

**Egzamin na dyplom
Szyper żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego**

Funkcja – Nawigacja

Przedmiot: Bezpieczeństwo nawigacji

Lp.	Pytania	Poprawna odpowiedź
1	<p>Czy można odstąpić od stosowania prawideł konwencji COLREG?</p> <p>A) nie, od stosowania prawideł konwencji COLREG nie jest zwolniony żaden statek, armator, szyper, bądź załoga;</p> <p>B) tak, jeżeli kapitan/szyper uzna, że występują szczególne okoliczności, które go do tego upoważniają;</p> <p>C) tak, jeżeli statkowi grozi bezpośrednie niebezpieczeństwo;</p> <p>D) tak, jeżeli wystąpią szczególne okoliczności, łącznie z możliwościami danego statku, a statkowi grozi bezpośrednie niebezpieczeństwo.</p>	D
2	<p>Czy uwzględniając zasady zwykłej praktyki morskiej, statek zamierzający rzucić kotwicę może zakładać, że inne statki będące w drodze będą zachowywać bezpieczną odległość?</p> <p>A) tak, o ile o zamiarze rzucenia kotwicy poinformuje wszystkie statki znajdujące się w pobliżu;</p> <p>B) tak, ale tylko od chwili gdy przestanie poruszać się po wodzie;</p> <p>C) nie, dopóki nie rzuci kotwicy i nie wywiesi właściwych znaków lub nie zapali odpowiednich świateł;</p> <p>D) tak, o ile nada syreną sygnał: jeden krótki, jeden długi i jeden krótki.</p>	C
3	<p>Czy sytuacja, gdy po prawej burcie jednego ze statków znajduje się niebezpieczna mielizna, zwalnia statki idące wprost na siebie od obowiązku wynikającego z przepisu 14 konwencji COLREG?</p> <p>A) statek mający mieliznę po prawej burcie powinien odstąpić od obowiązku zmiany kursu w prawo i odpowiednio wcześniej podjąć inny manewr zmierzający do uniknięcia sytuacji nadmiernego zbliżenia;</p> <p>B) tylko statek mający mieliznę po prawej burcie ma prawo przyjąć, iż jest w tej sytuacji statkiem ograniczonym swym zanurzeniem i nie ciąży na nim obowiązek ustąpienia z drogi drugiemu statkowi;</p> <p>C) statek mający mieliznę po prawej burcie powinien utrzymać swój kurs, powiadamiając drugi statek, o tym fakcie;</p> <p>D) oba statki powinny postępować zgodnie z przepisem 14.</p>	A
4	<p>Czy każdy statek rybacki prowadzący połowy jest zaliczany do kategorii „statku zajętego połowem” w rozumieniu przepisu 3 konwencji COLREG?</p> <p>A) do kategorii tej zaliczany jest każdy statek połowiaczy, bez względu na wielkość, napęd i narzędzie połowu;</p> <p>B) do kategorii statków zajętych połowem nie są zaliczane statki, których narzędzia połowu nie ograniczają ich zdolności manewrowej;</p> <p>C) jeżeli statek rybacki podczas prowadzenia połowów manewruje wykorzystując dodatkowo żagiel, jest zaliczany do kategorii „statek żaglowy”;</p> <p>D) do kategorii statków zajętych połowem nie są zaliczane statki pozbawione napędu mechanicznego.</p>	B
5	<p>Czy ekstremalne warunki pogodowe są wystarczającą przyczyną, by mały statek uznał się za statek nie odpowiadający za swoje ruchy i korzystał z wszystkich przywilejów przysługujących tej kategorii?</p> <p>A) jeżeli statek posiada sprawny napęd i urządzenie sterowe, to trudne warunki pogodowe nie stwarzają jeszcze podstaw do uznania, iż jest statkiem nie odpowiadającym za swoje ruchy;</p> <p>B) statek nie odpowiadający za swoje ruchy, to tylko statek, który z powodu awarii steru lub napędu nie może ustąpić z drogi innemu statkowi;</p> <p>C) ekstremalne warunki pogodowe dla małego statku o słabym napędzie można uznać za wyjątkowe okoliczności, w których nie jest on w stanie manewrować, a tym samym może być uznany za statek nie odpowiadający za swoje ruchy;</p> <p>D) w ekstremalnych warunkach pogodowych mały statek o słabym napędzie może być uznany za statek o ograniczonej zdolności manewrowej, nie zaś za statek nie odpowiadający za swoje ruchy.</p>	C

6	<p>Czy statek dragujący kotwicę lub wykorzystujący kotwicę do obrotu, czy też manewrów cumowniczych jest uznawany za statek w drodze?</p> <p>A) nie, każdy kontakt kotwicy z dnem sprawia, że statek nie może być uznany za statek w drodze;</p> <p>B) tak, gdyż by uznać go za statek nie będący w drodze kotwica musi trzymać i pozostawać nieruchomą;</p> <p>C) nie, gdyż mimo, że porusza się po wodzie jego możliwości są ograniczone;</p> <p>D) nie, o ile jego kotwica znajdująca się w wodzie nie ma kontaktu z dnem.</p>	B
7	<p>Jak należy rozumieć nakaz: <i>Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing</i> wynikający z konwencji STCW-F oraz przepisy 5 konwencji COLREG?</p> <p>A) każdy statek powinien prowadzić właściwą obserwację statków znajdujących się w zasięgu wzroku i nasłuch sygnałów jakie mogą nadawać;</p> <p>B) każdy statek powinien stale prowadzić wzmożoną obserwację statków znajdujących się w zasięgu wzroku i nasłuch sygnałów jakie mogą nadawać;</p> <p>C) każdy statek powinien stale prowadzić właściwą obserwację statków i nasłuch sygnałów jakie mogą nadawać we wszelkich warunkach widzialności;</p> <p>D) obowiązek prowadzenia nieprzerwanej i właściwej obserwacji wzrokowej i słuchowej dotyczy wszelkich warunków widzialności i należy go rozumieć szerzej niż tylko obserwację innych statków.</p>	D
8	<p>Czy zgodnie z wymaganiami konwencji STCW-F łączenie funkcji sternika i obserwatora przez oficera wachtowego jest dopuszczalne?</p> <p>A) tak, ale tylko podczas manewrów związanych z wybieraniem lub wydawaniem narzędzi połowu;</p> <p>B) nie, gdyż konwencja zakazuje podejmowania obowiązków, które mogą zakłócić bezpieczną nawigację;</p> <p>C) tak, ale tylko w warunkach dobrej widzialności;</p> <p>D) tak, gdyż konwencja STCW-F, w odróżnieniu od konwencji STCW nie zawiera takiego zakazu.</p>	B
9	<p>Czy obowiązek zachowania bezpiecznej prędkości dotyczy wszystkich statków i wszelkich warunków widzialności?</p> <p>A) obowiązek dotyczy każdego statku i wszelkich warunków widzialności;</p> <p>B) obowiązek dotyczy każdego statku jedynie w warunkach ograniczonej widzialności;</p> <p>C) obowiązek dotyczy wszelkich warunków widzialności i każdego statku, z wyjątkiem statku nie odpowiadającego za swoje ruchy;</p> <p>D) obowiązek nie dotyczy jednostek szybkich unoszących się nad powierzchnią wody bez udziału sił wyporu.</p>	A
10	<p>Czy w warunkach ograniczonej widzialności prędkość bezpieczną należy rozumieć jako minimalną prędkość gwarantującą utrzymanie statku na kursie?</p> <p>A) tak;</p> <p>B) tak, lecz tylko gdy istnieje ryzyko zderzenia, a sygnał mgłowy statku obcego jest słyszalny przypuszczalnie sprzed trawersu;</p> <p>C) tak, lecz nie dotyczy to statków poławiających trałem pelagicznym;</p> <p>D) tak, lecz nie dotyczy to statków poławiających w tukę.</p>	B
11	<p>Kiedy duża liczba statków operujących na akwenie nie jest wystarczającym powodem dla wydatnej redukcji prędkości?</p> <p>A) gdy statki znajdują się w strefie rozgraniczenia ruchu TSS;</p> <p>B) gdy statek jest wyposażony w sprawne urządzenia radarowe;</p> <p>C) gdy statek jest wyposażony w system ECDIS zintegrowany z systemem AIS;</p> <p>D) gdy statek znajduje się na łowisku.</p>	A
12	<p>Czy ARPA i radary to jedyne urządzenia, jakie należy użyć dla oceny ryzyka zderzenia w warunkach ograniczonej widzialności?</p> <p>A) tak, to w tych warunkach to jedyne urządzenia pozwalające wystarczająco wcześnie wykryć ryzyko zderzenia;</p> <p>B) nie, należy także skorzystać z systemu ECDIS;</p> <p>C) nie, należy także skorzystać z systemu AIS;</p> <p>D) nie, należy korzystać ze wszystkich dostępnych środków technicznych, czyli np. również radiotelefonu VHF.</p>	D

13	<p>Kiedy sama zmiana kursu może być najskuteczniejszym działaniem w celu zapobieżenia sytuacji nadmiernego zbliżenia?</p> <p>A) gdy wykona się ją odpowiednio wcześniej; B) gdy będzie ona znaczna; C) gdy istnieje wystarczająca przestrzeń dla wykonania tego manewru, a z jego powodu nie wyniknie inna sytuacja nadmiernego zbliżenia; D) tylko spełnienie wszystkich w/w warunków uczyni zmianę kursu najskuteczniejszym działaniem w celu zapobieżenia sytuacji nadmiernego zbliżenia.</p>	D
14	<p>Czy obowiązek ustąpienia z drogi przez statek wyprzedzający obowiązuje w rejonie wąskich przejść?</p> <p>A) nie, jeżeli dotyczy to statku, który może bezpiecznie nawigować tylko w granicach toru wodnego; B) tak, dlatego, o ile okoliczności tego wymagają, statek wyprzedzający musi uzyskać zgodę statku wyprzedzanego na podjęcie manewru wyprzedzania; C) nie, statek wyprzedzany ustępując z drogi powinien maksymalnie zejść na prawą stronę toru; D) tak, dlatego wyprzedzanie w rejonie wąskich przejść jest zabronione.</p>	B
15	<p>Co oznacza sygnał dźwiękowy — — • nadany przez statek nawigujący w granicach wąskiego przejścia?</p> <p>A) nadaje go statek wyprzedzany wyrażając zgodę na wyprzedzanie po swojej prawej burcie; B) nadaje go statek wyprzedzający informując, że przechodzi po prawej burcie statku wyprzedzanego; C) nadaje go statek wyprzedzający informując, że przechodzi po lewej burcie statku wyprzedzanego; D) nadaje go statek wyprzedzający, informując o zamiarze wyprzedzania po prawej burcie statku wyprzedzanego.</p>	D
16	<p>Jak w warunkach dobrej widzialności, kierujący wachtą statku podchodzącego do portu powinien zareagować po usłyszeniu jednego długiego sygnału dochodzącego zza falochronu?</p> <p>A) powinien na kanale 16 UKF uprzedzić statek wychodzący z portu i zasłonięty falochronem o swojej pozycji i kursie; B) powinien korzystając z systemu AIS sprawdzić czy sygnał pochodzi od statku wychodzącego z portu i zasłoniętego falochronem; C) powinien odpowiedzieć na taki sygnał jednym długim dźwiękiem i nawigować z zachowaniem należytej ostrożności; D) żadna z odpowiedzi nie jest właściwa, gdyż sygnał ten dotyczy jedynie warunków ograniczonej widzialności.</p>	C
17	<p>Czy statki rybackie mogą połować w strefach rozgraniczających systemu rozgraniczenia ruchu?</p> <p>A) statek zajęty połowem może operować w strefie rozgraniczającej o ile sposób prowadzenia połowów (np. połów w tukę) nie przeszkadza przejściu jakiegokolwiek statku idącego torem kierunkowym; B) z prawidła 10 konwencji COLREG wynika zakaz prowadzenia połowów w strefie rozgraniczającej TSS; C) zakaz prowadzenia połowów w strefie rozgraniczającej dotyczy tylko warunków ograniczonej widzialności; D) połowy można prowadzić jedynie w strefie ruchu przybrzeżnego.</p>	A
18	<p>Czy statek wyprzedzający statki zajęte połowem musi zawsze ustąpić im z drogi?</p> <p>A) tak, zarówno podczas dobrej jak i ograniczonej widzialności; B) tak, bez względu na okoliczności, o ile tylko statki widzą się wzajemnie; C) nie, gdy jest statkiem o ograniczonych zdolnościach manewrowych lub statkiem nie odpowiadającym za swoje ruchy; D) tak, lecz fakt posiadania pierwszeństwa drogi nie upoważnia statków połowujących do przeszkadzania w bezpiecznym wykonaniu manewru wyprzedzania.</p>	D

19	<p>Statek zajęty połowem wyprzedza zestaw holowniczy. Które z poniższych zdań w tych okolicznościach jest prawdziwe?</p> <p>A) statek połowiący jest statkiem wyprzedzającym, a tym samym powinien ustąpić z drogi;</p> <p>B) holownik jest statkiem ustępującym z drogi, bo statek zajęty połowem jest wyżej w hierarchii uprzywilejowania;</p> <p>C) statek wyprzedzający jest statkiem mającym pierwszeństwo drogi, gdyż jest statkiem zajęty połowem;</p> <p>D) zestaw holowniczy posiada pierwszeństwo drogi, co wynika z faktu holowania.</p>	A
20	<p>W załączniku II do konwencji COLREG przewidziano dodatkowe światła odnoszące się do:</p> <p>A) statków offshore operujących na polach wydobywania ropy i gazu;</p> <p>B) lodolamaczy i statków płynących w konwojach lodowych;</p> <p>C) statków zajętych czynnościami holowniczymi;</p> <p>D) statków rybackich łowiących blisko siebie.</p>	D
21	<p>Jakich metod połowu dotyczą dodatkowe sygnały przywołane w załączniku II do konwencji COLREG?</p> <p>A) wszystkich metod połowu z wyjątkiem połowu włóczonymi sznurami haczykowymi;</p> <p>B) tylko statków zajętych trałowaniem za pomocą sprzętu dennego;</p> <p>C) tylko statków zajętych trałowaniem za pomocą sprzętu pelagicznego;</p> <p>D) statków zajętych trałowaniem za pomocą sprzętu dennego lub pelagicznego oraz sejnerów połowiących okrężnicą.</p>	D
22	<p>W jaki sposób trawler wydający swoje sieci powinien zasygnalizować tę czynność innym statkom?</p> <p>A) powinien światło reflektora skierować na obsługiwane narzędzie połowu;</p> <p>B) powinien włączyć żółte światło błyskowe i pokazywać je do czasu zakończenia operacji wydawania sieci;</p> <p>C) powinien oprócz światła przypisanego prawidłem 26 pokazywać dwa białe światła w linii pionowej widoczne dookoła widnokręgu;</p> <p>D) powinien oprócz światła przypisanego prawidłem 26 pokazywać dwa żółte światła w linii pionowej widoczne dookoła widnokręgu.</p>	C
23	<p>Jak trawler znajdujący się na łowisku i pokazujący światła przypisane prawidłem 26, powinien zasygnalizować, że jego sieci uwięzły na przeszkodzie?</p> <p>A) pokazywać dwa czerwone światła w linii pionowej widoczne dookoła widnokręgu;</p> <p>B) włączyć światło błyskowe na szczycie masztu i na przemian dawać błysk co sekundę;</p> <p>C) pokazywać dwa białe światła w linii pionowej widoczne dookoła widnokręgu, a gdy poławia w tukę dodatkowo błyskać reflektorem w kierunku drugiego statku;</p> <p>D) pokazywać dwa żółte światła w linii pionowej zapalane na przemian i widoczne dookoła widnokręgu.</p>	A
24	<p>Jakie dodatkowe światła mogą pokazywać statki zajęte połowem okrężnicą?</p> <p>A) pokazywać dwa białe światła umieszczone jeden nad drugim skierowane w kierunku wystawionego narzędzia połowu;</p> <p>B) włączyć żółte światło błyskowe i pokazywać je w czasie trwania operacji połowowej;</p> <p>C) stosować dwa żółte światła w linii pionowej błyskające na przemian co sekundę i pokazywać je przez cały czas trwania operacji połowowej;</p> <p>D) stosować dwa żółte światła w linii pionowej błyskające na przemian co sekundę, lecz pokazywać je tylko wtedy, gdy sprzęt połowowy przeszkadza statkowi w manewrach.</p>	D
25	<p>W jakiej części konwencji COLREG podano obowiązujące sygnały wzywania pomocy?</p> <p>A) sygnały te podano w załączniku IV;</p> <p>B) sygnały te podano w załączniku III;</p> <p>C) sygnały te podano w załączniku II;</p> <p>D) sygnały te podano w załączniku I.</p>	A