

ΚΕΣΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΑΚΑΔ.. ΕΤΟΣ 2024-25 ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ A34	ΜΑΘΗΜΑ ΓΕΝΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ		ΗΜΕΡΑ 18	ΜΗΝΑΣ 11	ΕΤΟΣ 2024
			ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ: Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΓΟΥΡΓΟΥΛΗΣ ΔΗΜ.		
ΚΥΚΛΟΣ	ΕΞΕΤΑΣΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ	ΚΙΛΤΙΔΟΥ ΔΕΣΠΟΙΝΑ			
Α΄ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ	120	ΜΕΓΙΣΤΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ 38X2=76 12X2=24	100	

ΘΕΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

1) Το Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας (Quality Management System) ενσωματώνει:

- A) Το SMS (Safety Management System) και το Ποιοτικό Σύστημα της εταιρείας (συμπεριλαμβάνοντας τον ISM)
- B) Τη MARPOL
- Γ) Τον Κώδικα ISPS
- Δ) Το Σύστημα SMS του Κώδικα ISPS

2) 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)

3) Ποιό από τα παρακάτω αποτελεί απαιτούμενο βήμα για την εκτίμηση κινδύνου:

- 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

4) Στο σχέδιο διαχείρισης μιας κρίσιμης κατάστασης πρωτεύοντα ρόλο διαδραματίζει:

- A) Η αναγνώριση κινδύνου
- B) Η εμφάνιση ενός επικίνδυνου συμβάντος
- Γ) Ο καταμερισμός εργασίας ανάμεσα στους εργαζόμενους
- Δ) Η σωστή καθοδήγηση του προσωπικού

5) 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

6) Στις αιτίες του εργατικού ατυχήματος συγκαταλέγονται:

- A) Οι άσχημες καιρικές συνθήκες
- B) Η βλάβη του μηχανολογικού εξοπλισμού
- Γ) Η ελλιπής εκπαίδευση πληρώματος και γενικότερα ο ανθρώπινος παράγοντας
- Δ) Η κακή αξιολόγηση των καθηκόντων από την πλευρά της διοίκησης

7) Η εκτίμηση επαγγελματικού κινδύνου σχετίζεται με:

- A) Τη γνώση των στόχων της διοίκησης
- B) 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

8) 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

9) Στη διαχείριση κρίσης, ο/η αποτελεί το πρώτο μέλημα για την αντιμετώπισή της:

- A) Ελάττωση της κρίσης
- B) Ο προγραμματισμός για την αντιμετώπισή της
- Γ) Η γνώση της εξέλιξης και των στόχων της πορείας της
- Δ) Η ευγένεια του προσωπικού

10) Ποιο από τα παρακάτω αποτελεί στόχο της διοίκησης:

- A) Η συνολική αποδοτικότητα των πόρων μέσα από τη βελτίωση του εξοπλισμού
- B) Η αποδοτικότητα-αξιοποίηση πόρων (efficiency) τόσο συνολικά όσο και τμηματικά
- Γ) Η αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού μόνο
- Δ) Η βελτίωση του μηχανολογικού εξοπλισμού

11) 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 αυτοπεποίθηση για τους ρόλους και τις ευθύνες
- Δ) Η απουσία ηγεσίας

12) Ασφαλιστικοί κίνδυνοι που ασφαρίζονται από τα P & I clubs (μεταξύ άλλων) είναι:

- A) Σωματική βλάβη, ασθένεια, θάνατος, επαναπατρισμός, έξοδα παρέκκλισης κ.α.
- B) Διαρροή πετρελαίου
- Γ) Μισθοί ναυτικών μόνο
- Δ) Βλάβη μηχανολογικού εξοπλισμού μόνο

13) Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (International Ship Security Certificate):

- A) Αποτελεί τμήμα του SMC
- B) Προβλέπεται από τον Κώδικα ISPS
- Γ) Ενσωματώνεται στον ISM της εταιρείας
- Δ) Προβλέπεται στον Κώδικα ISMC

14) 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

15) 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 μόνο

Γ)Την ΔΕΕΠ

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

16) Ποιο από τα παρακάτω αποτελεί πιστοποιητικό πλοίου;

Α) Πιστοποιητικό Διαχείρισης Ποιότητας (ISO 9001).

Β) Πιστοποιητικό Καταλληλότητας Λιμένα.

Γ) Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτίου (Load Line Certificate).

Δ) Πιστοποιητικό Ενεργειακής Απόδοσης.

17) 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)

18) 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

19) 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

20) Ποιος είναι ο κύριος στόχος της εκτίμησης επαγγελματικών κινδύνων σε ένα πλοίο;

Α) Να αυξήσει την αποδοτικότητα του πλοίου

Β) Να προσδιορίσει και να ελαχιστοποιήσει τους πιθανούς κινδύνους για το πλήρωμα

Γ) Να επιβλέπει τη συντήρηση του εξοπλισμού

Δ) Να καταγράφει τις ώρες εργασίας του πληρώματος

21) 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

22) 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

23) Η διοίκηση (management) συνίσταται στα παρακάτω στάδια:

- A) Οργάνωση, προγραμματισμός, διεύθυνση/ηγεσία και έλεγχος
- B) Διεύθυνση/ηγεσία, προγραμματισμός, οργάνωση και έλεγχος
- Γ) Προγραμματισμός, οργάνωση, διεύθυνση/ηγεσία και έλεγχος
- Δ) Έλεγχος οργάνωσης, διεύθυνση/ηγεσία, προγραμματισμός

24) Πως εμπλέκεται η διοίκηση (management) με τη ναυτική εκπαίδευση:

- A) Εμπλέκεται στην εκπαίδευση και συγκρότηση ομάδων για αντιμετώπιση ι προσωπικών διενέξεων μεταξύ ναυτικών
- B) 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 μόνο

25) Η εκτίμηση επικινδυνότητας, όπως και η αντιμετώπιση και διερεύνηση των ατυχημάτων ανήκουν:

- A) Στην πολιτική ασφάλειας της εταιρείας
- B) Στα απαιτούμενα του Πολικού κώδικα
- Γ) Στα οριζόμενα σύμφωνα με την MLC 2006
- Δ) Στις απαιτήσεις που περιγράφονται στην UNCLOS 1982

26) 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

27) Η δυνατότητα «ο ρυπαίνων να πληρώνει το δικαίωμα να ρυπαίνει» εισήχθη με:

- A) Τη Συμφωνία του Κανκούν
- B) Το πρωτόκολλο HNS
- Γ) Το πρωτόκολλο του Τόκυο
- Δ) Το Πρωτόκολλο του Κιότο

28) 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 απορρυπαντικών, το κόστος του φορτίου και του πλοίου, νομικό κόστος, κόστος έρευνας και μελέτης του ατυχήματος
- Γ) Οι βραχυπρόθεσμες συνέπειες στην υγεία των πολιτών του κράτους σημαίας
- Δ) Η αύξηση των ενεργειακών πόρων

29) Η συνεχής επιδίωξη για βελτίωση συνθηκών υγιεινής αποτελεί μέθοδο βελτίωσης της κουλτούρας ασφάλειας:

- A) ΝΑΙ
- B) ΟΧΙ

30) 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

31) Ποια είναι η κύρια αιτία εργατικών ατυχημάτων σε πλοία;

- A) Ο ανθρώπινος παράγοντας
- B) Η κακή κατασκευή του πλοίου
- Γ) Οι κακές καιρικές συνθήκες
- Δ) Η έλλειψη καυσίμων

32) Τι είναι το ISM (International Safety Management);

- A) Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας
- B) Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας για τη ναυτιλία
- Γ) Σύστημα Διαχείρισης Ενέργειας
- Δ) Πρωτόκολλο για την προστασία του περιβάλλοντος

33) Ποιος οργανισμός ασχολείται με τη διαχείριση της πετρελαϊκής ρύπανσης από τα πλοία;

- A) Paris MoU
- B) Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)
- Γ) P&I Clubs
- Δ) Ευρωπαϊκή Ένωση

34) Ποιος από τους παρακάτω είναι ο κύριος στόχος της χρήσης στρατηγικών maritime logistics στις διεθνείς μεταφορές;

- A) Η μείωση των λειτουργικών εξόδων και του χρόνου διαχείρισης φορτίου μέσω βελτιστοποιημένων διαδρομών και προγραμματισμού
- B) Η αύξηση του αριθμού των λιμένων στους οποίους προσεγγίζει κάθε πλοίο για να επιτευχθεί ευρύτερη κάλυψη στην αγορά
- Γ) Η προώθηση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας μόνο στα φορτηγά πλοία που εκτελούν μεγάλες αποστάσεις
- Δ) Η μεγιστοποίηση του αριθμού των μεταφορών αγαθών χωρίς κανένα περιορισμό σε κόστη ή χρονικά πλαίσια, ώστε να αυξηθεί η διαθεσιμότητα στην αγορά

35) Ποιο πρότυπο αφορά τη διαχείριση περιβάλλοντος σε εταιρείες;

- A) ISO 14001
- B) ISO 5001
- Γ) ISM
- Δ) IMO

36) Ποια από τα παρακάτω είναι ένας από τους ρόλους του P&I Club;

- A) Η έκδοση αδειών για μετασκευές πλοίων
- B) Η κάλυψη αστικής ευθύνης για ναυτικά ατυχήματα
- Γ) Η διαχείριση της ασφάλειας του πληρώματος
- Δ) Η εκπαίδευση του προσωπικού στη χρήση εξοπλισμού

37) Ποια από τις παρακάτω είναι κύρια πηγή κινδύνου αλλά και μέσο αποκλιμάκωσης σε κρίσιμες καταστάσεις σε πλοίο;

- A) Ο καιρός
- B) Ο εξοπλισμός του πλοίου
- Γ) Ο άνθρωπος
- Δ) Τα συστήματα πλοήγησης

38) Ποιο από τα παρακάτω αφορά τις μετασκευές πλοίων;

- A) Η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης
- B) Η αλλαγή στα χαρακτηριστικά του πλοίου
- Γ) Η μείωση του προσωπικού πλοίου
- Δ) Η αύξηση των αερίων θερμοκηπίου

39) Αναλύστε τη σημασία της εφαρμογής και συμμόρφωσης με κανονισμούς που στοχεύουν στην ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας και στην προστασία του περιβάλλοντος. Παρουσιάστε συγκεκριμένα παραδείγματα διεθνών και εθνικών κανονισμών, όπως ο MARPOL (Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία) και το SOLAS (Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα), και αξιολογήστε την αποτελεσματικότητά τους στην πρόληψη ατυχημάτων και περιβαλλοντικών καταστροφών. Επιπλέον, αναλύστε τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες στην εφαρμογή αυτών των κανονισμών και προτείνετε τρόπους βελτίωσης των υφιστάμενων ρυθμίσεων για να εξασφαλιστεί ένα ασφαλέστερο και πιο βιώσιμο θαλάσσιο περιβάλλον. (12)

40) Τί είναι το ναυτικό εργατικό ατύχημα και το δίκαιο ποιας χώρας εφαρμόζεται σε αυτό; (12)