

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ - ΝΑΥΠΗΓΙΑ Ι**  
**ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2023**

**ΟΔΗΓΙΕΣ: ΟΙ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΠΑΝΩ ΑΠΟ ΜΙΑ ΣΩΣΤΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ, ΓΙΑ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ Η ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΩΣ ΣΩΣΤΗ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΠΛΗΡΗΣ. ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ 120 ΛΕΠΤΑ.**

**ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ:**

**Α.Γ.Μ.:**

**ΤΜΗΜΑ:**

1. **ΑΝΑΓΓΕΛΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ: ΠΥΡΚΑΪΑ.** Θα ακούσετε:
  - α. 7 βραχείς και 1 μακρύ σφυριγμό με την σφυρίχτρα του πλοίου
  - β. 3 μακρείς σφυριγμούς με τη σφυρίχτρα του πλοίου
  - γ. Κωδωνισμούς διάρκειας 10 δευτερολέπτων
2. Οι κίνδυνοι για την υγεία ενός εργαζομένου στο πλοίο είναι συνέπεια της εκθέσεως του σε:
  - α. Φυσικούς και χημικούς παράγοντες
  - β. Ψυχολογικούς παράγοντες
  - γ. Βιολογικούς παράγοντες
  - δ. Περιβαλλοντολογικούς παράγοντες
3. Ένας εργαζόμενος δεν πρέπει να εκτίθεται σε χημικούς παράγοντες πάνω από ορισμένες οριακές τιμές, οι οποίες μετριοούνται σε:
  - α. Μέρη όγκου ατμού ή αερίου ανά εκατομμύριο (ppm)
  - β. Σε κυβικά μέτρα ανά ώρα (m<sup>3</sup>/h)
  - γ. Σε χιλιοστά γραμμαρίου ανά κυβικό μέτρο (mg/m<sup>3</sup>)
4. Η οριακή τιμή της εκθέσεως ενός εργαζομένου σε χημικό παράγοντα, δεν πρέπει να ξεπερνά:
  - α. Τα 10 ppm περιεκτικότητας μονοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα
  - β. Τα 15 ppm περιεκτικότητας διοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα
  - γ. Τη μέση 8ωρη χρονικά σταθμισμένη έκθεση σε οποιαδήποτε 8ωρη ημερήσια και 40ωρη εβδομαδιαία εργασία
5. Οι φυσικοί παράγοντες που αποτελούν κίνδυνο για την υγεία των ναυτικών κατα την εργασία τους είναι:
  - α. Οι καιρικές συνθήκες
  - β. Ο θόρυβος
  - γ. Η τρικυμία
6. Η κακή στάση του σώματος κατα την εκτέλεση του έργου, τι κίνδυνο αποτελεί;
  - α. Βιολογικό κίνδυνο
  - β. Εργονομικό κίνδυνο
  - γ. Φυσικό κίνδυνο

7. Ο ναυτικός ως εργαζόμενος στο πλοίο οφείλει:
- α. Να είναι σε επαγγελματική ετοιμότητα ανεξάρτητα του ωραρίου εργασίας
  - β. Να εκτελεί τις εντολές των προϊσταμένων του
  - γ. Να εκτελεί τα καθήκοντα του με υψηλό αίσθημα ευθύνης
  - δ. Να μη διακόπτει την προσφορά εργασίας του ακόμα και αν αντιμετωπίζει σοβαρούς προσωπικούς ή οικογενειακούς λόγους
8. Η πειθαρχία στο πλοίο είναι ζωτικής σημασίας για την ομαλή λειτουργία του πλοίου καθώς:
- α. Δεν είναι δυνατόν να γίνουν οι απαραίτητες εργασίες
  - β. Το πλοίο βρίσκεται μακριά από τον έλεγχο της εταιρίας και των αρχών
  - γ. Υπάρχει κίνδυνος για την ζωή των υπολοίπων μελών του πληρώματος
9. Ο ναυτικός ως διαμένων στο πλοίο αντιμετωπίζει:
- α. Μονοτονία και πλήξη
  - β. Στέρηση βασικών τροφίμων
  - γ. Δυσμενείς συνθήκες διαβίωσης
  - δ. Διαφορετικές κλιματολογικές συνθήκες
10. Ο θόρυβος σαν φυσικός παράγοντας κινδύνου για την υγεία προκαλεί:
- α. Διαταραχές στον ύπνο
  - β. Πονοκεφάλους και διαταραχές στην πέψη
  - γ. Άγχος
  - δ. Εκνευρισμό
11. Η διαβάθρα πρέπει να είναι:
- α. Εξοπλισμένη με δίχτυ για λόγους ασφαλείας
  - β. Κατάλληλα φωτισμένη
  - γ. Εξοπλισμένη με κυκλικό σωσίβιο με σκοινί μήκους τουλάχιστον όσο το ύψος των εξάλλων του πλοίου
12. Κατα μήκος των διαδρόμων στο πλοίο πρέπει να τοποθετούνται χειραγωγοί οι οποίοι πρέπει να είναι κατασκευασμένοι από:
- α. Σχοινί
  - β. Αλυσίδα
  - γ. Συρματόσχοινο
13. Οι διάδρομοι που υπάρχουν στο κατάστρωμα για να κινούνται οι ναυτικοί πρέπει να:
- α. Είναι πλάτους τουλάχιστον ενός μέτρου
  - β. Να είναι οριοθετημένοι με κίτρινες λωρίδες κατα μήκος και να έχουν αντιολισθητική επιφάνεια
  - γ. Έχουν ράμπες στα σημεία όπου ο διάδρομος περνάει από εμπόδια, πχ σωλήνες
14. Κατα την πρόσβαση στα αμπάρια του πλοίου θα πρέπει να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας:
- α. Χρήση ατομικών μέσων προστασίας
  - β. Ενημέρωση της εταιρίας για την επικείμενη εργασία
  - γ. Ενημέρωση του αρμόδιου αξιωματικού του πλοίου
  - δ. Έλεγχος της ατμόσφαιρας του αμπαριού για την καταλληλότητα της

15. Ένας κίνδυνος στο πλοίο είναι η ηλεκτρική πυρκαϊά. Για το λόγο αυτό θα πρέπει:
- Όλες οι ηλεκτρικές συσκευές μας στην καμπίνα να τροφοδοτούνται με ρεύμα από μια πηγή, πχ πολύμπριζο, για να έχουμε καλύτερο έλεγχο των συσκευών μας
  - Σε περίπτωση βλάβης σε ηλεκτρική συσκευή να απευθυνόμαστε στον ηλεκτρολόγο
  - Να μην γίνεται χρήση προεκτάσεων καλωδίων
16. Στο control room του μηχανοστασίου και μπροστά από τον πίνακα διανομής ηλεκτρικού ρεύματος, θα πρέπει να τοποθετείται ελαστικός διάδρομος πιστοποιημένος για προστασία τάση:
- 1000 Volt
  - 500 Volt
  - 10.000 Volt
17. Οι εργαζόμενοι στο πλοίο θα πρέπει να:
- Γνωρίζουν για την ύπαρξη επικίνδυνων φορτίων
  - Είναι εφοδιασμένοι και να χρησιμοποιούν τον απαραίτητο εξοπλισμό για τον χειρισμό των επικίνδυνων υλικών
  - Μετρούν τις αναθυμιάσεις των φορτίων με ειδικά όργανα
18. Στην κλάση 2 ανήκουν:
- Τα εκρηκτικά
  - Τα εύφλεκτα στερεά
  - Τα αέρια
19. Οι ναυτικοί που εργάζονται στο μηχανοστάσιο ενός πλοίου θα πρέπει:
- Να γνωρίζουν τη χρήση των μέσων πυρόσβεσης του πλοίου
  - Να γνωρίζουν τις εξόδους διαφυγής του πλοίου
  - Να είναι καταρτισμένοι ώστε να αντιλαμβάνονται έγκαιρα τις βλάβες κατά την λειτουργία των εγκαταστάσεων και των μηχανημάτων
20. Οι χώροι του μηχανοστασίου θα πρέπει:
- Να έχουν χρωματισμένες τις επικίνδυνες περιοχές με σκουρόχρωμα χρώματα
  - Να έχουν κατάλληλο φωτισμό και αερισμό
  - Να έχουν όλα τα υλικά και εργαλεία τα οποία μπορεί να μετακινηθούν σε περίπτωση θαλασσοταραχής δεμένα με συρματοσόχονα
21. Θα πρέπει να διασφαλίσουμε ότι τα συστήματά ασφαλείας και πυροσβεστικού εξοπλισμού:
- Λειτουργούν σωστά και είναι σε καλή κατάσταση
  - Ο φωτισμός στις εξόδους κινδύνου είναι λειτουργικός
  - Οι έξοδοι διαφυγής είναι ελεύθεροι από εμπόδια
22. Η σήμανση (σήματα ασφαλείας) διακρίνεται σε μόνιμη και περιστασιακή. Στη μόνιμη ανήκουν:
- Σήματα προειδοποίησης
  - Σήμανση εμποδίων και επικίνδυνων σημείων
  - Φωτεινά σήματα
23. Σκοπός των τακτικών και έκτακτων γυμνασίων στα πλοία είναι:
- Η εκπαίδευση του πληρώματος ώστε να βρίσκεται σε διαρκή ετοιμότητα
  - Η εξοικείωση των επιβατών με τον τρόπο αναγγελίας των κινδύνων στο πλοίο
  - Η διατήρηση της ψυχραιμίας των επιβαίνόντων και ο ασφαλής τρόπος εγκατάλειψης πλοίου

24. Στον πίνακα συναγερού ή διαιρέσεως γυμνασίων καθορίζεται:
- Η επάνδρωση των σωσίβιων λέμβων
  - Τον εξοπλισμό των σωσίβιων λέμβων και των υπολοίπων σωστικών μέσων
  - Τη συγκρότηση της “Ομάδας αντιμετώπισης κινδύνου”
25. Το γυμνάσιο δοκιμής κινήσεως πηδάλιου:
- Αναγγέλλεται με ειδικό σήμα
  - Γίνεται τουλάχιστον μια φορά την εβδομάδα
  - Ελέγχεται αν η στρέψη του οίακα αντιστοιχεί στη στροφή του πηδάλιου καθώς και η επικοινωνία με την γέφυρα
26. Το ένα από τα δυο radar της γέφυρας είναι το X band radar. Αυτό χρησιμεύει για τον εντοπισμό:
- Μακρινών στόχων
  - Κοντινών στόχων
27. Το κλισίμετρο είναι ένα όργανο που βρίσκεται στην γέφυρα και μας δείχνει:
- Την κλίση του πηδάλιου του πλοίου
  - Την κλίση του πλοίου αριστερά ή δεξιά
  - Την κλίση του πλοίου πλώρα ή πρύμνα
28. Στη γέφυρα του πλοίου υπάρχει και το σύστημα ανιχνεύσεως πυρκαϊάς:
- Το οποίο ενεργοποιεί ο καπετάνιος για να ειδοποιήσει το πλήρωμα για πυρκαϊά στο πλοίο
  - Το οποίο ενεργοποιεί ο καπετάνιος για να ξεκινήσει η αυτόματη κατάσβεση της πυρκαϊάς
  - Το οποίο προσδιορίζει το χώρο εκδηλώσεως της πυρκαϊάς στο πλοίο
29. Το EPIRB είναι μια μόνιμη συσκευή η οποία βρίσκεται στη γέφυρα του πλοίου, και:
- Δίνει όλα τα στοιχεία του πλοίου σε κάποιο παράκτιο σταθμό
  - Δίνει τη θέση του πλοίου σε παράκτιο σταθμό για τον εντοπισμό του σε περίπτωση κινδύνου
  - Δίνει την ταχύτητα και την κατεύθυνση του πλοίου
30. Στο ηλεκτροστάσιο ενός πλοίου βρίσκονται:
- Οι ηλεκτρογεννήτριες του πλοίου
  - Οι ηλεκτροκινητήρες του πλοίου
  - Οι πίνακες διανομής ηλεκτρικού ρεύματος
31. Στο Engine Control Room:
- Παρακολουθείται η καλή λειτουργία των μηχανών
  - Εντοπίζονται οι βλάβες και ειδοποιείται ο αξιωματικός φυλακής
  - Παρακολουθείται η καλή λειτουργία των βοηθητικών μηχανημάτων
32. Για την ασφαλή παροχής ναυτικής εργασίας είναι αναγκαία:
- Η επαγγελματική κατάρτιση
  - Η εκπαίδευση
  - Η πειθαρχία
  - Η προσωπική υγιεινή

33. Το ατομικό δελτίο συναγερμού βρίσκεται αναρτημένο:
- Στους διαδρόμους του πλοίου σε κάθε deck
  - Στην γέφυρα του πλοίου
  - Στην καμπίνα του καθενός
34. Τα σήματα μέσω διασώσεως ή βοήθειας:
- Απεικονίζονται σε τετράγωνο με λευκό σύμβολο σε πράσινο φόντο, το πράσινο καλύπτει το 50% τουλάχιστον
  - Απεικονίζονται σε τετράγωνο με λευκό σύμβολο σε κόκκινο φόντο, το κόκκινο καλύπτει το 50% τουλάχιστον
  - Απεικονίζονται σε ισόπλευρο τρίγωνο με μαύρο σύμβολο σε κίτρινο φόντο, το κίτρινο καλύπτει 50% τουλάχιστον
35. Στην κλάση 7 ανήκουν:
- Τα εύφλεκτα υγρά
  - Τα ραδιενεργά υλικά
  - Οι διαβρωτικές ουσίες
36. Όταν λέμε καθαρή χωρητικότητα, εννοούμε:
- Τον συνολικό όγκο των δεξαμενών
  - Τον οικονομικά εκμεταλλεύσιμο όγκο των δεξαμενών
  - Τον συνολικό όγκο των δεξαμενών καυσίμου του πλοίου
37. Όταν λέμε ολική χωρητικότητα, εννοούμε:
- Τον συνολικό όγκο του πλοίου άνωθεν και κάτωθεν του καταστρώματος εξαιρουμένων των εξαιρετέων χωρών
  - Τον συνολικό όγκο των δεξαμενών φορτίου, των δεξαμενών καυσίμων, λαδιών και νερών
  - Τον συνολικό όγκο των δεξαμενών φορτίου
38. Παραγωγικότητα ενός πλοίου είναι:
- (φορτίο σε τόνους επι μέση απόσταση σε μίλια) / νεκρό βάρος
  - (φορτίο σε τόνους επι νεκρό βάρος) / DWt
  - (φορτίο σε τόνους επι συνολική απόσταση που διένυσε το πλοίο) / DWt
39. Τα μη μαζικά φορτία:
- Μεταφέρονται με μεγάλες ταχύτητες
  - Έχουν χαμηλή αξία
  - Επιβαρύνονται σημαντικά από το κόστος των καυσίμων
40. Η αποστολή ενός πλοίου καθορίζει:
- Την ταχύτητα του πλοίου
  - Τη μορφή του πλοίου
  - Την κατανομή των χωρών του πλοίου
  - Το μέγεθος του πλοίου
41. Ένα φορτίο έχει βαθμό στοιβασίας 0,5 M3 ανά τόνο. Τι φορτίο μπορεί να είναι;
- Σίδηρος
  - Ζάχαρη
  - Σιτηρά
  - Ξυλεία

42. Για ποιο λόγο τα εσωτερικά τοιχώματα των αμπαριών των φορτηγών πλοίων είναι επικλινή;
- α. Για να μπορούν να μεταφέρουν περισσότερο φορτίο
  - β. Για να μπορούμε να φορτώσουμε πιο εύκολα το πλοίο
  - γ. Για την διευκόλυνση της διαδικασίας φορτοεκφόρτωσης
43. Στη ναύλωση γυμνού πλοίου, ποιος έχει την διαχείριση του πλοίου;
- α. Ο εκναυλωτής                      β. Ο ναυλωτής                      γ. Ο πλοιοκτήτης
44. Τα πλοία πολλαπλών χρήσεων μπορεί να μεταφέρουν:
- α. Υγρά καύσιμα
  - β. Μεγάλα και βαρέα φορτία
  - γ. Κοντέινερ
  - δ. Συσκευασμένα φορτία
45. Τι είναι το ναυλοσύμφωνο;
- α. Η συμφωνία μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή
  - β. Αποδεικτικό σύμβασης ναύλωσης
  - γ. Το έσοδο που προέρχεται από τη ναύλωση του πλοίου
46. Η ναύλωση ταξιδιού είναι:
- α. Η ναύλωση του πλοίου για ένα ταξίδι βάσει της πραγματικής ποσότητας φορτίου που φορτώθηκε
  - β. Η ναύλωση του πλοίου για ένα χρονικό διάστημα
  - γ. Η ναύλωση του πλοίου για μεταφορά ειδικού φορτίου με πλοίο επιλογής του πλοιοκτήτη
47. Ο κόρος, τι μονάδα μέτρησης είναι;
- α. Ταχύτητας                      β. Βάρους                      γ. Όγκου
48. Τα φορτία διαχωρίζονται βάσει:
- α. Της φυσικής τους κατάστασης
  - β. Της μορφής τους
  - γ. Του κόστους τους
49. Ποια πλοία ονομάζονται liners;
- α. Τα πλοία γραμμικών διαστάσεων
  - β. Τα πλοία γραμμής
  - γ. Τα ελεύθερα πλοία
50. Νεκρό βάρος ενός πλοίου ονομάζουμε:
- α. Το βάρος του πλοίου όταν το πλοίο είναι άφορτο
  - β. Το συνολικό βάρος του πλοίου
  - γ. Το συνολικό βάρος του φορτίου, των καυσίμων, των λιπαντικών, του πληρώματος, των αποσκευών κτλ και αντιστοιχεί στο μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα