

L. p.	
1.	Aktualna (IAMSAL
	a.
	b.
	c.
2.	Alarmy p
	a.
	b.
	c.
3.	Alarmy s
	a.
	b.
	c.
4.	<i>Cargo S</i>
	a.
	b.
	c.
5.	Certyfika
	a.
	b.
	c.
	Certyfika

6.	a.
	b.
	c.
7.	Certyfika
	a.
	b.
	c.
8.	Certyfika
	a.
	b.
	c.
9.	Certyfika
	a.
	b.
	c.
10.	Co ozna
	a.
	b.
	c.
11.	Co ozna
	a.
	b.
	c.
	Co to je
	a.

12.	b.
	c.
	d.
13.	Czy nun
	a.
	b.
	c.
14.	Czy spo
	a.
	b.
	c.
	d.
15.	Czy stoś
	a.
	b.
	c.
16.	Czy upr
	a.
	b.
	c.
17.	Czy w s
	a.
	b.
	c.
	d.
18.	Ćwiczer za te dz
	a.
	b.

	c.
19.	Designa
	a.
	b.
	c.
20.	Dokume
	a.
	b.
	c.
21.	Dokume
	a.
	b.
	c.
22.	Ergonor
	a.
	b.
	c.
23.	Harmon
	a.
	b.
	c.
24.	Ile rozd
	a.
	b.
	c.

	d.
25.	Inspektor
	a.
	b.
	c.
26.	Jak często
	a.
	b.
	c.
	d.
27.	Jak często
	a.
	b.
	c.
	d.
28.	Jak często
	a.
	b.
	c.
	d.
29.	Jak wg.
	a.
	b.
	c.
	d.
30.	Jaki gaz
	a.
	b.
	c.
	d.

31.	Jakie ele
	a.
	b.
	c.
	d.
32.	Jakie sta
	a.
	b.
	c.
	d.
33.	Kadencj
	a.
	b.
	c.
34.	Kodeks
	a.
	b.
	c.
35.	Kodeks
	a.
	b.
	c.
36.	Komitete
	a.
	b.
	c.
	Konserv

37.	a.
	b.
	c.
38.	Kto desy
	a.
	b.
	c.
	d.
39.	Kto spo
	a.
	b.
	c.
	d.
40.	Która cz
	a.
	b.
	c.
	d.
41.	Memora
	a.
	b.
	c.
42.	Minimal
	a.
	b.
	c.
	<i>Minimur</i>
	a.

43.	b.
	c.
44.	Mobbing
	a.
	b.
	c.
45.	Mobbing
	a.
	b.
	c.
46.	Numer i
	a.
	b.
	c.
47.	Obecnie
	a.
	b.
	c.
48.	Ogranic
	a.
	b.
	c.
49.	Organar
	a.
	b.

	c.
50.	Osoba/y Eksploatacja pomiedzy
	a.
	b.
	c.
51.	Państwo
	a.
	b.
	c.
52.	<i>Perform</i>
	a.
	b.
	c.
53.	Po stwie
	a.
	b.
	c.
54.	Po wejś
	a.
	b.
	c.
55.	Po wejś
	a.
	b.

	c.
56.	Potwierc
	a.
	b.
	c.
57.	Organer
	a.
	b.
	c.
58.	Pracohc zdolność
	a.
	b.
	c.
59.	Problem
	a.
	b.
	c.
60.	Przycisk
	a.
	b.
	c.
61.	Przycisk
	a.
	b.
	c.

62.	Skutezcz
	a.
	b.
	c.
63.	System
	a.
	b.
	c.
64.	System
	a.
	b.
	c.
65.	System
	a.
	b.
	c.
66.	Szalupy
	a.
	b.
	c.
67.	W alarm
	a.
	b.
	c.

68.	W ilu eg
	a.
	b.
	c.
69.	W jakim
	a.
	b.
	c.
	d.
70.	W przyp
	a.
	b.
	c.
71.	W przyp Zapis Hi
	a.
	b.
	c.
72.	W przyp
	a.
	b.
	c.
73.	W Statk
	a.
	b.
	c.

74.	W Systemie
	a.
	b.
	c.
75.	Według
	a.
	b.
	c.
76.	Wykryci
	a.
	b.
	c.
77.	Zapis hi
	a.
	b.
	c.
78.	Zbiorow
	a.
	b.
	c.
79	ISPS. D
	a.
	b.
	c.
	d.
	Osoby n dyrektor

80	a.
	b.
	c.
81	Awaryjn nawigac
	a
	b.
	c.
82	Adminis ratunko
	a
	b.
	c.
83	Zawiesz regionie
	a
	b.
	c.
84	Zgodnie
	a
	b.
	c.
85	Zgodnie zagroże
	a
	b.
	c.

86	Jeśli na zakażna
	a
	b.
	c.
	d.
87	Certyfika
	a
	b.
	c
	d.
88	Armator
	a
	b.
	c
89	Linie tali
	a
	b.
	c
90	Podczas statku s
	a
	b.
	c
91	SOLAS. odpowie
	a
	b.
	c

Pytanie

Kapitan żeglugi wielkiej-F2P2-bezpieczeństwo sta

a kopia tomu III Międzynarodowego lotniczego i morskiego poradnika poszukiwania i ratownictwa R) powinna znajdować się na:

wszystkich statkach o ile administracja nie ograniczy tego wymogu dla określonych kategorii statków

wszystkich statkach o pojemności brutto 150 i powyżej

statkach o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej

pożarowe ogłaszane są sygnałem o charakterystyce którego decyduje:

armator

towarzystwo klasyfikacyjne

państwo bandery

sterowania awaryjnego powinny być prowadzone według Konwencji SOLAS:

minimum 1 raz w miesiącu

minimum raz na 3 miesiące

nie ma takiego wymagania

Ship Safety Certificate może być zastąpiony następującymi dokumentami:

Document of Compliance, Cargo Ship Safety Radio Certificate, Cargo Ship Safety Equipment Certificate

Cargo Ship Safety Construction Certificate, Cargo Ship Safety Radio Certificate, Certificate of Class

Cargo Ship Safety Construction Certificate, Cargo Ship Safety Radio Certificate, Cargo Ship Safety Equipment Certificate

at bezpiecznej obsługi statku określa:

wykaz wymaganych instrukcji alarmowych i przydzielonej do ich realizacji załogi

wykaz minimalnej obsady statku wraz z koniecznymi świadectwami i dyplomami

wykaz urządzeń wymagających instrukcji koniecznych do bezpiecznej obsługi

at bezpiecznej obsługi statku zawiera dane dotyczące:

wykazu urządzeń wymagających instrukcji bezpiecznej obsługi
wykazu wymaganych instrukcji alarmowych i stosowanych języków
wykazu minimalnej obsady statku
at zarządzania bezpieczeństwem jest wydawany:
dla statku i potwierdzony corocznie
dla armatora i potwierdzany corocznie
dla statku jeden raz w ciągu pięciu lat
at zarządzania bezpieczeństwem (kodeks ISM) wydawany jest:
armatorowi maksymalnie na 5 lat i potwierdzany corocznie
dla statku maksymalnie na 5 lat i potwierdzany w połowie okresu jego ważności
dla statku maksymalnie na 5 lat i potwierdzany corocznie
at zarządzania bezpieczeństwem potwierdza, że:
statek wypełnia wymagania Kodeksu ISM
wyposażenie statku jest zgodne z wymogami Konwencji SOLAS
armator wdrożył i wypełnia postanowienia Kodeksu ISM
icza sygnał jednoliterowy „Q”?
„Mój statek jest zdrowy i proszę o prawo poruszania się”
„Potrzebuję pomocy”
„Kierujecie się ku niebezpieczeństwu”
icza sygnał jednoliterowy „W”?
„Potrzebuję holownika”
„Jestem niezdolny do ruchu”
„Potrzebuję pomocy medycznej”
st "obszar specjalny" w rozumieniu Konwencji MARPOL?
akwen, który z przyczyn oceanograficznych i ekologicznych podlega szczególnej ochronie przed zani

akwen, przeznaczony dla okresowych ćwiczeń marynarki wojennej
akwen, na którym ruch statków jest ograniczony ze względu na niebezpieczeństwa nawigacyjne
akwen, na którym czasowo zawieszono obowiązujące przepisy
ner IMO powinien być naniesiony trwale na konstrukcji statku?
jeśli taki jest wymóg instytucji klasyfikacyjnej
tak, w miejscach określonych szczegółowymi przepisami
nie ma takiego wymagania
rzządzanie planu podróży wynika z przepisów?
tak, z zapisów Konwencji SOLAS
tak, z zapisów Konwencji COLREG
nie ma takiego wymagania
wynika z przepisów wewnętrznych armatora
suje się przepisy dotyczące inspekcji państw portu dla jachtów rekreacyjnych, innych niż komercyjne
dla statków rybackich
tak
nie
oszczone „czarne skrzynki” S-VDR mogą być montowane na statkach pasażerskich?
tak
nie
tak, ale tylko na niektórych
palarnie okrętowej można spalać PVC?
nie, chyba że statek posiada specjalny certyfikat IMO
bezwzględnie nie można
można, ale nie bliżej niż 12 Mm od lądu
można, ale popiół należy bezwzględnie zdać na ląd
ia wejścia do przestrzeni zamkniętych i operacji ratunkowych dla członków załóg odpowiedzialnych
iałania zgodnie z konwencją SOLAS - III/19.3.3 powinny odbywać się co najmniej:
raz na 2 miesiące
raz na miesiąc

każdorazowo po wymianie członka załogi odpowiedzialnego za te działania
ited person – według rozumienia Kodeksu ISM:
powinna znajdować się tylko na statku (jest członkiem załogi)
może znajdować się na lądzie lub na statku w zależności od decyzji armatora
powinna znajdować się na lądzie (jest pracownikiem lądowym armatora)
ent zgodności (kodeks ISM) wydawany jest:
armatorowi maksymalnie na 5 lat i potwierdzany corocznie
armatorowi maksymalnie na 5 lat i potwierdzany w połowie okresu jego ważności
dla statku maksymalnie na 5 lat i potwierdzany corocznie
ent zgodności – DoC – wydawany jest dla:
armatora
państwa bandery
statku
nia (nauka o pracy ludzkiej) to:
dyscyplina wiedzy zajmująca się zasadami i metodami dostosowania warunków pracy do właściwości fizycznych i psychicznych człowieka
dyscyplina wiedzy zajmująca się sposobem umiętnego przyswajania wiedzy
dyscyplina zajmująca się współczesnymi sposobami przekazywania wiedzy (nauczania)
izacja systemu przeglądów i wydawania świadectw/certyfikatów odbywa się na mocy:
protokołu 1988 do Konwencji SOLAS
przepisów o konstrukcji statków towarowych
uzgodnień pomiędzy członkami Rady IMO
ziałów zawiera Konwencja SOLAS?
15
9
7

5
orzy PSC sprawdzają statki:
tylko podnoszące bandery państwa portu
tylko podnoszące bandery państw obcych
wszystkie statki niezależnie od bandery
sto CSO lub SSO powinni przeprowadzać alarmy/ćwiczenia sprawdzające efektywność implementacji
raz na trzy miesiące
raz na dwa tygodnie
raz na miesiąc
raz na pół roku
sto dokonywany jest przegląd klasowy maszynowni?
corocznie
co pięć lat
co trzy lata
co dwa lata
sto należy dokonywać przeglądu klasyfikacyjnego systemu gazu obojętnego?
corocznie
co pięć lat
co trzy lata
co dwa lata
SOLAS definiowane są statki pasażerskie?
statki przystosowane do przewozu pasażerów
statki posiadające miejsca specjalnie dla pasażerów w liczbie co najmniej połowy liczebności załogi
statki przewożące więcej niż 12 pasażerów
statki przewożące co najmniej 1 osobę, nie będącą członkiem załogi
: jest brany pod uwagę przy pomiarze efektywności energetycznej statku?
dwutlenek węgla (CO ₂)
tlenek węgla (CO)
dwutlenek azotu (NO ₂)
dwutlenek siarki (SO ₂)

elementy konstrukcyjne są niezbędne do otrzymania klasy lodowej?
odpowiednia moc maszyn, śruba napędowa w dyszy
wzmocnienie części dziobowej, dodatkowe agregaty
kształt dziobnicy, stary strumieniowe
odpowiednia moc maszyn, wzmocnienia kadłuba
statki mają obowiązek posiadania podręcznika szkoleniowego LSA?
wszystkie statki
tylko statki towarowe
statki o pojemności brutto 500 i powyżej
statki pasażerskie
a Rady IMO trwa:
4 lata
2 lata
5 lat
LSA precyzuje wymagania dla:
oficerów bezpieczeństwa – Safety Officer – na statkach morskich
producentów wyposażenia ratunkowego
producentów wyposażenia nawigacyjnego
LSA zawiera:
wykaz środków ratunkowych wymaganych na statkach morskich
ogólnie wykaz środków ratunkowych wykorzystywanych na morzu
parametry techniczno-eksploatacyjne, które muszą być spełniane przez środki ratunkowe
tem IMO jest:
IALA
MSC
SDC
ocena statku i wyposażenia musi być prowadzona według:

procedur wprowadzonych przez kierownictwo statku
procedur uznanych za właściwe przez osobę odpowiedzialną za dane wyposażenie
procedur wprowadzonych przez armatora
Wymaga CSO (Company Security Officer)?
administracja państwa bandery
czarterujący
DPA (Designated Person Ashore)
armator
Kto podpisuje/wypełnia Declaration of Security zgodnie z zaleceniami Kodeksu ISPS?
kapitan lub SSO
kapitan
SSO
DPA (Designated Person Ashore)
Czy część Kodeksu STCW jest obowiązkowa?
część A
część B
obie części (A i B)
obie części są tylko zaleceniami
Co to jest Deklaracja Paryska?
międzynarodowe porozumienie administracji morskich państw Europy (członków Memorandum)
międzynarodowe porozumienie administracji morskich państw Europy (członków Memorandum), Kan
międzynarodowe porozumienie administracji morskich państw Europy (członków Memorandum) i Kan
Jaki wiek osób zatrudnianych na statku w charakterze zawodowej załogi wynosi w świetle przepisów krajowych?
16
18
21
Co to jest Safe Manning Certificate?
Safe Manning Certificate jest wystawiany:
na 5 lat i wymaga jednego potwierdzenia (między 24 a 36 miesiącem)

na 5 lat i wymaga corocznego potwierdzania (+/- 3 miesiące od każdej rocznicy)
raz na 5 lat
g oddziałuje na załogi statków w sposób:
pozytywny (motywuje do lepszej pracy)
negatywny (uporczywe i długotrwałe nękanie pracownika mające na celu poniżenie lub ośmieszenie g
obojętny
g pochyły zachodzi pomiędzy:
pracownikiem i współpracownikiem (na tym samym poziomie)
przełożonym przeciwko podwładnym
podwładnym przeciwko przełożonemu
dentyfikacyjny IMO nadawany statkom:
może zostać przyznany innym statkom w przypadku zmiany bandery
nie zmienia się przez cały okres życia statku, niezależnie od zmiany jego rejestracji, pojemności brutto
po określonym czasie numer zostaje skancelowany
g masowce:
muszą być budowane jako statki dwuposzyciowe
mogą być budowane jako dwu- lub jednoposzyciowe (wybór należy do armatora)
mogą być budowane jako dwu- lub jednoposzyciowe (wybór należy do państwa bandery)
zenia dotyczące żeglugi masowców z pustą ładownią w stanie załadowanym dotyczą:
wszystkich masowców
masowców starszych niż 10 lat
masowców starszych niż 10 lat i dłuższych niż 150 metrów
ni inspekcyjnymi kontrolującymi warunki pracy i życia marynarzy na statku są:
Inspekcja Państwa Portu i Inspekcja Państwa Bandery
Państwowa Inspekcja Pracy i inspektorzy ITF

Dyrektorzy Urzędów Morskich i Państwowa Inspekcja Pracy
/ wyznaczone zgodnie z wymogami Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną tacją Statków i Zapobieganiem Zanieczyszczeniu (kodeks ISM) w celu utrzymania łączności zy armatorem a załogą statku powinna znajdować się:
powinna/y znajdować na każdym statku danego armatora
powinna/y znajdować na każdym statku i w biurze armatora
powinna znajdować się na lądzie w biurze armatora
owa Inspekcja Pracy – PIP podlega:
pracodawcy
Ministerstwu Pracy
Sejmowi
<i>ance standards of navigational systems and equipment</i> – są zawarte:
w odpowiednich rezolucjach IMO
w Konwencji SOLAS, rozdział V
w Kodeksie Urządzeń i Systemów Nawigacyjnych
ordzeniu poważnych zaniedbań związanych z bezpieczeństwem inspektor PSC:
nie ma prawa wydawania decyzji o zatrzymaniu statku
może zatrzymać statek do momentu usunięcia zaniedbań
nie może zatrzymać statku, a jedynie podać termin usunięcia zaniedbań
ciu na mieliznę o podłożu kamiennym napełnianie zbiorników balastowych jest:
wskazane
zabronione
możliwe dopiero po określeniu występujących przebieg kadłuba
ciu na piaszczystą mieliznę rzucenie kotwic jest:
wskazane
zabronione

możliwe dopiero po określeniu głębokości
zaniem posiadania kwalifikacji zawodowych niezbędnych do zajmowania stanowisk nieoficerskich jest
dyplom
świadcstwo
nie są wymagane takie potwierdzenia
n wykonawczym IMO jest:
Rada IMO
Sekretarz Generalny IMO
Zgromadzenie Ogólne IMO
olizm jest stanem uzależnienia od wykonywanej pracy polegającym na tym, że pracownik traci
ć oddzielenia spraw zawodowych od życia osobistego i polega on na:
myśleniu w wolnym czasie po pracy o problemach związanych z pracą
bezwzględny podporządkowaniu życia osobistego pracy zawodowej kosztem rodziny, urlopu i prywatności
przychodzeniu do pracy na 8 godzin i umiejętności odizolowania się od problemów związanych z pracą
i w przystosowaniu marynarzy do pracy polega na:
ciągłej aklimatyzacji, rozłące z rodziną, zmianie stref klimatycznych, zmianie czasu pracy, nowym miejscami
zapoznaniu się z nowymi technologiami i instrukcjami związanymi z nawigacją i łącznością
zbyt długim pobycie w morzu a zbyt krótkim urlopie
o alertu o zagrożeniu ochrony statku według SOLAS powinien być zainstalowany:
w jednym dowolnym miejscu
nie ma takich wymagań
na mostku i co najmniej jednym innym miejscu
o alertu o zagrożeniu ochrony statku według SOLAS powinien uruchamiać alarm:
na statkach znajdujących się w pobliżu
w siedzibie armatora
na pokładzie statku

ność opuszczenia statku przez łódź to:
zdolność łodzi ratunkowej wodowanej przez swobodny spadek do oddalenia się od statku po takim wodowaniu bez użycia silnika
zdolność łodzi ratunkowej wodowanej przez swobodny spadek do oddalenia się od statku po takim wodowaniu z użyciem silnika
zdolność łodzi ratunkowej wodowanej przez swobodny spadek do oddalenia się od statku po takim wodowaniu z użyciem silnika z prędkością 5 węzłów
alertu o zagrożeniu ochrony statku powinien umożliwić jego aktywację z:
mostka nawigacyjnego i kabiny kapitana
mostka nawigacyjnego i kabiny Oficera Ochrony Statku
mostka nawigacyjnego oraz z co najmniej jednego innego miejsca
wspomagania decyzji kapitana statku pasażerskiego:
musi być tylko w postaci drukowanej
może być w formie systemu informatycznego
nie jest to zdefiniowane
wspomagania decyzji kapitana zgodny z prawidem III/29 konwencji SOLAS wymagany jest na:
wszystkich statkach o pojemności brutto 10 000 i powyżej
wszystkich tankowcach
wszystkich statkach pasażerskich
ratunkowe swobodnego spadku są wymagane dla statków budowanych po 01.07.2006 przez:
Konwencję SOLAS dla statków towarowych
Konwencję SOLAS dla zbiornikowców
Konwencję SOLAS dla masowców
ty wtargnięcia wody powinny być wyposażane tylko:
statki towarowe
masowce oraz staki inne niż masowce, jeśli są jednoposzyciowe
statki pasażerskie

Wzemplarzach wydaje się dokument bezpieczeństwa statku?
5
3
2
W widełkach czasowych można przeprowadzać roczny przegląd klasowy?
nie można przekroczyć daty rocznej
w okresie od miesiąca przed do miesiąca po dacie rocznej
nie przeprowadza się rocznych przeglądów klasowych
w okresie od trzech miesięcy przed do trzech miesięcy po dacie rocznej
W przypadku gdy po kolizji statków nie następuje ich fizyczne rozejście:
można manewrować silnikiem głównym wstecz
manewrowanie silnikiem wstecz jest zabronione
manewrowanie silnikiem wstecz jest możliwe po poinformowaniu statku przeciwnego
W przypadku, gdy statek przechodzi pod flagę innego państwa lub zostaje sprzedany innemu właścicielowi, historia Statku – CSR:
pozostaje na statku
zostaje przekazany Administracji w celu archiwizacji
pozostaje u sprzedającego statek
W przypadku wystąpienia kolizji statków:
musi bezwzględnie zostać ogłoszony alarm ogólny
decyzja o ogłoszeniu alarmu ogólnego jest zawsze uzależniona od subiektywnej oceny kapitana
bezwzględne ogłoszenie alarmu ogólnego jest uzależnione od zapisu w rozkładzie alarmowym
W Księdze Zarządzania Bezpieczeństwem powinny znajdować się informacje o:
wymaganej obsadzie statku zapewniającej jego bezpieczną eksploatację
strukturze organizacyjnej całego przedsiębiorstwa
liczbie środków ratunkowych, które muszą znajdować się na burcie statku

Wspomaganie Decyzji Kapitana powinny być wyposażone:

statki towarowe

nie ma takiego wymagania

statki pasażerskie

W Rozdziale Konwencji SOLAS statek jest zobowiązany do:

wysyłania jednego raportu dziennego swojemu armatorowi

wysyłania jednego raportu dziennego do administracji państwa bandery

nie ma przepisów wymagających od statku wysyłania jakichkolwiek raportów dziennych

to oznacza:

zlokalizowanie rozbitków

zlokalizowanie rozbitków lub jednostki ratunkowej

zlokalizowanie jednostki ratunkowej

historia statku musi być przechowywana:

na statku

u armatora

zależy od decyzji armatora (nie jest to określone)

w przypadku wypadku przy pracy ma miejsce, jeśli uczestniczy(-ą) w nim:

co najmniej 5 osób

co najmniej 2 osoby

co najmniej 6 osób

deklaracja ochrony (Declaration of Security):

powinna być przekazana do regionalnego punktu kontaktowego 24 godz. przed przybyciem

powinna być przekazana do regionalnego punktu kontaktowego 72 godz. przed przybyciem

jest podpisywana w porcie przez oficerów ochrony: obiektu portowego i statku

jest składana przez oficera ochrony armatora do oficera ochrony portu

nieposiadające odpowiedniego dyplomu lub świadectwa mogą otrzymać zezwolenie wydane przez urząd morski na zajmowanie określonego stanowiska:

na czas dojścia do wskazanego portu
na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy
na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy
e źródło energii elektrycznej na statku towarowym powinno zapewnić oświetlenie awaryjne światła awaryjnych, instalacji radiowej i środków łączności wewnętrznej przez okres:
3 godzin
18 godzin
36 godzin
tracja bandery statku może przedłużyć okres wymaganej kontroli technicznej pneumatycznych tratw ratunkowych i pneumatycznych pasów ratunkowych (w uznanej stacji obsługi):
do 17 miesięcy
do 24 miesięcy
do 36 miesięcy
enie lub wycofanie klasy statku ze względów bezpieczeństwa, od czasu ostatniej inspekcji w Memorandum Paryskiego:
to czynnik nadrzędny do przeprowadzenia inspekcji państwa portu
to nieprzewidziana okoliczność do przeprowadzenia inspekcji państwa portu
nie ma wpływu na przeprowadzenie inspekcji państwa portu
z Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), 1974 pasażerem jest każda osoba:
kapitana i członków załogi
kapitana i członków załogi oraz dzieci
kapitana i członków załogi oraz dzieci w wieku poniżej 1 roku
z postanowieniami Międzynarodowych Przepisów Zdrowotnych (IHR, 2005) „wektor” stanowiący nie dla zdrowia publicznego oznacza:
osobę zainfekowaną
owada lub inne zwierzę, które przenosi czynniki zakaźne
skażony środek lokomocji w tym statek morski

statku wystąpił jakikolwiek przypadek choroby, co do której istnieje podejrzenie, że jest chorobą zakaźną, to kapitan powinien podać w Załączniku do Morskiej Deklaracji Zdrowia dane osób:

aktualnie chorych na pokładzie statku

osób, które wyzdrowiały lub zostały chore ewakuowane

osób, które zmarły na pokładzie statku z przyczyny innej niż wypadek

wszystkich powyższych

at zarządzania bezpieczeństwem (SMC) może być wystawiony lub potwierdzony, jeśli:

niezgodność duża nie została usunięta

niezgodność duża nie została usunięta, ale uzgodniono działania korekcyjne

niezgodność nie została zamknięta, ale uzgodniono działania korekcyjne

niezgodność nie została zamknięta

jest obowiązany dostarczyć członkom załogi statku środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie

nieodpłatnie – i środki te są własnością marynarza

nieodpłatnie – i środki te są własnością armatora

odpłatnie

ii używanych do wodowania jednostek ratunkowych powinny być:

Wzajemnie przestawianie w odstępach czasu nie dłuższych niż 30 miesięcy

Poddawane okresowej inspekcji i wymieniane nie rzadziej niż co 5 lat

Wymieniane co 30 miesięcy

z inspekcji PSC w regionie Memorandum Paryskiego PSC, każde z uchybień stwierdzonych na skutkuje przypisaniem mu 1 punktu. Uchybienia z obszaru Kodeksu ISM skutkują:

przypisaniem również 1 pkt

przypisaniem 2 pkt

przypisaniem 5 pkt

Ćwiczenia wejścia do przestrzeni zamkniętych i operacji ratunkowych dla członków załóg działających za te działania powinny odbywać się co najmniej:

raz na 3 miesiące

raz na miesiąc

raz na 2 miesiące

Odpowiedź	Rysunek/grafika lub uwagi
-----------	---------------------------

atku

A	
C	
B	
C	
B	

C	
C	
B	
A	
A	
C	

A	
B	
A	
C	
B	
A	
A	

A	
C	
A	
A	
A	
A	
A	

B	
A	
B	
A	
C	
A	

D	
A	
B	
B	
C	
B	

C	
D	
A	
A	
C	
B	

C	
B	
B	
B	
B	
C	
C	

C	
C	
C	
A	
B	
A	
A	

A	
B	
A	
B	
A	
C	
B	

A	
C	
B	
C	
C	
B	

B	
D	
B	
A	
C	
B	

C	
A	
B	
A	
B	
C	

B	
B	
A	
A	
C	
B	

D	
C	
B	
B	
C	
C	
