

| Poziom zarządzania | | | |
|---|-----|--|--------------------|
| 06 – Bezpieczeństwo nawigacji | | | |
| Pytania O/T – oznacza charakter pytania (obowiązkowe, uzupełniające) | | | Poprawna odpowiedź |
| Lp. | O/T | Moduł 1–Procedury wachtowe | |
| 1. | O | Wymagania i zalecenia dotyczące organizacji wacht na statku znajdują się w konwencji: a) STCW b) COLREG c) SOLAS | A |
| 2. | O | Kapitan statku odpowiada za organizację wacht: a) nawigacyjnej b) nawigacyjnej i radiowej c) nawigacyjnej, radiowej i maszynowej (wraz ze starszym oficerem mechanikiem) | C |
| 3. | O | Wachta nawigacyjna jednoosobowa jest dozwolona: a) zawsze, jeżeli kapitan podejmie taką decyzję b) tylko w dzień c) tylko na morzu pełnym | B |
| 4. | O | Przy żegludze z pilotem, odpowiedzialnym za bezpieczeństwo nawigacyjne statku jest: a) pilot b) kapitan statku c) oficer wachtowy | B |
| 5. | O | Kapitan dowodzi wachtą nawigacyjną: a) zawsze gdy przebywa na mostku b) gdy wezwał go na mostek oficer wachtowy c) gdy sam jest oficerem pełniącym wachtę | C |
| 6. | O | W warunkach ograniczonej widzialności kapitan powinien przebywać na mostku: a) zawsze b) na akwenie o dużym natężeniu ruchu statków c) gdy nie zna kompetencji swoich oficerów | A |
| 7. | O | Statek obsadzony załogą niezgodnie z wymaganiami Certyfikatu Bezpiecznej obsługi: a) nie powinien wyjść w morze, gdyż nie jest statkiem zdolnym do żeglugi b) może wyjść w morze, jeżeli uchybienie nie dotyczy stanowisk oficerskich c) może wyjść w morze, jeżeli taką decyzję podejmie kapitan | A |

| | | | |
|-----|-----------------------|---|---|
| 8. | <input type="radio"/> | Zgodnie z Konwencją STCW każdy oficer lub marynarz wachtowy powinien mieć zapewnione minimum: a) 10 godzin wypoczynku w okresie 24 godzin i 70 godzin w okresie 7 dni b) 10 godzin wypoczynku w okresie 24 godzin i 77 godzin w okresie 7 dni c) 8 godzin wypoczynku w okresie 24 godzin i 70 godzin w okresie 7 dni | B |
| 9. | <input type="radio"/> | Zgodnie z wymaganiami Konwencji STCW dopuszczalny, ustalony przez Administrację limit stężenia alkoholu we krwi kapitana, oficera oraz innego członka załogi podczas pełnienia obowiązków z zakresu bezpieczeństwa, ochrony żeglugi i ochrony środowiska morskiego nie może przekraczać: a) 0,02% b) 0,05% c) 0,08% | B |
| 10. | <input type="radio"/> | Przed każdą podróżą planowana trasa powinna być sprawdzona pod kątem zgodności z odpowiednimi mapami i innymi publikacjami nawigacyjnymi przez: a) oficera służbowego, przygotowujące go mostek do wyjścia statku w morze b) oficera pokładowego przygotowującego plan podróży c) kapitana | C |
| 11. | <input type="radio"/> | O obsadzie wachty nawigacyjnej decyduje: a) kapitan b) starszy oficer pokładowy c) oficer wachtowy | A |
| 12. | <input type="radio"/> | Wachtą pokładową podczas postoju statku w porcie powinien kierować: a) zawsze oficer b) oficer, gdy kapitan uzna to za konieczne c) oficer na statkach o pojemności brutto pow. 3000 GT | B |
| 13. | <input type="radio"/> | Wachtą maszynową, podczas postoju statku w porcie, powinien kierować: a) oficer na wszystkich statkach o mocy napędu 3000 kW i więcej b) zawsze oficer c) oficer, gdy tak zadecyduje starszy oficer mechanik | A |
| 14. | <input type="radio"/> | Przy korzystaniu z ARPA w „ślepych” pilotażu do kontroli pozycji statku można wykorzystać: a) funkcję manewru próbnego b) funkcję akwizycji automatycznej c) technikę linii równoległych | C |

| | | | |
|-----|-----------------------|--|---|
| 15. | <input type="radio"/> | W przypadku awarii silnika głównego powodującej całkowite jego unieruchomienie, kapitan statku powinien podjąć decyzję o zapaleniu świateł/wystawieniu znaków lub rozpoczęciu nadawania sygnałów mgłowych statku: a) o napędzie mechanicznym w dryfie b) o ograniczonej zdolności manewrowej c) nieodpowiadającego za swoje ruchy | C |
| 16. | <input type="radio"/> | Prowadzenie dziennika okrętowego na statku jest: a) zawsze obowiązkowe b) obowiązkowe, gdy wynika to zaleceń obowiązującej na statku dokumentacji kodeksu ISM c) obowiązkowe, gdy tak zadecyduje kapitan | A |
| 17. | <input type="radio"/> | Po kolizji statek powinien w pierwszym rzędzie: a) jak najszybciej udać się do najbliższego portu schronienia b) udzielić pomocy drugiemu statkowi c) poinformować o wypadku armatora | B |