

**Egzamin na dyplom**  
**Szyper żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego**

**Funkcja – Dbłość o statek i opieka nad ludźmi**

**Przedmiot: Prawo morskie**

Lp.	Pytania	Poprawna odpowiedź
1	<p>Czy współczesna definicja prawa morskiego dotyczy tylko norm regulujących wykonywanie żeglugi i przewozów morskich oraz częściowo rybołówstwa morskiego?</p> <p>A) tak, gdyż centralnym punktem zainteresowania prawa morskiego jest statek rozumiany jako środek przewozowy, co wynika z faktu, że prawo morskie jest częścią prawa przewozowego;</p> <p>B) nie, gdyż dotyczy ono również użytkowania zasobów morza i ochrony środowiska morskiego;</p> <p>C) tak, gdyż włączenie rybołówstwa morskiego dokonało się po przyjęciu Konwencji prawa morza UNCLOS w 1982 r.;</p> <p>D) tak, gdyż odpowiada to wielowiekowym tradycjom.</p>	B
2	<p>Jakie dwie podstawowe dziedziny prawa morskiego powierzono w Polsce izbom morskim?</p> <p>A) orzekanie w sprawach dotyczących wypadków i incydentów morskich badanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich oraz orzekanie w sprawach nabycia praw własności statku morskiego;</p> <p>B) orzekanie w sprawach dotyczących wypadków i incydentów morskich badanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich oraz orzekanie w sprawach dotyczących tej grupy zdarzeń związanych bezpośrednio z eksploatacją statku, które nie są badane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich;</p> <p>C) prowadzenie rejestru okrętowego oraz rozstrzyganie sporów między związkami zawodowymi reprezentującymi marynarzy a armatorami;</p> <p>D) orzekanie w sprawach dotyczących wypadków i incydentów morskich badanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich, jak również w sprawach dotyczących tej grupy zdarzeń związanych bezpośrednio z eksploatacją statku, które nie są badane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich oraz prowadzenie rejestru okrętowego pozwalającego ustalić polską przynależność statku.</p>	D
3	<p>Wskaż rejestr, którego prowadzenie może odbywać się wyłącznie w formie elektronicznej:</p> <p>A) księga rejestrowa prowadzona przez Sekretarza Izby Morskiej;</p> <p>B) REJESTR STATKÓW (REGISTER OF SHIPS) wydawany przez PRS SA;</p> <p>C) rejestr statków rybackich prowadzony przez ministra właściwego do spraw rybołówstwa;</p> <p>D) spis oznak rybackich prowadzony przez okręgowego inspektora rybołówstwa morskiego.</p>	C
4	<p>Czy międzynarodowe świadectwo pomiarowe jest dokumentem wystarczającym do spełnienia wymogów przepisów Unii Europejskiej dotyczących wspólnotowego systemu kontroli w odniesieniu do pojemności i długości statku rybackiego?</p> <p>A) nie, gdyż określa parametr GT ale nie określa długości całkowitej statku;</p> <p>B) tak, gdyż przy pomierzaniu stanowiącym podstawę do jego wydania stosuje się przepisy Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. (tzw. konwencji londyńskiej);</p> <p>C) tak, gdyż system ten służy zapobieganiu przekroczenia zdolności połowowej wyrażanej parametrami GT i kW silnika napędowego, a moc silnika to nie parametr długości statku;</p> <p>D) nie, gdyż w odniesieniu do statków rybackich o zdolności połowowej decyduje również długość pokładu trałowego.</p>	A
5	<p>Czy morze pełne to ta część mórz i oceanów, która znajduje się poza morskimi wodami wewnętrznymi, morzem terytorialnym i wyłączną strefą ekonomiczną?</p> <p>A) tak, gdyż postanowienia konwencji o prawie morza z 1982 r. dotyczące morza pełnego nie obejmują wyłącznej strefy ekonomicznej;</p> <p>B) nie, gdyż zgodnie z konwencją o prawie morza z 1982 r. w wyłącznej strefie ekonomicznej dopuszcza się stosowanie niektórych wolności charakterystycznych dla morza pełnego, takich jak wolność żeglugi (z wyłączeniem rybołówstwa), przelotu, układania kabli i rurociągów;</p> <p>C) tak, gdyż nawet 200-milowe strefy ekonomiczne nie zapewniają ochrony żywych zasobów morza z gatunków transgranicznych i daleko migrujących;</p> <p>D) nie, gdyż byłoby to sprzeczne z ugruntowanymi przez lata wolnościami dotyczącymi handlu i ochrony środowiska.</p>	B

6	<p>Czy organizacja będąca agendą ONZ do spraw żywienia i rolnictwa, jaką jest FAO, wnosi wkład w tworzenie międzynarodowego prawa morza, np. poprzez inicjatywę utworzenia światowego rejestru statków rybackich?</p> <p>A) nie, gdyż sprawy dotyczące okrętowych parametrów technicznych leżą w kompetencjach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), czego wyrazem jest np. stworzenie systemu nadawania statkom numerów IMO;</p> <p>B) nie, gdyż po powszechnym wprowadzeniu stref ekonomicznych oraz objęciu eksploatacji rybackiej pozostałych części mórz i oceanów nadzorem ze strony międzynarodowych regionalnych organizacji rybackich rybackie zadania FAO zostały ukierunkowane na nadzór nad higieną i bezpieczeństwem produkcji w krajach mniej rozwiniętych i rozwijających się;</p> <p>C) nie, gdyż z uwagi na to, że podstawową sferą działalności FAO jest rolnictwo i wobec wyczerpywania się zasobów mórz i oceanów inicjatywy prawne tej organizacji obecnie są ukierunkowane na wprowadzenie na świecie zrównoważonej akwakultury na wodach śródlądowych;</p> <p>D) tak, a nawet jest jedną z wiodących w tym zakresie organizacji międzynarodowych, czego wyrazem jest działalność światowego parlamentu rybołówstwa, jakim jest Komitet Rybołówstwa FAO (COFI).</p>	D
7	<p>Czy kwalifikacje i kompetencje załóg statków rybackich określone w ratyfikowanej przez Polskę w 2015 r. konwencji STCW-F z 1995 r. są uwzględniane w polskich przepisach wykonawczych wydawanych stosownie do ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim?</p> <p>A) tak, poprzez wdrożenie w rozporządzeniach ministerialnych postanowień wydanej w 2008 r. (i odpowiednio później modyfikowanej) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy;</p> <p>B) nie ma takiej potrzeby, gdyż zmodyfikowana dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy obowiązuje bezpośrednio w Polsce jako państwie członkowskim Unii Europejskiej;</p> <p>C) nie, gdyż wystarcza samo ratyfikowanie konwencji;</p> <p>D) nie, gdyż polskie przepisy jeszcze przed uchwaleniem konwencji STCW-F wykraczały pod względem wymagań wobec członków załóg statków rybackich ponad poziom wymagań określonych w konwencji, zwłaszcza, że polska flota rybacka połowiła na dalekich oceanach, a nie tylko na Bałtyku.</p>	A
8	<p>Czy jako powód wymierzenia na podstawie polskiej ustawy o rybołówstwie morskim kary pieniężnej można przyjąć złamanie zasad Kodeksu odpowiedzialnego rybołówstwa FAO?</p> <p>A) tak, gdyż kodeks ten wskazuje normy postępowania kapitana każdego statku rybackiego, niezależnie od bandery;</p> <p>B) nie, gdyż powodem musi być naruszenie wskazane w ustawie, a kodeks ten nie jest w niej wskazany;</p> <p>C) tak, gdyż żadna ustawa nie jest doskonała i w pełni eliminująca luki prawne;</p> <p>D) nie, chyba że naruszenie dotyczyło rybołówstwa wykonywanego poza wodami Unii Europejskiej.</p>	B
9	<p>Czy wymagania PRS odnośnie stałych urządzeń połowowych statku, dostępne jedynie w internetowym Biuletynie Informacji Publicznej tej instytucji, są prawnie obowiązujące?</p> <p>A) nie - źródłem informacji prawnych są Dziennik Ustaw i inne dzienniki urzędowe, choćby były publikowane w wersji elektronicznej, ale nie strona internetowa, choćby spełniała warunki Biuletynu Informacji Publicznej;</p> <p>B) nie, gdyż w warunkach morskich często nie ma dostępu do internetu;</p> <p>C) tak, bo dopuszcza taką formę rozporządzenie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;</p> <p>D) tak, jeśli kapitan lub starszy mechanik ma ukończony kurs informatyki morskiej.</p>	C

10	<p>Jaki skutek w odniesieniu do prowadzenia dzienników okrętowych ma zawieszenie polskiej przynależności statku, np. w celu podjęcia połowów pod inną banderą, bez czego niemożliwe byłoby uzyskanie dostępu do łowiska?</p> <p>A) w trakcie zawieszenia obowiązek prowadzenia dzienników okrętowych ustaje;</p> <p>B) należy kontynuować prowadzenie dzienników, jeżeli na statku pozostaje polski kapitan bądź starszy mechanik;</p> <p>C) należy kontynuować prowadzenie dzienników, jeżeli na statku pozostaje polski kapitan bądź starszy mechanik oraz przynajmniej jeszcze jeden Polak jako członek załogi;</p> <p>D) należy kontynuować wpisy przez nowego kapitana lub st. mechanika do czasu wyczerpania miejsca w dziennikach, po czym zakończyć wpisy i odesłać dzienniki do armatora w Polsce.</p>	A
11	<p>Czy na obszarze regulowanym konwencji NEAFC czas trwania inspekcji rybackiej statku prowadzącego połowy jest ograniczony?</p> <p>A) nie, gdyż są to łowiska oddalone o ponad 200 Mm od lądu, w przeważającej mierze dostępne tylko dla dużych trawlerów-przetwórni, gdzie zakres zadań inspektorów jest bardzo duży i gdzie są warunki do ich pracy zmianowej;</p> <p>B) nie, gdyż panują tam bardzo trudne warunki pogodowe, co pozwala kontynuować inspekcję przez nieraz długi okres oczekiwania na poprawę pogody, żeby inspektorzy mogli opuścić statek;</p> <p>C) nie, bo połowiące tam statki stosują wyrafinowane metody ukrywania nielegalnego połowu oraz używają niezgodnych z przepisami współczynników wydajności do przeliczenia ilości produktu na relację pełną, co wymaga przeprowadzenia przez inspektorów długotrwałych obserwacji w przetwórni w celu ustalenia rzeczywistych współczynników;</p> <p>D) tak, normalnie inspekcja nie powinna trwać dłużej niż 4 godziny lub do wybrania holu, o ile wybieranie trwa dłużej, ale w wyjątkowych okolicznościach czas może być wydłużony, o czym inspektorzy są obowiązani zrobić wzmiankę w protokole z inspekcji.</p>	D
12	<p>Czy PRS SA jest organem administracji morskiej?</p> <p>A) tak, gdyż wystawia świadectwo pomiarowe, stanowiące jeden z najważniejszych dokumentów legitymacyjnych statku morskiego rzutujący na koszty eksploatacji czy uzyskiwanie uprawnień do wykonywania rybołówstwa;</p> <p>B) tak, pomimo, że jest spółką akcyjną;</p> <p>C) nie, choć minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może mu powierzyć wykonywanie niektórych zadań administracji morskiej;</p> <p>D) tak, jest nim dopóki PRS SA posiada status uznanej organizacji klasyfikacyjnej.</p>	C
13	<p>Kiedy izba morska wszczyna postępowanie w sprawie wypadku morskiego?</p> <p>A) po otrzymaniu protestu morskiego od konsula;</p> <p>B) gdy wpłynie do niej wniosek od zainteresowanego albo wniosek od organu administracji morskiej;</p> <p>C) gdy wpłynie do niej wniosek ze źródła wskazanego w ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich lub gdy otrzyma zgłoszenie obywatelskie czytelnie podpisane i ze wskazaniem adresu nadawcy;</p> <p>D) gdy wpłynie do niej wniosek ze źródła wskazanego w ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich lub gdy otrzyma zgłoszenie o wypadku z organizacji pozarządowej posiadającej status organizacji pożytku publicznego.</p>	B
14	<p>Czy izby morskie rozpoznają te same wypadki, co Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich?</p> <p>A) nie, ponieważ Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich nie zajmuje się zdarzeniami zaistniałymi w wyniku świadomego działania lub zaniechania podjętego z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku;</p> <p>B) tak, z tą różnicą, że izba morska może orzekać o winie statku lub osób, a komisja tylko bada wypadki, bez orzekania;</p> <p>C) tak, gdyż jest instancją nadrzędną wobec komisji;</p> <p>D) nie, gdyż Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich nie bada wypadków z udziałem statków innych bander, niż polska.</p>	A

15	<p>Jaki organ bada odwołania od orzeczeń izby morskiej wydanych w pierwszej instancji?</p> <p>A) Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej;  B) Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, a w odniesieniu do wypadków związanych z wykonywaniem rybołówstwa komercyjnego - minister właściwy do spraw rybołówstwa;  C) odwoławcza izba morską;  D) Trybunał Konstytucyjny.</p>	C
16	<p>Na czym polega różnica między usługami agenta morskiego a usługami maklera morskiego?</p> <p>A) nie ma różnicy, między agentem i maklerem, są to dwa zwyczajowo stosowane określenia tego samego usługodawcy;  B) agent świadczy usługi związane z obsługą statku w porcie włącznie z regulowaniem należności w imieniu armatora oraz może zawierać w imieniu armatora umowy dotyczące obrotu morskiego, a zadania te wykonuje na podstawie umowy zawartej na czas określony lub na czas nieoznaczony, makler - te same usługi, ale na podstawie każdorazowego zlecenia, a ponadto makler może - na każdorazowe zlecenie - tylko pośredniczyć w zawieraniu umów przez armatora;  C) wynagrodzenie agenta nie może mieć charakteru prowizyjnego niezależnie od rodzaju usługi w odróżnieniu od wynagrodzenia maklera, które zawsze ma charakter prowizyjny;  D) makler może w imieniu armatora inwestować środki pieniężne stanowiące okresową nadwyżkę salda rozliczeń zaliczek otrzymywanych od armatora, podczas gdy agent jest obowiązany nadwyżki te bezzwłocznie przelewać na rachunek armatora.</p>	B
17	<p>Czy asysta holownicza może być przedmiotem umowy holowniczej, a tym samym należy się za nią wynagrodzenie?</p> <p>A) nie, gdyż asysta holownicza jest elementem ratownictwa morskiego i podlega warunkom umów o ratownictwo;  B) tak, i podlega wynagrodzeniu według warunków umowy;  C) nie, gdyż wynagrodzenie z tytułu umowy holowniczej należy się dopiero po powstaniu zespołu holowniczego polegającym na podaniu lin holowniczych, a statek pełniący funkcję asysty nie włącza się do tego zespołu;  D) tak, jeżeli odległość pozycji rozpoczęcia operacji holowania od najbliższego portu, w którym są do dyspozycji holowniki oceaniczne, przekracza 200 Mm.</p>	B
18	<p>Czy kapitan statku pilotowanego może sprawować kierownictwo nad pilotem w czasie pilotowania tego statku?</p> <p>A) tak, jeżeli sam posiada uprawnienia pilotowe dla wód, na których wykonywana jest usługa pilotowa;  B) tak, gdyż korzystanie z usług pilota nie zwalnia kapitana od odpowiedzialności kierowniczej na statku;  C) nie - w przypadku pilotażu dobrowolnego;  D) nie - w przypadku pilotażu obowiązkowego.</p>	B
19	<p>W jakiej sytuacji należy się wynagrodzenie ratującemu życie ludzkie?</p> <p>A) nigdy się nie należy, bo osoby uratowane nie są obowiązane do zapłaty jakiegokolwiek wynagrodzenia za ich ocalenie;  B) nigdy się nie należy, bo to byłoby nieetyczne;  C) należy się z tytułu umowy o ratownictwo w przypadku opublikowania dokumentacji fotograficznej lub filmowej w internetowych mediach społecznościowych, a osoby uratowane uzyskają z tego tytułu korzyści materialne;  D) należy mu się od armatora statku ratowanego słuszną część wynagrodzenia za uratowanie mienia lub zapobieżenie szkodzie w środowisku naturalnym albo zmniejszenie rozmiarów tej szkody, jeżeli działanie ratownicze dotyczące życia ludzkiego pozostawało w związku z wypadkiem, który wymagał ratowania mienia lub środowiska.</p>	D
20	<p>Czy właściciel statku polskiego statku rybackiego jest obowiązany posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem stwierdzone specjalnym certyfikatem?</p> <p>A) nie, gdyż statki rybackie nie podlegają „Konwencji bunkrowej”;  B) nie, gdyż armatorzy statków rybackich nie podobałoby finansowo kosztom uzyskania takiego certyfikatu z uwagi na niskie ceny ryb przy wysokich kosztach zakupu paliwa;  C) tak, ale tylko w przypadku statków o tonażu brutto ponad 1000 GT;  D) tak, ale tylko w przypadku statków o mocy silnika głównego powyżej 750 kW.</p>	C