

ΚΕΣΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΑΚΑΔ.. ΕΤΟΣ 2024-25 ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ A38	ΜΑΘΗΜΑ ΓΕΝΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ-ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ		ΗΜΕΡΑ 08	ΜΗΝΑΣ 4	ΕΤΟΣ 2025
			ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ: Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΓΟΥΡΓΟΥΛΗΣ ΔΗΜ.		
ΚΥΚΛΟΣ	ΕΞΕΤΑΣΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΚΙΛΤΙΔΟΥ			
Α΄ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ	90΄	ΜΕΓΙΣΤΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ	100	

ΘΕΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

- 1) Ποιό 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
- 2) Φορείς που εμπλέκονται με την εφοδιαστική αλυσίδα στη ναυτιλία είναι:
 - A) Οι ναυλωτές
 - B) Το πλήρωμα του πλοίου
 - Γ) Οι δημόσιες αρχές διαχείρισης εργασίας
 - Δ) Το οδικό δίκτυο μιας χώρας
- 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) 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
- 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) 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

8) Ποια από τις παρακάτω ζημίες καλύπτεται συνήθως από τα P&I Clubs και δεν καλύπτεται από την κλασική ναυτασφαλιστική κάλυψη hull & machinery;

- A) Ζημία στο ίδιο το σκάφος από πρόσκρουση με ύφαλο
- B) Απώλεια ναύλου λόγω καθυστέρησης
- Γ) Απαίτηση τρίτου λόγω ρύπανσης από πετρελαιοειδή
- Δ) Ζημία στον κινητήρα λόγω κακής συντήρησης

9) Στη διαχείριση κρίσης, ο/ηαποτελεί 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) 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

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) 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 πετρελαϊκής ρύπανσης
- Δ) Στοχεύει στην ανάπτυξη κουλτούρας ναυτικής ασφάλειας στις φτωχές χώρες

13) 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

14) 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

15) Η ένταξη των πλοίων σε κλάσεις ενδιαφέρει (μεταξύ άλλων):

- A) Τους ναυτικούς προκειμένου να λάβουν γνώση της κλάσης του πλοίου
- B) 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) Ποιος είναι ο βασικός σκοπός του Μνημονίου των Παρισίων (Paris MoU) στο πεδίο της ναυτιλίας;

- A) Η παροχή τεχνικής εκπαίδευσης στους πλοιοκτήτες
- B) Η εποπτεία και πιστοποίηση ναυτικών σχολών
- Γ) Η συντονισμένη επιθεώρηση πλοίων από τις λιμενικές αρχές με στόχο την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης
- Δ) Η έκδοση διεθνών φορτωτικών εγγράφων

17) Η πετρελαϊκή ρύπανση διακρίνεται σε:

- A) Λειτουργική (π.χ. εξαιτίας της λειτουργίας των μηχανών του πλοίου) και εξαιτίας πυρκαγιάς σε αυτό
- B) 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) 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

19) 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) Τη λειτουργία συστήματος μείωσης των εκπομπών υδρόθειου
- Δ) Τη λειτουργία συστήματος μείωσης των εκπομπών αδρανούς αερίου

20) Τα συμβούλια και οι αναφορές ναυτικών ατυχημάτων αποτελούν:

- A) Διαδικασία που εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του κράτους σημαίας
- B) Διαδικασία που δεν είναι υποχρεωτική
- Γ) Διαδικασία που είναι υποχρεωτική γιατί προβλέπεται από διεθνείς συμβάσεις
- Δ) Έμμεσα μέτρα για την αντιμετώπιση της ανεργίας στον ναυτιλιακό κλάδο

21) 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

22) Ποιο από τα παρακάτω παραδείγματα αποτυπώνει καλύτερα τη διττή φύση του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία;

- A) Ο πλοίαρχος εκτελεί διαταγές χωρίς διάλογο με το πλήρωμα.
- B) Ο ναύτης αποφεύγει την αναφορά δυσλειτουργιών λόγω φόβου κυρώσεων.
- Γ) Ο αξιωματικός γέφυρας σφάλλει στον χειρισμό λόγω κόπωσης, αλλά ενεργοποιεί επιτυχώς το σχέδιο έκτακτης ανάγκης περιορίζοντας τις συνέπειες.
- Δ) Το πλήρωμα δεν παρακολουθεί τακτικά σεμινάρια εκπαίδευσης.

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:

Α)Εμπλέκεται στην εκπαίδευση και συγκρότηση ομάδων για αντιμετώπιση ι προσωπικών διενέξεων μεταξύ ναυτικών

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 μόνο

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

Α)Στην πολιτική ασφάλειας της εταιρείας

Β)Στα απαιτούμενα του Πολικού κώδικα

Γ)Στα οριζόμενα σύμφωνα με την MLC 2006

Δ)Στις απαιτήσεις που περιγράφονται στην UNCLOS 1982

26) Ποιο από τα παρακάτω αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα διαμόρφωσης πολιτικής στον τομέα της ασφάλειας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε διεθνές επίπεδο;

Α) Η έκδοση εθνικού κανονισμού για την καθαριότητα στα λιμάνια

Β) Η εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL από τον IMO

Γ) Η υπογραφή συμβολαίου ναύλωσης για μεταφορά επικίνδυνων φορτίων

Δ) Η χορήγηση αδειών λειτουργίας σε παραθαλάσσιες επιχειρήσεις

27) Ποιο από τα παρακάτω ισχύει ως βασική απαίτηση ασφαλείας και προστασίας περιβάλλοντος για τα δεξαμενόπλοια (tankers) σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις;

Α) Υποχρεωτική εγκατάσταση scrubbers για την αντιμετώπιση αερίων εκπομπών

Β) Διπλό κύτος για την αποτροπή ρύπανσης από πετρέλαιο σε περίπτωση πρόσκρουσης

Γ) Ειδικές ζώνες για επιβατική διακίνηση και σωστικά μέσα τύπου SOLAS

Δ) Μόνιμη τοποθέτηση ballast στα containers για λόγους σταθερότητας

28) 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

29) Ποια από τις παρακάτω πρακτικές αποτελεί βασικό στοιχείο της οικονομικής υποστήριξης (logistics) στον τομέα της ναυτιλίας;

Α) Η κατάρτιση ναυτικών σε θέματα ασφάλειας εν πλω

Β) Η χορήγηση βίζας για υπηκόους τρίτων χωρών

Γ) Η διαχείριση εφοδίων, ανταλλακτικών και καυσίμων με γνώμονα τη βελτιστοποίηση κόστους

Δ) Η διενέργεια νηολογήσεων σε κράτη με ανοικτό νηολόγιο

30) Ποιο από τα παρακάτω αποτελεί συνήθη επίπτωση των μετασκευών πλοίων στα τεχνικά και νομικά χαρακτηριστικά τους;

- A) Μείωση του ολικού χωρητικότητας του πλοίου και απαλλαγή από κανονιστικές υποχρεώσεις
- B) Αλλαγή στο νηολόγιο και αυτοδίκαιη αναγνώριση νέας κλάσης από όλους τους νηογνώμονες
- Γ) Τροποποιήσεις στη σταθερότητα, στην απόδοση του προωστήριου συστήματος και ενδεχόμενη ανάγκη επαναπιστοποίησης
- Δ) Αυτόματη απαλλαγή από προηγούμενες ασφαλιστικές ρήτρες και αντικατάστασή τους με νέες, χωρίς επανεκτίμηση

31) Αναλύστε τη νομική και πρακτική σημασία των πιστοποιητικών πλοίου στο διεθνές ναυτιλιακό δίκαιο και η σχέση τους με την ασφάλεια πλοίου και την κρατική εποπτεία (flag and port State control). (20)

32)Τί είναι το ναυτικό εργατικό ατύχημα και το δίκαιο ποιάς χώρας εφαρμόζεται σε αυτό; (10)

33)Από ποιούς παράγοντες επηρεάζεται η πολιτική ασφάλειας της εταιρείας; (10)