

L. p.	Pytanie	Odpowiedź	Rysunek/grafika lub uwagi
Kapitan żeglugi wielkiej-F2P2-bezpieczeństwo statku (07.12.2020)			
1.	Aktualna kopia tomu III Międzynarodowego lotniczego i morskiego poradnika poszukiwania i ratownictwa (IAMSAR) powinna znajdować się na: a. wszystkich statkach o ile administracja nie ograniczy tego wymogu dla określonych kategorii statków b. wszystkich statkach o pojemności brutto 150 i powyżej c. statkach o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej	A	
2.	Alarmy pożarowe ogłaszane są sygnałem o charakterystyce którego decyduje: a. armator b. towarzystwo klasyfikacyjne c. państwo bandery	C	
3.	Alarmy sterowania awaryjnego powinny być prowadzone według Konwencji SOLAS: a. minimum 1 raz w miesiącu b. minimum raz na 3 miesiące c. nie ma takiego wymagania	B	
4.	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	
5.	Certyfikat bezpiecznej obsługi statku określa: a. wykaz wymaganych instrukcji alarmowych i przydzielonej do ich realizacji załogi b. wykaz minimalnej obsady statku wraz z koniecznymi świadectwami i dyplomami c. wykaz urządzeń wymagających instrukcji koniecznych do bezpiecznej obsługi	B	
6.	Certyfikat bezpiecznej obsługi statku zawiera dane dotyczące: a. wykazu urządzeń wymagających instrukcji bezpiecznej obsługi b. wykazu wymaganych instrukcji alarmowych i słosowanych języków c. wykazu minimalnej obsady statku	C	
7.	Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem jest wydawany: a. dla statku i potwierdzony corocznie b. dla armatora i potwierdzany corocznie c. dla statku jeden raz w ciągu pięciu lat	C	
8.	Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem (kodeks ISM) wydawany jest: a. armatorowi maksymalnie na 5 lat i potwierdzany corocznie b. dla statku maksymalnie na 5 lat i potwierdzany w połowie okresu jego ważności c. dla statku maksymalnie na 5 lat i potwierdzany corocznie	B	
9.	Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem potwierdza, że: a. statek wypełnia wymagania Kodeksu ISM b. wyposażenie statku jest zgodne z wymogami Konwencji SOLAS c. armator wdrożył i wypełnia postanowienia Kodeksu ISM	A	
10.	Co oznacza sygnał jednoliterowy „Q”? a. „Mój statek jest zdrowy i proszę o prawo poruszania się” b. „Potrzebuję pomocy” c. „Kierujecie się ku niebezpieczeństwu”	A	
11.	Co oznacza sygnał jednoliterowy „W”? a. „Potrzebuję holownika” b. „Jestem niezdolny do ruchu” c. „Potrzebuję pomocy medycznej”	C	
12.	Co to jest "obszar specjalny"? a. akwen, który z przyczyn oceanograficznych i ekologicznych podlega szczególnej ochronie przed zanieczyszczeniem b. akwen, przeznaczony dla okresowych ćwiczeń marynarki wojennej c. akwen, na którym ruch statków jest ograniczony ze względu na niebezpieczeństwa nawigacyjne d. akwen, na którym czasowo zawieszono obowiązujące przepisy	A	

13.	Czy numer IMO powinien być naniesiony trwale na konstrukcji statku?		B	
	a. jeśli taki jest wymóg instytucji klasyfikacyjnej			
	b. tak, w miejscach określonych szczegółowymi przepisami			
	c. nie ma takiego wymagania			
14.	Czy sporządzanie planu podróży wynika z przepisów?		A	
	a. tak, z zapisów Konwencji SOLAS			
	b. tak, z zapisów Konwencji COLREG			
	c. nie ma takiego wymagania			
15.	Czy stosuje się przepisy dotyczące inspekcji państw portu dla jachtów rekreacyjnych, innych niż komercyjne i statków rybackich?		C	
	a. dla statków rybackich			
	b. tak			
	c. nie			
16.	Czy uproszczone „czarne skrzynki” S-VDR mogą być montowane na statkach pasażerskich?		B	
	a. tak			
	b. nie			
	c. tak, ale tylko na niektórych			
17.	Czy w spalarni okrętowej można spalać PVC?		A	
	a. nie, chyba że statek posiada specjalny certyfikat IMO			
	b. bezwzględnie nie można			
	c. można, ale nie bliżej niż 12 Mm od ład			
18.	Czy ćwiczenia wejścia do przestrzeni zamkniętych i operacji ratunkowych dla członków załóg odpowiedzialnych za te działania zgodnie z konwencją SOLAS - III/19.3.3 powinny odbywać się co najmniej:		A	
	a. raz na 3 miesiące			
	b. raz na miesiąc			
	c. każdorazowo po wymianie członka załogi odpowiedzialnego za te działania			
19.	Designated person – według rozumienia Kodeksu ISM:		C	
	a. powinna znajdować się tylko na statku (jest członkiem załogi)			
	b. może znajdować się na łodzi lub na statku w zależności od decyzji armatora			
	c. powinna znajdować się na łodzi (jest pracownikiem lądowym armatora)			
20.	Dokument zgodności (kodeks ISM) wydawany jest:		A	
	a. armatorowi maksymalnie na 5 lat i potwierdzany corocznie			
	b. armatorowi maksymalnie na 5 lat i potwierdzany w połowie okresu jego ważności			
	c. dla statku maksymalnie na 5 lat i potwierdzany corocznie			
21.	Dokument zgodności – DoC – wydawany jest dla:		A	
	a. armatora			
	b. państwa bandery			
	c. statku			
22.	Ergonomia (nauka o pracy ludzkiej) to:		A	
	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)			
23.	Harmonizacja systemu przeglądów i wydawania świadectw/certyfikatów odbywa się na mocy:		A	
	a. protokołu 1988 do Konwencji SOLAS			
	b. przepisów o konstrukcji statków towarowych			
	c. uzgodnień pomiędzy członkami Rady IMO			
24.	Ile rozdziałów zawiera Konwencja SOLAS?		A	
	a. 12			
	b. 9			
	c. 7			
25.	Inspektorzy PSC sprawdzają statki:		B	
	a. tylko podnoszące bandery państwa portu			
	b. tylko podnoszące bandery państw obcych			
	c. wszystkie statki niezależnie od bandery			

26.	Jak często CSO lub SSO powinni przeprowadzać alarmy/ćwiczenia sprawdzające efektywność implementacji SSP na statku?	A	
	a. raz na trzy miesiące		
	b. raz na dwa tygodnie		
	c. raz na miesiąc		
	d. raz na pół roku		
27.	Jak często dokonywany jest przegląd klasowy maszynowni?	B	
	a. corocznie		
	b. co pięć lat		
	c. co trzy lata		
	d. co dwa lata		
28.	Jak często należy dokonywać przeglądu klasyfikacyjnego systemu gazu obojętnego?	A	
	a. corocznie		
	b. co pięć lat		
	c. co trzy lata		
	d. co dwa lata		
29.	Jak wg. SOLAS definiowane są statki pasażerskie?	C	
	a. statki przystosowane do przewozu pasażerów		
	b. statki posiadające miejsca specjalnie dla pasażerów w liczbie co najmniej połowy liczebności załogi		
	c. statki przewożące więcej niż 12 pasażerów		
	d. statki przewożące co najmniej 1 osobę, nie będącą członkiem załogi		
30.	Jaki gaz jest brany pod uwagę przy pomiarze efektywności energetycznej statku?	A	
	a. dwutlenek węgla (CO ₂)		
	b. tlenek węgla (CO)		
	c. dwutlenek azotu (NO ₂)		
	d. dwutlenek siarki (SO ₂)		
31.	Jakie elementy konstrukcyjne są niezbędne do otrzymania klasy lodowej?	D	
	a. odpowiednia moc maszyn, śruba napędowa w dyszy		
	b. wzmocnienie części dziobowej, dodatkowe agregaty		
	c. kształt dziobnicy, stary strumieniowe		
	d. odpowiednia moc maszyn, wzmocnienia kadłuba		
32.	Jakie statki mają obowiązek posiadania podręcznika szkoleniowego LSA?	A	
	a. wszystkie statki		
	b. tylko statki towarowe		
	c. statki o pojemności brutto 500 i powyżej		
	d. statki pasażerskie		
33.	Kadencja Rady IMO trwa:	B	
	a. 4 lata		
	b. 2 lata		
	c. 5 lat		
34.	Kodeks LSA precyzuje wymagania dla:	B	
	a. oficerów bezpieczeństwa – Safety Officer – na statkach morskich		
	b. producentów wyposażenia ratunkowego		
	c. producentów wyposażenia nawigacyjnego		
35.	Kodeks LSA zawiera:	C	
	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		
36.	Komitetem IMO jest:	B	
	a. IALA		
	b. MSC		
	c. SDC		
37.	Konserwacja statku i wyposażenia musi być prowadzona według:	C	
	a. procedur wprowadzonych przez kierownictwo statku		
	b. procedur uznanych za właściwe przez osobę odpowiedzialną za dane wyposażenie		
	c. procedur wprowadzonych przez armatora		
38.	Kto desygnuje CSO (Company Security Officer)?	D	
	a. administracja państwa bandery		
	b. czarterujący		
	c. DPA (Designated Person Ashore)		
	d. armator		
	Kto sporządza/wypełnia Declaration of Security zgodnie z zaleceniami Kodeksu ISPS?		

39.	a.	kapitan lub SSO	A	
	b.	kapitan		
	c.	SSO		
	d.	DPA (Designated Person Ashore)		
40.	Która część Kodeksu STCW jest obowiązkowa?		A	
	a.	część A		
	b.	część B		
	c.	obie części (A i B)		
	d.	obie części są tylko zaleceniami		
	Memorandum Paryskie jest to:		C	
	a.	międzynarodowe porozumienie administracji morskich państw Europy (członków Memorandum)		
	b.	międzynarodowe porozumienie administracji morskich państw Europy (członków Memorandum), Kanady i USA		
c.	międzynarodowe porozumienie administracji morskich państw Europy (członków Memorandum) i Kanady			
	Minimalny wiek osób zatrudnianych na statku w charakterze zawodowej załogi wynosi:		B	
	a.	16		
	b.	18		
c.	21			
	Minimum Safe Manning Certificate jest wystawiany:		C	
	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.	raz na 5 lat			
	Mobbing oddziałuje na załogi statków w sposób:		B	
	a.	pozytywny (motywuje do lepszej pracy)		
	b.	negatywny (uporczywe i długotrwałe nękanie pracownika mające na celu poniżenie lub ośmieszenie go)		
c.	obojętny			
	Mobbing pochyły zachodzi pomiędzy:		B	
	a.	pracownikiem i współpracownikiem (na tym samym poziomie)		
	b.	przełożonym przeciwko podwładnym		
c.	podwładnym przeciwko przełożonemu			
	Numer identyfikacyjny IMO nadawany statkom:		B	
	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			
	Obecnie masowce:		B	
	a.	muszą być budowane jako statki dwuposzyciowe		
	b.	mogą być budowane jako dwu- lub jednoposzyciowe (wybór należy do armatora)		
c.	mogą być budowane jako dwu- lub jednoposzyciowe (wybór należy do państwa bandery)			
	Ograniczenia dotyczące żeglugi masowców z pustą ładownią w stanie załadowanym dotyczą:		C	
	a.	wszystkich masowców		
	b.	masowców starszych niż 10 lat		
c.	masowców starszych niż 10 lat i dłuższych niż 150 metrów			
	Organami inspekcyjnymi kontrolującymi warunki pracy i życia marynarzy na statku są:		C	
	a.	Inspekcja Państwa Portu i Inspekcja Państwa Bandery		
	b.	Państwowa Inspekcja Pracy i inspektorzy ITF		
c.	Dyrektorzy Urzędów Morskich i Państwowa Inspekcja Pracy			
	Osoba/y wyznaczone zgodnie z wymogami Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobieganiem Zanieczyszczeniu (kodeks ISM) w celu utrzymania łączności pomiędzy armatorem a załogą statku powinna znajdować się:		C	
	a.	powinna/y znajdować na każdym statku danego armatora		
	b.	powinna/y znajdować na każdym statku i w biurze armatora		
c.	powinna znajdować się na lądzie w biurze armatora			
	Państwowa Inspekcja Pracy – PIP podlega:		C	
	a.	pracodawcy		
	b.	Ministerstwu Pracy		
c.	Sejmowi			
	Performance standards of navigational systems and equipment – są zawarte:			

52.	a.	w odpowiednich rezolucjach IMO	A	
	b.	w Konwencji SOLAS, rozdział V		
	c.	w Kodeksie Urzędzeń i Systemów Nawigacyjnych		
53.	Po stwierdzeniu poważnych zaniedbań związanych z bezpieczeństwem inspektor PSC:		B	
	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		
54.	Po wejściu na mieliznę o podłożu kamiennym napełnianie zbiorników balastowych jest:		A	
	a.	wskazane		
	b.	zabronione		
	c.	możliwe dopiero po określeniu występujących przebieg kadłuba		
55.	Po wejściu na piaszczystą mieliznę rzucenie kotwic jest:		A	
	a.	wskazane		
	b.	zabronione		
	c.	możliwe dopiero po określeniu głębokości		
56.	Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji zawodowych niezbędnych do zajmowania stanowisk nieoficerskich jest:		B	
	a.	dplom		
	b.	świadcetwo		
	c.	nie są wymagane takie potwierdzenia		
57.	Organem wykonawczym IMO jest:		A	
	a.	Rada IMO		
	b.	Sekretarz Generalny IMO		
	c.	Zgromadzenie Ogólne IMO		
58.	Pracoholizm jest stanem uzależnienia od wykonywanej pracy polegającym na tym, że pracownik traci zdolność oddzielenia spraw zawodowych od życia osobistego i polega on na:		B	
	a.	myśleniu w wolnym czasie po pracy o problemach związanych z pracą		
	b.	bezwzględny 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		
59.	Problem w przystosowaniu marynarzy do pracy polega na:		A	
	a.	ciągłej aklimatyzacji, rozłące z rodziną, zmianie stref klimatycznych, zmianie czasu pracy, nowym miejscu pracy i obcowaniu z		
	b.	zapoznaniu się z nowymi technologiami i instrukcjami związanymi z nawigacją i łącznością		
	c.	zbyt długim pobycie w morzu a zbyt krótkim urlopie		
60.	Przycisk alertu o zagrożeniu ochrony statku według SOLAS powinien być zainstalowany:		C	
	a.	w jednym dowolnym miejscu		
	b.	nie ma takich wymagań		
	c.	na mostku i co najmniej jednym innym miejscu		
61.	Przycisk alertu o zagrożeniu ochrony statku według SOLAS powinien uruchamiać alarm:		B	
	a.	na statkach znajdujących się w pobliżu		
	b.	w siedzibie armatora		
	c.	na pokładzie statku		
62.	Skuteczność opuszczenia statku przez łódź to:		A	
	a.	zdolność łodzi ratunkowej wodowanej przez swobodny spadek do oddalenia się od statku po takim wodowaniu bez użycia silnika		
	b.	zdolność łodzi ratunkowej wodowanej przez swobodny spadek do oddalenia się od statku po takim wodowaniu z użyciem silnika		
	c.	zdolność łodzi ratunkowej wodowanej przez swobodny spadek do oddalenia się od statku po takim wodowaniu z użyciem silnika z prędkością 5 węzłów		
63.	System alertu o zagrożeniu ochrony statku powinien umożliwić jego aktywację z:		C	
	a.	mostka nawigacyjnego i kabiny kapitana		
	b.	mostka nawigacyjnego i kabiny Oficera Ochrony Statku		
	c.	mostka nawigacyjnego oraz z co najmniej jednego innego miejsca		
64.	System wspomaganie decyzji kapitana statku pasażerskiego:		B	
	a.	musi być tylko w postaci drukowanej		
	b.	może być w formie systemu informatycznego		
	c.	nie jest to zdefiniowane		

65.	System wspomagania decyzji kapitana zgodny z prawidem III/29 konwencji SOLAS wymagany jest na:		
	a. wszystkich statkach o pojemności brutto 10 000 i powyżej	C	
	b. wszystkich tankowcach		
	c. wszystkich statkach pasażerskich		
66.	Szalupy ratunkowe swobodnego spadku są wymagane dla statków budowanych po 01.07.2006 przez:		
	a. Konwencję SOLAS dla statków towarowych	C	
	b. Konwencję SOLAS dla zbiornikowców		
	c. Konwencję SOLAS dla masowców		
67.	W alarmy wtargnięcia wody powinny być wyposażane tylko:		
	a. statki towarowe	B	
	b. masowce		
	c. statki pasażerskie		
68.	W ilu egzemplarzach wydaje się dokument bezpieczeństwa statku?		
	a. 5	B	
	b. 3		
	c. 2		
69.	W jakich widelkach czasowych można przeprowadzać roczny przegląd klasowy?		
	a. nie można przekroczyć daty rocznej	D	
	b. w okresie od miesiąca przed do miesiąca po dacie rocznej		
	c. nie przeprowadza się rocznych przeglądów klasowych		
70.	W przypadku gdy po kolizji statków nie następuje ich fizyczne rozejście:		
	a. można manewrować silnikiem głównym wstecz	B	
	b. manewrowanie silnikiem wstecz jest zabronione		
	c. manewrowanie silnikiem wstecz jest możliwe po poinformowaniu statku przeciwnego		
71.	W przypadku, gdy statek przechodzi pod flagę innego państwa lub zostaje sprzedany innemu właścicielowi, Zapis Historii Statku – CSR:		
	a. pozostaje na statku	A	
	b. zostaje przekazany Administracji w celu archiwizacji		
	c. pozostaje u sprzedającego statek		
72.	W przypadku wystąpienia kolizji statków:		
	a. musi bezwzględnie zostać ogłoszony alarm ogólny	C	
	b. decyzja o ogłoszeniu alarmu ogólnego jest zawsze uzależniona od subiektywnej oceny kapitana		
	c. bezwzględne ogłoszenie alarmu ogólnego jest uzależnione od zapisu w rozkładzie alarmowym		
73.	W Statkowej Księdze Zarządzania Bezpieczeństwem powinny znajdować się informacje o:		
	a. wymaganej obsadzie statku zapewniającej jego bezpieczną eksploatację	B	
	b. strukturze organizacyjnej całego przedsiębiorstwa		
	c. liczbie środków ratunkowych, które muszą znajdować się na burcie statku		
74.	W System Wspomagania Decyzji Kapitana powinny być wyposażone:		
	a. statki towarowe	C	
	b. nie ma takiego wymagania		
	c. statki pasażerskie		
75.	Według V Rozdziału Konwencji SOLAS statek jest zobowiązany do:		
	a. wysyłania jednego raportu dziennego swojemu armatorowi	A	
	b. wysyłania jednego raportu dziennego do administracji państwa bandery		
	c. nie ma przepisów wymagających od statku wysyłania jakichkolwiek raportów dziennych		
76.	Wykrycie oznacza:		
	a. zlokalizowanie rozbitków	B	
	b. zlokalizowanie rozbitków lub jednostki ratunkowej		
	c. zlokalizowanie jednostki ratunkowej		
77.	Zapis historii statku musi być przechowywany:		
	a. na statku	A	
	b. u armatora		
	c. zależy od decyzji armatora (nie jest to określone)		

78.	Zbiorowy wypadek przy pracy ma miejsce, jeśli uczestniczy(-ą) w nim:			B	
	a.	co najmniej 5 osób			
	b.	co najmniej 2 osoby			
	c.	co najmniej 6 osób			