

## CUADERNILLO DE PREGUNTAS

- 1. Cuando se propusiere la revisión total de la Constitución o una parcial que afecte al Título preliminar, al Capítulo segundo, Sección primera del Título I, o al Título II, se procederá a la aprobación del principio por:**
  - a. Mayoría de dos tercios de cada cámara.
  - b. Mayoría de tres quintos de cada cámara.
  - c. Mayoría absoluta de cada cámara.
  - d. Mayoría absoluta del Congreso y del Senado conjuntamente reunidos.
  
- 2. De acuerdo con el artículo 97 de la Constitución, ¿a quién le corresponde dirigir la Administración militar?**
  - a. Al Rey.
  - b. Al Gobierno.
  - c. A las Cortes.
  - d. Al Consejo de Estado.
  
- 3. Según el artículo 96 de la Constitución, ¿cuándo pasan a formar parte del ordenamiento jurídico interno los tratados internacionales válidamente celebrados?**
  - a. Una vez firmados por las partes.
  - b. Una vez ratificados por las Cortes Generales.
  - c. Una vez sancionados por el Rey.
  - d. Una vez publicados oficialmente en España.
  
- 4. De acuerdo con el artículo 60 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, ¿quién es el superior jerárquico de un Subsecretario?**
  - a. Un Ministro.
  - b. Un Secretario de Estado.
  - c. Un Secretario General.
  - d. Un Secretario General Técnico.
  
- 5. Los Estatutos de Autonomía han de aprobarse mediante:**
  - a. Ley ordinaria.
  - b. Ley orgánica.
  - c. Ley autonómica.
  - d. Ley de armonización.

- 6. De acuerdo con el artículo 16 del Tratado de la Unión Europea, ¿quiénes forman parte del Consejo?**
- 28 personalidades que ofrezcan plenas garantías de independencia.
  - 750 representantes de los ciudadanos de la Unión.
  - Un representante de cada Estado miembro, de rango ministerial.
  - Los Jefes de Estado o de Gobierno de los Estados miembros.
- 7. ¿Cuál de los siguientes órganos de cooperación previstos en la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, está formado por el Presidente del Gobierno, que lo preside, y por los Presidentes de las Comunidades Autónomas y de las Ciudades de Ceuta y Melilla?**
- Conferencia de Presidentes.
  - Conferencia Sectorial.
  - Comisión Bilateral de Cooperación.
  - Comisión Territorial de Coordinación.
- 8. De acuerdo con el artículo 40 de la Ley 39/2015, de la Ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, ¿cuál es el plazo para cursar la notificación de un acto?**
- 10 días a partir de la fecha en que el acto ha sido dictado.
  - 15 días a partir de la fecha en que el acto ha sido dictado.
  - 20 días a partir de la fecha en que el acto ha sido dictado.
  - 1 mes a partir de la fecha en que el acto ha sido dictado.
- 9. Según la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, ¿cómo se denomina el conjunto ordenado de documentos y actuaciones que sirven de antecedente y fundamento a la resolución administrativa, así como las diligencias encaminadas a ejecutarla?**
- Acto administrativo.
  - Expediente administrativo.
  - Diligencias previas.
  - Instrucción.

- 10. De acuerdo con la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, ¿ante quién han de exigir los particulares las indemnizaciones por los daños y perjuicios causados por las autoridades y personal a su servicio?**
- Ante el funcionario que hubiera incurrido en dicha responsabilidad.
  - Ante el superior jerárquico del funcionario que hubiera incurrido en dicha responsabilidad.
  - Ante la Administración Pública a la que pertenezca el funcionario que hubiera incurrido en dicha responsabilidad.
  - Ante el Defensor del Pueblo.
- 11. ¿Qué tipo de contrato administrativo tiene por objeto la adquisición de programas de ordenador desarrollados a medida?**
- Contrato de servicios.
  - Contrato de suministro.
  - Contrato de responsabilidad social.
  - Contrato de explotación de obra pública.
- 12. Según el artículo 10 del Texto Refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, ¿qué rasgos caracterizan a los funcionarios interinos?**
- Son nombrados para el desempeño de funciones propias de los funcionarios de carrera, por razones expresamente justificadas de necesidad y urgencia.
  - Son nombrados con carácter permanente para la prestación de servicios en la Administración.
  - Son nombrados para realizar funciones expresamente calificadas como de confianza o asesoramiento especial, siendo retribuidos con cargo a los créditos presupuestarios consignados para este fin.
  - Prestan servicios retribuidos en la Administración Pública en virtud de un contrato formalizado por escrito.
- 13. De acuerdo con el artículo 1 del Real Decreto 638/2007, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, la Administración marítima periférica se estructura en:**
- Subdirecciones Generales y Capitanías Marítimas.
  - Capitanías Marítimas y Distritos Marítimos.
  - Subdirecciones Generales, Capitanías Marítimas y Distritos Marítimos.
  - Servicios no integrados en las Delegaciones de Gobierno.

- 14. De acuerdo con el artículo 30 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el Capitán Marítimo es:**
- Vicepresidente del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.
  - Secretario, con voz pero sin voto, del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.
  - Único miembro nato del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.
  - Asesor Técnico del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.
- 15. La Disposición adicional decimosexta del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece, como condición exigida para poder solicitar la inscripción de un buque en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras:**
- Que el tamaño mínimo del buque sea superior a 400 GT.
  - Que el buque no sea un buque de recreo destinado a la explotación comercial.
  - Que esté efectivamente destinado a la prestación de servicios de transporte marítimo internacional.
  - Que no sea un buque destinado a la pesca.
- 16. La Ley 14/2014, de Navegación Marítima, determina que la Administración Marítima en caso de arribada forzosa:**
- Deberá imponer una fianza para responder por los daños medioambientales.
  - Requerirá obligatoriamente el embarque de práctico a bordo.
  - Denegará a los buques potencialmente contaminantes el acceso a los puertos y lugares de refugio que cuenten con algún grado de protección medioambiental.
  - Podrá imponer requisitos y condiciones para la entrada en los puertos o lugares de refugio a los buques potencialmente contaminantes.
- 17. El Presidente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima es:**
- El Director General de la Marina Mercante.
  - Nombrado por el Consejo de Administración.
  - Nombrado por el Ministro a propuesta del Consejo de Administración.
  - Un funcionario del subgrupo A1 con al menos 15 años de experiencia en la Administración Marítima Española.

**18. España forma parte del Consejo de la Organización Marítima Internacional para el bienio 2018-2019:**

- a. En la Categoría de los 10 estados con los mayores intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales.
- b. En la Categoría de los 10 estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional.
- c. En la Categoría de los 20 Estados que tengan intereses especiales en el transporte marítimo o en la navegación y cuya integración en el Consejo garantice la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo.
- d. España es miembro de la Asamblea pero no del Consejo de OMI.

**19. La Agencia Europea de Seguridad Marítima fue creada:**

- a. En el año 2002 por el Reglamento (CE) nº 1406/2002.
- b. En el año 2010 por el Reglamento (CE) nº 1203/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2010, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima.
- c. En el año 2006 por la Directiva 2006/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2006, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima.
- d. En el año 1999 por la Directiva 1999/70/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999.

**20. El día 1 de enero del 2017 entró en vigor:**

- a. El límite global de azufre en el fueloil utilizado a bordo de los buques de 0,50% masa/masa.
- b. Enmiendas de 2014 al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP).
- c. El Código internacional para los buques que operen en aguas polares.
- d. El Convenio Internacional sobre reglas aplicables para la venta judicial de buques.

**21. De acuerdo con al anuario estadístico 2016 del sistema portuario de titularidad estatal, el tráfico portuario total del año 2016 fue de:**

- a. 510 millones de toneladas.
- b. 930 millones de toneladas.
- c. 130 millones de toneladas.
- d. 1210 millones de toneladas.

**22. El coste de los salarios de las tripulaciones se clasifica como un:**

- a. Coste de capital.
- b. Coste fijo.
- c. Coste variable.
- d. Coste hundido.

- 23. De acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial:**
- Forman parte de las aguas interiores de un Estado.
  - Forman el denominado Mar Territorial.
  - En la pleamar determinan el límite máximo del mar territorial.
  - Determinan desde su límite en la bajamar la anchura máxima en la que un Estado puede establecer las 12 millas de su mar territorial.
- 24. El Real Decreto 1516/2007 declara de interés público la navegación de línea regular de cabotaje que transporte pasaje, vehículos en régimen de pasaje y carga rodada entre los puertos de:**
- Bilbao - Santander.
  - Motril - Melilla.
  - Las Palmas - Santa Cruz de Tenerife.
  - Málaga - Melilla.
- 25. De acuerdo con la comunicación C(2004) 43 de la Comisión — Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo las ayudas de Estado podrán concederse:**
- Sin excepción, a buques inscritos en los registros de los Estados miembros.
  - Como regla general, exclusivamente a los buques inscritos en los registros de los Estados miembros.
  - Exclusivamente a los buques inscritos en los registros mencionados en el punto 3 del anexo de la Comunicación.
  - A buques cuyo armador esté establecido en la Comunidad con independencia del pabellón enarbolado.
- 26. De acuerdo con las estadísticas pesqueras de noviembre de 2017 del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, la flota pesquera está compuesta por un número total de:**
- 1.325 buques.
  - 9.299 buques.
  - 5.614 buques.
  - 17.433 buques.

- 27. Según la clasificación nacional de buques establecida en las Normas Complementarias de aplicación al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y su Protocolo de 1978; los buques tanque de menos de 500 toneladas de registro bruto, dentro de qué Grupo y Clase se clasifican:**
- No se clasifican, ya que el ámbito de aplicación es igual al del Convenio SOLAS, y este no aplica a buques de carga menores de 500 GT.
  - Dentro del Grupo II de buques de carga y clase Y.
  - Dentro del Grupo II de buques de carga y clase W.
  - Dentro del Grupo II de buques de carga y clase Z.
- 28. Según la regla 10 del capítulo I del Convenio SOLAS, un buque de carga con un Certificado de Seguridad para buques de carga de validez de cinco años, será sometido durante dicho periodo de validez a:**
- Dos inspecciones, como mínimo, de la obra viva del buque con un intervalo máximo entre ellas de 36 meses.
  - Una inspección de la obra viva del buque que deberá ser necesariamente dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado, en los casos en los que la edad del buque es mayor de 30 años.
  - Dos inspecciones, como mínimo, de la obra viva del buque con un intervalo máximo entre ellas de 60 meses.
  - Una inspección de la obra viva del buque que deberá ser necesariamente dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la cuarta fecha de vencimiento anual del Certificado.
- 29. Según la regla 5 de la Parte B-1 Capítulo II-1 del Convenio SOLAS, un buque de pasaje deberá realizar una comprobación del peso en rosca a intervalos periódicos que no excedan de:**
- 2 años.
  - 5 años.
  - 10 años.
  - 15 años.
- 30. De acuerdo con la regla 43, Parte D del Capítulo II-1 del Convenio SOLAS, la fuente de energía eléctrica de emergencia en los buques de carga estará situada:**
- Por encima de la cubierta corrida más alta y tendrá acceso fácil desde la cubierta expuesta.
  - Por encima de la cubierta de francobordo, y tendrá acceso fácil desde el punto de control de la cámara de máquinas.
  - Por encima de la cubierta de francobordo y a proa del mamparo de colisión.
  - Por encima de la cubierta corrida más alta y siempre dentro de un espacio de categoría A de máquinas.

- 31. De acuerdo con lo establecido en la regla 9.2.2, Parte C del Capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el casco, la superestructura y las casetas estarán obligatoriamente subdivididos en Zonas Verticales Principales por divisiones de clase A-60 en los buques:**
- Que no transporten más de 36 pasajeros.
  - Buques de carga, excepto buques tanque.
  - Que transporten más de 36 pasajeros.
  - Buques tanque.
- 32. De acuerdo con el Capítulo III del Convenio SOLAS, en los buques de pasaje de transbordo rodado, todos los chalecos salvavidas, irán provistos de:**
- Una bengala que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 2.5.3 del Código.
  - Una luz que cumpla lo dispuesto con el párrafo 2.2.3 del Código.
  - Un cabo de color amarillo con flotabilidad positiva de cuatro metros de longitud.
  - Una radiobaliza personal que transmita en la frecuencia AIS.
- 33. Según el Capítulo IV del Convenio SOLAS, todo buque irá provisto de una instalación radioeléctrica de ondas métricas que pueda transmitir y recibir:**
- Comunicaciones bidireccionales, en la frecuencia de 121,5 MHz y 123,1 MHz para fines de contacto con prácticos y servicios de puerto.
  - Alertas de socorro del servicio NAVTEX.
  - A efectos de socorro y seguridad, en la frecuencia de 2182 KHz. utilizando radiotelefonía.
  - Mediante LSD en la frecuencia de 156,625 MHz. (canal 70).
- 34. Según el Capítulo V del Convenio SOLAS, el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) transmite automáticamente:**
- Información a las estaciones costeras y otros buques y aeronaves que cuenten con los aparatos adecuados.
  - La identidad del buque, la situación del buque (latitud y longitud), la fecha y la hora de la situación facilitada.
  - Seguimiento automático y otro medio para trazar automáticamente la distancia y la demora de otros blancos a fin de determinar el riesgo de abordaje.
  - La identidad del buque, la carga que transporta, puerto de salida y puerto de destino con la hora estimada de llegada.



- 35. Según el Capítulo VII del Convenio SOLAS, todo buque que transporte mercancías peligrosas en bultos o sólidas a granel llevará a bordo:**
- Un único documento aprobado por la Administración, que indique las bodegas en las que irán dichas mercancías estibadas, sin necesidad de especificar su tipo.
  - Un manifiesto o un plan de estiba en el que se especifiquen las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo.
  - Un único documento, no necesariamente aprobado por la Administración, que indique las bodegas en las que irán dichas mercancías estibadas, sin necesidad de especificar su tipo.
  - Un manifiesto o un plan de estiba cuando el transporte de mercancías peligrosas se realice únicamente entre Estados no firmantes del Convenio.
- 36. El Capítulo X del Convenio SOLAS sobre Medidas de seguridad aplicables a naves de gran velocidad, se aplica a:**
- Naves de pasaje que desarrollen a plena carga una velocidad superior a 30 nudos.
  - Naves de pasaje que en el curso de su viaje a plena carga no estén a más de 4 h de un lugar de refugio a la velocidad normal de servicio.
  - Naves de pasaje mayores o iguales a 500 GT que en el curso de su viaje a plena carga no estén a más de 4 h de un lugar de refugio a la velocidad normal de servicio.
  - Naves de pasaje en el curso de su viaje a plena carga no estén a más de 8 h de un lugar de refugio a la velocidad normal de servicio.
- 37. Según la regla 4 del Capítulo XII del Convenio SOLAS, los graneleros de eslora igual o superior a 150 m y de forro sencillo en el costado, que transporten cargas sólidas a granel de densidad igual o superior a  $1780 \text{ kg/m}^3$ , construidos antes del 01/07/1999, cargados hasta la línea de carga de verano, podrán resistir la inundación:**
- De una cualquiera de sus bodegas de carga en todas las condiciones de carga y permanecer a flote en estado satisfactorio.
  - De dos bodegas de carga a la vez en todas las condiciones de carga durante al menos un periodo igual a 30 minutos.
  - De la bodega de carga más cercana a proa en todas las condiciones de carga y permanecer a flote en estado satisfactorio.
  - De una cualquiera de sus bodegas de carga en todas las condiciones de carga durante un periodo de tiempo que estime oportuno la Administración.
- 38. De acuerdo con el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (Convenio SAR 1979), las regiones de búsqueda y salvamento:**
- Se establecerán por acuerdo entre las Partes interesadas.
  - Se establecerán por el Secretario General de la OMI a propuesta de las Partes interesadas.
  - Se delimitan guardando relación con la delimitación de límites entre los Estados.
  - Corresponden con los espacios marítimos de los Estados parte.

- 39. Convenio MARPOL, Anexo I. El certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos de un buque, vence el 05/05/2018. El correspondiente reconocimiento de renovación se efectuó el 1 y 2 de febrero de 2018. Teniendo en cuenta que la administración marítima española expide estos certificados como norma general por un periodo de 5 años, ¿qué fecha máxima de validez pondremos en el certificado?**
- 01/02/2023.
  - El reconocimiento de renovación no es válido al hacerse fuera de ventana.
  - 05/02/2023.
  - 05/05/2023.
- 40. De acuerdo con el Anexo I del Convenio MARPOL, ¿qué condiciones tiene que cumplir un buque no petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 para que pueda descargar mezclas oleosas dentro de una zona especial?**
- No le está permitido descargarlas bajo ninguna circunstancia.
  - Únicamente tener un equipo filtrador de hidrocarburos, cuya descarga no exceda de 15 ppm y esté dotado de alarma y medios automáticos de parada si se rebasan estas 15ppm.
  - Únicamente tener un equipo filtrador de hidrocarburos, cuya descarga no exceda de 15 ppm y esté dotado de alarma y medios automáticos de parada si se rebasan estas 15ppm, y que esté el buque en ruta.
  - Únicamente tener un equipo filtrador de hidrocarburos y estar a más de 12 millas de la costa.
- 41. De acuerdo con el Anexo II del Convenio MARPOL, ¿se permite la descarga al mar de residuos de categoría X?**
- No, estos residuos deben descargarse en una instalación de recepción.
  - Sí, siempre que antes se haya efectuado un prelavado.
  - Únicamente si el buque lo hace en ruta navegando a más de 7 nudos, por debajo de la línea de flotación, a 12 millas de la costa y a 25 metros de profundidad.
  - Sí, si el buque se encuentra fuera de zona especial.
- 42. De acuerdo con el Anexo V del Convenio MARPOL, los desechos de alimentos fuera de zona especial se permiten siempre que el buque esté en ruta y tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso a menos de:**
- Tres millas si han pasado por un triturador.
  - Cuatro millas si han pasado por un triturador.
  - Seis millas si han pasado por un triturador.
  - Doce millas si han pasado por un triturador.

- 43. De acuerdo con el Anexo VI del Convenio MARPOL, la norma general indica que la validez del certificado internacional de eficiencia energética está sujeto a:**
- Los correspondientes reconocimientos anuales, intermedios y de renovación.
  - Únicamente intermedios y de renovación.
  - De renovación.
  - Es válido durante toda la vida del buque.
- 44. La obligación de establecer un sistema nacional para hacer frente con prontitud y de manera eficaz en los sucesos de contaminación marina por hidrocarburos viene recogida en:**
- El MARPOL.
  - El SOLAS.
  - El OPRC 90.
  - En la resolución A.949 (23) sobre directrices relativas a lugares de refugio.
- 45. El Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen o puedan causar una contaminación por hidrocarburos, tiene como objetivo principal:**
- Tomar las medidas necesarias para prevenir los peligros graves que representa para las costas una contaminación.
  - Facilitar la colaboración con otras Partes del Convenio en caso de contaminación.
  - El resarcimiento de daños por contaminación marina accidental.
  - Organizar la ayuda internacional en caso de una contaminación grave.
- 46. Según el Real Decreto por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta, este contempla únicamente:**
- El subsistema marítimo y el terrestre
  - El Plan Nacional Marítimo y el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación.
  - El subsistema marítimo y el costero.
  - El Plan Marítimo Nacional y los Planes interiores marítimos.
- 47. Según el Convenio internacional sobre las líneas de carga 1966, el anillo y marcas de francobordo deberán cumplir lo siguiente:**
- Se pintarán en blanco o amarillo sobre un fondo oscuro.
  - Se marcarán de forma permanente a proa y popa del buque.
  - Las líneas de carga que indican los francobordos asignados serán trazos horizontales de 230mm de longitud y 50 mm de anchura.
  - Las líneas de carga que indican los francobordos asignados serán trazos horizontales de 250 mm de longitud y 25 mm de anchura.

**48. El certificado internacional de arqueo:**

- a. Será expedido por la Administración o por cualquier persona u Organismo autorizado por ella, incluso puede ser expedido por un gobierno contratante a petición de otro.
- b. Será expedido por la Administración o por cualquier persona u Organismo autorizado por ella, incluso puede ser expedido por un gobierno no contratante a petición de otro que sí lo sea.
- c. Se redactará en el idioma o idiomas oficiales del país que lo expida. Cuando el idioma empleado no sea inglés o español, el texto incluirá una traducción a uno de esos idiomas.
- d. Cuando un buque se abandere en otro Estado cuyo Gobierno sea un Gobierno no Contratante, el certificado seguirá en vigor durante un período no inferior a 3 meses hasta que la Administración expida otro Certificado.

**49. Según el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes, un certificado internacional relativo al sistema antiincrustante pierde su validez si:**

- a. No se realiza el respectivo reconocimiento de renovación.
- b. No se realizan los respectivos reconocimientos intermedios y de renovación.
- c. No se realizan los respectivos reconocimientos anuales, intermedios y de renovación.
- d. Dicho certificado no pierde su validez si el sistema antiincrustante no cambia.

**50. Según lo estipulado en el Convenio sobre el trabajo marítimo 2006, el certificado médico exigido a la gente de mar, a no ser que se exija un período más corto debido a sus tareas específicas:**

- a. Tendrá una validez máxima de un año si el marino es mayor de 50 años.
- b. Tendrá una validez máxima de dos años independientemente de la edad del marino.
- c. Si se trata de un certificado de percepción de colores tendrá una validez máxima de 6 meses.
- d. Si se trata de un certificado de percepción de colores tendrá una validez máxima de seis años.

**51. El STCW establece que toda persona que tenga asignado cometidos como oficial encargado de una guardia, tendrá al menos un periodo de descanso de:**

- a. Un mínimo de 10 horas en todo periodo de 24 horas y 77 horas en todo periodo de 7 días.
- b. Un mínimo de 8 horas en todo periodo de 24 horas y 60 horas en todo periodo de 7 días.
- c. Un mínimo de 8 horas en todo periodo de 24 horas y 70 horas en todo periodo de 7 días.
- d. Un mínimo de 10 horas en todo periodo de 24 horas y 72 horas en todo periodo de 7 días.

**52. Según el Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques, BUNKERS 2001, cada Estado Parte se asegurará de que:**

- a. Todo buque de arqueo bruto superior a 500, que entre o salga de un puerto situado en su territorio, esté cubierto por el seguro que prescribe el Convenio BUNKERS 2001.
- b. Únicamente los buques que enarboleden la bandera de otro Estado, que entren o salgan de un puerto situado en su territorio, estén cubiertos por el seguro que prescribe el Convenio BUNKERS 2001.
- c. Todo buque de arqueo bruto superior a 1000, que entre o salga de un puerto situado en su territorio, esté cubierto por el seguro que prescribe el Convenio BUNKERS 2001.
- d. Todo buque que navegue por sus aguas territoriales, esté cubierto por el seguro que prescribe el Convenio BUNKERS 2001.

**53. De acuerdo con lo establecido en el artículo 13 del Código Internacional de Gestión de la Seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación:**

- a. El documento de cumplimiento expedido a la compañía que explota el buque será válido por un periodo que no excederá de cinco años, sujeto a una verificación intermedia por parte de la Administración.
- b. La validez del certificado de gestión de la seguridad estará sujeta a una verificación anual por parte de la Administración, una organización reconocida por ésta o, a petición de la Administración, otro Gobierno Contratante.
- c. Cuando la verificación de renovación se termine más de tres meses antes de la fecha de expiración del certificado de gestión de la seguridad existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que se termine la verificación de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años a partir de esa fecha.
- d. La retirada del documento de cumplimiento no conlleva la retirada de todos los certificados de gestión de la seguridad relacionados con aquél.

**54. El Reglamento (CE) nº 336/2006 sobre la aplicación en la Comunidad del Código Internacional de Gestión de la Seguridad modificado por el Reglamento (CE) nº 540/2008, se aplicará a los siguientes tipos de buques y a las compañías que los exploten:**

- a. Los buques de carga y de pasaje que presten servicios regulares de transporte marítimo con origen o destino en puertos de los Estados miembros, con independencia de su pabellón.
- b. Los buques de carga y de pasaje que realicen viajes internacionales, con independencia de su pabellón.
- c. Los buques de carga y de pasaje que realicen exclusivamente viajes nacionales, con pabellón de un Estado miembro.
- d. Las unidades móviles de perforación mar adentro de arqueo bruto inferior a 500 toneladas, que presten servicios bajo la autoridad de un Estado miembro.

- 55. Los dispositivos de salvamento de una Nave de Gran Velocidad, que cumple el Código Internacional de Seguridad para naves de gran velocidad 2000 de la Organización Marítima Internacional, entre otras cosas, deberán cumplir lo siguiente:**
- Se realizará una inspección ocular semanalmente a todas las embarcaciones de supervivencia y botes de rescate y dispositivos de puesta a flote con el fin de verificar que están listos para ser utilizados.
  - Se realizará una inspección ocular mensualmente a todas las embarcaciones de supervivencia y botes de rescate y dispositivos de puesta a flote con el fin de verificar que están listos para ser utilizados.
  - Se hará funcionar en marcha avante y atrás todos los motores de los botes de rescate durante un periodo total no superior a 3 minutos.
  - Todas las balsas, chalecos inflables, así como los MES, deberán ser objeto de un servicio que no exceda de 24 meses en una estación de servicio aprobada.
- 56. Según el Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos a granel, de la Organización Marítima Internacional, se define como tanque de gravedad a aquel tanque cuya presión manométrica de proyecto:**
- No es superior a 0.07 MPa en la tapa del mismo.
  - Es superior a 0.07 MPa en la tapa del mismo.
  - No es superior a 0.07 MPa en la base del mismo.
  - Es superior a 0.07 MPa en la base del mismo.
- 57. Según el Código Internacional de Gaseros de la Organización Marítima Internacional, la persona encargada de cerciorarse de que la cantidad y las características de cada producto destinado a ser cargado, se ajustan a lo especificado en el Certificado Internacional de aptitud para el transporte de gases licuados es:**
- El capitán del buque.
  - El primer oficial de puente.
  - El consignatario.
  - El armador.

**58. De acuerdo con las prescripciones generales contempladas en el Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS):**

- a. Los chalecos salvavidas para adultos, estarán fabricados de modo que las personas que los lleven puestos puedan saltar al agua desde una altura de 5 m como mínimo sujetando el chaleco, y desde una altura de 1,5 m como mínimo con los brazos sobre la cabeza, sin sufrir lesiones y sin que los chalecos y sus accesorios se descoloquen o sufran daños.
- b. Todo bote salvavidas estará dispuesto de modo que su asignación completa de personal pueda embarcar en él en 10 minutos como máximo en los buques de pasaje, y en 3 minutos como máximo en los buques de carga, a partir del momento en que se da la orden de embarco.
- c. Un traje de inmersión que se lleve solo o junto con un chaleco salvavidas tendrá flotabilidad y estabilidad suficientes en agua dulce tranquila para mantener la boca de una persona agotada o inconsciente a 100 mm como mínimo de distancia por encima del agua.
- d. La cámara neumática principal de las balsas salvavidas inflables estará dividida en tres compartimentos distintos por lo menos, cada uno de los cuales se inflará a través de una válvula de inflado de retención.

**59. De acuerdo con lo establecido en el Código de Normas Internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos, indicar cuál de las siguientes afirmaciones NO es correcta:**

- a. Se llevará a cabo una investigación sobre seguridad marítima respecto de cada siniestro marítimo muy grave.
- b. El objetivo de una investigación sobre seguridad marítima será determinar las causas técnicas del siniestro, así como la determinación de responsabilidades.
- c. Los investigadores a cargo de la investigación deben ser funcionalmente independientes de las partes involucradas en el siniestro, de cualquiera que pueda tomar la decisión de adoptar medidas administrativas o disciplinarias contra una persona u organización involucrada en un siniestro y de las actuaciones judiciales.
- d. Una vez concluida una investigación sobre seguridad marítima, el Estado responsable de la misma puede considerar la posibilidad de volver a abrir la investigación cuando se presenten nuevas pruebas que puedan alterar sustancialmente el análisis y las conclusiones alcanzadas.

**60. Según el Código Internacional de Estabilidad sin avería, 2008, en los buques de pasaje, cuando se trate de determinar el cumplimiento de los criterios relativos a las propiedades de la curva de brazos adrizantes, se supondrá:**

- a. Una masa mínima de 85 kg por pasajero.
- b. Que los pasajeros sin equipaje se encuentran aglomerados en una banda.
- c. Que los pasajeros y su equipaje se encuentran en los espacios destinados normalmente para ellos.
- d. Que los pasajeros con equipaje están distribuidos de modo que se produzca la combinación más desfavorable de momento escorante y/o de altura metacéntrica inicial que puedan darse en la práctica.

- 61. Según el Código Internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel, del “documento de autorización” podemos afirmar que:**
- Es imprescindible para cargar grano en el buque.
  - Es un documento separado del manual de carga de grano.
  - En caso de que un buque no lo lleve a bordo, se podrá permitir que cargue grano a granel con determinadas condiciones.
  - Deberá ser expedido por la Autoridad competente del país del puerto de embarque.
- 62. De acuerdo con la clasificación del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), la clase 3 comprende:**
- Sólidos.
  - Líquidos.
  - Gases.
  - Sustancias corrosivas.
- 63. El Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código CSS) se aplica a:**
- Toda clase de cargas.
  - Toda clase de cargas sólidas.
  - Las unidades de transporte, vehículos de carretera, contenedores y madera estibada en cubierta.
  - Las cargas que no sean sólidas o líquidas a granel ni madera estibada en cubierta.
- 64. De acuerdo con el Código de alertas e indicadores 2009, la alarma contraincendios es una alerta:**
- Clasificada como “alarma”.
  - Que sirve para convocar a la tripulación y para que los pasajeros se dirijan a los puestos de reunión.
  - Que sirve para convocar a la tripulación.
  - Que avisa de un peligro inmediato para las personas, incluyendo la descarga inminente del agente extintor de incendios en un espacio.
- 65. El Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (Código SPS 2008):**
- Se aplica a los buques de pasaje que transporten emigrantes.
  - Se aplica a las unidades móviles de perforación mar adentro.
  - Podrá aplicarse a buques de arqueo bruto inferior a 500, dentro de lo razonable y posible.
  - Se aplicará siempre a todos los buques de arqueo bruto superior a 500.



- 66. Conforme al Código Internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011) II, Anexo B, Parte A, ¿cuál de los siguientes adjetivos puede utilizarse para calificar el estado de un tanque?**
- a. Regular.
  - b. Malo.
  - c. Crítico.
  - d. Sospechoso.
- 67. El Real Decreto 1837/2000, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles, estable que el astillero solicitará la autorización para realizar las pruebas oficiales al buque, con una antelación de al menos:**
- a. 7 días.
  - b. 10 días.
  - c. 15 días.
  - d. 30 días.
- 68. Según el Decreto 3384/1971, sobre revisión del Reglamento de Buques y Embarcaciones Mercantes, queda a juicio del Inspector de buques el autorizar, en la prueba de estabilidad:**
- a. Llenar parcialmente o por completo uno o más tanques de lastre.
  - b. La existencia de andamios.
  - c. Dejar el menor número posible de tanques de combustible parcialmente llenos.
  - d. El vaciado de las calderas.
- 69. Según el Real Decreto 1185/2006, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles, la licencia de la estación de barco de un buque de carga de 800 GT tiene una validez de:**
- a. Tres años.
  - b. Cuatro años.
  - c. Cinco años.
  - d. Indefinida.

- 70. A los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros se les emitirá un certificado de conformidad, acompañado de un inventario del equipo y, si procede, de certificados de exención, según establece el artículo 6 del Real Decreto 1032/1999. Indicar cuál de las siguientes afirmaciones NO es correcta:**
- La validez del certificado de conformidad no podrá exceder de los cuatro años, prorrogable por un año como máximo.
  - El periodo de validez del certificado de exención no rebasará el del certificado de conformidad.
  - La renovación del certificado de conformidad se realizará cuando se hayan llevado a cabo los reconocimientos periódicos.
  - Los reconocimientos periódicos se realizarán cada cuatro años respecto de la estructura y cada dos años respecto del equipo y las instalaciones radioeléctricas del buque.
- 71. De acuerdo con el Real Decreto 543/2007, las embarcaciones de pesca menores de 24 metros de eslora (L) están sujetas a diversos reconocimientos y comprobaciones periódicas. Indicar cuál de los siguientes NO es correcto:**
- Reconocimiento de renovación del certificado de conformidad, cada cinco años, para las comprendidas entre eslora (L) igual o mayor de 6 m y menor de 24 m.
  - Comprobación periódica del estado del buque, reflejado en el documento de autocertificación anual que será cumplimentado y firmado por el armador o su representante legal.
  - Reconocimiento extraordinario, de modo aleatorio, para refrendar la exactitud de la autocertificación anual.
  - Reconocimiento anual en seco del casco de las embarcaciones de eslora (L) igual o mayor de 6 metros.
- 72. Las disposiciones mínimas de seguridad y salud previstas en el Anexo I del Real Decreto 1216/1997, son de aplicación a:**
- Todo buque de pesca, cuya eslora entre perpendiculares sea igual o superior a 12 metros, cuyo contrato de construcción se haya celebrado con posterioridad al 23 de noviembre de 1995.
  - Todo buque de pesca, cuyo contrato de construcción se haya celebrado antes del 23 de noviembre de 1995 y la entrega se produzca transcurridos al menos dos años a partir de dicha fecha.
  - Todo buque de pesca, cuya eslora entre perpendiculares sea igual o superior a 18 metros, cuyo contrato de construcción se haya celebrado con posterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto.
  - Todo buque de pesca, cuya eslora entre perpendiculares sea igual o superior a 15 metros, y que en ausencia de un contrato de construcción se haya instalado su quilla a partir del 23 de noviembre de 1995, o con posterioridad.

- 73. El certificado de seguridad para buque de pasaje, del que deben ir provistos todos los buques de pasaje nuevos y existentes, tendrá una validez de:**
- Doce meses, sin posibilidad de prórroga.
  - Doce meses, pudiendo la Dirección General de la Marina Mercante prorrogar su validez por un periodo adicional de un mes.
  - Doce meses, pudiendo la Dirección General de la Marina Mercante prorrogar su validez por un periodo adicional de dos meses.
  - Veinticuatro meses, sin posibilidad de prórroga.
- 74. De acuerdo con lo regulado por el Real Decreto 1544/2007, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, en los buques de pasaje de las clases A, B y C y en todas las naves de pasaje de gran velocidad:**
- El embarque y desembarque de los coches de las personas con discapacidad deberá iniciarse con prelación al de cualquier otro vehículo, y el buque estará dotado con plazas de aparcamiento de dimensiones adecuadas y ubicación lo más cercana posible a los ascensores, en número proporcional al conjunto del total de las plazas de aparcamiento y a las características técnicas del buque.
  - Se habilitarán tres camarotes de cada cien o fracción total de los mismos, según las disponibilidades del buque, para su utilización por pasajeros con sillas de ruedas y se habilitarán al menos cuatro camarotes convencionales para su uso por personas con discapacidad distinta de los usuarios de sillas de ruedas.
  - En los espacios para personas con discapacidad que abandonen la silla de ruedas durante la travesía, se habilitarán en cada sala y cubierta, al menos dos butacas por cada cincuenta o fracción del 50 por ciento de las mismas.
  - Las empresas titulares de líneas de pasaje deberán dotar al menos de un barco, accesible a las personas con discapacidad, a cada línea regular de viajeros en cada día de servicio y en cada sentido de la derrota en un plazo máximo de tres años desde la vigencia del real decreto.
- 75. Según lo establecido en el Real Decreto 1737/2010, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, si tras una inspección inicial, existen motivos fundados para estimar que las condiciones de un buque o de su equipo o tripulación no cumplen los requisitos de los convenios internacionales, la Administración marítima procederá a:**
- Realizar una inspección ampliada.
  - Realizar una inspección más detallada.
  - Detener el buque.
  - Expulsar el buque del puerto.

**76. El Reglamento sobre reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad de la navegación de determinados buques de pasaje, desarrollado por el Real Decreto 1907/2000, se aplica a:**

- a. Los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad que realicen servicios no regulares y enarboleden pabellón extranjero, cuando realicen viajes internacionales.
- b. Los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad que realicen servicios no regulares y enarboleden pabellón nacional, cuando realicen viajes nacionales.
- c. Los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad que realicen servicios regulares con origen y/o destino en puertos españoles, con independencia del pabellón que enarboleden, cuando realicen viajes internacionales o nacionales en zonas marítimas de la clase A.
- d. Los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad que realicen servicios regulares con origen y/o destino en puertos españoles y enarboleden pabellón extranjero, cuando realicen viajes internacionales.

**77. Un buque de pasaje de transbordo rodado debe estar en posesión de un certificado, el cual acredita la conformidad de las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a dichos buques, siempre que:**

- a. Realice un servicio regular entre dos puertos nacionales y sea de bandera española.
- b. El buque realice un servicio regular con origen o destino en puertos españoles realizando viajes internacionales en zonas caracterizadas por una altura de ola de igual o menor valor.
- c. Realice servicios regulares entre dos puertos internacionales y sea únicamente de bandera española.
- d. El buque realice un servicio regular con origen o destino en puertos españoles realizando viajes internacionales en zonas caracterizadas por una altura de ola de superior valor.

**78. Según los criterios de estabilidad al estado intacto de la Administración española para buques de carga de menos de 20 TRB y de pasaje de menos de 10 TRB, se considera que un buque o embarcación tiene buena estabilidad si:**

- a. Estando a plena carga, sin pasajeros y teniendo una eslora no superior a 15 metros no toma una escora superior a  $14^{\circ}$  al colocar sobre cubierta un peso escorante determinado a una distancia determinada.
- b. Estando a plena carga, incluidos pasajeros y teniendo una eslora no superior a 15 metros no toma una escora superior a  $14^{\circ}$  al colocar sobre cubierta un peso escorante determinado a una distancia determinada.
- c. Estando a plena carga, incluidos pasajeros y teniendo una eslora superior a 15 metros no toma una escora superior a  $14^{\circ}$  al colocar sobre cubierta un peso escorante determinado a una distancia determinada.
- d. Estando a plena carga, sin pasajeros y teniendo una eslora superior a 15 metros no toma una escora superior a  $14^{\circ}$  al colocar sobre cubierta un peso escorante determinado a una distancia determinada.

- 79. De acuerdo con la Orden FOM/1144/2003, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo, una embarcación de recreo deberá llevar una balsa salvavidas siempre que se cumpla lo siguiente:**
- Se encuentre navegando dentro de las zonas 1,2, 3 o 4.
  - Se encuentre navegando dentro de las zonas 1, 2 o 3 y sea del tipo ISO 9650 u otra normativa existente, homologada por la Dirección General de la Marina Mercante.
  - Se encuentre navegando dentro de las zonas 2 o 3 y sea del tipo ISO 9650 u otra normativa existente, homologada por la Dirección General de la Marina Mercante.
  - Se encuentre navegando en cualquier zona de navegación y transporte 12 personas.
- 80. Según el Real Decreto 1435/2010, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques, una embarcación de recreo se podrá abanderar y otorgarle un certificado de navegabilidad cuando:**
- Tenga concedido un permiso temporal de navegación.
  - Disponga de un marcado CE y tenga una eslora de entre 12 y 24 metros.
  - Disponga de un marcado CE independientemente de la eslora.
  - No disponga de marcado CE pero se le haya concedido previamente un permiso temporal de navegación.
- 81. Según el Real Decreto 804/2014, por el que se establecen el régimen jurídico y las normas de seguridad y prevención de la contaminación de los buques de recreo que transporten hasta doce pasajeros, los buques de recreo deberán cumplir, entre otras, lo siguiente:**
- En ningún caso podrán trasladar más de doce pasajeros.
  - Deberán realizar un reconocimiento de renovación con un intervalo máximo de cinco años, dentro del periodo de validez del certificado de conformidad.
  - Deberán realizar un reconocimiento anual únicamente dentro de los tres meses anteriores a la fecha de vencimiento anual del certificado de conformidad.
  - Deberán realizar un reconocimiento intermedio entre el tercer y cuarto año dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual del certificado de conformidad.
- 82. Según el Real Decreto 61/2006, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburos, el combustible para uso marítimo en zonas situadas dentro de las zonas de control de emisión de SOx no podrá superar el:**
- 0,80 % de contenido de azufre en masa.
  - 0,50 % de contenido de azufre en masa.
  - 0,20 % de contenido de azufre en masa.
  - 0,10 % de contenido de azufre en masa.

- 83. Según el Real Decreto 877/2011, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques, la Dirección General de la Marina Mercante, deberá supervisar e inspeccionar a las organizaciones autorizadas, al menos cada:**
- Un año.
  - Dos años.
  - Cuatro años
  - Cinco años.
- 84. Según el Real Decreto 210/2004, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, un buque pesquero abanderado en España debe ir equipado con un sistema de identificación automático (SIA):**
- Únicamente a pesqueros de eslora total igual o superior a 45 metros.
  - Con una eslora total igual o superior a 15 metros.
  - Con una eslora total superior a 15 metros.
  - Con una eslora total superior a 12 metros.
- 85. Según la resolución de la Asamblea de la OMI A. 949(23) sobre directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia, un Estado ribereño:**
- Siempre está obligado a dar acceso a un lugar de refugio a cualquier buque necesitado de asistencia que lo solicite.
  - Está obligado a dar acceso a un lugar de refugio, siempre que lo solicite el capitán del buque necesitado de asistencia y el mismo esté cubierto por un seguro.
  - Está obligado a dar acceso a un lugar de refugio, siempre que los análisis de realizados por los técnicos de la OMI así lo determinen y el buque esté cubierto por un seguro.
  - No está obligado a autorizar el acceso a un lugar de refugio, aunque sí a sopesar todos los factores de riesgo y conceder refugio cuando sea razonablemente posible.
- 86. Según el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, en la Lista Tercera se registrarán:**
- Los buques de construcción nacional o importados con arreglo a la legislación vigente que se dediquen al transporte marítimo de pasajeros, de mercancías o de ambos.
  - Los buques de construcción nacional o importados con arreglo a la legislación vigente destinados a la captura y extracción con fines comerciales de pescado y de otros recursos marinos vivos.
  - Las embarcaciones auxiliares de pesca, las auxiliares de explotaciones de acuicultura y los artefactos dedicados al cultivo o estabulación de especies marinas.
  - Los remolcadores, embarcaciones y artefactos navales dedicados a los servicios de puertos, radas y bahías.

- 87. Según la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques, para despachar de salida es necesario presentar, entre otros, la Declaración General del Capitán, en la cual se consigna:**
- Los datos de los tripulantes y sus cometidos a bordo.
  - Que el buque está al corriente del pago de los impuestos obligatorios.
  - La validez de los certificados.
  - El tipo del buque, su carga y la actividad que desarrolla.
- 88. Las Directrices para el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes (MSC.1/Circ. 1238), consideran como mínimo:**
- Tres escenarios.
  - Seis escenarios.
  - Un escenario por cada cubierta accesible al pasaje y otro para el resto del buque.
  - Cuatro escenarios.
- 89. Según el Código para la construcción y el equipo de las unidades móviles de perforación mar adentro (MODU), como norma general los reconocimientos en dique seco que deben pasar las MODU son como mínimo:**
- Uno cada 5 años.
  - Dos cada cinco años.
  - Ninguno, son todos a flote.
  - Únicamente el reconocimiento inicial antes de que la plataforma se encuentre a flote.
- 90. Según el Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros, ¿quién es el responsable de la seguridad durante las operaciones de carga y descarga del buque?**
- El puerto de carga/descarga.
  - La empresa que se ocupa de las labores de carga/descarga.
  - El capitán del buque.
  - El oficial del buque responsable de las labores de carga/descarga.
- 91. Según el Código de prácticas de seguridad para el transporte de cargas y personas en buques de suministro mar adentro, los conductos flexibles para el trasvase de sustancias a granel deberán llevar:**
- Una banda de color en sus extremos que indique el producto para el cual se han de utilizar.
  - Cierres estancos en sus extremos para evitar acumulaciones indeseadas cuando no se utilizan.
  - Asideros adecuados en sus extremos para una correcta manipulación con guantes de protección.
  - Argollas o medios apropiados para poder ser manipulados mediante grúas.

- 92. Según la circular MSC/Circ.981, las naves de pasaje sumergibles deben disponer de una fuente eléctrica principal de emergencia que suministre corriente a los equipos esenciales, de como mínimo:**
- a. 12 horas.
  - b. 18 horas.
  - c. 24 horas.
  - d. 36 horas.
- 93. Según la Resolución A. 1044(27), se insta encarecidamente a los Gobiernos a garantizar que los buques con derecho a enarbolar su pabellón y que naveguen por el golfo de Adén:**
- a. Varíen la ruta a cada paso por la zona para no dar pistas a los piratas.
  - b. Eviten en todo momento formar convoy que facilitan actos de piratería.
  - c. Hagan uso del corredor de tránsito recomendado internacionalmente.
  - d. Transitar en horario nocturno, a esas horas se reduce mucho la piratería.
- 94. La parte A del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros de la OMI, recoge las directrices prácticas de seguridad e higiene para patrones y tripulaciones. Al tratar los dispositivos de salvamento, se recogen las consignas para casos de emergencias y llamadas. Indicar cuál de las siguientes NO es correcta:**
- a. En el cuadro de obligaciones se definirán los deberes especiales que cumplirá cada tripulante en casos de emergencia y se indicará, en particular, a qué puesto se tiene que dirigir cada hombre.
  - b. El cuadro de obligaciones se fijará en el puente.
  - c. El cuadro de obligaciones indicará claramente las señales para llamar a la tripulación a sus botes y/o balsas salvavidas. Las señales se darán con el pito o la sirena desde el puente.
  - d. Se efectuarán con frecuencia llamadas a la tripulación tanto en puerto como en alta mar para la realización de ejercicios periódicos con los botes. Durante los ejercicios los tripulantes llevarán sus chalecos salvavidas.



- 95. Según lo establecido en el Real Decreto 963/2013, por el que se fijan las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de pesca y auxiliares de pesca:**
- La asignación de las tripulaciones mínimas de seguridad para los buques y embarcaciones de pesca corresponde al Director General de la Marina Mercante.
  - El procedimiento para la asignación de tripulaciones mínimas de seguridad de los buques y embarcaciones se iniciará siempre de oficio.
  - Es posible adjudicar provisionalmente, mediante resolución motivada, una tripulación mínima de seguridad, por un periodo en ningún caso superior a tres meses a contar desde su otorgamiento o por la duración de la marea, sin que dicha resolución provisional pueda ser prorrogada.
  - El capitán marítimo, previa solicitud, podrá autorizar mediante resolución motivada, a que ejerza las funciones de capitán o patrón en navegaciones de altura y gran altura, personas con titulación inmediatamente inferior a la que se precise según los requerimientos establecidos en el Convenio STCW-F.
- 96. Según el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, cuando dos buques de propulsión mecánica naveguen de vuelta encontrada a rumbos opuestos o casi opuestos con riesgo de abordaje:**
- Cada uno de ellos caerá a babor de forma que pase por la banda de estribor del otro.
  - Cada uno de ellos caerá a estribor de forma que pase por la banda de babor del otro.
  - Cada uno de ellos pondrá reversa a toda máquina y evitará la colisión utilizando todos los medios disponibles.
  - Se comunicarán por el canal 16 de VHF y coordinarán mutuamente las maniobras más apropiadas para evitar el abordaje.
- 97. La estabilidad transversal de un buque con una inercia transversal de la flotación elevada, es en general alta porque:**
- El radio metacéntrico transversal es pequeño.
  - El radio metacéntrico transversal es elevado.
  - La altura metacéntrica transversal es pequeña.
  - La altura metacéntrica transversal es mayor que la altura del metacentro transversal.
- 98. Referente al compartimentado de un buque, el índice de compartimentado prescrito (R) para buques de carga depende:**
- Del calado máximo de compartimentado.
  - De la eslora de compartimentado.
  - De la eslora de compartimentado y del número máximo de personas que el buque está autorizado a llevar.
  - Del calado de compartimentado y del número máximo de personas que el buque está autorizado a llevar.

- 99. De acuerdo con el modelo del buque viga, el máximo momento flector de un buque se dará:**
- En el punto de la eslora en el cual los esfuerzos cortantes sean máximos.
  - Si el buque navega en arrufo, quiere decir que su distribución de pesos tiene su mínimo en el centro, por lo que el momento flector será máximo en la proa.
  - En el punto de la eslora donde los esfuerzos cortantes sean nulos.
  - Si el buque navega en arrufo, quiere decir que su distribución de pesos tiene su máximo en el centro, por lo que el momento flector será máximo en la popa.
- 100. Según el Reglamento relativo al reciclado de buques, los buques existentes deben llevar un inventario de materiales peligrosos y presentes en la estructura o equipamiento del buque:**
- Nunca, esto solo es aplicable a buques nuevos.
  - Desde que el Reglamento entró en vigor.
  - Desde finales del 2018.
  - Desde finales del 2020.