



Sociedad de Salvamento  
y Seguridad Marítima

**APELLIDOS Y NOMBRE:**

**DNI:**

## **PRUEBAS SELECTIVAS DE ACCESO A PLAZAS DE CONTROLADOR (2015)**

### **BÚSQUEDA Y RESCATE**

1. El acrónimo en inglés de Centro coordinador de salvamento es:
  - A. SAR.
  - B. CRC.
  - C. RCC.
  
2. Denominamos probabilidad de éxito de una búsqueda SAR a:
  - A. La probabilidad de que se encuentre el objeto de la búsqueda.
  - B. La probabilidad de que el objeto de la búsqueda esté contenido dentro de los límites de un área.
  - C. Probabilidad de que se detecte el objeto de la búsqueda.
  
3. Ante un derrame de hidrocarburo en alta mar o aguas internacionales acorde a lo establecido por el Convenio de las Naciones Unidas del Derecho del Mar, cuál de las siguientes acciones es la más apropiada:
  - A. Vigilancia, seguimiento y predicción.
  - B. Recogida y contención.
  - C. Contención.
  
4. Algunos de los deberes del coordinador en el lugar del siniestro son:
  - A. Coordinar y movilizar recursos de otros centros coordinadores de salvamento.
  - B. Atender a los posibles afectados en tierra.
  - C. Coordinar las operaciones de todos los medios SAR en el lugar del siniestro.
  
5. Datum area o área de referencia es:
  - A. El área donde hay una mayor densidad de buques en navegación
  - B. El área en que se estima que es más probable que se encuentre el objeto de la búsqueda.
  - C. El área donde se concentran un mayor número de medios SAR.



6. Todo buque que reciba un mensaje de socorro reunirá dentro de lo posible la siguiente información:

- A. Situación geográfica de la nave.
- B. Número de personas a bordo.
- C. Las dos anteriores entre otras.

7. En 1979 una conferencia convocada por la OMI en Hamburgo aprobó el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio SAR). Su propósito fue:

- A. Establecer los costes que se podrían imputar durante una operación SAR.
- B. Elaborar un plan SAR internacional de manera que, independientemente del lugar donde ocurría el accidente, el salvamento de las personas en peligro sería coordinado por un organismo SAR.
- C. Repartir el fondo internacional SAR.

8. En los mensajes NAVTEX, el carácter técnico B2, (carácter indicador de asunto), B2=D indica:

- A. Información SAR, avisos de ataques piratas, tsunamis y otros fenómenos naturales.
- B. Radioavisos náuticos.
- C. Pronósticos meteorológicos.

9. Denominamos zona marítima A1:

- A. Zona marítima comprendida en el ámbito de cobertura de, como mínimo, una estación costera de ondas hectométricas (MF).
- B. Zona marítima comprendida en el ámbito de cobertura de, como mínimo, una estación costera de ondas métricas (VHF).
- C. Zona que abarca aguas costeras a menudo comprendidas dentro de los límites jurisdiccionales de una Autoridad portuaria.

10. El acrónimo en inglés de la llamada intensificada a grupos, es:

- A. IGC (Intensify group call).
- B. PTT (press to talk).
- C. EGC (Enhanced group call).



11. El acrónimo en inglés TMAS se corresponde a:
- A. Tele Medical Advice Service.
  - B. Telephone Maritime Assistance System.
  - C. Temporary Maritime Assistance Service.
12. El sistema de identificación automática, (AIS), proporciona información sobre:
- A. Información meteorológica y avisos de temporal.
  - B. Identidad del barco y tipo, posición, rumbo, velocidad, entre otros datos.
  - C. Las dos anteriores son correctas.
13. Debe asumir las funciones de Coordinador en el lugar del siniestro:
- A. El centro de coordinación de salvamento marítimo.
  - B. El primer helicóptero disponible.
  - C. El primer medio en llegar a las inmediaciones del suceso SAR hasta que el coordinador de misión SAR designe a uno.
- 14.Cuál de las siguientes afirmaciones no es correcta. Los buques sin gobierno exhibirán:
- A. Tres luces rojas todo horizonte en línea vertical, o un cilindro.
  - B. Dos luces rojas todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible.
  - C. Dos bolas o marcas similares en línea vertical, en el lugar más visible.
15. Un PAN PAN, es:
- A. Un mensaje de seguridad.
  - B. Un mensaje de socorro.
  - C. Un mensaje de urgencia.
16. La búsqueda en cuadrado expansivo es el método de búsqueda más eficaz cuando:
- A. Ha desaparecido un buque o una aeronave sin dejar rastro a lo largo de una derrota conocida.
  - B. Se utiliza para buscar en un área grande cuando la situación de los supervivientes es incierta.
  - C. Cuando se sabe que el objeto de la búsqueda está situado dentro de unos límites relativamente próximos.



17. Se denomina Probabilidad de contención a:

- A. La probabilidad de que el objeto de la búsqueda esté contenido dentro de los límites de un área, subárea o la célula de una cuadrícula.
- B. La probabilidad de que una unidad de rescate pueda contener a todos los supervivientes.
- C. Esta denominación no se utiliza en búsqueda y salvamento marítimo.

18. Los sistemas de notificación para buques:

- A. Contribuyen a la seguridad de la vida humana en la mar.
- B. No son obligatorios en ningún caso.
- C. Se implantan solamente en los estrechos internacionales.

19. Al recibir un socorro vía DSC CH-70 en zona SAR de responsabilidad española, las estaciones barco receptoras del socorro deberán:

- A. Acusarán recibo inmediatamente vía DSC.
- B. Las estaciones barco no acusarán recibo a un socorro en DSC, podrán dar acuse por radioteléfono en la frecuencia asociada y pueden retransmitir el socorro vía DSC dirigido a la costera.
- C. No acusarán recibo y retransmitirán el socorro a todos los barcos.

20. Son dispositivos de localización y radio recalada:

- A. SART, EPIRB.
- B. AIS-SART y la frecuencia en 121,5 Mhz procedente de una RLS.
- C. Las dos anteriores.

21. Se puede definir una NAVAREA como:

- A. Área o zona geográfica marítima de responsabilidad SAR asignada a un país con el fin de coordinar la respuesta en búsqueda y salvamento.
- B. Área o zona geográfica marítima establecida, con el propósito de coordinar la transmisión de radioavisos náuticos.
- C. Área o zona geográfica marítima establecida con el propósito de coordinar la transmisión de pronósticos meteorológicos y avisos de temporal.



22. Long Range Identification and Tracking, LRIT, es:

- A. Recepción automática de información sobre seguridad marítima a bordo de los buques acorde a lo dispuesto en el SOLAS 74.
- B. Equipo a bordo que transmite automáticamente información en intervalos de 6 horas, conteniendo entre otros datos, identidad del barco, posición, día y hora de la posición. Los barcos que operen exclusivamente en zona A1 y equipados con AIS no están obligados a llevar el equipo.
- C. Dispositivo a bordo de las unidades de salvamento para comunicaciones por radiotelefonía en el lugar del siniestro.

23. El servicio Navtex y el servicio SafetyNet permiten a los barcos:

- A. Recepción de alertas de socorro en 406 Mhz.
- B. Intercambio de información entre barcos.
- C. Recepción automática de ISM a bordo acorde a lo dispuesto en el SOLAS.

24. Un buque de entrada en el DST de Finisterre reporta transportar IMO 3, ¿qué clase de mercancía peligrosa se trata?:

- A. Materiales radiactivos.
- B. Líquidos inflamables.
- C. Sólidos inflamables.

25. Cuando un buque o aeronave adquiere conocimiento de un suceso SAR directamente, debe alertar:

- A. Al centro de coordinación responsable del área.
- B. A su armador.
- C. No tiene obligación de alertar a ninguno si no lo considera necesario.

26. Las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas (las "Frases") han sido recopiladas para:

- A. Contribuir al logro de una mayor seguridad de la navegación y a un mejor manejo del buque.
- B. Normalizar el lenguaje utilizado en las comunicaciones destinadas a la navegación en la mar, en los accesos a los puertos, en las vías navegables y en los puertos, así como a bordo de los buques que tengan tripulaciones multilingües, y ayudar a las instituciones de formación marítima a cumplir estos objetivos.
- C. Las dos son correctas.



27. En la observación visual de una contaminación, el código utilizado para estimar el volumen de hidrocarburo en la superficie del agua en base a la apariencia/color se denomina:

- A. Código de apariencia del Acuerdo de Bonn.
- B. Weathering.
- C. Código REMPEC.

28. A la distancia entre trayectorias adyacentes se le denomina:

- A. Distancia de barrido.
- B. Separación entre trayectorias.
- C. Desvío.

29. Uno de los factores que deberá considerarse para decidir el tipo de configuración de búsqueda es:

- A. Extensión del área de búsqueda.
- B. Tamaño de la nave en peligro.
- C. Las dos anteriores.

30. El único organismo internacional reconocido para elaborar directrices, criterios y reglas internacionales aplicables a los sistemas de organización del tráfico marítimo es:

- A. La Asociación Internacional de Señalización Marítima.
- B. La Organización Marítima Internacional.
- C. La Asociación Internacional de Radiocomunicaciones.

31. El alcance del NAVTEX es generalmente:

- A. No tiene limitación en distancia.
- B. Depende de la antena receptora ubicada en el barco.
- C. Zona A2, 250 millas náuticas o el determinado por la Administración.



32. Un SAR SURPIC (surface picture), es una herramienta que permite:
- A. Nomenclatura utilizada en la cartografía normalizada para designar áreas reservadas de ejercicios militares.
  - B. Mostrar la posición de los barcos susceptibles de ser desviados dentro de un área circular centrada en la posición del barco en peligro para un radio determinado.
  - C. Un radioaviso SAR con prioridad importante.
33. La probabilidad de éxito es la probabilidad de encontrar al objeto de la búsqueda y se expresa, como:
- A. La deriva total por el ancho de barrido.
  - B. Relación entre el esfuerzo de búsqueda y el área en que se realiza.
  - C. La probabilidad de detección por la probabilidad de contención.
34. La radiobaliza de localización de siniestros marítimos por satélite se denomina:
- A. NAVTEX.
  - B. RLS (EPIRB).
  - C. ELT.
35. En el SMCP, (Standard Marine Communication Phrases), el indicador de mensaje "INFORMATION", indica:
- A. Indica que el emisor del mensaje que sigue tiene intención de influir en la actuación de otros invocando una regla.
  - B. Indica que el emisor del mensaje que sigue tiene intención de recomendar un determinado comportamiento a otro.
  - C. Indica que el mensaje que sigue se limita a explicar hechos y situaciones observadas, etc.
36. Los tres primeros números del MMSI de una estación barco (número de identificación del servicio móvil marítimo), indican:
- A. El número de radiobalizas a bordo.
  - B. El país de origen o registro del barco.
  - C. La zona de despacho del barco.



37. Cuando un Centro de coordinación de salvamento recibe una alerta de socorro en otra zona SAR:

- A. Transferirá las responsabilidades a otro Centro de coordinación siempre que exista uno en condiciones de prestar ayuda.
- B. Coordinará la ayuda a la unidad necesitada de socorro sin necesidad de informar a otro centro de coordinación.
- C. No tiene obligación de tomar ninguna acción.

38. El sistema INMARSAT tiene como límite geográfico:

- A. No tiene limitación, es de cobertura global.
- B. 70 grados de latitud norte y sur.
- C. 45 grados de latitud norte y sur.

39. Los capitanes de buques y los pilotos al mando de aeronaves:

- A. Notificarán su situación al sistema SAR si lo creen conveniente.
- B. Notificarán al sistema SAR después de agotar sus propios recursos de búsqueda y salvamento.
- C. No deberán demorar la notificación al sistema SAR si se enfrentan, o creen probable que se enfrenten, a un problema.

40. La configuración de búsqueda a lo largo de la derrota se utiliza cuando:

- A. Ha desaparecido una aeronave o un buque sin dejar rastro a lo largo de una derrota conocida.
- B. No se conoce el puerto de salida.
- C. La velocidad del buque supera los 20 nudos.

41. El informe que envía el coordinador en el lugar del siniestro al coordinador de la misión de búsqueda y salvamento o el coordinador de la misión de salvamento a los organismos interesados se denomina:

- A. Informe general de la emergencia (SITEMERG).
- B. Informe sobre la situación (SITREP).
- C. Informe general de incidencias (SITINC).





42. La separación entre medios de búsqueda se optimizará para:
- A. Minimizar el tiempo de búsqueda sin tener en consideración factores de seguridad.
  - B. Que no se originen problemas de comunicación vía VHF.
  - C. Que exista siempre una separación segura entre los distintos medios de búsqueda.
43. Durante una operación SAR se conoce como esfuerzo de búsqueda:
- A. A las horas de actividad de las tripulaciones.
  - B. Área cubierta efectivamente por un medio de búsqueda dentro de la subárea que se le ha asignado.
  - C. A la velocidad a la que se realiza la búsqueda.
44. El Coordinador en el lugar del siniestro es designado por:
- A. El centro de gestión de crisis.
  - B. El capitán del buque.
  - C. El Coordinador de misión SAR.
45. Durante una operación con helicóptero, las decisiones sobre la seguridad de la aeronave corresponden:
- A. Al Comandante de la aeronave.
  - B. Al capitán del buque.
  - C. Al Coordinador de misión.
46. Los buques que utilicen un dispositivo de separación del tráfico deberán:
- A. Navegar en la vía de circulación apropiada, siguiendo la dirección general de la corriente del tráfico indicada para dicha vía;
  - B. En lo posible, mantener su rumbo fuera de la línea de separación o de la zona de separación de tráfico;
  - C. Las dos anteriores.



47. El Servicio Internacional SafetyNET, es:

- A. La transmisión coordinada y recepción automática de información sobre seguridad marítima en la frecuencia de 518 Khz, en inglés.
- B. La transmisión coordinada y recepción automática de información sobre seguridad marítima a través del sistema de llamada intensificada a grupos de Inmarsat, en inglés.
- C. Sistema que permite la monitorización y el seguimiento de los buques en navegación en zona A3.

48. El centro internacional radio médico tiene su oficina central en:

- A. Londres.
- B. Roma.
- C. Lisboa.

49. Cuando un centro de coordinación de salvamento marítimo moviliza un buque mercante para participar en una operación de búsqueda, ¿rige plenamente el Reglamento internacional para prevenir los abordajes?:

- A. Sí.
- B. No.
- C. Depende del caso.

50. De las disposiciones técnicas del Convenio Internacional para la Protección de la Vida Humana en la Mar (SOLAS) el capítulo que trata sobre los servicios de búsqueda y salvamento es el:

- A. Capítulo IV Radiocomunicaciones.
- B. Capítulo IX Gestión de la seguridad operacional de los buques.
- C. Capítulo V Seguridad de la navegación.