

• ΛΥΚΕΙΟ • ΓΥΜΝΑΣΙΟ • ΕΠΑΛ • ΔΗΜΟΤΙΚΟ • ΜΕΛΕΤΗ

Εκπαίδευση
Γνώση - Επιτυχία

Χιώτης
ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ

Πιστοποιημένο Εξεταστικό Κέντρο



ΑΕΙ - ΕΡΓΑΣΙΕΣ - ΠΤΥΧΙΑΚΕΣ

ΞΕΝΕΣ ΓΛΩΣΣΕΣ - www.hiotis.edu.gr

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ
ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ

ΘΕΜΑ Α

Α1.

α)Σ

β)Λ

γ)Σ

δ)Σ

ε)Λ

Α2.

1)Ε

2)Δ

3)Α

4)Β

5)ΣΤ

ΘΕΜΑ Β

B1.

A

Τα ειδικά αυτά καθήκοντα μπορούν να καταταχθούν σε τρεις κατηγορίες: Τα **ληξιαρχικά**, τα **συμβολαιογραφικά** και τα **ανακριτικά – αστυνομικά**.

B

Η διαθήκη αυτή είναι «δημόσια έκτακτη διαθήκη» και ισχύει για τρεις μήνες από τον κατάπλου του πλοίου σε κάποιο λιμάνι, εκτός αν πεθάνει στο μεταξύ ο διαθέτης, οπότε ισχύει οριστικά.

B2

A.

Το άρθρο 249 του ΚΔΝΔ αναφέρει τους λόγους, για τους οποίους επιβάλλεται η προσωρινή στέρηση στους ναυτικούς που είναι:

α) Κάθε πράξη που προσβάλλει την πατρίδα, τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, την ελληνική σημαία και τα σύμβολα του κράτους.

β) 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.

γ) Η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για αξιόποινη πράξη που προβλέπεται από τον ΚΔΝΔ.

δ) Η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για λαθρεμπόριο σε φυλάκιση μέχρι έξι μηνών.

ε) Η καταδίκη με αμετάκλητη δικαστική απόφαση σε φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών για πλαστογραφία πιστοποιητικού, ψευδορκία, ψευδή καταμήνυση, κλοπή, υπεξαίρεση, απάτη, εμπορία ή χρήση ναρκωτικών.

στ) Οι περιπτώσεις του άρθρου 250 του κώδικα που προβλέπουν οριστική στέρηση, εφόσον το πειθαρχικό συμβούλιο αποφασίσει να επιβάλει ελαφρότερη ποινή.

ζ) Η ναυτολόγηση πειθαρχικώς τιμωρημένων ναυτικών, κατά το χρονικό διάστημα εκτίσεως της πειθαρχικής ποινής τους.

η) Η υπαίτια ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ο ΚΔΝΔ αναφέρει περιοριστικά, στο άρθρο 250, τους λόγους για τους οποίους και μόνο επιβάλλεται η οριστική στέρηση και είναι οι εξής:

α) 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.

β) Τιμωρία για δεύτερη φορά με προσωρινή στέρηση τουλάχιστον έξι μηνών και διάπραξη για τρίτη φορά του ίδιου παραπτώματος, μέσα στην πενταετία.

γ) Καταδίκη του ναυτικού με αμετάκλητη δικαστική απόφαση για λαθρεμπόριο ή παράβαση του νόμου περί ναρκωτικών, σε ποινή άνω των έξι μηνών.

δ) Αμετάκλητη καταδίκη σε ποινή φυλακίσεως τουλάχιστον ενός έτους, όταν τα αίτια της καταδίκης, το είδος, ο τρόπος και η φύση της πράξεως μαρτυρούν διαστροφική χαρακτήρα.

ε) Αμετάκλητη καταδίκη Πλοιάρχου λόγω μη αποχωρήσεως τελευταίου κατά την εγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου ή για άκαιρη απομάκρυνση από τον τόπο συγκρούσεως του πλοίου.

στ) Κάθε περίπτωση που προβλέπεται από ειδική διάταξη.

Β.

1.Π

2.Κ

3.Κ

4.Κ

5.Π

6.Π

7.Π

8.Κ

1) **Πιο ανθεκτικά νέα πλοία:** αύξηση της αντοχής των διαφραγμάτων (bulkheads) και των διπύθμενων (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, πρέ-

πει 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 κάμψης).

5) **Ενίσχυση των επιθεωρήσεων:** ένα πρόγραμμα επιθεωρήσεων με σκοπό να εντοπίσει πιθανές αδυναμίες στη δομή του πλοίου και περιοχές διαβρώσεως.

όρμιοι, δέλτα ποταμών, λιμάνια. Οι διαφορές της MARPOL με την OILPOL (1954) και τις τροποποιήσεις των ετών 1962 και 1969 είναι οι εξής:

1) Στην επανακαθιέρωση ειδικών περιοχών (Μεσόγειος, Βαλτική, Μαύρη Θάλασσα, Ερυθρά Θάλασσα και Περσικός Κόλπος) σύμφωνα με το άρθρο 10 (βρίσκονται ήδη υπό καθεστώς προστασίας).

2) Καμία απόρριψη πετρελαίου δεν επιτρέπεται σε αυτές τις περιοχές ακόμη και για τα Δ/Ξ που λειτουργούν με το σύστημα LOT. Αντίθετα, καθιερώνει τα συστήματα: *ξεχωριστές δεξαμενές έρματος* (SBT), *πλύσεως των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο* (COW), *διαχωριστήρα νερού πετρελαίου* (Oil Water Separator), *επαρκείς δεξαμενές καταλοίπων* (Adequate Sludge Tanks) και *αδρανούς αερίου* (IGS), το οποίο υιοθετήθηκε στο αντίστοιχο Πρωτόκολλο της SOLAS 1974.

3) Καλύπτει όλες τις μορφές ρυπάνσεως της θάλασσας από τα εμπορικά πλοία και δεν περιορίζεται μόνο στο πετρέλαιο.

4) Προβλέπει μέτρα για την αποφυγή ή τον περιορισμό της ρυπάνσεως, που είναι δυνατόν να προκληθεί από ατυχήματα πλοίων.

5) 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).

6) Υποχρεώνει τα παράκτια κράτη και ιδιαίτερα αυτά που βρίσκονται μέσα σε ειδικές περιοχές να εγκαταστήσουν στα λιμάνια τους ΕΥΚ.

Γ2

B

θάλασσα. Ο κανονισμός B-3 περιλαμβάνει αναλυτικά όλες τις εξής απαιτήσεις διαχείρισεως του θαλασσέρματος:

1) Πλοία που κατασκευάστηκαν πριν το 2009 με χωρητικότητα έρματος μεταξύ 1.500 και 5.000 m³, θα έπρεπε να έχουν εφαρμόσει το σύστημα διαχείρισεως του θαλασσέρματος μέχρι αυτό να φθάσει στα επίπεδα αλλαγής του έρματος (ballast water exchange) ή να έχει ικανοποιητική απόδοση μέχρι το 2014.

2) Πλοία που κατασκευάστηκαν πριν το 2009 με χωρητικότητα έρματος μικρότερη από 1.500 ή μεγαλύτερη από 5.000 m³, πρέπει να εφαρμόζουν το σύστημα διαχείρισεως του θαλασσέρματος μέχρι αυτό να φθάσει στα επίπεδα αλλαγής του έρματος ή να έχει ικανοποιητική απόδοση μέχρι το 2016.

3) Πλοία που κατασκευάστηκαν από το 2009 έως το 2012 με χωρητικότητα έρματος μεγαλύτερη από 5.000 m³ πρέπει να εφαρμόζουν το σύστημα διαχείρισεως του θαλασσέρματος μέχρι αυτό να φθάσει στα επίπεδα αλλαγής του έρματος, σύμφωνα με τους κανονισμούς D-1 ή D-2 ως το 2016 και να έχει ικανοποιητική απόδοση μέχρι το 2016 και

4) πλοία που κατασκευάστηκαν πριν το 2009 με χωρητικότητα έρματος μικρότερη από 5.000 m³ πρέπει να εφαρμόζουν το σύστημα διαχείρισεως του θαλασσέρματος, ώστε αυτό να έχει ικανοποιητική απόδοση.

ΘΕΜΑ Δ

Δ1.

α.ΝΑΙ

Σε περίπτωση που το πλοίο αντιμετωπίζει έκτακτη ανάγκη από οποιαδήποτε αιτία, ο Πλοίαρχος οφείλει να χρησιμοποιήσει όλα τα δυνατά μέσα για τη διάσωση του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου. Οφείλει επίσης να δώσει το παράδειγμα της ψυχραιμίας και γενναιότητας, εμπυκώνο-

β.ΝΑΙ

Οφείλει να μεριμνά για την καλή κατάσταση και την ικανοποιητική λειτουργία των μέσων ασφάλειας του πλοίου, καθώς και για την σε τακτά χρονικά διαστήματα εξάσκηση του πληρώματος στη χρήση των μέσων αυτών με την εκτέλεση, κατόπιν διαταγής του, γυμνασίων διαρροής, πυρκαϊάς, καθαιρέσεως λέμβων και εγκαταλείψεως του πλοίου. Τα γυμνάσια θα πρέπει να γίνονται σύμφωνα με όσα ορίζουν οι κανονισμοί και μετά το πέρας αυτών να γίνονται σχετικές εγγραφές στο βιβλίο Γυμνασίων και Επιθεωρήσεων του πλοίου.

γ.ΛΑΘΟΣ

Αν οι περιστάσεις επιβάλλουν την εγκατάλειψη του πλοίου, το εγκαταλείπει τελευταίος και αφού βεβαιωθεί ότι έχει εκλείψει κάθε ελπίδα σωτηρίας του και ότι δεν έχει απομείνει κανείς άλλος σ'

Δ2

A

1) Όλα τα πρόσωπα, στα οποία έχουν ανατεθεί καθήκοντα αξιωματικών υπευθύνων βαρδιών ή βαθμοφόρων που συμβάλλουν σε μέρος της βάρδιας, θα έχουν τη δυνατότητα αναπαύσεως κατά ελάχιστο 10 ώρες για κάθε 24ωρο.

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 δίδουν γίνονται κατανοητές.

B

- 1.υπήρξε βλάβη στο GPS και δεν υπήρχε αμοιβαίο GPS
2. το GPS δεν επισκευάστηκε λόγω ότι ο ηλεκτρολόγος δεν γνώριζε επαρκή αγγλικά
- 3.έγινε ανάληψη βάρδιας από τον υποπλοίαρχο έκτακτα και μέχρι να προσαρμοστεί υπήρξε σοβαρή εκτροπή της πορείας του πλοίου