

Pytania egzaminacyjne z przedmiotu „ Prawo i ubezpieczenia morskie”

Poziom operacyjny i zarządzania		
Prawo i ubezpieczenia morskie		
Lp	Pytanie	Poprawna odpowiedź
1.	W celu stwierdzenia, że statek lub jego część odpowiada przepisom technicznym, wydaje się: A. świadectwo klasy B. certyfikat okrętowy C. świadectwo o banderze D. certyfikat homologacji	A
2.	Za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejem bunkrowym znajdującym się na pokładzie lub pochodzącym ze statku odpowiada ten, kto w momencie wypadku jest: A. czarterującym statek B. właścicielem statku C. kapitanem statku D. starszym mechanikiem	B
3.	W świetle przepisów prawa osoba odbywająca podróż bez zgody kapitana statku tzw. „ślepy pasażer”: A. jest pasażerem B. nie jest pasażerem C. jest zaliczana do składu załogi, przy której ta osoba dostała się na statek D. zostaje automatycznie członkiem załogi	B
4.	Termin dyspasza odnosi się do: A. przewożenia określonych ładunków paszowych B. rozliczenia awarii wspólnej C. rozlokowania statków w basenie portowych D. portowego rejonu przeładunkowego	B
5.	Awaria wspólna to: A. nadzwyczajna strata poniesiona dla dobra wszystkich i pokryta przez wszystkich B. zderzenie dwóch statków C. awaria sprzętu przeładunkowego D. uderzenia statku o nabrzeże	A

6.	<p>TIME CHARTER to :</p> <p>A. umowa zawarta pomiędzy armatorem a czarterującym</p> <p>B. umowa zawarta pomiędzy przewoźnikiem a właścicielem ładunku</p> <p>C. umowa zawarta pomiędzy armatorem a maklerem</p> <p>D. umowa zawarta pomiędzy armatorem, właścicielem ładunku i ubezpieczycielem</p>	A
7.	<p>Nota gotowości to dokument deklarujący:</p> <p>A. podstawienie gotowego statku do rozpoczęcia ładowania/wyładowania</p> <p>B. zakończenie remontu stocznioowego</p> <p>C. zakończenie inspekcji statku</p> <p>D. gotowość wyjścia statku w morze</p>	A
8.	<p>Kapitanowi służy prawo zatrzymania w osobnym pomieszczeniu jeżeli zachowanie zagraża bezpieczeństwu:</p> <p>A. każdej osoby przebywającej na statku</p> <p>B. wyłącznie członka załogi</p> <p>C. wyłącznie pasażera statku</p> <p>D. osoby bez opłaconego biletu</p>	A
9.	<p>Osoba uratowana nie jest zobowiązana do zapłaty za jej uratowanie. Wynagrodzenie za uratowanie osoby wypłaca:</p> <p>A. armator statku towarowego lub pasażerskiego</p> <p>B. ubezpieczyciel armatora lub czarterującego</p> <p>C. PRS</p> <p>D. nikt nie jest zobowiązany do zapłaty za ratowanie życia</p>	D
10.	<p>Prawo pościgu to prawo państwa nabrzeżnego do ścigania i zatrzymania statku innej bandery na:</p> <p>A. pełnym morzu</p> <p>B. na wodach terytorialnych danego państwa</p> <p>C. na morzu terytorialnym i wyłącznej strefie ekonomicznej danego państwa</p> <p>D. na obszarze swojej jurysdykcji</p>	A
11.	<p>Osoba, która uprawia żeglugę w imieniu własnym lub cudzym to:</p> <p>A. armator</p> <p>B. spedytor</p> <p>C. załadowca</p> <p>D. makler okrętowy</p>	A
12.	<p>Polska przynależność statku stanowiącego polską własność może być zawieszona na wniosek:</p> <p>A. tylko właściciela statku</p> <p>B. właściciela lub czarterującego statek na czas – <i>Time Charterer</i></p> <p>C. właściciela lub czarterującego „gołego” statku – <i>BareBoat Charterer</i></p> <p>D. Kapitana statku</p>	A

13.	Przez umowę czarteru na czas czarterujący dysponuje: 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.	D
14.	Morze terytorialne to pas wód ustalony do granicy: A. nie przekraczającej 12 Mm B. nie przekraczającej 10 Mm C. nie przekraczającej 20 Mm D. nie przekraczającej 18 Mm	A
15.	Stosunki prawne związane z żeglugą morską reguluje ustawa: A. Kodeks morski B. Ustawa o zanieczyszczeniu morza przez statek C. Ustawa o bezpieczeństwie na morzu D. Kodeks prawny	A
16.	Organami administracji morskiej są: A. minister właściwy ds. gospodarki morskiej B. urzędy morskie C. polski rejestr statków D. minister właściwy ds. gospodarki morskiej i dyrektorzy urzędów morskich	D
17.	Konwencja SOLAS reguluje: 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	C
18.	W rozumieniu ustawy o bezpieczeństwie morskim organami inspekcyjnymi statków są: A. dyrektorzy urzędów morskich B. dyrektorzy urzędów morskich a za granicą konsulowie C. kapitanowie portów D. urzędy morskie	B

19.	FSC to organ inspekcyjny: A. stanu załadowania statku B. stanu technicznego statku C. wszystkich statków D. państwa bandery	D
20.	Polisa to: A. umowa ubezpieczenia B. dowód zawarcia umowy lub ubezpieczenia C. rodzaj ubezpieczeń komunikacyjnych D. rodzaj ubezpieczeń losowych	B
21.	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
22.	Umowa bukingowa to dokument potwierdzający bukowanie. Umowę tą nazywamy: A. notą bunkingową B. czarter partią C. kwitem sternika D. konosamentem	A
23.	Tymczasowym świadectwem polskiej przynależności statku wydanym przez polski urząd konsularny jest: A. świadectwo o banderze B. świadectwo klasyfikacyjne C. świadectwo wyposażenia D. świadectwo pomiarowe	A
24.	BARE BOAT CHARTER dotyczy: A. części przestrzeni ładunkowej statku B. całego statku C. całej przestrzeni ładunkowej statku D. przewozu pasażera	B
25.	Prawo nieszkodliwego przepływu oznacza: A. żeglugę bez zatrzymywania się lub kotwiczenia B. możliwości połowowe lub poszukiwanie bogactw podwodnych C. możliwość eksploatacji bogactw naturalnych D. żegluga promowa	A

26.	Przez STATEK ZDATNY DO ŻEGLUGI rozumiemy : A. statek należycie załadowany, B. statek po odprawie granicznej i celnej gotowy do rozpoczęcia żeglugi, C. statek odsadzony kwalifikowaną załogą, D. statek odpowiadający wymaganiom bezpieczeństwa zakresie jego budowy, stałych urządzeń i wyposażenia i innych wymagań określonych w umowach międzynarodowych i przepisach prawa	D
27.	Główną opłatą portową pobieraną od statku za każde wejście do portu jest: A. opłata tonażowa B. opłata rejestrowa C. opłata ładunkowa D. opłata pilotowa	A
28.	KONWENCJA MLC reguluje: A. warunki pracy i życia na statku B. warunki przewozu pasażera C. zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne D. standardy medyczne	A
29.	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: A. 3 miesięcy B. 6 miesięcy C. 12 miesięcy D. jednego miesiąca	B
30.	Na jakim etapie realizacji umowy przewozu ładunku wydawany jest konosament: A. bezpośrednio po rozpoczęciu załadunku B. po wyładunku C. po przyjęciu ładunku na statek D. bezpośrednio po zacięciu	C
31.	Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich działa przy: A. Sądzie Okręgowym w Gdańsku (przy którym działa Odwoławcza Izba Morska) B. Ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej C. Sejmie Rzeczypospolitej Polskiej D. Sądzie Okręgowym w Szczecinie	B
32.	MEMORANDUM PARYSKIE to porozumienie: A. państw europejskich i USA B. państw europejskich i Rosji C. państw europejskich , Rosji i Kanady D. państw obszaru M. Śródziemnego i Afryki Północnej.	C

33.	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
34.	Identyfikacja statku (nazwy, międzynarodowe sygnały rozpoznawcze, itp.) związane jest z: A. posiadaniem przynależności państwowej B. jest sprawą zależną od czarterującego C. jest potrzebna do statystyki portowej D. stanem wojennym	A
35.	Potwierdzeniem przynależności państwowej jest: A. certyfikat okrętowy B. świadectwo klasy C. konosament D. charter party	A
36.	Kapitan na statku to osoba szczególna, posiadająca odpowiednie kwalifikacje. Minimum tych kwalifikacji określa: A. konwencja STCW B. konwencja COLREG C. konwencja MARPOL D. konwencja TONNAGE	A
37.	List gwarancyjny to zobowiązanie załadowcy do: A. zapewnienia dobrego zewnętrznego stanu ładunku lub jego opakowania B. zaspokojenia ewentualnych roszczeń odszkodowawczych odbiorcy ładunku C. zapewnienia odpowiedniej ilości ładunku na statek D. dostawy ładunku	B
38.	PORT STATE CONTROL to: 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.	B
39.	CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA statku jest dokumentem potwierdzającym: A. spełnienie wymagań w zakresie środowiska morskiego B. spełnienie wymagań w zakresie minimalnej odsady statku C. wszystkich wymagań przewidzianych konwencją SOLAS , umowami międzynarodowymi i przepisami prawa. D. przyjęcia ładunku niebezpiecznego na statek	C

40.	Rejestr okrętowy statków morskich w Polsce jest prowadzony przez: A. Izby Morskie B. Towarzystwa klasyfikacyjne PRS C. Ministerstwo Infrastruktury D. Sąd cywilny	A
41.	Wygodne bandery to: 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	A
42.	MORSKĄ DEKLARACJĘ O ZDROWIU wystawia : A. inspekcja sanitarna portu B. władze portowe C. przewoźnik po zakończeniu ładowania statku D. kapitan statku po przyjeździe do portu z portu zagranicznego	D
43.	Prawny obowiązek dokonania repatriacji marynarza ciąży na : A. armatorze B. kapitanie statku C. agencie D. osobie zajmującej się pośrednictwem pracy	A
44.	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. konwencji ateńskiej (PAL 1974) B. konwencji helsińskiej 1992 C. konwencji jamajskiej 1982 D. konwencji brukselskiej 2002	A
45.	Reasekuracja to: 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	A
46.	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

47.	<p>Stosunek pracy na statku może być zawarty z:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. osobą pełnoletnia, spełniającą standardy zdrowotne B. osobą która nie ukończyła 16 lat C. osobą posiadającą świadectwo zdrowia wydane przez dowolnego lekarza, D. z każdą osobą 	A
48.	<p>Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza stanowi, że w sprawie przyznawania statkom przynależności państwowej każde państwo ma prawo do:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. określenia warunków przyznawania statkom swojej przynależności państwowej B. przyznawania przynależności zgodnie z wyznaczonym prawem międzynarodowym C. przyznania przynależności państwowej wpływającym ze zwyczajów morskich D. ustalenia opłat za przyznanie przynależności 	A
49.	<p>Na obcym morzu terytorialnym statek morski podlega:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. określonym prawom państwa nadbrzeżnego B. prawom państwa nadbrzeżnego lub prawu państwa bandery, zależnie od odległości od lądu C. międzynarodowej konwencji o prawie morza D. tylko prawu państwa bandery 	A
50.	<p>Okres wymagany do uznania statku za zaginiony w strefie pokoju nie może być krótszy niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 D. 1 rok od dnia nadejścia wiadomości o statku 	A