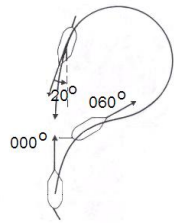


Poziom zarządzania			
05 – Ratownictwo morskie			
Pytania O/T – oznacza charakter pytania (obowiązkowe, wymagające więcej czasu)			Poprawna odpowiedź
Lp.	O/T	Moduł 1 – Ratownictwo morskie	Moduł 1
1.	O	Umowę o ratownictwo w imieniu właściciela mienia znajdującego się na statku ma prawo podpisać: a) kapitan statku b) czarterujący c) kapitan lub armator statku	C
2.	O	Ciecze palne i substancje stałe topiące się wskutek wytworzonego przy pożarze ciepła, powinny być gaszone za pomocą następujących środków gaśniczych : a) piana, dwutlenek węgla, proszki gaśnicze b) woda, piana, dwutlenek węgla, proszki gaśnicze c) woda, piana, proszki gaśnicze	A
3.	O	Zasada „ <i>No cure no pay</i> ” stosowana w ratownictwie mówi, że: a) zapłata wynagrodzenia za ratownictwo nastąpi po zakończeniu postępowania sądowego b) nie należy się wynagrodzenie za ratownictwo morskie, które nie dało skutecznego wyniku c) zapłata wynagrodzenia za ratownictwo nastąpi po wykonaniu rozliczenia ratownictwa ( <i>Salvage assessment</i> )	B
4.	O	<i>Damage Control Plan</i> zawiera informacje dotyczące: a) uszkodzeń kadłuba powstałych po wejściu statku na mieliznę b) zasad kontroli uszkodzeń powstałych po kolizji z innym statkiem lub nabrzeżem c) podziału statku na przedziały wodoszczelne, wyposażenia w sprzęt oraz urządzenia zapewniające zachowanie wodoszczelności na wypadek uszkodzenia statku (przebicia kadłuba)	C
5.	O	Posiadanie przez statek międzynarodowego łącznika lądowego wynika z : a) Międzynarodowej konwencji SALVAGE b) Międzynarodowej konwencji SOLAS oraz Kodeksu FSS c) Międzynarodowej konwencji SOLAS oraz Kodeksu LSA	B
6.	O	W jaki sposób wg poradnika IAMSAR powinien ustawić się statek względem wiatru, gdy śmigłowiec zwyczajowo podchodzi od rufy, a miejsce lądowania/zawisu znajduje się w dziobowej części statku: a) kąt kursowy wiatru powinien wynosić 30° z prawej burty b) statek powinien płynąć pod wiatr c) statek powinien płynąć z wiatrem	A
7.	O	Co stanowi wymagany element awaryjnego systemu holowania ( <i>Emergency Towing System</i> ): a) ręcznie obsługiwany dźwig lub żurawik do podnoszenia holu b) urządzenie do strzelania rzutki z linką o długości minimum 360 m c) lina łącznikowa do podawania holu wraz z pławką świetlną	C

8.	<input type="radio"/>	<p>Jeżeli w trakcie akcji SAR dojdzie do sytuacji nadmiernego zbliżenia dwóch jednostek poszukiwawczych, obowiązuje zasada, iż :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) statki poszukujące metodą tras równoległych ustępują z drogi statkowi przeszukującemu metodą powiększającego się kwadratu lub sektorową</li> <li>b) statek mniejszy ustępuje z drogi statkowi większemu i statkowi, którego możliwości manewrowe są mniejsze</li> <li>c) zawsze obowiązują przepisy COLREG</li> </ul>	C
9.	<input type="radio"/>	<p>Podczas prowadzenia akcji SAR określenie „pozycja odniesienia” (<i>datum</i>), odnosi się do :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) pozycji wypadku (z której nadano sygnał wzywania pomocy)</li> <li>b) ostatnio znanej pozycji poszukiwanej jednostki, wyrażonej współrzędnymi geograficznymi lub namiarem i odległością od określonego obiektu nawigacyjnego lub topograficznego</li> <li>c) najbardziej prawdopodobnej pozycji poszukiwanej jednostki, uwzględniającej jej dryf spowodowany wiatrem i znos wywołany prądem</li> </ul>	C
10.	<input type="radio"/>	<p>W jakich okolicznościach i w odniesieniu do jakich obiektów jest stosowany sektorowy wzór poszukiwania :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dla obiektów mało podatnych na dryf, gdy przybliżona pozycja poszukiwanego obiektu jest wysoce prawdopodobna</li> <li>b) dla obiektów bardzo podatnych na dryfowanie, gdy przybliżona pozycja poszukiwanego obiektu nie jest dokładna</li> <li>c) zawsze, bez względu na rodzaj poszukiwanej jednostki, o ile statek jako pierwszy dotrze na wyznaczoną pozycję rozpoczęcia poszukiwania</li> </ul>	A
11.	<input type="radio"/>	<p>Transponder radarowy SART może być wykryty na radarze pracującym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) w paśmie X</li> <li>b) w paśmie S</li> <li>c) zarówno w paśmie X jak i paśmie S</li> </ul>	A
12.	<input type="radio"/>	<p>Czy manewr powrotu na kontrkurs podczas akcji „człowiek za burtą”, nazywany pętlą Williamsona, różni się od pętli Scharnova:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) jest zawsze wykonywany przez wyłożenie steru a po zmianie kursu o 60° stopni – wyłożenie steru</li> <li>b) w odróżnieniu od pętli Scharnowa, może być przez statki o dużej zwrotności</li> <li>c) jego wykonanie nie pozostawia za rufą statku odcinka nieprzeszukanego</li> </ul> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>prawo na burtę, lewo na burtę wykonywany</p> <p>poszukującego</p> </div> </div>	C

13.	<input type="radio"/>	Zgodnie z wymaganiami konwencji SOLAS, urządzenia do wodowania łodzi ratunkowej powinny umożliwiać jej opuszczenie, gdy statek w skrajnym przypadku: a) ma przechył 12° oraz/ lub przegłębienie 6° b) ma przechył 20° oraz/lub przegłębienie 10° c) ma przechył 30° oraz/lub przegłębienie 20°	B
14.	<input type="radio"/>	Od jakiego parametru uzależniona jest liczba kół ratunkowych na statku: a) długości statku b) ilości załogi i pasażerów c) liczby pokładów otwartych	A
15.	<input type="radio"/>	W przypadku wodowania łodzi ratunkowej swobodnego spadku załoga powinna: a) mieć na sobie kaski oraz pasy ratunkowe b) zdjąć oraz i zabezpieczyć kaski i pasy ratunkowe (chyba, że jest to pneumatyczna kamizelka ratunkowa) c) pozostawać w kaskach, pasy zdjąć i zabezpieczyć w łodzi	B
16.	<input type="radio"/>	Podczas wodowania łodzi ratunkowych metodą „on load release hooks” talie wyczepiane są: a) dopiero po zadziałaniu zwalniacza hydrostatycznego b) przez dowódcę łodzi, gdy jej kadłub znajduje się nad wodą na wysokości około 1 metra c) przez dowódcę łodzi, gdy jej kadłub znajduje się nad wodą na wysokości około 1 metra, po uprzednim zdjęciu blokady dźwigni spustowej i zabezpieczenia obu haków	C
17.	<input type="radio"/>	Które z poniższych wymagań dotyczy rezerwowego urządzenia sterowego: a) musi być zdolne do sterowania statkiem przy prędkości umożliwiającej żeglugę oraz mieć możliwość szybkiego uruchomienia b) musi pozwolić na wykonanie pełnej cyrkulacji z zachowaniem jej parametrów określonych na próbach stocznioowych, przy całkowitym zaniku zasilania c) musi przełożyć ster z burty na burtę (35°/35°) w czasie do 28 sekund przy prędkości pół naprzód	A
18.	<input type="radio"/>	Po wejściu na mieliznę przede wszystkim: a) ogłosić alarm i powiadomić całą załogę o zdarzeniu b) zatrzymać silnik główny c) zapalić światła lub wywiesić znaki statku na mieliznie	B
19.	<input type="radio"/>	W przypadku kolizji z innym statkiem należy w pierwszej kolejności : a) ogłosić alarm ogólny i nadać przez rozgłośnie adekwatny komunikat skierowany do całej załogi b) nawiązać łączność z drugim statkiem i spytać czy nie potrzebuje pomocy c) zamknąć drzwi wodoszczelne (z mostka) oraz włączyć oświetlenie pokładowe (w nocy)	A

20.	<input type="radio"/>	Występujące w Konwencji Salvage określenie „specjalne wynagrodzenie” ( <i>special compensation</i> ) dotyczy: a) wynagrodzenia za uratowanie ładunku, który został celowo zrzucony do morza w celu ratowania statku i reszty ładunku b) dodatkowego wynagrodzenia za zapobieżenie lub zmniejszenie szkody w środowisku, gdy nie udało się uratować mienia c) dodatkowego wynagrodzenia za uratowanie rzeczy osobistych i bagażu pasażerów oraz załogi	B
21.	<input type="radio"/>	Granice stref odpowiedzialności za poszukiwanie i ratownictwo - SSR reguluje: a) Konwencja SOLAS b) rezolucja podkomitetu COMSAR c) powstają przez umowy między sąsiadującymi państwami jako wymóg Konwencji SAR	C
22.	<input type="radio"/>	O zakończeniu akcji poszukiwawczo-ratowniczej decyduje: a) koordynator misji b) koordynator na miejscu akcji c) koordynator misji, po zasięgnięciu opinii koordynatora na miejscu akcji	C
23.	<input type="radio"/>	Statek pasażerski lub jego armator dostarcza „Plan współpracy z SAR”: a) odpowiedniemu do rejonu pływania Centrum Koordynacyjnemu lub do systemu <i>SAR Data Provider</i> , gdy żegluga uprawiana jest w wielu rejonach SAR b) wszystkim RCC, na których obszarze uprawia żeglugę c) Wydziałowi Bezpieczeństwa Żeglugi Urzędu Morskiego	A
24.	<input type="radio"/>	W sytuacji, gdy w danym porcie ustalono drugi poziom ochrony, to : a) statek potwierdza otrzymanie wiadomości wpisem do dziennika okrętowego i pozostaje na poziomie poprzednim b) statek podnosi swój poziom ochrony na poziom drugi i stosuje się do procedur wynikających ze statkowego Planu Ochrony c) kapitan kontaktuje się z oficerem ochrony portu, celem zapoznania się z Planem ochrony portu i wynikających z niego obowiązków nakładanych na statek	B
25.	<input type="radio"/>	Konwencja SAR definiuje następujące fazy zagrożenia: a) początkową, alarmu, ratowania b) niepewności, alarmu, niebezpieczeństwa c) alarmu, poszukiwania, ratowania	B
26.	<input type="radio"/>	Do obowiązków lotniczego koordynatora na miejscu zdarzenia należy: a) podporządkowanie się poleceniom OSC b) wdrażanie planu poszukiwania lotniczego i pośredniczenie w łączności z jednostkami lotniczymi c) podejmowanie decyzji o zakończeniu działań lotniczych	B
27.	<input type="radio"/>	Jaka flaga Międzynarodowego kodu sygnałowego informuje o sytuacji „Potrzebuję pomocy medycznej”: a) Flaga „M” b) Flaga „W” c) Flaga „U”	B

