

Egzamin na dyplom
Szyper żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego

Funkcja – Dbalność o statek i opieka nad ludźmi

Przedmiot: BHP na statkach rybackich

Lp.	Pytania	Poprawna odpowiedź
1	<p>Wskaż, która z podanych tu grup krajowych i międzynarodowych konwencji, kodeksów, dyrektyw, ustaw, rozporządzeń i zarządzeń nie dotyczy wprost ani pośrednio prawa pracy - w odniesieniu do pracy wykonywanej na statku morskim:</p> <p>A) Kodeks Morski, Kodeks Pracy, ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu, rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 10 grudnia 2015 r. w sprawie apteczek okrętowych i apteczek medycznych oraz wzoru karty zdrowia dla marynarza na statku morskim;</p> <p>B) Konwencja Brukselska w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich z 1952 r., Konwencja o pracy na morzu przyjęta przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r., ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu;</p> <p>C) Konwencja o rybołówstwie i ochronie żywych zasobów w Morzu Bałtyckim i Beltach, Gdańsk 1973, rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy;</p> <p>D) Kodeks FAO/ILO/IMO z 2005 r. część A, dyrektywa 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiająca zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej, Zarządzenie Porządkowe nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 21 marca 1997 r. w sprawie postępowania załóg statków morskich w przypadku wyłowienia lub wydobycia z morza bojowych środków chemicznych.</p>	C
2	<p>Czy wyspecyfikowanie w ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu szczególnych obowiązków marynarza zamyka kwestię jego obowiązków wobec pracodawcy wynikających ze stosunku pracy?</p> <p>A) nie, ponieważ w zakresie nieuregulowanym w ustawie do stosunków pracy na statkach stosuje się przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy;</p> <p>B) tak, gdyż warunki pracy na statkach morskich różnią się zasadniczo od warunków pracy na lądzie;</p> <p>C) tak, ponieważ inne polskie przepisy dotyczące uprawnień pracowniczych nie są dostosowane do wymogów współczesnych konwencji i kodeksów regulujących pracę na statkach morskich;</p> <p>D) tak, ponieważ marynarze pracujący na polskich statkach są zatrudniani w systemie kontraktowym, a w rybołówstwie dodatkowo otrzymują part od wartości sprzedanej ryby.</p>	A
3	<p>Czy nieprzekazanie przez kapitana do armatora skargi marynarza dotyczącej niezapewnienia właściwych warunków pracy i życia na statku, której nie było można rozstrzygnąć na statku, chroni przed zatrzymaniem statku w porcie?</p> <p>A) tak, gdyż armator musi w takiej sytuacji zająć stanowisko i przekazać Dyrektorowi Urzędu Morskiego plan działań naprawczych.</p> <p>B) nie, gdyż samo ustosunkowanie się armatora do skargi i przekazanie przez niego planu działań naprawczych Dyrektorowi Urzędu Morskiego nie przesądza o rozstrzygnięciu sporu i nie gwarantuje, że Dyrektor Urzędu Morskiego nie wyda decyzji o zatrzymaniu statku w porcie w celu włączenia się do sprawy organizacji zrzeszających marynarzy lub armatorów oraz Państwowej Inspekcji Pracy albo Państwowej Inspekcji Sanitarnej;</p> <p>C) tak, gdyż armator licząc się ze stratami wynikającymi z zatrzymania statku i mając 30 dni na rozpatrzenie skargi podejmuje takie działania, które zawsze pozwolą na rozstrzygnięcie w pełni satysfakcjonujące marynarza;</p> <p>D) tak, gdyż armator uwzględni potencjalne straty wynikające z zatrzymania statku przez czas wyznaczony mu przez Dyrektora Urzędu Morskiego na rozpatrzenie skargi i przekazanie planu działań naprawczych i zawsze pójdzie na rękę marynarzowi.</p>	B

4	<p>Czy w Części A Kodeksu FAO/ILO/IMO z 2005 r. wskazuje się na związek między rozwiązaniami płacowymi i ubezpieczeniowymi stosowanymi w rybołówstwie morskim a bezpieczeństwem załóg i statków?</p> <p>A) nie, gdyż jest to kodeks zawierający wymagania dotyczące zabezpieczenia właściwych warunków bezpieczeństwa i higieny pracy w powiązaniu z technikami połowowymi, organizacją i ochroną zdrowia, z wyłączeniem aspektów ekonomicznych;</p> <p>B) nie, gdyż na świecie istnieje tak wiele budzących kontrowersje systemów płacowych i ubezpieczeniowych, że odłożono ten problem na bliżej nieokreśloną przyszłość;</p> <p>C) tak, ale tylko w odniesieniu do statków połowiących kraby na Morzu Beringa i Zatoce Alaska, gdzie wartość połowu jest bardzo wysoka, a sezon połowów bardzo krótki, co motywuje kapitanów i załogi w do podejmowania ryzyka połowów w ekstremalnych warunkach pogodowych;</p> <p>D) tak, choć w przeszłości systemy płacowe nie były wystarczająco uwzględniane w analizach przyczyn i okoliczności wypadków.</p>	D
5	<p>Czy w świetle Części A Kodeksu FAO/ILO/IMO z 2005 r. należy uważać zakażenie chorobą przenoszoną drogą płciową za czynnik ryzyka wypadkowego, o ile nie skutkuje ono niepełnosprawnością zakażonego członka załogi?</p> <p>A) tak, a testy są obowiązkowe;</p> <p>B) nie, za wyjątkiem zakażenia wirusem HIV.</p> <p>C) nie, nawet w odniesieniu do zakażenia wirusem HIV;</p> <p>D) tak, gdyż obowiązek zamustrowania lekarza na statku dotyczy tylko statków z załogą liczącą 100 lub więcej osób.</p>	C
6	<p>Czy wskazówki bezpieczeństwa zawarte w Kodeksie FAO/ILO/IMO dotyczą również statków rybackich bezpokładowych oraz statków rybackich o długości mniejszej niż 12 m?</p> <p>A) nie, gdyż pozostawiają tę kategorię statków w wyłącznej gestii administracji krajowych;</p> <p>B) nie, gdyż jest to działalność gospodarcza o charakterze rzemiosła;</p> <p>C) tak, na równi z pozostałymi statkami, ale dla tej grupy statków wyodrębniono osobną sekcję;</p> <p>D) tak, ale tylko tych, które wykonują rybołówstwo poza pasem wód o szerokości 12 Mm od lądu lub przebywają poza portem dłużej niż 24 godziny.</p>	C
7	<p>Czy kapitan polskiego statku rybackiego powinien mieć wpływ na ustalenie rodzajów środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego, których stosowanie jest niezbędne na określonych stanowiskach pracy na statku i które pozostają własnością armatora?</p> <p>A) tak, gdyż ustalenia tego dokonuje armator w porozumieniu z kapitanem statku;</p> <p>B) taki wpływ mają tylko kapitanowie na statkach konwencyjnych, do których nie zaliczają się statki rybackie;</p> <p>C) nie, gdyż jest to nie tylko obowiązek pracodawcy, ale również element kosztów wykonywania działalności armatorskiej, więc ustala to tylko armator;</p> <p>D) nie, ale kapitan może powiadomić Państwową Inspekcję Pracy o rodzajach niebezpiecznych i szkodliwych dla zdrowia czynników występujących w środowisku pracy na morzu.</p>	A
8	<p>Jakie warunki muszą spełniać instrukcje bezpieczeństwa i higieny pracy na polskim statku?</p> <p>A) muszą być dostępne na nośnikach danych cyfrowych, gdyż należy ograniczać zużycie papieru ze względu na dbałość o środowisko naturalne;</p> <p>B) muszą być wydrukowane odpowiednio dużą czcionką, aby mogły być odczytane przez marynarza, któremu w rejsie stłukły się okulary i okulary zastępcze;</p> <p>C) muszą być wykonane w takiej liczbie egzemplarzy, aby mogły być udostępniane marynarzom do stałego korzystania, i muszą być aktualne;</p> <p>D) muszą być oprawione w sztywne okładki i przesnurowane.</p>	C
9	<p>Czy na polskim statku są wymagane instrukcje bezpieczeństwa i higieny pracy dotyczące obsługi maszyn i urządzeń w przypadku, jeśli są to urządzenia i maszyny polskiej produkcji i dołączono do nich fabryczne instrukcje serwisowe?</p> <p>A) nie, gdyż nie ma ryzyka błędu w tłumaczeniu na język polski;</p> <p>B) nie, gdyż producent odpowiada za bezpieczne używanie wykonanej przez siebie maszyny i urządzenia;</p> <p>C) tak, gdyż instrukcja serwisowa nie jest instrukcją bezpiecznej obsługi;</p> <p>D) tak, ale tylko jeśli zostały dokonane znaczące zmiany w konstrukcji lub wyposażeniu statku mające wpływ na warunki pracy i życia marynarzy.</p>	C

10	<p>Czy każdemu marynarzowi należy udostępniać do stałego korzystania instrukcję bezpieczeństwa i higieny pracy na statku dotyczącą udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej?</p> <p>A) tak, niezależnie od szkoleń jakie marynarze są obowiązani przejść zanim zamustrują na statek;</p> <p>B) nie ma takiego wymogu, gdyż wszyscy członkowie załogi są obowiązani przejść szkolenie w tym zakresie, zanim zamustrują na statek;</p> <p>C) tak, ale obowiązek ten nie dotyczy marynarzy posiadających świadectwo ratownika, starszego ratownika oraz dyplomy oficerskie;</p> <p>D) nie, gdyż w razie konieczności przystąpienia do udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej nie ma czasu na studiowanie instrukcji.</p>	A
11	<p>Czy od kapitana statku rybackiego w żegludze międzynarodowej wymagane jest posiadanie świadectwa przeszkolenia w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym?</p> <p>A) nie, gdyż statki rybackie są statkami niekonwencyjnymi;</p> <p>B) tak, gdyż wymóg ten dotyczy morskich statków handlowych, do których zalicza się statki rybackie;</p> <p>C) nie, gdyż pomimo że statki rybackie odbywają podróże dłuższe niż 3 dni w żegludze międzynarodowej, to liczba osób na nich się znajdujących nie przekracza 100 osób, a gdyby przekraczała, to musiałby być zamustrowany lekarz okrętowy;</p> <p>D) nie jest wymagane, jeżeli świadectwo takie posiada starszy oficer.</p>	B
12	<p>Czy czynniki sprzyjające powstawaniu chorób przewlekłych, takich jak nowotwór skóry czy choroby serca, np. ekspozycja na promienie UV, niewłaściwa dieta, otyłość lub nałogowe palenie tytoniu, mają większe znaczenie pod względem stwarzania ryzyka dla zdrowia osób pracujących w rybołówstwie morskim niż dla zdrowia osób pracujących na lądzie?</p> <p>A) tak, gdyż tryb życia i warunki pracy na statkach rybackich są inne niż na lądzie;</p> <p>B) nie, gdyż o ryzyku tego rodzaju chorób decydują tylko czynniki genetyczne;</p> <p>C) nie, jeżeli wszyscy członkowie załogi przeszli pomyślnie wymagane szkolenia i posiadają wymagane kwalifikacje do zajmowania stanowisk na statku rybackim;</p> <p>D) nie, jeżeli okresowe inspekcje urzędu morskiego, czy kontrole Państwowej Inspekcji Pracy przeprowadzane na statku nie wykazały zaniedbań czy niedociągnięć w zakresie ochrony zdrowia i ochrony socjalnej.</p>	A
13	<p>Ocena ryzyka związana z zagrożeniem powstania pożaru i jego likwidowaniem, obejmująca m.in. drogi ewakuacji, rozmieszczenie materiałów łatwopalnych, dostęp do pomieszczeń załogi, rozmieszczenie sprzętu p-poż, jest powinnością:</p> <p>A) armatora i kapitana;</p> <p>B) kapitana;</p> <p>C) inspektora - specjalisty z Urzędu Morskiego;</p> <p>D) armatora wraz z kapitanem i we współpracy z załogą.</p>	D
14	<p>Czy Kodeks FAO/ILO/IMO Część A z 2005 r. stanowi wystarczający zbiór wytycznych dla kapitanów i załóg w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach rybackich?</p> <p>A) tak, gdyż jest to obszerna publikacja, w której skomasowano wszystkie niezbędne informacje po to, aby zapewnić ich pełną dostępność w czasie długotrwałej nieobecności statku rybackiego poza portem;</p> <p>B) tak, gdyż firmują go 3 najważniejsze organizacje międzynarodowe zajmujące się bezpieczeństwem na morzu w dziedzinach: rybołówstwa, żeglugi i pracy;</p> <p>C) nie, gdyż w kodeksie tym wskazano na liczne wydawnictwa powiązane i źródła dalszych przydatnych informacji rozszerzających wiedzę o tematyce w nim zawartej;</p> <p>D) tak, gdyż jest to publikacja tylko uzupełniająca znaną wszystkim kapitanom „dobrą praktykę morską.”</p>	C

15	<p>Ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich określa szczegółowo co jest wypadkiem lub incydem morskim. Czy ustawa ta określa również procedury obowiązujące kapitana w zakresie zabezpieczenia śladów i dowodów biorąc pod uwagę konieczność prawidłowego postępowania w razie zaistnienia wypadku lub incydemu morskiego?</p> <p>A) tak, gdyż nakłada na armatora i kapitana statku, których dotyczy wypadek lub incydem morski, obowiązek niezwłocznego powiadamiania tej komisji o zdarzeniu (lub ciągu następujących po sobie zdarzeń) kwalifikującym się jako wypadek lub incydem morski;</p> <p>B) nie, gdyż zgodnie z tą ustawą wskazane procedury określa minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, co zostało wykonane w drodze wydania stosownego rozporządzenia tego ministra jeszcze w tym samym roku, w którym została uchwalona ustawa;</p> <p>C) nie, gdyż dla warunków morskich nie da się ustalić szczegółowych procedur zabezpieczania na statku śladów i dowodów, np. nie ma wyposażenia daktyloskopijnego;</p> <p>D) nie, gdyż regulują to ustawy o policji i prokuraturze.</p>	B
----	---	---