

ΚΕΣΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΑΚΑΔ.. ΕΤΟΣ 2024-25 ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ B20	ΜΑΘΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ – ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ		ΗΜΕΡΑ 25	ΜΗΝΑΣ 06	ΕΤΟΣ 2025
			ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ: Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΓΟΥΡΓΟΥΛΗΣ ΔΗΜ.		
Γ΄ ΚΥΚΛΟΣ	ΕΞΕΤΑΣΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ	ΚΙΛΤΙΔΟΥ ΔΕΣΠΟΙΝΑ			
Β΄ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ	100	ΜΕΓΙΣΤΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ	100	

ΘΕΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

1) Οι διεθνείς συμβάσεις είναι: (2)

- α) προφορικές συμφωνίες μεταξύ των κρατών με πρωτοβουλία διεθνών οργανισμών
- β) κείμενα με διεθνή εμβέλεια, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων των διεθνών οργανισμών με μη νομική και δεσμευτική ισχύ τα οποία μπορούν να συναφθούν και προφορικά
- γ) συμφωνίες με γραπτό χαρακτήρα οι οποίες συνάπτονται ανάμεσα σε εκπροσώπους των κρατών μελών ενός διεθνούς οργανισμού και σε εκπροσώπους των αρμόδιων εθνικών συνδικαλιστικών οργανώσεων
- δ) συμφωνίες που συνάπτονται εγγράφως, μεταξύ των κρατών, υπό την αιγίδα των αρμόδιων διεθνών οργανισμών

2) Ποιοι από τους παρακάτω διεθνείς οργανισμούς διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στο ναυτικό δίκαιο:

- α) Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ-ΙΜΟ)
- β) Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ-ΙΜΟ) και η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ-ΙΛΟ)
- γ) Η Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπορικό Δίκαιο (UNCITRAL) και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ-ΙΜΟ)
- δ) Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ-ΙΛΟ)

3) Οι πηγές του ναυτικού δικαίου είναι:

- α) οι διεθνείς συμβάσεις, οι εθνικοί νόμοι και το Ενωσιακό Δίκαιο
- β) οι εθνικοί νόμοι και το Ενωσιακό Δίκαιο
- γ) το Ενωσιακό Δίκαιο
- δ) οι διεθνείς συμβάσεις

4) Ποιο από τα παρακάτω αποτελεί συνήθη διαδικασία αποδοχής μιας διεθνούς σύμβασης:

- α) η αποδοχή με υπογραφή της σύμβασης
- β) η κύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση στη διεθνή σύμβαση
- γ) η προσχώρηση ενός κράτους σε αυτή με εισαγωγή αντίστοιχου εθνικού νόμου
- δ) η αυτόματη ενσωμάτωση μιας διεθνούς σύμβασης στην εθνική έννομη τάξη

5) Σύμφωνα με το άρθρο 28 του ελληνικού Συντάγματος:

- α) Οι διεθνείς συμβάσεις από την κύρωσή τους με νόμο και τη θέση τους σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους καθεμιάς, δεν αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του εσωτερικού ελληνικού δικαίου αλλά υπερισχύει κάθε άλλη αντίθετη διάταξη νόμου
- β) Οι διεθνείς συμβάσεις από την κύρωσή τους με νόμο και τη θέση τους σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους καθεμιάς, αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του εσωτερικού ελληνικού δικαίου και υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη νόμου
- γ) η Ελλάδα ενσωματώνει στην εθνική έννομη τάξη της όλες τις διεθνείς συμβάσεις που υπογράφει
- δ) η Ελλάδα ενσωματώνει στην εθνική έννομη τάξη της όλες τις διεθνείς συμβάσεις χωρίς να τις υπογράφει

6) Σύμφωνα με το άρθρο 19 της Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS):

- α) η διέλευση είναι αβλαβής όταν δεν διαταράσσει την ειρήνη, την τάξη ή την ασφάλεια του παρακτίου κράτους. Η διέλευση θα λαμβάνει χώρα σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση και τους άλλους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου
- β) τα πλοία όλων των κρατών παράκτιων ή περικόλειστων (άνευ ακτών) απολαμβάνουν του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης μέσω της αιγιαλίτιδας ζώνης
- γ) η διέλευση είναι αβλαβής όταν δεν διαταράσσει την ειρήνη, την τάξη ή την ασφάλεια του κράτους λιμένα
- δ) η διέλευση είναι αβλαβής όταν δεν διαταράσσει την ειρήνη, την τάξη ή την ασφάλεια της αιγιαλίτιδας ζώνης του κράτους λιμένα

7) Στη Σύμβαση UNCLOS προβλέπεται ότι:

- α) το πλήρωμα δύναται σε εξαιρετικές περιπτώσεις να μην παρέχει υπηρεσίες διάσωσης στη θάλασσα
- β) η ασφαλής διαχείριση της εταιρείας παρέχεται μέσα από το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης της εταιρείας
- γ) σε περίπτωση σύγκρουσης παρέχεται βοήθεια σε άλλο πλοίο, στο πλήρωμά του και στους επιβάτες του, και αν είναι δυνατόν, να πληροφορεί το άλλο πλοίο για το όνομα του δικού του πλοίου, το λιμάνι νηολόγησης του, καθώς και το πλησιέστερο λιμάνι στο οποίο θα προσεγγίσει αυτό, με την προϋπόθεση να μην εκτεθεί σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες
- δ) Οι συνθήκες εργασίας επί πλοίου πρέπει να είναι αξιοπρεπείς

8) Η Διεθνής Σύμβαση για Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (Standards of Training Certification and Watchkeeping Convention, STCW) του 1978 αποτελεί κείμενο:

- α) της ΔΟΕ (ILO)
- β) του ΔΝΟ (IMO)
- γ) του ΟΟΣΑ
- δ) της International Trade Federation (ITF)

9) Ο ΔΝΟ (IMO) εκδίδει:

- α) διεθνείς συμβάσεις, συστάσεις και κατευθυντήριες οδηγίες
- β) συστάσεις και γνώμες
- γ) διεθνείς συνθήκες και συστάσεις
- δ) συστάσεις

10) Στους διεθνείς κανονισμούς για τη ναυτική τεχνολογία συμπεριλαμβάνεται:

- α) η σύμβαση για τις γραμμές φορτώσεως (Convention on Load Lines) γνωστή διεθνώς ως LL, το 1966
- β) η MLC 2006
- γ) η UNCLOS
- δ) η SOLAS

11) η διεθνής σύμβαση για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους (Carriage of Passengers and Their luggage by Sea) του 1974, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1987 και είναι γνωστή ως PAL, ορίζει ότι:

- α) δεν προβλέπεται καμία αποζημίωση σε περίπτωση περιουσιακής απώλειας
- β) ο επιβάτης που θα υποστεί ζημία θα καταβάλει αποζημίωση
- γ) προβλέπεται ποινική διαδικασία σε περίπτωση που υποστεί απώλεια ο επιβάτης
- δ) ο μεταφορέας θεωρείται υπεύθυνος σε περίπτωση που υποστεί ζημία ή απώλεια ο επιβάτης, εφόσον το γεγονός είναι απόρροια λάθους ή αμέλειας του κοινού μεταφορέα

12) Η διεθνής σύμβασηπεριλαμβάνει το Σύστημα Ειδοποίησης Ασφάλειας του πλοίου (Ship Security Alert System) στον έκτο Κανονισμό του κεφαλαίου IX και στο έκτο άρθρο του κεφαλαίου XI-2:

- α) SOLAS
- β) UNCLOS

- γ) MLC 2006
- δ) STCW

13) Ο Κώδικας ISM ενσωματώθηκε ως αυτοτελές κεφάλαιο στη διεθνή σύμβαση:

- α) UNCLOS
- β) ISPS
- γ) SOLAS
- δ) MLC 2006

14) Η διεθνής σύμβαση STCW 1978:

- α) Ρυθμίζει σε διεθνές επίπεδο τις συνθήκες παροχής ναυτικής εργασίας
- β) Ρυθμίζει σε διεθνές επίπεδο τα κριτήρια άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος και την επιβολή απόκτησης πιστοποιητικών καταλληλότητας των ναυτικών
- γ) Περιλαμβάνει θέματα κατασκευαστικής ασφάλειας, προδιαγραφών του εξοπλισμού
- δ) Προβλέπει ζητήματα ναυτολόγησης

15) Μια από τις τροποποιήσεις που εισάγουν οι Τροποποιήσεις Manila 2010:

- α) σχετίζονται με τα πειθαρχικά παραπτώματα στο πλοίο
- β) αφορούν στις αναθεωρημένες απαιτήσεις σχετικά με τις ώρες εργασίας και αναπαύσεως και στις νέες απαιτήσεις για την πρόληψη από την κατάχρηση ναρκωτικών και αλκοόλ, καθώς και ενημερωμένα πρότυπα σχετικά με την ιατρική φροντίδα και υγεία των ναυτικών
- γ) εισάγουν νέες δεξιότητες για τα κατώτατα πληρώματα
- δ) εισάγουν λεπτομερώς ανά συμβαλλόμενο κράτος, ένα σύστημα ελέγχου των πιστοποιητικών

16) Η Διεθνής Σύμβαση του Αμβούργου για την Θαλάσσια Έρευνα και Διάσωση (Convention on Marine Search and Rescue – SAR) του 1979

- α) Ρυθμίζει τις διαδικασίες έρευνας και διάσωσης στην περίπτωση ναυτικού ατυχήματος
- β) Ρυθμίζει το νομικό πλαίσιο των ναυτικών ατυχημάτων
- γ) Ενσωματώνει τον Κώδικα διαχείρισης ναυτικών ατυχημάτων
- δ) απλουστεύει τις διαδικασίες διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων

17) η Διεθνής σύμβαση για τη θαλάσσια ρύπανση είναι η:

- α) MARPOL 73
- β) MARPOL 73/78
- γ) OILPOL
- δ) MAROIL

18) Η διεθνής σύμβαση INTERVENTION αφορά:

- α) την πετρελαϊκή ρύπανση του παράκτιου κράτους
- β) στην επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περίπτωση απωλειών λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης
- γ) τη ρύπανση από άλλες ουσίες πλην του πετρελαίου
- δ) την αποτροπή ναυτικών ατυχημάτων

19) Ποιά σύμβαση αποσκοπεί στη συνεργασία ανάμεσα στα κράτη-μέλη για την αντιμετώπιση περιστατικών εκτάκτου ανάγκης, όπως ένα ατύχημα και επισημαίνει την αναγκαιότητα υπάρξεως σχεδίων άμεσης δράσεως για κάθε πλοίο σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο (προληπτικά μέτρα) για την προετοιμασία και αντιμετώπιση πετρελαϊκής ρυπάνσεως που προκαλείται από εμπορικά πλοία αλλά και από τις εγκαταστάσεις της ανοικτής θάλασσας και τις ΕΥ (Εξέδρες Υποδοχής καταλοίπων) στα λιμάνια :

- α) η SOLAS
- β) η OILPOL (Oil Pollution)
- γ) η MARPOL

δ) η OPRC (Convention on Oil Pollution, Preparedness, Response and Co-operation)

20) Στόχος του Πρωτοκόλλου HNS είναι:

- α) η αποτροπή της πετρελαϊκής ρύπανσης
- β) η ενίσχυση των πιο φτωχών κρατών αναφορικά με τη ρύπανση από χημικές ουσίες
- γ) η διασφάλιση της λειτουργίας των P & I clubs
- δ) η εξασφάλιση κατάλληλων, ικανών και αποτελεσματικών αποζημιώσεων για ζημιές σε πρόσωπα και περιουσία, κόστη για τον καθαρισμό και για μέτρα επαναφοράς στην προτέρα κατάσταση εξαιτίας οικονομικών απωλειών από τις μεταφορές επικίνδυνων και τοξικών ουσιών

21) Η τήρηση και συμμόρφωση με τα SSCEC και SSCC είναι απαραίτητη για να:

- α) εκδοθεί το πιστοποιητικό υγείας
- β) ταξιδέψει το πλοίο στα εσωτερικά ύδατα
- γ) επιτραπεί στο πλοίο να ταξιδεύει διεθνώς και να εισέρχεται σε ξένα λιμάνια.
- δ) αποζημιωθεί σε περίπτωση ρύπανσης

22) Το Continuous synopsis record είναι:

- α) το ιστορικό πιστοποιητικό για τις ασθένειες πάνω στο πλοίο
- β) η αναφορά βάσει του ISM
- γ) ένα συνεχές και αδιάλειπτο ιστορικό των βασικών στοιχείων του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια της λειτουργίας του. Ο κύριος σκοπός του CSR είναι να παρέχει έναν επίσημο μηχανισμό καταγραφής για την ταυτότητα και την ιδιοκτησία του πλοίου
- δ) ο μηχανισμός ειρηνικής επίλυσης διαφορών πάνω στο πλοίο

23) Μία από τις καινοτομίες της MARPOL είναι:

- α) Επιτρεπόμενες απορρίψεις σεντινόνερων μέσω του ελαιοδιαχωριστήρα με το γνωστό πρότυπο των 15 ppm ή ελαιωδών μιγμάτων από τις δεξαμενές φορτίου μέσω του συστήματος αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου
- β) Τα πετρελαιοφόρα που παραδίδονται μετά το 1996 να είναι εφοδιασμένα με τριπλό κύτος
- γ) Τα μέλη αποδέχονται να μην ρυπαίνουν τη θάλασσα αλλά δεν μπορούν να αποτρέψουν τη ρύπανση των υδάτων τους από τα πλοία άλλων μελών
- δ) Αν η ρύπανση λάβει χώρα εντός των υδάτων της δικαιοδοσίας τους δεν δικαιούνται να διώξουν τους ρυπαίνοντες βάσει των κανόνων της MARPOL

24) Το βιβλίο πετρελαίου πρέπει να τηρείται σε πετρελαιοφόρα πλοία:

- α) άνω των 200 κοχ
- β) άνω των 150 κοχ
- γ) άνω των 300 κοχ
- δ) άνω των 500 κοχ

25) Το International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPPC) έχει ισχύ για:

- α) ένα χρόνο
- β) τρία χρόνια
- γ) δυο χρόνια
- δ) πέντε χρόνια

26) Τι είναι οι σταλίες (laydays)

- α) είναι η χρονική περίοδος μετά τον επιτρεπτό χρόνο φορτοεκφόρτωσης
- β) είναι η καθορισμένη περίοδος ελεύθερου χρόνου που έχει συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο για εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης
- γ) είναι η καθορισμένη περίοδος ελεύθερου χρόνου που έχει συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο για εργασίες εκφόρτωσης
- δ) είναι η καθορισμένη περίοδος ελεύθερου χρόνου που έχει συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο για εργασίες φόρτωσης

27) Ένας από τους λόγους ένταξης ενός πλοίου σε κλάση είναι:

- α) η κατασκευή του σε καλύτερο επίπεδο από εκείνο της κλάσης στην οποία ανήκει
- β) η κατασκευή και η διατήρησή του σε αξιολογικό επίπεδο με τα καθιερωμένα surveys (επιθεωρήσεις) σύμφωνα με τα standards της κλάσης
- γ) ο έλεγχος των μηχανών του
- δ) η επιθεώρησή του

28) Οι Διεθνείς Υγειονομικοί Κανονισμοί (2005):

- α) υποδεικνύουν τις ιατρικές οδηγίες για αντιμετώπιση συγκεκριμένων παθήσεων
- β) δεν υποχρεώνουν τα κράτη να αναφέρουν περιστατικά επικίνδυνα για τη δημόσια υγεία
- γ) αναφέρουν πότε ένα συγκεκριμένο γεγονός αποτελεί έκτακτο περιστατικό που απειλεί τη δημόσια υγεία και συμπεριλαμβάνονται στον Ιατρικό Οδηγό για Πλοία
- δ) υποδεικνύουν επικίνδυνα κράτη για την παγκόσμια υγεία

29) Ποιος είναι ο κύριος σκοπός των Institute Time Clauses – Hulls (1.11.95) και των International Hull Clauses (01/11/02) στην ασφάλιση σκάφους και μηχανημάτων;

- α) Η προστασία του πληρώματος από ατυχήματα στο πλοίο
- β) Η κάλυψη ζημιών στο σκάφος και τα μηχανήματα λόγω ατυχημάτων ή κινδύνων που αντιμετωπίζει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού
- γ) Η ασφάλιση εμπορευμάτων που μεταφέρονται πάνω στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού
- δ) Η κάλυψη των λειτουργικών εξόδων του πλοίου, όπως τα καύσιμα και οι μισθοί του πληρώματος

30) Τι είναι η κοινή αβαρία:

- α) είναι οι ζημιές και οι έκτακτες δαπάνες που γίνονται από τα ρυμουλκά σκάφη
- β) είναι οι ζημιές και οι έκτακτες δαπάνες που γίνονται εκούσια με σκοπό τη σωτηρία του πλοίου ή του φορτίου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο, εφόσον επήλθε το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα
- γ) είναι οι ζημιές και οι έκτακτες δαπάνες που γίνονται τυχαία χωρίς σκοπό τη σωτηρία του πλοίου ή του φορτίου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο, εφόσον επήλθε το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα
- δ) είναι εργατικά ατυχήματα

31) Τι προβλέπει η ρήτρα 1/4 ευθύνης σύγκρουσης (1/4 Collision Liability Clause) σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο πλοίου (hull insurance);

- α) Ότι ο ασφαλιστής καλύπτει πλήρως την ευθύνη του πλοιοκτήτη για ζημιές σε άλλο πλοίο.
- β) Ότι ο ασφαλιστής καλύπτει μόνο το 25% της ευθύνης του πλοιοκτήτη για σύγκρουση με άλλο πλοίο.
- γ) Ότι ο ασφαλιστής δεν καλύπτει καμία ευθύνη για ζημιές σε άλλα πλοία.
- δ) Ότι ο ασφαλιστής καλύπτει μόνο υλικές ζημιές του ίδιου του πλοίου και όχι ζημιές προς τρίτους.

32) Ποια από τις παρακάτω ασφαλιστικές καλύψεις συνδέεται άμεσα με την ευθύνη του πλοιοκτήτη για τραυματισμό ή απώλεια ζωής επιβατών ή τρίτων;

- α) Hull & Machinery insurance
- β) Protection & Indemnity (P&I) insurance
- γ) Freight insurance
- δ) Cargo insurance

33) Στα πρόσθετα πιστοποιητικά και έγγραφα που απαιτούνται επί του πλοίου, συμπεριλαμβάνονται:

- α) τα Αρχεία καταγραφής των πλοίων και το Ποινολόγιο του πλοίου
- β) το Πιστοποιητικό Ασφάλειας του πλοίου και η Δήλωση Ναυτικής Σργασίας
- γ) το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και η Δήλωση Ναυτικής Εργασίας, καθώς και το ημερολόγιο γέφυρας
- δ) Το πιστοποιητικό άγκυρας και αλυσίδας, τα επίσημα ημερολόγια (Log-book) Γέφυρας Μηχανοστασίου και Ραδιοεπικοινωνιών (Radio) και η δήλωση του πληρώματος (crew's effects declaration)

34) Ποιος είναι ο βασικός σκοπός του δηλωτικού επικίνδυνων εμπορευμάτων σε ένα πλοίο;

- α) Η εμπορική αποτίμηση των φορτίων από τον πράκτορα.
- β) Η καταγραφή μόνο των εύφλεκτων υλικών για φορολογικούς σκοπούς.
- γ) Η ενημέρωση του πληρώματος και των αρμόδιων αρχών για τον τύπο, τη θέση και τη φύση των επικίνδυνων υλικών επί του πλοίου.
- δ) Η προβολή της ποσότητας του φορτίου για διαφημιστικούς λόγους.

- 35) Ποια είναι η διαφορά μεταξύ του Πιστοποιητικού Υγειονομικού Ελέγχου του Πλοίου και του Πιστοποιητικού Εξαίρεσης Υγειονομικού Ελέγχου;
- α) Το πρώτο χορηγείται μόνο σε πλοία με επιβάτες, ενώ το δεύτερο μόνο σε φορτηγά πλοία.
 - β) Το Πιστοποιητικό Ελέγχου εκδίδεται μετά από πραγματική επιθεώρηση, ενώ το Πιστοποιητικό Εξαίρεσης χορηγείται όταν δεν διαπιστώνονται υγειονομικοί κίνδυνοι και δεν απαιτείται επιθεώρηση.
 - γ) Το πρώτο έχει διάρκεια ισχύος 3 μηνών, ενώ το δεύτερο 5 ετών.
 - δ) Και τα δύο εκδίδονται μόνο από τις λιμενικές αρχές χωρίς τη συμμετοχή υγειονομικών φορέων
- 36) Η Κατασκευή - Πυροπροστασία, πυρανίχνευση και κατάσβεση πυρκαγιάς, ρυθμίζεται από :
- α) Το Κεφάλαιο II-2 της SOLAS.
 - α) Το Κεφάλαιο IV-του ISM Κώδικα
 - γ) Τον Κώδικα ISPS
 - δ) Τη Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας
- 37) Ποιος είναι ο κύριος σκοπός του Πιστοποιητικού Ασφάλειας Κατασκευής Φορτηγών Πλοίων (Cargo Ship Safety Construction Certificate);
- α) Να επιβεβαιώνει τη χωρητικότητα φορτίου του πλοίου για τελωνειακούς σκοπούς.
 - β) Να πιστοποιεί ότι το πλοίο πληροί τις απαιτήσεις κατασκευής και εξοπλισμού σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση SOLAS.
 - γ) Να εγκρίνει τις διαδρομές πλεύσης του πλοίου σε διεθνή ύδατα.
 - δ) Να εγγυάται τη φερεγγυότητα του πλοιοκτήτη ως προς τα ναυλοσύμφωνα
- 38) Ποιο από τα παρακάτω δικαιώματα αναγνωρίζεται στον πλοίαρχο πλοίου που διατρέχει σοβαρό κίνδυνο και αιτείται βοήθεια σύμφωνα με το διεθνές ναυτικό δίκαιο;
- α) Να ζητήσει οικονομική αποζημίωση από άλλα πλοία πριν του παράσχουν βοήθεια.
 - β) Να απορρίψει κάθε βοήθεια εάν δεν υπάρχει προηγούμενη έγκριση από τον πλοιοκτήτη.
 - γ) Να ζητήσει συνδρομή από οποιοδήποτε πλοίο ή αρχή χωρίς να απαιτείται προηγούμενη έγκριση και να αναμένει ανταπόκριση σύμφωνα με τη Σύμβαση για Έρευνα και Διάσωση (SAR).
 - δ) Να εγκαταλείψει το πλοίο και να αναθέσει την ευθύνη αποκλειστικά στο πλήρωμα
- 39) Ποιος είναι ο σκοπός του Σχεδίου Διαχείρισης Απορριμμάτων σε πλοίο σύμφωνα με τη MARPOL Annex V;
- α) Να διευκολύνει την πώληση ανακυκλώσιμων υλικών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.
 - β) Να επιτρέπει την απόρριψη όλων των αποβλήτων στη θάλασσα σε απόσταση άνω των 12 ναυτικών μιλίων.
 - γ) Να περιγράφει τις διαδικασίες συλλογής, αποθήκευσης, επεξεργασίας και απόρριψης απορριμμάτων με σκοπό την αποτροπή ρύπανσης.
 - δ) Να αναθέτει στο πλήρωμα τη φροντίδα μόνο για τα οργανικά απόβλητα του πλοίου
- 40) Ποια είναι η κύρια λειτουργία του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης Αέρα (IAPP) σύμφωνα με τη MARPOL Annex VI;
- α) Να επιβεβαιώνει την ορθότητα των διαδρομών πλεύσης του πλοίου με βάση τη ρύπανση.
 - β) Να αποδεικνύει τη συμμόρφωση του πλοίου με τα πρότυπα εκπομπών καυσαερίων, όπως NOx και SOx.
 - γ) Να εξασφαλίζει τη δυνατότητα του πλοίου να ταξιδεύει σε όλες τις κλιματικές ζώνες.
 - δ) Να επιτρέπει στο πλοίο να απορρίπτει αέρια απόβλητα χωρίς περιορισμό σε διεθνή ύδατα.
- 41) Αναλύστε τις πρόσθετες πηγές πληροφοριών που μπορεί να απαιτηθούν για σκοπούς αξιολόγησης κινδύνου για τη δημόσια υγεία στα πλοία.
- 42) Αναφερθείτε στη δομή της MLC 2006, στις θεματικές – τίτλους που περιλαμβάνει η σύμβαση και στο ειδικότερο περιεχόμενο των Κανονισμών και του Κώδικα.