

L. p.	
1.	Abandon
	a.
	b.
	c.
2.	Agent m
	a.
	b.
	c.
3.	Bare-bo
	a.
	b.
	c.
4.	Bilet pas
	a.
	b.
	c.
5.	Błąd nau
	a.
	b.
	c.
	Certyfika zanieczy

6.	a.
	b.
	c.
7.	Certyfika
	a.
	b.
	c.
8.	Czy stat
	a.
	b.
	c.
	d.
9.	Czy ube
	a.
	b.
	c.
	d.
10.	Do awar
	a.
	b.
	c.
11.	Do okre
	a.
	b.
	c.
	Do post
	a.

12.	b.
	c.
13.	Do rozlic
	a.
	b.
	c.
14.	Do zobc
	a.
	b.
	c.
15.	Dyrektor
	a.
	b.
	c.
16.	Fracht n
	a.
	b.
	c.
17.	Frachtuj
	a.
	b.
	c.
18.	Franszy
	a.
	b.

	c.
19.	Gdzie m
	a.
	b.
	c.
	d.
20.	Granice o ograni
	a.
	b.
	c.
21.	Instytucj
	a.
	b.
	c.
22.	Jaką szc
	a.
	b.
	c.
	d.
23.	Jakich s
	a.
	b.
	c.
	d.
24.	Jakie sta
	a.
	b.
	c.

	d.
25.	Jakie sta
	a.
	b.
	c.
	d.
26.	Jakie to
	a.
	b.
	c.
	d.
27.	Jednolite
	a.
	b.
	c.
28.	Jeżeli pr
	a.
	b.
	c.
29.	Jeżeli w
	a.
	b.
	c.
30.	Jeżeli zc
	a.
	b.
	c.

31.	Jeżeli w
	a.
	b.
	c.
32.	Kapitan
	a.
	b.
	c.
33.	Kapitan
	a.
	b.
	c.
34.	Kapitan
	a.
	b.
	c.
35.	Kapitan
	a.
	b.
	c.
36.	Kapitan
	a.
	b.
	c.

37.	Kierown
	a.
	b.
	c.
38.	Kluby P
	a.
	b.
	c.
39.	Konosar
	a.
	b.
	c.
40.	Konosar
	a.
	b.
	c.
41.	Konosar
	a.
	b.
	c.
42.	Konosar
	a.
	b.
	c.
	Konwen

43.	a.
	b.
	c.
	d.
44.	Korzysta
	a.
	b.
	c.
45.	Koszty p
	a.
	b.
	c.
46.	Księgi p
	a.
	b.
	c.
47.	Kto odp
	a.
	b.
	c.
	d.
48.	Która z l
	a.
	b.
	c.
	d.

49.	Która z l
	a.
	b.
	c.
	d.
50.	Którego
	a.
	b.
	c.
51.	Listę po
	a.
	b.
	c.
52.	Ładunek
	a.
	b.
	c.
53.	Martwy t
	a.
	b.
	c.
54.	Martwy t
	a.
	b.
	c.
	Morze t

55.	a.
	b.
	c.
56.	Na obcy
	a.
	b.
	c.
57.	Określe
	a.
	b.
	c.
58.	Osoba u
	a.
	b.
	c.
59.	Państwo
	a.
	b.
	c.
60.	Pasażer
	a.
	b.
	c.
	Po zder
	a.

61.	b.
	c.
62.	Pojęcie
	a.
	b.
	c.
63.	Pojęcie
	a.
	b.
	c.
64.	Polisa t
	a.
	b.
	c.
65.	Polska p
	a.
	b.
	c.
66.	Polska v
	a.
	b.
	c.
	Postano
	a.

67.	b.
	c.
68.	Postano
	a.
	b.
	c.
69.	Protest i
	a.
	b.
	c.
70.	Protest i
	a.
	b.
	c.
71.	Przedmi
	a.
	b.
	c.
72.	Odpowie jednolite
	a.
	b.
	c.
	Przewoż
	a.

73.	b.
	c.
74.	Przewoź
	a.
	b.
	c.
75.	Reaseku
	a.
	b.
	c.
76.	Roszcze
	a.
	b.
	c.
77.	Rozprav
	a.
	b.
	c.
78.	Sankcja
	a.
	b.
	c.
	Standar

79.	a.
	b.
	c.
80.	Statek, l
	a.
	b.
	c.
81.	Statek c
	a.
	b.
	c.
82.	Statek v
	a.
	b.
	c.
83.	Stosune
	a.
	b.
	c.
84.	Straty w
	a.
	b.
	c.
	Strefa p

85.	a.
	b.
	c.
86.	Szkoda
	a.
	b.
	c.
87.	Świadcz
	a.
	b.
	c.
88.	Tymcza
	a.
	b.
	c.
89.	Usługi n
	a.
	b.
	c.
90.	Ustaleni
	a.
	b.
	c.

91.	W celu urządze
	a.
	b.
	c.
92.	W miarę
	a.
	b.
	c.
93.	W okres
	a.
	b.
	c.
94.	W przyp przez in urzędu r
	a.
	b.
	c.
95.	W przyp
	a.
	b.
	c.
96.	W przyp kapitan
	a.
	b.

	c.
97.	W przyp
	a.
	b.
	c.
98.	W rama
	a.
	b.
	c.
99.	W rozur
	a.
	b.
	c.
100.	W spraw
	a.
	b.
	c.
101.	W sprę zanieczy
	a.
	b.
	c.
102.	W świet
	a.
	b.

	c.
103.	W ubez
	a.
	b.
	c.
104.	Wygaśn
	a.
	b.
	c.
105.	Wygodn
	a.
	b.
	c.
106.	Wynagr
	a.
	b.
	c.
107.	Za naru zastosow
	a.
	b.
	c.
108.	Za naru niebezpi
	a.
	b.

	c.
109.	Za szko
	a.
	b.
	c.
110.	Zakres t
	a.
	b.
	c.
111.	Zgodnie
	a.
	b.
	c.
112.	Zgodnie
	a.
	b.
	c.
113.	Zgodnie
	a.
	b.
	c.
114.	Zgodnie
	a.
	b.

	c.
115.	Zgodnie
	a.
	b.
	c.
116	Jeżeli P
	a.
	b.
	c.
117	Kapitan
	a.
	b.
	c.
	d
118	Który z c kapitana
	a.
	b.
	c.
	d
119	Jeżeli na prokurat
	a.
	b.
	c.
120	Kapitan pracy ni
	a.
	b.

	c.
121	Za naruszenie zasad zastosowania
	a.
	b.
	c.
122	Kwestie
	a.
	b.
	c.
123	Jeżeli stwierdzone pominięcie
	a.
	b.
	c.
124	Izba moralna
	a.
	b.
	c.
125	Jeżeli w sprawie SOLAS
	a.
	b.
	c.
126	Co do zasady
	a.
	b.

	c
127	W przyp
	a.
	b.
	c
128	Przewóz
	a.
	b.
	c
129	Fracht n
	a.
	b.
	c
130	Odbiorc
	a.
	b.
	c
131	Armator
	a
	b.
	c
	d
132	Przy ube
	a
	b.

	c
133	Ubezpie
	a
	b.
	c

Pytanie

Kapitan żeglugi wielkiej-F2P3-prawo morskie

n przedmiotu ubezpieczenia polega na:

zrzeczeniu się na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia za zapłatą pełnej sumy u

zwrocie ubezpieczającemu wszelkich niezbędnych i celowych wydatków poniesionych w celu zachowania przedmiotu ubezpieczenia

porzuceniu statku z zamiarem wyzbycia się własności

orski jest:

pełnomocnikiem armatora w określonym porcie lub na określonym obszarze

osobą, która nie może działać jednocześnie na rzecz drugiej strony zawieranej za jego pośrednictwem

osobą działającą na podstawie każdorazowego zlecenia

at czarter ma miejsce wtedy, gdy armator zobowiązuje się oddać czarterującemu statek:

obsadzony załogą na czas oznaczony

obsadzony załogą na okres jednej podróży

bez załogi i wyposażenia

sażerski może być:

na okaziciela i imienny

na zlecenie lub imienny

tylko imienny

styczny jest to błąd:

w zakresie nawigacji statku

w zakresie nawigacji lub administracji statku

przewoźnika w zakresie nawigacji lub administracji statku

at stwierdzający zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną wyciekiem olejem wydaje:

ubezpieczyciel lub klub ubezpieczeniowy
administracja państwa bandery po przedstawieniu przez właściciela statku dokumentu zabezpieczenia
nie jest wymagany, wystarczy oryginał polisy ubezpieczeniowej na statku
at ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie stanowi dokument, bez którego statek o p
może być używany w żegludze morskiej przez okres nie dłuższy niż 3 miesiące
może być używany w żegludze morskiej przez okres nie dłuższy niż 6 miesięcy
nie może być używany w żegludze morskiej
ki podlegające zapisom konwencji mogą być zwolnione z niektórych jej postanowień?
nigdy nie mogą być zwolnione z postanowień konwencji
mogą być zwolnione z postanowień, nie mających bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo statku
mogą być zwolnione ze wszystkich lub niektórych na podstawie Certyfikatu Zwolnienia
mogą być zwolnione tylko z niektórych postanowień, wskazanych przez PSC
ezpieczenie P&I jest obowiązkowe dla armatorów?
jest obowiązkowe
jest obowiązkowe w przypadku niektórych ładunków
jest zalecane
nie jest, ale renomowani armatorzy należą do klubów P&I
ii wspólnej zalicza się wydatki:
wynikające z normalnej eksploatacji statku i przewozu ładunku
dokonane rozmyślnie i rozsądnie przez dyspaszera
poniesione w celu uniknięcia wspólnego niebezpieczeństwa grożącego statkowi, ładunkowi i frachtowi
su zatrudnienia marynarza zalicza się:
czas oczekiwania na repatriację i czas repatriacji
czas repatriacji, bez czasu oczekiwania na repatriację
czas repatriacji i połowę czasu oczekiwania na repatriację
ępowania przed izbami morskimi w sprawach wypadków morskich stosuje się odpowiednio przepisy:
kodeksu postępowania karnego

kodeksu postępowania cywilnego
kodeksu postępowania administracyjnego
szania awarii wspólnej stosuje się, w braku umowy stron:
Reguły Yorku-Antwerpii
Reguły Hasko-Visbijskie
Reguły Hamburskie
owiązań z awarii wspólnej stosuje się:
prawo państwa sądu rozpoznającego spór
prawo obowiązujące w miejscu, w którym po awarii wspólnej zakończono podróż, a jeżeli wszystkie zainteresowane strony w awarii wspólnej są przynależności polskiej – prawo polskie
prawo państwa nadbrzeżnego
rzy urzędów morskich mają prawo stanowić prawo miejscowe w formie:
zarządzeń i zarządzeń porządkowych
rozporządzeń i decyzji administracyjnych
nie mają uprawnień do stanowienia prawa miejscowego
nie należy się:
za przewóz ładunku utraconego wskutek jego szczególnych naturalnych właściwości
od ładunku utraconego w czasie przewozu wskutek jakiegokolwiek wypadku
za przewóz zwierząt, które padły w czasie przewozu
ący może odstąpić swoje prawa z umowy przewozu osobie trzeciej:
wyłącznie za zgodą przewoźnika
bez zgody przewoźnika
jedynie przy przewozie na podstawie umowy bukingowej
za to:
rodzaj ubezpieczeń w przewozach morskich
zastrzeżenie, że do pewnej granicy szkody nie będzie wypłacane odszkodowanie

przedawnienie roszczeń morskich
miała miejsce w 2010 ostatnia duża zmiana do Konwencji STCW?
w Londynie
w Hamburgu
w Manili
w Sztokholmie
odpowiedzialności dla roszczeń podlegających ograniczeniu, zgodnie z postanowieniami Konwencji ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. są uzależnione od:
wagi lub ilości sztuk przewożonego towaru
tonażu statku
wartości statku wyrażonej w jednostkach obliczeniowych SDR
ji aresztu statku w rozumieniu konwencji z 1952 r. w sprawie aresztu statków morskich nie stosuje się
statków pełniących specjalną służbę państwową
statków tego samego właściciela innych niż statek, z którego eksploatacji wynikło roszczenie morskie
statków sportowych i rekreacyjnych
erokość może mieć wyłączna strefa ekonomiczna?
do 12 Mm
do 200 Mm od tzw. linii podstawowej
do 100 Mm
do 50 Mm od tzw. linii podstawowej
statków dotyczy Konwencja Sztokholmska 2001?
statków rybackich w obszarach Europy północno-zachodniej
statków pasażerskich w obrębie Paris MoU
jachtów komercyjnych przewożących więcej niż 24 pasażerów
statków pasażerskich ro-ro na liniach regularnych w obszarze Morza Bałtyckiego i Europy północno-z
atki wyłączone są spod zapisów konwencji?
okręty wojenne, statki szkolne i badawcze, jednostki służby państwowej
okręty wojenne, statki rybackie oraz jednostki służby państwowej
statki sportowe i rekreacyjne, statki żaglowe

nie ma wyłączeń spod zapisów konwencyjnych
atki wyłączone są spod zapisów Konwencji MARPOL?
okręty wojenne, statki szkolne i badawcze, jednostki służby państwowej
okręty wojenne, statki rybackie oraz jednostki służby państwowej
okręty wojenne, jednostki pomocnicze marynarki wojennej i inne statki służby państwowej
żadne statki nie mogą być wyłączone z postanowień Konwencji MARPOL
towary transportowane morzem wyłączone są spod Reguł Hasko-Visbijskich?
towary niebezpieczne
ropa naftowa i produkty jej rafinacji
żywe zwierzęta i zasadniczo towary przewożone na pokładzie
towary przewożone w kontenerach
reguły dotyczące awarii wspólnej zawarte są w:
Regułach Hasko – Visbijskich
konwencji międzynarodowej o nazwie Reguły Yorku – Antwerpii
Regułach Yorku – Antwerpii
przewóz ładunku odbywa się na podstawie umowy bukingowej, to:
przewoźnik ma zawsze obowiązek powiadomić frachtującego o czasie i miejscu ładowania statku
przewoźnik ma obowiązek powiadomić frachtującego o czasie i miejscu ładowania statku, jednak zawiadomienie jest zbędne, jeżeli statek obsługuje linię regularną
przewoźnik ma obowiązek powiadomić frachtującego o czasie i miejscu ładowania statku, jeżeli zażąda
konosamencie nie wymieniono przewoźnika, to:
konosament jest bezwzględnie nieważny
konosament traci walory dowodowe
uważa się, że przewoźnik jest armatorem
uderzenie statków nastąpiło wskutek siły wyższej szkodę ponosi:
ten, kto jej doznał
każdy ze statków w stosunku do stopnia swojej winy
każdy ze statków w równych częściach

chwili zawarcia umowy ubezpieczenia morskiego szkoda objęta ubezpieczeniem już nastąpiła:
każda ze stron może żądać rozwiązania umowy przez sąd
każda ze stron może rozwiązać umowę na podstawie jednostronnego oświadczenia złożonego drugie
umowa jest nieważna
jest obowiązany nieść wszelką pomoc ludziom znajdującym się na morzu w niebezpieczeństwie:
tylko w sytuacji, gdy zwróci się o to centrum koordynacji ratownictwa
w sytuacji, gdy występuje interes ekonomiczny armatora
jeżeli udzielenie tej pomocy nie naraża na poważne niebezpieczeństwo jego statku i osób znajdujących się na nim
statku:
nie może przeprowadzać kontroli pomieszczeń mieszkalnych na statku, bez zgody członka załogi
może przeprowadzać kontrolę stanu pomieszczeń mieszkalnych na statku w każdym czasie, jedynie w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa statku
ma obowiązek przeprowadzać kontrolę stanu pomieszczeń mieszkalnych na statku, co najmniej raz w miesiącu
statku:
nie posiada prawa zawarcia umowy o ratownictwo morskie
posiada prawo zawarcia umowy o ratownictwo morskie jedynie w imieniu armatora
posiada prawo zawarcia umowy o ratownictwo morskie w imieniu armatora oraz właściciela mienia znajdującego się na statku
statku ma prawo zatrzymać w osobnym pomieszczeniu:
wyłącznie członka załogi, którego zachowanie zagraża bezpieczeństwu statku
wyłącznie członka załogi statku oraz inne osoby zatrudnione na statku, których zachowanie zagraża bezpieczeństwu statku
każdą osobę przebywającą na statku, której zachowanie zagraża bezpieczeństwu statku
statku nakazując marynarzowi zejście ze statku:
informuje ustnie armatora i marynarza o wydanym poleceniu i jego przyczynie
wydać polecenie marynarzowi na piśmie, dokonuje o tym wpisu w dzienniku pokładowym i zawiadamia dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku
wydać polecenie marynarzowi na piśmie i dokonuje o tym wpisu w dzienniku pokładowym

ictwo nawigacyjne zespołu holowniczego (gdy jeden statek jest holowany przez inny statek) należy do

zawsze do kapitana statku świadczącego usługi holownicze

zawsze do kapitana statku holowanego

kapitana statku holowanego, chyba że z umowy lub okoliczności co innego wynika

&l – armatorskie towarzystwa ubezpieczeń wzajemnych oferują swym członkom:

ochronę ubezpieczeniową frachtów i ładunków

ochronę ubezpieczeniową od ryzyka odpowiedzialności cywilnej

ochronę ubezpieczeniową statków należących do armatora

ment imienny może być przeniesiony przez:

wydanie dokumentu

przelew wierzytelności

indos

ment na zlecenie przenosi się przez:

przelew wierzytelności

indos

wręczenie konosamentu

ment stanowi o stosunku prawnym między:

frachtującym a przewoźnikiem

frachtującym a odbiorcą

przewoźnikiem a odbiorcą

ment zabrudzony to:

konosament z uwagami dotyczącymi stanu ładunku

konosament dotyczący niewłaściwej partii ładunku

konosament, który został częściowo zniszczony

cja jest to:

pisemny traktat międzynarodowy pomiędzy dwoma lub większą ilością państw, mający umocowanie w prawie międzynarodowym
umowa wiążąca 2/3 państw sygnatariuszy dotycząca wszelkich aspektów bezpieczeństwa na morzu
rezolucja przygotowana przez Międzynarodową Organizację Morską, która w razie braku sprzeciwu państw członkowskich przez określony okres czasu staje się obowiązującym prawem
prawo "zwyczajowe", które reguluje obszary gospodarki morskiej nie uregulowane szczegółowymi pr
anie z usług pilota:
zwalnia kapitana statku pilotowanego od odpowiedzialności za kierownictwo statku na akwenach, na których korzystanie z usług pilota ma charakter obowiązkowy
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
nie zwalnia kapitana od odpowiedzialności za kierownictwo nautyczne statku
osostu statku w porcie powstałe w związku z zatrzymaniem statku przez PSC pokrywa:
kapitan statku
członek załogi, z którego winy doszło do zatrzymania statku
armator statku
olskiego rejestru statków są prowadzone przez:
Polski Rejestr Statków
dyrektora urzędu morskiego
izbę morską
owiada za egzekwowanie postanowień konwencji na statkach, podlegających ich zapisom?
Port State Control
instytucja klasyfikacyjna, pod nadzorem której statek się znajduje
Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO)
administracja państwa bandery na statkach, noszących banderę tego państwa
konwencji dotyczy przewozu pasażerów i bagażu morzem?
Konwencja SOLAS
Konwencja UNCLOS
Konwencja Hasko-Visbijska
Konwencja Ateńska

konwencji wprowadza ustalony zasięg morza terytorialnego wynoszący 12 Mm?

Konwencja SOLAS

Konwencja UNCLOS

Konwencja Ateńska

Konwencja LL

z działań nie wykonuje Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich:

badania incydentów morskich

rozstrzygania o winie lub o odpowiedzialności

wydawania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa morskiego

rtów zawinięć sporządza:

kapitan statku lub oficer ochrony statku lub oficer ochrony armatora i powinna ona zawierać wykaz ostatnich 5 portów zawinięć statku

kapitan statku i powinna ona zawierać wykaz ostatnich 10 portów zawinięć statku

kapitan statku lub oficer ochrony statku i powinna ona zawierać wykaz ostatnich 5 portów zawinięć statku

◁ w porcie przeznaczenia może być wydany osobie, która:

przedstawi przekaz nadania ładunku

posiada przynajmniej jeden egzemplarz konosamentu

wymieniona jest w deklaracji ładunku jako odbiorca

fracht jest to należność przewoźnika w sytuacji, gdy:

frachtujący po załadowaniu ładunku odstępuje od umowy jeszcze przed rozpoczęciem podróży

frachtujący w czasie podróży odstępuje od umowy i domaga się wyładowania ładunku

rozpoczyna on podróż bez ładunku po upływie ustalonego w umowie bukingowej terminu jego dostarczenia

fracht to:

wynagrodzenie przewoźnika za „przewóz” niezaładowanego nie z jego winy ładunku

zapłata, która nie może zostać dokonana, bo ładunek został zniszczony

zapłata, która nie jest uiszczona w terminie

terytorialne to pas wód ustalony do granicy nie przekraczającej odległości od linii podstawowej:

6 Mm
12 Mm
24 Mm
W morzu terytorialnym statek morski podlega:
prawom państwa nadbrzeżnego lub prawu państwa bandery, zależnie od odległości od lądu
określonym prawom państwa nadbrzeżnego
tylko międzynarodowej konwencji o prawie morza
nie „komisarz awaryjny” odnosi się do:
inspektora kapitanatu portu przygotowującego postępowanie dla Izby Morskiej
pracownika klasyfikatora wydającego zezwolenie na jednorazową podróż po awarii statku
instytucji pomocniczej w ubezpieczeniach morskich
uratowana nie jest zobowiązana do zapłaty za jej uratowanie. Wynagrodzenie za uratowanie osoby wy
armator statku towarowego lub pasażerskiego
ubezpieczyciel armatora lub czarterującego
nikt nie jest zobowiązany do zapłaty za ratowanie życia
owa Komisja Badania Wypadków Morskich działa przy:
Sądzie Okręgowym w Gdyni i w Szczecinie
ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej
Prezesie Rady Ministrów
::
może w każdym czasie samodzielnie przenieść imienny bilet pasażerski na osobę trzecią
może tylko przed rozpoczęciem podróży samodzielnie przenieść imienny bilet pasażerski na osobę tr
może tylko za zgodą przewoźnika przenieść imienny bilet pasażerski na osobę trzecią
zeniu statków, kapitan każdego z nich obowiązany jest:
nieść pomoc drugiemu statkowi bez względu na okoliczności oraz podać drugiemu statkowi nazwę, sygnał rozpoznawczy i port macierzysty swojego statku

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

nieść pomoc drugiemu statkowi, jeżeli może to uczynić bez poważnego niebezpieczeństwa dla swojego statku oraz podać drugiemu statkowi nazwę statku oraz siedzibę armatora

bagażu w rozumieniu przepisów Konwencji Ateńskiej z 1974 r. nie obejmuje:

pojazdów

kosztowności

żywych zwierząt

ubezpieczenie generalne dotyczy ubezpieczenia:

całego statku

całego statku i ładunku

ładunków, które ubezpieczający wysyła lub otrzymuje w określonym czasie

o:

umowa ubezpieczenia

dowód zawarcia umowy lub ubezpieczenia

rodzaj ubezpieczeń komunikacyjnych

orzynależność statku stanowiącego polską własność może być zawieszona na wniosek:

tylko właściciela statku

właściciela lub czarterującego statek na czas – *Time Charterer*

właściciela lub czarterującego „gołego” statku – *Bare-Boat Charterer*

wyłączna strefa ekonomiczna jest:

polskim obszarem morskim

częścią terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

częścią polskiego morza terytorialnego

wienia umowy o ratownictwo:

nigdy nie mogą być zmienione, jeżeli osiągnięto pozytywny wynik ratownictwa

nie mogą być zmienione jeżeli zadziałała zasada „bez uratowania nie ma wynagrodzenia” (*no cure - no pay*)
mogą być zmienione, jeżeli były niesłuszne

Oświadczenie o zawieszeniu polskiej przynależności statku wydaje:

minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej
izba morska
dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku

Wzrost statku to dokument sporządzony przez kapitana statku:

w celu zwolnienia kapitana od odpowiedzialności za braki w ładunku
jako odpowiedź na zatrzymanie statku
w celu zwolnienia statku z odpowiedzialności za szkodę

Wzrost statku to oświadczenie składane przez kapitana, dotyczące:

sprzeciwu w przypadku zatrzymania statku
sprzeciwu co do sytuacji pierwszeństwa w załadunku
prawdopodobieństwa szkody w ładunku

Wzrost statku to oświadczenie składane przez kapitana, dotyczące:

badanie i ustalanie przyczyn powstawania wypadków morskich i incydentów morskich
ustalanie przyczyn powstawania wypadków morskich i incydentów morskich oraz wskazywanie osób, które przyczyniły się do ich powstania
badanie i ustalanie przyczyn powstawania wypadków morskich i incydentów morskich oraz określania zakresu odpowiedzialności osób, które przyczyniły się do ich powstania

Odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera oraz za szkody w jego bagażu uregulowane są przez przepisy o charakterze międzynarodowym zawarte w konwencji:

Hasko-Visbijskiej
Hamburskiej
Ateńskiej

Przewoźnik może odstąpić od umowy przewozu ładunku przed rozpoczęciem podróży, jeżeli:

fracht nie został opłacony z góry

wartość dostarczonej ilości ładunku nie zabezpiecza frachtu i innych należności przewoźnika, mimo udzielonego przez frachtującego zabezpieczenia

wartość dostarczonej ilości ładunku nie zabezpiecza frachtu i innych należności przewoźnika, a frachtujący nie zapłaci z góry całego frachtu albo nie udzieli zabezpieczenia

żnik zwalnia się od odpowiedzialności z tytułu wadliwego zasztauowania ładunku poprzez wykazanie,

dołożył należytej staranności przy załadowaniu, rozmieszczeniu i zabezpieczeniu ładunku

powierzył dokonanie czynności ładunkowych osobie, przedsiębiorstwu lub zakładowi, które w zakresie swej działalności zawodowej trudnią się wykonywaniem takich czynności

w umowie zawartej z załadowcą wyłączył w całości swą odpowiedzialność tego tytułu

uracja to:

odstąpienie przez ubezpieczyciela części ryzyka oraz części składki ubezpieczeniowej innemu ubezpieczycielowi

zabezpieczenie armatora przed szkodą

próba podwójnego ubezpieczenia w zakresie nawigacji statku

enia z umowy przewozu przedawniają się z upływem:

1 roku od dnia wymagalności

2 lat od dnia wymagalności

3 lat od dnia wymagalności

va prowadzona przez Izbę Morską kończy się:

orzeczeniem

wyrokiem skazującym

wyrokiem i karą pieniężną

mi nakładanymi przez izby morskie są:

pozbawienie prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej w częściowym lub pełnym zakresie na okres od roku do 5 lat

pozbawienie na czas oznaczony lub na zawsze prawa wykonywania zawodu lub prawa wykonywania

pozbawienie na czas oznaczony lub na zawsze prawa wykonywania zawodu oraz tzw. wytknięcia

dowy formularz Lloyd's Open Form dotyczy:

umowy ubezpieczenia morskiego
umowy reasekuracji
umowy o ratownictwo morskie
którego kapitan sprawuje kierownictwo nawigacyjne zespołu holowniczego:
odpowiada za szkodę wyrządzoną innemu statkowi wchodzącemu w skład zespołu oraz osobom i rzeczom znajdującym się na tym statku na zasadzie ryzyka
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
odpowiada w ograniczonym zakresie, gdyż wszyscy uczestnicy zespołu holowniczego ponoszą solidarną odpowiedzialność
owiązany jest posiadać świadectwo pomiarowe. W Polsce organami pomiarowymi są:
towarzystwa klasyfikacyjne
dyrektorzy urzędów morskich
izby morskie
w budowie podlega:
obligatoryjnemu wpisowi do rejestru statków w budowie
fakultatywnemu wpisowi do rejestru statków w budowie
fakultatywnemu wpisowi na wniosek właściciela – do rejestru tymczasowego
umowa pracy na statku może być zawarty z:
z każdą osobą
osobą, która ukończyła co najmniej 14 lat
osobą pełnoletnią, spełniającą standardy zdrowotne
straty z awarii wspólnej rozdzielone są na:
statek i ładunek
ładunek i fracht
statek, ładunek i fracht
rozciąga się na obszar morski:

stanowiący terytorium Rzeczypospolitej Polskiej o szerokości nie więcej niż 3 mile morskie liczone od
przyległy do morza terytorialnego Rzeczypospolitej Polskiej, którego zewnętrzna granica jest oddalona nie więcej niż 3 mile morskie od granicy morza terytorialnego
przyległy do morza terytorialnego Rzeczypospolitej Polskiej, której zewnętrzna granica jest oddalona nie więcej niż 24 mile morskie od linii podstawowej
wyrządzona przez statek zanieczyszczeniem to szkoda:
powstała na skutek zanieczyszczenia wyłącznie olejem przewożonym jako ładunek
wyrządzona działaniem różnych substancji zanieczyszczających, jak również celowym użyciem środków zapobiegawczych zastosowanych po zdarzeniu
wyrządzona jedynie działaniem substancji zanieczyszczających
zenie usługi pilotowej w pilotażu obowiązkowym następuje na podstawie:
polecenia dyspozytora portu
decyzji administracyjnej dyrektora urzędu morskiego
umowy pilotowej zawartej przez armatora z przedsiębiorcą świadczącym usługi pilotowe
sowy Morski Certyfikat Pracy wystawia się na okres:
dotarcia do portu macierzystego, nie dłuższy niż 6 miesięcy
niezbędny do uzyskania certyfikatu, nie dłuższy niż 6 miesięcy
niezbędny do uzyskania certyfikatu, nie dłuższy niż 3 miesiące
aklera morskiego w zakresie pośredniczenia w zawieraniu umów podejmowane są na podstawie:
stałej umowy zawartej między stronami
umowy czasowej
každorazowego zlecenia
a, czy zachodzi awaria wspólna, obliczenia wysokości strat awarii wspólnej i ich rozdzielenia dokonuje
dyspaszer
komisarz awaryjny
makler morski

zabezpieczenia roszczenia należnego od statku z tytułu opłat portowych, szkód wyrządzonych w niach portowych, dokach lub drogach żeglugowych oraz z tytułu zanieczyszczenia środowiska:

dyrektor urzędu morskigo może zatrzymać statek na okres nie dłuższy niż 48 godzin

kapitan portu może zatrzymać tymczasowo statek na okres nie dłuższy niż 72 godzin

statek może być zatrzymany tylko na podstawie postanowienia sądu

załadunku przewoźnik potwierdza przyjęcie na statek partii ładunku podpisując dokument, który nazywa się:

lista ładunkowa

manifest ładunkowy

kwit sternika

okres trwania umowy czarteru na czas kapitan:

pozostaje w stosunku pracy z czarterującym

w zakresie eksploatacji statku jest przedstawicielem armatora i powinien wykonywać jego polecenia

w zakresie eksploatacji statku jest przedstawicielem czarterującego i powinien stosować się do jego poleceń

statku, 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 morskigo właściwy dla portu macierzystego statku:

może wystąpić do Izby Morskiej z wnioskiem o wykreślenie statku z rejestru okrętowego

może wystąpić do Izby Morskiej o czasowe zawieszenie polskiej przynależności

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

statku ratownictwa między statkami tego samego armatora:

statek ratujący nie ma w ogóle prawa do wynagrodzenia

wynagrodzenie należy się, o ile usługi ratownicze dały pozytywny rezultat

wynagrodzenie należy się, o ile kapitan statku ratowanego podpisał wzorcowy formularz umowy przed rozpoczęciem akcji ratunkowej

statku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu, kapitan statku niezwłocznie powiadamia o tym fakcie:

tylko armatora statku

armatora statku i instytucję sprawującą nad nim nadzór klasyfikacyjny

dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku
ładunku zgłoszenia się po odbiór ładunku kilku posiadaczy konosamentu przewoźnik wyładuje ładunek i
oddaje go na przechowanie w domu składowym na koszt odbiorcy
oddaje go na przechowanie w domu składowym na swój koszt
wyda go posiadaczowi największej ilości egzemplarzy konosamentu
ch inspekcji państwa bandery statek o polskiej przynależności podlega audytowi:
wstępnemu, rocznemu, odnowieniowemu, doraźnemu
wstępnemu, pośredniemu, odnowieniowemu, dodatkowemu
wstępnemu, rocznemu, pośredniemu, odnowieniowemu, doraźnemu
nieniu Ustawy o bezpieczeństwie morskim organami inspekcyjnymi statków są:
urzędy morskie
dyrektorzy urzędów morskich, a za granicą konsulowie
kapitanowie portów
vach należących do właściwości organów administracji morskiej, decyzje w pierwszej instancji:
wydają dyrektorzy urzędów morskich
wydaje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
wydają dyrektorzy urzędów morskich, chyba że w myśl przepisu szczególnego organem właściwym w pierwszej instancji jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
awach o roszczenia odszkodowawcze z tytułu odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną yszczeniem ze statków właściwy jest:
Sąd Okręgowy w Gdańsku
Izba Morska w Gdyni
Sąd Okręgowy w Warszawie
le przepisów prawa osoba odbywająca podróż bez zgody kapitana statku tzw. „ślepy pasażer”:
jest pasażerem
nie jest pasażerem

jest zaliczana do składu załogi, przy której ta osoba dostała się na statek
pieczeniach morskich, ubezpieczyciel:
nie odpowiada tylko za szkody spowodowane z winy kapitana
nie odpowiada za szkody spowodowane z winy kapitana, innego członka załogi lub pilota
odpowiada za szkody spowodowane z winy kapitana, innego członka załogi lub pilota
nięcie umowy o przewóz ładunku statkiem:
zwalnia przewoźnika z pieczy nad ładunkiem
nie zwalnia przewoźnika z pieczy nad ładunkiem
zwalnia przewoźnika z pieczy nad ładunkiem, jeżeli w umowie nie określono inaczej
ie bandery to:
bandery, które oferują dobre warunki bytowe dla załóg
bandery pozwalające odstępować od obowiązkowych ubezpieczeń odpowiedzialności armatora
przynależność do państw oferujących dogodne warunki prawne i eksploatacyjne oraz maksymalizację zysków z żeglugi armatorowi
odzenie za ratownictwo morskie nie przysługuje jeżeli:
ratownictwo morskie udzielone zostało przez statek morski statkowi żeglugi śródlądowej na wodach <u>śródlądowych</u>
ratowanie nastąpiło pomiędzy statkami tego samego armatora
ratownictwo nie dało pożytecznego wyniku
nszenie porządku i dyscypliny pracy oraz zasad przebywania na statku, kapitan statku może wać wobec członka złogi statku karę porządkową:
nie później niż w terminie 3 dni od przyjęcia wiadomości o naruszeniu
nie później niż w terminie 7 dni od przyjęcia wiadomości o naruszeniu
w każdym czasie, aż do czasu zakończenia rejsu
szenie przez kapitana obowiązku niesienia wszelkiej pomocy ludziom znajdującym się na morzu w ieczeństwie armator:
nie odpowiada
odpowiada jako pracodawca kapitana

odpowiada jako pracodawca kapitana, chyba że naruszenie tego obowiązku było skutkiem winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa kapitana

dę wyrządzoną przez pilota przy świadczeniu usługi pilotowej wobec osób trzecich odpowiada:

armator

pilot (stacja pilotowa)

kapitan statku

ustawowego umocowania kapitana do reprezentowania armatora:

nie może zostać ograniczony ze skutkiem wobec osób trzecich

może zostać ograniczony, przy czym wobec osób trzecich ograniczenie jest skuteczne, jeżeli było im znane

może zostać ograniczony, z wyłączeniem czynności prawnych podejmowanych poza portem macierzystym

z Konwencją o prawie morza z Montego Bay prawo nieszkodliwego przepływu przysługuje wszystkim

morskie wody wewnętrzne

morze terytorialne

morze terytorialne i morskie wody wewnętrzne

z konwencją w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, „przewoźnik” oznacza osobę, która

zawarła umowę przewozu oraz faktycznie wykonuje przewóz

zawarła umowę przewozu a przewóz jest faktycznie wykonywany przez wykonującego przewóz

zawarła umowę przewozu, bez względu na to, czy przewóz jest faktycznie wykonywany przez nią czy przez wykonującego przewóz

z Międzynarodową konwencją w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich statek może być zajęty

decyzji sądu lub innej właściwej władzy sądowej państwa, w którym zajęcie ma być dokonane

decyzji sądu lub władzy administracyjnej każdego państwa

decyzji sądu lub władzy administracyjnej państwa bandery statku

z polskim porządkiem prawnym kapitan portu może zatrzymać statek na wniosek wierzyciela na:

72 godziny z wyłączeniem dni uznanych za ustawowo wolne od pracy

56 godzin z wyłączeniem dni uznanych za ustawowo wolne od pracy

48 godzin z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy
z przepisami Kodeksu morskiego dyspaszę sporządza się:
wyłącznie na zlecenie armatora
na zlecenie armatora, a w razie zwłoki armatora na zlecenie innego uczestnika awarii wspólnej
na zlecenie każdej osoby, która ma w tym interes prawny
Państwo nadbrzeżne wyznaczyło na swoim morzu terytorialnym system rozgraniczenia ruchu statków,
zmuszone są zawsze z niego korzystać
powinny z niego korzystać zgodnie z prawidłem 10 COLREG lub trzymać się z daleka
mogą dowolnie płynąć, gdyż na morzu terytorialnym obowiązuje prawo swobodnego przepływu
statku nie jest zobowiązany przepisami Kodeksu Morskiego aby:
okazywać banderę statku jednostkom pływającym Marynarki Wojennej
okazywać banderę statku jednostkom pływającym Straży Granicznej
okazywać banderę statku jednostkom pływającym Służby Celno-Skarbowej
podnosić banderę przy wprowadzaniu statku do portu
dokumentów nie jest wymieniony w Kodeksie morskim jako niezbędny do przedłożenia przez
a podczas składania protestu morskiego:
listę załogi
zeznania świadków wypadku
dziennik okrętowy
wypis z dziennika okrętowego poświadczony przez kapitana
a statku o polskiej przynależności popełniono przestępstwo, kapitan zobowiązany jest powiadomić
toru w siedzibie portu macierzystego statku – za pośrednictwem:
Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich
Izby Morskiej w siedzibie portu macierzystego statku
dyrektora urzędu morskiego
statku może polecić marynarzowi wykonywanie, zgodnej z jego kwalifikacjami zawodowymi, innej
z określona w marynarskiej umowie o pracę:
do zawinięcia statku do pierwszego portu dogodnego dla armatora, jednak nie dłużej niż 6 tygodni

do zawinięcia statku do pierwszego portu
szenie porządku i dyscypliny pracy oraz zasad przebywania na statku, kapitan statku może wać wobec członka załogi statku karę porządkową:
nie później niż w terminie 3 dni od przyjęcia wiadomości o naruszeniu
nie później niż w terminie 7 dni od przyjęcia wiadomości o naruszeniu
w każdym czasie, aż do czasu zakończenia zatrudnienia członka załogi na statku
przeprowadzania inspekcji i audytów na statkach o polskiej przynależności reguluje:
ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim
ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich RP i administracji morskiej
ustawa z dnia 18 września 2001r. - Kodeks morski
atek zmieni przynależność państwową, to od tego momentu zgodnie z Międzynarodową konwencją rzaniu pojemności statków z 1969 r. jego świadectwo pomiarowe:
zawsze traci ważność
pozostaje ważne w okresie nieprzekraczającym 3 miesięcy, jeśli nowe państwo bandery jest stroną wyżej wymienionej konwencji
pozostaje zawsze ważne w okresie nieprzekraczającym 6 miesięcy
rska wszczyna postępowanie w sprawie wypadku morskiego:
tylko z urzędu
tylko na wniosek armatora statku
na wniosek zainteresowanego lub organu administracji morskiej
grażnie nie wskazano w treści poszczególnych rozdziałów i prawideł, to co do zasady Konwencja 74 nie ma zastosowania do statków:
o pojemności brutto mniejszej niż 300
o pojemności brutto mniejszej niż 500
o długości mniejszej niż 24 metry
asady Konwencja o liniach ładunkowych (Load Lines, 1969) nie ma zastosowania do statków:
o pojemności brutto mniejszej niż 500
o długości mniejszej niż 24 metry

o długości mniejszej niż 12 metrów
w wypadku zderzenia statków, kapitan nie jest obowiązany podać drugiemu statkowi:
nazwy portu do którego płynie
nazwiska kapitana statku
nazwy portu rejestracji statku
z ładunku. Do okresu ładowania (laytime) wlicza się przerwy wywołane:
przyczynami zachodzącymi po stronie załadowcy
siłą wyższą
przyczynami zachodzącymi po stronie przewoźnika
nie należy się przewoźnikowi:
za przewóz ładunku utraconego wskutek jego szczególnych naturalnych właściwości
od ładunku utraconego w czasie przewozu wskutek jakiegokolwiek wypadku
za przewóz zwierząt, które padły w czasie przewozu
ładunek powinien poinformować na piśmie przewoźnika o brakach lub szkodach zewnętrznie niedosłyszalnych
w chwili odbioru ładunku
najpóźniej w ciągu 3 dni od chwili odbioru ładunku
najpóźniej w ciągu 15 dni od odbioru ładunku
nie ponosi odpowiedzialności, jeśli szkoda powstała wskutek:
siły wyższej
wyłączonej winy umyślnej osoby trzeciej
zaniechania władz odpowiedzialnych za utrzymanie pomocy nawigacyjnych
wszystkich powyższych okoliczności
bezpieczeństwu statku, ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody powstałe wskutek:
winy pilota statku
wieku i zużycia statku

błędu nautycznego

Ubezpieczenie morskie „Casco” to ubezpieczenie

Ładunku i frachtu

kadłuba i maszyn statku

odpowiedzialności cywilnej związanej z eksploatacją statku

Odpowiedź	Rysunek/grafika lub uwagi
-----------	---------------------------

A	
A	
C	
A	
B	

B	
C	
C	
D	
C	
A	

A	
A	
B	
A	
B	
B	
B	

D	
C	
B	
A	
B	
D	
B	

C	
C	
C	
B	
C	
A	

C	
C	
C	
C	
C	

C	
B	
B	
B	
C	
A	

A	
C	
C	
C	
D	
D	

B	
B	
B	
B	
C	
A	

B	
B	
C	
C	
B	
C	

B	
C	
C	
B	
A	
A	

C	
B	
C	
C	
A	
C	

C	
A	
A	
B	
A	
A	

C	
B	
B	
B	
C	
C	

C	
B	
C	
B	
C	
A	

B	
C	
C	
A	
B	
C	

U	
A	
B	
B	
C	
A	
R	

D	
C	
B	
C	
C	
B	

A	
A	
B	
B	
C	
A	
A	

A	
B	
B	
C	
B	
C	
R	

D	
B	
A	
B	
C	
B	
R	

U	
B	
A	
B	
B	
D	
R	

B	
B	