

L. p.	
1.	Co oznacza 2 minuty
	a.
	b.
	c.
	d.
2.	Co oznacza pomiedzy
	a.
	b.
	c.
3.	Na jakic
	a.
	b.
	c.
	d.
4.	Jakie sw
	a.
	b.
	c.
5.	Jeżeli d ryzyko z
	a.
	b.
	c.

6.	Kapitan
	a.
	b.
	c.
7.	Kapitan
	a.
	b.
	c.
8.	Która kc
	a.
	b.
	c.
	d.
9.	O obsac
	a.
	b.
	c.
10.	Określe
	a.
	b.
	c.
11.	Po kolizj
	a.
	b.
	c.
	Prawidk

12.	a.
	b.
	c.
13.	Prowadz
	a.
	b.
	c.
14.	Przed k mapami
	a.
	b.
	c.
15.	Przepisy
	a.
	b.
	c.
	d.
16.	Przy kor
	a.
	b.
	c.
17.	Przy żęc
	a.
	b.
	c.
	Statek ic
	a.

18.	b.
	c.
19.	Statek c
	a.
	b.
	c.
20.	Sygnal "
	a.
	b.
	c.
21.	Światło
	a.
	b.
	c.
22.	Trzy świ
	a.
	b.
	c.
23.	W przyt podjąć c statku:
	a.
	b.
	c.
24.	W stere
	a.
	b.

	c.
25.	W warunkach
	a.
	b.
	c.
26.	Wachta
	a.
	b.
	c.
27.	Wachta
	a.
	b.
	c.
28.	Wachta
	a.
	b.
	c.
29.	Wymagania
	a.
	b.
	c.
30.	Zgodnie
	a.
	b.
	c.

31.	Zgodnie alkoholu bezpiecz
	a.
	b.
	c.
32.	Znak dz
	a.
	b.
	c.



## Pytanie

### Kapitan żeglugi wielkiej-F1P3-bezpieczeństwo naw

acza jeden długi sygnał dźwiękowy statku nadawany syreną okrętową w odstępach nie dłuższych niż 1?

w warunkach dobrej widzialności – „płynę kanałem portowym”

w wąskich przejściach – „zamierzam wyprzedzić inny statek z prawej burty”

w warunkach ograniczonej widzialności – statek o napędzie mechanicznym posuwający się po wodzie

sygnał wątpliwości, gdy jeden statek ma wątpliwość co do intencji drugiego statku

acza sytuacja, kiedy zamiar na obserwowany inny statek w ruchu nie zmienia się a odległość między statkami się zmniejsza?

statki płyną kursami przecinającymi się ale miną się w bezpiecznej odległości

statki płyną kursami równoległymi i jeden ze statków jest wyprzedzany przez drugi statek

statki płyną kursami przecinającymi się i występuje ryzyko zderzenia

h akwenach obowiązują postanowienia Konwencji COLREG?

na wszystkich akwenach morskich i w portach

na morzu otwartym i wodach przyległych dostępnych dla statków morskich

tylko na morzu otwartym

na morzu otwartym i na redach portów

wiatła powinien pokazywać statek pełniący służbę pilotową gdy posuwa się po wodzie?

dwa światła widoczne dookoła widnokręgu umieszczone w linii pionowej na szczycie lub w pobliżu szczytu masztu – górne białe a dolne czerwone, światła burtowe i światło rufowe

dwa światła zielone widoczne dookoła widnokręgu umieszczone w linii pionowej na szczycie masztu, światła masztowe oraz światło rufowe

trzy światła czerwone widoczne dookoła widnokręgu umieszczone w linii pionowej, światła burtowe i światło rufowe

wa statki żaglowe widzące się wzajemnie i mające wiatr z różnych burt spotykają się tak, że istnieje ryzyko zderzenia, to pierwszeństwo drogi ma statek, który:

ma wiatr z prawej burty

ma wiatr z lewej burty

jest po prawej burcie drugiego statku

dowodzi wachtą nawigacyjną:
zawsze gdy przebywa na mostku
gdy wezwał go na mostek oficer wachtowy
gdy sam jest oficerem pełniącym wachtę
statku odpowiada za organizację wachty:
nawigacyjnej
nawigacyjnej i radiowej
nawigacyjnej, radiowej i maszynowej (wraz ze starszym mechanikiem)
konwencja formułuje wymogi dotyczące brania/zdawania pilota?
COLREG
SOLAS
STCW
MLC
komu wachty nawigacyjnej decyduje:
kapitan
starszy oficer pokładowy
oficer wachtowy
co nie "statek o ograniczonej zdolności manewrowej" oznacza statek:
który ze względu na charakter wykonywanej pracy nie może ustąpić z drogi
który wskutek wyjątkowych okoliczności nie jest w stanie manewrować zgodnie z wymaganiami prawideł i dlatego nie może ustąpić z drogi
który stoi w dryfie, ma wyłączone maszyny i urządzenia sterowe, i dlatego nie może ustąpić z drogi
co powinien zrobić statek w pierwszej kolejności:
jak najszybciej udać się do najbliższego portu schronienia
udzielić pomocy drugiemu statkowi
poinformować o wypadku armatora
co 5 MPDM odnosi się do:

szybkości bezpiecznej
ryzyka zderzenia
obserwacji
zenie dziennika okrętowego na statku jest:
zawsze obowiązkowe
obowiązkowe, gdy wynika to z zaleceń obowiązującej na statku dokumentacji kodeksu ISM
obowiązkowe, gdy tak zadecyduje kapitan
ażdą podróżą planowana trasa powinna być sprawdzona pod kątem zgodności z odpowiednimi oraz innymi publikacjami nawigacyjnymi przez:
oficera służbowego przygotowującego mostek do wyjścia statku w morze
oficera pokładowego przygotowującego plan podróży
kapitana
/ lokalne:
zawsze mają pierwszeństwo nad prawidłami COLREG
nie mogą być w sprzeczności z prawidłami COLREG
są podporządkowane prawidłom COLREG
prawidłowe są odpowiedzi A i B
zystaniu z ARPA w "ślepych" pilotażu do kontroli pozycji statku można wykorzystać:
funkcję manewru próbnego
funkcję akwizycji automatycznej
technikę linii równoległych
gludze z pilotem, odpowiedzialnym za bezpieczeństwo nawigacyjne statku jest:
pilot
kapitan statku
oficer wachtowy
jący wzdłuż wąskiego przejścia lub toru wodnego powinien trzymać się jego:
prawej strony

środką
lewej strony
obsadzony załogą niezgodnie z wymaganiami Certyfikatu Bezpiecznej Obsługi:
nie powinien wyjść w morze, gdyż nie jest statkiem zdolnym do żeglugi
może wyjść w morze, jeśli uchybienie nie dotyczy stanowisk oficerskich
może wyjść w morze, jeżeli taką decyzję podejmie kapitan
'trzy dźwięki krótkie" nadany gwizdkiem, gdy statki widzą się wzajemnie, oznacza:
zmieniam mój kurs w lewo
moje maszyny pracują wstecz
zwrócenie uwagi
holowania oznacza światło:
żółte o tej samej charakterystyce, co światło rufowe
dodatkowe światło lub światła masztowe
na holowanym obiekcie
światła czerwone, widoczne dookoła widnokręgu, umieszczone w pionie oznaczają:
statek na mieliźnie
statek nieodpowiadający za swoje ruchy
statek ograniczony swoim zanurzeniem
statku awarii silnika głównego powodującej całkowite jego unieruchomienie, kapitan statku powinien
decyzję o zapaleniu światel/wystawieniu znaków lub rozpoczęciu nadawania sygnałów mgławych
o napędzie mechanicznym w dryfie
o ograniczonej zdolności manewrowej
nieodpowiadającego za swoje ruchy
W przypadku ograniczenia ruchu mogą wchodzić bez ograniczeń statki:
żaglowe
zajęte połowem

ograniczone swoim zanurzeniem
W warunkach ograniczonej widzialności kapitan powinien przebywać na mostku:
zawsze
na akwenie o dużym natężeniu ruchu statków
gdy nie zna kompetencji swoich oficerów
Pracownia nawigacyjna jednoosobowa jest dozwolona:
zawsze, jeżeli kapitan podejmie taką decyzję
tylko w dzień
tylko na morzu pełnym
Kierownictwo maszynową podczas postoju statku w porcie powinien kierować:
oficer mechanik na wszystkich statkach o mocy napędu 3000 kW i więcej
zawsze oficer mechanik
oficer, gdy tak zadecyduje starszy oficer mechanik
Kierownictwo pokładową podczas postoju statku w porcie powinien kierować:
zawsze oficer
oficer, gdy kapitan uzna to za konieczne
oficer na statkach o pojemności brutto powyżej 3000
Podstawy i zalecenia dotyczące organizacji wacht na statku znajdują się w konwencji:
STCW
COLREG
SOLAS
zgodnie z Konwencją STCW każdy oficer lub marynarz wachtowy powinien mieć zapewnione minimum:
10 godzin wypoczynku w okresie 24 godzin i 70 godzin w okresie 7 dni
10 godzin wypoczynku w okresie 24 godzin i 77 godzin w okresie 7 dni
8 godzin wypoczynku w okresie 24 godzin i 70 godzin w okresie 7 dni

--

z wymaganiami Konwencji STCW dopuszczalny, ustalony przez Administrację limit stężenia i we krwi kapitana, oficera oraz innego członka załogi podczas pełnienia obowiązków z zakresu zeństwa, ochrony żeglugi i ochrony środowiska morskiego nie może przekraczać:

0,20%
0,05%
0,50%

ieny statku nieodpowiadającego za swoje ruchy to:

dwie kule umieszczone w linii pionowej
trzy kule umieszczone w linii pionowej
walec





[illegible]

[illegible]

Odpowiedz	Rysunek/grafika lub uwagi
-----------	---------------------------

igacji

C	
C	
B	
A	
A	

C	
C	
B	
A	
A	
B	

C	
A	
C	
D	
C	
B	

A	
A	
B	
A	
C	
C	
B	

U	
A	
A	
A	
B	
A	
B	

[illegible]

[illegible]
