταξη της έκθεσης Πλοιάρχου για το έκτακτο συμβάν δεν δικαιολογεί την πρόωρη αποχώρησή του πριν από την πλήρη διάσωση του πληρώματος.

Δ2.

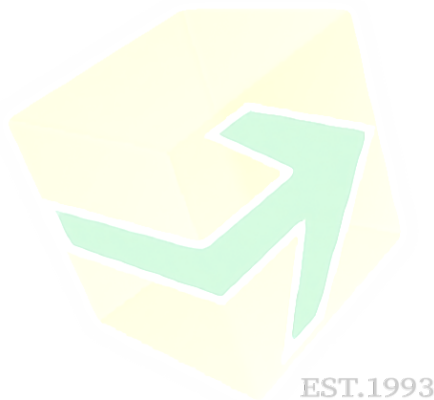
α) Δύο περιπτώσεις παραβίασης των προβλέψεων της STCW είναι:

- Παραβιάστηκε η πρόβλεψη για επαρκείς ώρες ανάπαυσης των αξιωματικών που εκτελούν φυλακή. Ο Υποπλοίαρχος είχε εργαστεί συνεχώς επί είκοσι ώρες και είχε αναπαυθεί μόνο δύο ώρες, ενώ υπήρχε διαθέσιμος ξεκούραστος Ανθυποπλοίαρχος.
- Παραβιάστηκε η απαίτηση επαρκούς γνώσης της Αγγλικής γλώσσας για την κατανόηση τεχνικών οδηγιών και εγχειριδίων. Ο Ηλεκτρολόγος δεν μπόρεσε να αξιοποιήσει το εγχειρίδιο βλαβών του GPS λόγω ελλιπούς γνώσης της Αγγλικής.

β) Στην έκθεση έκτακτου συμβάντος ο Πλοίαρχος θα πρέπει να συμπεριλάβει, μεταξύ άλλων, τα εξής στοιχεία:

- τη βλάβη του GPS κατά τη διάρκεια της Φυλακής Γέφυρας 00:00-04:00, το γεγονός ότι το πλοίο δεν διέθετε εφεδρικό GPS και ότι βρισκόταν στο English Channel,
- την αποτυχημένη προσπάθεια επισκευής της συσκευής από τον Ηλεκτρολόγο και την αιτία της αποτυχίας, δηλαδή την ελλιπή γνώση της Αγγλικής για τη χρήση του εγχειριδίου,
- την εντολή να αναλάβει φυλακή ο καταπονημένος Υποπλοίαρχος, μολονότι υπήρχε διαθέσιμος ξεκούραστος Ανθυποπλοίαρχος, καθώς και τη σοβαρή εκτροπή του πλοίου από την πορεία του μέχρι να αποκατασταθεί επαρκής εικόνα της κατάστασης.

ΤΕΛΟΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ



ΧΡΥΣΗ ΤΟΜΗ