

Poziom zarządzania			
11 – Bezpieczeństwo statku			
Pytania O/T – oznacza charakter pytania (obowiązkowe, wymagające więcej czasu)			Poprawna odpowiedź
Lp.	O/T	Moduł 1– Bezpieczeństwo i higiena pracy	
1.	O	Państwowa Inspekcja Pracy –PIP podlega: a) pracodawcy b) ministerstwu pracy c) sejmowi	C
2.	O	Obecnie prawo do urlopu nabywa się po przepracowaniu: a) 3 miesięcy b) 1 miesiąca c) 6 miesięcy	B
3.	O	Urlop wypoczynkowy traktowany jako jedna część (w sposób ciągły) to: a) 14 dni wypoczynkowych b) 10 dni wypoczynkowych c) 7 dni wypoczynkowych	A
4.	O	Zbiorowy wypadek przy pracy ma miejsce, jeśli uczestniczą w nim: a) co najmniej 5 osób b) co najmniej 2 osoby c) co najmniej 6 osób	B
5.	O	Pracoholizm jest stanem uzależnienia od wykonywanej pracy polegającym na tym, że pracownik traci zdolność oddzielenia spraw zawodowych od życia osobistego i polega on na: a) myśleniu w wolnym czasie po pracy o problemach związanych z pracą b) bezwzględnym podporządkowaniu życia osobistego pracy zawodowej kosztem rodziny, urlopu i prywatności c) przychodzeniu do pracy na 8 godzin i umiejętności odizolowania się od problemów związanych z pracą	B
6.	O	Mobbing oddziałuje na załogi statków w sposób: a) pozytywny (motywuje do lepszej pracy) b) negatywny (uporczywe i długotrwałe nękanie pracownika mające na celu poniżenie lub ośmieszenie go) c) obojętny	B
7.	O	Mobbing pochyły zachodzi pomiędzy: a) pracownikiem i współpracownikiem (na tym samym poziomie) b) przełożonym przeciwko podwładnym c) podwładnym przeciwko przełożonemu	B

8.	O	Ergonomia (nauka o pracy ludzkiej) to: a) dyscyplina wiedzy zajmująca się zasadami i metodami dostosowania warunków pracy do właściwości fizycznych i psychicznych człowieka b) dyscyplina wiedzy zajmująca się sposobem umiejętnego przyswajania wiedzy c) dyscyplina zajmująca się współczesnymi sposobami przekazywania wiedzy (nauczania)	A
9.	O	Problem w przystosowaniu marynarzy do pracy polega na: a) ciągłej aklimatyzacji, rozłące z rodziną, zmianie stref klimatycznych, zmianie czasu pracy, nowym miejscu pracy i obcowaniu z nową załogą b) zapoznaniu się z nowymi technologiami i instrukcjami związanymi z nawigacją i łącznością c) zbyt długim pobycie w morzu a zbyt krótkim urlopie	A
Lp.	O/T	Moduł 2– Bezpieczeństwo statku i ludzi.	
1.	O	Komitetem IMO jest: a) IALA b) MSC c) SDC	B
2.	O	Pracą IMO kieruje: a) Prezes Rady IMO b) Sekretarz Generalny IMO c) Przewodniczący Zgromadzenia Ogólnego IMO	A
3.	O	Kadencja Rady IMO trwa: a) 4 lata b) 2 lata c) 5 lat	B
4.	O	Harmonizacja i przegląd certyfikatów odbywa się na mocy: a) protokołu 1988 do Konwencji SOLAS b) przepisów o konstrukcji statków towarowych c) uzgodnień pomiędzy członkami Rady IMO	A
5.	O	Kodeks LSA zawiera: a) wykaz środków ratunkowych wymaganych na statkach morskich b) ogólnie wykaz środków ratunkowych wykorzystywanych na morzu c) parametry techniczno-eksploatacyjne, które muszą być spełniane przez środki ratunkowe	C
6.	O	Kodeks LSA precyzuje wymagania dla: a) oficerów bezpieczeństwa - <i>Safety Officer</i> - na statkach morskich b) producentów wyposażenia ratunkowego c) producentów wyposażenia nawigacyjnego	B

7.	<input type="radio"/>	W system wspomagania decyzji kapitana statku powinny być wyposażone: a) statki towarowe b) nie ma takiego wymagania c) statki pasażerskie	C
8.	<input type="radio"/>	System wspomagania decyzji kapitana statku pasażerskiego: a) musi być tylko w postaci drukowanej b) może być stosowana forma systemu informatycznego c) nie jest to zdefiniowane	B
9.	<input type="radio"/>	Szalupy ratunkowe swobodnego spadku są wymagane dla statków budowanych po 01.07.2006 przez: a) Konwencję SOLAS dla statków towarowych b) Konwencję SOLAS dla zbiornikowców c) Konwencję SOLAS dla masowców	C
10.	<input type="radio"/>	Według V Rozdziału Konwencji SOLAS statek jest zobowiązany do: a) wysyłania jednego raportu dziennego swojemu armatorowi b) wysyłania jednego raportu dziennego do administracji państwa bandery c) nie ma przepisów wymagających od statku wysyłania jakichkolwiek raportów dziennych	A
11.	<input type="radio"/>	<i>Performance standards of navigational systems and equipment</i> - są zawarte: a) w odpowiednich rezolucjach IMO b) w Konwencji SOLAS, rozdział V c) w Kodeksie Urządzeń i Systemów Nawigacyjnych	A
12.	<input type="radio"/>	Alarmy sterowania awaryjnego powinny być prowadzone według Konwencji SOLAS: a) minimum 1 raz w miesiącu b) minimum 1 raz na 3 miesiące c) nie ma takiego wymagania	B
13.	<input type="radio"/>	Czy uproszczone „czarne skrzynki” S-VDR mogą być montowane na statkach pasażerskich: a) tak b) nie c) tak, ale tylko na niektórych	B
14.	<input type="radio"/>	<i>Designated person</i> - według rozumienia Kodeksu ISM: a) powinny znajdować się tylko na statku (są członkami załogi) b) mogą znajdować się na lądzie lub statku w zależności od decyzji armatora c) powinny znajdować się tylko na lądzie (są pracownikami lądowymi armatora)	C
15.	<input type="radio"/>	W Statkowej Księdze Zarządzania Bezpieczeństwem powinny znajdować się informacje o: a) wymaganej obsadzie statku zapewniającej jego bezpieczną eksploatację b) strukturze organizacyjnej całego przedsiębiorstwa c) liczbie środków ratunkowych, które muszą znajdować się na burcie statku	B

16.	<input type="radio"/>	Konserwacja statku i wyposażenia musi być prowadzona według: a) procedur wprowadzonych przez kierownictwo statku b) procedur uznanych za właściwe przez osobę odpowiedzialną za dane wyposażenie c) procedur wprowadzonych przez Armatora	C
17.	<input type="radio"/>	W przypadku wystąpienia kolizji statków: a) musi bezwzględnie zostać ogłoszony alarm ogólny b) decyzja o ogłoszeniu alarmu ogólnego może być podjęta po stwierdzeniu uszkodzenia kadłuba c) należy wydać polecenie o opuszczeniu statku	A
18.	<input type="radio"/>	W przypadku, gdy po kolizji statków nie następuje ich fizyczne rozejście: a) można manewrować silnikiem głównym wstecz b) manewrowanie silnikiem wstecz jest zabronione c) manewrowanie silnikiem wstecz jest możliwe po poinformowaniu statku przeciwnego	B
19.	<input type="radio"/>	Alarmy pożarowe ogłaszane są sygnałem o charakterystyce którego decyduje: a) armator b) towarzystwo klasyfikacyjne c) państwo bandery	C
20.	<input type="radio"/>	Po wejściu na piaszczystą mieliznę rzucenie kotwic jest: a) wskazane b) zabronione c) możliwe dopiero po określeniu głębokości	A
21.	<input type="radio"/>	Po wejściu na mieliznę o podłożu kamienistym napełnianie zbiorników balastowych jest: a) wskazane b) zabronione c) możliwe dopiero po określeniu występujących przebieg kadłuba	A
22.	<input type="radio"/>	Zapis historii statku musi być przechowywany: a) na statku b) u armatora c) zależy od decyzji armatora (nie jest to określone)	A
23.	<input type="radio"/>	Numer identyfikacyjny IMO nadawany statkom: a) może zostać przyznany innym statkom w przypadku zmiany bandery b) nie zmienia się przez cały okres życia statku, niezależnie od zmiany jego rejestracji, pojemności brutto czy wymiarów c) po określonym czasie numer zostaje skancelowany	B
24.	<input type="radio"/>	Przycisk alertu o zagrożeniu ochrony statku według SOLAS powinien być zainstalowany: a) w jednym dowolnym miejscu b) nie ma takich wymagań c) na mostku i co najmniej jednym innym miejscu	C

25.	<input type="radio"/>	Przycisk alertu o zagrożeniu ochrony statku według SOLAS powinien uruchamiać alarm: a) na statkach znajdujących się w pobliżu b) w siedzibie armatora c) na pokładzie statku	B
26.	<input type="radio"/>	W przypadku, gdy statek przechodzi pod flagę innego państwa lub zostaje sprzedany innemu właścicielowi, Zapis Historii Statku - CSR: a) pozostaje na statku b) zostaje przekazany Administracji w celu archiwizacji c) pozostaje u sprzedającego statek	A
27.	<input type="radio"/>	Inspektorzy PSC sprawdzają statki: a) tylko podnoszące bandery państwa portu b) tylko podnoszące bandery państw obcych c) wszystkie statki niezależnie od bandery	B
28.	<input type="radio"/>	Po stwierdzeniu poważnych zaniedbań związanych z bezpieczeństwem inspektor PSC: a) nie ma prawa wydawania decyzji o zatrzymaniu statku b) może zatrzymać statek do momentu usunięcia zaniedbań c) nie może zatrzymać statku, a jedynie podać termin usunięcia zaniedbań	B
29.	<input type="radio"/>	Ograniczenia dotyczące żeglugi masowców z pustą ładownią w stanie załadowanym dotyczą: a) wszystkich masowców b) masowców starszych niż 10 lat c) masowców starszych niż 10 lat i dłuższych niż 150 metrów	C
30.	<input type="radio"/>	W alarmy wtargnięcia wody powinny być wyposażane tylko: a) statki towarowe b) masowce c) statki pasażerskie	B
31.	<input type="radio"/>	Obecnie masowce: a) muszą być budowane jako statki dwu-poszyciowe b) mogą być budowane jako dwu lub jedno-poszyciowe (wybór należy do armatora) c) mogą być budowane jako dwu lub jedno-poszyciowe (wybór należy do państwa bandery)	B
32.	<input type="radio"/>	Cargo Ship Safety Certificate może być zastąpiony następującymi dokumentami: a) Document of Compliance, Cargo Ship Safety Radio Certificate, Cargo Ship Safety Equipment Certificate b) Cargo Ship Safety Construction Certificate, Cargo Ship Safety Radio Certificate, Certificate of Class c) Cargo Ship Safety Construction Certificate, Cargo Ship Safety Radio Certificate, Cargo Ship Safety Equipment Certificate	C

33.	<input type="radio"/>	Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem potwierdza, że: a) statek wypełnia wymagania Kodeksu ISM b) wyposażenie statku jest zgodne z wymaganiami Konwencji SOLAS c) armator wdrożył i wypełnia postanowienia Kodeksu ISM	A
34.	<input type="radio"/>	Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem jest wydawany: a) dla statku i potwierdzany corocznie b) dla armatora i potwierdzany corocznie c) dla statku i potwierdzany jeden raz w ciągu pięciu lat	C
35.	<input type="radio"/>	Dokument zgodności – DoC - wydawany jest dla: a) armatora b) państwa bandery c) tylko dla statku	A
36.	<input type="radio"/>	Dokument zgodności – DoC - określa, że: a) statek wypełnia wymagania Kodeksu ISM b) wyposażenie statku jest zgodne z wymaganiami Konwencji SOLAS c) armator wdrożył i wypełnia postanowienia Kodeksu ISM	C
37.	<input type="radio"/>	<i>Minimum Safe Manning Certificate</i> jest wystawiany: a) na 5 lat i wymaga jednego potwierdzenia (między 24 a 36 miesiącem) b) na 5 lat i wymaga corocznego potwierdzania (+/- 3 miesiące od każdej rocznicy) c) bezterminowo i nie wymaga potwierdzeń	C
38.	<input type="radio"/>	Certyfikat bezpiecznej obsługi zawiera dane dotyczące: a) wykazu urządzeń wymagających instrukcji bezpiecznej obsługi b) wykazu wymaganych instrukcji alarmowych i stosowanych języków (np.roboczych) c) wykazu minimalnej obsady statku	C