

ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 2023

ΜΑΘΗΜΑ: ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΙΙ (Δ' ΕΞΑΜΗΝΟΥ)

ΘΕΜΑΤΑ

ΠΡΟΣΟΧΗ: Όλες οι απαντήσεις να δοθούν στην κόλλα αναφοράς και ΟΧΙ στο φύλλο των θεμάτων !!!!!!!!!!!!!

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΠΟΛΛΑΠΛΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ

(0,1 μον./ερώτηση)

- 1)** Να συμπληρώσετε τις παρακάτω αντιστοιχίες:
- | | |
|--------|--|
| 1. VHF | α. 300.000-3.000.000 kHz (300-3.000 MHz) |
| 2. HF | β. 3.000-30.000 kHz (3-30 MHz) |
| 3. UHF | γ. 300-3.000 kHz |
| 4. MF | δ. 30.000-300.000 kHz (30-300 MHz) |
- 2)** Στην ημιαμφίδρομη(SemiDuplex) επικοινωνία, λαμβάνοντας υπόψη ότι και οι δύο σταθμοί έχουν πομπό και δέκτη:
- α) ο ένας σταθμός θα εκπέμπει και ο άλλος θα λαμβάνει, εναλλάξ
β) και οι δύο σταθμοί μπορούν να εκπέμπουν ταυτόχρονα
γ) κανένας από τους δύο σταθμούς δεν μπορεί να εκπέμπει
- 3)** Στην τηλεφωνική επικοινωνία των βραχέων(HF), αλλά και μεσαίων(MF) κυμάτων χρησιμοποιείται η τεχνική διαμόρφωσης:
- α) κατάμήκος (LM) – Length Modulation
β) συχνότητας (FM) – Frequency Modulation
γ) κατάπλάτος(AM) – Amplitude Modulation
- 4)** Η ταχύτητα μετάδοσης του ραδιοκύματος είναι:
- α) 300.000 km/sec β) 330.000 km/sec γ) 230.000 km/sec
- 5)** Στην πράξη μια καλή επικοινωνία μεταξύ πλοίου-παράκτιου σε συχνότητα VHF (LOS-Line Of Sight) υπολογίζεται μέχρι περίπου:
- α) 20-30 ν.μ. β) 5-10 ν.μ. γ) 40-80 ν.μ. δ) 80-100 ν.μ.
- 6)** Σε μια επικοινωνία VHF στο κανάλι 8 (simplex), ομιλεί ο ένας ενώ ο συνομιλητής ακούει και αντιστρόφως, χρησιμοποιώντας τη λέξη OVER, ώστε να γνωστοποιεί στον άλλον ότι είναι η σειρά του να μιλήσει. Στην περίπτωση αυτή ο τρόπος επικοινωνίας είναι :
- α) Μονόδρομος (Simplex)
β) Ημιαμφίδρομος (Semi duplex ή Half duplex)
γ) Κανένα από τα προηγούμενα
- 7)** Λαμβάνετε μια κλήση κινδύνου DSC στο VHF.
Ποιο κανάλι του VHF θα χρησιμοποιήσετε για την ανταπόκριση κινδύνου :
- α) Ch70 β) Ch10 γ) Ch12 δ) Ch16
- 8)** Σε ποια συχνότητα της ζώνης των μεσαίων (MF) εκπέμπεται η κλήση κινδύνου (distress call) με την τεχνική της ψηφιακής επιλογικής κλήσης (DSC):
- α) 2177,0 kHz β) 2187,5 kHz γ) 2182,0 kHz

- 9)** Η επικοινωνία μεταξύ του πλοίου που κινδυνεύει και των άλλων κινητών σταθμών που εμπλέκονται στην έρευνα και διάσωση τη στιγμή που εξελίσσεται το γεγονός, ονομάζεται :
- α) Επικοινωνία ανάγκης (Emergency communication)
 - β) Επικοινωνία προτεραιότητας (Priority communication)
 - γ) Επικοινωνία επίσημης (On scene communication)
 - δ) Τίποτα από τα παραπάνω
- 10)** Προκειμένου να διευκολυνθεί η λήψη σημάτων κλήσεως κινδύνου και ανταποκρίσεως, όλες οι εκπομπές στο VHF Ch16 πρέπει να είναι ιδιαίτερα σύντομες και να μην ξεπερνούν:
- α) Το 1' β) Τα 2' γ) Τα 5'
- 11)** Το πιστοποιητικό ασφάλειας σταθμού τηλεπικοινωνιών ενός πλοίου (Cargo Ship Safety Radio Certificate) ανανεώνεται :
- α) Ετησίως (Annually) β) Κάθε 2 χρόνια γ) Κάθε 3 χρόνια
 - δ) Ποτέ, γιατί είναι μόνιμο
- 12)** Σε ποια πλοία έχει υποχρεωτική εφαρμογή το GMDSS:
- α) Σε όλων των ειδών τα πλοία, ανεξαιρέτου χωρητικότητας.
 - β) Σε όλα τα φορτηγά πλοία άνω των 500 κοχ.
 - γ) Σε όλα τα φορτηγά πλοία άνω των 300 κοχ και όλα τα επιβατηγά πλοία που υπάγονται στη ΔΣ SOLAS '74/88.
 - δ) Σε όλα τα επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 50 επιβάτες και όλα τα φορτηγά πλοία άνω των 1000 κοχ.
- 13)** Η μεταβατική χρονική περίοδος για την εναρμόνιση των πλοίων με τους κανονισμούς του GMDSS ήταν:
- α) Από 1/2/1990 έως 1/2/2000
 - β) Από 1/2/1992 έως 1/2/1999
 - γ) Από 1/2/1992 έως 31/12/1999
 - δ) Από 1/1/1992 έως 1/1/1999
- 14)** Σε ποια θαλάσσια περιοχή GMDSS ανταποκρίνεται ο ραδιοεξοπλισμός (VHF,MF,HF)/DSC, SART, δορυφορικό EPIRB Cospas-Sarsat, δέκτης NAVTEX εφόσον παρέχεται η αντίστοιχη υπηρεσία στην περιοχή αυτή:
- α) A1 β) A2 γ) A3 δ) A4
- 15)** Ποια θαλάσσια περιοχή GMDSS δεν απαιτεί δορυφορικό ραδιοεξοπλισμό, επειδή δεν καλύπτεται από το δορυφορικό σύστημα INMARSAT-C:
- α) A3 β) A4 γ) A2 δ) A1
- 16)** Βρίσκεστε με το πλοίο σας στην περιοχή A3 και θέλετε να επικοινωνήσετε Ραδιοτηλεφωνικά με έναν παράκτιο σταθμό ο οποίος βρίσκεται 3500 ν.μ. περίπου μακριά σας. Ποιες συχνότητες θα χρησιμοποιήσετε κατά τη διάρκεια της ημέρας :
- α) Τις υψηλές συχνότητες των βραχέων(HF), δηλαδή μία από τις ζώνες 12,16,18,22 MHz
 - β) Τις χαμηλές συχνότητες των βραχέων(HF), δηλαδή μία από τις ζώνες 4,6,8 MHz
 - γ) Την ζώνη 2 MHz στα μεσαία(MF)
- 17)** Ποια συσκευή DSC θα χρησιμοποιήσετε για εκπομπή κλήσης κινδύνου ή επείγοντος στην περιοχή A3:
- α) HF/DSC & MF/DSC β) Μόνο HF/DSC γ) VHF/DSC & MF/DSC
- 18)** Ποιες συσκευές του GMDSS θα χρησιμοποιήσετε για κλήση κινδύνου στην περιοχή A3 :
- α) INMARSAT-C, EPIRB Cospas-Sarsat, HF/DSC
 - β) NAVTEX, SART, HF/DSC
 - γ) AIS, MF/DSC, INMARSAT-C
- 19)** Σε ποια από τις παρακάτω ναυτιλιακές εκδόσεις θα ανατρέξουμε ώστε να βρούμε τις σχετικές πληροφορίες επικοινωνίας των παράκτιων σταθμών (Coast stations) :
- α) ADP-ALRS Volume 2
 - β) ADP-ALRS Volume 6
 - γ) ADP-ALRS Volume 1,3,4,5

20) Ποιο κανάλι του VHF/DSC χρησιμοποιείται για κλήσεις κινδύνου, επείγοντος, ασφάλειας, ρουτίνας:

α) Ch70 για κλήσεις κινδύνου & επείγοντος, ενώ το Ch16 για κλήσεις ασφάλειας & ρουτίνας.

β) Ch70 για όλες τις κλήσεις DSC στο VHF.

γ) Ch70 για κλήσεις κινδύνου, ενώ το Ch12 για κλήσεις επείγοντος, ασφάλειας & ρουτίνας.

21) Μια κλήση κινδύνου με Ραδιοτηλεφωνία(δηλαδή φωνητικό μήνυμα) εκπέμπεται δηλώνοντας το ακόλουθο μήνυμα:

α) PAN PAN(3 φορές) – όνομα πλοίου και ΔΔΣ – στίγμα κινδυνεύοντος πλοίου και ώρα(UTC) – φύση κινδύνου – οποιαδήποτε άλλη πληροφορία που ενδεχομένως βοηθήσει την έρευνα και διάσωση.

β) MAYDAY(3 φορές) – MMSI κινδυνεύοντος πλοίου – στίγμα κινδυνεύοντος πλοίου – φύση κινδύνου – οποιαδήποτε άλλη πληροφορία που ενδεχομένως βοηθήσει την έρευνα και διάσωση.

γ) MAYDAY(3 φορές) – THIS IS(1 φορά) – όνομα πλοίου και ΔΔΣ(3 φορές) – MMSI κινδυνεύοντος πλοίου – στίγμα κινδυνεύοντος πλοίου και ώρα(UTC) – φύση κινδύνου – οποιαδήποτε πληροφορία θα διευκόλυνε την έρευνα και διάσωση – είδος αιτούμενης βοήθειας (αν ζητάμε συγκεκριμένη), διαφορετικά τη φράση 'REQUIRE IMMEDIATE ASSISTANCE'.

22) Επιβεβαίωση λήψεως μιας κλήσης κινδύνου με Ραδιοτηλεφωνία(δηλαδή φωνητικό μήνυμα), εκπέμπεται δηλώνοντας το ακόλουθο μήνυμα :

α) PAN PAN(3 φορές) – MMSI κινδυνεύοντος πλοίου(3 φορές) – THIS IS(1 φορά) – MMSI ή ΔΔΣ του πλοίου που επιβεβαιώνει λήψη(3 φορές) – RECEIVED MAYDAY.

β) MAYDAY(1 φορά) – MMSI κινδυνεύοντος πλοίου(3 φορές) – THIS IS(1 φορά) – MMSI ή ΔΔΣ του πλοίου που επιβεβαιώνει λήψη(3 φορές) – RECEIVED MAYDAY.

γ) MAYDAY(1 φορά) – MMSI κινδυνεύοντος πλοίου(3 φορές) – THIS IS(1 φορά) – όνομα πλοίου που επιβεβαιώνει λήψη(3 φορές) – στίγμα κινδυνεύοντος και ώρα(UTC) – φύση κινδύνου – MAYDAY RELAY.

23) Βρίσκεστε με το πλοίο σας στην περιοχή A2 και λαμβάνετε μία αναμετάδοση συναγερμού κινδύνου(DISTRESS RELAY) με DSC από έναν παράκτιο σταθμό στην συχνότητα 2187,5 kHz. Πως θα ενεργήσετε;

α) Θα εκπέμψω μία κλήση επιβεβαίωσης λήψης (ACKNOWLEDGEMENT) με την μέθοδο DSC στην ίδια συχνότητα των μεσαίων(MF).

β) Θα περιμένω μέχρι να λάβω μεμονωμένη κλήση(INDIVIDUAL CALL) από τον παράκτιο σταθμό στην συχνότητα 2187,5 kHz και στην συνέχεια θα εκπέμψω επιβεβαίωση λήψης(ACKNOWLEDGEMENT) με την μέθοδο DSC στην ίδια συχνότητα των μεσαίων(MF).

γ) Θα γνωστοποιήσω την λήψη της κλήσεως Ραδιοτηλεφωνικά (δηλαδή με φωνητικό μήνυμα) στην συχνότητα ανταπόκρισης κινδύνου 2182,0 kHz και θα αναμένω για περαιτέρω οδηγίες από τον παράκτιο σταθμό.

24) Επιβεβαίωση λήψης μιας αναμετάδοσης συναγερμού κινδύνου DSC (DISTRESS RELAY ACKNOWLEDGEMENT), εκπέμπεται από έναν παράκτιο σταθμό με χρήση Ραδιοτηλεφωνίας (δηλαδή φωνητικό μήνυμα) δηλώνοντας το ακόλουθο μήνυμα:

α) DISTRESS CALL RELAY – MMSI ή ΔΔΣ του παράκτιου σταθμού – THIS IS – MMSI ή ΔΔΣ του πλοίου μας – RECEIVED DISTRESS CALL RELAY.

β) MAYDAY RELAY – MMSI ή ΔΔΣ του πλοίου μας – THIS IS – MMSI ή ΔΔΣ του παράκτιου σταθμού – RECEIVED MAYDAY RELAY.

γ) MAYDAY RELAY – MMSI ή ΔΔΣ του κινδυνεύοντος πλοίου – THIS IS – MMSI ή ΔΔΣ του πλοίου μας – Φύση κινδύνου – Στίγμα και ώρα(UTC) – RECEIVED MAYDAY RELAY.

- 25)** Να αντιστοιχίσετε την προτεραιότητα των μηνυμάτων με την περίπτωση όπου χρησιμοποιούνται:
- α) Άνθρωπος στη θάλασσα
 - β) Δελτίο θυέλλης
 - γ) Σημαντήρας που έχει μετακινηθεί
 - δ) Φάρος ο οποίος δεν λειτουργεί
 - ε) Ιατρικές οδηγίες (άρρωστος ή τραυματίας)
 - στ) Όταν κινδυνεύουν άμεσα οι ζωές των επιβαινόντων ενός πλοίου
 - ζ) Ελεγχόμενος κίνδυνος
 - η) Επικίνδυνα επιπλέοντα αντικείμενα
1. ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ
2. ΚΙΝΔΥΝΟΥ
3. ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- 26)** Ποιος από τους παρακάτω είναι ο σωστός τρόπος εκπομπής ενός μηνύματος Επείγοντος (URGENCY):
- α) MAYDAY (3 φορές) – ALL STATIONS (3 φορές) – THIS IS – MMSI και ΔΔΣ του πλοίου μας – Το κείμενο του μηνύματος Επείγοντος.
 - β) PAN PAN (3 φορές) – ALL STATIONS (3 φορές) – THIS IS – MMSI και ΔΔΣ του πλοίου μας – Το κείμενο του μηνύματος Επείγοντος.
 - γ) PAN PAN (3 φορές) – Όνομα πλοίου (3 φορές) – Στίγμα και ώρα (UTC) – Φύση κινδύνου.

27) Βρίσκεστε με το πλοίο σας σε περιοχή A2 και λαμβάνετε μία κλήση ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ (URGENCY) στην ζώνη MF/DSC και στην συχνότητα 2187,5 kHz, με ενδεικνυόμενο τρόπο επικοινωνίας την Ραδιοτηλεφωνία SSB. Πως θα ενεργήσετε;

- α) Θα συντονίσω τον δέκτη (Rx) ραδιοεπικοινωνίας MF στην συχνότητα 2182,0 kHz και θα περιμένω να ακούσω το μήνυμα ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ.
- β) Θα στείλω επιβεβαίωση λήψης (ACKNOWLEDGEMENT) με DSC και θα συντονίσω τον δέκτη (Rx) ραδιοεπικοινωνίας MF στην συχνότητα 2187,5 kHz και θα περιμένω να ακούσω το μήνυμα ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ.
- γ) Θα κάνω αναμετάδοση κλήσης ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ (URGENCY RELAY) προς τα πλοία μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής (AREA CALL), στην ίδια συχνότητα που έλαβα την κλήση ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ, δηλαδή 2187,5 kHz και θα περιμένω την επιβεβαίωση λήψης.

28) Τα μηνύματα επείγοντος (URGENCY) “κλείνουν” με την λέξη:

- α) OUT
- β) CLOSED
- γ) OVER

29) Στην επικοινωνία Επί-σκηνής (ON-SCENE COMMUNICATION) εάν ένα πλοίο παρενοχλεί την διεξαγωγή των επικοινωνιών έρευνας και διάσωσης, μπορεί να επιβληθεί σιγή από τρίτο πλοίο εκπέμποντας το ακόλουθο μήνυμα :

- α) MAYDAY (1 φορά) – ALL STATIONS (3 φορές) – FROM – Όνομα, ΔΔΣ, MMSI του πλοίου που επιβάλλει σιγή – SEELONCE FEENE.
- β) MAYDAY (1 φορά) – Όνομα και/ή το ΔΔΣ του πλοίου που παρενοχλεί – THIS IS – Όνομα και/ή ΔΔΣ του πλοίου που επιβάλλει σιγή – SEELONCE DISTRESS.
- γ) SECURITÉ (3 φορές) – Όνομα και/ή το ΔΔΣ του πλοίου που παρενοχλεί – THIS IS – Όνομα και/ή ΔΔΣ του πλοίου που επιβάλλει σιγή – SEELONCE DISTRESS.

30) Σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ΔΣ SOLAS 74/88, τα φορτηγά πλοία που η χωρητικότητά τους είναι από 300 έως 500 κ.ο.χ. θα πρέπει να φέρουν :

- α) Δύο (2) φορητές συσκευές VHF RT και δύο (2) SART.
- β) Δύο (2) φορητές συσκευές VHF RT και ένα (1) SART.
- γ) Τρεις (3) φορητές συσκευές VHF RT και δύο (2) SART.
- δ) Τρεις (3) φορητές συσκευές VHF RT και ένα (1) SART.

31) Ποια μέθοδος επικοινωνίας θα επιλέξετε στην συσκευή NBDP (Radiotelex) για να εκπέμψετε ένα μήνυμα ΚΙΝΔΥΝΟΥ (DISTRESS):

- α) ARQ (Automatic Retransmission/Repetition Request)
- β) FEC-CBC (Collective Broadcast)
- γ) FEC-SBC (Selective Broadcast)

32) Επιλέγοντας μέθοδο εκπομπής ARQ στο NBDP:

- α) Ένα μήνυμα μπορεί να αποστέλλεται σε πολλούς σταθμούς ταυτόχρονα
- β) Η επικοινωνία είναι δυνατή μόνο μεταξύ δύο σταθμών κάθε φορά
- γ) Δεν παρέχεται προστασία, δηλαδή απόρρητο πληροφοριών

33) Η μέθοδος που χρησιμοποιείται στην Ραδιοτηλετυπία(NBDP) για να εκπέμπονται πληροφορίες σε ΈΝΑΝ λαμβάνοντα σταθμό με μονόδρομη εκπομπή(SELCALL), ο οποίος δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει τον δικό του Πομπό λόγω θέσεως, ονομάζεται:

- α) FEC-SBC (Forward Error Correction-Selective Broadcast)
- β) ARQ (Automatic Retransmission/Repetition Request)
- γ) FEC-CBC (Forward Error Correction-Collective Broadcast)

34) Οι Ραδιοφάροι Ενδείξεως Θέσεως Κινδύνου (EPIRBs) είναι μικρές φορητές συσκευές που λειτουργούν με μπαταρίες και εκπέμπουν στη συχνότητα:

- α) 406 MHz
- β) 121,5 MHz
- γ) Και τα δύο παραπάνω είναι σωστά
- δ) 604 MHz και 125,1 MHz

35) Οι μπαταρίες λειτουργίας του EPIRB πρέπει να αντικαθίστανται κάθε:

- α) 2 χρόνια
- β) 5 χρόνια
- γ) 1 χρόνο

36) Ένας SART είναι μια ελαφριά φορητή συσκευή, η οποία μπορεί εύκολα να μεταφερθεί από τη γέφυρα του πλοίου σε μια σωσίβια λέμβο σε περίπτωση εγκαταλείψεως του και λειτουργεί στην συχνότητα:

- α) 3 GHz
- β) 9 GHz
- γ) 6 GHz

37) Η αναγνώριση(δηλαδή ταυτότητα) ενός AIS-SART αποτελείται από:

- α) Έναν μοναδικό 12ψήφιο κωδικό(ID) του οποίου τα τρία πρώτα ψηφία είναι «870»
- β) Έναν μοναδικό 9ψήφιο κωδικό(ID) του οποίου τα τρία πρώτα ψηφία είναι «970»
- γ) Έναν μοναδικό 6ψήφιο κωδικό(ID) του οποίου τα τρία πρώτα ψηφία είναι «670»

38) Οι δορυφόροι του INMARSAT λειτουργούν στη ζώνη συχνοτήτων :

- α) L 1,5/1,6 GHz με τα επίγεια κινητά τερματικά (ΕΚΣ ή MES)
- β) C 4/6 GHz με τους επίγειους σταθμούς ξηράς (ΕΞΞ ή LES)
- γ) Το α και το β
- δ) Τίποτα από τα παραπάνω δεν είναι σωστό

39) Ο τηλεφωνικός κώδικας όλων των ωκεάνιων περιοχών για κλήσεις με προορισμούς τα δορυφορικά τερματικά INMARSAT είναι ο κωδικός αριθμός:

- α) 970
- β) 870
- γ) 570

40) Τα μηνύματα ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ (URGENCY) ή ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (SAFETY) που ίσως απαιτηθεί να χρησιμοποιήσει ένα πλοίο μέσω δορυφόρου μπορούν να διεκπεραιωθούν από ορισμένους ΕΞΞ χρησιμοποιώντας :

- α) Τους διψήφιους κωδικούς αριθμούς (Two digit code ή Special access code)
- β) Τον τριψήφιο κωδικό αριθμό 505
- γ) Τον εννιαψήφιο αριθμό του τερματικού Inmarsat

41) Ποιος από τους παρακάτω αριθμούς αντιστοιχεί σε τερματικό INMARSAT-C σταθμού πλοίου:

- α) 763961110
- β) 005651100
- γ) 423961110

42) Να αντιστοιχίσετε τα ακόλουθα επίπεδα προτεραιότητας στις δορυφορικές επικοινωνίες:

- 0 α) Κίνδυνος
- 1 β) Επείγον
- 2 γ) Ρουτίνα
- 3 δ) Ασφάλεια

- 43)** Όταν ενεργοποιείται το Σύστημα Ασφάλειας Πλοίου (SSAS), με το πάτημα ενός εκ των δύο κρυφών κομβίων, μεταδίδει προειδοποίηση ασφάλειας:
- α) Σε όλα τα παραπλέοντα σκάφη
 - β) Μόνο στα παραπλέοντα σκάφη που είναι εξοπλισμένα με συσκευή SSAS
 - γ) Στο πλησιέστερο παράκτιο Κράτος
 - δ) Στην αρμόδια υπηρεσία, την οποία έχει ορίσει η Αρχή (π.χ. εταιρία, CSO)
- 44)** Σύμφωνα με τον κανονισμό 19-1 του Κεφαλαίου V της ΔΣ SOLAS, θα πρέπει αυτόματα τα πλοία να εκπέμπουν την ταυτότητά τους, το στίγμα τους, την ημερομηνία και την ώρα της θέσεώς τους μέσω του συστήματος LRIT κάθε:
- α) 6 ώρες
 - β) 9 ώρες
 - γ) 12 ώρες
- 45)** Οι δέκτες NAVTEX έχουν τη δυνατότητα λήψεως των MSI σε διεθνή (αγγλική) γλώσσα στην συχνότητα :
- α) 518 kHz
 - β) 418 kHz
 - γ) 490 kHz
- 46)** Η υπηρεσία NAVTEX παρέχει εκπομπή ναυσιπλοϊκών και μετεωρολογικών αγγελιών προς τα πλοία, και επιπλέον άλλων επειγουσών MSI αναφερομένων σε παράκτιες περιοχές μέχρι :
- α) 100 ν.μ. από την ξηρά
 - β) 200 ν.μ. από την ξηρά
 - γ) 400 ν.μ. από την ξηρά
- 47)** Οι πληροφορίες μίας εκπομπής NAVTEX απευθύνονται :
- α) μόνο στην περιοχή για την οποία ο σταθμός εκπομπής είναι υπεύθυνος
 - β) σε όλη την NAVAREA/METAREA που ανήκει ο σταθμός εκπομπής
 - γ) μόνο στα πλοία τα οποία φέρουν τη σημαία της χώρας που ανήκει ο σταθμός εκπομπής
- 48)** Κάθε μήνυμα NAVTEX :
- α) αρχίζει με τους χαρακτήρες NNNN και τελειώνει με τη λέξη END
 - β) αρχίζει με τους χαρακτήρες ZXZX και τελειώνει με τους χαρακτήρες NNNN
 - γ) αρχίζει με τους χαρακτήρες ZCZC και τελειώνει με τους χαρακτήρες NNNN
- 49)** Οι εκπομπές της υπηρεσίας EGC είναι :
- α) αμφίδρομης κατευθύνσεως, δηλαδή ξηρά προς πλοίο και πλοίο προς ξηρά
 - β) μονόδρομης κατευθύνσεως ξηράς προς πλοίο
 - γ) μονόδρομης κατευθύνσεως πλοίο προς ξηρά
- 50)** Η υπηρεσία SafetyNET, μέσω του συστήματος EGC μεταδίδει μηνύματα τα οποία :
- α) απευθύνονται σε πλοία που βρίσκονται εντός μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής ή προς όλα τα πλοία
 - β) απευθύνονται σε συγκεκριμένη ομάδα πλοίων, για παράδειγμα πλοία μιας ναυτιλιακής εταιρίας ανεξάρτητα από την περιοχή στην οποία βρίσκονται
 - γ) απευθύνονται σε όλα τα πλοία που βρίσκονται εντός της περιοχής A4 όπως αυτήν ορίζεται από το GMDSS.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

1. Ορισμός θαλάσσιων περιοχών (A1, A2, A3, A4). **(2 μον.)**
2. Από τί αποτελείται το δορυφορικό σύστημα του INM-C. (Δομή συστήματος). **(1 μον.)**
3. Περιγράψτε τη διαδικασία ακύρωσης συναγερμού κινδύνου στα MF. **(1 μον.)**
4. Περιγραφή συστήματος AIS. **(1 μον.)**

Εισηγητής καθηγητής
ΑΓΟΥΛΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
Πλοίαρχος Α' Ε.Ν.