

**Egzamin na dyplom  
Szyper klasy 1 rybołówstwa morskiego**

**Funkcja – Dbłość o statek i opieka nad ludźmi**

**Przedmiot: BHP na statkach rybackich**

Lp.	Pytania	Poprawna odpowiedź
1	<p>Czy polski pracodawca będący armatorem statku rybackiego i zatrudniający mniej niż 10 pracowników musi mieć służbę BHP?</p> <p>A) nie ma w ogóle takiego wymogu z uwagi na nadzór nad statkiem ze strony PRS i Urzędu Morskiego;</p> <p>B) tak, poprzez samodzielne wykonywanie zadań służby BHP, jeżeli posiada co najmniej średnie wykształcenie techniczne;</p> <p>C) tak - służbą BHP może być on sam jeżeli ukończy szkolenie, o którym mowa w art. 237 Kodeksu Pracy, albo może być nią jeden z pracowników posiadający wymagane uprawnienia BHP albo może być nią specjalista BHP spoza zakładu pracy;</p> <p>D) nie musi, bo wszyscy pracownicy są przeszkoleni, aby mieć prawo pływania i mają aktualne świadectwa zdrowia.</p>	C
2	<p>Kto - na mocy ustawy - kontroluje warunki pracy i życia na statku podczas postoju w porcie polskim?</p> <p>A) inspektorzy z Komisji Europejskiej;</p> <p>B) upoważniony przedstawiciel Dyrektora Urzędu Morskiego;</p> <p>C) inspektor z Urzędu Morskiego upoważniony przez Dyrektora Urzędu Morskiego oraz inspektor z Państwowej Inspekcji Pracy;</p> <p>D) państwowa Inspekcja Pracy, w obecności przedstawiciela jednej z organizacji związkowych działających w danym porcie.</p>	C
3	<p>Ochronę zdrowia i ochronę socjalną osób zatrudnionych na polskich statkach reguluje ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu. Czy ma ona zastosowanie w odniesieniu do członków załóg statków niekonwencyjnych, jakimi są statki rybackie?</p> <p>A) tak, ale z uwzględnieniem pewnych odstępstw lub odmiennych regulacji, które są wyspecyfikowane w tej ustawie;</p> <p>B) tak, ma zastosowanie w pełni, gdyż ustawa ta zrównuje całkowicie prawa i obowiązki marynarzy i rybaków;</p> <p>C) tak, bez odstępstw, gdyż w ramach Unii Europejskiej nie wolno różnicować ludzi ze względu na miejsce pracy;</p> <p>D) tak, bezwarunkowo, pomimo że Polska ratyfikowała Konwencję STCW-F później, niż uchwalono ustawę o pracy na morzu.</p>	A
4	<p>Wskaż konwencję (lub konwencje) międzynarodową mającą odniesienie do BHP w eksploatacji statku rybackiego zawijającego do portów Unii Europejskiej:</p> <p>A) Konwencja o rybołówstwie i ochronie żywych zasobów w Morzu Bałtyckim i Beltach, Gdańsk 1973;</p> <p>B) Konwencja o pracy na morzu przyjęta przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. i Konwencja Nr 152 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotycząca bezpieczeństwa i higieny pracy w przeładunkach portowych z 1981 r.;</p> <p>C) Konwencja MARPOL;</p> <p>D) Konwencja w sprawie zachowania żywych zasobów Morskich Antarktyki CCAMLR.</p>	B
5	<p>Co jest zbiorem informacji i wytycznych dla kapitana statku rybackiego na temat zasad bezpieczeństwa i higieny pracy przy prowadzeniu operacji połowowych, a także bezpieczeństwa eksploatacji statku i czynników specyficznych dla rybołówstwa, takich jak przemęczenie czy deficyt snu?</p> <p>A) Kodeks FAO/ILO/IMO cz. A;</p> <p>B) Ustawa z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim;</p> <p>C) Locja Bałtyku Południowego;</p> <p>D) Konwencja SOLAS.</p>	A

6	<p>Jaki dokument opracowany przez armatora lub kapitana statku rybackiego jest wymagany, aby chronić ich przed jednym z najpoważniejszych zarzutów w razie zaistnienia wypadku przy pracy na ich statku:</p> <p>A) stanowiskowa instrukcja bezpieczeństwa i higieny pracy;  B) deklaracja roczna do rozliczenia PIT;  C) deklaracja wyładunkowa;  D) aktualna stanowiskowa instrukcja bezpieczeństwa i higieny pracy udostępniana członkom załogi tego statku z adnotacją poszkodowanego pracownika o zapoznaniu się z tą instrukcją z datą sprzed daty wypadku.</p>	D
7	<p>Wskaż, który z wymienionych czynników nie powinien być uznany za stwarzający zagrożenie wypadkowe na statku rybackim:</p> <p>A) czynnik ludzki, np. nieuwaga, niestaranność;  B) czynnik organizacyjny, np. brak właściwych instrukcji stanowiskowych;  C) czynnik daty - wyjście w morze 13-go w piątek;  D) czynnik zewnętrzny, np. złe warunki pogodowe.</p>	C
8	<p>Co jest podstawowym obowiązkiem kapitana, gdy marynarz ulegnie wypadkowi przy pracy (po wykonaniu czynności ratowniczych i zabezpieczeniu śladów oraz dowodów):</p> <p>A) ustalenie okoliczności i przyczyn tego wypadku;  B) zwołanie zebrania załogi w celu ustalenia terminów wizyt u poszkodowanego lub jego rodziny;  C) zredagowanie wystąpienia do armatora o dobrowolną darowiznę na rzecz poszkodowanego lub jego rodziny;  D) opisanie sprawy na forum internetowym w celu zwrócenia uwagi społeczeństwa na to, jak niebezpieczny jest zawód rybaka morskiego.</p>	A
9	<p>Którego z tych działań <u>nie należy</u> wiązać z eliminowaniem zagrożenia wypadkowego na statkach rybackich:</p> <p>A) egzekwowanie od pracowników obowiązku wykonywania pracy sumiennie i starannie, stosując się do poleceń przełożonych, które dotyczą pracy, jeżeli nie są one sprzeczne z przepisami prawa morskiego lub marynarską umową o pracę;  B) wyłączenie urządzenia AIS na akwenie o niskim ryzyku wystąpienia napaści na statek i gdy nie mają zastosowania przepisy IMO lub porozumienia międzynarodowe o ochronie informacji nawigacyjnej;  C) niedopuszczenie do pracy marynarza, który nie posiada wymaganych kwalifikacji zawodowych, a także dostatecznej znajomości przepisów z zakresu BHP na statku;  D) zapewnienie na statku apteczki okrętowej i poradnika medycznego zgodnych z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Zdrowia.</p>	B
10	<p>Czy w myśl przepisów, w ramach czynności wykonywanych przez kapitana niezwłocznie po wypadku lub incydencie morskim, sporządza się szkic i opis uszkodzeń statku, a jeżeli wypadek lub incydent morski wystąpił na statku - szkic i opis miejsca tego wypadku?</p> <p>A) nie, gdyż obecnie zastępuje się tę czynność dokumentacją fotograficzną wykonaną w rozdzielczości dostępnej nawet w popularnych telefonach komórkowych;  B) nie, gdyż w warunkach morskich trudno jest wykonać tego rodzaju dokumentację w sposób estetyczny;  C) nie, chyba że zażąda tego armator po sprawdzeniu warunków polis ubezpieczeniowych;  D) tak, gdyż tego rodzaju dokumentacja wraz z innymi dowodami, dokumentami i śladami ma istotne znaczenie przy badaniu wypadków i incydentów morskich.</p>	D