



**πανελλαδικές  
εξετάσεις 2026**

## **ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ**

**ΜΑΘΗΜΑ**

**ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ-ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ  
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ**

**ΩΡΑ ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ**

10:15



**φροντιστήρια  
πουκαμισάς**

Ο ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΣ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ Γ΄ ΤΑΞΗΣ  
ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ – ΕΣΠΕΡΙΝΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΛΥΚΕΙΩΝ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ: 9-6-2026

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟ ΜΑΘΗΜΑ: **ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ-ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΗ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ**

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ  
ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ

**ΘΕΜΑ Α**

A1.

α) Σ

β) Λ

γ) Σ

δ) Σ

ε) Λ

A2.

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 στέρψη 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 στέρψη, 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 στέρψη 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 στέρψη 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 φυλάκισεως 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.

B.

1.Π

2.Κ

3.Κ

4.Κ

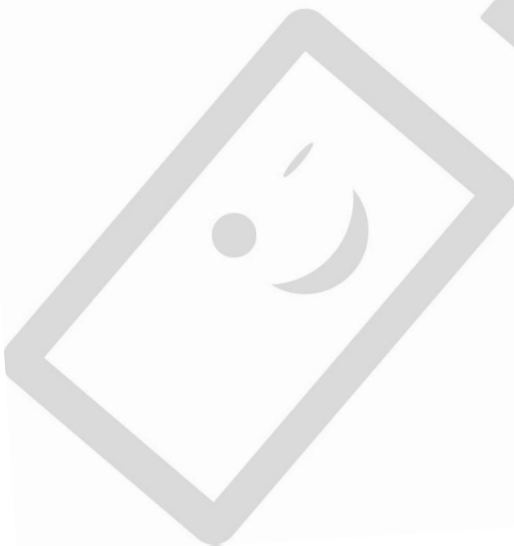
5.Π

6.Π

7.Π

8.Κ

φροντιστήρια  
**ΠΟΥΚΑΜΙΣΑΣ**



## ΘΕΜΑ Γ

Γ1.

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.



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 m<sup>3</sup>, 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 m<sup>3</sup>, 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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> πρέπει να εφαρμόζουν το σύστημα διαχείρισεως του θαλασσέρματος, ώστε αυτό να έχει ικανοποιητική απόδοση.