

L. p.	Pytanie	Odpowiedź	Rysunek/grafika lub uwagi
Kapitan żegluga wielkiej-F2P3-prawo morskie (07.12.2020)			
1.	<p>Abandon przedmiotu ubezpieczenia polega na:</p> <p>a. zrzeczeniu się na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia za zapłatą pełnej sumy ubezpieczenia</p> <p>b. zwrocie ubezpieczającemu wszelkich niezbędnych i celowych wydatków poniesionych w celu zachowania przedmiotu ubezpieczenia</p> <p>c. porzuceniu statku z zamiarem wyzbycia się własności</p>	A	
2.	<p>Agent morski jest:</p> <p>a. pełnomocnikiem armatora w określonym porcie lub na określonym obszarze</p> <p>b. osobą, która nie może działać jednocześnie na rzecz drugiej strony zawieranej za jego pośrednictwem umowy</p> <p>c. osobą działającą na podstawie każdorazowego zlecenia</p>	A	
3.	<p>Bare-boat charter ma miejsce wtedy, gdy armator zobowiązuje się oddać czarterującemu statek:</p> <p>a. obsadzony załogą na czas oznaczony</p> <p>b. obsadzony załogą na okres jednej podróży</p> <p>c. bez załogi i wyposażenia</p>	C	
4.	<p>Bilet pasażerski może być:</p> <p>a. na okaziciela i imienny</p> <p>b. na zlecenie lub imienny</p> <p>c. tylko imienny</p>	A	
5.	<p>Błąd nautyczny jest to błąd:</p> <p>a. w zakresie nawigacji statku</p> <p>b. w zakresie nawigacji lub administracji statku</p> <p>c. przewoźnika w zakresie nawigacji lub administracji statku</p>	B	
6.	<p>Certyfikat stwierdzający zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejami wydaje:</p> <p>a. ubezpieczyciel lub klub ubezpieczeniowy</p> <p>b. administracja państwa bandery po przedstawieniu przez właściciela statku dokumentu zabezpieczenia finansowego</p> <p>c. nie jest wymagany, wystarczy oryginał polisy ubezpieczeniowej na statku</p>	B	
7.	<p>Certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie stanowi dokument, bez którego statek o polskiej przynależności:</p> <p>a. może być używany w żegludze morskiej przez okres nie dłuższy niż 3 miesiące</p> <p>b. może być używany w żegludze morskiej przez okres nie dłuższy niż 6 miesięcy</p> <p>c. nie może być używany w żegludze morskiej</p>	C	
8.	<p>Czy statki podlegające zapisom konwencji mogą być zwolnione z niektórych jej postanowień?</p> <p>a. nigdy nie mogą być zwolnione z postanowień konwencji</p> <p>b. mogą być zwolnione z postanowień, nie mających bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo statku</p> <p>c. mogą być zwolnione ze wszystkich lub niektórych na podstawie Certyfikatu Zwolnienia</p> <p>d. mogą być zwolnione tylko z niektórych postanowień, wskazanych przez PSC</p>	C	
9.	<p>Czy ubezpieczenie P&I jest obowiązkowe dla armatorów?</p> <p>a. jest obowiązkowe</p> <p>b. jest obowiązkowe w przypadku niektórych ładunków</p> <p>c. jest zalecane</p> <p>d. nie jest, ale renomowani armatorzy należą do klubów P&I</p>	D	
10.	<p>Do awarii wspólnej zalicza się wydatki:</p> <p>a. wynikające z normalnej eksploatacji statku i przewozu ładunku</p> <p>b. dokonane rozmyślnie i rozsądnie przez dyspaszera</p> <p>c. poniesione w celu uniknięcia wspólnego niebezpieczeństwa grożącego statkowi, ładunkowi i frachtowi</p>	C	
11.	<p>Do okresu zatrudnienia marynarza zalicza się:</p> <p>a. czas oczekiwania na repatriację i czas repatriacji</p> <p>b. czas repatriacji, bez czasu oczekiwania na repatriację</p> <p>c. czas repatriacji i połowę czasu oczekiwania na repatriację</p>	A	
12.	<p>Do postępowania przed izbami morskimi w sprawach wypadków morskich stosuje się:</p> <p>a. odpowiednio przepisy kodeksu postępowania karnego</p> <p>b. odpowiednio przepisy kodeksu postępowania cywilnego</p> <p>c. wprost przepisy kodeksu morskiego</p>	A	
Do rozliczania awarii wspólnej stosuje się, w braku umowy stron:			

13.	a.	Reguly Yorku-Antwerpii	A	
	b.	Reguly Hasko-Visbijskie		
	c.	Reguly Hamburskie		
14.	Do zobowiązań z awarii wspólnej stosuje się:		B	
	a.	prawo państwa sądu rozpoznającego spór		
	b.	prawo obowiązujące w miejscu, w którym po awarii wspólnej zakończono podróż, a jeżeli wszystkie zainteresowane strony w awarii wspólnej są przynależności polskiej – prawo polskie		
	c.	prawo państwa nadbrzeżnego		
15.	Dyrektorzy urzędów morskich mają prawo stanowić prawo miejscowe w formie:		A	
	a.	zarządzeń i zarządzeń porządkowych		
	b.	rozporządzeń i decyzji administracyjnych		
	c.	nie mają uprawnień do stanowienia prawa miejscowego		
16.	Fracht nie należy się:		B	
	a.	za przewóz ładunku utraconego wskutek jego szczególnych naturalnych właściwości		
	b.	od ładunku utraconego w czasie przewozu wskutek jakiegokolwiek wypadku		
	c.	za przewóz zwierząt, które padły w czasie przewozu		
17.	Frachtujący może odstąpić swoje prawa z umowy przewozu osobie trzeciej:		B	
	a.	wyłącznie za zgodą przewoźnika		
	b.	bez zgody przewoźnika		
	c.	jedynie przy przewozie na podstawie umowy bukingowej		
18.	Franszyza to:		B	
	a.	rodzaj ubezpieczeń w przewozach morskich		
	b.	zastrzeżenie, że do pewnej granicy szkody nie będzie wypłacane odszkodowanie		
	c.	przedawnienie roszczeń morskich		
19.	Gdzie miała miejsce w 2010 ostatnia duża zmiana do Konwencji STCW?		C	
	a.	w Londynie		
	b.	w Hamburgu		
	c.	w Manili		
20.	Granice odpowiedzialności dla roszczeń podlegających ograniczeniu, zgodnie z postanowieniami Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. są uzależnione od:		B	
	a.	wagi lub ilości sztuk przewożonego towaru		
	b.	tonażu statku		
	c.	wartości statku wyrażonej w jednostkach obliczeniowych SDR		
21.	Ile aneksów zawiera Konwencja MARPOL?		D	
	a.	nie zawiera żadnych aneksów		
	b.	2		
	c.	4		
22.	Instytucji aresztu statku w rozumieniu konwencji z 1952 r. w sprawie aresztu statków morskich nie stosuje się do:		A	
	a.	statków pełniących specjalną służbę państwową		
	b.	statków tego samego właściciela innych niż statek, z którego eksploatacji wynika roszczenie morskie objęte konwencją		
	c.	statków sportowych i rekreacyjnych		
23.	Jaką szerokość może mieć wyłączna strefa ekonomiczna?		B	
	a.	do 12 Mm		
	b.	do 200 Mm od tzw. linii bazowej		
	c.	do 100 Mm		
24.	Jakich statków dotyczy Konwencja Sztokholmska?		D	
	a.	statków rybackich w obszarach Europy północno-zachodniej		
	b.	statków pasażerskich w obrębie Paris MoU		
	c.	jachtów komercyjnych przewożących więcej niż 24 pasażerów		
25.	Jakie statki wyłączone są spod zapisów konwencji?		B	
	a.	okręty wojenne, statki szkolne i badawcze, jednostki służby państwowej		
	b.	okręty wojenne, statki rybackie oraz jednostki służby państwowej		
	c.	statki sportowe i rekreacyjne, statki żaglowe		
	d.	nie ma wyłączeń spod zapisów konwencyjnych		
Jakie statki wyłączone są spod zapisów Konwencji MARPOL?				

26.	a.	okręty wojenne, statki szkolne i badawcze, jednostki służby państwowej	C	
	b.	okręty wojenne, statki rybackie oraz jednostki służby państwowej		
	c.	okręty wojenne, jednostki pomocnicze marynarki wojennej i inne statki służby państwowej		
	d.	żadne statki nie mogą być wyłączone z postanowień Konwencji MARPOL		
27.	Jakie towary transportowane morzem wyłączone są spod Reguł Hasko-Visbijskich?		C	
	a.	towary niebezpieczne		
	b.	ropa naftowa i produkty jej rafinacji		
	c.	żywe zwierzęta i zasadniczo towary przewożone na pokładzie		
28.	Jednolite reguły dotyczące awarii wspólnej zawarte są w:		C	
	a.	Regułach Hasko – Visbijskich		
	b.	konwencji międzynarodowej o nazwie Reguły Yorku – Antwerpii		
	c.	Regułach Yorku – Antwerpii		
29.	Jeżeli przewóz ładunku odbywa się na podstawie umowy bukingowej, to:		B	
	a.	przewoźnik ma zawsze obowiązek powiadomić frachtującego o czasie i miejscu ładowania statku		
	b.	przewoźnik ma obowiązek powiadomić frachtującego o czasie i miejscu ładowania statku, jednak zawiadomienie jest zbędne, jeżeli statek obsługuje linię regularną		
	c.	przewoźnik ma obowiązek powiadomić frachtującego o czasie i miejscu ładowania statku, jeżeli zażąda tego frachtujący		
30.	Jeżeli w konosamencie nie wymieniono przewoźnika, to:		C	
	a.	konosament jest bezwzględnie nieważny		
	b.	konosament traci walory dowodowe		
	c.	uważa się, że przewoźnik jest armatorem		
31.	Jeżeli zderzenie statków nastąpiło wskutek siły wyższej szkodę ponosi:		A	
	a.	ten, kto jej doznał		
	b.	każdy ze statków w stosunku do stopnia swojej winy		
	c.	każdy ze statków w równych częściach		
32.	Jeżeli w chwili zawarcia umowy ubezpieczenia morskiego szkoda objęta ubezpieczeniem już nastąpiła:		C	
	a.	każda ze stron może żądać rozwiązania umowy przez sąd		
	b.	każda ze stron może rozwiązać umowę na podstawie jednostronnego oświadczenia złożonego drugiej stronie		
	c.	umowa jest nieważna		
33.	Kapitan jest obowiązany nieść wszelką pomoc ludziom znajdującym się na morzu w niebezpieczeństwie:		C	
	a.	tylko w sytuacji, gdy zwróci się o to centrum koordynacji ratownictwa		
	b.	w sytuacji, gdy występuje interes ekonomiczny armatora		
	c.	jeżeli udzielenie tej pomocy nie naraża na poważne niebezpieczeństwo jego statku i osób znajdujących się na nim		
34.	Kapitan statku:		C	
	a.	nie może przeprowadzać kontroli pomieszczeń mieszkalnych na statku, bez zgody członka załogi		
	b.	może przeprowadzać kontrolę stanu pomieszczeń mieszkalnych na statku w każdym czasie, jedynie w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa statku		
	c.	ma obowiązek przeprowadzać kontrolę stanu pomieszczeń mieszkalnych na statku, co najmniej raz w miesiącu		
35.	Kapitan statku:		C	
	a.	nie posiada prawa zawarcia umowy o ratownictwo morskie		
	b.	posiada prawo zawarcia umowy o ratownictwo morskie jedynie w imieniu armatora		
	c.	posiada prawo zawarcia umowy o ratownictwo morskie w imieniu armatora oraz właściciela mienia znajdującego się na statku		
36.	Kapitan statku ma prawo zatrzymać w osobnym pomieszczeniu:		C	
	a.	wyłącznie członka załogi, którego zachowanie zagraża bezpieczeństwu statku		
	b.	wyłącznie członka załogi statku oraz inne osoby zatrudnione na statku, których zachowanie zagraża bezpieczeństwu statku		
	c.	każdą osobę przebywającą na statku, której zachowanie zagraża bezpieczeństwu statku		
37.	Kapitan statku nakazując marynarzowi zejście ze statku:		C	
	a.	informuje ustnie armatora i marynarza o wydanych poleceniu i jego przyczynie		
	b.	wydaje polecenie marynarzowi na piśmie, dokonuje o tym wpisu w dzienniku pokładowym i zawiadamia dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku		
	c.	wydaje polecenie marynarzowi na piśmie i dokonuje o tym wpisu w dzienniku pokładowym		
38.	Kierownictwo nawigacyjne zespołu holowniczego (gdy jeden statek jest holowany przez inny statek) należy do:		C	
	a.	zawsze do kapitana statku świadczącego usługi holownicze		
	b.	zawsze do kapitana statku holowanego		
	c.	kapitana statku holowanego, chyba że z umowy lub okoliczności co innego wynika		

39.	Kluby P&I – armatorskie towarzystwa ubezpieczeń wzajemnych oferują swym członkom:		B	
	a.	ochronę ubezpieczeniową frachtów i ładunków		
	b.	ochronę ubezpieczeniową od ryzyka odpowiedzialności cywilnej		
	c.	ochronę ubezpieczeniową statków należących do armatora		
40.	Konosament imienny może być przeniesiony przez:		B	
	a.	wydanie dokumentu		
	b.	przelew wierzytelności		
	c.	indos		
41.	Konosament na zlecenie przenosi się przez:		B	
	a.	przelew wierzytelności		
	b.	indos		
	c.	wręczenie konosamentu		
42.	Konosament stanowi o stosunku prawnym między:		C	
	a.	frachtującym a przewoźnikiem		
	b.	frachtującym a odbiorcą		
	c.	przewoźnikiem a odbiorcą		
43.	Konosament zabrudzony to:		A	
	a.	konosament z uwagami dotyczącymi stanu ładunku		
	b.	konosament dotyczący niewłaściwej partii ładunku		
	c.	konosament, który został częściowo zniszczony		
44.	Konwencja jest to:		A	
	a.	pisemny traktat międzynarodowy pomiędzy dwoma lub większą ilością państw, mający umocowanie w prawie międzynarodowym		
	b.	umowa wiążąca 2/3 państw sygnatariuszy dotycząca wszelkich aspektów bezpieczeństwa na morzu		
	c.	rezolucja przygotowana przez Międzynarodową Organizację Morską, która w razie braku sprzeciwu państw członkowskich przez określony okres czasu staje się obowiązującym prawem		
	d.	prawo "zwyczajowe", które reguluje obszary gospodarki morskiej nie uregulowane szczegółowymi przepisami krajowymi		
45.	Korzystanie z usług pilota:		C	
	a.	zwalnia kapitana statku pilotowanego od odpowiedzialności za kierownictwo statku na akwenach, na których korzystanie z usług pilota ma charakter obowiązkowy		
	b.	zwalnia kapitana statku pilotowanego od odpowiedzialności za szkody wyrządzone w związku z kierownictwem nawigacyjnym statku, o ile kapitan wykaże, że nie ponosi winy w wyborze pilota		
	c.	nie zwalnia kapitana od odpowiedzialności za kierownictwo nautyczne statku		
46.	Koszty postoju statku w porcie powstałe w związku z zatrzymaniem statku przez PSC pokrywa:		C	
	a.	kapitan statku		
	b.	członek załogi, z którego winy doszło do zatrzymania statku		
	c.	armator statku		
47.	Księgi polskiego rejestru statków są prowadzone przez:		C	
	a.	Polski Rejestr Statków		
	b.	dyrektora urzędu morskiego		
	c.	izbę morską		
48.	Kto odpowiada za egzekwowanie postanowień konwencji na statkach, podlegających ich zapisom?		D	
	a.	Port State Control		
	b.	instytucja klasyfikacyjna, pod nadzorem której statek się znajduje		
	c.	Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO)		
	d.	administracja państwa bandery na statkach, noszących banderę tego państwa		
49.	Która z konwencji dotyczy przewozu pasażerów i bagażu morzem?		D	
	a.	Konwencja SOLAS		
	b.	Konwencja UNCLOS		
	c.	Konwencja Hasko-Visbijska		
	d.	Konwencja Ateńska		
50.	Która z konwencji wprowadza ustalony zasięg morza terytorialnego wynoszący 12 Mm?		B	
	a.	Konwencja SOLAS		
	b.	Konwencja UNCLOS		
	c.	Konwencja Ateńska		
	d.	Konwencja LL		
51.	Którę z działań nie wykonuje Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich:		B	
	a.	badania incydentów morskich		
	b.	rozstrzygania o winie lub o odpowiedzialności		
	c.	wydawania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa morskiego		

52.	Listę portów zawinięć sporządza:		B
	a.	kapitan statku lub oficer ochrony statku lub oficer ochrony armatora i powinna ona zawierać wykaz ostatnich 5 portów zawinięć statku	
	b.	kapitan statku i powinna ona zawierać wykaz ostatnich 10 portów zawinięć statku	
	c.	kapitan statku lub oficer ochrony statku i powinna ona zawierać wykaz ostatnich 5 portów zawinięć statku	
53.	Ładunek w porcie przeznaczenia może być wydany osobie, która:		B
	a.	przedstawi przekaz nadania ładunku	
	b.	posiada przynajmniej jeden egzemplarz konosamentu	
	c.	wymieniona jest w deklaracji ładunku jako odbiorca	
54.	Martwy fracht jest to należność przewoźnika w sytuacji, gdy:		C
	a.	frachtujący po załadowaniu ładunku odstępuje od umowy jeszcze przed rozpoczęciem podróży	
	b.	frachtujący w czasie podróży odstępuje od umowy i domaga się wyładowania ładunku	
	c.	rozpoczyna on podróż bez ładunku po upływie ustalonego w umowie bookingowej terminu jego dostarczenia	
55.	Martwy fracht to:		A
	a.	wynagrodzenie przewoźnika za „przewóz” niezaladowanego nie z jego winy ładunku	
	b.	zapłata, która nie może zostać dokonana, bo ładunek został zniszczony	
	c.	zapłata, która nie jest uiszczona w terminie	
56.	Morze terytorialne to pas wód ustalony do granicy nie przekraczającej odległości od linii podstawowej:		B
	a.	6 Mm	
	b.	12 Mm	
	c.	24 Mm	
57.	Na obcym morzu terytorialnym statek morski podlega:		B
	a.	prawom państwa nadbrzeżnego lub prawu państwa bandery, zależnie od odległości od lądu	
	b.	określonym prawom państwa nadbrzeżnego	
	c.	tylko międzynarodowej konwencji o prawie morza	
58.	Określenie „komisarz awaryjny” odnosi się do:		C
	a.	inspektora kapitanatu portu przygotowującego postępowanie dla Izby Morskiej	
	b.	pracownika klasyfikatora wydającego zezwolenie na jednorazową podróż po awarii statku	
	c.	instytucji pomocniczej w ubezpieczeniach morskich	
59.	Osoba uratowana nie jest zobowiązana do zapłaty za jej uratowanie. Wynagrodzenie za uratowanie osoby wypłaca:		C
	a.	armator statku towarowego lub pasażerskiego	
	b.	ubezpieczyciel armatora lub charterującego	
	c.	nikt nie jest zobowiązany do zapłaty za ratowanie życia	
60.	Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich działa przy:		B
	a.	Sądzie Okręgowym w Gdyni i w Szczecinie	
	b.	ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej	
	c.	Prezesie Rady Ministrów	
61.	Pasażer:		C
	a.	może w każdym czasie samodzielnie przenieść imienny bilet pasażerski na osobę trzecią	
	b.	może tylko przed rozpoczęciem podróży samodzielnie przenieść imienny bilet pasażerski na osobę trzecią	
	c.	może tylko za zgodą przewoźnika przenieść imienny bilet pasażerski na osobę trzecią	
62.	Po zderzeniu statków, kapitan każdego z nich obowiązany jest:		B
	a.	nieść pomoc drugiemu statkowi bez względu na okoliczności oraz podać drugiemu statkowi nazwę, sygnał rozpoznawczy i port macierzysty swojego statku	
	b.	nieść pomoc drugiemu statkowi, jeżeli może to uczynić bez poważnego niebezpieczeństwa dla swojego statku oraz podać drugiemu statkowi nazwę, sygnał rozpoznawczy i port macierzysty swojego statku	
	c.	nieść pomoc drugiemu statkowi, jeżeli może to uczynić bez poważnego niebezpieczeństwa dla swojego statku oraz podać drugiemu statkowi nazwę statku oraz siedzibę armatora	
63.	Pojęcie bagażu w rozumieniu przepisów Konwencji Ateńskiej z 1974 r. nie obejmuje:		C
	a.	pojazdów	
	b.	kosztowności	
	c.	żywych zwierząt	
64.	Pojęcie ubezpieczenie generalne dotyczy ubezpieczenia:		C
	a.	całego statku	
	b.	całego statku i ładunku	

	c.	ładunków, które ubezpieczający wysłał lub otrzymuje w określonym czasie		
65.		Polisa to:		
	a.	umowa ubezpieczenia	B	
	b.	dowód zawarcia umowy lub ubezpieczenia		
	c.	rodzaj ubezpieczeń komunikacyjnych		
66.		Polska przynależność statku stanowiącego polską własność może być zawieszona na wniosek:		
	a.	tylko właściciela statku	A	
	b.	właściciela lub czarterującego statek na czas – <i>Time Charterer</i>		
	c.	właściciela lub czarterującego „gołego” statku – <i>Bare-Boat Charterer</i>		
67.		Polska wyłączna strefa ekonomiczna jest:		
	a.	polskim obszarem morskim	A	
	b.	częścią terytorium Rzeczypospolitej Polskiej		
	c.	częścią polskiego morza terytorialnego		
68.		Postanowienia umowy o ratownictwo:		
	a.	nigdy nie mogą być zmienione, jeżeli osiągnięto pozytywny wynik ratownictwa	C	
	b.	nie mogą być zmienione jeżeli zadziałała zasada „bez uratowania nie ma wynagrodzenia” (<i>no cure - no pay</i>)		
	c.	mogą być zmienione, jeżeli były niesłuszne		
69.		Postanowienie o zawieszeniu polskiej przynależności statku wydaje:		
	a.	minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej	B	
	b.	izba morska		
	c.	dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku		
70.		Protest morski to dokument sporządzony przez kapitana statku:		
	a.	w celu zwolnienia kapitana od odpowiedzialności za braki w ładunku	C	
	b.	jako odpowiedź na zatrzymanie statku		
	c.	w celu zwolnienia statku z odpowiedzialności za szkodę		
71.		Protest morski to oświadczenie składane przez kapitana, dotyczące:		
	a.	sprzeciwu w przypadku zatrzymania statku	C	
	b.	sprzeciwu co do sytuacji pierwszeństwa w załadunku		
	c.	prawdopodobieństwa szkody w ładunku		
72.		Przedmiotem działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich jest:		
	a.	badanie i ustalanie przyczyn powstawania wypadków morskich i incydentów morskich	A	
	b.	ustalanie przyczyn powstawania wypadków morskich i incydentów morskich oraz wskazywanie osób, które przyczyniły się do ich powstania		
	c.	badanie i ustalanie przyczyn powstawania wypadków morskich i incydentów morskich oraz określanie zakresu odpowiedzialności osób, które przyczyniły się do ich powstania		
73.		Odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera oraz za szkody w jego bagażu uregulowane są przez jednolite przepisy o charakterze międzynarodowym zawarte w konwencji:		
	a.	Hasko-Visbijskiej	C	
	b.	Hamburskiej		
	c.	Ateńskiej		
74.		Przewoźnik może odstąpić od umowy przewozu ładunku przed rozpoczęciem podróży, jeżeli:		
	a.	fracht nie został opłacony z góry	C	
	b.	wartość dostarczonej ilości ładunku nie zabezpiecza frachtu i innych należności przewoźnika, mimo udzielonego przez frachtującego zabezpieczenia		
	c.	wartość dostarczonej ilości ładunku nie zabezpiecza frachtu i innych należności przewoźnika, a frachtujący nie zapłaci z góry całego frachtu albo nie udzielił zabezpieczenia		
75.		Przewoźnik zwalnia się od odpowiedzialności z tytułu wadliwego zasztatowania ładunku poprzez wykazanie, że:		
	a.	dolożył należytej staranności przy załadunku, rozmieszczeniu i zabezpieczeniu ładunku	A	
	b.	powierzył dokonanie czynności ładunkowych osobie, przedsiębiorstwu lub zakładowi, które w zakresie swej działalności zawodowej trudnią się wykonywaniem takich czynności		
	c.	w umowie zawartej z załadowcą wyłączył w całości swą odpowiedzialność tego tytułu		
76.		Reasekuracja to:		
	a.	odstąpienie przez ubezpieczyciela części ryzyka oraz części składki ubezpieczeniowej innemu ubezpieczycielowi	A	
	b.	zabezpieczenie armatora przed szkodą		
	c.	próba podwójnego ubezpieczenia w zakresie nawigacji statku		
		Roszczenia z umowy przewozu przedawniają się z upływem:		

77.	a.	1 roku od dnia wymagalności	B	
	b.	2 lat od dnia wymagalności		
	c.	3 lat od dnia wymagalności		
78.	Rozprawa prowadzona przez Izbę Morską kończy się:		A	
	a.	orzeczeniem		
	b.	wyrokiem skazującym		
	c.	wyrokiem i karą pieniężną		
79.	Sankcjami nakładanymi przez izby morskie są:		A	
	a.	pozbawienie prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej w częściowym lub pełnym zakresie na okres od roku do 5 lat		
	b.	pozbawienie na czas oznaczony lub na zawsze prawa wykonywania zawodu lub prawa wykonywania określonej funkcji		
	c.	pozbawienie na czas oznaczony lub na zawsze prawa wykonywania zawodu oraz tzw. wyłączenia		
80.	Standardowy formularz Lloyd's Open Form dotyczy:		C	
	a.	umowy ubezpieczenia morskiego		
	b.	umowy reasekuracji		
	c.	umowy o ratownictwo morskie		
81.	Statek, którego kapitan sprawuje kierownictwo nawigacyjne zespołu holowniczego:		B	
	a.	odpowiada za szkodę wyrządzoną innemu statkowi wchodzącemu w skład zespołu oraz osobom i rzeczom znajdującym się na tym statku na zasadzie ryzyka		
	b.	odpowiada za szkodę wyrządzoną innemu statkowi wchodzącemu w skład zespołu oraz osobom i rzeczom znajdującym się na tym statku chyba że udowodni, iż szkoda jest następstwem okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności		
	c.	odpowiada w ograniczonym zakresie, gdyż wszyscy uczestnicy zespołu holowniczego ponoszą solidarną odpowiedzialność		
82.	Statek obowiązany jest posiadać świadectwo pomiarowe. W Polsce organami pomiarowymi są:		B	
	a.	towarzystwa klasyfikacyjne		
	b.	dyrektorzy urzędów morskich		
	c.	izby morskie		
83.	Statek w budowie podlega:		B	
	a.	obligatoryjnemu wpisowi do rejestru statków w budowie		
	b.	fakultatywnemu wpisowi do rejestru statków w budowie		
	c.	fakultatywnemu wpisowi na wniosek właściciela – do rejestru tymczasowego		
84.	Stosunek pracy na statku może być zawarty z:		C	
	a.	z każdą osobą		
	b.	osobą, która ukończyła co najmniej 14 lat		
	c.	osobą pełnoletnią, spełniającą standardy zdrowotne		
85.	Straty wynikłe z awarii wspólnej rozdzielone są na:		C	
	a.	statek i ładunek		
	b.	ładunek i fracht		
	c.	statek, ładunek i fracht		
86.	Strefa przyległa to obszar morski:		C	
	a.	stanowiący terytorium Rzeczypospolitej Polskiej o szerokości nie więcej niż 3 mile morskie liczone od linii podstawowej		
	b.	przyległy do granicy terytorialnego Rzeczypospolitej Polskiej, którego zewnętrzna granica jest oddalona nie więcej niż 3 mile morskie od granicy morza terytorialnego		
	c.	przyległy do morza terytorialnego Rzeczypospolitej Polskiej, której zewnętrzna granica jest oddalona nie więcej niż 24 mile morskie od linii podstawowej		
87.	Szkoda wyrządzona przez statek zanieczyszczeniem to szkoda:		B	
	a.	powstała na skutek zanieczyszczenia wyłącznie olejem przewożonym jako ładunek		
	b.	wyrządzona działaniem różnych substancji zanieczyszczających, jak również celowym użyciem środków zapobiegawczych zastosowanych po zdarzeniu		
	c.	wyrządzona jedynie działaniem substancji zanieczyszczających		
88.	Świadczenie usługi pilotowej w pilotażu obowiązkowym następuje na podstawie:		C	
	a.	polecenia dyspozytora portu		
	b.	decyzji administracyjnej dyrektora urzędu morskiego		
	c.	umowy pilotowej zawartej przez armatora z przedsiębiorcą świadczącym usługi pilotowe		
89.	Tymczasowy Morski Certyfikat Pracy wystawia się na okres:		R	
	a.	dotarcia do portu macierzystego, nie dłuższy niż 6 miesięcy		
	b.	niezbędny do uzyskania certyfikatu, nie dłuższy niż 6 miesięcy		

	c.	niezbędny do uzyskania certyfikatu, nie dłuższy niż 3 miesiące		
90.		Usługi maklera morskiego w zakresie pośredniczenia w zawieraniu umów podejmowane są na podstawie:		
	a.	stałej umowy zawartej między stronami		
	b.	umowy czasowej	C	
	c.	każdorazowego zlecenia		
91.		Ustalenia, czy zachodzi awaria wspólna, obliczenia wysokości strat awarii wspólnej i ich rozdzielenia dokonuje:		
	a.	dyspaszer		
	b.	komisarz awaryjny	A	
	c.	makler morski		
92.		W celu zabezpieczenia roszczenia należnego od statku z tytułu opłat portowych, szkód wyrządzonych w urządzeniach portowych, dokach lub drogach żeglugowych oraz z tytułu zanieczyszczenia środowiska:		
	a.	dyrektor urzędu morskiego może zatrzymać statek na okres nie dłuższy niż 48 godzin		
	b.	kapitan portu może zatrzymać tymczasowo statek na okres nie dłuższy niż 72 godzin	B	
	c.	statek może być zatrzymany tylko na podstawie postanowienia sądu		
93.		W miarę załadunku przewoźnik potwierdza przyjęcie na statek partii ładunku podpisując dokument, który nazywa się:		
	a.	lista ładunkowa		
	b.	manifest ładunkowy	C	
	c.	kwit sternika		
94.		W okresie trwania umowy czarteru na czas kapitan:		
	a.	pozostaje w stosunku pracy z czarterującym		
	b.	w zakresie eksploatacji statku jest przedstawicielem armatora i powinien wykonywać jego polecenia	C	
	c.	w zakresie eksploatacji statku jest przedstawicielem czarterującego i powinien stosować się do jego poleceń		
95.		W przypadku, gdy w okresie ostatnich 24 miesięcy statek polskiej bandery został dwukrotnie zatrzymany przez inspekcję państwa portu z przyczyn leżących po stronie armatora, kapitana lub załogi statku, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku:		
	a.	może wystąpić do Izby Morskiej z wnioskiem o wykreślenie statku z rejestru okrętowego		
	b.	może wystąpić do Izby Morskiej o czasowe zawieszenie polskiej przynależności	A	
	c.	nie ma prawa wnioskować o skreślanie lub zawieszanie w rejestrze, ale może zarządzić dodatkowe audyty ISM w biurze armatora i na statku lub przeprowadzić inspekcję dorywczą na statku		
96.		W przypadku ratownictwa między statkami tego samego armatora:		
	a.	statek ratujący nie ma w ogóle prawa do wynagrodzenia		
	b.	wynagrodzenie należy się, o ile usługi ratownicze dały pozytywny rezultat	B	
	c.	wynagrodzenie należy się, o ile kapitan statku ratowanego podpisał wzorcowy formularz umowy przed rozpoczęciem akcji ratunkowej		
97.		W przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu kapitan statku niezwłocznie powiadamia o tym fakcie:		
	a.	tylko armatora statku		
	b.	armatora statku i instytucję sprawującą nad nim nadzór klasyfikacyjny	C	
	c.	dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku		
98.		W przypadku zgłoszenia się po odbiór ładunku kilku posiadaczy konosamentu przewoźnik wyladuje ładunek i:		
	a.	odda go na przechowanie w domu składowym na koszt odbiorcy		
	b.	odda go na przechowanie w domu składowym na swój koszt	A	
	c.	wyda go posiadaczowi największej ilości egzemplarzy konosamentu		
99.		W ramach inspekcji państwa bandery statek o polskiej przynależności podlega audytowi:		
	a.	wstępnemu, rocznemu, odnowieniowemu, doraźnemu		
	b.	wstępnemu, pośredniemu, odnowieniowemu, dodatkowemu	B	
	c.	wstępnemu, rocznemu, pośredniemu, odnowieniowemu, doraźnemu		
100.		W rozumieniu Ustawy o bezpieczeństwie morskim organami inspekcyjnymi statków są:		
	a.	urzędy morskie		
	b.	dyrektorzy urzędów morskich, a za granicą konsulowie	B	
	c.	kapitanowie portów		
101.		W sprawach należących do właściwości organów administracji morskiej, decyzje w pierwszej instancji:		
	a.	wydają dyrektorzy urzędów morskich		
	b.	wydaje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej		
	c.	wydają dyrektorzy urzędów morskich, chyba że w myśl przepisu szczególnego organem właściwym w pierwszej instancji jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej	C	

102.	W sprawach o roszczenia odszkodowawcze z tytułu odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem ze statków właściwy jest:		
	a. Sąd Okręgowy w Gdańsku	A	
	b. Izba Morska w Gdyni		
	c. Sąd Okręgowy w Warszawie		
103.	W świetle przepisów prawa osoba odbywająca podróż bez zgody kapitana statku tzw. „ślepy pasażer”:		
	a. jest pasażerem	B	
	b. nie jest pasażerem		
	c. jest zaliczana do składu załogi, przy której ta osoba dostała się na statek		
104.	W ubezpieczeniach morskich, ubezpieczyciel:		
	a. nie odpowiada tylko za szkody spowodowane z winy kapitana	C	
	b. nie odpowiada za szkody spowodowane z winy kapitana, innego członka załogi lub pilota		
	c. odpowiada za szkody spowodowane z winy kapitana, innego członka załogi lub pilota		
105.	Wygaśnięcie umowy o przewóz ładunku statkiem:		
	a. zwalnia przewoźnika z pieczy nad ładunkiem	B	
	b. nie zwalnia przewoźnika z pieczy nad ładunkiem		
	c. zwalnia przewoźnika z pieczy nad ładunkiem, jeżeli w umowie nie określono inaczej		
106.	Wygodne bandery to:		
	a. bandery, które oferują dobre warunki bytowe dla załóg	C	
	b. bandery pozwalające odstępować od obowiązkowych ubezpieczeń odpowiedzialności armatora		
	c. przynależność do państw oferujących dogodne warunki prawne i eksploatacyjne oraz maksymalizację zysków z żeglugi armatorowi		
107.	Wynagrodzenie za ratownictwo morskie nie przysługuje jeżeli:		
	a. ratownictwo morskie udzielone zostało przez statek morski statkowi żeglugi śródlądowej na wodach śródlądowych	C	
	b. ratowanie nastąpiło pomiędzy statkami tego samego armatora		
	c. ratownictwo nie dało pożytecznego wyniku		
108.	Za naruszenie porządku i dyscypliny pracy oraz zasad przebywania na statku, kapitan statku może zastosować wobec członka załogi statku karę porządkową:		
	a. nie później niż w terminie 3 dni od przyjęcia wiadomości o naruszeniu	B	
	b. nie później niż w terminie 7 dni od przyjęcia wiadomości o naruszeniu		
	c. w każdym czasie, aż do czasu zakończenia rejsu		
109.	Za naruszenie przez kapitana obowiązku niesienia wszelkiej pomocy ludziom znajdującym się na morzu w niebezpieczeństwie armator:		
	a. nie odpowiada	A	
	b. odpowiada jako pracodawca kapitana		
	c. odpowiada jako pracodawca kapitana, chyba że naruszenie tego obowiązku było skutkiem winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa kapitana		
110.	Za szkodę wyrządzoną przez pilota przy świadczeniu usługi pilotowej wobec osób trzecich odpowiada:		
	a. armator	A	
	b. pilot (stacja pilotowa)		
	c. kapitan statku		
111.	Zakres ustawowego umocowania kapitana do reprezentowania armatora:		
	a. nie może zostać ograniczony ze skutkiem wobec osób trzecich	B	
	b. może zostać ograniczony, przy czym wobec osób trzecich ograniczenie jest skuteczne, jeżeli było im znane		
	c. może zostać ograniczony, z wyłączeniem czynności prawnych podejmowanych poza portem macierzystym		
112.	Zgodnie z Konwencją o prawie morza z Montego Bay prawo nieszkodliwego przepływu przysługuje wszystkim statkom przez:		
	a. morskie wody wewnętrzne	B	
	b. morze terytorialne		
	c. morze terytorialne i morskie wody wewnętrzne		
113.	Zgodnie z konwencją w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, „przewoźnik” oznacza osobę, która:		
	a. zawarła umowę przewozu oraz faktycznie wykonuje przewóz	C	
	b. zawarła umowę przewozu a przewóz jest faktycznie wykonywany przez wykonującego przewóz		
	c. zawarła umowę przewozu, bez względu na to, czy przewóz jest faktycznie wykonywany przez nią czy przez wykonującego przewóz		
114.	Zgodnie z Międzynarodową konwencją w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich statek może być zajęty tylko na podstawie:		
	a. decyzji sądu lub innej właściwej władzy sądowej państwa, w którym zajęcie ma być dokonane	A	
	b. decyzji sądu lub władzy administracyjnej każdego państwa		

	c.	decyzji sądu lub władzy administracyjnej państwa bandery statku		
115.		Zgodnie z polskim porządkiem prawnym Kapitan Portu może zatrzymać statek na wniosek wierzyciela na:		
	a.	72 godziny z wyłączeniem dni uznanych za ustawowo wolne od pracy	A	
	b.	56 godzin z wyłączeniem dni uznanych za ustawowo wolne od pracy		
	c.	48 godzin z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy		
116.		Zgodnie z przepisami Kodeksu morskiego dyspaszę sporządza się:		
	a.	wyłącznie na zlecenie armatora	B	
	b.	na zlecenie armatora, a w razie zwłoki armatora na zlecenie innego uczestnika awarii wspólnej		
	c.	na zlecenie każdej osoby, która ma w tym interes prawny		