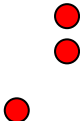


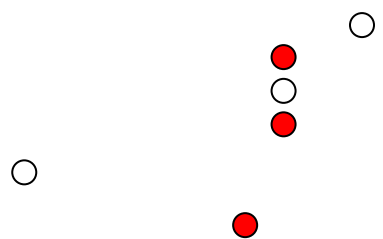

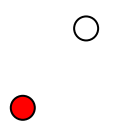
Poziom operacyjny			
07– Bezpieczeństwo nawigacji			
Pytania			Poprawna odpowiedź
O/T – oznacza charakter pytania (obowiązkowe, wymagające więcej czasu)			
Lp.	O/T	Moduł 1–Prawidła COLREG - Postanowienia ogólne	Moduł 1
1.	O	Zgodnie z prawidłem 2(a) COLREG za przestrzeganie przepisów COLREG odpowiedzialni są: a) kapitan i załoga b) armator, kapitan i załoga c) kapitan i oficerowie wachtowi	B
2.	O	Prawidła COLREG obowiązują na: a) morzu pełnym b) morzu pełnym i wodach terytorialnych c) morzu pełnym, wodach terytorialnych i morskich wodach wewnętrznych	C
3.	O	Państwo nadbrzeżne ma prawo wydawać przepisy lokalne dotyczące swoich: a) wód terytorialnych b) portów, rzek, jezior i wód śródlądowych połączonych z morzem pełnym i dostępnych dla statków morskich c) red, portów, rzek, jezior i wód śródlądowych połączonych z morzem pełnym i dostępnych dla statków morskich	C
4.	O	Rządy Państw mają prawo wydawania przepisów szczególnych odnośnie dodatkowych świateł pozycyjnych lub sygnałowych dla: a) flotyli statków rybackich zajętych połowem b) statków nie odpowiadających za swoje ruchy c) wodnosamolotów i ekranoplanów, flotyli statków rybackich zajętych połowem	A
5.	O	Przepisy lokalne: a) zawsze mają pierwszeństwo nad prawidłami COLREG b) nie mogą być w sprzeczności z prawidłami COLREG c) są podporządkowane prawidłom COLREG	A
6.	O	Odstępstwo od stosowania prawideł COLREG jest uzasadnione: a) w każdej sytuacji b) tylko, gdy stosowanie się do prawideł przyniosłoby gorsze skutki c) gdy nie wynika z niego bezpośrednio sytuacja niebezpieczna	B

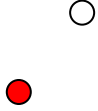
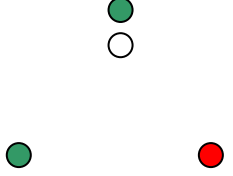

7.	<input type="radio"/>	Stosowanie środków ostrożności określonych zasadami zwykłej praktyki morskiej i szczególnymi okolicznościami danego wypadku jest wymagane: a) gdy występuje konieczność odstąpienia od stosowania prawideł COLREG b) gdy występuje sytuacja nie normowana prawidłami COLREG c) zawsze	C
8.	<input type="radio"/>	Określenie „statek nieodpowiadający za swoje ruchy” oznacza statek: a) który ze względu na charakter wykonywanej pracy nie może ustąpić z drogi b) który wskutek wyjątkowych okoliczności nie jest w stanie manewrować zgodnie z wymaganiami prawideł i dlatego nie może ustąpić z drogi c) który stoi w dryfie ma wyłączone maszyny i urządzenia sterowe i dlatego nie może ustąpić z drogi	B
9.	<input type="radio"/>	Statek zajęty połowem to: a) każdy statek rybacki b) każdy statek zajęty połowem c) statek zajęty połowem metodą, która ogranicza jego zdolność manewrową	C
10.	<input type="radio"/>	Określenie „statek o ograniczonej zdolności manewrowej” oznacza statek: a) który ze względu na charakter wykonywanej pracy nie może ustąpić z drogi b) który wskutek wyjątkowych okoliczności nie jest w stanie manewrować zgodnie z wymaganiami prawideł i dlatego nie może ustąpić z drogi c) który stoi w dryfie ma wyłączone maszyny i urządzenia sterowe i dlatego nie może ustąpić z drogi	A
11.	<input type="radio"/>	„Statkiem w drodze” <u>nie jest</u> : a) statek na mieliźnie b) statek w dryfie c) statek wchodzący do portu, po minięciu główek falochronu	A
12.	<input type="radio"/>	Określenie "statek ograniczony swym zanurzeniem" oznacza: a) każdy statek poruszający się trasą głębokowodną b) statek o napędzie mechanicznym, który z powodu swego zanurzenia w stosunku do dostępnej głębokości i szerokości akwenu żeglownego jest poważnie ograniczony w swojej zdolności do odchylania się od kursu, jakim idzie c) statek o napędzie mechanicznym, którego zanurzenie nie może przekroczyć dopuszczalnego limitu na danym akwencie	B
13.	<input type="radio"/>	Określenie "statek żaglowy" oznacza: a) każdy statek pod żaglami b) każdy statek pod żaglami, pod warunkiem, że nie ma zainstalowanego urządzenia napędowego c) każdy statek pod żaglami, pod warunkiem, że urządzenie napędowe jeżeli jest zainstalowane na statku nie jest używane	C




Lp.	O/T	Moduł 2–Prawidła COLREG – Światła i znaki	
1.	O	Prawidła dotyczące świateł powinny być przestrzegane: a) od zachodu do wschodu słońca b) od zachodu do wschodu słońca i w warunkach ograniczonej widzialności c) od zachodu do wschodu słońca i w warunkach ograniczonej widzialności oraz w innych okolicznościach, gdy jest to konieczne	C
2.	O	Prawidła dotyczące znaków powinny być przestrzegane: a) od zachodu do wschodu słońca b) od zachodu do wschodu słońca i w warunkach ograniczonej widzialności oraz w innych okolicznościach, gdy jest to konieczne c) od wschodu do zachodu słońca	C
3.	O	Światło holowania oznacza światło: a) żółte o tej samej charakterystyce co światło rufowe b) dodatkowe światło lub światła masztowe c) na holowanym obiekcie	A
4.	O	Światło masztowe to światło: a) białe, umieszczone ponad ośią symetrii statku, oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu równy 225° i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 22,5° poza trawers każdej burty statku b) białe, umieszczone ponad ośią symetrii statku, oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu równy 360° c) białe, umieszczone ponad ośią symetrii statku, oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu równy 225° i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w tył do 22,5° poza trawers każdej burty statku	A
5.	O	Światło błyskowe oznacza światło o błyskach regularnie powtarzanych: a) z częstotliwością 60 lub więcej błysków na minutę b) z częstotliwością 90 lub więcej błysków na minutę c) z częstotliwością 120 lub więcej błysków na minutę	C
6.	O	Określenie "światła burtowe" oznacza a) czerwone światło z prawej burty i zielone światło z lewej burty, każde oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu równy 112.5 ° i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 22.5 ° poza trawers odpowiedniej burty b) zielone światło z prawej burty i czerwone światło z lewej burty, każde oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu równy 112.5 ° i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 22.5 ° poza trawers odpowiedniej burty c) każde światło umieszczone na burcie statku oświetlające nieprzerwanie łuk widnokręgu równy 112.5 ° i tak ustawione, aby świeciło od kierunku prosto w przód do 22.5 ° poza trawers odpowiedniej burty	B
7.	O	Zasięgi widzialności świateł statku o długości 33 m powinny wynosić minimum: a) masztowe – 2 Mm, burtowe – 1 Mm, rufowe – 2 Mm, pozostałe – 2 Mm b) masztowe – 6 Mm, burtowe – 3 Mm, rufowe – 3 Mm, pozostałe – 3 Mm c) masztowe – 5 Mm, burtowe – 2 Mm, rufowe – 2 Mm, pozostałe – 2 Mm	C

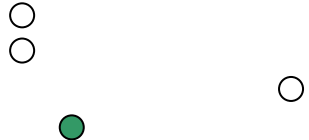
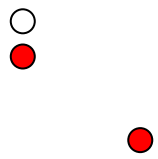
8.	<input type="radio"/>	Zasięgi widzialności świateł statku o długości 97 m powinny wynosić minimum: a) masztowe – 6 Mm, burtowe – 3 Mm, rufowe – 3 Mm, pozostałe – 3 Mm b) masztowe – 5 Mm, burtowe – 2 Mm, rufowe – 2 Mm, pozostałe – 2 Mm c) masztowe – 3 Mm, burtowe – 2 Mm, rufowe – 2 Mm, pozostałe – 2 Mm	A
9.	<input type="radio"/>	Na statku o napędzie mechanicznym, długości 148 m i szerokości 26 m prawidłowo zamontowane światła masztowe znajdujące się na wysokości: a) przednie – 6 m, tylne – 11 m b) przednie – 12 m, tylne – 18 m c) przednie – 13 m, tylne – 17 m	B
10.	<input type="radio"/>	Światła burtowe statku o napędzie mechanicznym powinny być umieszczone nad kadłubem na wysokości nie większej niż: a) 1/2 wysokości przedniego światła masztowego b) 2/3 wysokości przedniego światła masztowego c) 3/4 wysokości przedniego światła masztowego	C
11.	<input type="radio"/>	Na statku o długości 89 m odstęp między dwoma lub trzema światłami umieszczonymi w linii pionowej powinny wynosić minimum: a) 2 m, przy czym najniższe z nich powinno być umieszczone na wysokości minimum 4 m nad kadłubem (z wyjątkiem statku ,obowiązanego do niesienia światła holowania) b) 2 m, przy czym najniższe z nich powinno być umieszczone na wysokości minimum 2 m nad kadłubem (z wyjątkiem statku ,obowiązanego do niesienia światła holowania) c) 1 m, przy czym najniższe z nich powinno być umieszczone na wysokości minimum 2 m nad kadłubem (z wyjątkiem statku ,obowiązanego do niesienia światła holowania)	A
12.	<input type="radio"/>	Na statku o długości 220 m odległość pozioma między światłami masztowymi powinna wynosić: a) minimum 100 m b) minimum 110 m c) nie mniej niż szerokość statku	A
13.	<input type="radio"/>	Znak w kształcie walca na statku powyżej 20 m długości powinien mieć wymiary: a) średnicę min. 0,4 m, wysokość równą dwukrotnej średnicy b) średnicę min. 0,5 m, wysokość równą dwukrotnej średnicy c) średnicę min. 0,6 m, wysokość równą dwukrotnej średnicy	C
14.	<input type="radio"/>	Znak w kształcie kuli na statku powyżej 20 m długości powinien mieć : a) średnicę min. 0,8 m b) średnicę min. 0,6 m c) średnicę min. 0,5 m	B
15.	<input type="radio"/>	Odległość pionowa między znakami na statku powyżej 20 m długości powinna wynosić minimum: a) 0,5 m b) 1,0 m c) 1,5 m	C

16.	<input type="radio"/>	Natężenie światła burtowych przed dziobem powinno zmniejszać się do zaniku między: a) 2° a 3° poza przepisanyimi sektorami b) 2° a 5° poza przepisanyimi sektorami c) 1° a 3° poza przepisanyimi sektorami	C
17.	<input type="radio"/>	Światła widoczne dookoła widnokładu powinny być tak umieszczone, aby sektory ich zasłaniania przez konstrukcje statku nie były większe niż: a) 5° b) 6° c) 7°	B
18.	<input type="radio"/>	Natężenie światła rufowych i światła masztowych oraz światła burtowych w obrębie 22,5 stopnia poza trawersem powinno zanikać: a) nie dalej niż 5 stopni poza przewidzianymi sektorami b) nie dalej niż 4 stopnie poza przewidzianymi sektorami c) nie dalej niż 3 stopnie poza przewidzianymi sektorami	A
19.	<input type="radio"/>	Pokazane poniżej światła pokazują statek: a) nieodpowiadający za swoje ruchy, w drodze b) nieodpowiadający za swoje ruchy, w drodze, posuwający się po wodzie c) o ograniczonej zdolności manewrowej w drodze 	B
20.	<input type="radio"/>	Znak dzienny statku nieodpowiadającego za swoje ruchy to: a) dwie kule umieszczone w linii pionowej b) trzy kule umieszczone w linii pionowej c) walec	A
21.	<input type="radio"/>	Trzy światła czerwone, widoczne dookoła widnokładu, umieszczone w pionie oznaczają: a) statek na mieliźnie b) statek nieodpowiadający za swoje ruchy c) statek ograniczony swoim zanurzeniem	C
22.	<input type="radio"/>	Znak dzienny statku ograniczonego swoim zanurzeniem to: a) kula b) dwie kule umieszczone w linii pionowej c) walec	C

23.	<input type="radio"/>	<p>Pokazane poniżej światła pokazują statek:</p> <p>a) o ograniczonej zdolności manewrowej, w drodze</p> <p>b) o ograniczonej zdolności manewrowej, w drodze, posuwający się po wodzie</p> <p>c) nieodpowiadający za swoje ruchy w drodze</p> 	B
24.	<input type="radio"/>	<p>Znak dzienny statku o ograniczonej zdolności manewrowej to:</p> <p>a) walec</p> <p>b) trzy kule umieszczone w linii pionowej</p> <p>c) kula, romb, kula umieszczone w linii pionowej</p>	C
25.	<input type="radio"/>	<p>Dodatkowe światła widoczne dookoła widnokręgu, czerwone nad zielonym, mogą pokazywać:</p> <p>a) statki żaglowe</p> <p>b) statki o napędzie mechanicznym o długości mniejszej 20 m</p> <p>c) statki zajęte połowem</p>	A
26.	<input type="radio"/>	<p>Pokazane poniżej światła pokazują statek:</p> <p>a) o napędzie mechanicznym, w drodze, nie posuwający się po wodzie</p> <p>b) żaglowy</p> <p>c) o napędzie mechanicznym o długości poniżej niż 20 m</p> 	B
27.	<input type="radio"/>	<p>Pokazane poniżej światła pokazują statek:</p> <p>a) o napędzie mechanicznym, w drodze, posuwający się po wodzie</p> <p>b) żaglowy</p> <p>c) o napędzie mechanicznym, w drodze</p> 	C

28.	<input type="radio"/>	<p>Statek pokazujący poniższe światła ma długość:</p> <p>a) do 50 m b) do 100m c) do 200 m</p> 	A
29.	<input type="radio"/>	<p>Poniższe światła pokazują statek:</p> <p>a) zajęty trałowaniem w drodze b) zajęty trałowaniem w drodze, posuwający się po wodzie c) zajęty połowianiem inną metodą niż trałowanie w drodze, posuwający się po wodzie</p> 	B
30.	<input type="radio"/>	<p>Poniższe światła pokazują statek:</p> <p>a) zajęty połowem, inny niż trałujący w drodze b) zajęty trałowaniem w drodze, nie posuwający się po wodzie c) zajęty połowem, inny niż trałujący na kotwicy</p> 	C
31.	<input type="radio"/>	<p>Znak dzienny statku zajętego połowem to:</p> <p>a) stożek skierowany wierzchołkiem w dół b) dwa stożki skierowane wierzchołkami do siebie, umieszczone jeden nad drugim c) romb</p>	B

32.	<input type="radio"/>	<p>Poniższe światła pokazują statek:</p> <p>a) na mieliźnie b) na kotwicy c) o napędzie mechanicznym w drodze, nie posuwający się po wodzie</p> 	B
33.	<input type="radio"/>	<p>Pokazujący poniższe światła statek widziany jest od strony jego:</p> <p>a) lewej burty b) prawej burty c) lewej lub prawej burty</p> 	A
34.	<input type="radio"/>	<p>Poniższe światła pokazują statek:</p> <p>a) na mieliźnie b) nie odpowiadający za swoje ruchy, posuwający się po wodzie c) nieodpowiadający za swoje ruchy w drodze, nie posuwający się po wodzie</p> 	A
35.	<input type="radio"/>	<p>Znak dzienny statku na kotwicy to:</p> <p>a) walec b) dwie kule umieszczone w linii pionowej c) kula</p>	C

36.	O	Znak dzienny statku na mieliznie to: a) walec b) dwie kule umieszczone w linii pionowej c) trzy kule umieszczone w linii pionowej	C
37.	O	Poniższe światła pokazują statek: a) holujący, w drodze, długość zestawu > 200 m b) holujący, w drodze, długość zestawu ≤ 200 m c) holujący w drodze, posuwający się po wodzie, długość zestawu ≤ 200 m 	B
38.	O	Poniższe światła pokazują statek: a) zajęty trałowaniem, którego sieci uwięzły na przeszkodzie b) zajęty poławianiem inną metodą niż trałowanie, posuwający się po wodzie c) pełniący służbę pilotową 	C
39.	O	Statek lub obiekt pchany, nie tworzący z pchaczem jednostki zespolonej, powinien pokazywać: a) światła burtowe b) światło rufowe c) światła burtowe i rufowe	A
40.	O	Statek lub obiekt holowany, inny niż zalewany, trudno zauważalny, powinien pokazywać: a) światła burtowe b) światło rufowe c) światła burtowe i rufowe	C
Lp.	O/T	Moduł 3–Prawidła COLREG– Sygnały dźwiękowe i świetlne	
1.	O	Statek o długości 92 m powinien być wyposażony minimum w: a) gwizdek b) gwizdek, dzwon c) gwizdek, dzwon, gong	B

2.	<input type="radio"/>	Zasięg słyszalności gwizdka na statku o długości 148 m wynosi (orientacyjnie) minimum: a) 0,5 Mm b) 1,0 Mm c) 1,5 Mm	C
3.	<input type="radio"/>	Sygnal „dwa dźwięki krótkie“ (zmieniam mój kurs w lewo) nadawany gwizdkiem można stosować: a) w warunkach ograniczonej widzialności b) w każdych warunkach c) gdy statki są wzajemnie widoczne	C
4.	<input type="radio"/>	Sygnal „dwa dźwięki długie, jeden krótki“ nadany gwizdkiem przez jeden ze statków w wąskim przejściu lub na torze wodnym oznacza: a) zamierzam was wyprzedzić z waszej prawej burty b) zamierzam was wyprzedzić z waszej lewej burty c) zgadzam się na wasz manewr	A
5.	<input type="radio"/>	Sygnal „jeden dźwięk długi, jeden krótki, jeden długi, jeden krótki“ nadany gwizdkiem przez jeden ze statków w wąskim przejściu lub na torze wodnym oznacza: a) zamierzam was wyprzedzić z waszej prawej burty b) zgadzam się na wasz manewr wyprzedzania c) nie zgadzam się na wasz manewr wyprzedzania	B
6.	<input type="radio"/>	Sygnal „trzy dźwięki krótkie“ nadany gwizdkiem, gdy statki widzą się wzajemnie, oznacza: a) zmieniam mój kurs w lewo b) moje maszyny pracują wstecz c) sygnał zwrócenia uwagi	B
7.	<input type="radio"/>	Sygnal mgłowy statku żaglowego to nadawane gwizdkiem: a) dwa dźwięki długie b) jeden dźwięk długi, trzy krótkie c) jeden dźwięk długi, dwa krótkie	C
8.	<input type="radio"/>	Sygnal mgłowy statku o ograniczonej zdolności manewrowej to nadawane gwizdkiem: a) dwa dźwięki długie b) jeden dźwięk długi, dwa krótkie c) jeden dźwięk długi, trzy krótkie	B
9.	<input type="radio"/>	Statek na kotwicy o długości 120 m powinien nadawać następujący sygnał w warunkach ograniczonej widzialności: a) gwałtowne bicie w dzwon przez 5 s b) gwałtowne bicie w dzwon przez 5 s w przedniej części statku, a bezpośrednio po tym gwałtowne bicie w gong przez 5 s w tylnej części statku c) gwałtowne bicie w dzwon przez 5 s w tylnej części statku, a bezpośrednio po tym gwałtowne bicie w gong przez 5 s w przedniej części statku	B

10.	O	Statek na mieliźnie powinien nadawać odpowiednie sygnały w warunkach ograniczonej widzialności nie rzadziej niż: a) co 1 min. b) co 1,5 min. c) co 2 min.	A
11.	O	Sygnał mgłowy statku holowanego to nadawane gwizdkiem: a) dwa dźwięki długie b) jeden dźwięk długi, trzy krótkie, gdy zestaw holowniczy ma długość ponad 200 m c) jeden dźwięk długi, trzy krótkie, pod warunkiem, że jest obsadzony załogą	C
12.	O	Statek o napędzie mechanicznym w drodze, lecz mający zatrzymane silniki i nie posuwający się po wodzie powinien, w warunkach ograniczonej widzialności, nadawać gwizdkiem: a) jeden dźwięk długi b) dwa dźwięki długie c) jeden dźwięk długi, dwa krótkie	B
13.	O	Sygnał zwrócenia uwagi to nadane gwizdkiem: a) dwa dźwięki długie b) cztery dźwięki krótkie c) siedem dźwięków krótkich	C
14.	O	Nadawanie sygnałów mgławych w ograniczonej widzialności jest: a) zawsze obowiązkowe b) obowiązkowe, gdy w pobliżu znajdują się inne statki c) obowiązkowe, gdy statek nie posiada sprawnego radaru	A
Lp.	O/T	Moduł 4–Prawidła COLREG – Prawidła wymijania	
1.	O	Właściwa obserwacja powinna umożliwiać: a) wykrycie manewrów statków b) identyfikację niebezpieczeństw c) pełną ocenę sytuacji i ryzyka zderzenia	C
2.	O	Obserwację radarową należy prowadzić: a) w warunkach ograniczonej widzialności b) gdy istnieje ryzyko zderzenia c) we wszelkich warunkach widzialności, gdy jest to niezbędne	C
3.	O	Obserwację wzrokową należy prowadzić: a) we wszelkich warunkach widzialności b) w warunkach ograniczonej widzialności c) w warunkach dobrej widzialności	A
4.	O	Właściwą obserwację powinny prowadzić: a) wszystkie statki b) statki w drodze c) statki w drodze, posuwające się po wodzie	A

5.	<input type="radio"/>	Szybkość bezpieczna powinna umożliwiać: a) wykonywanie zaplanowanych manewrów b) podejmowanie właściwego i skutecznego działania w celu uniknięcia zderzenia i zatrzymanie się w odpowiedniej odległości od niebezpieczeństwa c) dotarcie w założonym czasie do punktu przeznaczenia	B
6.	<input type="radio"/>	Szybkość bezpieczną powinny utrzymywać: a) tylko statki ustępujące z drogi b) wszystkie statki c) tylko statki o napędzie mechanicznym	B
7.	<input type="radio"/>	Ryzyko zderzenia istnieje, gdy: a) namiar Kompasowy na drugi statek się nie zmienia a odległość maleje b) kąt kursowy na drugi statek się nie zmienia a odległość maleje c) namiar i odległość na statek nie zmienia się	A
8.	<input type="radio"/>	W przypadku wątpliwości czy istnieje ryzyko zderzenia należy przyjąć, że istnieje ono: a) zawsze b) w warunkach ograniczonej widzialności c) można przyjąć, że nie istnieje	A
9.	<input type="radio"/>	W przypadku wątpliwości czy istnieje ryzyko zderzenia, w celu uzyskania pewności należy: a) nawiązać łączność z drugim statkiem b) nadać sygnał wątpliwości c) wykonać nakres radarowy	C
10.	<input type="radio"/>	Działanie w celu uniknięcia zderzenia powinno być wyddatne przede wszystkim aby: a) szybko rozwiązać sytuację niebezpieczną b) uwzględnić zdolności manewrowe statku c) było łatwo zauważalne przez inne statki	C
11.	<input type="radio"/>	Efekt działania w celu uniknięcia zderzenia powinno być: a) zatrzymanie się w odpowiedniej odległości od niebezpieczeństwa b) minięcie się statków w bezpiecznej odległości c) przejście za rufą drugiego statku	B
12.	<input type="radio"/>	Jeżeli istnieje wystarczająca przestrzeń na morzu, najskuteczniejszym działaniem w celu uniknięcia sytuacji nadmiernego zbliżenia może być: a) sama zmiana kursu b) zmiana kursu i prędkości c) zmiana prędkości	A
13.	<input type="radio"/>	Działanie w celu uniknięcia zderzenia można uznać za zakończone, gdy: a) było wyddatne, wykonane zostało w odpowiednim czasie i z zachowaniem zasad dobrej praktyki morskiej b) namiar na drugi statek zaczął się wyraźnie zmieniać c) statki minęły się w założonej odległości i zaczęły się od siebie oddalać	C

14.	<input type="radio"/>	Statek idący wzdłuż wąskiego przejścia lub toru wodnego powinien trzymać się jego: a) prawej strony b) środka c) lewej strony	A
15.	<input type="radio"/>	Wyprzedzanie w wąskim przejściu jest: a) dozwolone b) dozwolone tylko, gdy zgadza się na to statek wyprzedzany c) zabronione	A
16.	<input type="radio"/>	Statek przecinający system rozgraniczenia ruchu powinien w miarę możliwości: a) robić to kursem nad dnem maksymalnie zbliżonym do 90° w stosunku do ogólnego kierunku ruchu b) robić to kursem po wodzie maksymalnie zbliżonym do 90° w stosunku do ogólnego kierunku ruchu c) nie wolno przecinać SRR	B
17.	<input type="radio"/>	Statek poruszający się torem kierunkowym systemu rozgraniczenia ruchu powinien poruszać się w miarę możliwości: a) prawą stroną toru b) środkiem toru c) lewą stroną toru	B
18.	<input type="radio"/>	W strefę rozgraniczenia ruchu mogą wchodzić bez ograniczeń statki: a) żaglowe b) zajęte połowem c) ograniczone swoim zanurzeniem	B
19.	<input type="radio"/>	Statek poruszający się torem wodnym, wąskim przejściem lub torem kierunkowym systemu rozgraniczenia ruchu, jest w stosunku do statków przecinających tor wodny, wąskie przejście lub tor kierunkowy systemu rozgraniczenia ruchu: a) statkiem uprzywilejowanym b) statkiem uprzywilejowanym, gdy może bezpiecznie nawigować tylko w granicach toru wodnego lub toru kierunkowego systemu rozgraniczenia ruchu c) nie można jednoznacznie stwierdzić	C
20.	<input type="radio"/>	Ze strefy ruchu przybrzeżnego bez ograniczeń może korzystać statek: a) o ograniczonej zdolności manewrowej b) mniejszy niż 20 m c) ograniczony swoim zanurzeniem	B
21.	<input type="radio"/>	Podstawowym warunkiem stosowania prawideł Rozdziału II części B COLREG (prawidła 11-18) jest to, że: a) statki wykrywają się na ekranach radarów b) statki widzą się wzajemnie c) statki spotykają się na morzu pełnym	B
22.	<input type="radio"/>	Jeżeli dwa statki żaglowe widzące się wzajemnie i mające wiatr z różnych burt spotykają się tak, że istnieje ryzyko zderzenia, to pierwszeństwo drogi ma statek, który: a) ma wiatr z prawej burty b) ma wiatr z lewej burty c) jest po prawej burcie drugiego statku	A

23.	<input type="radio"/>	O sytuacji wyprzedzania możemy mówić gdy statek wyprzedzający zbliża się do statku wyprzedzanego: a) spoza jego trawersu b) tak, że w nocy widziałby jego światła burtowe c) z kierunku więcej niż $22,5^\circ$ z tyłu jego trawersu	C
24.	<input type="radio"/>	Gdy w sytuacji wyprzedzania statki widzą się wzajemnie i występuje ryzyko zderzenia, pierwszeństwo drogi ma statek: a) wyprzedzany b) wyprzedzający c) który jest z prawej burty drugiego statku	A
25.	<input type="radio"/>	Jeżeli statki o napędzie mechanicznym w drodze widzą się wzajemnie i idą przeciwnymi kursami tak, że powoduje to ryzyko zderzenia, to powinny podjąć następujące działanie: a) oba statki zmieniają swoje kursy w prawo b) oba statki zmieniają swoje kursy w lewo c) zmieniają kursy w prawo lub lewo, po wcześniejszym ustaleniu manewrów	A
26.	<input type="radio"/>	Jeżeli dwa statki o napędzie mechanicznym, widzące się wzajemnie, spotykają się na kursach przecinających tak, że powstaje ryzyko zderzenia, ustąpić z drogi powinien statek, który: a) ma drugi statek z lewej burty b) ma drugi statek z prawej burty c) każdy za statków powinien zmienić kurs w prawo	B
27.	<input type="radio"/>	Statek mający pierwszeństwo drogi może podjąć działanie w celu uniknięcia zderzenia jedynie własnym manewrem: a) gdy odległość między statkami spadnie do zasięgu słyszalności sygnałów dźwiękowych b) gdy upewni się, że statek zobowiązany do ustąpienia z drogi nie podejmuje właściwego działania c) nie może podejmować takiego działania aż do momentu wykonania „manewru ostatniej chwili”	B
28.	<input type="radio"/>	Statek mający pierwszeństwo drogi powinien: a) utrzymywać swój kurs i prędkość b) podjąć działanie w celu uniknięcia zderzenia c) może podjąć dowolne manewry	A
29.	<input type="radio"/>	Gdy widzące się wzajemnie statki: zajęty połowem i żaglowy spotykają się na kursach przeciwnych tak, że powstaje ryzyko zderzenia, ustąpić z drogi powinien: a) statek żaglowy b) statek zajęty połowem c) oba statki powinny zmienić swoje kursy w prawo	A
30.	<input type="radio"/>	Gdy widzące się wzajemnie statki: zajęty połowem i o ograniczonej zdolności manewrowej spotykają się na kursach przecinających tak, że powstaje ryzyko zderzenia, ustąpić z drogi powinien: a) statek, który ma drugi statek z prawej burty b) statek o ograniczonej zdolności manewrowej c) statek zajęty połowem	C

31.	<input type="radio"/>	W sytuacji, gdy statki widzą się wzajemnie, statek żaglowy wyprzedza statek o napędzie mechanicznym tak, że powstaje ryzyko zderzenia, ustąpić z drogi powinien: a) statek, który ma drugi statek z prawej burty b) statek o napędzie mechanicznym c) statek żaglowy	C
32.	<input type="radio"/>	W ograniczonej widzialności, przy manewrze wyprzedzania, gdy zachodzi ryzyko zderzenia, statek wyprzedzany z lewej burty powinien: a) utrzymywać kurs i prędkość b) zmienić kurs w prawo c) zmienić kurs w lewo	B
33.	<input type="radio"/>	Statek, który wykryje tylko za pomocą radaru inny statek i stwierdzi, że istnieje ryzyko zderzenia powinien: a) wykonać nakres radarowy i po stwierdzeniu, że istnieje ryzyko zderzenia, podjąć odpowiednie działanie b) ustalić rodzaj sytuacji spotkaniowej i podjąć odpowiednie działanie, jeśli jest statkiem ustępującym z drogi c) wykonać odpowiednie działanie po ustaleniu manewrów z drugim statkiem	A
34.	<input type="radio"/>	Jeżeli statek o napędzie mechanicznym, w warunkach ograniczonej widzialności, usłyszy przypuszczalnie sprzed trawersu następujący sygnał mgłowy- jeden sygnał długi, dwa krótkie – statku, którego nie wykrył na ekranie urządzenia radarowego, powinien: a) przyjąć, że ma do czynienia ze statkiem uprzywilejowanym i ustąpić mu z drogi b) zmienić kurs zgodnie z zaleceniami diagramu <i>Cockcrofta</i> c) zmniejszyć prędkość do minimalnej, pozwalającej utrzymać się na kursie	C
Lp.	O/T	Moduł 5–Procedury wachtowe	
1.	<input type="radio"/>	Za organizację i obsadę wacht na statku odpowiada: a) armator b) kapitan c) administracja morską kraju bandery	B
2.	<input type="radio"/>	Marynarz wachtowy w czasie pełnienia wacht podlega bezpośrednio: a) kapitanowi b) starszemu oficerowi pokładowemu c) oficerowi wachtowemu	C
3.	<input type="radio"/>	Oficer wachtowy w czasie wacht nawigacyjnej powinien przebywać: a) na mostku b) w biurze pokładowym c) na pokładzie	A
4.	<input type="radio"/>	W sytuacji, gdy oficer zdający wachtę nawigacyjną ma wątpliwości, czy jego następca jest w stanie skutecznie pełnić wachtę powinien: a) powiadomić kapitana b) przekazać wachtę po otrzymaniu zapewnienia od następcy, że jest on gotowy do przejęcia wacht c) pozostawać na mostku aż do momentu, gdy upewni się, że następca pełni skutecznie wachtę	A

5.	<input type="radio"/>	Po nastaniu ograniczonej widzialności oficer wachtowy powinien wezwać kapitana na mostek: a) gdy takie polecenie jest zapisane w zeszycie poleceń kapitana b) gdy uzna, że obecność kapitana na mostku jest konieczna c) zawsze	C
6.	<input type="radio"/>	Jeżeli oficer wachtowy wezwie kapitana na mostek ze względu na bardzo duże natężenie ruchu statków, powinien: a) zredukować prędkość b) wykonywać odpowiednie manewry antykolizyjne, jeżeli sytuacja tego wymaga c) powstrzymać się od działania do momentu przyścia kapitana	B
7.	<input type="radio"/>	Jeżeli oficer wachtowy ma wątpliwości co do sytuacji nawigacyjnej powinien: a) zredukować prędkość b) powiadomić kapitana c) wezwać na mostek marynarza wachtowego	B
8.	<input type="radio"/>	Gdy statek płynie z pilotem, wachtą nawigacyjną kieruje: a) oficer wachtowy b) pilot c) kapitan, gdy przebywa na mostku	A
9.	<input type="radio"/>	Po objęciu wachty nawigacyjnej oficer powinien sprawdzić pozycję statku: a) jak najszybciej b) gdy ma wątpliwości co do poprawności jej naniesienia przez poprzednika c) po wymaganym warunkami nawigacyjnymi odstępnie czasu	A
10.	<input type="radio"/>	Po odebraniu wezwania w niebezpieczeństwie oficer pełniący wachtę nawigacyjną powinien: a) zmienić kurs statku w celu podążania na pomoc b) nawiązać łączność ze statkiem w niebezpieczeństwie c) powiadomić kapitana	C
11.	<input type="radio"/>	W przypadku awarii urządzenia sterowego oficer pełniący wachtę nawigacyjną powinien w pierwszym rzędzie: a) powiadomić kapitana b) włączyć sterowanie awaryjne c) zapalić światła lub wywiesić znaki statku nieodpowiadającego za swoje ruchy	B
12.	<input type="radio"/>	Procedury zgłaszania się do systemów meldunkowych i VTS powinny być znane: a) kapitanowi b) kapitanowi i starszemu oficerowi pokładowemu c) każdemu oficerowi nawigacyjnemu	C
13.	<input type="radio"/>	Oficer służbowy powinien pełnić wachtę portową: a) na mostku b) w biurze pokładowym c) w miejscu, skąd będzie mógł najbardziej efektywnie pełnić swoje obowiązki	C

14.	<input type="radio"/>	Służba trapowa powinna być pełniona: a) w każdym porcie b) w porcie, w którym istnieje zagrożenie bezpieczeństwa statku c) gdy oficer służbowy uzna to za wskazane	A
15.	<input type="radio"/>	Jeżeli w trakcie załadunku oficer pełniący służbę portową stwierdzi, że nie odbywa się on zgodnie z planem załadunkowym, to powinien: a) dokonać odpowiednich zapisów w dzienniku okrętowym b) wyjaśnić sytuację z brygadziwą portowym c) wstrzymać załadunek i powiadomić starszego oficera pokładowego lub kapitana	C