

L. p.	Pytanie		Odpowiedź
Kapitan żeglugi wielkiej-F2P3-prawo morskie			
1.	Abandon przedmiotu ubezpieczenia polega na:		A
	a.	zrzeczeniu się na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia za zapłatą pełnej sumy ubezpieczenia	
	b.	zwrocie ubezpieczającemu wszelkich niezbędnych i celowych wydatków poniesionych w celu zachowania przedmiotu ubezpieczenia	
	c.	porzuceniu statku z zamiarem wyzbycia się własności	
2.	Agent morski jest:		A
	a.	pełnomocnikiem armatora w określonym porcie lub na określonym obszarze	
	b.	osobą, która nie może działać jednocześnie na rzecz drugiej strony zawieranej za jego pośrednictwem umowy	
	c.	osobą działającą na podstawie każdorazowego zlecenia	
3.	Bare-boat czarter ma miejsce wtedy, gdy armator zobowiązuje się oddać czarterującemu statek:		C
	a.	obsadzony załogą na czas oznaczony	
	b.	obsadzony załogą na okres jednej podróży	
	c.	bez załogi i wyposażenia	
4.	Bilet pasażerski może być:		A
	a.	na okaziciela i imienny	
	b.	na zlecenie lub imienny	
	c.	tylko imienny	
5.	Błąd nautyczny jest to błąd:		B
	a.	w zakresie nawigacji statku	
	b.	w zakresie nawigacji lub administracji statku	
	c.	przewoźnika w zakresie nawigacji lub administracji statku	
6.	Certyfikat stwierdzający zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejami wydaje:		B
	a.	ubezpieczyciel lub klub ubezpieczeniowy	
	b.	administracja państwa bandery po przedstawieniu przez właściciela statku dokumentu zabezpieczenia finansowego	
	c.	nie jest wymagany, wystarczy oryginał polisy ubezpieczeniowej na statku	
7.	Certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie stanowi dokument, bez którego statek o polskiej przynależności:		C
	a.	może być używany w żegludze morskiej przez okres nie dłuższy niż 3 miesiące	
	b.	może być używany w żegludze morskiej przez okres nie dłuższy niż 6 miesięcy	
	c.	nie może być używany w żegludze morskiej	
8.	Czy statki podlegające zapisom konwencji mogą być zwolnione z niektórych jej postanowień?		C
	a.	nigdy nie mogą być zwolnione z postanowień konwencji	
	b.	mogą być zwolnione z postanowień, nie mających bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo statku	
	c.	mogą być zwolnione ze wszystkich lub niektórych na podstawie Certyfikatu Zwolnienia	
	Czy ubezpieczenie P&I jest obowiązkowe dla armatorów?		
	a.	jest obowiązkowe	

9.	b.	jest obowiązkowe w przypadku niektórych ładunków	D
	c.	jest zalecane	
	d.	nie jest, ale renomowani armatorzy należą do klubów P&I	
10.	Do awarii wspólnej zalicza się wydatki:		C
	a.	wynikające z normalnej eksploatacji statku i przewozu ładunku	
	b.	dokonane rozmyślnie i rozsądnie przez dyspaszera	
	c.	poniesione w celu uniknięcia wspólnego niebezpieczeństwa grożącego statkowi, ładunkowi i frachtowi	
11.	Do okresu zatrudnienia marynarza zalicza się:		A
	a.	czas oczekiwania na repatriację i czas repatriacji	
	b.	czas repatriacji, bez czasu oczekiwania na repatriację	
	c.	czas repatriacji i połowę czasu oczekiwania na repatriację	
12.	Do postępowania przed izbami morskimi w sprawach wypadków morskich stosuje się odpowiednio przepisy:		A
	a.	kodeksu postępowania karnego	
	b.	kodeksu postępowania cywilnego	
	c.	kodeksu postępowania administracyjnego	
13.	Do rozliczania awarii wspólnej stosuje się, w braku umowy stron:		A
	a.	Reguły Yorku-Antwerpii	
	b.	Reguły Hasko-Visbijskie	
	c.	Reguły 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	

		Gdzie miała miejsce w 2010 ostatnia duża zmiana do Konwencji STCW?	
19.	a.	w Londynie	C
	b.	w Hamburgu	
	c.	w Manili	
	d.	w Sztokholmie	
		Granice odpowiedzialności dla roszczeń podlegających ograniczeniu, zgodnie z postanowieniami Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. są uzależnione od:	
20.	a.	wagi lub ilości sztuk przewożonego towaru	B
	b.	tonażu statku	
	c.	wartości statku wyrażonej w jednostkach obliczeniowych SDR	
		Instytucji aresztu statku w rozumieniu konwencji z 1952 r. w sprawie aresztu statków morskich nie stosuje się do:	
21.	a.	statków pełniących specjalną służbę państwową	A
	b.	statków tego samego właściciela innych niż statek, z którego eksploatacji wynikło roszczenie morskie objęte konwencją	
	c.	statków sportowych i rekreacyjnych	
		Jaką szerokość może mieć wyłączna strefa ekonomiczna?	
22.	a.	do 12 Mm	B
	b.	do 200 Mm od tzw. linii podstawowej	
	c.	do 100 Mm	
	d.	do 50 Mm od tzw. linii podstawowej	
		Jakich statków dotyczy Konwencja Sztokholmska 2001?	
23.	a.	statków rybackich w obszarach Europy północno-zachodniej	D
	b.	statków pasażerskich w obrębie Paris MoU	
	c.	jachtów komercyjnych przewożących więcej niż 24 pasażerów	
	d.	statków pasażerskich ro-ro na liniach regularnych w obszarze Morza Bałtyckiego i Europy północno-zachodniej	
		Jakie statki wyłączone są spod zapisów konwencji?	
24.	a.	okręty wojenne, statki szkolne i badawcze, jednostki służby państwowej	B
	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?	
25.	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	
		Jakie towary transportowane morzem wyłączone są spod Reguł Hasko-Visbijskich?	
26.	a.	towary niebezpieczne	C
	b.	ropa naftowa i produkty jej rafinacji	
	c.	żywe zwierzęta i zasadniczo towary przewożone na pokładzie	
	d.	towary przewożone w kontenerach	
		Jednolite reguły dotyczące awarii wspólnej zawarte są w:	
27.	a.	Regułach Hasko – Visbijskich	C
	b.	konwencji międzynarodowej o nazwie Reguły Yorku – Antwerpii	
	c.	Regułach Yorku – Antwerpii	
		Jeżeli przewóz ładunku odbywa się na podstawie umowy bukingowej, to:	

28.	a.	przewoźnik ma zawsze obowiązek powiadomić frachtującego o czasie i miejscu ładowania statku	B
	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	
29.	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	
30.	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	
31.	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	
32.	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	
33.	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	
34.	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	
35.	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	
36.	Kapitan statku nakazując marynarzowi zejście ze statku:		C
	a.	informuje ustnie armatora i marynarza o wydanym poleceniu i jego przyczynie	
	b.	wydać polecenie marynarzowi na piśmie, dokonuje o tym wpisu w dzienniku pokładowym i zawiadamia dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku	
	c.	wydać polecenie marynarzowi na piśmie i dokonuje o tym wpisu w dzienniku pokładowym	
	Kierownictwo nawigacyjne zespołu holowniczego (gdy jeden statek jest holowany przez inny statek) należy do:		
	a.	zawsze do kapitana statku świadczącego usługi holownicze	

37.	b.	zawsze do kapitana statku holowanego	C
	c.	kapitana statku holowanego, chyba że z umowy lub okoliczności co innego wynika	
38.	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	
39.	Konosament imienny może być przeniesiony przez:		B
	a.	wydanie dokumentu	
	b.	przelew wierzytelności	
	c.	indos	
40.	Konosament na zlecenie przenosi się przez:		B
	a.	przelew wierzytelności	
	b.	indos	
	c.	wręczenie konosamentu	
41.	Konosament stanowi o stosunku prawnym między:		C
	a.	frachtującym a przewoźnikiem	
	b.	frachtującym a odbiorcą	
	c.	przewoźnikiem a odbiorcą	
42.	Konosament zabrudzony to:		A
	a.	konosament z uwagami dotyczącymi stanu ładunku	
	b.	konosament dotyczący niewłaściwej partii ładunku	
	c.	konosament, który został częściowo zniszczony	
43.	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	
44.	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	
45.	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	
46.	Księgi polskiego rejestru statków są prowadzone przez:		C
	a.	Polski Rejestr Statków	
	b.	dyrektora urzędu morskowego	

	c.	izbę morską	
	Kto odpowiada za egzekwowanie postanowień konwencji na statkach, podlegających ich zapisom?		
47.	a.	Port State Control	D
	b.	instytucja klasyfikacyjna, pod nadzorem której statek się znajduje	
	c.	Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO)	
	d.	administracja państwa bandery na statkach, noszących banderę tego państwa	
	Która z konwencji dotyczy przewozu pasażerów i bagażu morzem?		
48.	a.	Konwencja SOLAS	D
	b.	Konwencja UNCLOS	
	c.	Konwencja Hasko-Visbijska	
	d.	Konwencja Ateńska	
	Która z konwencji wprowadza ustalony zasięg morza terytorialnego wynoszący 12 Mm?		
49.	a.	Konwencja SOLAS	B
	b.	Konwencja UNCLOS	
	c.	Konwencja Ateńska	
	d.	Konwencja LL	
	Którego z działań nie wykonuje Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich:		
50.	a.	badania incydentów morskich	B
	b.	rozstrzygania o winie lub o odpowiedzialności	
	c.	wydawania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa morskiego	
	Listę portów zawinięć sporządza:		
51.	a.	kapitan statku lub oficer ochrony statku lub oficer ochrony armatora i powinna ona zawierać wykaz ostatnich 5 portów zawinięć statku	B
	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	
	Ładunek w porcie przeznaczenia może być wydany osobie, która:		
52.	a.	przedstawi przekaz nadania ładunku	B
	b.	posiada przynajmniej jeden egzemplarz konosamentu	
	c.	wymieniona jest w deklaracji ładunku jako odbiorca	
	Martwy fracht jest to należność przewoźnika w sytuacji, gdy:		
53.	a.	frachtujący po załadowaniu ładunku odstępuje od umowy jeszcze przed rozpoczęciem podróży	C
	b.	frachtujący w czasie podróży odstępuje od umowy i domaga się wyładowania ładunku	
	c.	rozpoczyna on podróż bez ładunku po upływie ustalonego w umowie bukingowej terminu jego dostarczenia	
	Martwy fracht to:		
54.	a.	wynagrodzenie przewoźnika za „przewóz” niezaładowanego nie z jego winy ładunku	A
	b.	zapłata, która nie może zostać dokonana, bo ładunek został zniszczony	
	c.	zapłata, która nie jest uiszczona w terminie	
	Morze terytorialne to pas wód ustalony do granicy nie przekraczającej odległości od linii podstawowej:		
55.	a.	6 Mm	B
	b.	12 Mm	
	c.	24 Mm	

56.	Na obcym morzu terytorialnym statek morski podlega:		<b>B</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	
57.	Określenie „komisarz awaryjny” odnosi się do:		<b>C</b>
	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	
58.	Osoba uratowana nie jest zobowiązana do zapłaty za jej uratowanie. Wynagrodzenie za uratowanie osoby wypłaca:		<b>C</b>
	a.	armator statku towarowego lub pasażerskiego	
	b.	ubezpieczyciel armatora lub czarterującego	
	c.	nikt nie jest zobowiązany do zapłaty za ratowanie życia	
59.	Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich działa przy:		<b>B</b>
	a.	Sądzie Okręgowym w Gdyni i w Szczecinie	
	b.	ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej	
	c.	Prezesie Rady Ministrów	
60.	Pasażer:		<b>C</b>
	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	
61.	Po zderzeniu statków, kapitan każdego z nich obowiązany jest:		<b>B</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	
62.	Pojęcie bagażu w rozumieniu przepisów Konwencji Ateńskiej z 1974 r. nie obejmuje:		<b>C</b>
	a.	pojazdów	
	b.	kosztowności	
	c.	żywych zwierząt	
63.	Pojęcie ubezpieczenie generalne dotyczy ubezpieczenia:		<b>C</b>
	a.	całego statku	
	b.	całego statku i ładunku	
	c.	ładunków, które ubezpieczający wysyła lub otrzymuje w określonym czasie	
64.	Polisa to:		<b>B</b>
	a.	umowa ubezpieczenia	
	b.	dowód zawarcia umowy lub ubezpieczenia	
	c.	rodzaj ubezpieczeń komunikacyjnych	
Polska przynależność statku stanowiącego polską własność może być zawieszona na wniosek:			

65.	a.	tylko właściciela statku	A
	b.	właściciela lub czarterującego statek na czas – <i>Time Charterer</i>	
	c.	właściciela lub czarterującego „golego” statku – <i>Bare-Boat Charterer</i>	
66.	Polska wyłączna strefa ekonomiczna jest:		A
	a.	polskim obszarem morskim	
	b.	częścią terytorium Rzeczypospolitej Polskiej	
	c.	częścią polskiego morza terytorialnego	
67.	Postanowienia umowy o ratownictwo:		C
	a.	nigdy nie mogą być zmienione, jeżeli osiągnięto pozytywny wynik ratownictwa	
	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	
68.	Postanowienie o zawieszeniu polskiej przynależności statku wydaje:		B
	a.	minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej	
	b.	izba morska	
	c.	dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku	
69.	Protest morski to dokument sporządzony przez kapitana statku:		C
	a.	w celu zwolnienia kapitana od odpowiedzialności za braki w ładunku	
	b.	jako odpowiedź na zatrzymanie statku	
	c.	w celu zwolnienia statku z odpowiedzialności za szkodę	
70.	Protest morski to oświadczenie składane przez kapitana, dotyczące:		C
	a.	sprzeciwu w przypadku zatrzymania statku	
	b.	sprzeciwu co do sytuacji pierwszeństwa w załadunku	
	c.	prawdopodobieństwa szkody w ładunku	
71.	Przedmiotem działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich jest:		A
	a.	badanie i ustalanie przyczyn powstawania wypadków morskich i incydentów morskich	
	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 określania zakresu odpowiedzialności osób, które przyczyniły się do ich powstania	
72.	Odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera oraz za szkody w jego bagażu uregulowane są przez jednolite przepisy o charakterze międzynarodowym zawarte w konwencji:		C
	a.	Hasko-Visbijskiej	
	b.	Hamburskiej	
	c.	Ateńskiej	
73.	Przewoźnik może odstąpić od umowy przewozu ładunku przed rozpoczęciem podróży, jeżeli:		C
	a.	fracht nie został opłacony z góry	
	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	
Przewoźnik zwalnia się od odpowiedzialności z tytułu wadliwego zasztautowania ładunku poprzez wykazanie, że:			

74.	a.	dolozył należytej staranności przy załadowaniu, 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	
75.	Reasekuracja to:		A
	a.	odstąpienie przez ubezpieczyciela części ryzyka oraz części składki ubezpieczeniowej innemu ubezpieczycielowi	
	b.	zabezpieczenie armatora przed szkodą	
	c.	próba podwójnego ubezpieczenia w zakresie nawigacji statku	
76.	Roszczenia z umowy przewozu przedawniają się z upływem:		B
	a.	1 roku od dnia wymagalności	
	b.	2 lat od dnia wymagalności	
	c.	3 lat od dnia wymagalności	
77.	Rozprawa prowadzona przez Izbę Morską kończy się:		A
	a.	orzeczeniem	
	b.	wyrokiem skazującym	
	c.	wyrokiem i karą pieniężną	
78.	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. wytknięcia	
79.	Standardowy formularz Lloyd's Open Form dotyczy:		C
	a.	umowy ubezpieczenia morskiego	
	b.	umowy reasekuracji	
	c.	umowy o ratownictwo morskie	
80.	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	
81.	Statek obowiązany jest posiadać świadectwo pomiarowe. W Polsce organami pomiarowymi są:		B
	a.	towarzystwa klasyfikacyjne	
	b.	dyrektorzy urzędów morskich	
	c.	izby morskie	
82.	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	
Stosunek pracy na statku może być zawarty z:			

83.	a.	z każdą osobą	C
	b.	osobą, która ukończyła co najmniej 14 lat	
	c.	osobą pełnoletnią, spełniającą standardy zdrowotne	
84.	Straty wynikłe z awarii wspólnej rozdzielone są na:		C
	a.	statek i ładunek	
	b.	ładunek i fracht	
	c.	statek, ładunek i fracht	
85.	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 morza 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	
86.	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	
87.	Świadczenie usługi pilotowej w pilotażu obowiązkowym następuje na podstawie:		C
	a.	polecenia dyspozytora portu	
	b.	decyzji administracyjnej dyrektora urzędu morskigo	
	c.	umowy pilotowej zawartej przez armatora z przedsiębiorcą świadczącym usługi pilotowe	
88.	Tymczasowy Morski Certyfikat Pracy wystawia się na okres:		B
	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	
89.	Usługi maklera morskiego w zakresie pośredniczenia w zawieraniu umów podejmowane są na podstawie:		C
	a.	stałej umowy zawartej między stronami	
	b.	umowy czasowej	
	c.	każdorazowego zlecenia	
90.	Ustalenia, czy zachodzi awaria wspólna, obliczenia wysokości strat awarii wspólnej i ich rozdzielenia dokonuje:		A
	a.	dyspaszer	
	b.	komisarz awaryjny	
	c.	makler morski	
91.	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:		B
	a.	dyrektor urzędu morskigo może zatrzymać statek na okres nie dłuższy niż 48 godzin	
	b.	kapitan portu może zatrzymać tymczasowo statek na okres nie dłuższy niż 72 godzin	
	c.	statek może być zatrzymany tylko na podstawie postanowienia sądu	
	W miarę załadunku przewoźnik potwierdza przyjęcie na statek partii ładunku podpisując dokument, który nazywa się:		
	a.	lista ładunkowa	

92.	b.	manifest ładunkowy	C
	c.	kwit sternika	
93.	W okresie trwania umowy czarteru na czas kapitan:		C
	a.	pozostaje w stosunku pracy z czarterującym	
	b.	w zakresie eksploatacji statku jest przedstawicielem armatora i powinien wykonywać jego polecenia	
	c.	w zakresie eksploatacji statku jest przedstawicielem czarterującego i powinien stosować się do jego poleceń	
94.	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
	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	
	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	
95.	W przypadku ratownictwa między statkami tego samego armatora:		B
	a.	statek ratujący nie ma w ogóle prawa do wynagrodzenia	
	b.	wynagrodzenie należy się, o ile usługi ratownicze dały pozytywny rezultat	
	c.	wynagrodzenie należy się, o ile kapitan statku ratowanego podpisał wzorcowy formularz umowy przed rozpoczęciem akcji ratunkowej	
96.	W przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu kapitan statku niezwłocznie powiadamia o tym fakcie:		C
	a.	tylko armatora statku	
	b.	armatora statku i instytucję sprawującą nad nim nadzór klasyfikacyjny	
	c.	dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku	
97.	W przypadku zgłoszenia się po odbiór ładunku kilku posiadaczy konosamentu przewoźnik wyładuje ładunek i:		A
	a.	odda go na przechowanie w domu składowym na koszt odbiorcy	
	b.	odda go na przechowanie w domu składowym na swój koszt	
	c.	wyda go posiadaczowi największej ilości egzemplarzy konosamentu	
98.	W ramach inspekcji państwa bandery statek o polskiej przynależności podlega audytowi:		B
	a.	wstępnemu, rocznemu, odnowieniowemu, doraźnemu	
	b.	wstępnemu, pośredniemu, odnowieniowemu, dodatkowemu	
	c.	wstępnemu, rocznemu, pośredniemu, odnowieniowemu, doraźnemu	
99.	W rozumieniu Ustawy o bezpieczeństwie morskim organami inspekcyjnymi statków są:		B
	a.	urzędy morskie	
	b.	dyrektorzy urzędów morskich, a za granicą konsulowie	
	c.	kapitanowie portów	
100.	W sprawach należących do właściwości organów administracji morskiej, decyzje w pierwszej instancji:		C
	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	
W sprawach o roszczenia odszkodowawcze z tytułu odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem ze statków właściwy jest:			

101.	a.	Sąd Okręgowy w Gdańsku	A
	b.	Izba Morska w Gdyni	
	c.	Sąd Okręgowy w Warszawie	
102.	W świetle przepisów prawa osoba odbywająca podróż bez zgody kapitana statku tzw. „ślepy pasażer”:		B
	a.	jest pasażerem	
	b.	nie jest pasażerem	
	c.	jest zaliczana do składu załogi, przy której ta osoba dostała się na statek	
103.	W ubezpieczeniach morskich, ubezpieczyciel:		C
	a.	nie odpowiada tylko za szkody spowodowane z winy kapitana	
	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	
104.	Wygaśnięcie umowy o przewóz ładunku statkiem:		B
	a.	zwalnia przewoźnika z pieczy nad ładunkiem	
	b.	nie zwalnia przewoźnika z pieczy nad ładunkiem	
	c.	zwalnia przewoźnika z pieczy nad ładunkiem, jeżeli w umowie nie określono inaczej	
105.	Wygodne bandery to:		C
	a.	bandery, które oferują dobre warunki bytowe dla załóg	
	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	
106.	Wynagrodzenie za ratownictwo morskie nie przysługuje jeżeli:		C
	a.	ratownictwo morskie udzielone zostało przez statek morski statkowi żeglugi śródlądowej na wodach śródlądowych	
	b.	ratowanie nastąpiło pomiędzy statkami tego samego armatora	
	c.	ratownictwo nie dało pożytecznego wyniku	
107.	Za naruszenie porządku i dyscypliny pracy oraz zasad przebywania na statku, kapitan statku może zastosować wobec członka załogi statku karę porządkową:		B
	a.	nie później niż w terminie 3 dni od przyjęcia wiadomości o naruszeniu	
	b.	nie później niż w terminie 7 dni od przyjęcia wiadomości o naruszeniu	
	c.	w każdym czasie, aż do czasu zakończenia rejsu	
108.	Za naruszenie przez kapitana obowiązku niesienia wszelkiej pomocy ludziom znajdującym się na morzu w niebezpieczeństwie armator:		A
	a.	nie odpowiada	
	b.	odpowiada jako pracodawca kapitana	
	c.	odpowiada jako pracodawca kapitana, chyba że naruszenie tego obowiązku było skutkiem winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa kapitana	
109.	Za szkodę wyrządzoną przez pilota przy świadczeniu usługi pilotowej wobec osób trzecich odpowiada:		A
	a.	armator	
	b.	pilot (stacja pilotowa)	
	c.	kapitan statku	
	Zakres ustawowego umocowania kapitana do reprezentowania armatora:		
	a.	nie może zostać ograniczony ze skutkiem wobec osób trzecich	

110.	b.	może zostać ograniczony, przy czym wobec osób trzecich ograniczenie jest skuteczne, jeżeli było im znane	B
	c.	może zostać ograniczony, z wyłączeniem czynności prawnych podejmowanych poza portem macierzystym	
111.	Zgodnie z Konwencją o prawie morza z Montego Bay prawo nieszkodliwego przepływu przysługuje wszystkim statkom przez:		B
	a.	morskie wody wewnętrzne	
	b.	morze terytorialne	
	c.	morze terytorialne i morskie wody wewnętrzne	
112.	Zgodnie z konwencją w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, „przewoźnik” oznacza osobę, która:		C
	a.	zawarła umowę przewozu oraz faktycznie wykonuje przewóz	
	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	
113.	Zgodnie z Międzynarodową konwencją w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich statek może być zajęty tylko na podstawie:		A
	a.	decyzji sądu lub innej właściwej władzy sądowej państwa, w którym zajęcie ma być dokonane	
	b.	decyzji sądu lub władzy administracyjnej każdego państwa	
	c.	decyzji sądu lub władzy administracyjnej państwa bandery statku	
114.	Zgodnie z polskim porządkiem prawnym kapitan portu może zatrzymać statek na wniosek wierzyciela na:		A
	a.	72 godziny z wyłączeniem dni uznanych za ustawowo wolne od pracy	
	b.	56 godzin z wyłączeniem dni uznanych za ustawowo wolne od pracy	
	c.	48 godzin z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy	
115.	Zgodnie z przepisami Kodeksu morskiego dyspaszę sporządza się:		B
	a.	wyłącznie na zlecenie armatora	
	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	
116.	Jeżeli Państwo nadbrzeżne wyznaczyło na swoim morzu terytorialnym system rozgraniczenia ruchu statków, to inne statki:		B
	a.	zmuszone są zawsze z niego korzystać	
	b.	powinny z niego korzystać zgodnie z prawidłem 10 COLREG lub trzymać się z daleka	
	c.	mogą dowolnie płynąć, gdyż na morzu terytorialnym obowiązuje prawo swobodnego przepływu	
117.	Kapitan statku nie jest zobowiązany przepisami Kodeksu Morskiego aby:		C
	a.	okazywać banderę statku jednostkom pływającym Marynarki Wojennej	
	b.	okazywać banderę statku jednostkom pływającym Straży Granicznej	
	c.	okazywać banderę statku jednostkom pływającym Służby Celno-Skarbowej	
118.	Który z dokumentów nie jest wymieniony w Kodeksie morskim jako niezbędny do przedłożenia przez kapitana podczas składania protestu morskiego:		B
	a.	listę załogi	
	b.	zeznania świadków wypadku	
	c.	dziennik okrętowy	
119.	Jeżeli na statku o polskiej przynależności popełniono przestępstwo, kapitan zobowiązany jest powiadomić prokuratora w siedzibie portu macierzystego statku – za pośrednictwem:		C
	a.	Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich	
	b.	Izby Morskiej w siedzibie portu macierzystego statku	

	c.	dyrektora urzędu morskigo	
120		Kapitan statku może polecić marynarzowi wykonywanie, zgodnej z jego kwalifikacjami zawodowymi, innej pracy niż określona w marynarskiej umowie o pracę:	
	a.		
	b.	do zawinięcia statku do pierwszego portu dogodnego dla armatora, jednak nie dłużej niż 6 tygodni	B
	c.	do zawinięcia statku do pierwszego portu	
121		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.	nie później niż w terminie 7 dni od przyjęcia wiadomości o naruszeniu	B
	c.	w każdym czasie, aż do czasu zakończenia zatrudnienia członka załogi na statku	
122		Kwestie przeprowadzania inspekcji i audytów na statkach o polskiej przynależności reguluje:	
	a.	ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim	
	b.	ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich RP i administracji morskiej	A
	c.	ustawa z dnia 18 września 2001r. - Kodeks morski	
123		Jeżeli statek zmieni przynależność państwową, to od tego momentu zgodnie z Międzynarodową konwencją o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. jego świadectwo pomiarowe:	
	a.	zawsze traci ważność	
	b.	pozostaje ważne w okresie nieprzekraczającym 3 miesięcy, jeśli nowe państwo bandery jest stroną wyżej wymienionej konwencji	B
	c.	pozostaje zawsze ważne w okresie nieprzekraczającym 6 miesięcy	
124		Izba morska wszczyna postępowanie w sprawie wypadku morskiego:	
	a.	tylko z urzędu	
	b.	tylko na wniosek armatora statku	C
	c.	na wniosek zainteresowanego lub organu administracji morskiej	
125		Jeżeli wyraźnie nie wskazano w treści poszczególnych rozdziałów i prawideł, to co do zasady Konwencja SOLAS 74 nie ma zastosowania do statków:	
	a.	o pojemności brutto mniejszej niż 300	
	b.	o pojemności brutto mniejszej niż 500	B
	c.	o długości mniejszej niż 24 metry	
126		Co do zasady Konwencja o liniach ładunkowych (Load Lines, 1969) nie ma zastosowania do statków:	
	a.	o pojemności brutto mniejszej niż 500	
	b.	o długości mniejszej niż 24 metry	B
	c.	o długości mniejszej niż 12 metrów	
127		W przypadku zderzenia statków, kapitan nie jest obowiązany podać drugiemu statkowi:	
	a.	nazwy portu do którego płynie	
	b.	nazwiska kapitana statku	B
	c.	nazwy portu rejestracji statku	
128		Przewóz ładunku. Do okresu ładowania (laytime) wlicza się przerwy wywołane:	
	a.	przyczynami zachodzącymi po stronie załadowcy	
	b.	siłą wyższą	A

	c	przyczynami zachodzącymi po stronie przewoźnika	
	Fracht nie należy się przewoźnikowi:		
129	a.	za przewóz ładunku utraconego wskutek jego szczególnych naturalnych właściwości	B
	b.	od ładunku utraconego w czasie przewozu wskutek jakiegokolwiek wypadku	
	c.	za przewóz zwierząt, które padły w czasie przewozu	
	Odbiorca ładunku powinien poinformować na piśmie przewoźnika o brakach lub szkodach zewnętrznie niedostrzegalnych:		
130	a.	w chwili odbioru ładunku	B
	b.	najpóźniej w ciągu 3 dni od chwili odbioru ładunku	
	c.	najpóźniej w ciągu 15 dni od odbioru ładunku	
	Armator nie ponosi odpowiedzialności, jeśli szkoda powstała wskutek:		
131	a	siły wyższej	D
	b.	wyłącznej winy umyślnej osoby trzeciej	
	c	zaniechania władz odpowiedzialnych za utrzymanie pomocy nawigacyjnych	
	d	wszystkich powyższych okoliczności	
	Przy ubezpieczeniu statku, ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody powstałe wskutek:		
132	a	winy pilota statku	B
	b.	wieku i zużycia statku	
	c	błędu nautycznego	
	Ubezpieczenie morskie „Casco” to ubezpieczenie		
133	a	ładunku i frachtu	B
	b.	kadłuba i maszyn statku	
	c	odpowiedzialności cywilnej związanej z eksploatacją statku	