

Poziom zarządzania			
10 – Zarządzanie statkiem			
Pytania			Poprawna odpowiedź
O/T – oznacza charakter pytania (obowiązkowe, wymagające więcej czasu)			
Lp.	O/T	Zarządzania statkiem	
1.	O	Zasady prowadzenia inspekcji statków morskich na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określa: a) Konwencja SOLAS 74 b) Ustawa o bezpieczeństwie morskim z 18.08.2011 r. c) zestaw dyrektyw Unii Europejskiej	B
2.	O	Który z podanych poniżej elementów <u>nie jest wymagany</u> podczas inspekcji państwa portu: a) oryginały wszystkich certyfikatów statkowych b) aktualna kopia dokumentu zgodności armatora c) zestaw przepisów portowych portu, w którym statek się znajduje	C
3.	O	Inspekcji państwa portu <u>nie można odmówić</u> pokazania: a) rzeczy osobistych załogi (zdefiniowanych Konwencją FAL 65) b) księgi zarządzania bezpieczeństwem c) planu ochrony statku	B
4.	O	Inspekcja państwa bandery dokonuje inspekcji statku: a) według stałego rozkładu, nie rzadziej niż co 6 miesięcy b) na zlecenie armatora c) jeżeli stwierdza, że upływa ważność któregoś z wystawionych przez nią certyfikatów	B
5.	O	Za rutynową inspekcję PSC płaci: a) armator lub czarterujący, zależnie od formy eksploatacji statku b) państwo bandery statku c) rutynowe inspekcje PSC nie podlegają opłatom	C
6.	O	Narzędziem przymusu, jakim dysponuje PSC w stosunku do statków i armatorów <u>nie jest</u> : a) kara pieniężna za rażące zaniedbanie przestrzegania przepisów o ochronie środowiska b) zatrzymanie statku do momentu usunięcia niezgodności z wymogami konwencyjnymi c) odmowa wejścia do portów państw porozumienia - <i>Refusal of Access</i>	A

7.	<input type="radio"/>	Podstawowym współczynnikiem określającym częstotliwość inspekcji na terytorium Paris MOU jest: a) <i>Target Factor</i> b) typ statku c) profil oceny ryzyka statku - <i>ShipRisk Profile</i>	C
8.	<input type="radio"/>	Inspekcja państwa bandery <u>nie może być przeprowadzona</u> przez: a) inspektorów państwa portu b) mianowanych przez administrację inspektorów c) inspektorów innego państwa na zlecenie rządu państwa bandery statku	A
9.	<input type="radio"/>	Jeżeli inspekcja państwa bandery nie może się odbyć, administracja państwa bandery może: a) przedłużyć ważność dokumentów o rok wg upoważnienia nadanego w SOLAS b) na wniosek armatora przedłużyć ważność dokumentów na okres do 3 miesięcy c) żądać przeprowadzenia inspekcji przez władze lokalne	B
10.	<input type="radio"/>	Inspekcja państwa portu <u>nie wystawia</u> dokumentu o nazwie: a) <i>Notice of Release</i> b) <i>Notice of Detention</i> c) <i>Port Clearance Certificate</i>	C
11.	<input type="radio"/>	Jakim aktem prawnym jest Kodeks morski: a) ustawą b) ratyfikowaną umową międzynarodową IMO c) rozporządzeniem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej	A
12.	<input type="radio"/>	Certyfikat okrętowy dla statków polskiej bandery wystawia: a) Izba Morska przy Sądzie Okręgowym b) Izba Morska przy Sądzie Okręgowym lub Konsul Rzeczypospolitej Polskiej c) Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej lub wyznaczony przez niego właściwy Urząd Morski	A
13.	<input type="radio"/>	Certyfikat bezpiecznej obsługi dla statków w żegludze międzynarodowej jest dokumentem wystawianym: a) bezterminowo b) bezterminowo, ale wymaga corocznej weryfikacji c) na okres do 5 lat pod warunkiem rocznych potwierdzeń	A
14.	<input type="radio"/>	Międzynarodowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem - <i>International Safety Management Certificate</i> - wystawiany jest: a) po inspekcji na okres 5 lat pod warunkiem rocznych potwierdzeń b) po audycie na statku na okres do 5 lat pod warunkiem potwierdzenia w formie audytu pośredniego c) po audycie w biurze armatora na okres do 5 lat pod warunkiem potwierdzenia w formie audytu pośredniego	B

15.	<input type="radio"/>	Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem - <i>Interim Safety Management Certificate</i> - może być wystawiony dla: a) nowo budowanego statku opuszczającego stocznię i wchodzącego do eksploatacji b) statku, któremu upłynął termin ważności pełnoterminowego Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem c) statku, który uległ awarii przez co straciły ważność inne ważne dokumenty	A
16.	<input type="radio"/>	Listę obowiązkowych dokumentów i certyfikatów które muszą być trzymane na burcie statku w żegludze międzynarodowej zawiera: a) konwencja FAL 65 b) okólnik FAL, MEPC i MSC - <i>Revised list of certificates and documents to be carried on board ships</i> c) żaden z powyższych, jest to wyłączna kompetencja państwa bandery statku	B
17.	<input type="radio"/>	Zapis historii statku - <i>Continous Synopsis Record</i> - stwierdza: a) zgodność z wymaganiami Kodeksu ISPS b) legalność posiadania statku przez armatora c) ciągłość ważności wszystkich certyfikatów statkowych	B
18.	<input type="radio"/>	Wykaz wyposażenia – Formularz P stanowi integralną część: a) Certyfikatu bezpieczeństwa statku towarowego b) Certyfikatu bezpieczeństwa radiowego statku towarowego c) Certyfikatu bezpieczeństwa statku pasażerskiego	C
19.	<input type="radio"/>	Gdy inspektor państwa portu ma statek z priorytetem-I to: a) inspekcja jest obowiązkowa b) statek jest dostępny do inspekcji c) jednostka nie jest dostępna	A
20.	<input type="radio"/>	Po zakończeniu inspekcji wstępnej inspektor inspekcji państwa portu sporządza: a) raport z inspekcji b) certyfikat z inspekcji c) świadectwo inspekcji	A
21.	<input type="radio"/>	Memorandum Paryskie to porozumienie: a) państw europejskich w sprawie inspekcji państwa portu b) CZĘŚCI państw europejskich, Rosji i Kanady w sprawie inspekcji państwa portu c) międzynarodowe w sprawie inspekcji państwa portu	B

22.	<input type="radio"/>	<p>Używane w umowach czarterowych i instrukcjach na podróż w trampingu określenie - <i>Range</i> odnosi się do:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) rejonu pływania statku w czarterze ze względu na wyposażenie radiowe b) zakresu czasu, w którym statek musi zostać podstawiony na redzie portu załadunkowego c) zasięgu portów załadunkowych / wyładunkowych 	C
23.	<input type="radio"/>	<p>Zgodnie z przepisami Kodeksu morskiego, jeżeli nie wystawiono konosamentu, to ładunek można wydać:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zawsze tylko osobie lub instytucji wskazanej przez agenta morskiego b) osobie, która przedstawi Morski list przewozowy - <i>Sea Waybill</i> c) osobie wskazanej przez frachtującego lub osobie, którą wskaże upoważniony przez frachtującego 	C
24.	<input type="radio"/>	<p>Zgodnie z przepisami Kodeksu morskiego armator, który zawarł umowę czarteru na czas, zobowiązany jest podstawić statek:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zdolny do żeglugi oraz przystosowany do celów przewidzianych umową b) zawsze zdolny do żeglugi w lodach c) posiadający zapas paliwa na umówioną podróż 	A
25.	<input type="radio"/>	<p>Kodeks morski definiuje usługę holowniczą jako:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) przebywanie holownika w stanie gotowości w pobliżu statku w celu służenia mu pomocą holowniczą (asysta holownicza) b) morskie holowanie ratownicze c) holowanie statku uszkodzonego bez załogi 	A
26.	<input type="radio"/>	<p>W ramach inspekcji państwa bandery statek o polskiej przynależności podlega inspekcji:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) bardziej szczegółowej b) wstępnej c) specjalnej 	B
27.	<input type="radio"/>	<p>Koszty uzyskania certyfikatów w ramach inspekcji państwa bandery ponosi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) czarterujący b) pozyskanie dokumentów i certyfikatów jest bezpłatne c) armator 	C

28.	<input type="radio"/>	Morska deklaracja o stanie zdrowia – <i>Maritime Declaration of Health</i> - jest dokumentem wystawianym przez: a) inspekcję sanitarną portu b) kapitana statku c) ministerstwo zdrowia lub inspekcję sanitarną państwa bandery statku	B
29.	<input type="radio"/>	Według Konwencji FAL 65 formularze zgłoszeniowe statku do odprawy portowej muszą być gotowe w momencie: a) brania pilota b) przekraczania granicy morza terytorialnego państwa docelowego c) wejścia lub wyjścia statku z portu	C
30.	<input type="radio"/>	Prawo wolności ruchów- <i>Free Pratique</i> - jest dokumentem zezwalającym na: a) opuszczenie portu po zatrzymaniu i ponownej inspekcji przez PSC b) uprawianie żeglugi międzynarodowej przez statek po audycie ISM c) swobodę ruchu osobowego oraz przemieszczania rzeczy w relacji statek-ląd	C
31.	<input type="radio"/>	W obecnym systemie inspekcji PSC maksymalny okres między rutynowymi inspekcjami może być wydłużony do: a) 36 miesięcy b) 12 miesięcy c) 24 miesięcy	A
32.	<input type="radio"/>	Wykryta podczas audytu na statku niezgodność duża (<i>Major non-conformity</i>) skutkuje: a) skróceniem czasu na wykonanie działań korygujących w terminie poniżej jednego tygodnia b) zawieszeniem ważności <i>Safety Management Certificate</i> c) unieważnieniem Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem	C
33.	<input type="radio"/>	Fakt wystawienia Certyfikatu zwolnienia – <i>Exemption Certificate</i> - odnotowany jest w: a) świadectwie klasy statku b) certyfikacie, którego zakresu zwolnienie dotyczy c) certyfikacie okrętowym	B
34.	<input type="radio"/>	Daty odbycia dwóch ostatnich inspekcji podwodnej części kadłuba statku podane są w: a) certyfikacie bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego b) certyfikacie bezpieczeństwa statku towarowego c) pierwszym lub drugim z powyższych, zależnie od sposobu wystawiania przez administrację państwa bandery statku	C

35.	<input type="radio"/>	Liczba członków załogi, która może wyjść statkiem w morze określona jest w: a) załączniku do Certyfikatu bezpieczeństwa statku towarowego lub Certyfikatu bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego, zależnie od sposobu wydawania b) certyfikacie bezpiecznej obsługi lub w jego załączniku c) certyfikacie okrętowym lub w jego załączniku	A
36.	<input type="radio"/>	Audyt to: a) usystematyzowane i niezależne badanie mające stwierdzić, czy działania odnoszące się do jakości, systemu bezpieczeństwa i ochrony są zgodne z zaplanowanymi oraz czy ustalenia te są skutecznie realizowane i pozwalają na osiągnięcie celów b) oględziny przeprowadzone przez towarzystwa klasyfikacyjne lub Administrację w celu sprawdzenia, czy statek odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa i ochrony środowiska c) porównanie stanu faktycznego z wymaganym np. przez międzynarodowe przepisy	A
37.	<input type="radio"/>	System THETIS to system informacyjny, który wspomaga: a) realizację zadań inspekcji państwa portu, zawierający dane dotyczące inspekcji państwa portu b) system informacyjny wspomagający realizację zadań inspekcji państwa portu, zawierający dane dotyczące inspekcji państwa portu, przeprowadzanych w regionie Memorandum Paryskiego c) system informacyjny wspomagający realizację zadań inspekcji państwa bandery, zawierający dane dotyczące inspekcji państwa bandery	B
38.	<input type="radio"/>	Poprzez zatrzymanie statku w wyniku inspekcji państwa portu należy rozumieć: a) zakaz uprawiania regularnej żeglugi b) zakaz kontynuowania pracy statku ze względu na wykazane uchybienia, które pojedynczo lub razem czynią statek niezdolnym do żeglugi c) zakaz wyjścia statku w morze z powodu wykrytych uchybień, które pojedynczo lub razem czynią statek niezdolnym do żeglugi	C
39.	<input type="radio"/>	Zawieszenie lub wycofanie klasy statku ze względów bezpieczeństwa, od czasu ostatniej inspekcji w regionie Memorandum Paryskiego to: a) czynnik nadrzędny do przeprowadzenia inspekcji państwa portu b) nieprzewidziana okoliczność do przeprowadzenia inspekcji państwa portu c) nie ma wpływu na przeprowadzenie inspekcji państwa portu	A