

Poziom zarządzania			
01 – Nawigacja			
Pytania			Poprawna odpowiedź
O/T – oznacza charakter pytania (obowiązkowe, wymagające więcej czasu)			
Lp.	O/T	Moduł 1 – Dewiacja	
1.	O	Wartość dewiacji magnetycznej można wyznaczyć: a) na podstawie informacji z róży magnetycznej na mapie b) przez porównanie wskazań kompasu magnetycznego oraz kąta drogi nad dnem c) na podstawie pomiarów na nabeżniku	C
2.	O	Kompensację dewiacji półokrężnej kompasu magnetycznego przeprowadza się redukując: a) działanie stali twardej na kompas b) działanie stali miękkiej na kompas c) działanie magnetyzmu ziemskiego na kompas	A
3.	O	Kompensację dewiacji ćwierćokrężnej kompasu magnetycznego przeprowadza się redukując: a) działanie stali twardej na kompas b) działanie stali miękkiej na kompas c) działanie magnetyzmu ziemskiego na kompas	B
4.	O	Dewiacja przechyłowa zmienia się: a) proporcjonalnie do cosinusa kursu b) proporcjonalnie do prędkości statku c) proporcjonalnie do cosinusa podwojonego kursu	A
5.	O	Dewiację półokrężną opisują współczynniki: a) B i C b) A i E c) A i D	A
6.	O	Dewiację ćwierćokrężną opisują współczynniki: a) B i C b) E i D c) A i B	B
7.	O	Poszczególne współczynniki dewiacji kompensujemy: a) na kursach, gdzie przyjmują one największe wartości b) na kursach, gdzie przyjmują one najmniejsze wartości c) nie istotny jest dobór kursów podczas kompensacji	A
8.	O	Po czynności kompensacji dewiacji kompasu magnetycznego należy: a) pozostawić poprzednią tabelę dewiacji b) ponownie określić tabelę dewiacji c) nie należy określać tabeli dewiacji	B

9.	O	Tzw. Fliners Bar służy do: a) usunięcia dewiacji powstałej od stali miękkiej b) zwiększenia czułości kompasu magnetycznego c) redukcji deklinacji magnetycznej	A
10.	O	Statek powinien być wyposażony obligatoryjnie w kompas magnetyczny, gdy: a) jego długość przekracza 12 m b) jego pojemność brutto przekracza 500 c) niezależnie od wielkości	C
Lp.	O/T	Moduł 2– Określanie pozycji statku	
1.	O	Dokładność pozycji określonej z dwóch namiarów: a) nie zależy od kąta przecięcia się linii pozycyjnych b) zależy wyłącznie od dokładności obu linii c) zależy między innymi od kąta przecięcia się linii pozycyjnych	C
2.	O	Międzynarodowe standardy dokładności określania pozycji statku podane w rezolucji IMO 529 dzielą żeglugę na: a) dwie fazy b) trzy fazy c) cztery fazy	A
3.	O	Dla akwenu ograniczonego Rezolucja IMO A.529, <i>Standardy dokładności dla nawigacji</i> : a) ustala wymagania dokładnościowe bieżącej pozycji statku b) nie ustala wymagań dokładnościowych bieżącej pozycji statku c) nie ustala wymagań dokładnościowych wskazuje jedynie, że powinny być one ustalone przez odnośne władze administracyjne	C
4.	O	Dla akwenu otwartego Rezolucja IMO A.529, <i>Standardy dokładności dla nawigacji</i> określa wymaganą dokładność bieżącej pozycji statku jako: a) 4% odległości od niebezpieczeństwa, nie gorsza jednak niż 4 Mm b) 1% odległości od niebezpieczeństwa c) 0,5 Mm od niebezpieczeństwa	A
5.	O	Maksymalny odstęp czasu między pozycjami obserwowanymi, określony w rezolucji IMO A. 529, <u>nie zależy</u> od: a) minimalnej odległości do niebezpieczeństwa nawigacyjnego b) wymaganej dokładności określenia pozycji c) warunków hydrometeorologicznych	C
6.	O	Wymagania w zakresie prowadzenia zapisów dotyczących nawigacji wprowadza a) konwencja SOLAS 74, rozdział V/28 b) konwencja STCW 9, Kodeks A/II.1 c) konwencja ILO 2006, rozdział III	A

7.	<input type="radio"/>	Krzywą będącą zbiorem wszystkich punktów, w których dany pomiar nawigacyjny ma stałą wartość nazywamy: a) gradientem izolinii b) linią nawigacyjną c) izolinią	C
8.	<input type="radio"/>	Błędy, które powstały podczas obserwacji nawigacyjnych jako wynik nieprawidłowego odczytu zaliczamy do: a) błędów systematycznych b) błędów przypadkowych c) błędów grubych	C
9.	<input type="radio"/>	Błędy, które powstały podczas obliczeń nawigacyjnych, na skutek pomylenia cyfry lub znaku zaliczamy do: d) błędów systematycznych e) błędów przypadkowych f) błędów grubych	C
10.	<input type="radio"/>	Błędy przypadkowe w poszczególnych pomiarach nawigacyjnych: a) można wyeliminować przez zastosowanie poprawek b) można zmniejszyć wartość błędu w końcowym wyniku poprzez zastosowanie serii pomiarów c) można wyeliminować poprzez porównanie pomiarów	B
11.	<input type="radio"/>	Błędy instrumentalne, powodujące niedokładność wskazań przyrządów pomiarowych zaliczamy do: a) błędów systematycznych b) błędów przypadkowych c) błędów grubych	A
12.	<input type="radio"/>	Błędy, które nie podlegają zależności funkcyjnej, a ich wielkość i znak stale się zmieniają, wykazują przy tym pewne właściwości statystyczne, określamy jako: a) błędy systematyczne b) błędy przypadkowe c) błędy grube	B
13.	<input type="radio"/>	Błąd odwzorowań kartograficznych przy nanoszeniu pozycji wynika z : a) różnych elipsoid odniesienia (dla systemów satelitarnych i map nawigacyjnych) b) pomylenia odczytu na skali szerokości geograficznej c) pomylenia odczytu na skali długości geograficznej	A
14.	<input type="radio"/>	Eliminacja błędów odwzorowań kartograficznych przy nanoszeniu pozycji z systemów satelitarnych na akwenach ograniczonych polega na: a) uwzględnieniu poprawek w przypadku wykorzystywania map budowanych na innych elipsoidach odniesienia aniżeli system satelitarny b) ponownego odczytu pozycji z systemu satelitarnego c) uwzględnieniu poprawek wynikających z różnicy czasu między odczytem współrzędnych pozycji a ich wykreśleniem	A

15.	O	Najbardziej precyzyjną oceną dokładności pozycji statku jest: a) błąd kołowy- błąd średni pozycji statku b) elipsa błędów c) równoległobok błędów	B
16.	O	Jaka jest właściwa kolejność dokonywania pomiarów odległości, jeżeli pierwszy obiekt jest na trawersie, a drugi na prawym kącie kursowym np. 20°: a) pierwsza odległość odczytana dla obiektu na trawersie b) pierwsza odległość odczytana dla obiektu na prawym kącie kursowym 20° c) kolejność pomiaru nie ma znaczenia dla dokładności pozycji	A
17.	O	Jaka jest właściwa kolejność namierzania, jeżeli pierwszy obiekt jest na trawersie, a drugi na prawym kącie kursowym, np. 20°: a) pierwszy namiar powinien być odczytany dla obiektu na trawersie b) pierwszy namiar powinien być odczytany dla obiektu na prawym kącie kursowym 20° c) kolejność namiarów nie ma znaczenia dla dokładności pozycji	B
Lp.	O/T	Moduł 3– Pływy i prądy pływowe	
1.	O	Bezruch pływu oznacza okres czasu, w którym: a) występuje tzw. martwa woda b) aktualna głębokość wody równa się głębokości wskazanej na mapie c) pływ przestał wznosić się lub opadać	C
2.	O	Pływy syzygijne są pływami, które: a) pojawiają się dwa razy do roku b) mają wody niskie niższe niż średnie wody niskie i wody wysokie wyższe niż średnie wody wysokie c) mają wody niskie wyższe niż średnie wody niskie i wody wysokie niższe niż średnie wody wysokie	B
3.	O	Przyczyną nierówności dobowych pływów jest: a) zmiana faz Księżyca b) zmiana odległości Księżyca od Ziemi c) zmiana deklinacji Księżyca	C
4.	O	Układ pływowy, który ukształtowuje się w danym akwenie w wyniku oddziaływania siły Coriolisa nazywa się: a) barycentrum b) amfidroma c) fala typu <i>bore</i>	B
5.	O	<i>Tidal window</i> oznacza: a) prześwit pod/nad przeszkodami nawigacyjnymi b) przedział czasu, w którym wystąpi założona wysokość pływu c) diagram z krzywą pływów w granicy 5-7 godzin	B

6.	<input type="radio"/>	Doba pływowa nazywana też księżycową jest : a) około 50 minut krótsza niż doba słoneczna b) jest taka sama (w czasie trwania) co słoneczna c) około 50 minut dłuższa niż doba słoneczna	C
7.	<input type="radio"/>	Przyspieszenie pływu występuje: a) w czasie gdy Księżyc jest w nowiu lub pełni b) gdy Ziemia, Księżyc i Słońce znajdują się w przybliżeniu na jednej linii c) gdy Księżyc znajduje się pomiędzy nowiem a pierwszą kwadrą lub pomiędzy pełnią a trzecią kwadrą	C
8.	<input type="radio"/>	Zero mapy dla map Morza Bałtyckiego przyjęte jest na poziomie: a) średniej niskiej wody syzygijnej MLWS b) średniego poziomu morza MSL c) najniższego astronomicznego pływu LAT	B
9.	<input type="radio"/>	<i>Cotidal Chart and Atlases</i> to mapy pływowe i atlasy pozwalające obliczyć: a) przepowiednię pływów dla pozycji w morzu b) przepowiednię prądów pływowych c) przepowiednię pływów metodą analizy harmonicznej	A
10.	<input type="radio"/>	NP. 159 - Uproszczona metoda analizy harmonicznej pływów wykorzystuje do obliczeń, między innymi wartości: a) 4 składowych harmonicznych b) 60 podstawowych składowych harmonicznych c) około 20 składowych harmonicznych o największych amplitudach	A
11.	<input type="radio"/>	Określając wymaganą głębokość akwenu dla bezpiecznego postoju statku na kotwicy należy uwzględnić wysokość: a) średniego poziomu morza b) najniższej wody niskiej c) najwyższej wody wysokiej	B
12.	<input type="radio"/>	W niektórych portach świata podczas wody wysokiej, w połowie czasu jej trwania, występuje nieznaczne opadanie pływu. Efekt ten powoduje dłuższy bezruch pływu podczas wody wysokiej. Zjawisko to określane jest mianem: a) podwójna woda wysoka b) pływ typu <i>bore</i> c) pływ mieszany	A
13.	<input type="radio"/>	Fala pływowa typu <i>bore</i> , to fala która: a) powstaje w wyniku trzęsienia Ziemi i przemieszcza się po oceanie b) przemieszcza się w górę płytkiego i pochyłego estuarium lub rzeki jako odosobniona fala c) powstaje w pobliżu brzegu w wyniku interferencji fal	B
14.	<input type="radio"/>	Na rzekach, w których działają prądy pływowe najlepszym czasem na zacumowanie bez asysty holowników jest: a) czas wystąpienia wody wysokiej b) czas martwej wody c) czas odpływu	B

15.	<input type="radio"/>	Statek osiadł na mieliźnie, rodzaj dna pozwala na próbę samodzielnego uwolnienia się z mielizny. Największa szansa na uwolnienie się z mielizny przy następnym płycie wystąpi w przypadku, gdy statek wszedł na mieliznę podczas: a) niskiej wody kwadraturowej b) niskiej wody syzygijnej c) wysokiej wody kwadraturowej	B
16.	<input type="radio"/>	W odniesieniu do pływowych prądów zwrotnych, martwa woda występuje gdy powstaje: a) nieznaczny lub nie występuje horyzontalny ruch wody b) nieznaczny lub nie występuje pionowy ruch wody c) słaby prąd przyплиwu lub odpływu	A
17.	<input type="radio"/>	Średnie wzniesienie powierzchni morza dla wszystkich stanów pływowych w okresie 19 lat nazywamy: a) średnią wodą wysoką b) średnią wodą niską c) średnim poziomem morza	C
18.	<input type="radio"/>	W wyniku wzajemnych grawitacyjnych oddziaływań Słońca, Ziemi i Księżyca powstaje siła pływotwórcza. Jej wielkość zależy przede wszystkim od: a) masy Słońca b) odległości Księżyca od Ziemi c) odległości Ziemi od Słońca	B
19.	<input type="radio"/>	Na kuli ziemskiej większość pływów ma charakter: a) dobowy b) półdobowy c) mieszany	C
20.	<input type="radio"/>	Rzeczywista wysokość pływów może odbiegać od przepowiedni w wyniku znacznych zmian: a) ciśnienia atmosferycznego i silnych wiatrów b) zmiany temperatury wody i zasolenia akwenu c) działania stałych prądów	A
21.	<input type="radio"/>	Fala pływowa typu <i>bore</i> powstaje na rzekach i estuariach przy pływach: a) kwadraturowych b) syzygijnych c) przy każdym typie pływów	B
Lp.	<input type="radio"/>	Moduł 4 – Astronawigacja	
1.	<input type="radio"/>	Obserwator będący na biegunie południowym w dniu 23 grudnia widzi Słońce w azymucie: a) północnym b) południowym c) nie widzi Słońca	A

2.	O	Na jakiej szerokości geograficznej obserwator widzi Słońce dwukrotnie w zenicie w ciągu roku: a) 23°27'N b) 00° c) 23°27'S	B
3.	O	Obniżenie widnokładu powoduje: a) zaniżenie pomiaru zmierzonej wysokości ciała niebieskiego b) nie wpływa na wartość zmierzonej wysokości ciała niebieskiego c) zawyżenie pomiaru zmierzonej wysokości ciała niebieskiego	C
4.	O	Najbliżej pozycji zliczonej leży zawsze: a) punkt wytyczny metody wysokościowej b) punkt wytyczny metody szerokościowej c) punkt wytyczny metody długościowej	A
5.	O	Aby ciało niebieskie kulminowało w zenicie muszą być spełnione następujące warunki: a) $\delta \uparrow \uparrow \varphi$ i $\delta > 90 - \varphi$ b) $\delta \uparrow \uparrow \varphi$ i $\delta = \varphi$ c) $\delta \uparrow \uparrow \varphi$ i $\delta < 90 - \varphi$	B
Lp.	O/T	Moduł 5 – Planowanie podróży	
1.	O	W przypadku awarii urządzeń elektronicznych współrzędne punktów zwrotu w żegludze po ortodromie zawsze można uzyskać z: a) publikacji „ <i>Ocean Passages for the World</i> ” b) publikacji „ <i>Routeing Chart</i> ” c) mapy gnomonicznej	C
2.	O	Metody średniej szerokości do obliczenia drogi po loksodromie nie można stosować gdy: a) odległość między punktami wyjścia i docelowego przekracza 600 Mm b) punkt wyjścia i docelowy leżą na różnych długościach geograficznych c) punkt wyjścia i docelowy leżą na różnych szerokościach geograficznych	A
3.	O	Największy zysk w żegludze po ortodromie osiąga się, gdy: a) punkt wyjścia i docelowy leżą na zbliżonej szerokości geograficznej b) punkt wyjścia i docelowy leżą na jednym kole wielkim c) punkt wyjścia i docelowy leżą na zbliżonej, dużej szerokości geograficznej	C
4.	O	Jeżeli z powodu ograniczeń pogodowych lub występowania niebezpieczeństw nawigacyjnych na wyższych szerokościach geograficznych nie można podjąć żeglugi po ortodromie należy: a) podjąć żeglugę po loksodromie b) podjąć żeglugę mieszaną c) podjąć żeglugę po krzywej najbardziej zbliżonej do ortodromy	B

5.	<input type="radio"/>	Z mapy gnomonicznej dla ortodromy nie można odczytać: a) początkowego kąta drogi b) odległości po ortodromie c) współrzędnych punktów zwrotu	A
6.	<input type="radio"/>	Określenie „ <i>Clearing Line</i> ” odnosi się do: a) końca podróży morskiej, rozpoczęcia żeglugi z pilotem b) limitu odległości od niebezpieczeństw nawigacyjnych c) granicznego namiaru oddzielającego akwen bezpieczny od niebezpiecznego	C
7.	<input type="radio"/>	Informacje o systemach rozgraniczenia ruchu, trasach głębokowodnych, obszarach których należy unikać (<i>area to be avoided</i>), można znaleźć w publikacji: a) <i>IMO Guidelines for Voyage Planning</i> b) <i>Ocean Passages for the World</i> c) <i>IMO Ships' Routeing</i>	C
8.	<input type="radio"/>	Publikacja „ <i>Guide to Port Entry</i> ” składa się z: a) jednej części zawierającej wszystkie potrzebne informacje b) 2 części (opisy tekstowe i plany) c) 3 części (opisy, plany, zalecenia)	B
9.	<input type="radio"/>	Publikacja „ <i>Guide to Port Entry</i> ” jest: a) publikacją obowiązkową na statkach uprawiających żeglugę międzynarodową b) publikacją obowiązkową, jeżeli statek nie korzysta z usług pilotowych c) publikacją komercyjną nie wymaganą przepisami	C
10.	<input type="radio"/>	W planie podróży <u>nie ma obowiązku</u> uwzględniania: a) niezbędnej zmiany prędkości na trasie związanej z występowaniem prądów pływowych, wzrostem zanurzenia przy osiadaniu rufy i występowaniem przechyłu bocznego przy zwrocie b) punktów zgłaszania do „ <i>Weather Routeing Service</i> ” c) wymagań dotyczących ochrony środowiska morskiego	B
11.	<input type="radio"/>	Optymalizację pogodową planowanej podróży z uwzględnieniem kryterium bezpieczeństwa ładunku może przeprowadzić: a) kapitan statku korzystając z prognoz pogody, serwisów pogodowego prowadzenia /doradztwa lub programów do optymalizacji trasy b) tylko ośrodek lądowy c) tylko czarterujący statek we współpracy z ośrodkiem pogodowego prowadzenia /doradztwa	A
12.	<input type="radio"/>	Jeżeli podczas podróży zostanie podjęta decyzja o zmianie portu przeznaczenia lub statek musi znacznie zboczyć z planowanej trasy należy: a) na bieżąco korygować zaplanowaną trasę b) przed wykonaniem znacznego odchylenia od oryginalnie planowanej trasy zaplanować poprawioną trasę c) uzyskać, zależnie od sytuacji zgodę systemu, do którego statek się zgłaszał (systemy krótkiego, średniego i dużego zasięgu np. AUSREP, AMVER, <i>Weather Routeing Service</i>) i przystąpić do realizacji nowej podróży	A

13.	<input type="radio"/>	Wstępna kontrola planu podróży przez system ECDIS <u>nie uwzględnia</u> : a) zmiany dostępnej głębokości powodowanej pływami b) obszarów specjalnych c) przecięcia izobaty bezpieczeństwa	A
14.	<input type="radio"/>	System ECDIS dokonując wstępnej weryfikacji planowanej trasy analizuje: a) obszary o głębokościach większych od ustawionej wartości izobaty bezpieczeństwa b) tor ruchu statku wyznaczony limitem poprzecznego zejścia z trasy na poszczególnych odcinkach c) planowaną trasę jako zestaw odcinków między punktami zwrotów	B
15.	<input type="radio"/>	System ECDIS posiada możliwość: a) wyznaczenia trasy alternatywnej b) automatycznego ominięcia lądu i obszarów płytkowodnych c) automatycznej korekty limitu zejścia z trasy, jeżeli planowana trasa przebiega zbyt blisko niebezpieczeństw	A
16.	<input type="radio"/>	Obiekty naniesione przez użytkownika w systemie ECDIS będą generowały alarm „niebezpieczeństwo nawigacyjne”, jeżeli: a) obiekt leży na głębokości mniejszej od izobaty bezpieczeństwa b) obiekt leży na głębokości większej od izobaty bezpieczeństwa c) użytkownik nadał obiektowi atrybut „Danger”	C
17.	<input type="radio"/>	Plan podróży w systemie ECDIS można wykonać: a) tylko edytorem graficznym b) edytorem graficznym lub wprowadzając ręcznie współrzędne punktów zwrotu c) edytorem graficznym, wprowadzając ręcznie współrzędne punktów zwrotu lub importując trasę z innego systemu	C
18.	<input type="radio"/>	System ECDIS dokonuje kontroli planu podróży statku w zakresie naruszenia przez planowaną trasę: a) domyślnych parametrów bezpieczeństwa specyficznych dla systemu b) parametrów bezpieczeństwa takich jak: skala bezpieczeństwa, izobata bezpieczeństwa, głębokość bezpieczna, limit zejścia z trasy określonych przez operatora c) parametrów bezpieczeństwa zakodowanych w poszczególnych komórkach map ENC	B
19.	<input type="radio"/>	Kalkulując czas przejścia i wyznaczając ETA w poszczególnych punktach, system ECDIS może uwzględnić: a) działanie prądów pływowych i powierzchniowych b) charakterystykę prędkościową statku c) wydłużenie trasy związane z koniecznością ominięcia obszarów zakazanych	A
20.	<input type="radio"/>	Zastosowanie techniki „Parallelindexing” w żegludze na wodach ograniczonych pozwala: a) utrzymać wymaganą minimalną odległość od niebezpieczeństw nawigacyjnych b) wyznaczyć kolejny kurs po zwrocie c) oznaczyć miejsce wyłożenia steru przy zwrocie w kolejnym punkcie trasy (WP)	A
21.	<input type="radio"/>	Czy zastaw map rastrowych może być używany do planowania, a następnie monitorowania podróży: a) może, jeżeli statek posiada dwa systemy RCDS (<i>Raster Chart Display System</i>) b) może, ale tylko na odcinkach pilotowych c) tylko w połączeniu z zestawem aktualnych map papierowych	C

22.	<input type="radio"/>	Częstotliwość określania pozycji musi być ustalona: a) na każdy etap podróży b) obowiązkowo w żegludze pilotażowej c) obowiązkowo na wodach przybrzeżnych, gdy statek nie korzysta z usług pilota	A
23.	<input type="radio"/>	Uczestnictwo w systemach zgłaszania na trasie podróży jest: a) zawsze obowiązkowe b) dowolne, według uznania kapitana statku i zaleceń armatora c) zależy od systemu, należy sprawdzić w odpowiednich wydawnictwach (np. ALRS)	C
24.	<input type="radio"/>	Publikacja „ <i>Ocean Passages for the World</i> ” nie zawiera informacji o: a) systemach meldunkowych statków b) zalecanych trasach sezonowych dla statków o napędzie motorowym c) zalecanych trasach sezonowych dla statków żaglowych	A
25.	<input type="radio"/>	Plan podróży powinien być: a) wykonany na specjalnym formularzu (tabeli), a trasa naniesiona na mapy b) naniesiony na mapy wraz z uwagami tekstowymi c) tylko na formularzu, a trasa nanoszona na bieżąco na mapy	A
26.	<input type="radio"/>	Zwolnić z wykonania planu podróży na odcinku przewidzianym do żeglugi z pilotem może: a) stacja pilotowa po odpowiednio wczesnym zapytaniu b) kapitan portu lub organ PSC c) żaden z powyższych	C
27.	<input type="radio"/>	Jeżeli podczas żeglugi z pilotem, pilot prowadzi korespondencję z ośrodkiem lądowym lub holownikami w niezrozumiałym języku lokalnym, oficer wachtowy: a) powinien poprosić o wyjaśnienie i zmianę języka b) poinformować kapitana c) zezwolić na dalszą taką korespondencję, jeżeli dopuszczają to przepisy lokalne	A
28.	<input type="radio"/>	Prawidłowa realizacja ujętych w rezolucji wytycznych dotyczących planowania i monitorowania trasy podlega inspekcjom: a) tylko państwa portu b) tylko państwa bandery c) państwa portu i państwa bandery	C
29.	<input type="radio"/>	Jeżeli inspektor PSC zażąda okazania planu podróży w wersji papierowej kapitan statku: a) może odmówić zasłaniając się tajemnicą handlową armatora lub czarterującego b) jest zobowiązany go okazać c) powinien go okazać, jeżeli zezwalają na to procedury ISPS	B
30.	<input type="radio"/>	Sprawdzony i zatwierdzony plan podróży powinien być: a) podpisany przez kapitana b) podpisany przez kapitana i wszystkich oficerów nawigacyjnych c) podpisany przez kapitana, a oficerowie nawigacyjni podpisują zapoznanie się z planem w zeszycie poleceń kapitana	B

Lp.	O/T	Moduł 6 – ECDIS	
1.	O	Poniższe standardy IHO odnoszą się do map wektorowych ENC: a) S-57, S-61 b) S-63, S-52 c) S-63, S-61	B
2.	O	Ogólnoświatowa baza map ENC nosi nazwę: a) SENC b) WEND c) RENC	B
3.	O	Izobata wybierana przez operatora systemu ECDIS ze zbioru izobat wprowadzonych do SENC, wchodząca po wyborze w skład podstawy zobrazowania (<i>Display Base</i>) to: a) linia brzegowa (<i>coastline</i>) b) izobata płytkiej wody (<i>shallow water contour</i>) c) izobata bezpieczeństwa (<i>Safety contour</i>)	C
4.	O	Co oznacza skrót ECDIS: a) <i>Electronic Chart Display</i> b) <i>Electronic Chart Display and Information System</i> c) <i>Electric Chart Data International Scheme</i>	B
5.	O	Jaką ogólną nazwę noszą systemy map elektronicznych przystosowane do prezentowania rastrowych map nawigacyjnych: a) <i>Raster Chart Display Systems</i> (RCDS) b) <i>Digital Raster Chart Systems</i> (DRCS) c) <i>Admiralty Raster Chart Service</i> (ARCS)	A
6.	O	Który z parametrów system ECDIS musi zapisywać w odstępie minutowym: a) ETA b) dane z AIS c) kurs-heading	C
7.	O	System ECDIS musi generować alarmy w przypadku, gdy: a) ETA obliczona przez system wykroczy poza zakładany limit czasowy b) system pozycjonowania przestał działać c) zbliżamy się zbyt blisko do oznakowania nawigacyjnego	B
8.	O	Kolory i symbole na mapie SENC muszą być zgodne ze standardami: a) MEPC b) IHO c) producenta systemu	B

9.	<input type="radio"/>	System ECDIS musi ostrzegać w przypadku: <ul style="list-style-type: none"> a) zbliżenia się do lądu b) zbliżenia się do izobaty bezpiecznej c) zbliżenia się do innego statku 	B
10.	<input type="radio"/>	By wyróżnić na ekranie - głębokości równe lub mniejsze od zdefiniowanej wartości, należy w systemie wprowadzić wartość: <ul style="list-style-type: none"> a) izobaty bezpieczeństwa (<i>Safety contour</i>) b) zapasu wody pod stępką UKC (<i>under keel clearance</i>) c) głębokości bezpiecznej (<i>safety depth</i>) 	C