

ΚΕΣΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΑΚΑΔ.. ΕΤΟΣ 2024-25 ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ A36	ΜΑΘΗΜΑ ΓΕΝΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ		ΗΜΕΡΑ 04	ΜΗΝΑΣ 02	ΕΤΟΣ 2025
			ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ: Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΓΟΥΡΓΟΥΛΗΣ ΔΗΜ.		
ΚΥΚΛΟΣ	ΕΞΕΤΑΣΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ	ΚΙΛΤΙΔΟΥ ΔΕΣΠΟΙΝΑ			
Α΄ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ	120	ΜΕΓΙΣΤΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ 50X2=100	100	

1. Το εργασιακό άγχος δύναται να αποτελέσει στην πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων:

- Α) Συνέπεια εργατικού ατυχήματος
- Β) Αποτέλεσμα μη σωστού καθορισμού των στόχων της εταιρείας
- Γ) Ψυχοκοινωνικό κίνδυνο
- Δ) Αποτρεπτικό παράγοντα

2. Στη διαχείριση κρίσης, ο/η αποτελεί 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

3. Ποιο από τα παρακάτω αποτελεί στόχο της διοίκησης:

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

4. 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 αυτοπεποίθηση για τους ρόλους και τις ευθύνες
- Δ) Η παραβίαση της νομοθεσίας για την κατανάλωση αλκοόλ

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

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

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

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

7. Το ISO 5001 συμβάλλει μεταξύ άλλων:

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

8. Ποιος είναι ο κύριος στόχος της εκτίμησης επαγγελματικών κινδύνων σε ένα πλοίο;

- A) Να αυξήσει την αποδοτικότητα του πλοίου
- B) 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

9. Σύμφωνα με το Μνημόνιο Παρισίων (Paris MOU), εκτός από τον έλεγχο των πιστοποιητικών:

- A) Πραγματοποιείται έλεγχος του μηχανοστασίου μόνο
- B) 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

10. Ποιο από τα παρακάτω αποτελεί αιτία ναυτικών ατυχημάτων εξαιτίας κατασκευαστικού λάθους του πλοίου;

- A) Το διάκενο του ελαιοδιαχωριστήρα
- B) Ο ελλιπής αριθμός σωστικών μέσων
- Γ) Η έλλειψη ατομικών μέσων προστασίας
- Δ) Η μετασκευή πλοίου

11. Ποιό από τα παρακάτω αποτελεί στόχο της διοίκησης:

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

12. Ποιές από τις παρακάτω κατηγορίες ναυτικής εκπαίδευσης βοηθούν στην καλύτερη διαχείριση του πλοίου:

- A) Εκπαίδευση πάνω στον μηχανολογικό εξοπλισμό
- B) Ενημέρωση για τη λειτουργία του Port State Control
- Γ) Ενημέρωση στη διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού
- Δ) Εκπαίδευση με ασκήσεις έκτακτης ανάγκης

13. 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)

14. 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

15. Τα maritime logistics, μπορούν να αποτελέσουν επαγγελματική δραστηριότητα:

- A) Των ναυλωτών και των ασφαλιστικών εταιρειών
- B) Τουριστικών πρακτόρων
- Γ) Μεταφορικών εταιρειών
- Δ) Ναυτιλιακών εταιρειών και P & I clubs

16. 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 εμφανιστηκαν 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) Να συμβαίνει το ατύχημα εξαιτίας λάθους του εργαζόμενου

17. 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 πόροι της διοίκησης να αξιοποιηθούν καλύτερα

Δ)Πώς μπορεί το προσωπικό να ενημερωθεί καλύτερα για τους ενδεχόμενους κινδύνους

18. Η εκτίμηση επαγγελματικού κινδύνου σχετίζεται με:

Α)την 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

19. Στο ναυτικό εργατικό ατύχημα η αποζημίωση κρίνεται:

Α)Από το δίκαιο που εφαρμόζεται στη σύμβαση ναυτολόγησης

Β) Από τα δικαστήρια του τόπου όπου συνέβη το ατύχημα

Γ) Από το δίκαιο του τόπου κατοικίας του τραυματισμένου ή θανόντος

Δ)Από το δίκαιο της Συλλογικής σύμβασης εργασίας του ναυτικού

20. 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

21. Στο σχέδιο διαχείρισης μιας κρίσιμης κατάστασης πρωτεύοντα ρόλο διαδραματίζει :

Α)η αναγνώριση κινδύνου

Β)η εμφάνιση ενός επικίνδυνου συμβάντος

Γ)ο καταμερισμός εργασίας ανάμεσα στους εργαζόμενους

Δ)η σωστή καθοδήγηση του προσωπικού

22. Το ναυτικό ατύχημα :

Α)είναι συνήθως ένα ατύχημα πολυπαραγοντικό

Β) είναι αποτέλεσμα μη σωστού καθορισμού των στόχων της εταιρείας

Γ) είναι ψυχοκοινωνικός κίνδυνος

Δ) είναι αποτέλεσμα κακής διαχείρισης

23. Ποιό είναι το σχέδιο έκτακτης ανάγκης που προβλέπεται σύμφωνα με τον ISM

Α)Σχέδιο Ασφαλούς Διαχείρισης

Β)Πλάνο ασφάλειας

Γ)Σχέδιο Ασφαλούς Διαχείρισης

Δ)Σχέδιο έκτακτης ανάγκης (Contingency plan)

24. Το Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας (Quality Management System) ενσωματώνει:

Α)το SMS (Safety Management System) και το Ποιοτικό σύστημα της εταιρείας (συμπεριλαμβάνοντας τον ISM)

Β)το Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης

Γ)τον Κώδικα ISPS

Δ)Το Σύστημα SMS του Κώδικα ISPS

25. Ασφαλιστικοί κίνδυνοι που ασφαρίζονται από τα P & I clubs (μεταξύ άλλων)

Α)κοστοβόρα έξοδα, όπως έξοδα καθαρισμού από πετρελαϊκή ρύπανση

Β)διαρροή πετρελαίου

Γ)μισθοί ναυτικών

Δ)βλάβη μηχανολογικού εξοπλισμού

26. 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

27. Η πρόσληψη αναγκαίου εργατικού δυναμικού προσδιορίζεται από παράγοντες όπως:

- A) Η τιμή του φορτίου
- B) Η τιμή των ναύλων
- Γ) Οι καιρικές συνθήκες του ταξιδιού
- Δ) Το Port State Control

28. Στη λειτουργία των νηογνωμόνων συμπεριλαμβάνεται

- A)η κατάρτιση κανονισμών ασφάλειας τόσο επί της ναυπήγησης όσο και επί του εξοπλισμού των πλοίων
- B) η ασφάλιση των πλοίων
- Γ) η εκτίμηση της κλάσης του πλοίου μόνο
- Δ) η επιθεώρηση των πλοίων

29. 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 πετρελαϊκή ρύπανσης
- Δ)στοχεύει στην ανάπτυξη κουλτούρας ναυτικής ασφάλειας στις φτωχές χώρες

30. 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)την λειτουργία συστήματος μείωσης των εκπομπών υδρόθειου
- Δ) την λειτουργία συστήματος μείωσης των εκπομπών αδρανούς αερίου

31. Η αντιμετώπιση και διερεύνηση ατυχημάτων αποτελεί:

- A)αποτέλεσμα της έλλειψης ναυτικής εκπαίδευσης
- B)μια όχι και τόσο αναγκαία ικανότητα
- Γ)μέρος της πολιτικής της εταιρείας για την πρόληψη ατυχημάτων
- Δ)μέρος της σχεδίου εκτάκτου ανάγκης της εταιρείας

32. το Πρωτόκολλο του Κιότο:

- A)Καθόρισε νομικά δεσμευτικούς στόχους μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG)
- B)αποσκοπεί στη δημιουργία ενός νέου πράσινου ταμείου (green climate fund) που θα ενισχύσει τις φτωχές χώρες
- Γ)εισάγει την παράλληλη λειτουργία συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (Emissions Trading System)
- Δ)εστιάζει στην αντιμετώπιση της πετρελαϊκή ρύπανσης

33. Σύμφωνα με το Μνημόνιο Παρισίων (Paris MOU):

- A) πραγματοποιείται έλεγχος του μηχανοστασίου
- B)ελέγχονται οι σχέσεις του προσωπικού πάνω στο πλοίο
- Γ)πραγματοποιείται έλεγχος σχετικά με την επικοινωνία των μελών του πληρώματος
- Δ)ρυθμίζεται ο τρόπος διεξαγωγής Port State Control των συμβαλλόμενων κρατών

34. το Πιστοποιητικό για το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (SMC)

- A) έχει διάρκεια 5ετή με ενδιάμεση επιθεώρηση κατά τον 3ο χρόνο από την έναρξη της ισχύος του

Β)προϋποθέτει την έκδοση του Πιστοποιητικού Συμβατότητας (DOC) για τη συγκεκριμένη κατηγορία πλοίου
Γ)δεν απαιτεί να υπάρχει συμβατότητα με το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης
Δ)προβλέπεται στον Κώδικα ISPS

35. Το βιβλίο πετρελαίου προβλέπεται

- Α)και από τον ΚΔΝΔ (άρθρο 52)
- Β) στη διεθνή σύμβαση UNCLOS
- Γ)στον κώδικα ISPS
- Δ)στην MLC 2006

36. Η ρύπανση των πλοίων διακρίνεται σε:

- Α) Λειτουργική
- Β)Ατυχηματική και λειτουργική
- Γ) Ατυχηματική
- Δ) Ρύπανση από εξωγενείς και εσωτερικούς παράγοντες

37. 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

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

- Α)Εμπλέκεται στην εκπαίδευση και συγκρότηση ομάδων για αντιμετώπιση συγκεκριμένων αναγκών όπως πυρκαγιά, διαχείριση παραπόνων και προσωπικών διενέξεων μεταξύ ναυτικών κτλ.
- Β)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

39. Η εκτίμηση επικινδυνότητας, όπως και η αντιμετώπιση και διερεύνηση των ατυχημάτων ανήκουν:

- Α)στην πολιτική ασφάλειας της εταιρείας
- Β)στα απαιτούμενα του κώδικα ISPS
- Γ)στα οριζόμενα σύμφωνα με την MLC 2006
- Δ) στις απαιτήσεις που περιγράφονται στην UNCLOS 1982

40. Η ευφλεκτότητα (flammability) και η χρήση αλουμινίου (aluminium equipment) αποτελούν εξειδικευμένα ζητήματα ασφάλειας στα:

- Α)κρουαζιερόπλοια
- Β)πολεμικά πλοία
- Γ)στα πετρελαιοφόρα
- Δ)στα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου

41. Ποιος είναι ο κύριος στόχος της εφαρμογής συστημάτων διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας στη ναυτιλία;

- Α) Βελτίωση της απόδοσης λιμένων
- Β) Μείωση των λειτουργικών εξόδων και αύξηση της αποδοτικότητας
- Γ) Συμμόρφωση με διεθνείς περιβαλλοντικούς κανονισμούς
- Δ) Ελαχιστοποίηση του χρόνου φόρτωσης και εκφόρτωσης

42. Ποιο πιστοποιητικό απαιτείται για να επιβεβαιωθεί η συμμόρφωση ενός πλοίου με τους κανόνες της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS);

- Α) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Επιβατών
- Β) Πιστοποιητικό ISPS (International Ship and Port Facility Security)

43. Ποιος είναι ο κύριος παράγοντας που εξετάζεται κατά τη διαδικασία έγκρισης μετασκευών σε πλοία για την προσθήκη υβριδικών συστημάτων πρόωσης;

- A) Η οικονομική βιωσιμότητα της επένδυσης
- B) Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις και η συμμόρφωση με κανονισμούς εκπομπών
- Γ) Η δυνατότητα ανανέωσης του νηολογίου του πλοίου
- Δ) Η ενσωμάτωση σύγχρονων τεχνολογιών πλοήγησης

44. Σύμφωνα με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), ποιο από τα παρακάτω αποτελεί βασικό βήμα στη διαδικασία εκτίμησης κινδύνου στη ναυτιλία;

- A) Η χρήση προσομοιώσεων πλοήγησης
- B) Η ανάλυση επικίνδυνων περιστατικών από το παρελθόν
- Γ) Η εφαρμογή μεθόδων μηχανικής μάθησης
- Δ) Η σύσταση επιτροπής διαχείρισης κινδύνων

45. Ποια είναι η κύρια υποχρέωση του πλοιοκτήτη σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση Εργασίας στη Ναυτιλία (MLC 2006) σε σχέση με την υγεία και την ασφάλεια των ναυτικών;

- A) Η παροχή συνεχούς εκπαίδευσης ασφάλειας
- B) Η ύπαρξη εγκεκριμένου Συστήματος Διαχείρισης Υγείας και Ασφάλειας
- Γ) Η διασφάλιση κατάλληλης διατροφής και ύπνου
- Δ) Η επιβολή κανόνων για τη μείωση της κόπωσης

46. Ποιο ήταν το βασικό αντικείμενο της Συμφωνίας Ντέρμπαν στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων για την αλλαγή;

- A) Η ίδρυση ενός παγκόσμιου ταμείου για το κλίμα
- B) Η δέσμευση για την εξάλειψη των εκπομπών άνθρακα έως το 2050
- Γ) Η υιοθέτηση του Πρωτοκόλλου του Κιότο για τις αναπτυσσόμενες χώρες
- Δ) Η δημιουργία νομικού πλαισίου για δεσμευτικές μειώσεις εκπομπών

47. Ποιος ήταν ο στόχος του Πρωτοκόλλου του Κιότο;

- A) Η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε σχέση με τα επίπεδα του 2000
- B) Η θέσπιση κυρώσεων για τις χώρες που υπερβαίνουν τα όρια εκπομπών
- Γ) Η μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά 5% από τα επίπεδα του 1990
- Δ) Η εισαγωγή μηχανισμών χρηματοδότησης για περιβαλλοντικά έργα

48. Ποια είναι η κύρια πρόκληση στη διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας στα λιμάνια μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων;

- A) Ο συντονισμός της ροής φορτίων και των πλοίων
- B) Η συμμόρφωση με τις διεθνείς απαιτήσεις ασφαλείας
- Γ) Η μείωση των καθυστερήσεων λόγω κακών καιρικών συνθηκών
- Δ) Η διαχείριση της απώλειας φορτίων

49. Τι προβλέπει το ISM Code (International Safety Management Code) για τη διαχείριση ασφάλειας πλοίων;

- A) Τη δημιουργία συστημάτων ελέγχου επιβίβασης
- B) Τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τους κανονισμούς περιβάλλοντος
- Γ) Τη συστηματική καταγραφή και αξιολόγηση των κινδύνων
- Δ) Την ανάπτυξη σχεδίων ανάγκης σε περίπτωση επικίνδυνων περιστατικών

50. Ποιο από τα παρακάτω δεν περιλαμβάνεται στους συνηθισμένους επαγγελματικούς κινδύνους στη ναυτιλία;

- A) Η έκθεση σε τοξικές ουσίες
- B) Ο θόρυβος και οι κραδασμοί
- Γ) Οι ψυχολογικές επιπτώσεις της απομόνωσης
- Δ) Η υπερθέρμανση των συστημάτων επικοινωνίας

