

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΣΗ ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ Γ' ΤΑΞΗΣ ΕΠΑΛ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟ ΜΑΘΗΜΑ: ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

ΠΡΩΤΗ ΟΜΑΔΑ ΘΕΜΑΤΩΝ

ΘΕΜΑ Α

A1

1. ΛΑΘΟΣ
2. ΛΑΘΟΣ
3. ΣΩΣΤΟ
4. ΣΩΣΤΟ
5. ΛΑΘΟΣ

A2

A2A 1

A2B 4

ΘΕΜΑ Β

B1

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 δεν συμμορφώνονται ουσιαστικά με τις απαιτήσεις της συμβάσεως (το γνωστό port state control).**

B2

Το 2006 ακολούθησαν νέες τροποποιήσεις της Συμβάσεως SOLAS που τέθηκαν σε ισχύ το 2010 και περιλαμβάνουν:

1. Εναλλακτικά σχέδια και ρυθμίσεις.
2. Περιοχές ασφάλειας και τα βασικά συστήματα προς συντήρηση, ενώ το πλοίο προσεγγίζει το λιμάνι μετά από κάποια απώλεια, π.χ. φορτίου, που θα απαιτεί επί πλέον πρόωση και πρόσθετα συστήματα.
3. Κεντρικά **σημεία ασφάλειας** στο πλοίο, όπου τα συστήματα ασφάλειας μπορούν να ελεγχθούν και να τεθούν σε λειτουργία.
4. Μόνιμα συστήματα ανιχνεύσεως και συναγερμού της **φωτιάς**, περιλαμβάνοντας και τις απαιτήσεις για ανιχνευτές φωτιάς και χειροκίνητα σημεία κλήσεως, τα οποία έχουν τη δυνατότητα να εντοπίζονται εξ αποστάσεως και χωριστά.

5. Πρόληψη **πυρκαγιάς** περιλαμβάνοντας τις τροποποιήσεις με στόχο την ενίσχυση της πυρασφάλειας, τα μέσα διαφυγής σε περίπτωση φωτιάς και τα συστήματα εξαερώσεως.
6. Απαραίτητος χρόνος για τους **ηλικιωμένους** προς εκκένωση και εγκατάλειψη του πλοίου, περιλαμβάνοντας ρυθμίσεις για τα συστήματα που πρέπει να παραμείνουν σε λειτουργία πάνω στο πλοίο, σε περίπτωση που κάποιο ή κάποια τμήματα του πλοίου είναι εκτός λειτουργίας λόγω της φωτιάς.

ΔΕΥΤΕΡΗ ΟΜΑΔΑ ΘΕΜΑΤΩΝ

ΘΕΜΑ Γ

Γ1

Ο IMO υιοθέτησε και κάποιες αναθεωρημένες οδηγίες για την ενίσχυση των επιθεωρήσεων των bulk carriers και έναν Κώδικα Πρακτικής για Ασφαλέστερη Φόρτωση και Εκφόρτωση (BLU 13 η Code) .

Τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά του είναι τα εξής:

1. **Πιο ανθεκτικά νέα πλοία:** αύξηση της αντοχής των διαφραγμάτων (bulkheads) και των διπύθ- μενων (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 ιμάντες 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.
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.

Γ2

Η ημερομηνία εφαρμογής του νέου κεφαλαίου για τα υπάρχοντα bulk carriers εξαρτάται από την ηλικία τους.

1. Αυτά που είχαν την 1η Ιουλίου 1999 ξεπεράσει **το 20ό έτος** έπρεπε να συμμορφωθούν με την ημερομηνία της πρώτης ενδιάμεσης ή περιοδικής επιθεωρήσεως και μετά από αυτή την ημερομηνία, όποια είναι πιο σύντομη.

2. Τα bulk carriers μεταξύ των **15-20 ετών** πρέπει να συμμορφωθούν με την πρώτη περιοδική επιθεώρηση μετά την 1 Ιουλίου 1999, αλλά όχι αργότερα από την 1η Ιουλίου 2002.
3. Τα bulk carriers που η ηλικία τους είναι λιγότερη από τα 15 έτη πρέπει να συμμορφωθούν με την πρώτη περιοδική επιθεώρηση αμέσως μόλις συμπληρώσουν την ηλικία των 15 ετών, αλλά όχι αργότερα από την ημερομηνία που η ηλικία του πλοίου θα φθάσει τα 17 έτη.

ΘΕΜΑ Δ

Δ1

1. Αρχικά η Σύμβαση παρήγαγε διάφορες **μη βιώσιμες τεχνικές**, π.χ. η έλλειψη εφαρμογής και επιβολής από τα συμβαλλόμενα μέρη αλλά και ορισμένα παράπονα σχετικά με το ότι αντιπροσώπευε μόνο τα χαμηλότερα πρότυπα εκπαίδευσης.
2. Επίσης το πρωτότυπο κείμενο της συμβάσεως **δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως «αυστηρό έγγραφο»**, διότι αρκετά αναπτυγμένα κράτη ήδη εφάρμοζαν αυστηρότερες απαιτήσεις με βάση την εθνική τους νομοθεσία. Η σύμβαση στην αρχή προσπάθησε να ανταποκριθεί στα ενδιαφέροντα του αναπτυγμένου κόσμου. Έχοντας υπόψη τα φτωχά επίπεδα εκπαίδευσης σε πολλά αναπτυσσόμενα κράτη, έδωσε προτεραιότητα στην εμπειρία που αποκτήθηκε στη θάλασσα κατά τις περιόδους που δαπανήθηκαν σε εκπαιδευτικά κέντρα.

Δ2

Από την παραπάνω ανάλυση κατέστη φανερό ότι η STCW 1978 χρειαζόταν αναθεώρηση για συγκεκριμένους λόγους:

1. Οι περισσότερες από τις διατάξεις της έπρεπε να ανασκοπηθούν λόγω **της απουσίας περιορισμών**, ιδίως για τις περιπτώσεις εφαρμογής, τις οποίες αφού υπέγραψαν τη σύμβαση τα κράτη πρέπει και να τις εφαρμόσουν.
2. Η κυρίαρχη αρχή είναι ότι ένα πιστοποιητικό που εκδόθηκε από ένα κράτος γενικότερα θεωρείται ως μία άδεια να υπηρετήσει ο κάτοχός του σε πλοία άλλων κρατών. **Στην πράξη είναι αδύνατο να γίνει έλεγχος αν το πιστοποιητικό έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις επιταγές της Συμβάσεως.**
3. **Αόριστες εκφράσεις**, που επαναλαμβάνονται αρκετές φορές στο κείμενο της Συμβάσεως, έδωσαν το έναυσμα για αποκλίνουσες ερμηνείες, θέτοντας αμφιβολίες κατά πόσο η σύμβαση μπορούσε να παρέχει μία βάση για ομοιόμορφους διεθνείς κανονισμούς.
4. Οι διαδικασίες για την έκδοση 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.

Δ3

Η STCW 1995 αφορά σε ναυτικούς που υπηρετούν σε θαλασσοπλοούντα πλοία εκτός αυτών που υπηρετούν σε:

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.

ΓΚΕΛΤΗΣ ΘΕΟΔΟΣΗΣ