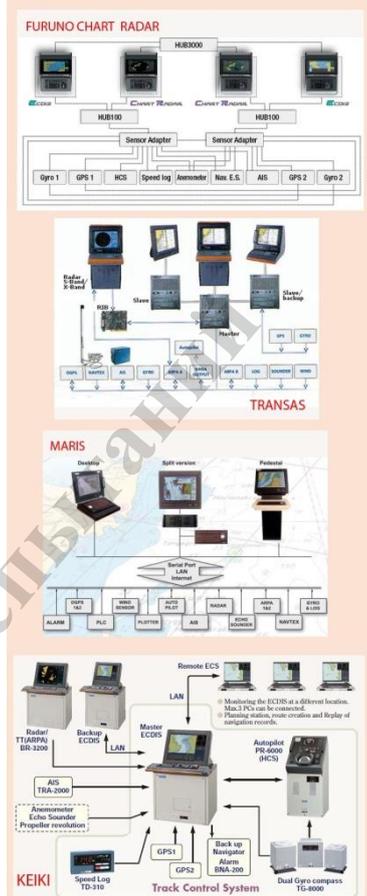


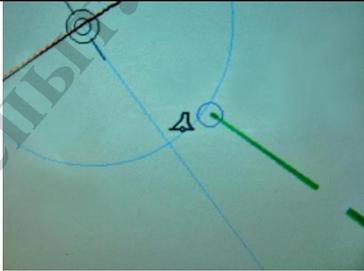
**Перечень тестовых заданий для итогового тестирования по программе:
Использование ЭКНИС**

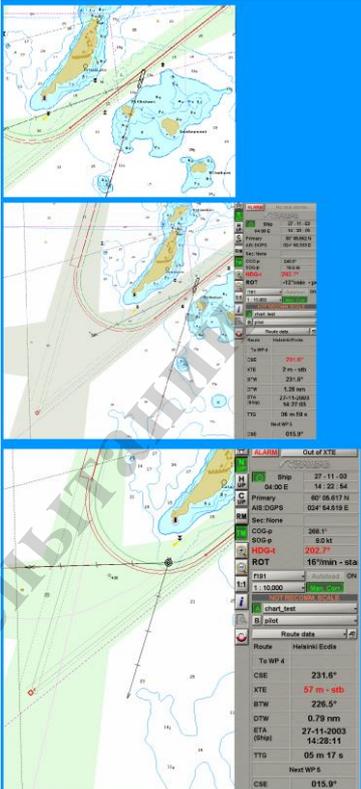
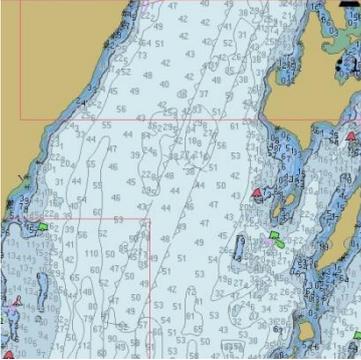
№ задания	ID компетенции	Текст задания	Примечания
07.1.1.001	a-2/1/4.2.1	Укажите судовое оборудование, которое должно быть обязательно сопряжено с ЭКНИС	
07.1.1.002	a-2/1/4.2	Бесперебойная подача электроэнергии	
07.1.1.003	a-2/1/4.2.2	Укажите ошибки в настройках ЭКНИС полагая, что они относятся к судну, изображенному в нижней части иллюстрации	
07.1.1.004	a-2/1/4.1	В случае ошибки в определении координат подобной той, что указана оранжевым крестиком на картинке, я ожидаю, что ЭКНИС	
	a-2/1/4.1.3		
07.1.1.005	a-2/1/4.2.1	В случае получения предупредительного сигнала о столкновении, радиолокатор с наложением электронной карты (chart overlay) в интегрированной системе	Автоматически переключится на режим отображения относительного движения
			Активирует функцию САРП, если последняя не использовалась до получения сигнала тревоги
			Выключит электронный слой карты
			Установит стандартный вектор 5 минут
			Автоматически переключится на режим отображения относительного движения
07.1.1.006	a-2/1/4.2.1	Пассивная цель АИС (статус ошвартовано или на яоре)	Может быть отфильтрована (и не отображена на дисплее) при помощи специальной функции в ЭКНИС
			Имеет период обновления

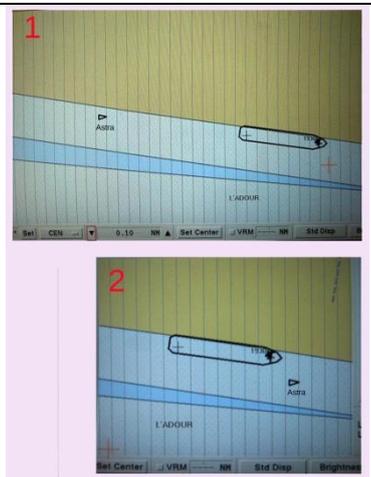
			равный 13 минутам
			Может быть запрошена судовой АИС
			Отображается на дисплее с указанием курс и скорости поворота
07.1.1.007	a-2/1/4.2.1	При одновременном получении данных от одной цели от АИС и САРП, происходит их автоматическое совмещение, при этом на экране ЭКНИС	По умолчанию использует данные АИС
			По умолчанию использует данные о целях, предоставляемые САРП
			По умолчанию использует данные о цели, полученные от интегрированной платы захвата и обработки информации радиолокатора
			По умолчанию использует АИС и радиолокатор
07.1.1.008	a-2/1/4.1	ЭКНИС должна быть способна производить все ниже следующее операции за исключением	Определения истинного пеленга и расстояния между двумя географическими точками
			Определения девиации магнитного компаса
			Преобразования местной системы координат в систему координат WGS-84
			Преобразования "графических координат" в "отраженные координаты"

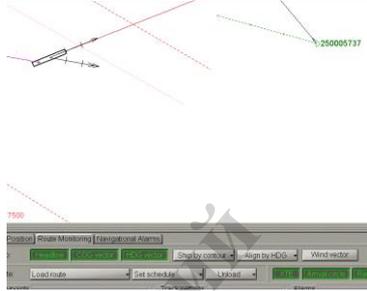
Система квалификационных испытаний

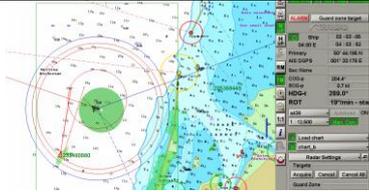
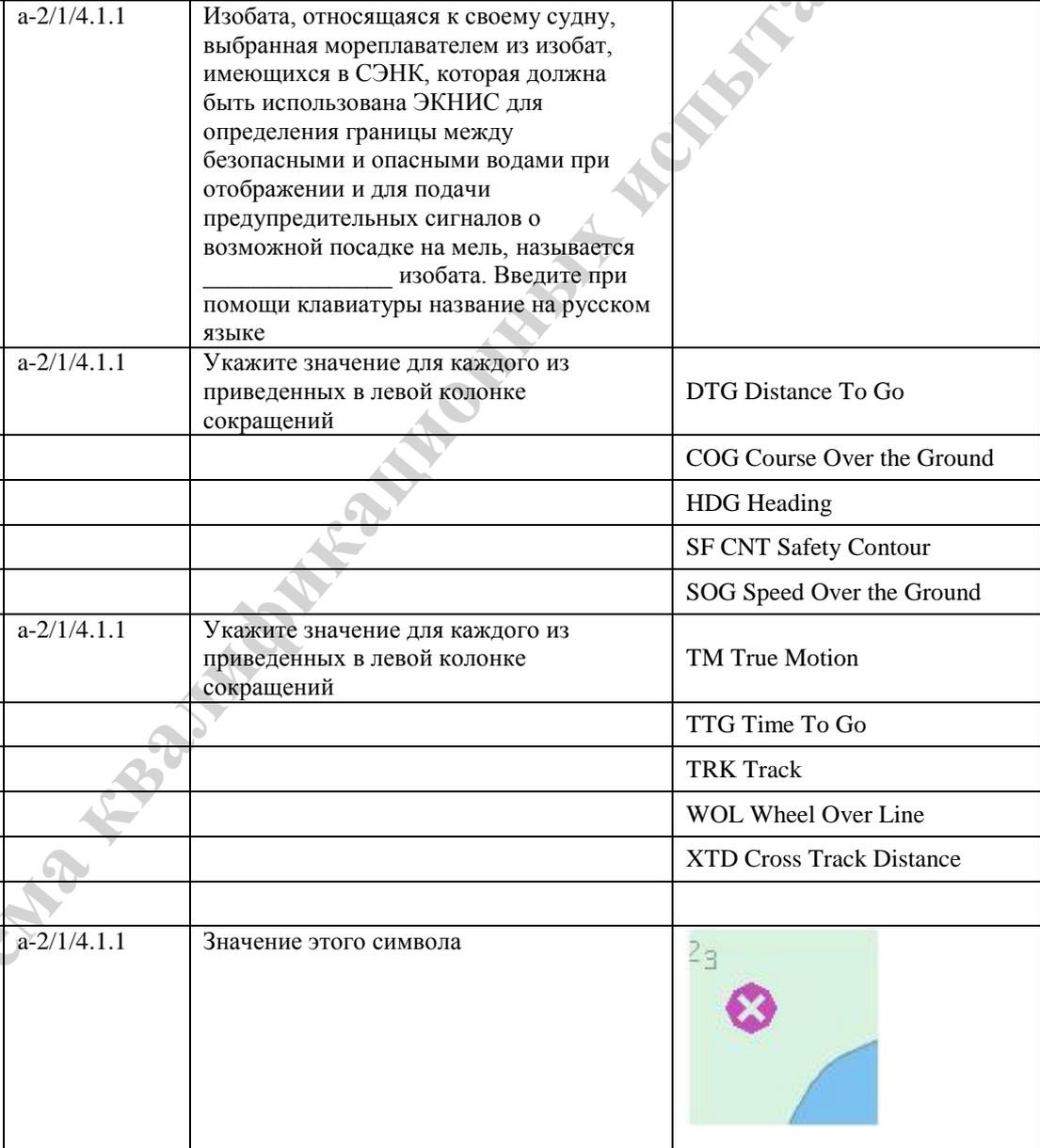
07.1.1.009	a-2/1/4.2.4	Укажите рисунок, на котором представлена неправильная конфигурация резервного оборудования	 <p>The diagrams illustrate various incorrect backup configurations for radar systems:</p> <ul style="list-style-type: none"> FURUNO CHART RADAR: Shows a central HUB2000 connected to multiple HUB100 units, which are then connected to Sensor Adapters and various sensors like Gyro 1, GPS 1, HCS, Speed log, Anemometer, Race E.S., AIS, GPS 2, and Gyro 2. TRANSAS: Shows a central Radar Station connected to multiple Slave units, which are then connected to various sensors like AIS, HCS, and others. MARIS: Shows a central Radar Station connected to multiple Slave units, which are then connected to various sensors like AIS, HCS, and others. KEIKI Track Control System: Shows a central Master ECS connected to various sensors like Radar, AIS, Anemometer, Echo Sounder, Propeller revolution, GPS1, GPS2, and others.
07.1.1.010	a-2/1/4.2.2	Выберите аббревиатуру формата сообщений, который использует ЭКНИС для приема информации от датчиков и передачи информации другим потребителям	TCP/IP
			ASCII
			NMEA 0183
			S-57
07.1.1.011	a-2/1/4.1.1	Что из нижеперечисленного позволяет работать на судне без бумажных карт?	Два комплекта ЭКНИС, имеющих сертификаты типового одобрения и
			Полный комплект растровых карт
			СЭНК
			ЭКНИС, на котором отображены все слои, и полный комплект векторных карт
			Два комплекта ЭКНИС, имеющих сертификаты типового одобрения, установленные официальные карты формата S-57 по району плавания последнего издания, официальная корректура к этим картам с диска обновления
07.1.2.002	a-2/1/4.2	Укажите ситуации, в которых ЭКНИС должна включить аварийно-предупредительную сигнализацию	Отклонение от заданного маршрута превышает допустимый предел

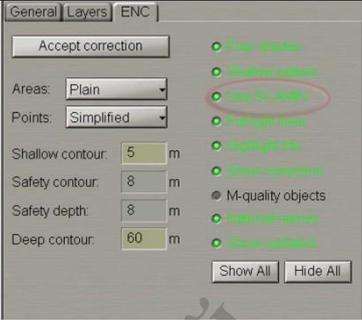
			В пределах установленного вахтенного времени, судно может пересечь безопасную изобату
			Судно может пересечь границу района якорной стоянки
			Скорость опасной цели превышает установленный предел
			Система определения местоположения и системная электронная навигационная карта используют разные системы геодезических координат
07.1.2.003	a-2/1/4.2.2	Очевидные различия от положения буя на карте ЭКНИС и наложенным изображением от радара(OVERLAY) могут быть вызваны	
07.1.2.005	a-2/1/4.2.6	Очевидная ошибка в указании скорости на следующем изображении	
07.1.2.006	a-2/1/4.2	Последствия от ошибочного позиционирования судна на ЭКНИС	Все позиции других объектов на карте ошибочны
	a-2/1/4.1.2		Свои позиции судна, снятые с ЭКНИС ошибочны
			Все направления, снятые с ЭКНИС ошибочны
			Свои курсы, снятые с ЭКНИС ошибочны
			Все дистанции до объектов на карте ошибочны
			Все расстояния между объектами на карте ошибочны

07.1.2.007	a-2/1/4.2	Три данных рисунка соответствуют ситуации, при которой	
07.1.3.001	a-2/1/4.1.1	Следующая картинка показывает _____ отображение. Введите с клавиатуры название на русском языке	
07.1.3.002	a-2/1/4.1.1	Следующая картинка показывает _____ отображение. Введите с клавиатуры название на русском языке	
07.1.5.002	a-2/1/4.2.2	Расположите системы определения координат места в порядке ухудшения степени точности обсервации	DGPS
			Комбинированная GPS – GLONASS
			GPS
			E-LORAN
			LORAN-C

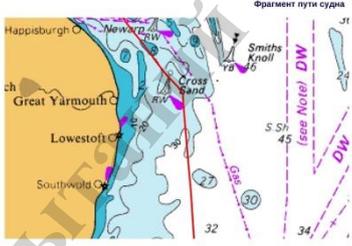
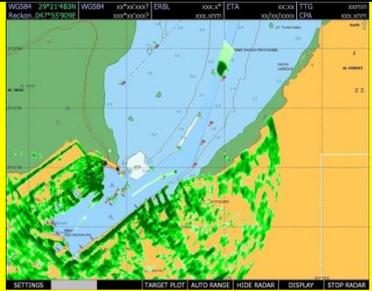
07.2.1.001	a-2/1/4.2.4	Ваше судно-контейнеровоз с максимальной осадкой 11,75 метров. В какой-то момент Вы получаете аварийно-предупредительный сигнал и видите на экране, картину, приведенную на иллюстрации. Вы должны	
07.2.1.002	a-2/1/4.1.1	На скриншоте экрана радиолокатора с электронной карты показана ситуация, в которой синим цветом выделен участок, не отображающий карту в данном масштабе	
07.2.1.003	a-2/1/4.1.1	Отображение карты покрыто узкими полосками из-за	
07.2.1.004	a-2/1/4.2.4	Когда появляется это сообщение	
07.2.1.005	a-2/1/4.2.1	Смещение отметки АИС, принадлежащей ошвартованному судну (m/v Astra) подобное тому, что показанное на второй картинке (около 150 метров и, очевидно, вызванное ошибкой в расчетах АИС данного судна), продлится	
07.2.1.006	a-2/1/4.1.2	Если гидрографические (batimетрические) промеры или промеры на карте неточны или неизвестны	Координаты судна должны быть откорректированы, чтобы координаты на карте были сопоставимы с WGS 84
			Судно может находиться в опасных водах, несмотря на отсутствие информации об этом на дисплее ЭКНИС
			Следует увеличить изобату безопасности, чтобы быть уверенным, что судно остается в безопасных водах

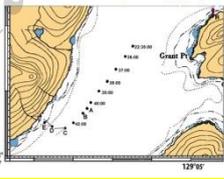
			Предполагается, что только на более глубокие промеры на карте нельзя полагаться
07.2.1.007	a-2/1/4.1.2	На этой картинке мы наблюдаем ситуацию чрезмерного сближения между двумя судами на подходах к большому порту. Видимость хорошая. Одно из судов отклонилось от запланированного маршрута и приближается к якорной стоянке. Сильное течение существенно влияет на курс относительно грунта обоих судов. Укажите, какое правило МППСС применимо в данном случае	
07.2.1.012	a-2/1/4.1.1	Укажите символ, которым обозначен район с самым высоким качеством промеров на карте	
07.2.2.001	a-2/1/4.2.5	Следующие данные проверяются, когда маршрут из ЭКНИС передается на авторулевой в режимах следования по маршруту	Линия, где надо начать поворот, чтобы выйти на новый курс (WOL)
			Величина бокового смещения (XTD)
			Координаты маршрутных точек
			Курс и расстояние между маршрутными точками
			Запланированная скорость
			Расстояние до маршрутной точки, когда она считается пройденной
07.2.2.003	a-2/1/4.1.3	Любая ЭКНИС обеспечивает выполнение следующих функций одним действием оператора	Переключение на режим стандартного отображения
			Включение и выключение отображения радара
			Переход с относительного на истинное движение
			Выбор мониторинга фактических координат судна
			Переключение между режимами относительного движения с ориентировкой по курсу и азимутальной стабилизацией ориентированной по северу
			Включение и выключение отображения целей с АИС
07.2.2.004	a-2/1/4.1	Две вещи, которые всегда должны появиться на дисплее ЭКНИС при выборе исполнительной прокладки это	
07.2.2.005	a-2/1/4.2.2	Две первостепенные индикации, которые должны появляться на дисплее ЭКНИС при исполнительной прокладке это	

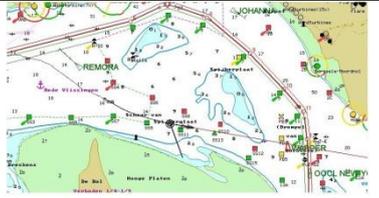
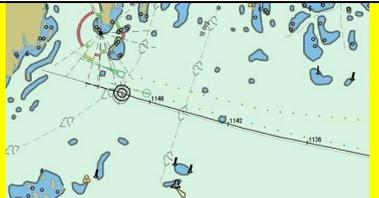
07.2.2.007	a-2/1/4.2.3	Укажите функции, которые можно использовать с целью мониторинга положения судна на якоре	
07.2.2.009	a-2/1/4.2.5	На картинке приведен фрагмент инструкции по эксплуатации для CHARTPILOT 1100 Software Version 5.30 ECDIS Conning Displays<p>Из этого текста следует, что	<p>Замечания к рисунку В связи с тем, что установка АИС на борту судна продолжается, количество пассивных целей резко возрастает. Поэтому отображение пассивных целей в большинстве случаев будет выключено. Однако, цели, которые важны для навигации, следует продолжать отображать. Это достигается путем заката данных целей, которые таким образом превращаются в отслеживаемые цели АИС. До тех пор пока функция обработки данных АИС с целью не выключена, отслеживаемые цели будут отображаться. Более того, при нажатии INFO box об отслеживаемых целях можно будет запросить гораздо больше информации, чем о пассивных.</p> <p>Пассивные цели закатываются автоматически при переключении спонсорской, как только пассивная цель начинает отвечать установленным параметрам Д, Т, СРА / ТСРА, она автоматически закатывается, появляется предупредительный сигнал АИС ОПАСНАЯ ЦЕЛЬ и цель АИС отображается как опасная цель.</p> <p>Предупредительный сигнал АИС ОПАСНАЯ ЦЕЛЬ также появляется, если уже отслеживаемая цель начинает отвечать установленным параметрам Д, Т, СРА / ТСРА.</p> <p>Если спонсорские или отслеживаемые цели отвечают установленным параметрам Д, Т, СРА / ТСРА, то по мере всего появляется предупредительный сигнал ЗАХВАТ ОПАСНОЙ ЦЕЛИ АИС НЕ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ. В этом случае, по арбитр-набору, если не представляется возможности целей АИС должна быть удалена. Как только УЗО будет удалено, появится сигнал новой цели и для этой цели появится предупредительный сигнал АИС ОПАСНАЯ ЦЕЛЬ.</p>
07.2.3.001	a-2/1/4.1.1	Изобата, относящаяся к своему судну, выбранная мореплавателем из изобат, имеющихся в СЭНК, которая должна быть использована ЭКНИС для определения границы между безопасными и опасными водами при отображении и для подачи предупредительных сигналов о возможной посадке на мель, называется _____ изобата. Введите при помощи клавиатуры название на русском языке	
07.2.4.001	a-2/1/4.1.1	Укажите значение для каждого из приведенных в левой колонке сокращений	DTG Distance To Go
			COG Course Over the Ground
			HDG Heading
			SF CNT Safety Contour
			SOG Speed Over the Ground
07.2.4.002	a-2/1/4.1.1	Укажите значение для каждого из приведенных в левой колонке сокращений	TM True Motion
			TTG Time To Go
			TRK Track
			WOL Wheel Over Line
			XTD Cross Track Distance
07.3.1.002	a-2/1/4.1.1	Значение этого символа	

07.3.1.003	a-2/1/4.1.1	SCAMIN означает	
07.3.1.004	a-2/1/4.2	Следующий видеоклип показывает ситуацию, которая ...	Приводит к переходу от стандартного на базовое отображение
			Удаляет серую зону, т.е пустое пространство
			Ведет к отображению карты ЭНК меньшего масштаба
			Перенастраивает отображение чтобы увидеть следующую путевую точку
07.3.2.001	a-2/1/4.2.2	Два важных предупреждения, которые ЭКНИС должна показывать в отношении масштаба отображения, это	Информация с карты большего масштаба, чем масштаб карты ЭНК (e.g. Overscale)
			Координаты судна на карте ЭНК большего масштаба (e.g. look up better chart)
			Информация отражена в масштабе на два порядка меньше (e.g. Underscale)
			Информация отражена не полностью из-за установки SCAMIN (e.g. Dangerousscale)
07.3.2.002	a-2/1/4.1.3	Обязательные требования ИМО и МГО включают в себя показ следующих видов информации на экране ЭКНИС	
07.3.2.006	a-2/1/4.2.2	На рисунке изображены	
07.3.4.002	a-2/1/4.1.1	Укажите навигационные цели (диапазон использования) каждой из нижеприведенных карт	BR401711, Proximidades do Porto de Santos
			DE221000 GERMAN BIGHT
			DE521500 HAMBURG
			GB104907, Southern Ocean – Approaches to the Antarctic Peninsula
			AU311142, Torres Strait - Tern Islet to Larpent Bank
			GB603337, England East Coast River Thames Thames Tidal Barrier

07.3.4.003	a-2/1/4.1	Укажите, какие из данных утверждений относятся к векторным, а какие к растровым картам	Карта это база данных полностью или частично отраженная на дисплее Карта это запасная копия бумажной карты Карта это отображенная картинка файла Символы на карте не меняют размера при изменении масштаба Модель изобат и цвета карты могут быть адаптированы к осадке судна Точность карты зависит от пиксельного разрешения Функции аварийного оповещения могут быть добавлены на карту путем наложения пользовательского слоя Текст и фотографии могут быть включены в базу данных карты
07.3.4.004	a-2/1/4.1.1	Укажите, какому из рисунков соответствует каждое из определений. (Для того чтобы увидеть рисунки, нажмите кнопку «ОТОБРАЗИТЬ»)	
07.4.1.001	a-2/1/4.2.1	Для наложения радиолокационного изображения на экран ЭКНИС Вам следует	
07.4.1.002	a-2/1/4.2.6	На рисунке изображен	<pre> TIME EVENT ----- ----- TIMEZONE LATITUDE LONGITUDE SECONDARY POSITION BY 07:33:50 ALARM SET Пересечение бетонных, мариан (040820c) (040820) 13°28.824 N 003°00.424 W NO SECONDARY GPS 1 / None HDG 266.4° LOG 16.6 kn SOG 265.3° SOG 15.7 kn Av Speed W DEST (TOD) 040820 (040820) CHARTS: 444CLWS (ENC, 02-05-2008) Tide Tide Wave Name Hsu VSL - vge dist by log vge dist over grid vge dist by log vge dist over grid 07:33:50 ALARM RESET Граница опасности (040820) 13°28.824 N 003°00.424 W NO SECONDARY GPS 1 / None HDG 266.4° LOG 16.6 kn SOG 265.3° SOG 15.7 kn Av Speed W DEST (TOD) 040820 (040820) CHARTS: 444CLWS (ENC, 02-05-2008) Tide Tide Wave Name Hsu VSL - vge dist by log vge dist over grid vge dist by log vge dist over grid </pre>

07.4.1.003	a-2/1/4.2.4	Аварийно -предупредительный сигнал изобаты не сработывал в течение этого перехода потому, что	<p>12 мая 2008 года судно «Си Эф Эл Пеорформер» ("CFL Performer") село на мель в Северном море у восточного побережья Англии.</p> <p>Сразу же после посадки на мель МАИВ (отдел по расследованию аварий Британской Береговой охраны) было проведено подробное изучение судовой ЭКНИС. При этом были сделаны следующие выводы:</p> <p>Маршрут, использованный во время посадки на мель, был удален.</p> <p>Исходный маршрут из Парамарибо (Суринам) в Гринсби (Англия) был сохранен в файле под названием «Парамарибо - Гринсби». Данный маршрут был создан 14 апреля и откорректирован в последний раз 2 мая. Маршрут и его название были отмечены красным цветом на экране.</p> <p>Плюмба безопасности, используемая в первоначальном плане, была 30 м.</p> <p>Предупредительный сигнал изобаты безопасности не сработывал ни разу во время рейса.</p> <p>Файл журнала перехода не содержал названия используемого плана перехода, но содержал достаточно информации, чтобы восстановить маршрут судна.</p> <p>Файл использования карты был удален.</p> <p>Все карты, необходимые для перехода судна в Гринсби, были официально ЭНК. ЭКНИС также была проверена 29 июня 2008 года. В связи с этим было обнаружено, что журнал рейса был перезагружен. Это привело к тому, что информация, записанная во время перехода судна в Гринсби, была удалена.</p>  <p>Фрагмент пути судна</p> <p>(Источник: отчет МАИВ о расследовании причин посадки на мель судна "CFL Performer" 12 мая 2008г.)</p>
	a-2/1/4.2.5		
07.4.1.006	a-2/1/4.2.1	Наложение от радара на следующем рисунке	
07.4.1.007	a-2/1/4.2	В ситуации, описанной на иллюстрации к заданию, капитану следовало	<p>До наступления рассвета, пересекая бухту Лонг Поинт на озеро Эри, судно Элголейк (Algoelk) испытало сильную вибрацию и остановилось. Судно выскочило на мель около канала Нантиюк. Судно было снято с мели на следующий день при помощи либстера и трех буксиров.</p> <p>Из отчета о происшествии:</p> <p>Предистория ЭКНИС:</p> <p>Проблемы с ЭКНИС начались за день до входа в озеро Гурон и в реку С.Кларк. Капитан дал заказ: береговому суперинтенданту на посадку судна, техническим персоналом для устранения неисправности по приходу в Нантиюк.</p> <p>Хронология происшествия</p> <p>В 0625 капитан поднялся на мостик, до того, как его вызвали и начал разговор с черным помощником на темы, не касающиеся навигации.</p> <p>Капитан включил ЭКНИС. При загрузке рассеянный свет от компьютера был довольно значительным. Позже капитан заявил, что из-за яркого света не мог включить режим ночного отображения. В течение 5-6 минут капитан старался добиться правильной работы ЭКНИС, но безуспешно. Картина на экране «зависла» в районе запада озера Эри, показывая Поинте отЛинс и водоросли и была в таком состоянии до следующего дня.</p> <p>ЭКНИС был оставлен во включенном состоянии для того, чтобы сервисный инженер смог увидеть «зависшую» картинку, и монитор был выключен, что уменьшило свет.</p> <p>В 0646 капитан выставил ВРШ на средний ход вперед и отметил это в судовом журнале.</p> <p>Никто на мостике не отметил местоположения судна при уменьшении скорости. Между тем, когда капитан пришел на мостик и временно сбавил скорость, «Алголейк» прошел маршрутную точку на траверзе мели Нантиюк, но не изменил курс.</p> <p>В 0650 «Алголейк» село на мель в координатах 42°45.8' N 080°01.96' W.</p>
07.4.2.004	a-2/1/4.1	Укажите режимы цветовой гаммы экрана, которые являются обязательными	
07.4.2.005	a-2/1/4.2.3	Чтобы убедить инспектора государственного надзора (Flag State Control) или портового контроля (Port State Control), что с целью проверки работы спутниковых навигационных систем (GPS), позиция судна определялась иными способами	<p>Должна использоваться функция "Событие" ("Event") для нанесения этих координат на электронную карту и внесения в электронный журнал</p>
			<p>Координаты, полученные при помощи визуальных пеленгов и дистанций должны быть нанесены при помощи редактора "Счисление пути" ("Manually Fix Position")</p>
			<p>Периоды использования</p>

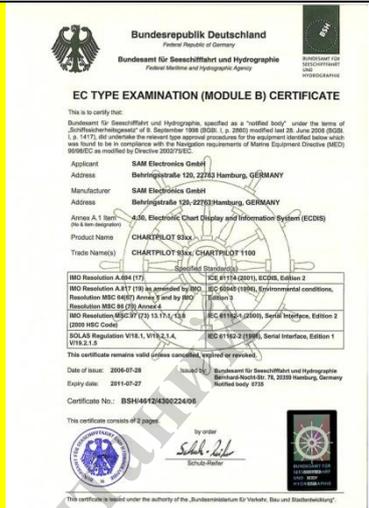
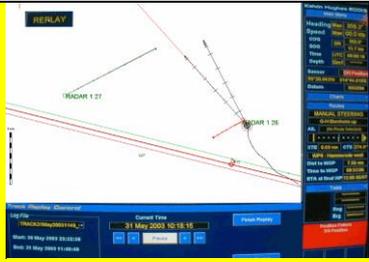
			режима счисления пути ("DeadReckoning") и ввод координат вручную должны заноситься в электронный журнал
07.4.2.007	a-2/1/4.2.6	Вахтенной команде судна «Питерсфилд» следовало	<p>25 сентября 2009 года в 22:46 по Тихоокеанскому летнему времени у балкера «Питерсфилд» (<i>Petersfields</i>) произошел сбой подачи сигнала от гидрокоммиса и он врезался в западный берег пролива Дугласа. Судно получило существенные повреждения бумбовообразного носа, форштева и таранной переборки. Травм среди личного состава не было, загрязнения окружающей среды не произошло и судно самостоятельно вернулось в порт Китингем.</p> <p>Подробнее о навигационных тревогах. До выхода из Китингема, в ЭКНС был загружен план перехода проливом Дугласа. В некоторых точках путь проходил всего лишь в 0,25 морской мили от ближайшего берега.</p> <p>Установочные параметры, при которых автоматически срабатывал бы аварийно-предупредительный сигнал бокового обзора (ХТЕ), были увеличены с 0,05 морской мили до 0,19 морской мили, и звуковая функция ХТЕ была отключена. Это было сделано потому, что предполагалось, что судовой план перехода не будет полностью совпадать с планом лоцмана, что могло бы привести к частым срабатываниям сигнала.</p> <p>ХТЕ для GPS был установлен на 0,25 морской мили.</p> <p>Все звуковые функции 10 см радиолокатора были отключены.</p> <p>Хронология происшествия В то время, когда лоцман снова пришел на мостик (непосредственно перед происшествием) ширина акватории безопасности была изменена с 0,19 морской мили до 0,04 морской мили в связи с переходом на другое плечо маршрута и аварийно-предупредительный сигнал не мог заблаговременно предупредить вахтенную команду.</p> 
07.1.2.001	a-2/2/7.1.2	С 2018 года наличие ЭКНИС обязательно для следующих категорий судов	<p>Все пассажирские суда валовой вместимостью более 500 регистровых тонн</p> <p>Все высокоскоростные суда</p> <p>Все танкера валовой вместимостью более 3000 регистровых тонн</p> <p>Все военные суда водоизмещением более 1000 тонн</p> <p>Все сухогрузы валовой вместимостью более 10000 регистровых тонн</p>
07.1.2.004	a-2/2/7.1.2	Для того, чтобы не обязательно иметь на борту бумажные карты судно должно иметь	<p>Одну ЭКНИС и, по крайней мере, один резервный комплект (компьютер)</p> <p>Выход в интернет через спутниковые системы связи SATCOM</p> <p>Полный набор векторных карт, выполненных в соответствии со стандартом S-57 ЭНК (для любого района плавания)</p> <p>Установленные и полностью откорректированные векторные карты, выполненные в соответствии со стандартом S-57 ЭНК предназначенные для района плавания судна</p> <p>Либо адмиралтейские растровые карты, либо векторные карты Транзас для заполнения серых зон и обеспечения предварительной и временной корректуры</p>
07.1.5.001	a-2/2/7.1	Судно управляется авторулевым в режиме автоматического контроля по пути маршрута по ЭКНИС. Судно	ЭКНИС подаст сигнал, оповещающий о подходе к путевой точке

		приближается к путевой точке в тот момент, когда вахтенный не следит за информацией ЭКНИС. Расположите действия ЭКНИС, авторулевого и аварийной сигнализации в вышеуказанном случае в правильной последовательности	
			Авторулевой подаст сигнал, оповещающий о перекладке руля
			Авторулевой начнет поворот
			Сработает аварийная сигнализация мостика
			Сработает сигнал общесудовой тревоги
07.2.1.008	a-2/2/7.1.5	При выборе плавания по дуге большого круга для данного отрезка	
07.2.1.009	a-2/2/7.1.5	На данной картинке изображен контур судна с лоцманом на борту, которое	
07.2.1.010	a-2/2/7.1.3	При работе в режиме мониторинга метки времени отражаются на ЭКНИС	
07.2.1.011	a-2/2/7.1	В чем смысл ограничения отклонения от маршрута?	
07.2.2.002	a-2/2/7.1.5	Проверка маршрута должна производиться	До включения маршрута в план перехода
	a-2/2/7.1.4		До активизации маршрута и включения режима мониторинга
			Во время сдачи вахты
			Во время подачи сигнала навигационной опасности
			В случае повторного использования маршрута, если карты были откорректированы или обновлены
07.2.2.006	a-2/2/7.1.5	Укажите три основных способа откорректировать запланированный маршрут в режиме предварительной прокладки	
07.2.2.008	a-2/2/7.1.5	Предел бокового смещения для определенного отрезка определяется по	Наличию опасностей вдоль судоходной части фарватера
	a-2/2/7.1.4		Ширине фарватера
			Маневренными характеристикам судна с

			учетом глубины под килем
			Режиму следования по маршруту авторулевого
			Фактической высоте прилива
			Минимальному запасу воды под килем, который должно иметь судно при следовании в опасных районах с ограниченными глубинами
07.3.1.001	a-2/2/7.1.2	Извещение мореплавателям	Может быть внесено вручную в СЭНК посредством редактора карт пользователя
			Вносить корректуру в СЭНК не требуется, поскольку она будет включена в следующую официальную корректуру карт
			Следует внести только на текущий переход судна
07.3.1.005	a-2/2/7.1.1	База данных, издаваемая гидрографической организацией, которая содержит всю информацию по картам, необходимую для безопасного мореплавания, и может содержать дополнительную информацию, называется	
07.3.1.006	a-2/2/7.1.1	База данных, трансформированная ЭКНИС, эквивалентная последним бумажным картам называется	
07.3.1.007	a-2/2/7.1.1	База данных, образованная в результате (1) трансформации электронных навигационных карт (ЭНК) посредством ЭКНИС (2) надлежащего обновления ЭНК и (3) дополнительной информации, добавленной судоводителем, называется	
07.3.1.008	a-2/2/7.1.2	Официальные векторные карты формата S-57, которые должны быть используемые) в ЭКНИС, должны быть последнего издания, публиковаться уполномоченными правительством гидрографическими офисами, соответствовать стандартам	
07.3.1.009	a-2/2/7.1.2	Что из нижеперечисленного эквивалентно откорректированной бумажной карте?	ЭНК в формате S-57
			СЭНК
			СЭНК на базе официальных карт по району плавания последнего издания с официально внесенными поправками
			Полный комплект британских (ARCS) или американских (NOAA) растровых карт
07.3.2.003	a-2/2/7.1.2	ИЗВЕЩЕНИЕ МОРЕПЛАВАТЕЛЯМ	Может быть внесено на СЭНК после приведения координат из системы координат ETRS89 к координатам в системе WGS-84

			Может быть внесено вручную непосредственно на СЭНК при помощи редактора карт пользователя
			Не должно наноситься на карты ЭНК S-57, так как любая несанкционированная модификация запрещена
			Будет включено в следующий обновленный CD и поэтому в ручном вводе нет необходимости
			Не нужно вводить, если известно, что обновленная версия карты может быть получена и установлена до подхода к этому району
07.3.2.004	a-2/2/7.1.2	Укажите методы, которые используются для обновления информации на ЭНК S-57	
07.3.2.005	a-2/2/7.1.2	Обновленные версии ЭНК можно выверить	
07.3.4.001	a-2/2/7.1	Укажите, какое из определений максимально соответствует стандартам МГО	S-52
			S-57
			S-63
			S-100
07.3.5.001	a-2/2/7.1.1	В соответствии со стандартом по защите и кодированию данных S-63 для получения официальных ЭНК и конвертирования их в СЭНК необходимо. Укажите правильную последовательность действий	Подписать соглашение и получить пользовательское разрешение
			Заказать лицензию на карту
			Установить лицензию на карту
			Установить все или часть карт с основного CD-диска
			Установить карты с CD-диска с обновлениями
			Обновить карты, используя поправки, содержащиеся на диске с последними обновлениями
07.4.1.004	a-2/2/7.1.6	Журнал перехода был удален потому, что...	<p>Сразу же после посадки на мель МАВ (где по расследованию аварий британской береговой охраны) было проведено подробное изучение судовой ЭНИС. Были сделаны следующие выводы:</p> <p>Маршрут, использованный во время посадки на мель, был удален.</p> <p>Исходный маршрут из Парамарибо в Грэмсби был сохранен в файле под названием «Парамарибо - Грэмсби». Данный маршрут был создан 14 апреля и отрецензирован в последний раз 2 мая. Маршрут и его название были отмечены красным цветом на экране.</p> <p>Площадь безопасности, используемая первоначально от плавя, была 30 м.</p> <p>Тревожная сигнализация достигая пороговой точки активировалась непосредственно перед изменением курса судна в 1403 и 1550 12 мая 2008 года.</p> <p>Предупредительный сигнал опасности безопасности не сработал ни разу во время рейса.</p> <p>Файл журнала перехода не содержал названия используемого плана перехода, но содержал достаточно информации, чтобы восстановить маршрут судна.</p> <p>Файл использования карты был удален.</p> <p>Все карты, необходимые для перехода судна в Грэмсби, были официальными ЭНК.</p> <p>ЭНИС была проверена повторно 29 июня 2008 года. При этом было обнаружено, что журнал рейса был перезагружен. Это привело к тому, что информация, записанная во время перехода судна в Грэмсби, была удалена.</p> <p><small>(Источник: отчет МАВ о расследовании причин посадки на мель судна «С/С Эф. Де Парфюрмер» («С/С Performer») 12 мая 2008г.)</small></p>

07.4.1.005	a-2/2/7.1.1	<p>Подробный план перехода от причала до причала невозможно было составить потому, что...</p>	<p>23 сентября 2008 года судно заказало электронные навигационные карты для перехода от Гринвильена к Сундальсеру. Это было сделано через три дня после того, как судно вышло из Вига до Конде, и через день после того, как компания Фолдинг (Folding Limited) уведомила судно о том, что разгрузка будет производиться в Сундальсере (в то же время были заказаны норвежские бумажные карты, которые должны были быть доставлены в месте причала лоцмана). Электронное письмо с запросом на этот заказ было отправлено в управляющую компанию в Гонконге, которая затем переадресовала его в компанию Marine Press of Canada и агенту судна в Сундальсере. Были заказаны следующие электронные карты:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ARCS (Адмиральтская расстровая карта) на Норвегию, соответствующие ВА № 245 и № 2306; • ЭНК на Норвегию №№ 35, 36 и 128. <p>В течение 24 часов судно получило два отдельных e-шпал от дистрибьютера карт с кодами необходимыми для установки ARCS и ЭНК. После двух безуспешных попыток установить ЭНК на судовом оборудовании, экипаж связался с управляющей компанией в Гонконге. Экипаж получил сообщение, что им будут доставлены необходимые бумажные карты в Гринвильене и, что при данных обстоятельствах, этого будет достаточно.</p> <p>Карты ARCS были установлены на судовом оборудовании. Это были обзорные карты, которые не были достаточно подробны для составления детального плана перехода.</p> <p>После посадки на мель, когда судно, в конечном итоге, прибыло в Сундальсере, один из представителей компании установил ЭНК необходимые для перехода от Гринвильена до Сундальсера.</p>
07.4.1.008	a-2/2/7.1.1	<p>Что должен был проверить инспектор?</p>	<p>Примечание 29 сентября 2004 года приблизительно в 1525 часов местного стандартного времени (NZST) 1/х "Арагтре" ("Azalee") вышел в рейс из Веллингтона назначенным на Пантон... Судно после отхода от причала в гавани Веллингтона судно было переведено в режим автоматического управления по заданному пути (Auto Track mode).</p> <p>Во второй половине дня 29 сентября 2004 года 1/х "Арагтре" ("Azalee") почти сел на мель из-за сданного приливного течения и неполадки в системе управления судном по заданному пути.</p> <p>Анализ ...Электронные карты, которые использовались на 1/х "Арагтре", корректировались в последнюю очередь на автоматическую точность 19 ноября 2002 года.</p> <p>Команда мостикомостов Пантонтору, что привез CD-ROM компьютера, который позволил бы загрузить корректировку электронных карт, вышел из строя спустя месяц после указанной даты. Капитан судна сообщил об этом в компании «Интеграйтед Бридж Менеджмент» (Integrated Bridge Management), которая в свое очередь, сообщила Инспектору, что стоимость замены привезла CD-ROM (NZ \$ 17000 = ок. 13,500 долл. США) была сочтена слишком большой. Кроме того, они заявили, что замена привезла CD-ROM не является необходимой, поскольку официально 1/х "Арагтре" является судном с бумажными картами. Компания «Интеграйтед Бридж Менеджмент» отметила, что два дубликата ЭНК/ИС были введены предупредительные звонки следующего содержания:</p> <p>"Предупреждение! Электронные карты, отображаемые на данной системе, не заменяют официально бумажных карт"</p>  <p>Интегрированная система главного мостика (Integrated Bridge System - IBS) на 1/х "Арагтре" полностью соответствовала эксплуатационным требованиям к таким системам. Кроме прочего, система управления судном в IBS обеспечивает выполнение ряда операций, в том числе исполнение плана перехода.</p> <p>Система управления судном обеспечивает связь между электронными картами, на которых планировался запрограммированный путь, системой определения местоположения (DGPS), датчик, гироскопическом, радаром и автопилотом.</p> <p>В режиме автоматического управления по заданному пути (Auto Track mode) инспектор получает координаты точек поворота и значения ошибки поперечного отклонения от запрограммированного маршрута из ЭНК/ИС.</p>
07.4.1.009	a-2/2/7.1	<p>Согласно поправкам к Конвенции ПДНВ, сделанным в Маниле в 2010, офицер, который хочет продлить рабочий диплом, выданный в Российской Федерации, без ограничения для судов оборудованных ЭКНИС, должен предоставить доказательства на основе</p>	<p>Ознакомления с одобренным типом ЭКНИС на судне</p>
			<p>Ознакомления с одобренным типом ЭКНИС в УТЦ</p>
			<p>Прохождения одобренной подготовки по использованию ЭКНИС в УТЦ</p>
07.4.2.001	a-2/2/7.2	<p>Применительно к записи информации о рейсе два основных параметра, которые ЭКНИС должна хранить и быть способна воспроизвести через короткие интервалы (например, одна минута) в течение предшествующих 12 часов это</p>	<p>Время, координаты, курс и скорость своего судна</p>
			<p>Источник ЭНК, издание, дата, обновление карт и корректура</p>
			<p>Активный маршрут</p>
			<p>Наложение от радара</p>
			<p>Информация с АИС</p>

07.4.2.002	a-2/2/7.1.2	Сертификат на рисунке означает, что	
07.4.2.003	a-2/2/7.1.3	Документы по ЭКНИС, подлежащие проверке портовыми властями, это	Отчет о проверке классификационным обществом либо одобренной администрацией флага организацией
			Свидетельство об одобрении типа
			Руководство по установке
			Доказательство того что судоводители прошли подготовку по использованию ЭКНИС (generic training) и ознакомлены с оборудованием ЭКНИС определенного типа (type specific familiarization)
			Гарантия производителя
07.4.2.006	a-2/2/7.2	На следующем рисунке изображено воспроизведение пути судна и содержатся	
07.4.2.008	a-2/2/7.1.3	Укажите руководство по ЭКНИС, которое обязательно должно быть на судне	
07.4.2.009	a-2/2/7.1	Для работы на судне, оборудованным ЭКНИС, судоводитель должен иметь	