

<b>ΚΕΣΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ</b> ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΑΚΑΔ. ΕΤΟΣ <b>2024-25</b> ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ <b>B17</b>	ΜΑΘΗΜΑ <b>ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ - ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ</b>		ΗΜΕΡΑ <b>21</b>	ΜΗΝΑΣ <b>11</b>	ΕΤΟΣ <b>2024</b>
	ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ: Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΓΟΥΡΓΟΥΛΗΣ ΔΗΜ.				
<b>Γ΄ ΚΥΚΛΟΣ</b>	ΕΞΕΤΑΣΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ	<b>ΚΙΛΤΙΔΟΥ ΔΕΣΠΟΙΝΑ</b>			
<b>Β΄ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ</b>	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ	<b>100</b>	ΜΕΓΙΣΤΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ 35x2=70 20μ 10μ	<b>100</b>	

## ΘΕΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

1) Τι είναι το ναυτικό δίκαιο:

- Το σύνολο των κανόνων και νόμων που διέπουν τις θαλάσσιες δραστηριότητες, τις ναυτιλιακές συναλλαγές και τα δικαιώματα και υποχρεώσεις των πλοιοκτητών, ναυτικών και επιβατών.
- Οι κανόνες που διέπουν τη ναυτική εκπαίδευση και τις προδιαγραφές των πλοίων για να είναι κατάλληλα για ταξίδια.
- Το νομικό πλαίσιο που αφορά μόνο την ασφάλεια των λιμανιών και των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Ένα σύνολο οδηγιών για τις ναυτιλιακές εταιρείες σχετικά με τις εξαγωγές και εισαγωγές προϊόντων.

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

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

3) Τι είναι οι επισταλίες (demurrage)

- είναι ο χρόνος παράδοσης του φορτίου
- είναι η αποζημίωση για εργατικό ατύχημα
- είναι η αναζήτηση αποζημίωσης για απώλεια περιουσιακού αντικειμένου
- αν η διαδικασία διαρκέσει περισσότερο από τον προβλεπόμενο χρόνο, τότε επιβάλλεται το demurrage ως αποζημίωση προς τον πλοιοκτήτη για την καθυστέρηση

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

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

5) Σύμφωνα με το άρθρο 28 του ελληνικού Συντάγματος:

- 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
- 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
- η Ελλάδα ενσωματώνει στην εθνική έννομη τάξη της όλες τις διεθνείς συμβάσεις που υπογράφει
- 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 περικλειστων (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 νηολόγησής 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 σύμβαση .....περιλαμβάνει 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) Ποιές από τις παρακάτω συμβάσεις αφορούν την ευθύνη και αποζημίωση

- α) Η MLC 2006
- β) η CLC και η FUND
- γ) η BWM
- δ) Η FAL

20) Ποιος είναι ο κύριος σκοπός της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος Πλοίων και των Ιζημάτων, 2004;

- α) Η μείωση του κόστους καυσίμων των πλοίων μέσω της βελτιστοποίησης της διαχείρισης του έρματος

- β) Η αποτροπή της εισαγωγής και εξάπλωσης ξενικών και επιβλαβών ειδών μέσω του έρματος και των ιζημάτων των πλοίων
- γ) Η διαχείριση της ασφάλειας του πληρώματος κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων
- δ) Η προστασία των πλοίων από τις θαλάσσιες καιρικές συνθήκες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού

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 αξιόλογο 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 αβάρια:

- 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 σημαίνει ο όρος "1/4 ευθύνη σύγκρουσης (One-fourth collision liability)" στις ναυτιλιακές ασφάλειες;

- α) Ο ασφαλιστής καλύπτει το 100% της ζημίας που προκλήθηκε από σύγκρουση από το P & I club
- β) Ο ασφαλιστής καλύπτει το 50% της ζημίας που προκλήθηκε από σύγκρουση από την ασφαλιστική εταιρεία
- γ) Ο ασφαλιστής καλύπτει το 1/4 της ευθύνης για τη ζημία που προκλήθηκε από σύγκρουση από το P & I club
- δ) Ο ασφαλιστής δεν καλύπτει καμία ζημία που προκλήθηκε από σύγκρουση

32) Η δομή της MLC 2006 είναι η παρακάτω:

- α) Γενικές αρχές, θεμελιώδη δικαιώματα, προηγούμενες συμβάσεις και Κώδικας
- β) Προοίμιο, Κανονισμοί και Οδηγίες
- γ) Προοίμιο, Κώδικας και Οδηγίες
- δ) Προοίμιο, κανονισμοί και κώδικες

33) Το ανώτερο όργανο του IMO από το οποίο ψηφίζονται οι διεθνείς συμβάσεις είναι:

- α) το γενικό συμβούλιο
- β) η διεθνής διάσκεψη
- γ) το ειδικό συμβούλιο επιτρόπων
- δ) το διοικητικό συμβούλιο του οργανισμού

34) Σκοπός της δήλωσης φορτίου επικίνδυνων φορτίων (dangerous goods plan) και της δήλωση φορτίου (cargo declaration)

- α) Να δηλωθούν τα επικίνδυνα φορτία ώστε να διασφαλιστεί η κατάλληλη διαχείριση και αποθήκευσή τους στο πλοίο
- β) Να επιβεβαιωθεί ότι το πλοίο διαθέτει επαρκή καύσιμα για το ταξίδι και δεν μεταφέρει επικίνδυνα φορτία
- γ) Να υποβληθεί η λίστα των επιβατών και του πληρώματος στις αρμόδιες αρχές
- δ) Να δηλωθούν τα τρόφιμα και τα ποτά που μεταφέρονται στο πλοίο

35) Το Βιβλίο Ευστάθειας (Stability Book) του πλοίου προβλέπεται από:

- α) τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα
- β) τη ΔΟΕ προκειμένου να παρέχεται ασφαλής εργασία
- γ) τον ΔΝΟ στο πλαίσιο του ISM
- δ) τον κώδικα GMDSS για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων

36) Αναφέρετε το πως σχετίζεται ο ΠΟΥ με τον ναυτιλιακό κλάδο (20)

37) Τι είναι ο Κώδικας ISPS και σε ποιά διεθνή σύμβαση προβλέπεται (10)