

L. p.	Pytanie	Odpowiedź	Rysunek/grafika lub uwagi
Starszy mechanik-F2P1-prawo i ubezpieczenia morskie (27.07.2022)			
1.	Agent morski jest: a. osobą uprawnioną do zarządzania statkiem b. osobą, która nie może działać jednocześnie na rzecz obu stron umowy zawieranej za jego pośrednictwem c. osobą działającą na podstawie każdorazowego zlecenia kapitana statku d. pełnomocnikiem armatora w określonym porcie lub na określonym obszarze	D	
2.	Awaria wspólna to: a. nadzwyczajna strata poniesiona dla dobra wszystkich i pokryta przez wszystkich b. zderzenie dwóch statków c. awaria sprzętu przeładunkowego d. uderzenie statku o nabrzeże	A	
3.	BARE BOAT CHARTER dotyczy: a. części przestrzeni ładunkowej statku b. całego statku c. całej przestrzeni ładunkowej statku d. przewozu pasażera	B	
4.	CERTYFIKAT BEZPIECZENSTWA statku jest dokumentem potwierdzającym: a. spełnienie wymagań w zakresie środowiska morskiego b. spełnienie wymagań w zakresie minimalnej obsady statku c. spełnienie wszystkich wymagań przewidzianych konwencją SOLAS, umowami międzynarodowymi i przepisami prawa d. przyjęcie ładunku niebezpiecznego na statek	C	
5.	Członkiem załogi statku jest: a. osoba posiadająca kwalifikacje morskie b. osoba posiadająca inne kwalifikacje, które potrzebne są na statku c. osoba, którą na własną odpowiedzialność weźmie na pokład kapitan statku d. osoba wpisana na listę załogi	D	
6.	Czynności polegające na odzysku substancji kontrolowanych lub fluorowanych gazów cieplarnianych ze znajdujących się na statkach urządzeń chłodniczych, klimatyzacyjnych i systemów ochrony przeciwpożarowej może wykonywać tylko: a. członek załogi statku posiadający świadectwo lub dyplom w dziale mechanicznym b. członek załogi statku posiadający co najmniej dyplom oficera mechanika wachtowego c. członek załogi statku posiadający co najmniej dyplom oficera mechanika wachtowego lub osoba posiadająca odpowiedni certyfikat dla personelu d. inspektor instytucji klasyfikacyjnej	C	
7.	Do okresu zatrudnienia marynarza zalicza się czas: a. oczekiwania na repatriację i czas repatriacji b. repatriacji, bez czasu oczekiwania na repatriację c. repatriacji i połowę czasu oczekiwania na repatriację d. nie wlicza się czasu oczekiwania na repatriację, ani czasu repatriacji	A	
8.	Dyrektorzy urzędów morskich wydają przepisy prawne w formie: a. zarządzeń i zarządzeń porządkowych b. rozporządzeń c. okólników d. rezolucji	A	
9.	Franszyza to: a. rodzaj ubezpieczeń w przewozach morskich b. zastrzeżenie, że do pewnej granicy szkody nie będzie wypłacane odszkodowanie c. przedawnienie roszczeń morskich d. polisa	B	
10.	FSC to organ inspekcyjny: a. stanu załadowania statku b. stanu technicznego statku c. wszystkich statków d. statków państwa bandery	D	
11.	Kapitan lub inny członek załogi statku, nie wykonując ciężących na nim z mocy prawa obowiązków, i który w ten sposób powoduje zanieczyszczenie środowiska morskiego: a. podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej b. podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR c. podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10 d. podlega karze grzywny do 5000 PLN	A	
12.	Kapitan ma obowiązek niesienia wszelkiej pomocy ludziom znajdującym się na morzu w niebezpieczeństwie: a. jeżeli udzielenie tej pomocy nie naraża na poważne niebezpieczeństwo jego statku i osób znajdujących się na nim b. w sytuacji, gdy morze jest spokojne c. w sytuacji, gdy występuje interes ekonomiczny d. w przypadku otrzymania zgody od armatora	A	

13.	Kapitan ma prawo zatrzymania w osobnym pomieszczeniu jeżeli zachowanie zagraża bezpieczeństwu:	A	
	a. każdej osoby przebywającej na statku		
	b. wyłącznie członka załogi		
	c. wyłącznie pasażera statku		
	d. osoby bez opłaconego biletu		
14.	Konwencja MLC reguluje:	A	
	a. warunki pracy i życia na statku		
	b. warunki przewozu pasażera		
	c. zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne		
	d. standardy medyczne		
15.	Konwencja SOLAS reguluje:	C	
	a. certyfikację i pełnienie służby na statku		
	b. przewóz pasażera i jego bagażu		
	c. bezpieczeństwo życia na morzu		
	d. odpowiedzialność armatora za zanieczyszczenie środowiska morskiego		
16.	Memorandum Paryskie to porozumienie:	C	
	a. państw europejskich i USA		
	b. państw europejskich i Rosji		
	c. państw europejskich, Rosji i Kanady		
	d. państw obszaru Morza Śródziemnego i Afryki Północnej		
17.	MORSKĄ DEKLARACJĘ O ZDROWIU wystawia/-ją:	D	
	a. inspekcja sanitarna portu		
	b. władze portowe		
	c. przewoźnik po zakończeniu ładowania statku		
	d. kapitan statku po przyjeździe do portu z portu zagranicznego		
18.	Morze terytorialne Rzeczypospolitej Polskiej to obszar wód o szerokości:	C	
	a. 3 Mm		
	b. 10 Mm		
	c. 12 Mm		
	d. 24 Mm		
19.	Morze terytorialne to pas wód ustalony do granicy:	A	
	a. nie przekraczającej 12 Mm		
	b. nie przekraczającej 10 Mm		
	c. nie przekraczającej 20 Mm		
	d. nie przekraczającej 18 Mm		
20.	Na jakim etapie realizacji umowy przewozu ładunku wydawany jest konosament?	C	
	a. bezpośrednio po rozpoczęciu załadunku		
	b. po wyładunku		
	c. po przyjęciu ładunku na statek		
	d. bezpośrednio po zaciemowaniu		
21.	Nota gotowości to dokument deklarujący:	A	
	a. podstawienie gotowego statku do rozpoczęcia ładowania/wyładowania		
	b. zakończenie remontu stocznioowego		
	c. zakończenie inspekcji statku		
	d. gotowość wyjścia statku w morze		
22.	Okres wymagany do uznania statku za zaginiony w strefie pokoju nie może być krótszy niż:	A	
	a. 1 miesiąc od dnia nadejścia ostatniej wiadomości o statku		
	b. 3 miesiące od dnia nadejścia ostatniej wiadomości o statku		
	c. 6 miesięcy od dnia nadejścia ostatniej wiadomości o statku		
	d. 1 rok od dnia nadejścia ostatniej wiadomości o statku		
23.	Organami administracji morskiej są:	B	
	a. minister właściwy do spraw gospodarki morskiej		
	b. minister właściwy do spraw gospodarki morskiej i dyrektorzy urzędów morskich		
	c. izby morskie		
	d. urzędy morskie		
24.	Osoba, która uprawia żeglugę we własnym imieniu statkiem własnym lub cudzym to:	A	
	a. armator		
	b. spedytor		
	c. załadowca		
	d. makler okrętowy		
25.	Osoba uratowana na morzu nie jest zobowiązana do zapłaty za jej uratowanie. Wynagrodzenie za ratowanie życia (nie związane z wypadkiem wymagającym ratowania mienia lub środowiska) wypłaca:	D	
	a. armator statku towarowego lub pasażerskiego		
	b. ubezpieczyciel armatora lub czarterującego		
	c. ubezpieczyciel lub armator statku		
	d. nikt nie jest zobowiązany do zapłaty za ratowanie życia (nie związane z udziałem w ratowaniu mienia lub środowiska)		

26.	Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich działa przy:		B	
	a.	Sądzie Okręgowym w Gdańsku (przy którym działa Odwoławcza Izba Morska)		
	b.	ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej		
	c.	Sejmie Rzeczypospolitej Polskiej		
	d.	Sądzie Okręgowym w Szczecinie		
27.	Polisa to:		B	
	a.	umowa ubezpieczenia		
	b.	dowód zawarcia umowy lub ubezpieczenia		
	c.	rodzaj ubezpieczeń komunikacyjnych		
	d.	rodzaj ubezpieczeń losowych		
28.	Polska przynależność statku stanowiącego polską własność może być zawieszona na wniosek:		A	
	a.	tylko właściciela statku		
	b.	właściciela lub czarterującego statek na czas – <i>Time Charterer</i>		
	c.	właściciela lub czarterującego „golego” statku – <i>Bareboat Charterer</i>		
	d.	kapitana statku		
29.	PORT STATE CONTROL to:		B	
	a.	organ inspekcyjny statków państwa bandery		
	b.	organ inspekcyjny statków obcej bandery przychodzących do portu		
	c.	organ sprawujący nadzór nad stanem załadowania statku		
	d.	organ inspekcyjny stanu technicznego statku		
30.	Potwierdzeniem przynależności państwowej statku jest:		A	
	a.	certifikat okrętowy		
	b.	świadcstwo klasy		
	c.	konosament		
	d.	charter party		
31.	Prawny obowiązek dokonania repatriacji ciąży na:		B	
	a.	kapitanie statku		
	b.	armatorze		
	c.	osobie zajmującej się pośrednictwem pracy		
	d.	agencie		
32.	Prawo nieszkodliwego przepływu oznacza:		A	
	a.	żeglugę bez zatrzymywania się lub kotwiczenia		
	b.	możliwości połowowe lub poszukiwanie bogactw podwodnych		
	c.	możliwość eksploatacji bogactw naturalnych		
	d.	żeglugę promową		
33.	Prawo pościgu to prawo państwa nadbrzeżnego do ścigania i zatrzymania statku innej bandery na:		A	
	a.	pełnym morzu		
	b.	wodach terytorialnych danego państwa		
	c.	na morzu terytorialnym i wyłącznej strefie ekonomicznej danego państwa		
	d.	na obszarze swojej jurysdykcji		
34.	Przez statek zdalny do żeglugi rozumie się:		C	
	a.	statek należycie załadowany		
	b.	statek obsadzony wykwalifikowaną załogą		
	c.	statek odpowiadający wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie jego budowy, stałych urządzeń i wyposażenia oraz innych wymagań określonych w umowach międzynarodowych i przepisach prawa		
	d.	statek po odprawie granicznej i celnej gotowy do rozpoczęcia żeglugi		
35.	Przez umowę czarteru na czas czarterujący dysponuje:		D	
	a.	całą przestrzenią ładunkową statku		
	b.	częścią przestrzeni ładunkowej statku		
	c.	przestrzenią ładunkową na pokładzie		
	d.	całą przestrzenią ładunkową przeznaczoną do przewozu ładunków i pasażerów		
36.	Reasekuracja to:		A	
	a.	odstąpienie przez ubezpieczyciela części ryzyka oraz części składki ubezpieczeniowej innemu ubezpieczycielowi		
	b.	zabezpieczenie armatora przed szkodą		
	c.	próba podwójnego ubezpieczenia		
	d.	działania chroniące przed wypadkiem		
37.	Rejestr okrętowy statków morskich w Polsce jest prowadzony przez:		A	
	a.	Izby Morskie		
	b.	towarzystwo klasyfikacyjne PRS		
	c.	ministerstwo właściwe do spraw gospodarki morskiej		
	d.	sąd cywilny		
38.	Statek obowiązany jest posiadać świadectwo pomiarowe. W Polsce organami pomiarowymi są:		B	
	a.	towarzystwa klasyfikacyjne		
	b.	dyrektorzy urzędów morskich		
	c.	Urząd Dozoru Technicznego		
	d.	izby morskie		

39.	Termin dyspasza odnosi się do:		B	
	a. przewożenia określonych ładunków paszowych			
	b. rozliczenia awarii wspólnej			
	c. rozłokowania statków w basenie portowym			
	d. portowego rejonu przeładunkowego			
40.	TIME CHARTER to:		A	
	a. umowa zawarta pomiędzy armatorem a czarterującym			
	b. umowa zawarta pomiędzy przewoźnikiem a właścicielem ładunku			
	c. umowa zawarta pomiędzy armatorem a maklerem			
	d. umowa zawarta pomiędzy armatorem, właścicielem ładunku i ubezpieczycielem			
41.	W celu stwierdzenia, że statek lub jego część odpowiada przepisom technicznym, wydaje się:		A	
	a. świadectwo klasy			
	b. certyfikat okrętowy			
	c. świadectwo o banderze			
	d. certyfikat homologacji			
42.	W rozumieniu ustawy o bezpieczeństwie morskim organami inspekcyjnymi statków są:		B	
	a. dyrektorzy urzędów morskich			
	b. dyrektorzy urzędów morskich a za granicą konsulowie			
	c. kapitanowie portów			
	d. urzędy morskie			
43.	W sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu normy prawa międzynarodowego zostały włączone do polskiego systemu prawa morskiego (art. 181 Kodeksu morskiego) po ratyfikacji:		A	
	a. Konwencji ateńskiej (PAL 1974)			
	b. Konwencji helsińskiej 1992			
	c. Konwencji jamajskiej 1982			
	d. Konwencji brukselskiej 2002			
44.	Właściciel mienia (statku, ładunku lub innego przedmiotu) zatopionego w obrębie polskich morskich wód wewnętrznych lub polskiego morza terytorialnego powinien zgłosić zamiar jego wydobycia w terminie:		B	
	a. 3 miesięcy			
	b. 6 miesięcy			
	c. 12 miesięcy			
	d. 1 miesiąca			
45.	Wygodne bandery to:		A	
	a. przynależność do państw oferujących dogodne warunki eksploatacyjne i maksymalizację zysków z żeglugi			
	b. bandery, które oferują dobre warunki bytowe dla załóg			
	c. bandery pozwalające uprawiać żeglugę turystyczną			
	d. armatorzy zatrudniający międzynarodowe załogi			
46.	Za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejem bunkrowym znajdującym się na pokładzie lub pochodzącym ze statku odpowiada ten, kto w momencie wypadku jest:		B	
	a. czarterującym statek			
	b. właścicielem statku			
	c. kapitanem statku			
	d. starszym mechanikiem			
47.	Zgodnie z Konwencją prawa morza szerokość morza terytorialnego nie może przekraczać:		C	
	a. 20 Mm			
	b. 15 Mm			
	c. 12 Mm			
	d. 3 Mm			