

Egzamin na dyplom
Szyper żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego

Funkcja – Dbalność o statek i opieka nad ludźmi

Przedmiot: Zarządzanie statkiem

Lp.	Pytania	Poprawna odpowiedź
1	<p>Jaki czynnik stwarza potrzebę eksploatacji polskich statków rybackich w systemie rejsów z zaopatrzeniem i remontami w portach pozaeuropejskich oraz wyładunkami ryb mrożonych na chłodniowce transportowe?</p> <p>A) wysokie ceny usług w portach europejskich; B) zainteresowanie członków załóg zwiedzaniem egzotycznych krajów podczas zawinięć do portów; C) odległość dostępnych łowisk od Europy i rynków zbytu; D) obowiązek poddawania się kontroli państw nadbrzeżnych dysponujących zasobami w swoich wyłącznych strefach ekonomicznych;</p>	C
2	<p>Podstawowe parametry statku wyznaczone w międzynarodowym świadectwie pomiarowym, to:</p> <p>A) pojemności brutto i netto oraz wymiary główne (rejestrów) oraz informacja o stateczności; B) pojemności brutto i netto oraz wymiary główne (rejestrów) oraz wyporność kadłuba statku; C) pojemności brutto i netto oraz wymiary główne (rejestrów); D) pojemności brutto i netto oraz wymiary główne (rejestrów), a w odniesieniu do statków rybackich - długość pokładu trałowego.</p>	C
3	<p>Jaką jednostkę miary stosuje się w dokumentach ładunkowych statku rybackiego przechowującego połów w zbiornikach ze schładzaną wodą morską i z jaką dokładnością?</p> <p>A) metry sześciennie, a dokument musi wskazywać jak obliczyć zajętą objętość zbiornika przy odczycie z wyskalowania zbiornika, które musi być wykonane co 10 cm; B) litry z dokładnością 10 cm³; C) hektolitry, z dokładnością do 1 litra; D) tony na podstawie ilości m³ dla danego zbiornika i współczynnika gęstości mieszanki rybno-wodnej.</p>	A
4	<p>Wdrożona w polskim rybołówstwie po II wojnie światowej forma eksploatacji łowisk Północnego Atlantyku polegająca na pracy grupy trawlerów burtowych przekazujących indywidualnie ewidencjonowane i rozliczane złowione ryby na statek bazę-przetwórną w celu przerobu, utrwalenia i zmagazynowania, to:</p> <p>A) rodzaj wspólnych operacji połowowych, podobnie jak połowy w tukę; B) połowy ekspedycyjne; C) połowy zespołowe; D) połowy usługowe.</p>	B
5	<p>Usługi połowowo-przetwórcze są formą eksploatacji statku rybackiego stosowaną najczęściej, gdy:</p> <p>A) statek rybacki wykonujący usługę przetwórczą nie posiada możliwości stosowania takiej samej techniki połowów, co statki łowcze; B) statek rybacki wykonujący usługę przetwórczą ma moc silnika większą, niż dopuszczają miejscowe przepisy chroniące rybołówstwo rzemieślnicze na małą skalę; C) w pobliżu eksploatowanych łowisk nie ma portów, w których byłyby odpowiednie do zasobów rybnych zakłady przetwórcze; D) połowy prowadzone są z kwoty, jaką udostępnia kontrahent zagraniczny, własność produktów wytworzonych przez statek rybacki jest dzielona między kontrahenta i armatora, lub armator otrzymuje wynagrodzenie w postaci negocjowanej prowizji, lub kredytu np. na zakup zaopatrzenia dla floty armatora.</p>	D
6	<p>Umowa przewozu ładunku, w której przewoźnik morski zobowiązuje się oddać do dyspozycji drugiej strony całość albo część przestrzeni ładunkowej statku pod ładunek na jedną lub więcej podróży, to umowa:</p> <p>A) bukingowa; B) najmu morskiego; C) bare-boat charter; D) czarterowa.</p>	D

7	<p>Umowa, na podstawie której czarterujący otrzymuje do dyspozycji cały statek wraz z wymaganą do jego obsługi na czas oznaczony albo na jedną lub więcej podróży, z określeniem celu użytkowania statku, natomiast armator otrzymuje od czarterującego wynagrodzenie, to:</p> <p>A) umowa frachtowa; B) umowa czarteru na czas; C) umowa leasingu morskiego; D) umowa hipoteki morskiej.</p>	B
8	<p>Na czym polega dwoistość funkcji kapitana przy umowie czarteru na czas?</p> <p>A) na tym, że podlega armatorowi i jednocześnie podlega administracji morskiej w państwie, w którym ma siedzibę czarterujący; B) na tym, że podlega czarterującemu i jednocześnie musi zapewnić marynarzom warunki przysługujące im na podstawie Konwencji o pracy na morzu (Konwencja MLC); C) na tym, że podlega armatorowi, od którego otrzymuje wynagrodzenie, a gdyby pracował u czarterującego, to wynagrodzenie kapitana mogłoby być znacznie korzystniejsze; D) na tym, że jest podwładnym armatora i musi stosować się do jego wskazówek, a jednocześnie w zakresie eksploatacji statku jest z mocy prawa przedstawicielem czarterującego i do poleceń czarterującego powinien się stosować.</p>	D
9	<p>Czy przewoźnik zachowuje prawo do frachtu, jeżeli w wyniku kontroli w porcie Unii Europejskiej zostanie stwierdzone, że załadowane na jego statek produkty rybołówstwa pochodzą z połowów nielegalnych, nieregulowanych i nieraportowanych (połowu IUU) i podlegają z mocy prawa konfiskacie lub zniszczeniu, co frachtujący lub załadowca zataił dokonując w ten sposób fałszywego zadeklarowania?</p> <p>A) tak, gdyż fałszywe zadeklarowanie stanowi uzasadnioną podstawę do zachowania prawa do frachtu (wynagrodzenia za przewóz) pomimo, że ładunek nie został skutecznie odebrany zgodnie z zapisami w konosamencie; B) nie, gdyż przewoźnik kalkuluje stawki frachtowe z uwzględnieniem ryzyka związanego z naturą ładunku i stratę odrobi sobie na innych ładunkach; C) nie, jeżeli przewóz odbywa się między dwoma portami Unii Europejskiej, gdyż wtedy nie ma ryzyka kontroli w zakresie legalności połowów rybołówstwa; D) nie, gdyż godząc się na przewóz produktów rybołówstwa, przewoźnik musi być świadom zagrożeń wynikających z przepisów Unii Europejskiej.</p>	A
10	<p>Przewoźnik jest obowiązany podstawić statek pod załadunek w miejscu wskazanym przez czarterującego, które:</p> <p>A) jest odpowiednie, bezpieczne i dostępne bez trudności dla podejścia statku, jego pozostawiania do końca załadunku i wyjścia z ładunkiem bez przeszkód; B) zapewnia przewoźnikowi równoległe z ładunkiem zaopatrywanie statku w bunkier i prowiant; C) nie jest oddalone od zwyczajowo przyjętych miejsc ładowania lub wyczekiwania o więcej niż 1 dzień podróży; D) maksymalnie eliminuje ryzyko kontroli i zatrzymania ładunku przez miejscowe władze.</p>	A
11	<p>Jaka dokładność jest wymagana dla określenia momentu skuteczności powiadomienia czarterującego lub załadowcy o gotowości statku do przyjęcia ładunku w miejscu wskazanym przez czarterującego biorąc pod uwagę liczenie wykorzystania czasu dozwolonego na załadunek?</p> <p>A) wymagane jest określenie daty; B) wymagane jest określenie daty i wskazanie, czy było to przed czy po południu; C) wymagane jest określenie daty i godziny, gdyż z taką samą dokładnością jest liczone wykorzystanie czasu dozwolonego na załadunek, po przekroczeniu którego przewoźnik nalicza <i>demurrage</i>; D) w zależności od rejonu geograficznego, zwłaszcza w portach afrykańskich, może być konieczne wskazanie, czy doręczenie noty gotowości, miało miejsce w dzień czy w nocy.</p>	C

12	<p>Dlaczego dokumentowanie czasu występowania opadów atmosferycznych jest szczególnie istotne w przypadku przewozów ładunków mrożonych, np. ryb?</p> <p>A) z uwagi na specyfikę ładunku wykluczającą manipulowanie poza ładownią statku i chłodnią portową podczas opadów traktowanych jako rodzaj <i>force majeure</i> (siły wyższej), która powoduje, że przerw w operacjach ładunkowych przez nią wywołanych nie wlicza się do okresu ładowania;</p> <p>B) z uwagi na możliwość zamazania oznakowania asortymentowego na kartonach podczas ich eksponowania na deszczu, a to grozi karami ze strony inspekcji rybołówstwa;</p> <p>C) ponieważ w czasie intensywnych opadów deszczu i pogorszonej widoczności na nabrzeżu często dochodzi do kradzieży, zwłaszcza w portach afrykańskich;</p> <p>D) ponieważ podczas częstych krótkich przerw powodowanych przez opady trzeba utrzymywać załogę niezbędną do zamykania i otwierania ładowni w stałym pogotowiu do pracy, a to podnosi koszty przewoźnika.</p>	A
13	<p>Co to jest „martwy fracht” i kiedy może mieć miejsce w odniesieniu do przewozu produktów rybołówstwa?</p> <p>A) należność dla przewoźnika w przypadku podjęcia przez niego decyzji o zakończeniu oczekiwania na podstawienie ładunku, które nie nastąpiło w terminie ustalonym w umowie czarteru na czas;</p> <p>B) należność dla przewoźnika w przypadku podjęcia przez niego decyzji o wyruszeniu w podróż po zakończeniu okresu ładowania i postoju ustalonego w umowie czarteru na czas odpowiadająca frachtowi za niezaładowany towar, co może mieć miejsce, jeśli kapitan statku rybackiego źle skalkuluje tempo przyrostu ładunku podczas połowów;</p> <p>C) należność dla przewoźnika odpowiadająca frachtowi za ładunek, którego nie dostarczył do miejsca przeznaczenia, gdyż ładunek ten został zajęty po drodze z uwagi na długi przewoźnika;</p> <p>D) należność dla przewoźnika odpowiadająca frachtowi za ładunek, którego nie dostarczył do miejsca przeznaczenia, gdyż ładunek ten został utracony po drodze w wyniku napaści o charakterze piractwa.</p>	B
14	<p>W jakim dokumencie wydawanym przez przewoźnika zamieszcza się uwagi dotyczące stanu zewnętrznego ładunku i jego opakowania stwierdzonego podczas załadunku, np. procent uszkodzonych palet albo podartych kartonów z rybami?</p> <p>A) w konosamencie;</p> <p>B) w manifeście wyładunkowym;</p> <p>C) w kwitach sternika;</p> <p>D) w proteście morskim.</p>	C
15	<p>Kogo i w jaki sposób powiadamia kapitan o wypadku, w wyniku którego na statku zaistniała znaczna szkoda wobec osoby lub ładunku, jeżeli port, do którego statek przybywa jest portem zagranicznym, a celem powiadomienia jest zabezpieczenie interesu armatora lub czarterującego?</p> <p>A) polski urząd konsularny, składając w ciągu 24 godzin protest morski na piśmie i dołączając do niego listę załogi, dziennik okrętowy i poświadczony przez siebie wypis z dziennika okrętowego zawierający szczegółowy opis wypadku; jeśli nie ma takiej możliwości, kapitan podejmuje działania przewidziane prawem miejscowym;</p> <p>B) polski urząd konsularny składając meldunek telefoniczny i sporządzając notatkę na piśmie z przeprowadzonej rozmowy;</p> <p>C) telefonicznie - agenta morskiego, z którym armator zawarł umowę agencyjną, a jeśli go nie wyznaczono - kapitana portu;</p> <p>D) telefonicznie armatora z prośbą o złożenie w imieniu kapitana protestu morskiego do konsula za pośrednictwem Ministerstwa Spraw Zagranicznych lub ambasady.</p>	A

16	<p>Czy kapitan statku rybackiego o długości 45 m i powyżej jest obowiązany do udostępnienia pełnych danych dotyczących m.in. ładunku statku, zasobów statku, rzeczy załogi, listy załogi czy listy pasażerów niezbędnych do prawidłowego i terminowego złożenia formularzy konwencyjnych FAL (Konwencja o ułatwianiu międzynarodowego obrotu morskiego, Londyn 1965)?</p> <p>A) nie, gdyż statki rybackie co do zasady nie podlegają tej konwencji; B) tak, z uwagi na długość statku; C) nie, gdyż byłoby to naruszeniem przepisów o ochronie danych osobowych oraz naruszałoby tajemnice handlowe armatora; D) tak, o ile uzyska na to pisemną zgodę armatora.</p>	B
17	<p>Czy dane dotyczące ładunku statku zawarte w deklaracji konwencyjnej FAL są zawsze identyczne, jak dane w deklaracji wyładunkowej sporządzanej na podstawie przepisów o rybołówstwie morskim?</p> <p>A) tak, gdyż podstawowym obowiązkiem kapitana jest sumienne wykonywanie obowiązków; B) tak, gdyż dane w formularzu ewidencyjnym FAL w odniesieniu do statków rybackich dotyczą tylko transportu towaru; C) nie, gdyż dane w formularzu ewidencyjnym FAL w odniesieniu do statków rybackich dotyczą wprawdzie tylko transportu towaru, ale dokładność dokonywanych w nim wpisów odnośnie ładunku jest znacznie mniejsza niż w przypadku deklaracji wyładunkowej sporządzanej na podstawie przepisów o rybołówstwie morskim; D) nie, gdyż w warunkach połowów trudno zachować wymaganą dokładność ewidencji produkcji na uprzemysłowionym statku rybackim.</p>	C
18	<p>W związku z zasadą stosowania przy wypełnianiu dziennika połowowego masy ryb w relacji pełnej konieczne jest stosowanie współczynników przeliczeniowych pozwalających w sposób jednolity dla wszystkich statków obliczyć z jakiej ilości surowca otrzymano produkt. Czy współczynniki te mogą być różne dla tego samego gatunku organizmów morskich i rodzaju produktu w zależności od miejsca dokonywania połowów?</p> <p>A) nie, gdyż współczynniki te zostały przyjęte po uprzedniej wyczerpującej konsultacji między państwami członkowskimi Unii Europejskiej i z zachowaniem zasady jednomyślności; B) nie, gdyż byłoby to naruszeniem Traktatu z Lizbony; C) tak, gdyż np. w przypadku połowów na obszarach regulowania rybołówstwa przez regionalne organizacje międzynarodowe, których Unia Europejska jest stroną, mogą być stosowane odmienne współczynniki, niż wskazane w rozporządzeniu unijnym; D) nie, gdyż przepisy Unii Europejskiej są zawsze nadrzędne w stosunku do przepisów państwa członkowskiego.</p>	C
19	<p>Czy w przypadku połowów ryb z kilku gatunków pelagicznych zagarnianych do worka włoka w postaci zmieszanej można na statku zamrażać je i pakować wspólnie?</p> <p>A) tak, gdyż przy technologii opróżniania worka z użyciem pomp i potokowej zautomatyzowanej produkcji w szafach pionowego zamrażania, zwłaszcza przy produkcji na mało wymagające rynki afrykańskie i zbliżonych cenach na poszczególne gatunki, sortowanie byłoby rozwiązaniem nieracjonalnym ekonomicznie; B) nie, gdyż w odniesieniu do śledzia, makreli i ostroboka obowiązuje ważenie ryb mrożonych w rozbiciu na gatunki; C) tak, jeżeli pobiera się przed skierowaniem surowca do zamrażarek odpowiednio często reprezentatywne próbki pozwalające na określenie składu procentowego gatunków pelagicznych i uwidoczni się ten skład znakując lub etykietując kartony; D) tak, jeżeli doświadczenie zawodowe kapitana i technologa produkcji pozwala na prawidłowe zadeklarowanie składu procentowego w mieszance gatunków po zamrożeniu.</p>	B

20	<p>Na statkach rybackich Unii Europejskiej, zwłaszcza kierowanych na kierowanych na połowy w obszarach zarządzania rybołówstwem przez regionalne organizacje międzynarodowe lub poławiających na podstawie umowy o dostępie do łowisk kraju trzeciego, mustrowani są obserwatorzy kontrolni. Co nie należy do ich podstawowych praw i obowiązków:</p> <ul style="list-style-type: none"> A) żądanie dostępu do dokumentów statku, w tym do plików elektronicznych; B) żądanie dostępu do faktur za usługi i dostawy niezwiązane z połowami i produkcją; C) żądanie umożliwienia spotkania z przybyłymi na statek inspektorami rybołówstwa morskiego w pomieszczeniu zapewniającym dyskrecję wymiany informacji, jeżeli istnieją ku temu odpowiednie warunki na statku; D) odnotowywanie działań połowowych statku rybackiego, wraz z czasem i pozycjami rozpoczynania i kończenia operacji połowowych oraz wynikami połowów w systemie „hol po holu” i umieszczanie tych danych w sporządzanym przez nich raporcie porejsowym. 	B
----	--	---