

L. p.	Pytanie		Odpowiedź
Kapitan żeglugi wielkiej-F2P2-bezpieczeństwo statku			
1.	Aktualna kopia tomu III Międzynarodowego lotniczego i morskiego poradnika poszukiwania i ratownictwa (IAMSAR) powinna znajdować się na:		A
	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	
2.	Alarmy pożarowe ogłaszane są sygnałem o charakterystyce którego decyduje:		C
	a.	armator	
	b.	towarzystwo klasyfikacyjne	
	c.	państwo bandery	
3.	Alarmy sterowania awaryjnego powinny być prowadzone według Konwencji SOLAS:		B
	a.	minimum 1 raz w miesiącu	
	b.	minimum raz na 3 miesiące	
	c.	nie ma takiego wymagania	
4.	Cargo Ship Safety Certificate może być zastąpiony następującymi dokumentami:		C
	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	
5.	Certyfikat bezpiecznej obsługi statku określa:		B
	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	
6.	Certyfikat bezpiecznej obsługi statku zawiera dane dotyczące:		C
	a.	wykazu urządzeń wymagających instrukcji bezpiecznej obsługi	
	b.	wykazu wymaganych instrukcji alarmowych i stosowanych języków	
	c.	wykazu minimalnej obsady statku	
7.	Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem jest wydawany:		C
	a.	dla statku i potwierdzony corocznie	
	b.	dla armatora i potwierdzany corocznie	
	c.	dla statku jeden raz w ciągu pięciu lat	
8.	Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem (kodeks ISM) wydawany jest:		B
	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	
9.	Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem potwierdza, że:		A
	a.	statek wypełnia wymagania Kodeksu ISM	
	b.	wyposażenie statku jest zgodne z wymogami Konwencji SOLAS	

	c.	armator wdrożył i wypełnia postanowienia Kodeksu ISM	
10.		Co oznacza sygnał jednoliterowy „Q”?	
	a.	„Mój statek jest zdrowy i proszę o prawo poruszania się”	A
	b.	„Potrzebuję pomocy”	
	c.	„Kierujecie się ku niebezpieczeństwu”	
11.		Co oznacza sygnał jednoliterowy „W”?	
	a.	„Potrzebuję holownika”	C
	b.	„Jestem niezdolny do ruchu”	
	c.	„Potrzebuję pomocy medycznej”	
12.		Co to jest "obszar specjalny" w rozumieniu Konwencji MARPOL?	
	a.	akwen, który z przyczyn oceanograficznych i ekologicznych podlega szczególnej ochronie przed zanieczyszczeniem	A
	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	
13.		Czy numer IMO powinien być naniesiony trwale na konstrukcji statku?	
	a.	jeśli taki jest wymóg instytucji klasyfikacyjnej	B
	b.	tak, w miejscach określonych szczegółowymi przepisami	
	c.	nie ma takiego wymagania	
14.		Czy sporządzanie planu podróży wynika z przepisów?	
	a.	tak, z zapisów Konwencji SOLAS	A
	b.	tak, z zapisów Konwencji COLREG	
	c.	nie ma takiego wymagania	
	d.	wynika z przepisów wewnętrznych armatora	
15.		Czy stosuje się przepisy dotyczące inspekcji państw portu dla jachtów rekreacyjnych, innych niż komercyjne i statków rybackich?	
	a.	dla statków rybackich	C
	b.	tak	
	c.	nie	
16.		Czy uproszczone „czarne skrzynki” S-VDR mogą być montowane na statkach pasażerskich?	
	a.	tak	B
	b.	nie	
	c.	tak, ale tylko na niektórych	
17.		Czy w spalarni okrętowej można spalać PVC?	
	a.	nie, chyba że statek posiada specjalny certyfikat IMO	A
	b.	bezwzględnie nie można	
	c.	można, ale nie bliżej niż 12 Mm od lądu	
	d.	można, ale popiół należy bezwzględnie zdać na ląd	
18.		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.	raz na 2 miesiące	A
	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.	15	
	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	
27.	Jak często dokonywany jest przegląd klasowy maszynowni?		B
	a.	corocznie	
	b.	co pięć lat	
	c.	co trzy lata	
	Jak często należy dokonywać przeglądu klasyfikacyjnego systemu gazu obojętnego?		
	a.	corocznie	

28.	b.	co pięć lat	A
	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	
30.	d.	statki przewożące co najmniej 1 osobę, nie będącą członkiem załogi	A
	Jaki gaz jest brany pod uwagę przy pomiarze efektywności energetycznej statku?		
	a.	dwutlenek węgla (CO <sub>2</sub> )	
	b.	tlenek węgla (CO)	
31.	c.	dwutlenek azotu (NO <sub>2</sub> )	D
	d.	dwutlenek siarki (SO <sub>2</sub> )	
	Jakie elementy konstrukcyjne są niezbędne do otrzymania klasy lodowej?		
	a.	odpowiednia moc maszyn, śruba napędowa w dyszy	
32.	b.	wzmocnienie części dziobowej, dodatkowe agregaty	A
	c.	kształt dziobnicy, stary strumieniowe	
	d.	odpowiednia moc maszyn, wzmocnienia kadłuba	
	Jakie statki mają obowiązek posiadania podręcznika szkoleniowego LSA?		
33.	a.	wszystkie statki	B
	b.	tylko statki towarowe	
	c.	statki o pojemności brutto 500 i powyżej	
	d.	statki pasażerskie	
34.	Kadencja Rady IMO trwa:		B
	a.	4 lata	
	b.	2 lata	
	c.	5 lat	
35.	Kodeks LSA precyzuje wymagania dla:		C
	a.	oficerów bezpieczeństwa – Safety Officer – na statkach morskich	
	b.	producentów wyposażenia ratunkowego	
	c.	producentów wyposażenia nawigacyjnego	
36.	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	
37.	Komitetem IMO jest:		B
	a.	IALA	
	b.	MSC	
	c.	SDC	
38.	Konservacja 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	
39.	Kto sporządza/wypełnia Declaration of Security zgodnie z zaleceniami Kodeksu ISPS?		A
	a.	kapitan lub SSO	
	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	
41.	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	
42.	Minimalny wiek osób zatrudnianych na statku w charakterze zawodowej załogi wynosi w świetle przepisów krajowych:		B
	a.	16	
	b.	18	
	c.	21	
43.	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	
44.	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	
45.	Mobbing pochyły zachodzi pomiędzy:		B
	a.	pracownikiem i współpracownikiem (na tym samym poziomie)	
	b.	przełożonym przeciwko podwładnym	
	c.	podwładnym przeciwko przełożonemu	
46.	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	
47.	Obecnie masowce:		R
	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:		
48.	a.	wszystkich masowców	C
	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:		
49.	a.	Inspekcja Państwa Portu i Inspekcja Państwa Bandery	C
	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:		
50.	a.	powinna/y znajdować na każdym statku danego armatora	C
	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:		
51.	a.	pracodawcy	C
	b.	Ministerstwu Pracy	
	c.	Sejmowi	
	<i>Performance standards of navigational systems and equipment</i> – są zawarte:		
52.	a.	w odpowiednich rezolucjach IMO	A
	b.	w Konwencji SOLAS, rozdział V	
	c.	w Kodeksie Urządzeń i Systemów Nawigacyjnych	
	Po stwierdzeniu poważnych zaniedbań związanych z bezpieczeństwem inspektor PSC:		
53.	a.	nie ma prawa wydawania decyzji o zatrzymaniu statku	B
	b.	może zatrzymać statek do momentu usunięcia zaniedbań	
	c.	nie może zatrzymać statku, a jedynie podać termin usunięcia zaniedbań	
	Po wejściu na mieliznę o podłożu kamiennym napełnianie zbiorników balastowych jest:		
54.	a.	wskazane	A
	b.	zabronione	
	c.	możliwe dopiero po określeniu występujących przebieg kadłuba	
	Po wejściu na piaszczystą mieliznę rzucenie kotwic jest:		
55.	a.	wskazane	A
	b.	zabronione	
	c.	możliwe dopiero po określeniu głębokości	
	Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji zawodowych niezbędnych do zajmowania stanowisk nieoficerskich jest:		
56.	a.	dplom	B
	b.	świadcstwo	
	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.	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	
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 nową kulturą	
	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 wspomagania 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:		C
	a.	wszystkich statkach o pojemności brutto 10 000 i powyżej	
	b.	wszystkich tankowcach	
	c.	wszystkich statkach pasażerskich	
Szalupy ratunkowe swobodnego spadku są wymagane dla statków budowanych po 01.07.2006 przez:			

66.	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:		B
	a.	statki towarowe	
	b.	masowce oraz staki inne niż masowce, jeśli są jednoposzyciowe	
	c.	statki pasażerskie	
68.	W ilu egzemplarzach wydaje się dokument bezpieczeństwa statku?		B
	a.	5	
	b.	3	
	c.	2	
69.	W jakich widełkach czasowych można przeprowadzać roczny przegląd klasowy?		D
	a.	nie można przekroczyć daty rocznej	
	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:		B
	a.	można manewrować silnikiem głównym wstecz	
	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
	a.	pozostaje na statku	
	b.	zostaje przekazany Administracji w celu archiwizacji	
	c.	pozostaje u sprzedającego statek	
72.	W przypadku wystąpienia kolizji statków:		C
	a.	musi bezwzględnie zostać ogłoszony alarm ogólny	
	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:		B
	a.	wymaganej obsadzie statku zapewniającej jego bezpieczną eksploatację	
	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:		C
	a.	statki towarowe	
	b.	nie ma takiego wymagania	
	c.	statki pasażerskie	
75.	Według V Rozdziału Konwencji SOLAS statek jest zobowiązany do:		A
	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	
	Wykrycie oznacza:		
76.	a.	zlokalizowanie rozbitków	B
	b.	zlokalizowanie rozbitków lub jednostki ratunkowej	
	c.	zlokalizowanie jednostki ratunkowej	
	Zapis historii statku musi być przechowywany:		
77.	a.	na statku	A
	b.	u armatora	
	c.	zależy od decyzji armatora (nie jest to określone)	
	Zbiorowy wypadek przy pracy ma miejsce, jeśli uczestniczy(-ą) w nim:		
78.	a.	co najmniej 5 osób	B
	b.	co najmniej 2 osoby	
	c.	co najmniej 6 osób	
	ISPS. Deklaracja ochrony (Declaration of Security):		
79.	a.	powinna być przekazana do regionalnego punktu kontaktowego 24 godz. przed przybyciem	C
	b.	powinna być przekazana do regionalnego punktu kontaktowego 72 godz. przed przybyciem	
	c.	jest podpisywana w porcie przez oficerów ochrony: obiektu portowego i statku	
	d.	jest składana przez oficera ochrony armatora do oficera ochrony portu	
	Osoby nieposiadające odpowiedniego dyplomu lub świadectwa mogą otrzymać zezwolenie wydane przez dyrektora urzędu morskigo na zajmowanie określonego stanowiska:		
80.	a.	na czas dojścia do wskazanego portu	B
	b.	na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy	
	c.	na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy	
	Awaryjne źródło energii elektrycznej na statku towarowym powinno zapewnić oświetlenie awaryjne świateł nawigacyjnych, instalacji radiowej i środków łączności wewnętrznej przez okres:		
81.	a.	3 godzin	B
	b.	18 godzin	
	c.	36 godzin	
	Administracja bandery statku może przedłużyć okres wymaganej kontroli technicznej pneumatycznych tratw ratunkowych i pneumatycznych pasów ratunkowych (w uznanej stacji obsługi):		
82.	a.	do 17 miesięcy	A
	b.	do 24 miesięcy	
	c.	do 36 miesięcy	
	Zawieszenie lub wycofanie klasy statku ze względów bezpieczeństwa, od czasu ostatniej inspekcji w regionie Memorandum Paryskiego:		
83.	a.	to czynnik nadrzędny do przeprowadzenia inspekcji państwa portu	A
	b.	to nieprzewidziana okoliczność do przeprowadzenia inspekcji państwa portu	
	c.	nie ma wpływu na przeprowadzenie inspekcji państwa portu	
	Zgodnie z Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), 1974 pasażerem jest każda osoba oprócz:		
84.	a.	kapitana i członków załogi	C
	b.	kapitana i członków załogi oraz dzieci	
	c.	kapitana i członków załogi oraz dzieci w wieku poniżej 1 roku	

85	Zgodnie z postanowieniami Międzynarodowych Przepisów Zdrowotnych (IHR, 2005) „wektor” stanowiący zagrożenie dla zdrowia publicznego oznacza:		
	a	osobę zainfekowaną	B
	b.	owada lub inne zwierzę, które przenosi czynniki zakaźne	
	c.	skażony środek lokomocji w tym statek morski	
86	Jeśli na statku wystąpił jakiegokolwiek przypadek choroby, co do której istnieje podejrzenie, że jest chorobą zakaźną to kapitan powinien podać w Załączniku do Morskiej Deklaracji Zdrowia dane osób:		
	a	aktualnie chorych na pokładzie statku	D
	b.	osób, które wyzdrowiały lub zostały chore ewakuowane	
	c.	osób, które zmarły na pokładzie statku z przyczyny innej niż wypadek	
	d.	wszystkich powyższych	
87	Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem (SMC) może być wystawiony lub potwierdzony, jeśli:		
	a	niezgodność duża nie została usunięta	C
	b.	niezgodność duża nie została usunięta, ale uzgodniono działania korekcyjne	
	c	niezgodność nie została zamknięta, ale uzgodniono działania korekcyjne	
	d.	niezgodność nie została zamknięta	
88	Armator jest obowiązany dostarczyć członkom załogi statku środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze:		
	a	nieodpłatnie – i środki te są własnością marynarza	B
	b.	nieodpłatnie – i środki te są własnością armatora	
	c	odpłatnie	
89	Linie talii używanych do wodowania jednostek ratunkowych powinny być:		
	a	Wzajemnie przestawianie w odstępach czasu nie dłuższych niż 30 miesięcy	B
	b.	Poddawane okresowej inspekcji i wymieniane nie rzadziej niż co 5 lat	
	c	Wymieniane co 30 miesięcy	
90	Podczas inspekcji PSC w regionie Memorandum Paryskiego PSC, każde z uchybień stwierdzonych na statku skutkuje przypisaniem mu 1 punktu. Uchybienia z obszaru Kodeksu ISM skutkują:		
	a	przypisaniem również 1 pkt	C
	b.	przypisaniem 2 pkt	
	c	przypisaniem 5 pkt	
91	SOLAS. Ćwiczenia wejścia do przestrzeni zamkniętych i operacji ratunkowych dla członków załóg odpowiedzialnych za te działania powinny odbywać się co najmniej:		
	a	raz na 3 miesiące	C
	b.	raz na miesiąc	
	c	raz na 2 miesiące	