

ΚΕΣΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΑΚΑΔ.. ΕΤΟΣ 2022-23 ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ A24	ΜΑΘΗΜΑ ΓΕΝΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ-ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ		ΗΜΕΡΑ 16	ΜΗΝΑΣ 06	ΕΤΟΣ 2023
			ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ: Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΓΟΥΡΓΟΥΛΗΣ ΔΗΜ.		
ΚΥΚΛΟΣ	ΕΞΕΤΑΣΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΚΙΛΤΙΔΟΥ			
Α΄ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ	100	ΜΕΓΙΣΤΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ	100	

ΘΕΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

- 1) Ποιο από τα παρακάτω αποτελεί αιτία ναυτικών ατυχημάτων εξαιτίας κατασκευαστικού λάθους του πλοίου; (2)
 - A) Το διάκενο του ελαιοδιαχωριστήρα
 - B) Ο ελλειπής αριθμός σωστικών μέσων
 - Γ) Η έλλειψη ατομικών μέσων προστασίας
 - Δ) Η μετασκευή πλοίου

- 2) Ποιό από τα παρακάτω αποτελεί στόχο της διοίκησης:
 - A) Η συνολική αποδοτικότητα των πόρων
 - B) Η αποδοτικότητα-αξιοποίηση πόρων (efficiency) τόσο συνολικά όσο και τμηματικά
 - Γ) Η αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού
 - Δ) Η βελτίωση του μηχανολογικού εξοπλισμού

- 3) Ποιές από τις παρακάτω κατηγορίες ναυτικής εκπαίδευσης βοηθούν στην καλύτερη διαχείριση του πλοίου:
 - A) Εκπαίδευση πάνω στον μηχανολογικό εξοπλισμό
 - B) Ενημέρωση για τη λειτουργία του Port State Control
 - Γ) Προαιρετική ενημέρωση στη διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού
 - Δ) Εκπαίδευση με ασκήσεις έκτακτης ανάγκης

- 4) Ποιά διεθνής σύμβαση κάνει λόγο για ετοιμότητα σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης (emergency preparedness):
 - A) Η SOLAS
 - B) Η MLC 2006
 - Γ) Η UNCLOS
 - Δ) Η STCW (Manila Amendments 2010)

- 5) Ποιό από τα παρακάτω αποτελεί απαιτούμενο βήμα για την εκτίμηση κινδύνου: (2)
 - A) Πώς μπορώ να προγραμματίσω δράσεις για εξάλειψη ή μείωση του κινδύνου που προέρχεται από συγκεκριμένες πηγές κινδύνου
 - B) Πώς μπορεί να επιτευχθεί η αποτελεσματικότητα δηλ. η επίτευξη των στόχων της διοίκησης
 - Γ) Πώς μπορούν οι υλικοί πόροι της διοίκησης να αξιοποιηθούν καλύτερα
 - Δ) Πώς μπορεί το κατώτερο πλήρωμα να ενημερωθεί καλύτερα για τους ενδεχόμενους κινδύνους

- 6) Τα maritime logistics, μπορούν να αποτελέσουν επαγγελματική δραστηριότητα:
 - A) Των ναυλωτών και των ασφαλιστικών εταιρειών
 - B) Τουριστικών πρακτόρων
 - Γ) Μεταφορικών εταιρειών
 - Δ) Ναυτιλιακών εταιρειών και P & I clubs

- 7) Οι προϋποθέσεις (μεταξύ άλλων) για την ύπαρξη εργατικού ατυχήματος είναι:
- A) Το συμβάν να είναι βίαιο και να έλαβε χώρα κατά την εκτέλεση της εργασίας ή επ' αφορμή αυτής
 - B) Οι επιπτώσεις του συμβάντος να εμφανίστηκαν μετά από ημέρες κατά τη διάρκεια της εργασίας
 - Γ) Το συμβάν να μην είναι αιφνίδιο και να παρουσιάζεται κατά την εκτέλεση της εργασίας ή επ' αφορμή αυτής
 - Δ) Το συμβάν να ευθύνεται σε αμέλεια του εργαζόμενου
- 8) Στις αιτίες του εργατικού ατυχήματος συγκαταλέγονται:
- A) Οι άσχημες καιρικές συνθήκες
 - B) Η βλάβη του μηχανολογικού εξοπλισμού
 - Γ) Η ελλιπής εκπαίδευση πληρώματος και ο ανθρώπινος παράγοντας
 - Δ) Όλα τα παραπάνω
- 9) Το Quality Management System εξασφαλίζεται:
- A) Με σωστή αναγνώριση κινδύνου
 - B) Με την εμφάνιση ενός επικίνδυνου συμβάντος
 - Γ) Μέσα από καλές πρακτικές της εταιρείας
 - Δ) Με τον SMS της εταιρείας
- 10) Το εργασιακό άγχος δύναται να αποτελέσει στην πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων:
- A) Συνέπεια εργατικού ατυχήματος
 - B) Αποτέλεσμα μη σωστού καθορισμού των στόχων της εταιρείας
 - Γ) Ψυχοκοινωνικό κίνδυνο
 - Δ) Αποτρεπτικό παράγοντα
- 11) Στη διαχείριση κρίσης, πρώτο μέλημα για την αντιμετώπισή της αποτελεί:
- A) Ελάττωση της κρίσης
 - B) Ο προγραμματισμός για την αντιμετώπισή της
 - Γ) Η γνώση της εξέλιξης και των στόχων της πορείας της
 - Δ) Η αναγνώριση της κρίσιμης κατάστασης
- 12) Ποιό είναι το σχέδιο έκτακτης ανάγκης που προβλέπεται σύμφωνα με τον ISM:
- A) Σχέδιο Αντιμετώπισης Πυρκαγιάς
 - B) Πλάνο ασφάλειας
 - Γ) Σχέδιο Ασφαλούς Μέριμνας
 - Δ) Σχέδιο έκτακτης ανάγκης (Contingency plan)
- 13) Ποιός είναι ο Κώδικας για την ασφάλεια των λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων και ποιό είναι το σχέδιο που προβλέπει για τη διαχείριση κινδύνου στο πλοίο;
- A) Ο ISM, ο οποίος εισάγει το Πλάνο Ασφαλούς Διαχείρισης
 - B) Ο ISM, ο οποίος εισάγει το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης
 - Γ) Ο ISPS που εισάγει το σχέδιο διαχείρισης ασφάλειας (SHIP SECURITY PLAN)
 - Δ) Ο ISPS που εισάγει το Πλάνο Έκτακτης Ανάγκης
- 14) Το Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας (Quality Management System) ενδιαφέρει:
- A) Το πλήρωμα του πλοίου
 - B) Τομ εφοπλιστή
 - Γ) Τον πλοιοκτήτη
 - Δ) Το Σύστημα SMS του Κώδικα ISPS
- 15) Ένας από τους λόγους που προκαλούν εργασιακό άγχος είναι:
- A) Η μη αποδοτική διαχείριση των πόρων της εταιρείας
 - B) Η μη κατανόηση ρόλων και ευθυνών
 - Γ) Η έλλειψη κατάλληλης εκπαίδευσης
 - Δ) Η απουσία ηγεσίας

- 16) Ασφαλιστικοί κίνδυνοι που ασφαρίζονται από τα P & I clubs (μεταξύ άλλων) είναι:
Α)Σωματική βλάβη, ασθένεια, θάνατος, επαναπατρισμός, έξοδα παρέκκλισης κ.α.
Β)Διαρροή πετρελαίου
Γ)Μισθοί ναυτικών μόνο
Δ)Βλάβη μηχανολογικού εξοπλισμού
- 17) Το ISO 5001 συμβάλλει μεταξύ άλλων:
Α)Στην ανακύκλωση της ενέργειας
Β)Στην οικονομία της ενέργειας
Γ)Στη μείωση χρησιμοποιούμενων πρώτων υλών
Δ)Στην ελαχιστοποίηση του αποτυπώματος άνθρακα
- 18) Στις προϋποθέσεις για το ISO 14001 συμπεριλαμβάνεται/ονται:
Α)Η μειωμένη κατανάλωση ενέργειας
Β) Η μείωση των χρησιμοποιούμενων πρώτων υλών και πόρων γενικότερα, η μειωμένη κατανάλωση ενέργειας
Γ)Η ανακύκλωση πρώτων υλών
Δ)Η ελαχιστοποίηση του αποτυπώματος του άνθρακα
- 19) Η ένταξη των πλοίων σε κλάσεις ενδιαφέρει (μεταξύ άλλων):
Α)Τους ναυτικούς προκειμένου να λάβουν γνώση της κλάσης του πλοίου
Β)Τους ασφαλιστές των ασφαλιστικών εταιρειών
Γ)Τις ναυτιλιακές εταιρείες
Δ)Τους επενδυτές, οι οποίοι θέλουν να γνωρίζουν ακριβώς σε τι επενδύουν και τους ασφαλιστές P&I Clubs, οι οποίοι θέλουν να γνωρίζουν το ρίσκο που θα αναλάβουν
- 20) Στη λειτουργία των νηογνωμόνων συμπεριλαμβάνεται:
Α) Η παρακολούθηση και ο έλεγχος κατά την κατασκευή, αλλά και κατά τη διάρκεια της οικονομικής ζωής του πλοίου
Β)Η ασφάλιση των πλοίων
Γ)Η εκτίμηση της κλάσης του πλοίου μόνο
Δ)Η επιθεώρηση των πλοίων
- 21) Στις συνέπειες πετρελαϊκής ρύπανσης συμπεριλαμβάνονται: (2)
Α)Η αύξηση του αποτυπώματος άνθρακα
Β)Η ρύπανση των θαλάσσιων υδάτων μόνο
Γ)Η υποβάθμιση του παράκτιου κράτους που έχει υποστεί τη ρύπανση με πτώση του κατα κεφαλήν εισοδήματος, η ανεργία κ.α.
Δ)Η υποβάθμιση του παράκτιου κράτους που έχει υποστεί τη ρύπανση, δεδομένου ότι έχει καταστραφεί ο τομέας της αλιείας
- 22) Η πετρελαϊκή ρύπανση διακρίνεται σε:
Α)Λειτουργική (π.χ. εξαιτίας της λειτουργίας των μηχανών του πλοίου) και εξαιτίας πυρκαγιάς σε αυτό
Β)Λειτουργική (συνεπεία λειτουργιών του πλοίου) και ατυχηματική (συνεπεία ατυχήματος)
Γ)Λειτουργική (δηλαδή εξαιτίας των εν γένει λειτουργιών του πλοίου)
Δ)Ατυχηματική (εξαιτίας των ατυχημάτων που μπορεί να προκληθούν κατά τον πλου)
- 23) Η Συμφωνία Κανκούν:
Α)Αποσκοπεί στη δημιουργία ενός νέου πράσινου ταμείου (green climate fund) που θα ενισχύσει τις φτωχές χώρες
Β)Εισάγει την παράλληλη λειτουργία συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (Emissions Trading System)
Γ)Εστιάζει στην αντιμετώπιση της πετρελαϊκής ρύπανσης
Δ)Στοχεύει στην ανάπτυξη κουλτούρας ναυτικής ασφάλειας στις φτωχές χώρες

- 24) Το Πρωτόκολλο του Κιότο εισήγαγε:
- Α) Την ανάπτυξη κουλτούρας ναυτικής ασφάλειας στις φτωχές χώρες
 - Β) Την παράλληλη λειτουργία συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (Emissions Trading System)
 - Γ) Τη λειτουργία συστήματος μείωσης των εκπομπών υδρόθειου
 - Δ) Τη λειτουργία συστήματος μείωσης των εκπομπών αδρανούς αερίου
- 25) Τα συμβούλια και οι αναφορές ναυτικών ατυχημάτων αποτελούν:
- Α) Διαδικασία που εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του κράτους σημαίας
 - Β) Διαδικασία που δεν είναι υποχρεωτική
 - Γ) Διαδικασία που είναι υποχρεωτική γιατί προβλέπεται από διεθνείς συμβάσεις
 - Δ) Έμμεσα μέτρα για την αντιμετώπιση της ανεργίας στον ναυτιλιακό κλάδο
- 26) Σύμφωνα με το Μνημόνιο Παρισίων (Paris MOU), εκτός από τον έλεγχο των πιστοποιητικών:
- Α) Πραγματοποιείται έλεγχος του μηχανοστασίου μόνο
 - Β) Πραγματοποιείται έλεγχος των συνθηκών εργασίας επί πλοίου
 - Γ) Πραγματοποιείται έλεγχος σχετικά με την επικοινωνία των μελών του πληρώματος
 - Δ) Πραγματοποιείται έλεγχος του μηχανοστασίου, των καταλυμάτων και των συνθηκών υγιεινής και της γενικότερης κατάστασης του πλοίου
- 27) Το Πιστοποιητικό για το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (SMC):
- Α) Έχει διάρκεια 5ετή με ενδιάμεση επιθεώρηση κατά τον 3ο χρόνο από την έναρξη της ισχύος του
 - Β) Προϋποθέτει την έκδοση του Πιστοποιητικού Συμβατότητας (DOC) για συγκεκριμένη κατηγορία πλοίου
 - Γ) Δεν απαιτεί να υπάρχει συμβατότητα με το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης
 - Δ) Προβλέπεται στον Κώδικα ISPS
- 28) Το βιβλίο πετρελαίου προβλέπεται:
- Α) Και από τον ΚΔΝΔ (άρθρο 52)
 - Β) Στη διεθνή σύμβαση UNCLOS
 - Γ) Στον κώδικα ISPS
 - Δ) Στην MLC 2006
- 29) Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (International Ship Security Certificate)
- Α) Αποτελεί τμήμα του SMC
 - Β) Προβλέπεται από τον Κώδικα ISPS
 - Γ) Ενσωματώνεται στον ISM της εταιρείας
 - Δ) Προβλέπεται στον Κώδικα ISMC
- 30) Η διοίκηση (management) συνίσταται στα παρακάτω στάδια:
- Α) Οργάνωση, προγραμματισμός, διεύθυνση/ηγεσία και έλεγχος
 - Β) Διεύθυνση/ηγεσία, προγραμματισμός, οργάνωση και έλεγχος
 - Γ) Προγραμματισμός, οργάνωση, διεύθυνση/ηγεσία και έλεγχος
 - Δ) Έλεγχος οργάνωσης, διεύθυνση/ηγεσία, προγραμματισμός
- 31) Πως εμπλέκεται η διοίκηση (management) με τη ναυτική εκπαίδευση:
- Α) Εμπλέκεται στην εκπαίδευση και συγκρότηση ομάδων για αντιμετώπιση συγκεκριμένων αναγκών όπως πυρκαγιά, διαχείριση παραπόνων και προσωπικών διενέξεων μεταξύ ναυτικών κτλ.
 - Β) Εμπλέκεται στη συγκρότηση ομάδας υπευθύνων προσώπων για την επίλυση διαφορών στο πλοίο
 - Γ) Εμπλέκεται στην εκπαίδευση και συγκρότηση ομάδων για αντιμετώπιση συγκεκριμένων αναγκών όπως πυρκαγιά, μεταφορά τραυματισμένου ή αναισθητού ανθρώπου, εκκίνηση αντλίας αναρρόφησης υδάτων έκτακτης ανάγκης, εκκίνηση αντλίας πυρκαγιάς έκτακτης ανάγκης, εκκίνηση ηλεκτρομηχανικής έκτακτης ανάγκης κτλ.
 - Δ) Εμπλέκεται στην εκπαίδευση των ναυτικών για θέματα ασφάλειας
- 32) Η εκτίμηση επικινδυνότητας, όπως και η αντιμετώπιση και διερεύνηση των ατυχημάτων ανήκουν:
- Α) Στην πολιτική ασφάλειας της εταιρείας
 - Β) Στα απαιτούμενα του Πολικού κώδικα
 - Γ) Στα οριζόμενα σύμφωνα με την MLC 2006
 - Δ) Στις απαιτήσεις που περιγράφονται στην UNCLOS 1982

- 33) Η ευφλεκτότητα (flammability) και η χρήση αλουμινίου (aluminium equipment) αποτελούν εξειδικευμένα ζητήματα ασφάλειας στα:
- A)Κρουαζιερόπλοια
 - B)Πολεμικά πλοία
 - Γ)Πετρελαιοφόρα
 - Δ)Πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου
- 34) Η δυνατότητα «ο ρυπαίνων να πληρώνει το δικαίωμα να ρυπαίνει» εισήχθη με:
- A)Τη Συμφωνία του Κανκούν
 - B)Το πρωτόκολλο HNS
 - Γ) Πρωτόκολλο του Τόκυο
 - Δ)Το Πρωτόκολλο του Κιότο
- 35) Ως κόστος της πετρελαϊκής ρύπανσης λογίζεται:
- A)Η αύξηση της τιμής του πετρελαίου
 - B)Η αύξηση του κόστους της θαλάσσιας ρύπανσης αφού συμμετέχουν πλοία στον καθαρισμό της θάλασσας, υπάρχει αυξανόμενο κόστος του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται, κόστος εργασίας εργατών που συμμετέχουν στον καθαρισμό, κόστος υλικών και απολλυμαντικών, το κόστος του φορτίου και του πλοίου, νομικό κόστος, κόστος έρευνας και μελέτης του ατυχήματος
 - Γ)Οι βραχυπρόθεσμες συνέπειες στην υγεία των πολιτών των παράκτιων κρατών
 - Δ)Η αύξηση των ενεργειακών πόρων
- 36)Η συνεχής επιδίωξη για βελτίωση συνθηκών υγιεινής αποτελεί μέθοδο βελτίωσης της κουλτούρας ασφάλειας:
- A)ΝΑΙ
 - B)ΟΧΙ
- 37) Η πετρελαϊκή ρύπανση ρυθμίζεται από:
- A)Τη διεθνή σύμβαση UNCLOS 1982
 - B)Την STCW 78
 - Γ)Από την SOLAS στον Κώδικα ISM
 - Δ)Από την MARPOL 73/78
- 38)Το δίκαιο της σημαία του πλοίου ρυθμίζει, υπό προϋποθέσεις όλες τις έννομες σχέσεις στο πλοίο, ακόμα και όταν πρόκειται για σημαία ευκαιρίας:
- A)ΣΩΣΤΟ
 - B)ΛΑΘΟΣ
- 39) Στόχος των P & I clubs είναι: (2)
- A)Η κάλυψη όλων των κινδύνων προστασίας και αποζημίωσης και η παροχή εγγυήσεων για την απαλλαγή πλοίων που έχουν κρατηθεί ή κατασχεθεί, ώστε να αποφεύγονται ενδεχόμενες καθυστερήσεις από την κράτηση αυτών
 - B)Η κάλυψη κινδύνων προστασίας και αποζημίωσης ειδικά για ζημίες που δεν μπορούν να καλύψουν οι ασφαλιστικές εταιρείες και η παροχή εγγυήσεων για την απαλλαγή πλοίων που έχουν κρατηθεί ή κατασχεθεί, ώστε να αποφεύγονται ενδεχόμενες καθυστερήσεις από την κράτηση αυτών
 - Γ)Η κάλυψη κινδύνων προστασίας και αποζημίωσης ειδικά για ζημίες που δεν μπορούν να καλύψουν οι ασφαλιστικές εταιρείες και η ασφάλιση του σκάφους του πλοίο
 - Δ) Ασφάλιση του σκάφους του πλοίου και η παροχή εγγυήσεων σε επενδυτές
- 40) Το Μνημόνιο PARIS MOU προβλέπει μεταξύ άλλων:
- A)Το Μνημόνιο προβλέπει, επίσης, τη διεξαγωγή εκτεταμένης επιθεώρησης (expanded inspection) για συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων, όπως τα πετρελαιοφόρα με ηλικία πάνω από 15 έτη και ολικής χωρητικότητας άνω των 3.000 κόρων και τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου ηλικίας άνω των 15 ετών
 - B)Κατώτατα όρια ρύπανσης του περιβάλλοντος
 - Γ)Επιθεωρήσεις σε πλοία άνω των 1000 κοχ
 - Δ)Τη διεξαγωγή εκτεταμένης επιθεώρησης (expanded inspection) για συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων, όπως τα πετρελαιοφόρα με ηλικία πάνω από 15 έτη και ολικής χωρητικότητας άνω των 3.000 κόρων και τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου ηλικίας άνω των 10 ετών

- 41) Σε τι παραπέμπει ο κίνδυνος/επικινδυνότητα;
- A)Στις πηγές κινδύνου
 - B)Την πιθανότητα και σοβαρότητα ενός τραυματισμού ή ασθένειας που οφείλεται στην έκθεση σε πηγές κινδύνου
 - Γ)Στην πιθανότητα εξέλιξης μιας πηγής κινδύνου
 - Δ)Την πιθανή σοβαρή εξέλιξη μιας κρίσιμης κατάστασης
- 42) Τι είναι η πηγή επικινδυνότητας;
- A) Οτιδήποτε δεν έχει τη δυναμική να προκαλέσει βλάβη.
 - B)Οτιδήποτε μπορεί να οδηγήσει σε ζημία, αλλά ακόμα και μέσα από την εκπαίδευση δεν θα ήταν δυνατό να προβλεφθεί και να αντιμετωπιστεί
 - Γ)Οτιδήποτε έχει τη δυναμική να προκαλέσει βλάβη. Οι πηγές κινδύνου μπορούν να επηρεάσουν τον άνθρωπο, την ιδιοκτησία, τις διεργασίες και να προκαλέσουν ατυχήματα, να έχουν συνέπειες στην ανθρώπινη υγεία, απώλεια παραγωγής, ζημιά σε εξοπλισμό κτλ.
 - Δ)Οτιδήποτε μπορεί να προκαλέσει βλάβη. Οι πηγές κινδύνου, όμως δεν μπορούν να επηρεάσουν τον άνθρωπο και την ιδιοκτησία
- 43) Στην εκτίμηση κινδύνου το πιο σημαντικό βήμα κατά προτεραιότητα είναι:
- A)Να μπορέσω να εκτιμήσω τον κίνδυνο που αντιμετωπίζω
 - B)Να βρω τον τρόπο με τον οποίο θα συλλέξω πληροφορίες και πως μπορώ να τις συλλέξω
 - Γ)Να αποδείξω την εκτίμηση κινδύνου
 - Δ)Να προγραμματίσω δράσεις για την εξάλειψη ή μείωση του κινδύνου
- 44) Η εκτίμηση κινδύνου συνίσταται:
- A) Στη διαδικασία αξιολόγησης των κινδύνων για την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων, που προκύπτουν από μη υπαρκτούς κινδύνους (πηγές κινδύνου)
 - B)Στη διαδικασία αξιολόγησης των υπαρκτών κινδύνων
 - Γ)Στη διαδικασία αξιολόγησης των κινδύνων για την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων, που προκύπτουν από υπαρκτούς κινδύνους (πηγές κινδύνου)
 - Δ)Στη διαδικασία ανεύρεσης των αιτιών των εργασιακών μόνο κινδύνων οι οποίοι μπορούν με τη σειρά τους να προκαλέσουν ζημία
- 45) Στη διαχείριση του ρίσκου χρειάζονται κάποια απαιτούμενα βήματα όπως:
- A)Η αναγνώριση της αξιολόγησης του ρίσκου
 - B)Η αναγνώριση του ρίσκου για τη μείωσή του
 - Γ)Ο χαρακτηρισμός της πηγής κινδύνου
 - Δ)Η αναγνώριση της πηγής κινδύνου
- 46) Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, το εργατικό ατύχημα εκλαμβάνεται ως τέτοιο όταν:
- A)Το συμβάν να προκαλεί αδυναμία του εργαζομένου για εργασία πέραν των τεσσάρων (4) ημερών.
 - B)Το συμβάν έλαβε χώρα με αφορμή την εργασία αλλά ακόμα και στο πλαίσιο της ψηχαγωγίας κατά τη διάρκεια άδειας
 - Γ)Το συμβάν είναι συνεχόμενο και είναι πιθανή η μη ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ του γεγονότος και της εργασίας
 - Δ)Το συμβάν συνέβη με πρόθεση του εργαζόμενου εντός όμως των εργασιακών καθηκόντων του
- 47) Σύμφωνα με το δίκαιο ποιάς χώρας θα εκδικαστεί το ναυτεργατικό ατύχημα; (2)
- A)Σύμφωνα με το δίκαιο της σημαίας του πλοίου
 - B)Σύμφωνα με το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ναυτολογήσεως, δηλαδή αρχικά το επιλεγέν από τα μέρη δίκαιο
 - Γ)Σύμφωνα με το δίκαιο του τόπου όπου έλαβε χώρα το συμβάν
 - Δ)Σύμφωνα με το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ναυτολογήσεως υπό την προϋπόθεση ότι αυτό συμπίπτει με το δίκαιο της σημαίας του πλοίου

- 48) Η ελλιπής εκπαίδευση του πληρώματος:
Α)Θα μπορούσε να αποτελέσει πηγή κινδύνου αλλά όχι και αιτία εργατικού ατυχήματος
Β)Θα μπορούσε να αποτελέσει αιτία εργατικού ατυχήματος επειδή αποτελεί θαλάσσιο κίνδυνο
Γ)Θα μπορούσε να οδηγήσει σε κάποια πηγή κινδύνου
Δ)Αποτελεί αιτία εργατικού ατυχήματος μαζί με τους τεχνικούς λόγους
- 49) Η μη βίαιη επικοινωνία:
Α)Αποτελεί τεχνική αποφυγής συγκρούσεων και μάλιστα διακρίνεται στο στάδιο της παρατήρησης, έκφρασης των συναισθημάτων και έκφρασης των αναγκών
Β)Αποτελεί τεχνική αποφυγής συγκρούσεων και μάλιστα διακρίνεται στο στάδιο της εκτίμησης μιας συμπεριφοράς, χωρίς να υπάρχει αναγκαιότητα για την έκφραση συναισθημάτων και αναγκών
Γ)Αποτελεί τεχνική έκφρασης των αναγκών και των συναισθημάτων
Δ)Αποτελεί τεχνική της επίλυσης συγκρούσεων με οποιοδήποτε τρόπο
- 50) Στη διαχείριση της σύγκρουσης: (2)
Α)Είναι αρκετό να υπάρχει σύνδεση μεταξύ συναισθημάτων και αναγκών
Β)Πρέπει να υπάρχουν στρατηγικές όπως το σπάσιμο των αρνητικών συνηθειών και η καλλιέργεια ικανότητας έκφρασης συναισθημάτων και αναγκών
Γ)Πρέπει να υπάρχουν στρατηγικές διαχείρισης λανθασμένων συμπεριφορών
Δ)Αρκεί να μπει κανείς στην καρδιά της σύγκρουσης γρήγορα ακόμα και αν δεν έχει ενσυναίσθηση
- 51) Ποιό από τα παρακάτω αποτελεί χαρακτηριστικό μια κρίσης:
Α)Η απειλή των αναξιόπιστων πληροφοριών
Β)Ο περιορισμένος χρόνος λήψης αποφάσεων και αντίδρασης
Γ)Η βίαιη συμπεριφορά
Δ)Η απειλή σχετικά μόνο με τους ανθρώπους
- 52) Το contingency plan είναι:
Α)Σχέδιο εκτάκτου ανάγκης του ISM
Β)Σχέδιο έκτακτης ανάγκης του ISPS
Γ)Σχέδιο διαχείρισης κρίσης στον λιμένα
Δ)Σχέδιο διαχείρισης ψυχοκοινωνικών κινδύνων επί πλοίου
- 53) Η παρακολούθηση συμμόρφωσης με νομοθετικές απαιτήσεις, επιτυγχάνεται μέσα από: (2)
Α)Τη βαθειά γνώση της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας
Β)Την πρακτική εργασία επί πλοίου
Γ)Τη βασική πρακτική γνώση των σχετικών συμβάσεων του IMO που αφορούν στη προστασία της ζωής στη θάλασσα και στη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος
Δ)Πρακτική εργασιακή εμπειρία και την ανάληψη καθηκόντων
- 54) Τα απαραίτητα στοιχεία της διαχείρισης κρίσης είναι:
Α)Ετοιμότητα και αντιμετώπιση
Β) Εγκεκριμένη ναυτική εκπαίδευση
Γ)Ελάττωση, ετοιμότητα, αντιμετώπιση και ανάκαμψη
Δ)Σχεδιασμό και συντονισμό
- 55) Η εφαρμογή δεξιοτήτων ηγεσίας και ομαδικής εργασίας προβλέπεται:
Α)Στην STCW 2010
Β)Στη SOLAS
Γ)Στη MARPOL
Δ)Στον Κώδικα ISPS

- 56) Η Διεύθυνση Ελέγχου Πλοίων, μεταξύ άλλων: (2)
- A) Εποπτεύει ένα δίκτυο Τοπικών Κλιμακίων Επιθεωρήσεων Πλοίων (Τ.Κ.Ε.Π) που εδρεύουν στις Λιμενικές Αρχές της χώρας
 - B) Ελέγχει την κίνηση των πλοίων
 - Γ) Εποπτεύει τη ναυτική εκπαίδευση
 - Δ) Δεν ασχολείται με τη θεώρηση ή ανανέωση των προβλεπόμενων πιστοποιητικών ασφαλείας και αδειών λειτουργίας των πλοίων.
- 57) Για την καλύτερη οργάνωση στο πλοίο διαδικασιών έκτακτης ανάγκης, χρειάζεται:
- A) Χρήση κατάλληλου εξοπλισμού μόνο
 - B) Γνώση πρώτων βοηθειών μόνο
 - Γ) Σχέδιο αντιμετώπισης ένοπλης ληστείας
 - Δ) Γνώση του γενικού σχεδίου και του σχεδιαγράμματος πλοίου, των κανονισμών ασφαλείας και των σχεδίων έκτακτης ανάγκης
- 58) Η συμβολή στην ασφάλεια προσωπικού και πλοίου επιτυγχάνεται μέσα από: (2)
- A) Την αξιολόγηση μιας κατάστασης
 - B) Την επιλογή σχεδίου δράσης
 - Γ) Τη γνώση τεχνικών πρόληψης πυρκαγιάς, προσωπικής επιβίωσης, πρώτων βοηθειών
 - Δ) Την αναγνώριση της κοινωνικής ευθύνης
- 59) Η ασφάλιση είναι χρήσιμη:
- A) Στους πλοιοκτήτες για την ασφάλιση πλοίου και φορτίου
 - B) Στους ιδιοκτήτες των φορτίων διότι το ασφαλιστήριο είναι αποδεικτικό στοιχείο για τη φόρτωση του πλοίου
 - Γ) Στις τράπεζες οι οποίες ζητούν το ασφαλιστήριο σαν πιστοποιητικό καταλληλότητας για το φορτίο και το πλοίο
 - Δ) Σε όλους τους παραπάνω φορεί της ναυτιλίας
- 60) Στη διαμόρφωση της πολιτικής ασφαλείας της εταιρείας: (2)
- A) Διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο η νομοθεσία του κράτους σημαίας του και οι διεθνείς υποχρεώσεις του
 - B) Διαδραματίζει σημαντικό ρόλο η οικονομική/πολιτική ζωή της χώρας στην οποία έχει την πραγματική έδρα η διαχειρίστρια εταιρεία πλοίου
 - Γ) Συμμετέχει η ατομική κουλτούρα ναυτικής ασφαλείας των εργαζομένων στο πλοίο
 - Δ) Όλα τα παραπάνω
- 61) Αναφέρετε τις πιο σημαντικές αιτίες ναυτικών ατυχημάτων και σε ποιες κατηγορίες αυτές υπάγονται (30 μονάδες)