

PROCESO SELECTIVO PARA INGRESO, POR EL SISTEMA GENERAL DE ACCESO LIBRE Y PROMOCIÓN INTERNA, EN EL CUERPO ESPECIAL FACULTATIVO DE MARINA CIVIL, CONVOCADO POR RESOLUCIÓN DE 4 DE DICIEMBRE DE 2017, DE LA SUBSECRETARÍA.

PRIMER EJERCICIO

1. **¿Cuál de los siguientes sujetos NO posee iniciativa para la reforma constitucional de acuerdo con el artículo 166 de la Constitución Española?**
 - a. El Gobierno.
 - b. El Senado.
 - c. La Asamblea Legislativa de una Comunidad Autónoma.
 - d. El pueblo español.

2. **De acuerdo con el artículo 59 de la Constitución Española, si no hubiere ninguna persona a quien corresponda la Regencia, será nombrada por:**
 - a. Las Cortes Generales.
 - b. El Presidente del Gobierno.
 - c. El Congreso de los Diputados.
 - d. El Consejo de Estado.

3. **¿Qué nombre reciben las disposiciones legislativas provisionales que podría dictar el Gobierno en caso de extraordinaria y urgente necesidad?**
 - a. Decretos-leyes.
 - b. Decretos-legislativos.
 - c. Leyes orgánicas.
 - d. Leyes de bases.

4. **De acuerdo con lo establecido en el artículo 55.3 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, son órganos superiores en la organización central de la Administración General del Estado:**
 - a. Los Ministros y Secretarios de Estado.
 - b. Los Subsecretarios y Secretarios generales.
 - c. Los Secretarios generales técnicos y Directores generales.
 - d. Los Subdirectores generales.

5. **Conforme a lo establecido en el artículo 59 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, las Subsecretarías, las Secretarías Generales, las Secretarías Generales Técnicas, las Direcciones Generales, las Subdirecciones Generales, y órganos similares a los anteriores se crean, modifican y suprimen:**
- a. Por Orden Ministerial del Ministro interesado y a propuesta del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas.
 - b. Por Real Decreto del Rey y a propuesta del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas.
 - c. Por Real Decreto del Consejo de Ministros, a iniciativa del Ministro interesado y a propuesta del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas.
 - d. Por Real Decreto del Presidente del Gobierno y a propuesta del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas.
6. **De acuerdo con el artículo 137 de la Constitución Española, el Estado se organiza territorialmente en:**
- a. Municipios, provincias, mancomunidades y en las Comunidades Autónomas que se constituyan.
 - b. Municipios, provincias, confederaciones y en las Comunidades Autónomas que se constituyan.
 - c. Municipios, provincias y en las Comunidades Autónomas que se constituyan.
 - d. Municipios, provincias, las Comunidades Autónomas que se constituyan y la integración en la Unión Europea.
7. **¿A través de qué instrumentos pueden los órganos administrativos dirigir las actividades de sus órganos jerárquicamente dependientes?**
- a. Leyes.
 - b. Actos administrativos.
 - c. Instrucciones y órdenes de servicio.
 - d. Resoluciones y reglamentos.

- 8. De acuerdo con lo establecido en el artículo 47 de la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, un acto es nulo de pleno derecho:**
- a. Cuando incurra en cualquier infracción del ordenamiento jurídico, incluso la desviación de poder.
 - b. Cuando el acto carezca de los requisitos formales indispensables para alcanzar su fin o dé lugar a la indefensión de los interesados.
 - c. En caso de que lesione los derechos y libertades recogidos en el Capítulo Tercero del Título I de la Constitución Española.
 - d. Cuando tenga un contenido imposible.
- 9. Aquellos cuyos intereses legítimos, individuales o colectivos, puedan resultar afectados por una resolución:**
- a. No serán interesados en el procedimiento administrativo independientemente de su personación.
 - b. Serán interesados en el procedimiento administrativo independientemente de que se personen en el procedimiento.
 - c. Serán interesados en el procedimiento administrativo siempre y cuando se personen en el procedimiento incluso cuando haya recaído resolución definitiva.
 - d. Serán interesados en el procedimiento administrativo siempre y cuando se personen en el procedimiento en tanto no haya recaído resolución definitiva.
- 10. Con carácter general, para realizar cualquier actuación prevista en el procedimiento administrativo, será suficiente que:**
- a. Los interesados hagan uso de la firma electrónica a través de cualquier medio que permita acreditar la autenticidad de la expresión de su voluntad y consentimiento.
 - b. Los interesados acrediten previamente su identidad a través de cualquiera de los medios de identificación previstos en la ley.
 - c. Los interesados se personen físicamente ante la autoridad correspondiente.
 - d. Los interesados se pongan en contacto con la autoridad correspondiente.

11. De acuerdo con el artículo 106.5 de la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, cuando el procedimiento se hubiera iniciado de oficio, se producirá la caducidad del mismo si no se dicta resolución en el transcurso del plazo de:
- a. Dos meses desde su inicio.
 - b. Tres meses desde su inicio.
 - c. Seis meses desde su inicio.
 - d. Tres meses desde que la solicitud entrase en el registro electrónico del órgano competente.
12. En los procedimientos de responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, el silencio administrativo:
- a. Tendrá sentido estimatorio.
 - b. Tendrá sentido desestimatorio.
 - c. No será posible como consecuencia de la obligación de resolver.
 - d. Supondrá el incremento de los plazos.
13. De acuerdo con lo establecido en la Ley de expropiación forzosa, el expediente expropiatorio se inicia:
- a. Con la constitución de los Jurados de Expropiación.
 - b. Con el acuerdo del Consejo de Ministros de necesidad de ocupación.
 - c. Con la determinación del justo precio.
 - d. Con el acuerdo de necesidad de ocupación.
14. El contrato que tiene por objeto la ejecución de una obra y cuya contraprestación consista en el derecho a explotar la obra o en el derecho a explotar la obra acompañado de la percepción de un precio se denomina:
- a. Contrato de obra.
 - b. Contrato de concesión de obra.
 - c. Encomienda de gestión.
 - d. Contrato mixto.

- 15. ¿Cuál de los siguientes NO es considerado empleado público?**
- a. Personal eventual.
 - b. Funcionarios interinos.
 - c. Personal laboral, ya sea fijo, por tiempo indefinido o temporal.
 - d. Los altos cargos.
- 16. De acuerdo con la Ley 14/2014, de Navegación Marítima, ¿a quién corresponde el cierre temporal de puertos y terminales a la navegación de buques?**
- a. A la Capitanía Marítima previo informe de la Autoridad Portuaria correspondiente.
 - b. A la Autoridad Portuaria correspondiente previo informe de la Capitanía Marítima.
 - c. Al Delegado o Subdelegado del Gobierno de la provincia correspondiente.
 - d. Al Capitán Marítimo por las razones que considere oportunas.
- 17. Según el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la navegación efectuada por un buque entre el puerto de Sevilla y el puerto de Barcelona se considera:**
- a. Navegación de cabotaje.
 - b. Navegación exterior.
 - c. Navegación interior.
 - d. Navegación fluvial.
- 18. ¿Hasta dónde se extiende la soberanía de un Estado Ribereño de acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDMAR), 1982?**
- a. A las aguas interiores.
 - b. Más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial, incluyendo al espacio aéreo, lecho y subsuelo de ese mar.
 - c. A la zona económica exclusiva.
 - d. A la zona económico exclusiva y a la plataforma continental.

19. Según la Ley 22/1988, de Costas, ¿cuál es, con carácter general, la extensión de la servidumbre de protección medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar?
- a. 50 metros.
 - b. 75 metros.
 - c. 100 metros.
 - d. 150 metros.
20. De acuerdo con el Real Decreto 638/2007, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, el Capitán Marítimo está facultado para organizar las tareas encomendadas a la Capitanía Marítima del modo que considere más eficaz para el cumplimiento de sus fines, con dependencia orgánica y funcional de:
- a. La Delegación del Gobierno.
 - b. La Subdirección General de Tráfico Marítimo.
 - c. La Subdelegación del Gobierno.
 - d. La Dirección General de la Marina Mercante.
21. Según el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, ¿a quién corresponde la presidencia de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima?
- a. Al Ministro de Fomento.
 - b. Al Secretario General de Seguridad en el Transporte Marítimo.
 - c. Al Director General de la Marina Mercante.
 - d. Al Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima.

22. La Conferencia de Plenipotenciarios de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) es:

- a. Un órgano no decisivo dentro de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.
- b. El órgano supremo de la Unión, que se reúne cada cuatro años para establecer la política general de la Organización.
- c. El órgano perteneciente a la Organización Marítima Internacional, encargado de las telecomunicaciones marítimas y bajo el cual se reúnen anualmente solo las mayores potencias europeas.
- d. No existe ningún órgano en la UIT que se denomine así.

23. ¿Cómo se denomina el Comité creado con arreglo a legislación comunitaria cuyo objetivo es acelerar la actualización de la legislación marítima comunitaria y facilitar sus modificaciones conforme evolucionen los instrumentos internacionales?

- a. MARSEC.
- b. HLSGC.
- c. COSS.
- d. MEPC.

24. Según las disposiciones generales del Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar, ¿en qué idioma deben estar redactados los títulos expedidos por un país?

- a. En el idioma o idiomas oficiales del país que los expida y si éste no es inglés, alemán o francés, incluirá una traducción a cualquiera de estos tres.
- b. En idioma inglés únicamente y siguiendo el formato establecido.
- c. En el idioma o idiomas oficiales del país que los expida y si éste no es inglés, incluirá una traducción a este idioma.
- d. En el idioma o idiomas oficiales del país que los expida y si éste no es inglés, francés o español, incluirá una traducción al inglés preferentemente.

- 25. Conforme al Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar con las enmiendas de Manila de 2010, ¿en qué sección se establecen los requisitos mínimos aplicables a la titulación de oficial electrotécnico?**
- a. En la sección A-II/5.
 - b. En la sección A-IV/7.
 - c. En la sección A-III/6.
 - d. No se determinan los requisitos para dicha titulación en el Código.
- 26. Según la Resolución de 14 de noviembre de 2016, por la que se determinan las condiciones de obtención de los certificados de suficiencia de los marineros de la Marina Mercante, ¿con qué caducidad se expiden estos certificados?**
- a. 12 meses.
 - b. 24 meses.
 - c. 5 años.
 - d. Sin caducidad.
- 27. Conforme a la Orden de 21 de junio de 2001 sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante, ¿qué documentación NO tiene validez a efectos de acreditar periodos de embarco?**
- a. Libreta marítima.
 - b. Hoja de servicios.
 - c. Contrato de trabajo.
 - d. Certificado de la empresa naviera.
- 28. Según el Real Decreto 1561/1995, sobre jornadas especiales de trabajo, el tiempo de trabajo en la marina mercante se registrará de la siguiente manera:**
- a. El registro será cumplimentado diariamente por el trabajador y firmado semanalmente por el capitán o persona autorizada por éste y el trabajador.
 - b. El registro lo cumplimentará el capitán o en quien delegue de la manera que la compañía establezca.
 - c. El citado Real Decreto solo indica que el capitán debe velar para que no se sobrepasen las horas de trabajo establecidas en el contrato.
 - d. Un oficial de puente y el jefe de máquinas registrarán las horas de trabajo de los tripulantes de su departamento y las firmará el capitán mensualmente.

- 29. Según el Real Decreto 1027/1989, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, ¿en qué Lista del Registro de Matrícula se registran los remolcadores de altura?**
- a. Lista Primera.
 - b. Lista Segunda.
 - c. Lista Cuarta.
 - d. Lista Quinta.
- 30. De acuerdo con el Real Decreto 1027/1989, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, deberá ir provisto, obligatoriamente, de su Patente de Navegación, todo buque:**
- a. Una vez matriculado provisional o definitivamente en los Registros Mercantil y Marítimo.
 - b. Con un TRB inferior a 20, y una vez matriculado definitivamente en los Registros Mercantil y Marítimo.
 - c. Con un TRB igual a superior a 20, y una vez matriculado definitivamente en los Registros Mercantil y Marítimo.
 - d. Con un TRB igual a superior a 100, y una vez matriculado provisionalmente en los Registros Mercantil y Marítimo.
- 31. La Ley 14/2014, de Navegación Marítima, prescribe que las acciones nacidas del incumplimiento del contrato de construcción naval por el constructor prescribirán:**
- a. Al año de la fecha fijada de finalización de la construcción.
 - b. Al año de la entrega del buque.
 - c. A los tres años de la entrega del buque.
 - d. A los cinco años de la entrega del buque.

- 32. En relación con el Convenio internacional sobre arqueo de buques, ¿cuál de estas afirmaciones es correcta?**
- a. Todo Certificado internacional de arqueo se expedirá por un periodo especificado por la Administración, que no excederá de cinco años.
 - b. Cuando un buque se abandere en otro Estado cuyo Gobierno sea un Gobierno contratante, el Certificado internacional de arqueo seguirá en vigor durante un periodo no superior a 3 meses.
 - c. En los buques de forro metálico, todos los volúmenes incluidos en el cálculo de los arqueos bruto y neto deben medirse hasta la superficie exterior del forro.
 - d. La unidad en la que se mide el arqueo bruto es el metro cúbico.
- 33. Teniendo en cuenta lo indicado por la regla 11.c) del Capítulo I del Convenio SOLAS, cuando un buque sufra un accidente que afecte a su seguridad, el capitán del buque informará inmediatamente a la autoridad del Estado rector del puerto:**
- a. Siempre que el buque se encuentre navegando en alta mar.
 - b. En ningún caso, puesto que solo tiene que avisar a la bandera.
 - c. Siempre que el buque se encuentre en un puerto regido por otro Gobierno Contratante.
 - d. Únicamente cuando el accidente afecte negativamente a la estabilidad del buque y a la seguridad de la carga transportada.

- 34. En relación con el capítulo II-1 del Convenio SOLAS, ¿cuál de estas afirmaciones es correcta con respecto a un buque de pasaje?**
- a. La Administración podrá autorizar que se prescinda de realizar la prueba de estabilidad una vez concluida su construcción, siempre que se disponga de datos básicos proporcionados por la prueba de estabilidad realizada a un buque gemelo.
 - b. El mamparo de colisión no podrá tener bayonetas.
 - c. No será posible abrir una puerta situada en un mamparo estanco por debajo de la cubierta de cierre por telemando desde la consola central de mando.
 - d. Todo mamparo estanco de compartimentado, transversal o longitudinal, estará construido de manera que tenga un escantillonado que permita hacer frente, por lo menos, a la presión debida a una carga de agua que llegue hasta la cubierta más baja a la que llegan los mamparos principales.
- 35. Según lo establecido en el Código internacional de estabilidad sin avería (IS 2008) alguno de los criterios especiales se aplicará a:**
- a. Un petrolero de 3000 toneladas de peso muerto que transporta productos petrolíferos.
 - b. Un quimiquero de 5000 toneladas de peso muerto que transporta hidrocarburos a granel.
 - c. Un buque portacontenedores de 10000 toneladas de peso muerto que transporta mercancías peligrosas.
 - d. Un gasero de 10000 toneladas de peso muerto que transporta gas natural licuado.
- 36. De acuerdo al Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), el tarado máximo admisible de las válvulas aliviadoras de presión (MARVS) de los tanques de almacenamiento de gas natural en estado líquido es:**
- a. El 90% de la presión de servicio máxima autorizada (PSMA).
 - b. No existe un límite establecido.
 - c. 1 MPa.
 - d. 10 MPa.

- 37. El capítulo II-2 del Convenio SOLAS establece que los mandos de la válvula de cierre a distancia del tanque de combustible del generador de emergencia y los de las otras válvulas de cierre de los tanques situados en los espacios de máquinas:**
- a. Estarán en lugares diferentes.
 - b. Podrán estar en el mismo lugar si están fuera de un espacio de categoría A para máquinas.
 - c. Podrán estar en el mismo lugar en cualquier caso.
 - d. No se permite la instalación de válvulas de cierre a distancia en los tanques de combustible de los generadores de emergencia.
- 38. De acuerdo al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI), los detectores de incendios que den servicio a espacios de alojamiento y los que den servicio a espacios de máquinas de categoría A:**
- a. No estarán agrupados en la misma sección en ningún caso.
 - b. Únicamente se requiere que no estén agrupados en la misma sección en los buques de pasaje.
 - c. Únicamente se requiere que no estén agrupados en la misma sección en los buques de carga.
 - d. Podrán estar agrupados en la misma sección si los detectores pueden ser identificados individualmente por telemando.
- 39. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta en relación al Documento de Cumplimiento exigido en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS a un buque que vaya a transportar mercancías peligrosas?**
- a. Solo es obligatorio si se trata de un buque de pasaje de carga rodada.
 - b. No se requiere si únicamente se transportan cantidades limitadas o exceptuadas.
 - c. No se requiere si únicamente se transportan en cubiertas de intemperie.
 - d. No se requiere para buques menores de 500 GT.

- 40. Según establece el Capítulo III del SOLAS, los tripulantes que tengan responsabilidades en cuanto a la entrada o el salvamento en espacios cerrados, participarán en un ejercicio de entrada y salvamento en un espacio cerrado, que se realizará a bordo del buque:**
- a. Como mínimo una vez al mes.
 - b. Como mínimo una vez cada dos meses.
 - c. Como mínimo una vez cada tres meses.
 - d. Siempre al llegar a puerto.
- 41. El Capítulo IV del Convenio SOLAS es de aplicación a:**
- a. Los buques que realicen viajes nacionales de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas.
 - b. Los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas.
 - c. Los buques de guerra.
 - d. Los buques de pesca con una eslora total igual o superior a 24 metros.
- 42. Según el Capítulo IV del Convenio SOLAS, todo buque irá provisto de:**
- a. Chalecos salvavidas equipados con radiobalizas personales de 121,5 MHz, uno por cada tripulante que realice trabajos en cubierta.
 - b. Un Sistema de Identificación Automática (SIA) que transmita cada 6 horas la posición del buque.
 - c. Un dispositivo de localización de búsqueda y salvamento que pueda funcionar en la banda de 9 GHz o en frecuencias reservadas para el Sistema de Identificación Automática.
 - d. Algún medio que le permita mantener radiocomunicaciones para fines de búsqueda y salvamento, utilizando las frecuencias aeronáuticas de 121,5 MHz y 123,1 MHz.

- 43. Los buques que, de acuerdo al Capítulo V del Convenio SOLAS, estén obligados a llevar un sistema de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT):**
- a. Deberán instalar además un Registrador de Datos de la Travesía (RDT) que mantenga registros en todo momento de los datos facilitados por el LRIT.
 - b. Deberán instalar además un Sistema de Identificación Automática (SIA) para transmitir la posición del buque cuando el LRIT no esté operativo.
 - c. Transmitirán automáticamente la identidad del buque, la situación (latitud y longitud) y el número de tripulantes a bordo.
 - d. Transmitirán automáticamente la identidad del buque, la situación (latitud y longitud) y la fecha y hora de la situación facilitada.
- 44. De acuerdo a lo dispuesto en el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga, ¿cuál de las siguientes fuerzas NO se estudia para los cálculos de equilibrio?**
- a. Deslizamiento transversal en dirección a babor y estribor.
 - b. Vuelco transversal en dirección a babor y a estribor.
 - c. Deslizamiento longitudinal en condiciones de fricción reducida en dirección a proa y a popa.
 - d. Vuelco longitudinal en condiciones de fricción reducida en dirección a proa y a popa.
- 45. Un buque de 400 GT que realiza viajes internacionales, pretende cargar grano pero no dispone del documento de autorización que establece el Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel. En estas condiciones, ¿podría realizar esta carga?**
- a. Sí, ya que dicho documento solo es exigible para los buques de arqueo igual o superior a 500 GT.
 - b. Sí, siempre que cumpla una serie de prescripciones facultativas sobre estabilidad y, en cualquier caso, que el peso total del grano a granel no exceda de un tercio del peso muerto del buque.
 - c. Sí, siempre que cumpla una serie de prescripciones facultativas sobre estabilidad y, en cualquier caso, todos los compartimentos deberán ir "llenos enrasados".
 - d. No, nunca.

- 46. ¿Cuál de estas clasificaciones es aplicable a un buque quimiquero?**
- a. Tipo 2.
 - b. Clase Y.
 - c. Tipo 2PG.
 - d. Categoría A.
- 47. Según lo estipulado en el Código internacional de gaseros (Código CIG), ¿cuál de las siguientes afirmaciones es correcta?**
- a. Si un buque se proyecta y construye para el transporte de algún producto contemplado tanto en el CIG como en el CIQ, prevalecen las prescripciones del CIG.
 - b. No está permitida la contención de la carga mediante tanques que formen una parte estructural del casco.
 - c. Un buque gasero al que se le haya expedido el Certificado de aptitud requerido en el CIG, ya no necesita ser certificado de acuerdo al Capítulo I de SOLAS 74/78.
 - d. Al ser un Código que se hace obligatorio por lo establecido en la Parte C del Capítulo VII del SOLAS 74/78, no es aplicable a los buques menores de 500 GT, salvo que la Administración determine lo contrario.
- 48. De acuerdo con el Reglamento (CE) nº 336/2006 sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad, está exento de cumplimiento del Código IGS:**
- a. Un buque de carga rodada de 501 GT en tráfico exclusivamente nacional.
 - b. Un buque de pasaje de 100 GT en tráfico exclusivamente nacional en zonas marítimas de clase B.
 - c. Una nave de pasaje de gran velocidad en zonas marítimas de clase C.
 - d. Un transbordador de pasaje de carga rodada operando en zonas marítimas de clase D.

49. En relación a las prescripciones del Capítulo X del SOLAS 74/78 y del Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (Código NGV), ¿cuál de estas afirmaciones NO es correcta?

- a. Una nave que cumpla la totalidad de las prescripciones del Código NGV 2000, haya sido sometida a reconocimiento y tenga un certificado de conformidad con el Código no necesita cumplir las prescripciones de los Capítulos I, II-1, II-2, III y IV del SOLAS 74/78.
- b. En una nave de pasaje es obligatorio que haya un asiento para cada uno de los tripulantes y pasajeros y que estén situados en un espacio cerrado.
- c. El Código NGV 2000 no es aplicable a naves de pasaje que en el curso de su viaje estén a menos de cuatro horas de un lugar de refugio al 90% de la velocidad máxima.
- d. Los reconocimientos periódicos a realizar dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual comprenden obligatoriamente una inspección de la obra viva.

50. A tenor de lo especificado en la Regla 3-1 del Capítulo XI-1 del SOLAS, ¿cuál de las siguientes afirmaciones es correcta?

- a. El número de identificación de la compañía no ha de insertarse en ningún certificado relativo al buque.
- b. Esta regla es de aplicación a los buques que enarboles pabellón de un Estado miembro de la Unión Europea exclusivamente.
- c. A cada compañía se le adjudicará un número de identificación con arreglo al sistema de asignación de un número de identificación de la OMI.
- d. A cada compañía se le adjudicará un número de identificación de acuerdo a su sistema de asignación nacional.

51. El Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) es de aplicación a:

- a. Buques de guerra.
- b. Instalaciones portuarias que presten servicios a los buques a los que les sea de aplicación el Código.
- c. Buques de pasaje, con excepción de los que realicen viajes internacionales.
- d. Buques de carga de más de 500 GT, incluidas las naves de gran velocidad, con independencia del tipo de navegación que realicen.

52. Se desea transportar una carga sólida a granel de densidad superior a 1000 kg/m³ en un buque granelero de eslora superior a 150 metros, construido después del 01/07/2006. El Capítulo XII de SOLAS 74/78 establece que antes del embarque:

- a. Una organización acreditada para hacer la prueba verificará la densidad de la carga independientemente de la misma.
- b. Una organización acreditada para hacer la prueba verificará la densidad de la carga cuando se haya declarado que es superior a 1780 kg/m³.
- c. Al cargarse en un buque granelero de eslora superior a 150 metros, no es obligación del expedidor de la carga declarar la densidad de la misma.
- d. Si el buque cumple las prescripciones para el transporte de carga sólidas a granel de densidad superior a 1780 kg/m³, no es necesario verificar la densidad de la carga.

53. El buque de carga "Carmen" de bandera española ha sufrido un abordaje en las proximidades del puerto de Ibiza. Según el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, debe ser objeto de un reconocimiento del tipo:

- a. Renovación.
- b. Periódico.
- c. Extraordinario.
- d. Adicional.

54. De acuerdo al Real Decreto 877/2011 sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima, una Organización autorizada NO puede realizar, en nombre de la Dirección General de la Marina Mercante, en un buque de bandera española:

- a. Una auditoría de renovación del Certificado de gestión de la seguridad de un buque en un puerto extranjero.
- b. El reconocimiento de renovación del Certificado de navegabilidad de un buque pesquero de eslora mayor de 24 metros en un puerto extranjero.
- c. Una prórroga del Certificado de francobordo de un buque si se acerca su caducidad, en un puerto español en un día festivo.
- d. Expedir un refrendo provisional, en un puerto extranjero, al título profesional de un tripulante.

55. De acuerdo con el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, ¿cuál de estas afirmaciones es correcta?

- a. El tipo de inspección que le corresponde a un buque que esté en prioridad I es siempre ampliada.
- b. Un petrolero de 20 años de edad nunca puede ser un buque de perfil de riesgo bajo.
- c. El intervalo entre inspecciones periódicas de un buque con perfil de riesgo normal es mayor que otro con perfil de riesgo alto.
- d. Un buque que se haya visto envuelto en un abordaje y que tenga un perfil de riesgo bajo, no podrá ser inspeccionado hasta que hayan transcurrido 24 meses desde la última inspección periódica.

56. De acuerdo a lo estipulado en las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2015, ¿cuál de estas afirmaciones es correcta?

- a. En un buque de carga se deberían efectuar como mínimo dos inspecciones de la obra viva en el periodo de validez de cinco años del Certificado internacional de francobordo.
- b. En un buque de pasaje se deberían efectuar como mínimo dos inspecciones de la obra viva en el periodo de validez de cinco años del Certificado de seguridad de buque de pasaje.
- c. En una nave de gran velocidad se deberían efectuar como mínimo dos inspecciones de la obra viva en el periodo de validez de cinco años del Certificado de seguridad para nave de gran velocidad.
- d. La posible concesión de una prórroga para la renovación del Certificado de seguridad para un buque de carga podría estar condicionada por la superación del intervalo máximo de 36 meses entre reconocimientos de la obra viva.

57. De acuerdo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, modificado por el Protocolo de 1988, ¿cuál de las siguientes afirmaciones NO es correcta?

- a. El francobordo mínimo de verano en agua salada sin la corrección por la línea de cubierta, no será inferior a 50 milímetros.
- b. Se considera que las naves de gran velocidad que cumplan con las prescripciones del Código internacional de seguridad para NGV, 2000, y que se han reconocido y certificado según lo dispuesto en dicho Código, cumplen las prescripciones del anexo de este Convenio.
- c. Estanco a la intemperie significa capaz de impedir el paso del agua a través de la estructura en ambos sentidos con el apropiado margen de resistencia a la presión debida a la máxima columna de agua que pueda tener que soportar.
- d. El francobordo de invierno en el Atlántico Norte para buques de eslora superior o igual a 100 metros será el mismo que tenga asignado como francobordo de invierno.

- 58. En relación al Real Decreto 1247/1999, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles, ¿cuál de las siguientes afirmaciones NO es correcta?**
- a. Se aplica a todo buque de pasaje nuevo de eslora menor de 24 metros, excepto los utilizados exclusivamente en zonas portuarias.
 - b. Los buques de pasaje estarán sometidos a reconocimientos periódicos, que se realizarán cada 12 meses.
 - c. Todo buque de pasaje nuevo, cualquiera que sea su clase, cumplirá íntegramente las prescripciones del Convenio SOLAS.
 - d. La Administración española podrá reconocer, previa aprobación, el Certificado de Seguridad para buque de pasaje expedido por un Estado no miembro de la Unión Europea.
- 59. En el reconocimiento a un buque granelero, de acuerdo al programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (Código ESP 2011), que el revestimiento se considere REGULAR, indica que:**
- a. El revestimiento presenta algún deterioro localizado y/o ligera oxidación en el 20% o más de las zonas reconocidas pero menos que el estado DEFICIENTE.
 - b. El revestimiento solo presenta una ligera oxidación en puntos aislados de bodegas y tanques.
 - c. El revestimiento presenta un deterioro general en el 20% o más de las zonas objeto de reconocimiento o una capa dura de óxido en el 10% o más de las zonas.
 - d. El revestimiento presenta una capa dura de óxido en el 30% o más de las zonas reconocidas.

60. 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, a los buques y embarcaciones mercantes nacionales, los buques de pasaje de "Clase J" son:
- a. Buques y embarcaciones dedicados a navegaciones de aguas abrigadas (bahías, radas, rías, etc.)
 - b. Buques y embarcaciones con un máximo de 250 pasajeros que naveguen con buen tiempo y períodos restringidos, que no se encuentren en ningún momento a más de 15 millas de un puerto de refugio ni a más de 3 millas de la costa.
 - c. Buques con más de 36 pasajeros a bordo.
 - d. Buques y embarcaciones de recreo no dedicadas al tráfico comercial.
61. Teniendo en cuenta lo especificado en el Real Decreto 701/2016, por el que se regulan los requisitos que deben cumplir los equipos marinos destinados a ser embarcados por los buques, en relación a los requisitos que deben cumplir los organismos de evaluación de conformidad para convertirse en organismos notificados, ¿cuál de las siguientes afirmaciones NO es correcta?
- a. Será independiente de la organización o del equipo marino que se evalúa.
 - b. Será capaz de llevar a cabo todas las tareas de evaluación de conformidad que le sean asignadas.
 - c. No participará en ninguna actividad que pueda comprometer su independencia de criterio o su integridad en relación a las actividades de evaluación.
 - d. No podrá tener filiales o subcontratas en ningún caso.
62. De acuerdo al Real Decreto 210/2004, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, actualmente, ¿cuál de los siguientes buques debe llevar de manera obligatoria un SIA (Sistema de Identificación Automática)?
- a. Una gabarra de 200 GT en travesía nacional.
 - b. Un buque de pesca de 15,3 metros de eslora total.
 - c. Un buque de pasaje de 13 metros de eslora total, en travesía nacional, que dispone de una exención de la Dirección General de la Marina Mercante.
 - d. Un remolcador de 250 GT, en travesía internacional, que haga escala en puerto español.

63. **¿Qué buque exhibe una marca consistente en una bola en un lugar más visible en la parte de proa, según el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes?**
- a. Un pesquero de arrastre cuando esté navegando.
 - b. Un buque con capacidad de maniobra restringida en arrancada.
 - c. Un buque fondeado.
 - d. Un buque sin gobierno.
64. **Según lo especificado en el Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de los buques graneleros (Código BLU), el buque y el terminal deberán conservar los planes de carga durante:**
- a. 6 meses.
 - b. 12 meses.
 - c. 18 meses.
 - d. Permanentemente.
65. **A tenor de lo previsto en la Resolución de 15 de junio de 2016, de la Dirección General de la Marina Mercante, relativa a la verificación de la masa bruta de los contenedores, se considera que existe discrepancia cuando la diferencia de la masa bruta obtenida en dos procesos de pesaje distintos sea de:**
- a. 500 kilogramos, en más o en menos, para contenedores cargados con hasta 10 toneladas métricas.
 - b. 500 kilogramos, en más o en menos, para contenedores cargados con hasta 15 toneladas métricas.
 - c. Un porcentaje distinto del 15%, en más o en menos, para contenedores que superen las 10 toneladas métricas.
 - d. Un porcentaje distinto del 8%, en más o en menos, para contenedores que superen las 10 toneladas métricas.

- 66. El Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) define el Servicio Móvil Marítimo como:**
- a. El servicio móvil entre estaciones costeras y estaciones de barco, entre estaciones de barco, o entre estaciones de comunicaciones a bordo asociadas.
 - b. El servicio de radiocomunicación que establece enlaces entre satélites artificiales.
 - c. El servicio móvil entre estaciones costeras, entre estaciones de barco, y entre estaciones del servicio móvil terrestre y estaciones de comunicaciones a bordo asociadas.
 - d. El servicio móvil entre estaciones de base y estaciones móviles marítimas o entre estaciones móviles marítimo-terrestres.
- 67. A efectos del equipamiento radioeléctrico de que deben ir provistos, los buques de pesca de eslora inferior a 24 metros, comprendidos en el ámbito de aplicación del Real Decreto 1185/2006, se definen del siguiente modo:**
- a. Zona 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7.
 - b. Local, litoral, altura y gran altura.
 - c. Artesanal, local, litoral, altura y gran altura.
 - d. A1, A2, A3 y A4.
- 68. La Circular COMSAR/Circ.32 de la OMI define para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) la zona marítima A1 como:**
- a. La comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas hectométricas en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD.
 - b. La comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas métricas en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD.
 - c. La comprendida en el ámbito de cobertura de un satélite geoestacionario de Inmarsat, en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD.
 - d. La comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas decamétricas en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD.

- 69. Según el Servicio Mundial de Radioavisos Náuticos, la zona marítima establecida con el objeto de coordinar la transmisión de radioavisos náuticos se denomina:**
- a. Zona IAMSAR, y su denominación puede ir seguida de un número romano de identificación.
 - b. Zona NAVAREA, y su delimitación guarda relación con las líneas de fronteras entre Estados.
 - c. Zona SAFETYNET, y su delimitación no guarda relación con las líneas de fronteras entre Estados.
 - d. Zona NAVAREA, y su delimitación no guarda relación con las líneas de fronteras entre Estados.
- 70. El sistema de Llamada Intensificada a Grupos (LIG) de Inmarsat C presta apoyo a dos servicios distintos, SafetyNET para la difusión de información sobre seguridad marítima (ISM) y:**
- a. FleetNET, para la transmisión de comunicaciones para las flotas o grupos de buques.
 - b. ShipNET, para el seguimiento de buques.
 - c. LRIT, para el seguimiento de buques a larga distancia.
 - d. AISNET, para la transmisión buque-costera de información sobre seguridad marítima en 9 GHz.

71. El Real Decreto 665/1999, por el que se regula el Registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje, se aplicará al transporte marítimo de pasajeros que realicen:

- a. Los buques de pasaje, exceptuando aquellos de gran velocidad, abanderados en España que zarpen de un puerto situado fuera de la Unión Europea con destino a un puerto no comunitario.
- b. Los buques de pasaje abanderados en España, que zarpen de un puerto situado fuera de la Unión Europea con destino a un puerto no comunitario.
- c. Las embarcaciones de recreo con menos de 12 pasajeros, cualquiera que sea el pabellón que enarboles, con origen en un puerto español y destino en un puerto situado en España o en cualquier otro Estado miembro de la Unión Europea.
- d. Los buques de pasaje, cualquiera que sea el pabellón que enarboles, con origen en un puerto español y destino en un puerto situado en España o en cualquier otro Estado miembro de la Unión Europea.

72. Tras un accidente o incidente, las investigaciones de seguridad marítima realizadas por la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos, tendrán por objeto:

- a. La determinación de culpa o responsabilidad.
- b. Evaluar correctamente los daños y costes producidos para que se realice una liquidación correcta de éstos entre el o los responsables.
- c. Realizar un correcto análisis de los accidentes e incidentes marítimos a fin de determinar sus causas, elaborando informes precisos acerca de las investigaciones y proponer medidas correctivas.
- d. Evaluar si el accidente es motivo de sanción administrativa y proceder a sancionar al responsable.

- 73. Según el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), se entiende por descarga, en relación con las sustancias perjudiciales:**
- a. El derrame directamente resultante de la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento, en instalaciones mar adentro, de los recursos minerales de los fondos marinos.
 - b. Cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento.
 - c. El derrame con objeto de efectuar trabajos lícitos de investigación científica acerca de la reducción o control de la contaminación.
 - d. Las operaciones de vertimiento según el Convenio sobre prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972.
- 74. De conformidad con la regla 12.A del Anexo I del Convenio MARPOL, ninguno de los tanques de combustible líquido tendrá una capacidad superior a:**
- a. 2000 m³.
 - b. 2500 m³.
 - c. 3000 m³.
 - d. 3500 m³.
- 75. De acuerdo con el Anexo I del Convenio MARPOL, las reglas para el trasbordo de cargas de hidrocarburos entre petroleros en el mar se aplican:**
- a. A las operaciones de buque a buque necesarias para garantizar la seguridad de un buque.
 - b. A las plataformas fijas o flotantes.
 - c. A las operaciones de toma de combustible.
 - d. A los buques de arqueo igual o superior a 150.

- 76. Conforme al Anexo II del Convenio MARPOL, las sustancias nocivas líquidas que, si fueran descargadas en el mar tras operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo leve para los recursos marinos o para la salud, son sustancias de:**
- a. Categoría X.
 - b. Categoría Y.
 - c. Categoría Z.
 - d. Categoría OS.
- 77. Las reglas del Anexo III del Convenio MARPOL serán de aplicación a:**
- a. Los buques de más de 300 GT que realicen viajes fuera de las 12 millas y que transporten sustancias perjudiciales.
 - b. Todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en bultos.
 - c. Los pertrechos y el equipo de abordó.
 - d. Todos los buques que transporten sustancias nocivas líquidas a granel.
- 78. Las reglas del Anexo IV del Convenio MARPOL serán de aplicación a:**
- a. Los buques existentes de arqueo bruto igual o superior a 300 GT.
 - b. Los buques nuevos independientemente de tonelaje y del número de personas autorizadas a transportar.
 - c. Los buques nuevos de arqueo bruto igual o superior a 400 GT.
 - d. Los buques existentes de arqueo bruto inferior a 400 GT que estén autorizados a transportar más de 10 personas a bordo.
- 79. En virtud de lo especificado en el Anexo V del Convenio MARPOL, la descarga de desechos de alimentos que se hayan pasado por un desmenuzador o triturador, solo se permitirá mientras el buque esté en ruta y tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso a menos de:**
- a. 3 millas marinas.
 - b. 12 millas marinas.
 - c. 24 millas marinas.
 - d. 200 millas marinas.

- 80. Un buque con destino un puerto situado en una zona de control de emisiones de óxidos de azufre (zona SECA definida en el Anexo VI del Convenio MARPOL), y que no haya podido adquirir fueloil reglamentario con arreglo a su plan de viaje, debe obligatoriamente:**
- a. Informar de la situación a su Administración y a la autoridad competente del puerto de origen.
 - b. Informar de la situación a su Administración y a la autoridad competente del puerto de destino.
 - c. Retrasar su viaje en espera de conseguir fueloil reglamentario antes de la salida hacia la zona SECA.
 - d. Modificar el plan de viaje para hacer escala en un puerto fuera de la zona SECA que disponga de fueloil reglamentario.
- 81. Según lo especificado en el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (LC), 1972 modificado por el Protocolo de 1996, se prohibirá el vertimiento de:**
- a. Fangos cloacales.
 - b. Material de dragado.
 - c. Buques y plataformas u otras construcciones en el mar.
 - d. Cualesquiera desechos u otras materias, con excepción de los que se enumeran en el Anexo I del propio Convenio.
- 82. De acuerdo al Protocolo sobre la prevención de la contaminación causada por vertidos desde buques y aeronaves al Convenio para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo (Convenio de Barcelona) 1976, se entiende por vertido:**
- a. La evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias efectuada desde buques y aeronaves.
 - b. La evacuación en el mar de desechos u otros materiales que sean incidentales a las operaciones normales de buques y aeronaves.
 - c. La colocación de materias para un fin distinto a su mera evacuación, siempre que dicha colocación no sea contraria a los objetivos del Convenio.
 - d. La evacuación en el mar de desechos y otras sustancias, independientemente de su procedencia.

- 83. De acuerdo con el Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar, 1969, en cuanto a las medidas que un Estado ribereño puede adoptar en alta mar, necesarias para prevenir, atenuar o eliminar una amenaza de contaminación por hidrocarburos:**
- a. Se adoptarán de manera unilateral y soberana por el Estado ribereño amenazado sin necesidad de consultar a nadie independientemente de la urgencia del caso.
 - b. En caso de extrema urgencia que exija medidas inmediatas, podrá tomar las medidas que la urgencia de la situación haya hecho necesarias, sin notificación o consultas previas o sin seguir las consultas ya iniciadas.
 - c. Requiere contar con el permiso del Secretario General de la Organización Marítima Internacional.
 - d. Requiere obligatoriamente que el Estado ribereño amenazado haya ratificado el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL).
- 84. Los buques que lleven a cabo la gestión de agua de lastre en cumplimiento de la Regla B-4 del Convenio Internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, efectuarán el cambio de agua de lastre:**
- a. Por lo menos a 200 millas de la tierra más próxima y en aguas de 200 metros de profundidad como mínimo.
 - b. Como máximo a 200 millas de la tierra más próxima y en aguas que no superen los 150 metros de profundidad.
 - c. En cualquier zona marítima, siempre que lleven un plan de gestión de agua de lastre a bordo.
 - d. En puerto.
- 85. Teniendo en cuenta lo previsto en el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo, las empresas realizarán un seguimiento de las emisiones de CO₂ a partir del 1 de enero de 2018:**
- a. De cada buque por viaje.
 - b. De la flota por año.
 - c. De cada buque, por viaje y por año.
 - d. De cada buque y por año.

- 86. Según el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, cuando un buque disponga de un certificado de la Administración Marítima en el que se haga constar que, por la gestión medioambiental del buque, por su diseño, equipos disponibles o condiciones de explotación, se generan cantidades reducidas de desechos, se aplicará una bonificación de:**
- a. Un 20% a la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques.
 - b. Un 50% a la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques.
 - c. Se aplica una fórmula que determina cada Autoridad Portuaria en función del GT del buque.
 - d. Un 20% sobre la tasa del buque (T-1).
- 87. El Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, aprobado por el Real Decreto 1695/2012, contempla dos subsistemas:**
- a. El subsistema marítimo y el subsistema territorial.
 - b. El subsistema marítimo y el subsistema costero.
 - c. El subsistema costero y el subsistema territorial.
 - d. El subsistema marítimo y el subsistema oceánico.
- 88. La Orden FOM/1194/2011, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general, establece que el Documento Único de Escala se presentará:**
- a. En la Aduana del Puerto de escala.
 - b. En la Autoridad Portuaria mediante transmisión electrónica de datos.
 - c. En la Capitanía Marítima.
 - d. En Aduanas, Capitanía Marítima y Sanidad Exterior por cualquier medio que asegure su recepción.

89. De acuerdo con el Real Decreto 1516/2007, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, la navegación de cabotaje con finalidad mercantil:

- a. Queda reservada a buques mercantes españoles y de los restantes Estados miembros de la Unión Europea y del Espacio Económico Europeo con carácter general.
- b. Está liberalizada para buques mercantes de cualquier pabellón.
- c. Está liberalizada para buques mercantes de la Unión Europea, del Espacio Económico Europeo y de los países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).
- d. Queda reservada a buques mercantes españoles y de los restantes Estados miembros de la Unión Europea y del Espacio Económico Europeo, que estén matriculados en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

90. Conforme al Reglamento general de Practicaje, ante una discrepancia profesional surgida entre el práctico y la Autoridad Portuaria sobre la posibilidad de realizar las operaciones de practicaaje en condiciones aceptables, desde la perspectiva de la seguridad:

- a. Prevalecerá el criterio del práctico.
- b. La Autoridad Portuaria recabará informe del Colegio Nacional de Prácticos y resolverá.
- c. La Autoridad Portuaria, oídas la Capitanía Marítima y la corporación de prácticos, resolverá de forma motivada la discrepancia.
- d. La Capitanía Marítima, oídas la Autoridad Portuaria y la corporación de prácticos, resolverá de forma motivada la discrepancia.

- 91. 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, ¿qué deben llevar a bordo, entre otros, las embarcaciones de recreo que naveguen en la Zona 1?**
- a. Llevarán como mínimo un chaleco salvavidas por persona autorizada.
 - b. Se proveerán chalecos salvavidas para el 110% de niños a bordo.
 - c. Llevarán un número de chalecos salvavidas equivalente al 110% del total de personas autorizadas.
 - d. Se proveerán chalecos salvavidas para niños en número mínimo al 50% del total de personas autorizadas.
- 92. A las embarcaciones de recreo no matriculadas, que antes de su adquisición sean probadas mediante la realización de actividades de exhibición en aguas interiores marítimas y mar territorial sobre los que España ejerce su soberanía, se les otorga:**
- a. Certificado de registro español-permiso de navegación.
 - b. Certificado de inspección de buques.
 - c. Certificado de construcción por unidades.
 - d. Permiso temporal de navegación.
- 93. Conforme a la Ley de Navegación Marítima, la presencia de práctico a bordo:**
- a. Exime al oficial de guardia de sus deberes en relación con la seguridad de la navegación.
 - b. No sustituye la superior autoridad del capitán en lo referente al gobierno y dirección náutica.
 - c. Sustituye la autoridad del capitán en lo referente al gobierno y dirección náutica si así lo acuerdan entre ambos.
 - d. En zona de practica obligatorio, siempre sustituye la autoridad del capitán, pero solo en lo referente al gobierno y la dirección náutica.

- 94. Según la Ley de Navegación Marítima, cuando durante la navegación o desde la costa se salvasen bienes de propiedad desconocida:**
- a. Pasarán a ser propiedad del salvador si su importe es menor de cinco mil euros.
 - b. Pasarán a ser propiedad del salvador siempre que el salvamento se haya producido en alta mar.
 - c. El salvador deberá comunicarlo a la capitanía marítima en el primer puerto de escala.
 - d. El salvador está obligado a comunicarlo a la Armada en el primer puerto de escala.
- 95. En cuanto a la suscripción del seguro o garantía financiera, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 1892/2004, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos:**
- a. Los propietarios de buques que transporten más de 2000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento tendrán que suscribir un seguro o una garantía financiera que cubra su responsabilidad por los daños causados por la contaminación.
 - b. Los propietarios de buques debidamente matriculados y abanderados en España no necesitan suscribir dicho seguro.
 - c. Los propietarios de buques debidamente matriculados y abanderados en España no necesitan suscribir dicho seguro o garantía financiera si no navegan fuera del mar territorial.
 - d. Los propietarios de buques extranjeros que naveguen por aguas interiores españolas deberán suscribir el seguro obligatoriamente con una entidad establecida en España.

96. El principal objetivo del Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FUND), 1992 y el Protocolo de 2003 relativo al Convenio es constituir un fondo para:

- a. Indemnizar a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación en todos los casos.
- b. Indemnizar a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación en la medida en que la protección establecida por el Convenio Bunkers 2001, resulte insuficiente.
- c. Indemnizar a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación en la medida en que la protección establecida por el Convenio de Responsabilidad Civil (CLC) 1992, resulte insuficiente.
- d. Indemnizar a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación por otros hidrocarburos no incluidos en los convenios CLC y BUNKERS.

97. El Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS) 2001, se aplica exclusivamente a los daños debidos a contaminación ocasionados en:

- a. El territorio de un Estado Parte sin incluir los espacios marítimos.
- b. El territorio y mar territorial de un Estado Parte, pero excluyendo la zona económica exclusiva.
- c. El territorio, mar territorial, en la zona económica exclusiva de un Estado Parte, así como en el alta mar colindante.
- d. El territorio, mar territorial y en la zona económica exclusiva de un Estado Parte, así como a las medidas preventivas, donde quiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños.

- 98. El certificado acreditativo de la cobertura contemplado en el Real Decreto 1616/2011, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de derecho marítimo:**
- a. Será exigido por las capitanías marítimas a los capitanes de buques que, obligados a llevarlo, entren a puerto español.
 - b. Solo se exigirá durante las inspecciones del Memorándum de Entendimiento de Paris.
 - c. Solo podrán ser exigidos a los buques españoles.
 - d. Hay obligación de llevarlo, pero no de presentarlo.
- 99. Según el Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (SUA), se entiende por “arma BQN”:**
- a. Las armas químicas, las armas biológicas y las armas nucleares u otros dispositivos nucleares explosivos.
 - b. Las armas químicas y los explosivos que no sean nucleares.
 - c. Las armas nucleares exclusivamente.
 - d. Las armas biológicas y las armas de fuego.
- 100. De conformidad con el Reglamento del procedimiento sancionador de las infracciones en el ámbito de la Marina Civil aprobado por el Real Decreto 1772/1994, será competente para acordar la iniciación del procedimiento sancionador, relativo a infracciones graves:**
- a. El Subdelegado del Gobierno.
 - b. El Capitán Marítimo.
 - c. El Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima.
 - d. El Secretario General de Transporte.