

Poziom operacyjny			
12 – Prawo morskie			
Pytania O/T – oznacza charakter pytania (obowiązkowe, wymagające więcej czasu)			Poprawna odpowie ź
Lp.	O/ T	Moduł 1– Prawo morskie	Moduł 1
1.	O	Morze terytorialne to pas wód ustalony do granicy nie przekraczającej: a) 12 Mm b) 10 Mm c) 20 Mm	A
2.	O	Prawo nieszkodliwego przepływu oznacza: a) żeglugę bez zatrzymywania się lub kotwiczenia b) możliwości połowowe lub poszukiwanie bogactw podwodnych c) możliwość eksploatacji bogactw naturalnych	A
3.	O	W Polsce organami inspekcyjnymi w zakresie inspekcji państwa portu są: a) straż graniczna b) dyrektorzy urzędów morskich c) urzędy celne	B
4.	O	Potwierdzeniem przynależności państwowej statku jest: a) Świadectwo klasy b) Konosament c) Certyfikat okrętowy	C
5.	O	Rejestr okrętowy statków morskich w Polsce jest prowadzony przez: a) Izby Morskie b) towarzystwa klasyfikacyjne c) ministerstwo właściwe ds. gospodarki morskiej	A
6.	O	Osoba, która uprawia żeglugę w imieniu własnym lub cudzym to: a) spedytor b) armator c) załadowca	B
7.	O	Protest morski to oświadczenie składane przez kapitana, dotyczące: a) prawdopodobieństwa szkody w ładunku b) sprzeciwu co do sytuacji pierwszeństwa w ładunku c) sprzeciwu w przypadku zatrzymania statku	A

8.	<input type="radio"/>	Rozprawa prowadzona przez Izbę Morską kończy się: a) orzeczeniem b) wyrokiem skazującym c) wyrokiem i karą pieniężną	A
9.	<input type="radio"/>	Identyfikacja statku (nazwy, międzynarodowe sygnały rozpoznawcze, itp.) związana jest z: a) posiadaniem przynależności państwowej b) jest sprawą zależną od czarterującego c) jest potrzebna do statystyki portowej	A
10.	<input type="radio"/>	Wygodne bandery to: 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	C
11.	<input type="radio"/>	Okres wymagany do uznania statku za zaginiony w strefie pokoju, nie może być krótszy niż: a) 1 m-c od dnia nadejścia ostatniej wiadomości o statku b) 3 m-ce od dnia nadejścia ostatniej wiadomości o statku c) 6 m-cy od dnia nadejścia ostatniej wiadomości o statku	A
12.	<input type="radio"/>	W celu stwierdzenia, że statek lub jego część odpowiada przepisom technicznym towarzystwa klasyfikacyjnego nadzorującego statek, wydaje się: a) Świadectwo klasy b) Certyfikat okrętowy c) Świadectwo o banderze	A
13.	<input type="radio"/>	Osoba uratowana nie jest zobowiązana do zapłaty za jej uratowanie. Wynagrodzenie za uratowanie osoby wypłaca: a) armator statku towarowego lub pasażerskiego b) ubezpieczyciel armatora lub czarterującego c) nikt nie jest zobowiązany do zapłaty za ratowanie życia	C
14.	<input type="radio"/>	Kapitan na statku to osoba szczególna, posiadająca odpowiednie kwalifikacje. Minimum tych kwalifikacji określa: a) Konwencja COLREG b) Konwencja STCW c) Konwencja SOLAS	B
15.	<input type="radio"/>	<i>Charter Party</i> to dowód zawarcia umowy czarterowej. Stosuje się go w przewozach: a) ładunków drobnicowych b) ładunków masowych i półmasowych c) pasażerów	B
16.	<input type="radio"/>	Dokumentem potwierdzającym zawarcie umowy bukingowej jest potwierdzenie bukowania zwane także: a) kwit dokerski	C

		b) kwit sternika c) nota bukingowa	
17	O	Nota gotowości to dokument deklarujący: a) podstawienie gotowego statku do rozpoczęcia załadunku/wyładunku b) zakończenie remontu stocznioowego c) zakończenie inspekcji statku	A
18	O	Członkiem załogi statku jest: a) osoba posiadająca morskie kwalifikacje b) osoba wykonująca umowę o pracę na statku c) osoba wpisana na listę załogi posiadająca odpowiednie kwalifikacje	C
19	O	Awaria wspólna to: a) nadzwyczajna strata poniesiona dla dobra wszystkich i pokryta przez wszystkich b) zderzenie dwóch statków c) awaria sprzętu przeładunkowego, gdy załadowca używa statkowych urządzeń przeładunkowych	A
20	O	Straty wynikłe z awarii wspólnej rozdzielone są na: a) statek i ładunek b) ładunek i fracht c) statek, ładunek i fracht	C
21	O	Kodeks morski definiuje „zderzenie” jako: a) uderzenie statku w nabrzeże lub inne urządzenie portowe b) fizyczne zetknięcie się co najmniej dwóch statków c) fizyczne zetknięcie się co najmniej dwóch statków lub uderzenie statku w nabrzeże lub inne urządzenie portowe	B
22	O	Polisa to: a) umowa ubezpieczenia b) dowód zawarcia umowy lub ubezpieczenia c) rodzaj ubezpieczeń komunikacyjnych	B
23	O	„Jeżeli statkowi grozi zagłada, kapitan obowiązany jest w pierwszej kolejności zastosować wszelkie dostępne mu środki dla ocalenia pasażerów, a następnie załogi. Kapitan opuszcza statek jako ostatni, czuwając nad ocaleniem, jeżeli jest to możliwe, dzienników, dokumentów, map, kosztowności i kasy statku.” Wyżej wymienione obowiązki kapitana określa: a) Ustawa o bezpieczeństwie morskim b) Ustawa Kodeks Morski c) Ustawa o pracy na morskich statkach handlowych	B

24.	<input type="radio"/>	Konosament może być przeniesiony na inną osobę. Konosament na zlecenie może być przeniesiony przez: a) wydanie dokumentu b) cesję wierzytelności c) indos	C
25.	<input type="radio"/>	Na jakim etapie realizacji umowy przewozu ładunku wydawany jest konosament: a) bezpośrednio po rozpoczęciu załadunku b) po wyładunku c) po przyjęciu ładunku na statek	C
26.	<input type="radio"/>	Martwy fracht to: a) wynagrodzenie przewoźnika za „przewóz” niezaładowanego (nie z jego winy) ładunku b) zapłata, która nie może zostać dokonana, bo ładunek został zniszczony c) zapłata, która nie jest uiszczona w terminie	A
27.	<input type="radio"/>	Reasekuracja to: a) odstąpienie przez ubezpieczyciela części ryzyka oraz części składki ubezpieczeniowej innemu ubezpieczycielowi b) zabezpieczenie armatora przed szkodą c) próba podwójnego ubezpieczenia	A
28.	<input type="radio"/>	Franszyza to: a) rodzaj ubezpieczeń w przewozach morskich b) zastrzeżenie, że do pewnej granicy szkody nie będzie wypłacane odszkodowanie c) przedawnienie roszczeń morskich	B
29.	<input type="radio"/>	Którego z działań nie wykonuje Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich: a) badania incydentów morskich b) rozstrzygania o winie lub o odpowiedzialności c) wydawania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa morskiego	B
30.	<input type="radio"/>	Na obcym morzu terytorialnym statek morski podlega: a) określonym prawom państwa nadbrzeżnego b) tylko międzynarodowej konwencji o prawie morza c) prawom państwa nadbrzeżnego lub prawu państwa bandery, zależnie od odległości od lądu	A