

ΚΕΣΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΑΚΑΔ. ΕΤΟΣ 2023-24 ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ A30	ΜΑΘΗΜΑ ΓΕΝΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ-ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ		ΗΜΕΡΑ 08	ΜΗΝΑΣ 04	ΕΤΟΣ 2024
			ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ: Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΓΟΥΡΓΟΥΛΗΣ ΔΗΜ.		
ΚΥΚΛΟΣ	ΕΞΕΤΑΣΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ	ΚΙΛΤΙΔΟΥ ΔΕΣΠΟΙΝΑ			
A' ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ	100	ΜΕΓΙΣΤΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ	100	

ΘΕΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

- Γιατί είναι χρήσιμες οι γνώσεις διαχείρισης πλοίου; (2)
 Α) Για την καλύτερη κατανόηση της MLC 2006
 Β) Εξαιτίας της ιδιαιτερότητας του ναυτικού επαγγέλματος και των ιδιαίτερων προκλήσεων που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί
 Γ) Λόγω της ιδιαιτερότητας της λειτουργίας της ναυτιλιακής εταιρείας
 Δ) Επειδή αποτελούν υποχρεωτική εκπαίδευση βάσει της διεθνούς σύμβασης CLC
- Ποιό από τα παρακάτω αποτελεί στόχο της διοίκησης;
 Α) Η συνολική αποδοτικότητα των πόρων
 Β) Η αποδοτικότητα-αξιοποίηση πόρων (efficiency) τόσο συνολικά όσο και τμηματικά
 Γ) Η αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού
 Δ) Η βελτίωση του μηχανολογικού εξοπλισμού
- Ποιές από τις παρακάτω κατηγορίες ναυτικής εκπαίδευσης βοηθούν στην καλύτερη διαχείριση του πλοίου:
 Α) Εκπαίδευση πάνω στον μηχανολογικό εξοπλισμό
 Β) Ενημέρωση για τη λειτουργία του Port State Control
 Γ) Προαιρετική ενημέρωση στη διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού
 Δ) Εκπαίδευση με ασκήσεις έκτακτης ανάγκης
- Ποιά διεθνής σύμβαση κάνει λόγο για ετοιμότητα σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης (emergency preparedness):
 Α) Η SOLAS
 Β) Η MLC 2006
 Γ) Η UNCLOS
 Δ) Η STCW (Manila Amendments 2010)
- Ποιό από τα παρακάτω αποτελεί απαιτούμενο βήμα για την εκτίμηση κινδύνου:
 Α) Πώς μπορώ να προγραμματίσω δράσεις για εξάλειψη ή μείωση του κινδύνου που προέρχεται από συγκεκριμένες πηγές κινδύνου
 Β) 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
- Η εκτίμηση επαγγελματικού κινδύνου σχετίζεται με:
 Α) Τη γνώση των στόχων της διοίκησης
 Β) Την αξιολόγηση των κινδύνων για την υγεία και την ασφάλεια
 Γ) Την εκπαίδευση του πληρώματος για τη λήψη έκτακτων μέτρων σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
 Δ) Τις ηγετικές ικανότητες
- Οι προϋποθέσεις (μεταξύ άλλων) για την ύπαρξη εργατικού ατυχήματος είναι:
 Α) Το συμβάν να είναι βίαιο και να έλαβε χώρα κατά την εκτέλεση της εργασίας ή επ' αφορμή αυτής
 Β) 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:
Α) Οι άσχημες καιρικές συνθήκες
Β) Η βλάβη του μηχανολογικού εξοπλισμού
Γ) Η ελλιπής εκπαίδευση πληρώματος και ο ανθρώπινος παράγοντας
Δ) Η κακή οργάνωση καθηκόντων από την πλευρά της διοίκησης
- 9) Στο σχέδιο διαχείρισης μιας κρίσιμης κατάστασης πρωτεύοντα ρόλο διαδραματίζει:
Α) Ο καταμερισμός εργασίας ανάμεσα στους εργαζόμενους
Β) Η εμφάνιση ενός επικίνδυνου συμβάντος
Γ) Η αναγνώριση κινδύνου
Δ) Η σωστή καθοδήγηση του προσωπικού
- 10) Η εκτίμηση κινδύνου συνίσταται:
Α) Στη διαδικασία αξιολόγησης των κινδύνων για την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων, που προκύπτουν από μη υπαρκτούς κινδύνους (πηγές κινδύνου)
Β) Στη διαδικασία αξιολόγησης των υπαρκτών κινδύνων
Γ) Στη διαδικασία αξιολόγησης των κινδύνων για την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων, που προκύπτουν από υπαρκτούς και μη υπαρκτούς κινδύνους (πηγές κινδύνου)
Δ) Στη διαδικασία ανεύρεσης των αιτιών των εργασιακών μόνο κινδύνων οι οποίοι μπορούν με τη σειρά τους να προκαλέσουν ζημία
- 11) Στη διαχείριση κρίσης, ο/ηαποτελεί το πρώτο μέλημα για την αντιμετώπισή της:
Α) Ελάττωση της κρίσης
Β) Ο προγραμματισμός για την αντιμετώπισή της
Γ) Η γνώση της εξέλιξης και των στόχων της πορείας της
Δ) Η ευγένεια του προσωπικού
- 12) Ποιό είναι το σχέδιο έκτακτης ανάγκης που προβλέπεται σύμφωνα με τον ISM:
Α) Σχέδιο Αντιμετώπισης Πυρκαγιάς
Β) 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;
Α) Ο ISM, ο οποίος εισάγει το Πλάνο Ασφαλούς Διαχείρισης
Β) 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) ενσωματώνει:
Α) Τον Κώδικα ISPS
Β) Το Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης
Γ) Το SMS (Safety Management System) και το Ποιοτικό Σύστημα της εταιρείας (συμπεριλαμβάνοντας τον ISM)
Δ) Το Σύστημα SMS του Κώδικα ISPS
- 15) Ένας από τους λόγους που προκαλούν εργασιακό άγχος είναι:
Α) Η μη αποδοτική διαχείριση των πόρων της εταιρείας
Β) Η μη κατανόηση ρόλων και ευθυνών
Γ) Η έλλειψη κατάλληλης εκπαίδευσης
Δ) Το εργατικό ατύχημα

- 16) Ασφαλιστικοί κίνδυνοι που ασφαρίζονται από τα P & I clubs (μεταξύ άλλων) είναι:
Α) Σωματική βλάβη, ασθένεια, θάνατος, επαναπατρισμός, έξοδα παρέκκλισης κ.α.

- B) Διαρροή πετρελαίου
- Γ) Μισθοί ναυτικών μόνο
- Δ) Βλάβη μηχανολογικού εξοπλισμού

17) Στις προϋποθέσεις για το ISO 14001 συμπεριλαμβάνεται/ονται:

- A) Η μειωμένη κατανάλωση ενέργειας
- B) 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

18) Το ISO 5001 συμβάλλει μεταξύ άλλων:

- A) Στην ανακύκλωση της ενέργειας
- B) Στην οικονομία της ενέργειας
- Γ) Στη μείωση χρησιμοποιούμενων πρώτων υλών
- Δ) Στην ελαχιστοποίηση του αποτυπώματος άνθρακα

19) Η ένταξη των πλοίων σε κλάσεις ενδιαφέρει (μεταξύ άλλων):

- A) Τους ναυτικούς προκειμένου να λάβουν γνώση της κλάσης του πλοίου
- B) 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 νηογνομόνων συμπεριλαμβάνεται:

- A) Η παρακολούθηση και ο έλεγχος κατά την κατασκευή, αλλά και κατά τη διάρκεια της οικονομικής ζωής του πλοίου
- B) Η ασφάλιση των πλοίων
- Γ) Η εκτίμηση της κλάσης του πλοίου μόνο
- Δ) Η επιθεώρηση των πλοίων

21) Στις συνέπειες πετρελαϊκής ρύπανσης συμπεριλαμβάνονται:

- A) Η αύξηση του αποτυπώματος άνθρακα
- B) Η ρύπανση των θαλάσσιων υδάτων μόνο
- Γ) Η υποβάθμιση του παράκτιου κράτους που έχει υποστεί τη ρύπανση με πώση 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:

- A) Λειτουργική (π.χ. εξαιτίας της λειτουργίας των μηχανών του πλοίου) και εξαιτίας πυρκαγιάς σε αυτό
- B) 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:

- A) Αποσκοπεί στη δημιουργία ενός νέου πράσινου ταμείου (green climate fund) που θα ενισχύσει τις φτωχές χώρες
- B) 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:

- A) Την ανάπτυξη κουλτούρας ναυτικής ασφάλειας στις φτωχές χώρες
- B) 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) Στη διαχείριση της σύγκρουσης:
- 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 έχεις ενσυναίσθηση
- 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 δίκαιο της σημαίας του πλοίου ρυθμίζει, υπό προϋποθέσεις όλες τις έννομες σχέσεις στο πλοίο, ακόμα και όταν πρόκειται για σημαία ευκαιρίας:
- Α) ΣΩΣΤΟ
 - Β) ΛΑΘΟΣ
- 28) Η δυνατότητα «ο ρυπαίνων να πληρώνει το δικαίωμα να ρυπαίνει» εισήχθη με:
- Α) Τη Συμφωνία του Κανκούν
 - Β) Το πρωτόκολλο HNS
 - Γ) Πρωτόκολλο του Τόκυο
 - Δ) Το Πρωτόκολλο του Κιότο
- 29) Στόχος των P & I clubs είναι:
- Α) 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
 - Β) 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 πλοίου
 - Δ) Ασφάλιση του σκάφους του πλοίου και η παροχή εγγυήσεων σε επενδυτές
- 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) Αναφέρετε κάποιες από τις πιο σημαντικές αιτίες ναυτικού εργατικού ατυχήματος και ποιο είναι το δίκαιο το οποίο εφαρμόζεται σε αυτό (20 μονάδες)
- 32) Ποιες είναι οι βασικές διεθνείς συμβάσεις για τη θαλάσσια ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος (20 μονάδες)