

**Egzamin na dyplom
Szyper klasy 1 rybołówstwa morskiego**

Funkcja – Nawigacja

Przedmiot: Bezpieczeństwo nawigacji

Lp .	Pytania	Poprawna odpowieź
1	<p>Co należy rozumieć pod pojęciem „zwykła praktyka morską”, przywołanym w prawie 2 konwencji COLREG?</p> <p>A) to postępowanie zgodne z wszystkimi prawidłami tej konwencji; B) to sposób postępowania marynarza uwzględniający wszystkie możliwe okoliczności i sytuacje jakie mogą zaistnieć na morzu; C) to zwykły sposób postępowania starannego marynarza, utrwalony przez stałe stosowanie i zgodny z doświadczeniem i zdrowym rozsądkiem; D) to sposób postępowania w sytuacjach typowych spotykanych na morzu.</p>	C
2	<p>Jak powinien zachować się szyper statku trałującego, gdy powstanie sytuacja kolizyjna z grupą statków płynących w konwoju?</p> <p>A) jako statek zajęty połowem posiadający pierwszeństwo drogi, powinien utrzymać swój kurs i prędkość; B) uwzględniając szczególne okoliczności i zagrożenie dla swojego statku i sprzętu połowowego, powinien odpowiednio wcześniej podjąć manewr zapobiegający nadmiernemu zbliżeniu z konwojem; C) jako statek posiadający pierwszeństwo drogi, powinien nadać sygnał wątpliwości; D) mimo, że jest statkiem posiadającym pierwszeństwo drogi powinien, w sytuacji nadmiernego zbliżenia podjąć działania zapobiegające zderzeniu.</p>	B
3	<p>Czy odstępianie od reguł postępowania wynikających z prawideł konwencji COLREG jest dla szypra lub oficera wachtowego tylko możliwością, czy też może stać się nakazem?</p> <p>A) obowiązkiem jest postępowanie zgodne z postanowieniami konwencji, a odstępianie od tych zasad tylko dopuszczalną możliwością; B) okoliczności konkretnego przypadku mogą czasami zaostrzyć obowiązki wynikające z prawideł, ale nigdy z nich nie zwalniają; C) w niektórych sytuacjach, gdy statek narażony jest na bezpośrednie niebezpieczeństwo, odstępstwo od nakazów wynikających z prawideł jest nie tylko usprawiedliwione, ale wręcz konieczne; D) żadna z odpowiedzi nie jest poprawna.</p>	C
4	<p>Prawidło mówiące o zasadach zachowania się dwóch statków idących wprost na siebie dotyczy statków o napędzie mechanicznym. Czy prawidło to obowiązuje statki zajęte połowem?</p> <p>A) statki zajęte połowem powinny postępować zgodnie z prawidłem 14 jeżeli spotkają statek o wyższej kategorii uprzywilejowania; B) prawidło 14 nie dotyczy statków zajętych połowem; C) prawidło 14 obowiązuje także wszystkie statki zajęte połowem; D) statki zajęte połowem, o ile są wprowadzane w ruch przez maszynę, powinny postępować zgodnie z prawidłem 14, jeżeli spotkają statek o tej samej kategorii uprzywilejowania.</p>	D
5	<p>Kto powinien ustąpić z drogi w sytuacji, gdy trałowiec zajęty oczyszczaniem z min spotka się na kursie kolizyjnym z trawlerem zajęty połowem?</p> <p>A) trawler ustępuje z drogi trałowcowi; B) trałowiec ustępuje z drogi trawlerowi; C) oba statki mają tę samą kategorię uprzywilejowania, a więc obowiązują zasady takie same jak przy spotkaniu dwóch statków o napędzie mechanicznym; D) oba statki mają tę samą kategorię uprzywilejowania, tym samym, kierujący statkami powinni uzgodnić, kto w danej sytuacji powinien ustąpić z drogi, a kto utrzymać swój kurs i prędkość.</p>	A

6	<p>Co upoważnia statek do noszenia znaków i świateł statku ograniczonego swoim zanurzeniem?</p> <p>A) jego tonaż; B) jego wymiary: długość i szerokość; C) aktualna rezerwa wody pod stępką; D) brak możliwości wykonania zmiany kursu, ze względu na ograniczony akwen manewrowy wynikający z zanurzenia.</p>	D
7	<p>Prawidła dotyczące zasad prowadzenia obserwacji, ustalania prędkości bezpiecznej i oceny ryzyka zderzenia odnoszą się do:</p> <p>A) każdego statku we wszelkich warunkach widzialności; B) wszystkich statków wzajemnie widocznych w drodze; C) wszystkich statków w drodze we wszelkich warunkach widzialności; D) wszystkich statków poruszających się po wodzie we wszelkich warunkach widzialności.</p>	A
8	<p>Czy w warunkach ograniczonej widzialności szyper ma obowiązek wysłać obserwatora na dziób?</p> <p>A) tak, gdyż działanie takie wynika z nakazu prowadzenia właściwej obserwacji; B) nie, gdyż to naraża obserwatora na niebezpieczeństwo; C) nie, ale taką ewentualność może rozważyć w sytuacji, gdy ze względu na poziom hałasu sygnały mgłowe innych statków mogą nie być słyszane; D) nie, gdyż takie działanie jest sprzeczne z zasadami zwykłej praktyki morskiej.</p>	C
9	<p>Czy wynikający z konwencji STCW-F nakaz użycia wszystkich dostępnych środków odpowiednich dla obserwacji wszystkich istotnych zmian zachodzących w otoczeniu statku wymaga ciągłej pracy urządzeń radarowych w drodze na łowisko?</p> <p>A) nie, urządzenia radarowe muszą być używane tylko w warunkach ograniczonej widzialności; B) tak, co najmniej jeden z radarów powinien pracować cały czas; C) nie, ale urządzenia powinny być przez cały czas gotowe do użycia; D) nie, ale praca urządzeń radarowych w warunkach dobrej widzialności może być konieczna ze względu na sytuację i okoliczności w jakich odbywa się żegluga.</p>	D
10	<p>Czy obecność na mostku dodatkowego obserwatora zwalnia oficera wachtowego z obowiązku prowadzenia obserwacji?</p> <p>A) nie zwalnia, gdyż obserwacja obejmuje szerszy zakres zadań niż te, jakie powierza się dodatkowemu obserwatorowi; B) tak, zwalnia; C) tak, zwalnia, o ile dodatkowy obserwator posiada wymagane kwalifikacje; D) tak, zwalnia ale tylko w warunkach dobrej widzialności.</p>	A
11	<p>Czy oficer wachtowy bez powiadamiania szypra może podjąć decyzję o zredukowaniu prędkości do prędkości, którą w danych warunkach uzna za bezpieczną?</p> <p>A) takie prawo daje oficerowi wachtowemu konwencja STCW, ale konwencja STCW-F je wyklucza; B) konwencja STCW-F nakazuje oficerowi wachtowemu powiadomić szypra przed podjęciem manewru redukcji prędkości; C) konwencja STCW-F nakazuje oficerowi wachtowemu bez wahania użyć napędu jeżeli zajdzie taka potrzeba; D) tylko w sytuacji gdy statek jest pod trałem, konwencja STCW-F nakazuje oficerowi wachtowemu powiadomić szypra o zamierzonym manewrze redukcji prędkości.</p>	C
12	<p>Czy obowiązkowym jest całkowite zatrzymanie ruchu statku podczas ograniczonej widzialności, gdy sygnał mgłowy statku obcego jest słyszalny przypuszczalnie sprzed trawersu?</p> <p>A) nie, gdyż taki obowiązek nie występuje jeżeli ryzyko zderzenia nie istnieje; B) nie, gdyż w wielu przypadkach wystarczy nawigować z najwyższą ostrożnością; C) nie, gdyż w niektórych sytuacjach utrzymanie prędkości sterownej przez statek jest warunkiem jego bezpieczeństwa; D) wszystkie powyższe odpowiedzi są poprawne.</p>	D

13	<p>Co może świadczyć, że ryzyko zderzenia istnieje?</p> <p>A) brak wyraźnej zmiany zamiaru; B) brak wyraźnej zmiany zamiaru, a w przypadku spotkania z zespołem holowniczym, wolno zmieniający się zamiar; C) stały zamiar, bądź wolno zmieniający się zamiar oraz malejąca odległość do śledzonego statku lub zespołu holowniczego; D) żadna z odpowiedzi nie jest poprawna.</p>	C
14	<p>Czy użycie radiotelefonu celem uzgodnienia intencji statków znajdujących się na kursie kolizyjnym jest zalecaną praktyką?</p> <p>A) tak, pod warunkiem, że kontakt radiowy zostanie nawiązany odpowiednio wcześniej, a dzięki systemowi AIS nie ma wątpliwości co do wzajemnej identyfikacji obu statków; B) nie, gdyż prowadzi do nieporozumień i zwiększa zagrożenie zamiast je zmniejszać; C) nie, gdyż prowadzenie rozmowy przerywa obserwację, która powinna być ciągłą i niezakłóconą i zabiera czas potrzebny dla wypracowania decyzji; D) nie, gdyż drogą uzgodnień radiowych pomiędzy statkami często sugeruje się rozwiązania niezgodne z zasadami COLREG, co może zaskakiwać inne statki.</p>	A
15	<p>Czy tylko zmiana prędkości może być skutecznym działaniem zapobiegającym sytuacji nadmiernego zbliżenia?</p> <p>A) nie, szczególnie w odniesieniu do dużych statków; B) tak, jeżeli ze względu na okoliczności nie można jej połączyć ze zmianą kursu, a jest zmianą wydatną i wykonaną z dużym wyprzedzeniem; C) nie, o ile nie towarzyszy jej zmiana kursu; D) żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa.</p>	B
16	<p>Jakich warunków spotkania dotyczy nakaz wydatnej zmiany kursu zapobiegający sytuacji nadmiernego zbliżenia?</p> <p>A) dotyczy sytuacji w jakiej może wystąpić sytuacja nadmiernego zbliżenia, gdy statki widzą się wzajemnie; B) dotyczy warunków ograniczonej widzialności, gdy statki prowadzą obserwację korzystając z urządzeń radarowych; C) dotyczy wszelkich warunków widzialności i tylko tych sytuacji, w których zmiana kursu zapobiegająca zderzeniu jest możliwa i wykonalna; D) dotyczy wszelkich warunków widzialności i wszystkich sytuacji, w których podjęcie działań zmierzających do uniknięcia zderzenia jest konieczne.</p>	C
17	<p>Czy statki rybackie mogą połować w granicach wąskiego przejścia lub toru wodnego?</p> <p>A) statek zajęty połowem w granicach wąskiego przejścia lub toru wodnego nie powinien przeszkadzać przejściu jakiegokolwiek innego statku; B) z prawidła 9 konwencji COLREG wynika zakaz prowadzenia połowów w granicach wąskiego przejścia lub toru wodnego; C) zakaz prowadzenia połowów w granicach wąskiego przejścia lub toru wodnego dotyczy tylko warunków ograniczonej widzialności; D) można prowadzić połowy w rejonie wąskich przejść, ale nie na torze wodnym.</p>	A
18	<p>Co oznacza sygnał dźwiękowy — — • • nadany przez statek nawigujący w granicach wąskiego przejścia?</p> <p>A) sygnał taki nadaje statek wyprzedzany wyrażając zgodę na wyprzedzanie po swojej lewej burcie; B) sygnał taki nadaje statek wyprzedzający informując, że przechodzi po lewej burcie statku wyprzedzanego; C) sygnał taki nadaje statek wyprzedzający informując, że przechodzi po prawej burcie statku wyprzedzanego; D) sygnałem tym statek wyprzedzający powiadamia statek wyprzedzany o zamiarze wyprzedzania po lewej burcie statku wyprzedzanego.</p>	D
19	<p>Jakim sygnałem dźwiękowym w granicach wąskiego przejścia statek wyprzedzany wyraża zgodę na zamiar wyprzedzania przez inny statek i deklaruje współpracę przy wykonaniu tego manewru?</p> <p>A) • — • — B) — • — • C) • — — • D) • • • •</p>	B

20	<p>Jak powinny nawigować statki o długości poniżej 20 m w systemie rozgraniczenia ruchu?</p> <p>A) powinny tak jak inne statki korzystać z odpowiedniego toru kierunkowego;</p> <p>B) nie powinny przeszkadzać bezpiecznemu przejściu statków idących torem kierunkowym i o ile to uzasadnione, nawigować w granicach strefy ruchu przybrzeżnego;</p> <p>C) powinny wyłącznie korzystać ze strefy rozgraniczającej ruch;</p> <p>D) powinny wyłącznie korzystać ze strefy ruchu przybrzeżnego.</p>	B
21	<p>Czy szyper. poławiający trałem ma obowiązek przecinać tor kierunkowy TSS pod kątem zbliżonym do kąta prostego?</p> <p>A) nie, ten nakaz nie dotyczy statków zajętych połowem;</p> <p>B) tak, wynika to zarówno z przepisu 10 konwencji COLREG, jak i zasad zwykłej praktyki morskiej;</p> <p>C) tak, o ile nie wykonuje manewrów wybierania lub wydawania trału;</p> <p>D) nie, gdyż przecinanie toru kierunkowego przez statek zajęty trałowaniem jest niedozwolone.</p>	B
22	<p>Statek zajęty połowem zbliża się do statku, który w krótkich odstępach czasu pokazuje raz światło rufowe, a raz zielone światło burtowe i światło masztowe. Jak powinien zachować się oficer wachtowy w tej sytuacji?</p> <p>A) przyjąć, że jako statek zajęty połowem posiada pierwszeństwo drogi i utrzymać swój kurs i prędkość;</p> <p>B) przyjąć, że jako statek zajęty połowem posiada pierwszeństwo drogi i podjąć próbę nawiązania kontaktu radiowego z drugim statkiem;</p> <p>C) przyjąć, że zachodzi sytuacja wyprzedzania i bezpiecznie ustąpić z drogi statkowi wyprzedzanemu;</p> <p>D) przyjąć, że statki są na kursach przecinających się i nadać sygnał wątpliwości.</p>	C
23	<p>Jakie statki rybackie powinny pokazywać dodatkowe sygnały przywołane w załączniku II do konwencji COLREG?</p> <p>A) wszystkie statki zajęte połowem, z wyjątkiem statków poławiających włóczonymi sznurami haczykowymi;</p> <p>B) wszystkie statki zajęte połowem o długości 20 m i większej, z wyjątkiem statków poławiających włóczonymi sznurami haczykowymi;</p> <p>C) statki zajęte trałowaniem za pomocą sprzętu dennego lub pelagicznego (pojedynczo lub w tukę) o długości 20 m i większej;</p> <p>D) statki zajęte trałowaniem za pomocą sprzętu dennego lub pelagicznego (pojedynczo lub w tukę) o długości 20 m i większej oraz sejnery poławiające okrężnicą.</p>	D
24	<p>W jaki sposób trawler wybierający swoje sieci może zasygnalizować tę czynność innym statkom?</p> <p>A) powinien światło reflektora skierować na obsługiwane narzędzie połowu;</p> <p>B) powinien, oprócz świateł przypisanych przepisami 26, pokazywać jedno białe światło nad jednym czerwonym światłem w linii pionowej widoczne dookoła widnokręgu;</p> <p>C) powinien włączyć żółte światło błyskowe i pokazywać je do czasu zakończenia operacji wybierania sieci;</p> <p>D) powinien, oprócz świateł przypisanych przepisami 26, pokazywać dwa żółte światła w linii pionowej widoczne dookoła widnokręgu.</p>	B
25	<p>W jaki sposób w nocy, trawler o długości 20 m i powyżej poławiający w tukę, powinien zasygnalizować tę czynność innym statkom? Czy trawler o mniejszej długości łowiący w tukę mogą również stosować takie sygnały?</p> <p>A) należy skierować z jednego ze statków trałujących w parze światło reflektora na drugi statek; statki mniejsze nie mogą stosować tej metody sygnalizacji;</p> <p>B) każdy ze statków trałujących w parze powinien skierować światło reflektora na statek przeciwny; statki o mniejszej długości mogą, lecz nie muszą stosować takich sygnałów;</p> <p>C) każdy ze statków powinien pokazywać światło reflektora skierowane w przód i w kierunku drugiego statku z którym trałuje w parze; statki o mniejszej długości mogą, lecz nie muszą stosować takich sygnałów;</p> <p>D) żadna z powyższych odpowiedzi nie jest poprawna.</p>	C