| NUMERO | PREGUNTA | ALTA | ALTB | ALTC | ALTD |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | EL COLREG-72 ESTABLECE QUE LA LUZ DE ALCANCE ES LA LUZ BLANCA LO MAS CERCA POSIBLE DE POPA, ARCO DE VISIBILIDAD DE 135º DE FORMA QUE SEA VISIBLE EN 275º DESDE LA POPA PARA CADA BANDA. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 2 | CUANDO SE USE EL RADAR COMO AYuDA A LA NAVEGACIóN LOS CAMBIOS DE RUMBO Y/ O VELOCIDADES CUANDO SE TENGA UN BUQUE EN LA PANTALLA DEBERAN SER. | FRANCOS Y TAN POCOS COMO SEA POSIBLE | PEQUEÑOS Y SUCESIVOS | RAPIDOS Y FURIOSOS | LENTOS Y RAPIDOS |
| 3 | EL SOBREVIVIENTE RESCATADO DE AGUAS FRIAS DEBERA SER DESVESTIDO INMEDIATAMENTE Y SER PUESTO EN UN BAÑO CALIENTE CERCA DE 45º. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 4 | EL PQS ES LA COMBINACIóN BASE DE. | BICARBONATO SÓDICO | GAS METILICO | BICARBONADO ESPUMANTE | SAL SÓDICA EN POLVO |
| 5 | TODOS LOS BUQUES TANQUES PROVISTOS DE UN SISTEMA FJO DE ..... LLEVARAN UN SISTEMA DE INDICACIÓN DEL ESPACIO VACIO EN TANQUES CERRADOS. | LAVADO CON CRUDOS | SEPARADOR DE HIDROCARBUROS | GAS INERTE | LAVADO CON ESPUMA |
| 6 | ES MAS SEGURO QUE EL BUQUE AVERIADO, NAVEGUE DANDO ATRAS SI LA AVERIA ES EN PROA | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 7 | CUANDO UN BILL OF LADING ES EMITIDO SOBRE LA BASE DE UNA PÓLIZA DE FLETAMENTO PRE EXISTENTE, QUÉ DOCUMENTO PRIMA EN EL RECLAMO DE DAÑOS A LAS MERCANCIAS ENTRE LAS MISMAS PARTES | EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE | EL CONTRATO DE COMPRA VENTA | LA FACTURA COMERCIAL | LA PÓLIZA DE FLETAMENTO |
| 8 | INDIQUE UD QUE MANIOBRA DEBE HACER SI SU BUQUE SE ENCUENTRA DE VUELTA ENCONTRADA CON OTRO BUQUE EN RUMBOS QUE LOS LLEVARIAN A UNA COLISIÓN | CAIGO A BABOR | CAIGO A ESTRIBOR | CONTINUO CON MI RUMBO ESPERANDO QUE EL OTRO CAMBIE DE RUMBO | PARO MAQUINAS Y ESPERO QUE EL OTRO PASE |
| 9 | SI LA CARGA LLEGA DAÑADA EN UN CONTENEDOR CONSOLIDADO EN TÉRMINOS FCL, QUIÈN SERA EL RESPONSABLE DE LOS DAÑOS | EL TRANSPORTISTA | EL EMBARCADOR. | EL CONSIGNATARIO DE LA CARGA | EL VENDEDOR |
| 10 | INDICAR 2 RAZONES POR LOS CUALES DEBEMOS RESCATAR LO MAS PRONTO POSIBLE A UN PESCADOR QUE HA CAIDO AL AGUA. | PUEDA TOMAR MUCHA AGUA | PUEDA CAER EN UNA RED | PUEDA SUFRIR HIPOTERMIA Y/O ATACADO POR ANIMALES | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 11 | EL 2DO OFICIAL DE MAQUINAS ESTA FACULTADO PARA DIRIGIR LA SM DE BUQUES PESQUEROS PROPULSADOS POR MOTOR CUYA POTENCIA NO SOBREPASA LOS ..... KW | 750 | 1,150 | 1,750 | 1,500 |
| 12 | EN LOS BUQUES DE CARGA DE ARQUEO BRUTO IGUAL O SUPERIOR A 1000 TNS SE PROVEERAN MANGAS CONTRA INCENDIOS A RAZÒN DEPOR CADADE ESLORA DEL BUQUE, Y UNA DE RESPETO, PERO EN NINGÚN CASO SERA SU NÚMERO INFERIOR A | 2 ; 50 MT ; 7 | 2 ; 40 MT ; 6 | 3 ; 50 MT ; 7 | 1 ; 30 MT ; 5 |
| 13 | EL ANEXO V DEL MARPOL ENTRÓ EN VIGOR EL AÑO 1981 | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 14 | LAS DECLARACIONES MARITIMAS DE SANIDAD ES EL DOCUMENTO QUE CONFECCIONA | LA AGENCIA MARITIMA | EL CAPITAN DEL BUQUE | EL MINISTERIO DE SALUD | AUTORIDAD SANITARIA DEL PUERTO |
| 15 | INDICAR LA AUTORIDAD QUE NUNCA PARTICIPARIA DE UNA RECEPCIÓN DE NAVES | MINISTERIO DE SALUD | MINISTERIO DE DEFENSA | MINISTERIO DEL INTERIOR | MINISTERIO DE TRABAJO |
| 16 | TRANSPONDER ES UN EQUIPO RECEPTOR/ TRANSMISOR PARA AYUDA DA LA LOCALIZACION DE NAVES EN EMERGENCIA. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 17 | LOS OFICIALES DE PESCA SON | CAPITAN, PILOTO E INGENIERO | CAPITÀN DE PESCA, PRIMER OFICIAL DE PESCA, SEGUNDO OFICIAL DE PESCA | PRIMER OFICIAL DE MÀQUINAS, SEGUNDO OFICIAL DE MÀQUINAS | B Y C SON CORRECTAS |
| 18 | EN ALTA MAR, QUE NORMAS SON LAS QUE APLICAN | LAS NORMAS DE LA PAIS RIBEREÑO | LAS NORMAS DE DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO | LAS NORMAS DE DERECHO LABORAL | TODAS LAS ANTERIORES |
| 19 | EL SISTEMA DE GAS INERTE INERTIZA LOS TANQUES DE CARGA VACIOS, DEBIDO A QUE REDUCE EL CONTENIDO DE OXIGENO DE LA ATMOSFERA DE CADA TANQUE A UN NIVEL EN QUE LA COMBUSTIóN NO SEA POSIBLE. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 20 | ESTAS BOMBAS PODRAN SER CONSIDERADAS COMO BOMBAS CONTRA INCENDIOS, SIEMPRE QUE NO SE UTILICEN NORMALMENTE PARA BOMBEAR COMBUSTIBLES . | BOMBAS SANITARIAS, DE LASTRE, DE SENTINA Y DE SERVICIOS GENERALES | BOMBAS DE CEBADO, DE ACHIQUE, SANITARIAS, Y DE SVC GENERALES | BOMBAS DE ALCOHOL, DE LASTRE, DE ACHIQUE Y DE SENTINA | BOMBAS DE LASTRE, DE ACHIQUE, DE CEBADO Y DE SENTINA |
| 21 | EL CAPITAN ES RESPONSABLE DE ARRIAR EL BOTE SALVAVIDAS AL AGUA POR LO MENOS UNA VEZ CADA | 2 MESES | 3 MESES. | 4 MESES | 5 MESES |
| 22 | DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO ES EL CONJUNTO DE NORMAS JURIDICAS Y PRINCIPIOS QUE REGULAN LAS RELACIONES Y SITUACIONES JURIDICAS DE LAS | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 23 | EL OBJETIVO DEL CóDIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES ES RESOLVER SITUACIONES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD EN LA NAVEGACIóN Y ESPECIALMENTE CUANDO SURGEN DIFICULTADES CON EL IDIOMA. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 24 | CUAL ES EL ORGANO RECTOR DEL LA OMI | TRIBUNAL DE LA HAYA | OEA | ONU | LA ASAMBLEA. |
| 25 | LA DOCTRINA DEL "PRIVITY" SIGNIFICA. | QUE EL CLUB CUBRE TODA PERDIDA PROVOCADA POR NEGLIGENCIA DEL MIEMBRO | QUE EL CLUB SÓLO CUBRE LAS RESPONSABILIDADES QUE EL CLUB HA PREVISTO EN SUS REGLAS | QUE NO CUBRE PERDIDA QUE HAYAN SIDO CULPA DEL MIEMBRO | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 26 | EL EFECTO EXTENSIVO DE LA INSCRIPCIÓN EN LOS REGISTROS PÚBLICOS ES | ENTRE LAS PARTES CUYOS DERECHOS SE VEN INVOLUCRADOS | ERGA OMNES. | NO GUARDAN MAYORES EFECTOS YA QUE LOS REGISTROS PÚBLICOS SOLO TIENEN CARACTER REFERENCIAL | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 27 | EL ANEXO II DEL CONVENIO MARPOL 73/78, ADEMAS DE ESTABLECER VERDADEROS CRITERIOS DE DESCARGA, CERTIFICADOS Y SISTEMAS DE AGOTAMIENTO EFICIENTE, CONSIDERA SEGÚN SU PELIGROSIDAD A CATEGORIAS DE SUBSTANCIAS, Y SEGÚN SU GRADO DE PROTECCIÓN A TIPOS DE BUQUES | 2 / 3 | 3 / 4 | 3 / 2 | 4 / 3 |
| 28 | EN CONCORDANCIA CON EL CONVENIO MARPOL 73/78 EL CAPITAN ENVIARA EL OPORTUNO INFORME FACILITANDO LOS PORMENORES Y DESCRIPCIÓN CON LA MAXIMA AMPLITUD POSIBLE EN EL SIGUIENTE CASO DE CONTAMINACIÓN | UNA DESCARGA DE BASURA O DE SUSTANCIAS DE LIFBOARD | UNA DESCARGA EN EL MAR DE SUSTANCIAS PERJUDICIALES QUE SE TRANSPORTAN EN BULTOS | A Y B SON CORRECTAS | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 29 | EL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL 73/78, ESTABLECE UN CRITERIO DE DESCARGAS MINIMAS PERMITIDAS, EXIGENCIAS ADICIONALES OPERACIONALES Y DE EQUIPAMIENTO ABORDO, Y CONTIENE EXIGENCIAS PARA TODOS LOS BUQUES, QUE BASICAMENTE SON. | CERTIFICADO, LIBRO DE REGISTRO DE HIDROCARBUROS, FILTRADORES, SISTEMA DE MONITOREO Y TANQUERAS DE RESIDUO | CERTIFICADO, LIBRO DE BITACORA, BOMBAS DE SUCCIÓN, FILTROS Y TANQUES DE RESIDUO | CERTIFICADO, LIBRO DE VISITAS, BOMBAS DE CEBADO, FILTROS Y TANQUES DE RESIDUO | CERTIFICADO, LIBRO DE REGISTRO DIARIO, SERPENTINES, CORRIENTE ALTERNA Y TUBERIA DE SUCCIÓN |
| 30 | EL SISTEMA DE GAS INERTE DEBE MANTENER LA ATMÓSFERA EN TODA PARTE DE TODO TANQUE DE CARGA DE MANERA QUE SU CONTENIDO DE OXIGENO NO EXCEDA DEL %DEL VOLUMEN TOTAL | 1% | 8% | 2% | 15% |
| 31 | EN CONCORDANCIA CON EL CONVENIO MARPOL 73/78 EL CAPITAN ENVIARA EL OPORTUNO INFORME FACILITANDO LOS PORMENORES Y DESCRIPCIÓN CON LA MAXIMA AMPLITUD POSIBLE EN EL SIGUIENTE CASO DE CONTAMINACIÓN. | UNA DESCARGA EFECTUADA MIENTRAS EL BUQUE ESTÈ OPERANDO DE HIDROCARBUROS O DE SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS A GRANEL | UNA DESCARGA EFECTUADA MIENTRAS EL BUQUE SE ENCUENTRA EN MUELLE EN DESCARGA DE BULTOS ELECTRÓNICOS | A Y B SON CORRECTAS | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 32 | IMPLICA LA REVISIóN GERENCIAL DEL SISTEMA DE GESTIóN UNA VERIFICACIóN DE LA EFECTIVIDAD DEL SISTEMA DE GESTIóN. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 33 | SEGUN CODIGO ISPS, SE DEBE DESIGNAR A BORDO UNA PERSONA DENOMINADA. | PORT OFFICER | COMPANY COLABORADOR OFFICER | SHIP SECURITY OFFICER | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 34 | QUÉ ETAPA DE EVOLUCIÓN ES AQUELLA EN QUE LINEAS NAVIERAS REGULARES QUE YA COMPARTEN UNA POLITICA COMÚN DE FLETES Y RACIONALIZACIÓN DEL SERVICIO, Y ADEMAS, TIENEN ACUERDOS PARA COMPARTIR SERVICIOS COMERCIALES, TÉCNICOS Y OPERATIVOS, ASEGURAN CON AGENTES INTERNACIONALES DE CARGA, UN SUMINISTRO PERMANENTE DE ÉSTA PARA SU TRANSPORTE EN SUS BUQUES | ASOCIACIÓN EN PARTICIPACIÓN | ALIANZA ESTRATÉGICA | CONSORCIO | CONFERENCIA |
| 35 | PARA EL ACTO DE RECEPCIÓN LAS NAVES PRESENTARAN LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS. | DECLARACIÓN GENERAL, SOPER, ROL DE TRIPULACIÓN, LISTA DE PASAJEROS | DECLARACIÓN GENERAL, MANIFIESTO DE CARGA, ROL DE TRIPULACIÓN, LISTA DE CORREO | DECLARACIÓN GENERAL, MANIFIESTO DE CARGA, ROL DE TRIPULACIÓN, LISTA DE PASAJEROS | LICENCIAS, CERTIFICADOS, CONTRATOS Y REGLAMENTOS |
| 36 | EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (IOPP) ES OBLIGATORIO PARA LOS BUQUES PETROLEROS > TRB U OTROS BUQUES >TRB | >200 TRB / >400 TRB | >200 TRB / >800 TRB | >100 TRB / >300 TRB | >150 TRB / >400 TRB. |
| 37 | CUAL ES EL ÓRGANO DE LA OMI QUE CUMPLE FUNCIONES DE ASESORAMIENTO PARA ASISTENCIA TÉCNICA A LOS PAISES EN DESARROLLO | EL COMITÉ DE ASISTENCIA TÉCNICA | EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARITIMA | EL CONSEJO | EL COMITÉ DE COOPERACIÓN TÉCNICA |
| 38 | POR QUÉ TIENE VALIDEZ EN EL DERECHO INTERNACIONAL LA DECLARACIÓN PERUANA DE LAS 200 MILLAS | POR CUANTO, ES LA EXPRESIÓN DE LA SOBERANIA DE NUESTRO PAIS | POR CUANTO, NO AFECTA DERECHO DE TERCEROS | POR CUANTO, REIVINDICA UNA POSESIÓN CONSTANTE E ININTERRUMPIDA DEL MAR QUE LO LIMITA | TODAS LAS ANTERIORES |
| 39 | EL SISTEMA DEBERA PODER SUMINISTRAR GAS INERTE A LOS TANQUES DE CARGA A RAZÓN DE POR LO MENOS UN DEL RÉGIMEN MAXIMO DE CAPACIDAD DE DESCARGA DEL BUQUE, EXPRESADO EN TÉRMINOS VOLUMÉTRICOS | 75% | 100% | 15% | 125% |
| 40 | CUANDO A CONSECUENCIA DE UN DERRAME SE CAUSAN DAÑOS MEDIOAMBIENTALES COMO CONSECUENCIA DE LA CARENCIA DE UNA SEÑALIZACIÓN ADECUADA EN EL PUERTO Y EL ARMADOR NO TIENE COBERTURA ASEGURATIVA. | SE LE PROCESA PENALMENTE | EL ARMADOR DEBE RESPONDER HASTA EL LIMITE PREVISTO EN EL CLC 92 | SE APLICA EL FONDO, EN LOS CASOS EN QUE EL PAIS AFECTADO LO HAYA SUSCRITO | SE EMBARGA EL BUQUE Y SE REMATA PARA PAGAR LOS DAÑOS MEDIOAMBIENTALES |
| 41 | LOS MOTORISTAS DE PESCA, SON. | PRIMER MOTORISTA, SEGUNDO MOTORISTA, TERCER MOTORISTA | MOTORISTA DE 1RA, MOTORISTA DE 2DO | MOTORISTA DE 1RA, MOTORISTA DE 2DO, MOTORISTA DE 3RA | MOTORISTA DE PESCA DE 1RA, 2DO Ó 3RA |
| 42 | EL DIARIO DE BITACORA ES IMPORTANTE PORQUE ES EL ÚNICO DOCUMENTO EN EL QUE SE REGISTRA DE MANERA OFICIAL TODOS LOS ACONTECIMIENTOS DE ABORDO DURANTE SU PERIODO DE ACTIVIDAD Y EN CASO NECESARIO ES TOMADO COMO FUENTE PRINCIPAL DE CONSULTA PARA CUALQUIER JUICIO O INVESTIGACIÓN. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 43 | LA FUNCIÓN QUE LE COMPETE A LA CAPITANIA DE PUERTO CUANDO RECIBE UNA NAVE CAUSANTE DE CONTAMINACIÓN ES | DETENCIÓN DE LA NAVE CAUSANTE DE LA CONTAMINACIÓN | INVESTIGAR LOS CAUSALES DE LA CONTAMINACIÓN | IMPONER MULTA A LA NAVE CAUSANTE DE LA CONTAMINACIÓN | TODAS LAS ANTERIORES |
| 44 | CUALES SON LAS CONSECUENCIAS DE LA LIBERTAD DE LOS MARES | LIBERTAD A LA NAVEGACIÓN | LIBERTAD A LA PESCA | LIBERTAD AL TENDIDO DE CABLES SUBMARINOS | TODAS LAS ANTERIORES |
| 45 | EL SUB COMITÉ (BCG) COMPRENDE AL | SUB COMITÉ DE CARGA PELIGROSA | SUB COMITÉ DE TRANSPORTE DE LIQUIDOS Y GASES A GRANEL | SUB COMITÉ DE LINEA DE MAXIMA CARGA | SUB COMITÉ DE LINEA DE CARGA |
| 46 | QUÉ PUEDE HACER UN SUPERVIVIENTE QUE SE ENCUENTRA EN EL MAR, SIN CHALECO SALVAVIDAS. | ROGAR A DIOS POR SOBRE TODAS LAS COSAS | ARREPENTIRSE DE TODOS SU PECADOS | MANTENERSE A FLOTE CON LA ROPA O ARTEFACTO FLOTANTE | GRITAR PIDIENDO AUXILIO |
| 47 | EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE EQUIPOS DEL BUQUE ES SIEMPRE OTORGADO POR | AMERICAN BUREAU OF SHIPPING | AUTORIDAD MARITIMA | NATIONAL CARGO BUREAU | OMI |
| 48 | CON RESPECTO AL BUQUE MISMO, LA SEGURIDAD MARITIMA ANALIZA Y ESTABLECE NORMAS PARA GARANTIZAR QUE TENGA UN DISEÑO ADECUADO RESPECTO A SU ESTABILIDAD, ESTANQUEIDAD, SU EQUIPO ABORDO ES APROPIADO (INSTALACIONES ADECUADAS) Y SU ESTADO GENERAL Y MANTENIMIENTO SEA OPERATIVO Y ADECUADO. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 49 | INDICAR 2 EQUIPOS PARA LA PROTECCIÓN DEL PERSONAL EN LA ACCIÓN DE UN CONTROL DE AVERIAS | MASCARA Y MANGUERA CON CHORRO DE AGUA | EQUIPO OBA Y VESTUARIO ESPECIAL (CHAQUETA, PANTALÓN. CASCO, BOTAS) | MASCARA, CASCO, BOTAS Y EXTINTOR | EQUIPO OBA Y MANGUERA CON CHORRO DE AGUA |
| 50 | EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES EN ALTA MAR 1972 SE APLICA A TODOS LOS BUQUES EN ALTA MAR Y EN TODAS LAS AGUAS QUE TENGAN COMUNICACIóN Y SEAN NAVEGABLES POR LOS BUQUES DE NAVEGACIóN MARITIMA. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 51 | DE LOS 5 ANEXOS DEL CONVENIO MARPOL, DIGA UD. CUALES DE ELLOS SON APLICABLES A TODOS LOS BUQUES. | ANEXOS I, IV Y V | ANEXOS I, II Y III | ANEXOS II, IV Y V | TODOS LOS ANEXOS |
| 52 | QUÉ ES EL BACKING. | EL LUGAR DONDE SE NEGOCIAN LOS SEGUROS | UN RESPALDO BANCARIO A LA RESPONSABILIDAD DEL UNDERWRITING AGENT | EL RESPALDO FINANCIERO QUE PROCURA EL UNDERWRITING AGENT AL UNDERWRITER | EL RESPALDO QUE DA AL MERCADO A LAS RESPONSABILIDADES DE LOS NAMES |
| 53 | CUAL ES EL SIGNIFICADO DE SAFE PORT EN EL DERECHO INGLÉS. | UN PUERTO EN DONDE LA NAVE NUNCA TOQUE FONDO | UN PUERTO CON INSTALACIONES E INFRAESTRUCTURA ADECUADA | UN PUERTO DONDE EL BUQUE PUEDA ENTRAR Y SALIR SIN ESTAR EXPUESTO A PELIGROS QUE NO PUEDAN SALVARSE CON UNA COMPETENTE DIRECCIÓN NAUTICA | UN PUERTO QUE PERMITA TODAS LAS MANIOBRAS DE SEGURIDAD DE LA NAVE |
| 54 | AL AVISTAR UN BUQUE QUE TIENE IZADA LA BANDERA ALFA, SIGNIFICA QUE | TIENE UNA AVERIA | TIENE BUZO OPERANDO | ESTA EN CUARENTENA | ESTA TRANSFIRIENDO CARGA |
| 55 | EL ANEXO V DEL MARPOL ENTRÓ EN VIGOR EL AÑO 1988. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 56 | "HIPOTERMIA POR INMERSIÓN" ES EL DESCENSO ANORMAL DE TEMPERATURA POR EFECTO DE INMERSIÓN EN AGUAS SUCIAS. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 57 | LA LINEA DE BASE QUE SIRVE PARA MEDIR LOS ESPACIOS ACUATICOS QUE SE ENCUENTRAN A PARTIR DE ELLA Y ESTA DETERMINADA POR LA BAJA MAREA SE DENOMINA | LINEA DE BASE NORMAL | LINEA DE BASE RECTA | LINEA BISECTRIZ | LINEA DE RESPETO |
| 58 | LA DOCUMENTACIÓN DE LAS NAVES ESTARA DIVIDIDA EN. | CERTIFICADOS, DOCUMENTOS, LIBROS Y CONTRATOS | REGLAMENTOS, CONTRATOS, LIBROS, Y CERTIFICADOS | CERTIFICADOS, DOCUMENTOS, REGLAMENTOS Y LIBROS | LICENCIAS, CERTIFICADOS, CONTRATOS Y REGLAMENTOS |
| 59 | ESTUDIA EL AMBIENTE Y LA BIODIVERSIDAD MARINA, EVALÚA LOS RECURSOS PESQUEROS Y PROPORCIONA INFORMACIÓN Y ASESORAMIENTO PARA LA TOMA DE DECISIONES SOBRE LA PESCA, ACUICULTURA Y LA PROTECCIÓN DE MEDIOS MARINOS. | DICAPI | PRODUCE | IMARPE. | ROP |
| 60 | LA SEGURIDAD ABORDO DE UN BUQUE, EN GENERAL DEPENDE DE LOS SIGUIENTES ELEMENTOS BASICOS. | EL BUQUE EN SI | LOS PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS | EL PERSONAL Y EL APOYO DESDE TIERRA | A Y B SON CORRECTAS |
| 61 | UNA AVERIA GRUESA SE LIQUIDA POR | LAS DISPOSICIONES DEL CÓDIGO DE COMERCIO, EN DEFECTO DE OMISIÓN DE PACTO EN CONTRARIO | LAS REGLAS DE LISBOA | LAS REGLAS DE HAMBURGO | LAS REGLAS DE YORK AMBERES. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 62 | EN CUANTO AL MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO, SEMANALMENTE SE EFECTUARAN LAS PRUEBAS E INSPECCIONES A SISTEMA DE ALARMA GENERAL DE EMERGENCIA, EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA, BOTE DE RESCATE Y LOS MOTORES DE LOS BOTES SALVAVIDAS Y DE RESCATE. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 63 | LOS OBJETIVOS DEL CÓDIGO ISPS SON | PROVEER UN MARCO INTERNACIONAL PARA DETECTAR Y PREVER INCIDENTES DE SEGURIDAD | COOPERACIÓN ENTRE EL PUERTO Y EL BUQUE | DETECTAR Y DETENER ACTOS QUE ATENTAN CONTRA LA SEGURIDAD | TODAS LAS ANTERIORES |
| 64 | CÓMO SE LLAMA EL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DE TRAFICO QUE SE DEFINE COMO UNA DERROTA DENTRO DE LIMITES DEFINIDOS EN EL CUAL SE ESTABLECE UNA DERROTA DE DOS VIAS OPUESTAS QUE AYUDAN A BRINDAR UN PASE SEGURO A TRAVÉS DE AGUAS DONDE LA NAVEGACIÓN ES DIFICULTOSA O PELIGROSA. | DERROTA EN UNA DIRECCIÓN | DERROTA EN AMBAS DIRECCIONES | DERROTA EN DOS DIRECCIONES | DERROTA DIRECCIONADA |
| 65 | LAS NORMAS ACERCA DE LA ENTREGA DE MERCANCIAS DICE QUE EL PRINCIPAL OBJETIVO CONSISTE EN ESTABLECER LA DISTRIBUCIÓN DE LOS GASTOS Y LA TRANSMISIÓN DE LOS RIEGOS ENTRE LA PARTE COMPRADORA Y LA PARTE VENDEDORA EN UN CONTRATO DE. | TRANSPORTE DE MERCANCIA POR MAR | BILL OF LEADING | COMPRA Y VENTA INTERNACIONAL | SEGURO MARÍTIMO |
| 66 | QUIÉNES INTEGRAN UN SINDICATO | EL COUNCIL OF LLOYDS | LOS UNDERWRITER | LOS BROKERS DEL LLOYDS | LOS NAMES. |
| 67 | LAS UNIDADES OPERATIVAS DE UN PUERTO, HABILITADAS PARA PROPORCIONAR INTERCAMBIO MODAL Y SERVICIOS PORTUARIOS; INCLUYE LA INFRAESTRUCTURA, LAS AREAS DE DEPÓSITO TRANSITORIO Y LAS VIAS INTERNAS DE TRANSPORTE, SON | PUERTO | RECINTO PORTUARIO | INFRAESTRUCTURA PORTUARIA | TERMINAL PORTUARIO |
| 68 | LA CONDICIÓN DE FIT AND PROPER SE CUMPLE POR EL BROKER, CUANDO | SE TIENE LICENCIA DEL EJERCICIO DEL BROKERAGE | SE TIENE ANTECEDENTES DE CUMPLIMIENTO, EFICIENCIA Y ORGANIZACIÓN ADECUADA | SE TIENE EL NÚMERO DE CLIENTES ATRACTIVOS PARA EL LLOYDS | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 69 | CUAL ES EL ÓRGANO DE LA OMI RESPONSABLE DE ADMINISTRAR Y COORDINAR LAS ACTIVIDADES EN RELACIÓN CON LA PREVENCIÓN Y EL CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN MARINA OCASIONADA POR BUQUES Y OTROS ARTEFACTOS OPERANDO EN EL MEDIO MARINO. | EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO | EL COMITÉ DE FACILITACIÓN | LA ASAMBLEA | EL COMITÉ DE COOPERACIÓN TÉCNICA |
| 70 | LA BANDERA DEL BUQUE DETERMINA LA APLICACIÓN, EN PARTICULAR, DE LA JURISDICCIÓN Y CONTROL EN CUESTIONES | ADMINISTRATIVAS, TÉCNICAS Y SOCIALES | ADMINISTRATIVAS, ECONÓMICA Y SOCIAL | TÉCNICAS, EMPRESARIALES Y ECONÓMICAS | PENALES, CIVILES Y LABORALES A BORDO |
| 71 | CUANDO UN HOMBRE CAE AL AGUA, ES MUCHO MÁS RÁPIDO, SIMPLE Y MÁS SATISFACTORIO RECOGERLO. | CON EL BOTE | CON LA BALSA SALVAVIDAS | CON GUINDOLA | B Y C SON CORRECTAS |
| 72 | LOS BUQUES PETROLEROS >= 150TRB Y LOS NO PETROLEROS >= 400 TRB LLEVARAN EL LIBRO DE REGISTRO DE HIDROCARBUROS. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 73 | CUANTA ES LA EXTENSIÓN DE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA, SEGÚN LA CONVEMAR. | 200 MILLAS | 12 MILLAS | 188 MILLAS | 176 MILLAS |
| 74 | EN ALTA MAR, QUE NORMAS SON LAS QUE APLICAN | LAS NORMAS DE LA PAIS RIBEREÑO | LAS NORMAS DE DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO | LAS NORMAS DE DERECHO LABORAL | TODAS LAS ANTERIORES |
| 75 | EL PRINCIPIO DE LA LIBERTAD DE LOS MARES SUFRE ALGUNAS RESTRICCIONES, AÚN EN TIEMPO DE PAZ ESTAS RESTRICCIONES SE DERIVAN GENERALMENTE DE. | RESTRICCIONES DE CARACTER GEOGRAFICO | LOS ACUERDOS INTERNOS ENTRE INSTITUCIONES NACIONALES | LOS ACUERDOS DE CONVENIOS INTERNACIONALES | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 76 | SEÑALAR QUE CRÉDITO MARITIMO COMPRENDIDO EN EL CONVENIO SOBRE CRÉDITOS MARITIMOS PRIVILEGIADOS E HIPOTECA NAVAL DE 1993, SE PAGA "EL MAS RECIENTE SOBRE EL MAS ANTIGUO". | LAS REMUNERACIONES A LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN | LAS HIPOTECAS NAVALES | LAS REMUNERACIONES POR SALVAMENTO | PRACTICAJE Y PILOTAJE |
| 77 | ES IMPORTANTE HACER UN PLAN DE VIAJE, PORQUE NOS PERMITE PREVENIR CUALQUIER ABORDAJE EN LA MAR ASÍ COMO CONTAR CON LA INFORMACIÓN DETALLADA DE LA RUTA, AVITUALLAMIENTO NECESARIO Y REGLAMENTACIONES DE LOS PUERTOS A RECALAR. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 78 | LOS BUQUES MENORES ESTAN OBLIGADOS A LLEVAR REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR ABORDAJES. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 79 | LAS MAQUINAS PROPULSORAS PRINCIPALES Y TODAS LAS MAQUINAS AUXILIARES ESENCIALES A FINES DE PROPULSIÓN Y SEGURIDAD DEL BUQUE, INSTALADOS A BORDO, PODRAN FUNCIONAR CUANDO EL BUQUE SE ENCUENTRE CON ANGULOS DE ESCORA DE COMO MAXIMO EN ESTADO ESTATICO, Y DE UN ESTADO DINAMICO (DE BALANCE, Y A LA VEZ CON UNA INCLINACIÓN DINAMICO (POR CABECEO). DE A PROA O POPA | 5º, 125 º, 25 º | 10º, 155º, 55º | 20º, 255º, 105º | 15º, 225º, 75º |
| 80 | A LAS PERSONAS QUE SE ENCARGAN DE PROTEGER LOS INTERESES DE SUS NACIONES EN LA REGIÓN DEL PAIS EN DONDE SE ENCUENTRAN ESTABLECIDOS, FACILITAR Y FOMENTAR LAS RELACIONES COMERCIALES DE LOS ESTADOS QUE LOS ENVIAN, SE LES CONOCE COMO | PRÁCTICOS COMERCIALES | AGENTES CONSULARES. | AGENTES MARÍTIMOS | TODAS SON CORRECTAS |
| 81 | INDICAR SI UN ARMADOR O NAVIERO ES CONFORME A LA LEY Y SU REGLAMENTO UN | USUARIO INTERMEDIO | USUARIO FINAL | USUARIO INICIAL | NINGUNO DE LOS ANTERIORES |
| 82 | QUIENES CONFORMAN LAS CINCO AUTORIDADES ADMINISTRATIVAS EN EL AREA DEL TRANSPORTE MARITIMO | AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, SANIPES, SANIDAD MARÍTIMA INTERNACIONAL, ADUANAS, DICAPI, AUTORIDAD DE SANIDAD AGRARIA | AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, AUTORIDAD MARÍTIMA, SANIDAD MARÍTIMA INTERNACIONAL, ADUANAS, DICAPI, AUTORIDAD DE SANIDAD AGRARIA | SUNAT, AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, AUTORIDAD MARÍTIMA, SANIDAD MARÍTIMA INTERNACIONAL, ADUANAS, AUTORIDAD DE SANIDAD AGRARIA | AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, SANIDAD MARÍTIMA INTERNACIONAL, ADUANAS, AUTORIDAD DE SANIDAD AGRARIA, AUTORIDAD DE MIGRACIONES |
| 83 | INDICAR A QUE NAVES NO SE LES RECEPCIONA AL ARRIBO A PUERTO | NAVES EXTRANJERAS PROVENIENTES DE PUERTO EXTRANJERO | NAVES PESQUERAS NACIONALES | NAVES PESQUERAS NACIONALES PROVENIENTES DE PUERTO EXTRANJERO | NAVES PESQUERAS EXTRANJERAS PROVENIENTES DE PUERTO EXTRANJERO |
| 84 | LA PRESENCIA DE UN PRACTICO ABORDO EXIME AL CAPITAN O/COMANDANTE DE UN BUQUE DE SU RESPONSABILIDAD EN LA SEGURIDAD DEL BUQUE DURANTE LA MANIOBRA | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 85 | SEGÚN LA LEY GENERAL DE ADUANAS, LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SON LUGARES HABILITADOS PARA EL INGRESO Y SALIDA DE MERCANCIAS, LOS ESPACIOS DEL TERRITORIO ADUANERO, AUTORIZADOS PARA TAL FIN TALES COMO. | PUERTO MENORES, AEROPUERTOS, VIAS TERRESTRES | AEROPUERTOS, PUERTOS MAYORES, TERMINALES TERRESTRES | PUERTOS, AEROPUERTOS, VIAS Y TERMINALES TERRESTRES Y PUESTO DE CONTROL FRONTERIZO | TERMINALES TERRESTRES, PUERTOS MAYORES Y MENORES Y CONTROL FRONTERIZO |
| 86 | EL PERIODO DE VALIDEZ DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE RADIOTELEFONÍA EXIGIDO A LOS BUQUES DE CARGA, DE CONFORMIDAD CON EL CONVENIO SOLAS -74 Y SU PROTOCOLO 78 ES. | 2 AÑOS | 4 AÑOS | 1 AÑO | 3 AÑOS |
| 87 | EL ANEXO IV DEL MARPOL TRATA SOBRE LA CONTAMINACIÓN POR LAS AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 88 | EL EPIRB TRABAJA DE LA SIGUIENTE FORMA | AL ACTIVARSE EMITE UNA SEÑAL DE HUMO BLANCO | AL ACTIVARSE EMITE UNA SEÑAL DIGITAL | AL ACTIVARSE EMITE UNA SEÑAL DE CHICHARRA | AL ACTIVARSE EMITE UNA SEÑAL DE RADIO, TRANSMITIENDO SUS DATOS DE LOCALIZACIÓN |
| 89 | DE QUE TRATA EL CAPITULO IV DEL SOLAS 1960 | SOBRE RADIO TELEFONIA | SOBRE TELEGRAFIA Y RADIOTELEFONIA | SOBRE TELEGRAFIA | TODOS SON CORRECTAS |
| 90 | LA COMUNICACIÓN REALIZADA POR MEDIO DE ONDAS RADIOELÉCTRICAS SE DENOMINA. | RADIOCOMUNICACIONES | RADIOELÉCTRICAS | COMUNICADORES | B Y C SON CORRECTAS |
| 91 | EL PRODUCTO BASE PARA LA CONSTITUCIÓN DE LA ESPUMA ES | CLORURO DE SODIO | ESPUMANTE | BICARBONATO SODICO | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 92 | EL ASISTENTE DE MÁQUINAS ESTÁ FACULTADO PARA HACER SERVICIO COMO SEGUNDO DE GUARDIA EN LA SM.SIN RESPONSABILIDAD. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 93 | TODOS LOS BUQUES TANQUES PROVISTOS DE UN SISTEMA FIJO DE LLEVARAN UN SISTEMA DE INDICACIÓN DEL ESPACIO VACIO EN TANQUES CERRADOS. | LAVADO CON CRUDOS | SEPARADOR DE HIDROCARBUROS | GAS INERTE | LAVADO CON ESPUMA |
| 94 | EL COLREG-72 ESTABLECE QUE LA LUZ DE REMOLQUE ES LA LUZ AMARILLA EN POPA, ARCO DE VISIBILIDAD DE 135º DE FORMA QUE SEA VISIBLE EN 275º DESDE LA POPA POR CADA BANDA | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 95 | DESPUÉS DEL BAÑO, EL SOBREVIVIENTE DEBERA SER MASAJEADO CON TALCO | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 96 | EN CUANTO A LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO, EL SOLAS DISPONE QUE TODO TRIPULANTE RECIBIRA INSTRUCCIONES SOBRE MANEJO Y UTILIZACIÓN DE LAS BOLSAS SALVAVIDAS INFLABLES DEL BUQUE, PROBLEMAS PLANTEADOS POR LA HIPOTERMIA, PRIMEROS AUXILIOS EN CASO DE HIPOTERMIA, INSTRUCCIONES PARA USAR LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Y MANEJO Y UTILIZACIÓN DE LOS DISPOSITIVOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 97 | LA VENTA FORZADA DE UNA NAVE SUPONE | QUE EL QUE LA COMPRA LO HACE CON TODOS SUS CRÉDITOS | QUE EL BUQUE SE VENDE SANEADO. | QUE EL QUE VENDE ASUME EL PAGO DE LOS CRÉDITOS DEBIDOS POR LA NAVE | QUE EL DEUDOR DEBE CONSENTIR LA VENTA DE SU NAVE |
| 98 | LA DOCTRINA DEL "PRIVITY" SIGNIFICA. | QUE EL CLUB CUBRE TODA PERDIDA PROVOCADA POR NEGLIGENCIA DEL MIEMBRO | QUE EL CLUB SÓLO CUBRE LAS RESPONSABILIDADES QUE EL CLUB HA PREVISTO EN SUS REGLAS | QUE NO CUBRE PERDIDA QUE HAYAN SIDO CULPA DEL MIEMBRO | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 99 | LA ESPUMA PROTEINICA ES LA PRIMERA CLASE DE ESPUMOGENO QUE SE UTILIZÓ EN LCI ESTA FORMADO POR PROTEINAS NATURALES HIDROLIZADAS | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 100 | EL PERIODO DE VALIDEZ DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LA CONSTRUCCIÓN EXIGIDO A LOS BUQUES DE CARGA, DE CONFORMIDAD CON EL CONVENIO SOLAS -74 Y SU PROTOCOLO 78 ES | 2 AÑOS | 5 AÑOS | 4 AÑOS | 6 AÑOS |
| 101 | QUE HARIA UD SI NAVEGANDO RIO ABAJO, SE PRODUCE UN FUERTE INCENDIO EN LA SENTINA DE LA SALA DE MAQUINAS (I PARAR EL BUQUE Y EVITAR LA VENTILACIÓN DE LA SALA) Y (II EVACUAR LA SALA DE MAQUINAS Y USAR EL SISTEMA FIJO DE CO2). | I ES CORRECTA | II ES CORRECTA | I Y II SON CORRECTAS | NINGUNA ES CORRECTA |
| 102 | INDICAR QUE ELEMENTO DEL CONCEPTO DE SALVAMENTO ES ERRADO | PELIGRO, DEBE SER REAL | VOLUNTARIEDAD, EL SALVAMENTO SE EFECTÚA AÚN CON LA PROHIBICIÓN DEL ASISTIDO | RESULTADO ÚTIL, DEBE HABERSE LOGRADO EL SALVAMENTO DE BIENES PARA TENER DERECHO A EXIGIR UNA REMUNERACIÓN | LUGAR DE AYUDA, PUEDE EFECTUARSE DESDE TIERRA ASI COMO EN EL MAR |
| 103 | INDICAR QUE INTERPRETACIÓN NO LE DA EL DERECHO INGLÉS Y NORTEAMERICANO AL SEAWORTHINESS | ADECUACIÓN DE PERTRECHOS Y CONSUMO | DESIGNACIÓN DEL PUERTO DE DESTINO DE LAS MERCANCIAS | ESTABILIDAD Y ESTIBA ADECUADA | ADECUACIÓN DEL BUQUE PARA EL TRANSPORTE DEL CARGA |
| 104 | TODO BUQUE QUE EN VIRTUD DEL SOLAS – 74 DEBA CONTAR CON UNA INSTALACION RADIOTELEGRAFICA O RADIOTELEFONICA, DEBE LLEVAR, PUBLICACION QUE TAMBIEN LLEVARA CUALQUIER OTRO BUQUE QUE A JUICIO DE LA ADMINISTRACION NECESITA UTILIZARLA | TABLA DE MAREAS | CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES | CARTAS DE NAVEGACIÓN Y PLOTEO | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 105 | EL ANEXO II DEL MARPO ENTRÓ EN VIGOR EL AÑO 1982 | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 106 | EL PRIMER OFICIAL DE PESCA Y NAVEGACIÓN ESTA FACULTADO PARA MANDAR NAVES PESQUERAS DE HASTA | 750 AB | 999 AB. | 1200 TRB | 1500 TRB |
| 107 | INDICAR QUE SUPUESTO NO CONSTITUYE UN ACTO CONTRARIO AL PASO INOCENTE | EL EJERCICIO O PRACTICA CON ARMAS DE CUALQUIER CLASE | LA DETENCIÓN Y EL FONDEO EN AGUAS TERRITORIALES COMO CONSECUENCIA DE UN CASO DE FUERZA MAYOR | CUALQUIER ACTO DE CONTAMINACIÓN INTENCIONAL Y GRAVE | CUALQUIER ACTIVIDAD DE PESCA |
| 108 | EL ANEXO I DEL MARPOL ENTRÓ EN VIGOR EL AÑO 1987 | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 109 | PARA ALCANZAR EL TITULO DE CAPITAN DE PESCA ES REQUISITO POSEER EL TITULO DE PRIMER OFICIAL DE PESCA CON UNA VIGENCIA MINIMA DE …… AÑOS, HABER NAVEGADO NO MENOR DE …… AÑOS EN LA CATEGORIA DE PRIMER OFICIAL DE PESCA EN NAVES DE ARQUEO BRUTO MAYOR DE…… | 3 – 2 – 1600 AB | 3 – 3 – 1200 TRB | 5 – 3 – 123667 AB. | 5 – 3 – 12366 TRB |
| 110 | LA FRECUENCIA DE SOCORRO RADIOTELEFONICA DE MEDIANO ALCANCE ES | 2184 KHZ | 8221 KHZ | 2186 KHZ | 2182 Khz |
| 111 | INDICAR EN LA RECEPCIÓN DE NAVES QUE PRIORIDAD SE ATIENDE | SIENDO DEL MISMO TIPO LAS NAVES SE ATIENDE A LAS EXTRANJERAS ANTES QUE A LAS NACIONALES | SIENDO DIFERENTE EL TIPO DE NAVES SE ATIENDE LAS NACIONALES ANTES QUE A LAS EXTRANJERAS | LAS NAVES TRAMPS SE ATIENDEN ANTES QUE A LAS DE SERVICIO REGULAR | LAS NAVES DE SERVICIO REGULAR DE CARGA ANTES QUE OTRAS NAVES |
| 112 | EN RELACIÓN AL APOYO DESDE TIERRA HACIA EL BUQUE, EL ESTADO COSTERO PARTICIPA EN LA SEGURIDAD MARÍTIMA CON AYUDAS A LA NAVEGACIÓN, ORGANIZACIÓN DEL TRAFICO MARÍTIMO, MENSAJES DE PELIGRO, BUSQUEDA Y SALVAMENTO Y SERVICIOS DE PRACTICAJE. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 113 | EL CONVENIO CLC'69, EXIGE A LOS DUEÑOS DE LA CARGA (HIDROCARBUROS) APORTAR A UN FONDO INTERNACIONAL QUE COMPLEMENTA LA COBERTURA DEL CONVENIO DEL FONDO'71 | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 114 | DIGA UD CUALES DE LOS 5 ANEXOS DEL MARPOL SON FACULTATIVOS. | ANEXOS I, IV, V | ANEXOS II Y III | ANEXOS IV Y V | TODOS LOS ANEXOS |
| 115 | LA BANDA DE FRECUENCIA EN LAS COMUNICACIONES POR VHF, COMPRENDE LAS FRECUENCIAS DE ONDAS. | MILIMÉTRICAS | KILOMÉTRICAS | DOCAMÉTRICAS | HECTOMÉTRICAS |
| 116 | LA CANTIDAD MÍNIMA DE AGUA NECESARIA PARA QUE UD. PUEDA MANTENERSE EN BUENAS CONDICIONES DURANTE UN NAUFRAGIO, ES DE ½ LITRO DE AGUA DIARIAMENTE. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 117 | LOS DERECHOS DE SOBERANIA QUE TIENE EL PAIS RIBEREÑO SOBRE SU ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA SE EJERCEN SOBRE | LAS AGUAS SUPRAYACENTES Y LA PLATAFORMA CONTINENTAL | LOS SERES VIVOS Y NO VIVOS EN LAS AGUAS SUPRAYACENTES, SUELO Y SUBSUELO | LAS AGUAS SUPRAYACENTES, SUELO Y SUBSUELO | LOS SERES VIVOS Y NO VIVOS EN LAS AGUAS SUPRAYACENTES, SUELO, SUBSUELO Y LA PRODUCCIÓN DE ENERGIA DERIVADA DEL AGUA, CORRIENTES Y VIENTOS |
| 118 | EL SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD DE LA EMPRESA CONSISTE EN EL CONJUNTO DE LA ORGANIZACIÓN, RESPONSABILIDADES Y PROCEDIMIENTOS PARA HACER GESTIÓN DE LA CALIDAD. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 119 | LOS OBJETIVOS DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA SE CONCENTRAN EN LA PROTECCIÓN DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, EN LOS PUERTOS Y EN LA INDUSTRIA MARÍTIMA, DEL AMBIENTE (MEDIO MARINO, COSTAS, RIOS, LAGOS Y ATMÓSFERA Y DE LOS BUQUES, SU CARGA Y SU CAPACIDAD PRODUCTIVA. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 120 | CÓMO SE DENOMINA LA FIGURA EMPRESARIAL QUE SIN SER CONSIGNATARIO DE CARGA NI TRANSPORTISTA (ARMADOR) OFRECE EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS EMITIENDO LOS RESPECTIVOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE QUE A SU VEZ LE HA EMITIDO EL TRANSPORTISTA REAL O EFECTIVO | ARMADOR FLETADOR | TRANSITARIO | SOCIEDAD DE GESTIÓN | OPERADOR. |
| 121 | QUÉ BIENES DE DOMINIO PÚBLICO PUEDEN DARSE EN CONCESIÓN | LOS DE SERVICIO PÚBLICO | LOS DE USO PÚBLICO | LOS DE DEFENSA | TODO AQUEL OTRO TIPO DE BIEN DESIGNADO POR LEY DE DOMINIO PÚBLICO |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 122 | A NIVEL INTERNACIONAL EL CONTRATO DE PASAJE SE ENCUENTRA REGULADO POR | LAS REGLAS DE LA HAYA | EL CONVENIO DE ATENAS DE 1974 | EL CONVENIO DE LA HAYA DE 1924 | LAS REGLAS DE LISBOA |
| 123 | LA ESPUMA DE BAJA EXPANSIÓN TIENE UN COEFICIENTE DE EXPANSIÓN DE | 2.10 | 200.10 | 2000.10 | 20000.1 |
| 124 | EL CONVENIO SOLAS, CONTIENE DISPOSICIONES SOBRE TEMAS TALES COMO, CONSTRUCCIÓN DE BUQUES Y ESTABILIDAD INSTALACIONES DE MAQUINAS PROTECCIÓN Y CONTROL DE INCENDIOS EQUIPOS SALVAVIDAS RADIO - COMUNICACIONES TRANSPORTE DE GRANOS TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS BUQUES NUCLEARES INSPECCION Y CERTIFICACIÓN. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 125 | LA BANDERA DEL BUQUE DETERMINA LA APLICACIÓN, EN PARTICULAR, DE LA JURISDICCIÓN Y CONTROL EN CUESTIONES | ADMINISTRATIVAS, TÉCNICAS Y SOCIALES | ADMINISTRATIVAS, ECONÓMICA Y SOCIAL | TÉCNICAS, EMPRESARIALES Y ECONÓMICAS | PENALES, CIVILES Y LABORALES A BORDO |
| 126 | CUANDO EL BUQUE NO ES ADQUIRIDO EN UN REMATE JUDICIAL Y LE ADJUDICAN EN PROPIEDAD ESTE BUQUE AL ARMADOR QUE LO ASISTIÓ, ES UNA FORMA DE ADQUISICIÓN DE LA PROPIEDAD QUE SE DENOMINA | ABANDONO A FAVOR DE LOS ASEGURADORES | SALVAMENTO. | APRESAMIENTO | REQUISA |
| 127 | HASTA POR CUANTO TIEMPO SE PUEDE ENTREGA AL SECTOR PRIVADO LA ADMINISTRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA | 15 AÑOS | 20 AÑOS | 25 AÑOS | 30 AÑOS |
| 128 | CUAL ES EL CONTENIDO DE LA CLAUSULA SUE & LABOUR | ES AQUELLA QUE RECONOCE LOS GASTOS DE AVERIA GRUESA | ES AQUELLA QUE CUBRE RIESGOS INICIALMENTE NO CUBIERTOS | ES AQUELLA QUE IMPIDE COBERTURA POR DAÑOS A LA CARGA | ES AQUELLA QUE RECONOCE LOS GASTOS INCURRIDOS PARA EVITAR O MINIMIZAR LOS EFECTOS DAÑOSOS DEL SINIESTRO POR UN RIESGO CUBIERTO |
| 129 | RESPECTO AL ORIGEN DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE ASUNTOS MARITIMOS EXISTEN CUANDO MENOS CINCO IMPORTANTES FUENTES; MENCIÓNELAS. | PERÚ – MARPOL – SOLAS – APN – DICAPI | INGLAND – PBIP – PNA – ROCRAM – CODIFICACIÓN DERECHO DEL MAR | BRUSELAS – OMI – OIT – UNCTAD – CODIFICACIÓN DERECHO DEL MAR | TODAS SON CORRECTAS |
| 130 | EN QUÉ SUPUESTO SE EXONERA DE RESPONSABILIDAD EL CLUB DE P&I | CUANDO ASI LO PACTA CON EL MIEMBRO | CUANDO LOS DAÑOS SON INCURRIDOS POR FRAUDE DEL MIEMBRO | CUANDO EL MIEMBRO RESULTA RESPONSABLE POR MANDATO DE LA LEY | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 131 | EL SUB COMITÉ (FP) COMPRENDE AL. | AL SUB COMITÉ DE FORMACIÓN | AL SUB COMITÉ DE ABANDERAMIENTO | AL SUB COMITÉ DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS | AL SUB COMITÉ DEL FRENTE POPULAR |
| 132 | EL COLREG-72 ESTABLECE QUE LAS LUCES DE COSTADO SON LA LUZ VERDE BANDA DE ESTRIBOR Y ROJA BANDA DE BABOR, ARCO DE VISIBILIDAD DE 125º DE FORMA QUE SEA VISIBLE DESDE LA PROA HASTA 225º A POPA DEL TRAVEZ DE SU RESPECTIVA BANDA. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 133 | LA APN TIENE FACULTADES NORMATIVAS DELEGADAS DEL | MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES | MINISTRO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES | MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA | MINISTERIO DE DEFENSA |
| 134 | EN CUANTO AL ARRANQUE DE LOS SERVOMOTORES DE LOS APARATOS DE GOBIERNO PRINCIPAL Y AUXILIAR, DE ACUERDO A LO INDICADO EN EL SOLAS, ESTOS PODRAN, ARRANCAR AUTOMATICAMENTE DESPUES DE HABER FALLADO EL SUMINISTRO DE ENERGÍA Y SE HAYA NORMALIZADO EL SUMINISTRO Y SER PUESTOS EN FUNCIONAMIENTO DESDE UN PUNTO SITUADO EN EL PUENTE DE NAVEGACIÓN. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 135 | LOS MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA, EN LOS QUE EL DIAMETRO DEL CILINDRO SEA DE ... O EL VOLUMEN DEL CARTER SEA IGUAL O SUPERIOR A IRAN PROVISTOS DE VALVULAS DE SEGURIDAD CONTRA EXPLOSIONES DE CARTER | 50 MM, 01 M3 | 100 MM, 02 M3 | 150 MM, 03 M3 | 200 MM, 05 M3 |
| 136 | EL ANEXO I DEL MARPOL ENTRO EN VIGOR EL AÑO 1983. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 137 | PARA TENER LA LICENCIA DE PRACTICO SE NECESITA EFECTUAR. | 20 PRACTICAS | 10 PRACTICAS | 30 PRACTICAS | 15 PRACTICAS |
| 138 | INDICAR QUE ALTERNATIVA REÚNE TODOS LOS ELEMENTOS PARA DEFINIR CORRECTAMENTE UN ABORDAJE | CONTACTO FISICO, MEDIO ACUATICO, PRODUCCIÓN DE DAÑOS | CONTACTO FISICO, NAVE DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y PRODUCCIÓN DE DAÑOS | CONTACTO FISICO, INDEPENDENCIA MATERIAL Y JURIDICA DE LAS NAVES Y PRODUCCIÓN DE DAÑOS | CONTACTO FISICO, NAVE DE NAVEGACIÓN MARITIMA, PRODUCCIÓN DE DAÑOS E INDEPENDENCIA MATERIAL Y JURIDICA DE LAS NAVES COLISIONANTES |
| 139 | EL SUBCOMITÉ NAV CORRESPONDE AL | SUB COMITÉ DE BÚSQUEDA | SUB COMITÉ DE SALVAMENTO | SUB COMITÉ DE BÚSQUEDA Y RESCATE | SUB COMITÉ DE NAVEGACIÓN |
| 140 | EL SUJETO DE LA NAVEGACIÓN QUE ACCEDE A LA EXPLOTACIÓN COMERCIAL DE UNA NAVE MEDIANTE UN CONTRATO DE FLETAMENTO Y TIENE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA CON EL PROPIETARIO POR LOS DAÑOS A TERCEROS, ES UN | ARMADOR GERENTE | COPROPIETARIO | ARMADOR PROPIETARIO | ARMADOR FLETADOR |
| 141 | UN EQUIPO SART TRABAJA DE LA SIGUIENTE FORMA. | AL RECIBIR LA SEÑAL DE UN RADAR, ÉSTE RESPONDE CON OTRA SEÑAL QUE SERA CAPTADA POR EL RADAR | AL RECIBIR LA SEÑAL DE UN SONAR, ÉSTE RESPONDE CON OTRA SEÑAL QUE SERA CAPTADA POR EL SONAR | AL RECIBIR LA SEÑAL DE RADIO, ÉSTE RESPONDE CON OTRA SEÑAL QUE SERA CAPTADA POR EL RADIO | B Y C SON CORRECTAS |
| 142 | LA DEFICIENCIA DE OXIGENO PRODUCE INCONSCIENCIA INMEDIATA; SI UNA PERSONA ESTUVIERA INCONSCIENTE POR MAS DEMINUTOS, SE PRODUCIRÍA LESIÓN CEREBRAL | 8 | 10 | 20 | 4 |
| 143 | DIGA UD CÓMO SE CLASIFICAN LAS INSPECCIONES PERIÓDICAS Y CADA QUÉ TIEMPO SE REALIZAN. | ANUAL CADA DOS AÑOS – ESPECIAL CADA DOS AÑOS | ANUAL CADA DOS AÑOS – ESPECIAL CADA AÑO | ANUAL CADA AÑO – ESPECIAL CADA CUATRO AÑOS | ANUAL CADA AÑO – ESPECIAL CADA CINCO AÑOS |
| 144 | LA PALABRA QUE ANTECEDE A UN MENSAJE URGENTE UTILIZADO PARA EMITIR SEÑALES DE URGENCIA RADIOTELEFÓNICA ES. | EMERGENCIA | SOS | PAN PAN. | TOCO TOCO |
| 145 | LOS MOTORES DE COMBUSTION INTERNA DE POTENCIA IGUAL O SUPERIOR A , O CUYOS CILINDROS TENGAN MAS DE , DE DIAMETRO LLEVARAN INSTALADOS DETECTORES DE NEBLINA DE LUBRICANTE DEL CARTER | 2250 KW, 300 MM. | 2750 KW, 400 MM | 3250 KW, 500 MM | 3750 KW, 600 MM |
| 146 | CUANDO EXISTA VISIBILIDAD REDUCIDA EL OFICIAL DE GUARDIA EN NAVEGACIÓN DEBERA | INFORMAR AL CAPITAN /COMANDANTE | APOSTAR VIGIAS NECESARIOS | EMITIR LAS SEÑALES DE NIEBLA | TODAS SON CORRECTAS |
| 147 | EL SALVAMENTO CONSISTE EN | BUSCA DE PERSONAS Y NAVES DESAPARECIDAS | AUXILIAR A UNA NAVE EN PELIGRO Y TENER DERECHO POR ELLO A UNA REMUNERACIÓN | AUXILIAR A UNA NAVE EN PELIGRO PARA CUMPLIR CON LA OBLIGACIÓN DE SALVAR VIDAS HUMANAS Y/O LA NAVE Y LA CARGA A BORDO | AUXILIAR A UNA NAVE EN PELIGRO PARA CUMPLIR CON LA OBLIGACIÓN DE SALVAR VIDAS HUMANAS Y/O LA NAVE Y LA CARGA A BORDO Y TENER DERECHO A UNA REMUNERACIÓN SÓLO SI SE TIENE ÉXITO EN SALVAR A ESTO ÚLTIMO |
| 148 | CÓMO SE LLAMA EL DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DE TRAFICO QUE NOS INDICA UN AREA DE LIMITES DEFINIDOS DONDE LOS BUQUES DEBEN NAVEGAR CON MUCHA PRECAUCIÓN Y DENTRO DE LA CUAL LA DIRECCIÓN DEL FLUJO DE TRAFICO PUEDE RECOMENDARSE. | AREA DE SOSIEGO | AREA DE SEPARACIÓN | AREA DE PRECAUCIÓN | AREA DE NAVEGACIÓN |
| 149 | LA ESPUMA DE MEDIA EXPANSIÓN ESTA LA RELACIÓN DE | 100/1 A 50/1 | 50/1 A 200/1 | 200/1 A 500/1 | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 150 | EL COLREG-72 ESTABLECE QUE LA LUZ DE TOPE ES LA LUZ BLANCA, ARCO DE VISIBILIDAD 225º DESDE LA PROA HASTA 225º A POPA DEL TRAVEZ POR CADA BANDA. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 151 | CÓMO COMBATIRÍA UN INCENDIO DE TIPO COMBINADO "A-C". | CORTAR LA ENERGIA ELÉCTRICA Y COMBATIR CON AGUA | ECHAR TIERRA Y SOFOCARLOS CON CUALQUIER PRENDA | ECHAR AGUA Y TIERRA | B Y C SON CORRECTAS |
| 152 | LA FUNCIÓN QUE CUMPLE EL REPRESENTANTE DE LA GERENCIA ES LA MISMA FUNCIÓN QUE LA PERSONA DESIGNADA. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 153 | EN EL SISTEMA USA CUAL SERIA EL MONTO Y QUE NAVE TENDRIA QUE COMPENSAR A LA OTRA POR DAÑOS AL PROPIO BUQUE. SI LA M/N MAGALLANES TIENE DAÑOS POR S/ 10 MILLONES Y TIENE EL 45% DE RESPONSABILIDAD Y LA M/N ARAUCO TIENE DAÑOS POR S/ 20 MILLONES Y TIENE EL 55% DE RESPONSABILIDAD | LA M/N ARAUCO PAGA A LA M/N MAGALLANES S/ 2 MILLONES | LA M/N MAGALLANES PAGA A LA M/N ARAUCO S/ 5 MILLONES | LA M/N MAGALLANES PAGA A LA M/N ARAUCO S/ 3 MILLONES | LA M/N ARAUCO PAGA A LA M/N MAGALLANES S/ 3 MILLONES |
| 154 | QUÉ FORMA DE EXPLOTACIÓN DE UNA NAVE EXISTE DENTRO DE UN CONSORCIO CUANDO QUIÉN EMITE LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE POR TODA LA CARGA EMBARCADA ES EL ARMADOR DE LA NAVE | EXPLOTACIÓN INDIRECTA | EXPLOTACIÓN DIRECTA | FLETAMENTO DE ESPACIOS | FLETAMENTO POR VIAJE |
| 155 | CUAL ES LA RESPONSABILIDAD DEL NAME. | LIMITADA A FIANZA | LIMITADA A SU PATRIMONIO PERSONAL | INDIVIDUAL Y COMPARTIDA | LIMITADA POR LA CADENA DE SEGURIDAD DEL LLOYDS |
| 156 | LA CONDICIÓN QUE DEBE OFRECER UN TRANSPORTISTA AL PASAJERO ES. | SEAWORTHINESS | CARGOWORTHINESS | PASSENGERWORTHINESS | TODAS LAS ANTERIORES |
| 157 | TODOS LOS EQUIPOS DE LUCHA CONTRA INCENDIO DEBEN SER CHEQUEADOS COMPLETAMENTE E INSPECCIONADOS CADA. | 3 MESES | 6 MESES | 1 AÑO | 2 AÑOS |
| 158 | LAS SIGLAS LL, CORRESPONDEN AL | CONVENIO DE ARQUEO | CONVENIO DE FRANCOBORDO | CONVENIO DE PREVENCIÓN DEL MAR POR CONTAMINACIÓN DE HIDROCARBUROS | CONVENIO DE PREVENCIÓN DE ABORDAJES |
| 159 | EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARITIMA ESTA CONFORMADO POR LOS SIGUIENTES SUBCOMITÉS | EL NAV – COMSAR – STW | EL ASC – DE - FP | EL SLF – FSI – BLG | TODAS LAS ANTERIORES |
| 160 | QUIÉNES NEGOCIAN LOS CONTRATOS DE SEGURO EN EL MERCADO DEL LLOYDS | EL ASEGURADO Y EL UNDERWRITING AGENT | EL BROKER DEL LLOYDS Y EL UNDERWRITER | EL BROKER DEL LLOYDS Y EL NAME | EL BROKER DEL LLOYDS Y EL SINDICATO |
| 161 | LOS CONVENIOS INTERNACIONALES RELATIVOS A LA SEGURIDAD MARITIMA SON | COLREG | SOLAS 74/78 | MARPOL | TODAS LAS ANTERIORES |
| 162 | LA AVERIA PARTICULAR ES. | UNA PÉRDIDA TOTAL DE UNA CARGA QUE NO PONE EN PELIGRO LA EXPEDICIÓN MARITIMA | UNA PÉRDIDA PARCIAL DE UNA CARGA QUE NI PONE EN PELIGRO LA EXPEDICIÓN MARITIMA | A Y B SON CORRECTAS | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 163 | LA ENTRADA EN VIGOR DEL CÓDIGO ISPS FUE. | 1 DE NOVIEMBRE 2004 ENMIENDAS SOLAS | 1 DE AGOSTO 2004 ENMIENDAS SOLAS | 1 DE JULIO 2004 CÓDIGO Y ENMIENDAS | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 164 | CUAL ES LA DIFERENCIA CONCEPTUAL ENTRE UNA AUDITORIA Y UNA INSPECCIÓN. | LA INSPECCIÓN APUNTA A VER QUE SE REALIZA, MIENTRAS LA AUDITORIA APUNTA A VER COMO SE REALIZA | LA INSPECCIÓN APUNTA A VER COMO SE REALIZA, MIENTRAS LA AUDITORIA APUNTA A VER QUE SE REALIZA | LA INSPECCIÓN APUNTA A VER QUE SE HACE, MIENTRAS LA AUDITORIA APUNTA A VER COMO SE REALIZA | LA INSPECCIÓN APUNTA A VER LAS NOVEDADES, MIENTRAS LA AUDITORIA APUNTA LOS GASTOS REALIZADOS |
| 165 | EL LOF, SUPONE | QUE, LA REMUNERACIÓN SE ENCUENTRA PREVISTA EN EL CONTRATO AL MOMENTO DE SU SUSCRIPCIÓN | QUE A LA REMUNERACIÓN SIEMPRE SE TENDRA DERECHO AÚN NO HAYA RESULTADO ÚTIL | QUE LA COMPETENCIA DEL TRIBUNAL PARA DIRIMIR EL MONTO DE LA REMUNERACIÓN SERA DEFINIDO POR EL SALVADO | QUE, LA REMUNERACIÓN SERA DETERMINADA POR UN ARBITRO EN LONDRES |
| 166 | EL CONTRATO CONFORME AL CUAL LAS LINEAS NAVIERAS CONFERENCIADAS DECIDEN COMPARTIR DIVERSOS SERVICIOS Y MEJORAR SU ECONOMIA DE ESCALA, SIN FORMAR UNA NUEVA PERSONA JURIDICA Y DONDE LA PROPIEDAD DE LOS BIENES APORTADOS SIGUE SIENDO DE PROPIEDAD DE LOS APORTANTES, ES | CONFERENCIA | CONSORCIO | ALIANZA ESTRATÉGICA | JOINT VENTURE |
| 167 | EL CÓDIGO ISPS SE APLICA A | BUQUES DE PASAJE | BUQUES DE CARGA MAYORES A 500 TRB | PLATAFORMA MÓVIL DE PERFORACIÓN | TODAS LAS ANTERIORES |
| 168 | EL CLIENTE INTERNO ES AQUEL MIEMBRO DE LA EMPRESA A QUIEN SE LE ENTREGA UN TRABAJO O SERVICIO COMO PARTE DE LA ENTREGA DEL SERVICIO AL CLIENTE EXTERNO. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 169 | LA AUTORIDAD MARITIMA PODRA PARAR A LA EMBARCACIÓN PESQUERA QUE HAYA PESCADO DENTRO DE LOS LIMITES ESTABLECIDOS | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 170 | QUE FACULTADES TIENE EL PAIS RIBEREÑO EN LA ZONA CONTIGUA. | FACULTADES DE PREVENCIÓN DE SUS NORMAS Y LEYES EN ASPECTOS INMIGRATORIOS, ADUANEROS, FISCALES Y SANITARIOS | FACULTADES DE PREVENCIÓN EN TODO ORDEN DE ASPECTOS QUE CONVENGAN AL PAIS RIBEREÑO | FACULTADES DE PREVENCIÓN DE SUS NORMAS Y LEYES EN ASPECTOS INMIGRATORIOS, ADUANEROS, FISCALES Y SANITARIOS, ASI COMO CAPACIDAD DE SANCIONAR A LAS NAVES POR INFRACCIÓN DE SUS NORMAS EN SU TERRITORIO Y EN SU MAR TERRITORIAL | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 171 | SI UN ABORDAJE O COLISIÓN SE PRODUCE EN AGUAS NO JURISDICCIONALES ENTRE NAVES DE DISTINTA NACIONALIDAD, CADA NAVE ESTARA OBLIGADA A LOS TÉRMINOS DE LA LEY DE : O DE LA LEY DE | DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA – REGLAMENTO DE CAPITANÍAS | LA BANDERA – PAIS DONDE SE INTERPONGA LA DEMANDA | 26620 – 24474 | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 172 | CUAL ES REGLAMENTO EMITIDO POR LA OMI QUE REGULA SOBRE LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR | COLREG | SOLAS. | ISGN | STCW |
| 173 | QUIÉNES SON LOS OPERADORES DIRECTOS DEL COMERCIO INTERNACIONAL CUANDO SE HABLA DE UNA IMPORTACIÓN. | FABRICANTE, MAYORISTA, DISTRIBUIDOR Y ALMACENERO | MAYORISTA, MINORISTA, COMERCIANTE Y DISTRIBUIDOR | FABRICANTE, MAYORISTA, MINORISTA, DETALLISTA Y EL USUARIO FINAL | MAYORISTA, MINORISTA, DISTRIBUIDOR, COMERCIANTE |
| 174 | QUE FUNCIÓN CUMPLEN LAS AUDITORIAS INTERNAS. | COMPROBAR QUE LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD Y LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN SE AJUSTAN AL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD | VERIFICAR LA EFECTIVIDAD DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD | A Y B SON CORRECTAS | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 175 | CUALES SON LAS CONSECUENCIAS DE LA LIBERTAD DE LOS MARES | DERECHO A LA NAVEGACIÓN | DERECHO A LA PESCA | DERECHO AL PASO INOCENTE | TODAS LAS ANTERIORES |
| 176 | UN EQUIPO DE BOMBERO COMPRENDERA UN APARATO RESPIRATORIO, QUE PODRA SER UNA MASCARA ANTIHUMO PROVISTO DE UNA BOMBA DE AIRE O UN APARATO RESPIRATORIO AUTONOMO ACCIONADO POR AIRE COMPRIMIDO | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 177 | NO HABRA RESPONSABILIDAD POR LOS DAÑOS QUE POR CONTAMINACIÓN SE PRODUZCAN, CUANDO LOS MISMOS RESULTAN DE | ACHICAR TANQUES SANITARIOS – ZAFARRANCHO DE INCENDIO | DESASTRES NATURALES – CONFLICTOS BÈLICOS | CONTAR CON MUCHA BASURA – CONTAR CON DEMASIADO PLÀSTICO | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 178 | LA CLASIFICACION DE BUQUES CONSTRUIDOS CON UN PROPÓSITO ESPECIAL, SE REALIZA DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN LAS REGLAS DE LAS CASAS CLASIFICADORAS. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 179 | QUÉ ES EL BACKING. | EL LUGAR DONDE SE NEGOCIAN LOS SEGUROS | UN RESPALDO BANCARIO A LA RESPONSABILIDAD DEL UNDERWRITING AGENT | EL RESPALDO FINANCIERO QUE PROCURA EL UNDERWRITING AGENT AL UNDERWRITER | EL RESPALDO QUE DA AL MERCADO A LAS RESPONSABILIDADES DE LOS NAMES |
| 180 | LA FUNCIÓN QUE CUMPLE EL COMITÉ DE SEGURIDAD DEL BUQUE ES APORTAR AL PROCESO DE MEJORA CONTINUA DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD A BORDO. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 181 | EL RETRASO EN LA PUESTA A DISPOSICIÓN DEL BUQUE ES | UNA CONDITION | UN INTERMEDIATE TERM | ES JUSTIFICADA SI SE DEBIÓ A CAUSA RAZONABLE Y JUSTIFICADA | DEBE VERSE QUE SE PACTÓ EN LA PÓLIZA |
| 182 | QUÉ ES LA LIBRE PLATICA | LA AUTORIZACIÓN QUE OTORGA LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL Y PERMITE A LA NAVE EFECTUAR SUS OPERACIONES COMERCIALES | LA AUTORIZACIÓN QUE OTORGA LA AUTORIDAD SANITARIA Y PERMITE A LA NAVE EFECTUAR SUS OPERACIONES COMERCIALES | LA AUTORIZACIÓN QUE OTORGA LA AUTORIDAD MARITIMA Y PERMITE A LA NAVE EFECTUAR SUS OPERACIONES COMERCIALES | LA AUTORIZACIÓN QUE OTORGA LA SUNAT Y PERMITE A LA NAVE EFECTUAR SUS OPERACIONES COMERCIALES |
| 183 | EL CONVENIO LOAD LINES 66, ES EL REGLAMENTO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, QUE PRESCRIBE EL FRANCOBORDO MINIMO QUE SE LE PUEDE DAR A UN BUQUE CON CARGA. | VERDADERO | FALSO | - | - |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 184 | SEGÚN CÓDIGO ISPS, EL RESPONSABLE DE PROTECCIÓN A BORDO ES | COMPANY SECURITY OFFICER | SHIP SECURITY OFFICER | 2ND OFFICER | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 185 | LA SEDE DE LA OMI RADICA EN | EEUU | SUECIA | ITALIA | REINO UNIDO |
| 186 | QUIÉN ES LA AUTORIDAD MARITIMA LOCAL | DICAPI | APN | PNP | EL CAPITAN DE PUERTO DE LA LOCALIDAD |
| 187 | QUÉ ENTIENDE UD POR EL CONVENIO CSC - 1972. | ES EL CONVENIO QUE TRATA SOBRE LA SEGURIDAD CONTRACTUAL EN LAS OPERACIONES DE LAS NAVES | ES EL CONVENIO QUE TRATA SOBRE LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN LAS OPERACIONES DE LAS NAVES | ES EL CONVENIO QUE TRATA SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES EN LAS OPERACIONES DE LAS NAVES | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 188 | LA FUENTE DE ENERGIA ELÉCTRICA DE EMERGENCIA TENDRA CAPACIDAD PARA ALIMENTAR SIMULTANEAMENTE COMO MINIMO ..... HORAS DE ALUMBRADO (PASILLOS, ESCALERAS, ESPACIOS DE MAQUINAS) Y LUCES DE NAVEGACIÓN | 8 HORAS | 18 HORAS | 3 HORAS | 24 HORAS |
| 189 | USANDO EL SISTEMA RADIOTELEFóNICO, QUÉ FRECUENCIAS SON USADAS PARA TRANSMITIR SEÑALES DE SINIESTROS MARITIMOS, (I 2182 KHTZ), (II 1568 MHZ), (III CANAL 16). | I Y II | SOLO III | I Y III | I, II Y III |
| 190 | EL ANEXO III DEL MARPOL ENTRó EN VIGOR EL AÑO 1992. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 191 | EN LA JERARQUIA DE LOS CRÉDITOS QUE ESTABLECE EL CONVENIO DE GINEBRA DE 1993, EL PAGO DE LAS REMUNERACIONES POR SALVAMENTO SE PAGAN | BAJO EL PRINCIPIO DE PRIOR IN TEMPORE POTIOR IN JURE | CONFORME LO DETERMINE EL SALVADO | CONFORME LO ESTABLEZCA LA LEY DE LA BANDERA DEL BUQUE SALVADO | EN EL ORDEN INVERSO A SU ORIGEN |
| 192 | LA ESPUMA PROTEINICA ES LA PRIMERA CLASE DE LA ESPUMÓGENO QUE SE UTILIZó EL LCI ESTA FORMADO POR PROTEINAS NATURALES HIDROLIZADAS | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 193 | EL SUB COMITÉ COMSAR CORRESPONDE AL. | SUB COMITÉ NAVEGACIÓN | SUB COMITÉ DE FORMACIÓN | SUB COMITÉ DE RADIO COMUNICACIONES. BÚSQUEDA Y SALVAMENTO | SUB COMITÉ DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO |
| 194 | SALVO DISPOSICIóN EXPRESA EN OTRO SENTIDO, LAS REGLAS DEL CONVENIO SOLAS NO SERAN APLICABLES A BUQUES DE GUERRA BUQUES DE CARGA MENORES DE 500 TONS DE ARQUEO BRUTO BUQUES CARENTES DE PROPULSIóN MECANICA YATES DE RECREO NO DEDICADOS AL TRAFICO COMERCIAL BUQUES PESQUEROS BUQUES DE MADERA DE CONSTRUCCION PRIMITIVA. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 195 | CON CUANTAS BOMBAS CONTRA INCENDIOS DE ACCIONAMIENTO INDEPENDIENTE DEBE DE CONTAR UN BUQUE DE CARGA DE ARQUEO BRUTO IGUAL O SUPERIOR A 1000 TONELADAS. | POR LO MENOS 3 BOMBAS | POR LO MENOS UNA BOMBA | POR LO MENOS 2 BOMBAS | NO DEBE TENER NINGUNA BOMBA |
| 196 | CUANTOS CAPITULOS CONTIENE EL SOLAS 1960. | 6 CAPITULOS | 7 CAPITULOS | 8 CAPITULOS | 9 CAPITULOS |
| 197 | LA VENTA DE UN CARGAMENTO, ENCONTRANDOSE EL BUQUE EN VIAJE DE NEW YORK AL CALLAO, SE EFECTúA | MEDIANTE UNA CARTA DE CRÉDITO | ENDOSANDO EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE | ENDOSANDO EL MANIFIESTO DE CARGA | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 198 | AL SOBREVIVIENTE RESCATADO DE AGUAS HELADAS SE LE DEBE APLICAR MASAJES LO MAS RAPIDO POSIBLE | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 199 | EL SEGUNDO OFICIAL DE PESCA Y NAVEGACIÓN, ESTA FACULTADO PARA COMANDAR NAVES PESQUERAS DE UN AB O TRB HASTA | 800 TRB | 999 TRB | 1200 TRB | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 200 | EL CERTIFICADO DE LINEAS DE CARGA DEL BUQUE ES SIEMPRE OTORGADO POR | AMERICAN BUREAU OF SHIPPING | AUTORIDAD MARITIMA | NATIONAL CARGO BUREAU | OMI |
| 201 | EN EL REGISTRO DEL BUQUE SE INDICA UNA VARIADA INFORMACIÓN A EXCEPCIÓN DE | EL PROPIETARIO DEL BUQUE | LA NACIONALIDAD DEL BUQUE | EL PUERTO DE MATRICULA | EL ÚLTIMO PUERTO DE DESCARGA |
| 202 | EL SALVAMENTO CONSISTE EN | BUSCA DE PERSONAS Y NAVES DESAPARECIDAS | AUXILIAR A UNA NAVE EN PELIGRO Y TENER DERECHO POR ELLO A UNA REMUNERACIÓN | AUXILIAR A UNA NAVE EN PELIGRO PARA CUMPLIR CON LA OBLIGACIÓN DE SALVAR VIDAS HUMANAS Y/O LA NAVE Y LA CARGA A BORDO | AUXILIAR A UNA NAVE EN PELIGRO PARA CUMPLIR CON LA OBLIGACIÓN DE SALVAR VIDAS HUMANAS Y/O LA NAVE Y LA CARGA A BORDO Y TENER DERECHO A UNA REMUNERACIÓN SÓLO SI SE TIENE ÉXITO EN SALVAR A ESTO ÚLTIMO |
| 203 | EN EL CURSO DE LA NAVEGACIóN EN LA MAR EN UN BUQUE Y DEJAR CONSTANCIA DE ELLO SE DEBE SOMETER A LA DOTACIóN A PRUEBAS OPERACIONALES Y DEJAR CONSTANCIA DEL HECHO | AFIRMATIVO CON LA MAYOR FRECUENCIA POSIBLE | AFIRMATIVO CON LA MENOR FRECUENCIA POSIBLE | NEGATIVO NO SE DEBE HACER PRUEBAS OPERACIONALES EN NAVEGACIÓN | SOLO SE DEBEN HACER ANTES DE SALIR A NAVEGAR |
| 204 | CON RELACIóN A LAS SERIES DE LOS DISTINTIVOS DE LLAMADA, INDICAR LOS CARACTERES QUE INDICAN LA NACIONALIDAD DE LAS ESTACIONES PERUANAS CONFORME AL REGLAMENTO DE RADIO COMUNICACIONES. | LOS DOS PRIMEROS CARACTERES | LOS TRES PRIMEROS CARACTERES | LOS CUATRO PRIMEROS CARACTERES | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 205 | EL PRIMER SOLAS ADOPTADO POR LA OMI FUE EL DE. Y ACTUALMENTE ESTA EN VIGENCIA EL DE | 1948 - 1960/74 | 1960 - 1978/84 | 1960 - 1974/78 | 1978 - 1984/88 |
| 206 | LAS ENMIENDAS AL SOLAS INCLUYEN. | CSR | SHIP IDENTIFICATION SYSTEM | AUTOMATED IDENTIFICATION SYSTEM | TODAS LAS ANTERIORES |
| 207 | LA ONDA QUE SE EMPLEA PARA LARGA DISTANCIA POR HF, EMPLEANDO LA IONóSFERA, SE LLAMA. | ONDA TERRESTRE. | ONDA IONOSFÉRICA | ONDA CELESTE | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 208 | EL LLOYDS CENTRAL FUND, ES EL FONDO ES. | EL FONDO QUE CUBRE LA RESPONSABILIDAD DE ALGÚN SINDICATO EN PARTICULAR | EL FONDO QUE CUBRE LA RESPONSABILIDAD DE ALGÚN NAME EN PARTICULAR | UN FONDO DE CONTINGENCIA EMPLEADO CON ÚLTIMO ESLABÓN DE SEGURIDAD DEL MERCADO PARA EL PAGO DE LAS INDEMNIZACIONES | UN FONDO EXTERNO AL MERCADO QUE SE EMPLEA PARA PAGAR LOS REASEGUROS EN EL MERCADO DEL LLOYDS |
| 209 | EL OFICIAL DE NAVEGACIóN EN TIEMPO DESPEJADO DEBERA EFECTUAR PRACTICAS DE RADAR | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 210 | LA FUNCIóN QUE CUMPLE EL EQUIPO DE COMUNICACIONES NAVTEX ES RECEPCIONAR INFORMACIóN DE SEGURIDAD PARA LA NAVEGACIóN. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 211 | ENTRE LAS COMPETENCIAS QUE DEBE TENER UN OFICIAL ENCARGADO DE LA NAVEGACIóN ABORDO SE ENCUENTRA LA DE PLANIFICAR Y DIRIGIR UNA TRAVESIA Y DETERMINAR LA SITUACIóN DE SU UNIDAD. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 212 | CONFORME AL LOF 2000, LA DETERMINACIÓN DE LA REMUNERACIÓN SE HACE. | MEDIANTE NEGOCIACIÓN ENTRE LAS PARTES | MEDIANTE UN PROCESO JUDICIAL | MEDIANTE UN ARBITRAJE, GENERALMENTE EN LONDRES | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 213 | EL TERCER OFICIAL DE PESCA Y NAVEGACIÓN ESTA FACULTADO PARA MANDAR NAVES PESQUERAS DE UN AB O TRB HASTA | 2177 AB | 37217 AB. | 449 TRB | 750 TRB |
| 214 | EL PRINCIPIO QUE SUPONE TODA INSCRIPCIÓN EN LOS REGISTROS PÚBLICOS GUARDA UN ORDEN LÓGICO JURIDICO SE DENOMINA | LEGALIDAD | FE PÚBLICA | OPONIBILIDAD | TRATO SUCESIVO |
| 215 | EL SUB COMITÉ (SLF) CORRESPONDE AL | SUB COMITÉ DE SEGURIDAD Y LINEA DE CARGA | SUB COMITÉ DE SEGURIDAD DE LOS PESQUEROS | SUB COMITÉ DE SEGURIDAD DE LA PESCA | A Y B SON CORRECTAS |
| 216 | EL ANEXO III DEL MARPOL TRATA SOBRE LA CONTAMINACION POR LA BASURA DE LOS BUQUES | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 217 | EL SUB COMITÉ ASC CORRESPONDE AL | EL SUB COMITÉ DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS | SUB COMITÉ DE CARGAS SÓLIDAS | SUB COMITÉ DE CONTENEDORES | TODAS LAS ANTERIORES |
| 218 | EL CO2 CUANDO ES LIBERADO SALE A UNA TEMPERATURA DE | -90°C | -70°C | -65°C | -79°C |
| 219 | EL ACTO ADMINISTRATIVO POR EL CUAL LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL AFECTA UN CONJUNTO DE ESPACIOS TERRESTRES, AREA ACUATICA, FRANJAS Y TERRENOS RIBEREÑOS E INFRAESTRUCTURA PORTUARIA, PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS ES | AUTORIZACIÓN | HABILITACIÓN PORTUARIA | LICENCIA PORTUARIA | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 220 | CÓMO SE DEFINE A AQUELLA ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL QUE A REQUERIMIENTO DE UN ARMADOR PUEDE EN SU NOMBRE SELECCIONAR PERSONAL PARA EMBARCAR HASTA LA EXPLOTACIÓN COMERCIAL DE SUS BUQUES, PASANDO POR LA CONTRATACIÓN DE SEGUROS, LA CONTABILIDAD ETC. | ARMADOR GERENTE | ARMADOR FLETADOR | SOCIEDAD DE GESTIÓN | TRANSITARIO |
| 221 | PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE CONTENEDORES DE PUERTA A PUERTA SE REQUIERE | INFRAESTRUCTURA FISICA APROPIADA | CONFIABILIDAD DE TRANSPORTE | SEGURIDAD DEL TRANSPORTE | TODAS LAS ANTERIORES |
| 222 | CUALES SON LOS REQUISITOS FUNDAMENTALES PARA QUE HAYA UN PRINCIPIO DE COMERCIO EXTERIOR | UN COMPRADOR DE UN PAIS A, UN VENDEDOR DE UN PAIS B | UN COMPRADOR DE UN PAIS A, UN VENDEDOR DE UN PAIS B Y UNA MERCADERIA O SERVICIO | UN COMPRADOR DE UN PAIS A, UN VENDEDOR DE UN PAIS B Y UNA CONTRAPRESTACIÓN (PAGO) | UN COMPRADOR DE UN PAIS A, UN VENDEDOR DE UN PAIS B, UNA MERCADERIA O SERVICIO Y UNA CONTRAPRESTACIÓN (PAGO) |
| 223 | QUE ES LA ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL - OMI. | ES EL ORGANISMO ÚNICO ESPECIALIZADO DE LA OIT DEDICADO A LA ELABORACIÓN DE MEDIDAS RELATIVAS A LA SEGURIDAD MARITIMA | ES EL ORGANISMO ÚNICO ESPECIALIZADO DE LA OEA DEDICADO A LA ELABORACIÓN DE MEDIDAS RELATIVAS A LA SEGURIDAD MARITIMA | ES EL ORGANISMO ESPECIALIZADO DE LA ONU DEDICADO A LA ELABORACIÓN DE MEDIDAS RELATIVAS A LA SEGURIDAD MARITIMA | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 224 | SU EMBARCACIóN TIENE LICENCIA DE OPERACIóN RADIOELÉCTRICA Y ESTA EN EMERGENCIA A 50 MILLAS DE COSTA, ES MUY POSIBLE QUE ABANDONE SU NAVE QUÉ EQUIPOS DE COMUNICACIONES UTILIZARA PARA SU LLAMADA DE SOCORRO Y CON QUIÉN DEBERA COMUNICARSE INICIALMENTE. | HF, EPIRB - COMUNICARSE CON UNA ESTACIÓN DE TIERRA | UHF, EPIRB – COMUNICARSE CON LA NAVE MAS CERCANA | SEÑALES ACÚSTICAS – COMUNICARSE POR NEXTEL | HF, EPIRB – COMUNICARSE CON UN FAMILIAR |
| 225 | OTORGA LA MATRICULA A LAS NAVES, MANTENIENDO EL REGISTRO RESPECTIVO, EXPIDE CERTIFICADOS DE RECONOCIMIENTO E INSPECCIÓN DE NAVES. | IMARPE | PRODUCE | DICAPI. | ROP |
| 226 | QUE CARACTERISTICA DEL CRÉDITO MARITIMO SUPONE EL DERECHO DEL ACREEDOR A EMBARGAR Y REMATAR LA NAVE | REIPERSECUTORIEDAD | REALIZACIÓN | PREFERENCIA | ESPECIALIDAD |
| 227 | TODA NAVE QUE ARRIBE A LOS PUERTOS DEL PERÚ CON EXPLOSIVOS Ú OTRAS MATERIAS INFLAMABLES, DEBERA COMUNICARLO AL CAPITAN DE PUERTO.....HORAS ANTES DEL ARRIBO. | 24 HORAS | 36 HORAS | 48 HORAS. | 72 HORAS |
| 228 | SEGÚN EL COLREG-72, CUANDO UN BUQUE ABRIGUE DUDAS DE SI ESTA ALCANZANDO O NO A OTRO, CONSIDERARA QUE LO ESTA HACIENDO Y ACTUARA COMO BUQUE QUE ALCANZA. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 229 | CON RELACIóN A LA COMUNICACIóN DE SEGURIDAD, LOS NAVEGANTES QUE REALICEN UNA GUARDIA EN EL PUENTE DEBERAN CONOCER. PROCEDIMIENTO DE TX / RX - CONOCER LA COMUNICACIÓN EN INGLES - CONOCER EL REGLAMENTO DE RADIOTELECOMUNICACIONES. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 230 | EL MERCADO DEL Lloyds ES. | UNA ASOCIACIÓN DE ASEGURADORES | UNA EMPRESA ASEGURADORA | UN MERCADO ORDINARIO | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 231 | CÓMO SE CONOCE A AQUEL QUE EMITE UN DOCUMENTO QUE NO ES UN CONOCIMIENTO DE EMBARQUE QUE CUBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCIA QUE UTILIZA PARA SU TRASLADO FISICO DIVERSOS MEDIOS DE TRANSPORTE. | EXPEDIDOR DE MERCANCIAS | TRANSITARIO | OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL | NVOCC |
| 232 | LOS PUERTOS SON ELEMENTOS ESTRATÉGICOS EN EL DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y MEDIOAMBIENTAL DEL TERRITORIO QUE , EN FUNCIÓN DE SU TIPOLOGIA Y DIMENSIÓN, GENERAN LOS CORRESPONDIENTES IMPACTOS DE AMBITO LOCAL, REGIONAL, NACIONAL O INTERNACIONAL, ENTONCES ..... DEBE CONSTITUIRSE EN INSTRUMENTO BASICO DE SU GESTIÓN. | EL PLAN ESTRATÉGICO PORTUARIO | EL DESARROLLO PORTUARIO | LA POLITICA PORTUARIA DEL ESTADO | LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL |
| 233 | LOS PRINCIPIOS FUNDAMENTALES PARA LA PREVENCIóN, DETECCIóN Y EXTINCIóN DE INCENDIOS DE LOS BUQUES SON USO RESTRINGIDO DE MATERIALES COMBUSTIBLES, DETECCIóN DE CUALQUIER INCENDIO EN LA ZONA EN QUE SE ORIGINE, PRONTA DISPONIBILIDAD DE LOS DISPOSITIVOS EXTINTORES, CONTENCIóN Y EXTINCIóN DE CUALQUIER INCENDIO EN EL LUGAR QUE SE ORIGINE. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 234 | EL CÓDIGO ISPS FUE ESTABLECIDO CON. | PARTE A Y B COMO GUIAS DE IMPLEMENTACIÓN | PARTE A Y B MANDATORIO | PARTE A MANDATORIO Y PARTE B GUIA DE IMPLEMENTACIÓN | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 235 | EL CONVENIO MARPOL-73, ES EL REGLAMENTO PARA PREVENIR LA CONTAMINACIóN POR LOS BUQUES QUE CONTIENE REGLAS PARA PREVENIR LAS DISTINTAS FORMAS DE CONTAMINACIóN MARITIMA QUE SE ORIGINAN EN LOS BUQUES. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 236 | UN BUQUE MANTIENE CRÉDITOS POR DAÑOS A LA CARGA EN EL PERÚ Y PESA SOBRE ÉL SOLICITUDES DE EMBARGO DE QUÉ FORMA PODRIA LIMITAR SU RESPONSABILIDAD. | PAGANDO A ALGUNOS ACREEDORES, CON LO CUAL REDUCE SUS DEUDAS | RESPONDE HASTA POR EL VALOR DEL BUQUE Y EL FLETE DE ESE VIAJE | ABANDONA EL BUQUE A FAVOR DE LOS ACREEDORES NACIONALES | DEJAR QUE EMBARGUEN LA NAVE |
| 237 | CUAL ES LA FRASE DE PROCEDIMIENTO QUE IDENTIFICA A LOS MENSAJES DE SOCORRO A NIVEL INTERNACIONAL. | SS SS SS | SOS SOS SOS | MAY DAY MAY DAY MAY DAY. | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 238 | INDICAR QUE TIPOS DE EPIRB (RLS) EXISTEN | TIPO SART , GMDSS , SOS | VHF, INMARSAT Y COSPAS SARSAT | RACON , SART , COSPASSARSAT | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 239 | INDICAR EL SUPUESTO DE PÉRDIDA TOTAL CONSTRUCTIVA DE LA NAVE | LA PÉRDIDA DE LA NAVE SIN NOTICIAS POR MAS DE 2 AÑOS | LA DESPOSESIÓN FISICA DE LA NAVE SIN POSIBILIDAD DE RECOBRO | EL HUNDIMIENTO DE LA NAVE SIN POSIBILIDAD DE REFLOTAMIENTO | CUANDO PARA RECUPERAR LA NAVE DEBE INVERTIRSE MAS DEL 75% DE SU VALOR ASEGURADO |
| 240 | EL ANEXO I DEL MARPOL TRATA SOBRE CONTAMINACION POR SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 241 | QUIÉN ES LA AUTORIDAD MARITIMA INTERNACIONAL. | DICAPI | APN | OMI. | ROCRAM |
| 242 | INDICAR QUE SANCIONES SE APLICAN A LAS NAVES EN ARRIBADA QUE NO SEA FORZOSA | EMBARGO DE LA NAVE | DEBE PAGAR LOS DERECHOS DE RECEPCIÓN Y DESPACHO ASI COMO LAS SANCIONES POR FALTA DE DOCUMENTOS DE ENTRADA. | SE LE RECEPCIONA COMO A CUALQUIER OTRA NAVE | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 243 | DE QUE TRATA EL CAPITULO II DEL SOLAS 1960 | SOBRE SEGURIDAD MARITIMA | SOBRE BÚSQUEDA Y RESCATE | SOBRE RADIOTELEFONIA | SOBRE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS |
| 244 | LA ADOPCIÓN DEL CÓDIGO ISPS POR PARTE DE LA OMI FUE | ENERO 2003 | NOVIEMBRE 2002 | DICIEMBRE 2002 | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 245 | DE ACUERDO A LA REGLA 3 DEL ANEXO V DEL MARPOL 73/78, LAS BASURAS INDICADAS A CONTINUACIÓN SE ECHARAN TAN LEJOS COMO SEA POSIBLE DE LA TIERRA MAS PRÓXIMA, PROHIBIÉNDOSE EN TODO CASO HACERLO SI LA TIERRA MAS PRÓXIMA SE ENCUENTRA A MENOS DE | 15 MILLAS CUANDO SE TRATE DE TABLAS Y FORROS DE ESTIBA Y 10 MILLAS CUANDO SE TRATE DE RESTOS DE COMIDAS Y DEMAS BASURAS | 25 MILLAS CUANDO SE TRATE DE TABLAS Y FORROS DE ESTIBA Y 24 MILLAS CUANDO SE TRATE DE RESTOS DE COMIDAS Y DEMAS BASURAS | 50 MILLAS CUANDO SE TRATE DE TABLAS Y FORROS DE ESTIBA Y 12 MILLAS CUANDO SE TRATE DE RESTOS DE COMIDAS Y DEMAS BASURAS | 25 MILLAS CUANDO SE TRATE DE TABLAS Y FORROS DE ESTIBA Y 12 MILLAS CUANDO SE TRATE DE RESTOS DE COMIDAS Y DEMAS BASURAS |
| 246 | LOS OBJETIVOS DEL CÓDIGO ISM SON GARANTIZAR LA SEGURIDAD MARITIMA, EVITAR LESIONES PERSONALES Y EVITAR DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 247 | LOS CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE ESTADO MEDITERRANEO, PUERTOS, LIBERTAD DE TRANSITO Y AGUAS NAVEGABLES, ESTAN INCORPORADOS EN EL GRUPO DE CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE ASUNTOS MARITIMOS QUE TIENEN SU FUENTE DE ORIGEN EN. | CONVENIOS DE LA OIT | CONVENIOS DE LA UNCTAD | CONVENIOS OMI | CONVENIOS SOBRE CODIFICACIÓN DEL DERECHO DEL MAR |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 248 | CUANDO SUCEDE UN ABORDAJE EN AGUAS INTERNACIONALES, RESULTAN COMPETENTES LOS TRIBUNALES DEL | PAIS DE LA BANDERA DE CADA UNO DE LOS BUQUES | PAIS QUE INVOQUE CADA UNO DE LOS BUQUES | PAIS RIBEREÑO | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 249 | DEL PRINCIPIO DE LA LIBERTAD DE LOS MARES SE DESPRENDEN TRES DERECHOS QUE SON | LIBERTAD EN LA PESCA – EXTRACCIÓN DE MOLUSCOS – ADQUISICIÓN DE NAVES | LIBERTAD EN LA NAVEGACIÓN – PESCA Y TENDIDO DE CABLES SUBMARINOS | A Y B SON CORRECTAS | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 250 | EL COLREG-72 ESTABLECE QUE LOS BUQUES DE PROPULSION MECANICA EN NAVEGACION, SE MANTENDRAN APARTADO DE LA DERROTA DE | UN BUQUE SIN GOBIERNO | UN BUQUE CON CAPACIDAD DE MANIOBRA RESTRINGIDA | UN BUQUE DE PESCA | TODAS LAS ANTERIORES |
| 251 | LA NATURALEZA JURIDICA DEL CONTRATO DE PRACTICAJE ES DE | DE OBRA | PRESTACIÓN DE SERVICIOS | DE MANDATO | DE COMISIÓN MERCANTIL |
| 252 | DENTRO DE LA CADENA DE SEGURIDAD DEL MERCADO DEL LLOYDS, LAS PRIMAS SON EL. | EL SEGUNDO ESLABÓN | EL TERCER ESLABÓN | EL PRIMER ESLABÓN | EL CUARTO ESLABÓN |
| 253 | EL CONVENIO DEL FONDO '71, EXIGE A LOS PETROLEROS CONTAR CON UN SEGURO POR DAÑOS Y LE RECONOCE EL DERECHO A LIMITAR SU RESPONSABILIDAD A UN MONTO PROPORCIONAL A SU TAMAÑO. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 254 | EN QUÉ CANAL SE ENVIA UNA LLAMADA DE SOCORRO POR EL RADIO VHF | 23 | 36 | 12 | 16 |
| 255 | ES REQUISITO PARA ALCANZAR AL TITULO DE 2DO OFICIAL DE PESCA Y NAVEGACIÓN POSEER EL DE 3ER OFICIAL DE PESCA Y NAVEGACIÓN CON UNA VIGENCIA DE ……. AÑOS HABER NAVEGADO NO MENOR DE …….. AÑOS EN LA CATEGORIA DE 3ER OFICIAL DE PESCA Y NAVEGACIÓN. | 5 AÑOS – 4 AÑOS | 4 AÑOS – 4 AÑOS | 4 AÑOS – 3 AÑOS. | 3 AÑOS – 3 AÑOS |
| 256 | CONFORME AL LOF 2000, LA DETERMINACIÓN DE LA REMUNERACIÓN SE HACE | MEDIANTE UN PROCESO JUDICIAL | MEDIANTE UN ARBITRAJE, GENERALMENTE EN LONDRES | MEDIANTE NEGOCIACIÓN ENTRE LAS PARTES | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 257 | CUAL DE LAS SIGUIENTES PROPOSICIONES PUEDEN PRODUCIR ELECTRICIDAD ESTATICA, (I EL FLUJO DE PETRÓLEO A TRAVÉS DE LAS TUBERIAS) Y (II LA AGITACIÓN DEL PETRÓLEO EN LOS TANQUES DE CARGA). | I ES CORRECTA | II ES CORRECTA | I Y II SON CORRECTAS | NINGUNA ES CORRECTA |
| 258 | EL APARATO DE GOBIERNO AUXILIAR PERMITIRA EL CAMBIO DEL TIMÓN DESDE UNA POSICIÓN DE …… A UNA BANDA, HASTA OTRA DE……A LA BANDA OPUESTA SIN QUE ELLO LLEVE MAS DE ……..SEGUNDOS | 15º/15º/50 | 20º/20º/60 | 20º/20º/50 | 15º/15º/60 |
| 259 | EL PERIODO DE VALIDEZ DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE RADIOTELEGRÁFICO EXIGIDO A LOS BUQUES DE CARGA, DE CONFORMIDAD CON EL CONVENIO SOLAS -74 Y SU PROTOCOLO 78 ES. | 2 AÑOS | 4 AÑOS | 1 AÑO | 3 AÑOS |
| 260 | QUE FACULTADES TIENE EL PAIS RIBEREÑO EN LA ZONA CONTIGUA. | FACULTADES DE PREVENCIÓN DE SUS NORMAS Y LEYES EN ASPECTOS INMIGRATORIOS, ADUANEROS, FISCALES Y SANITARIOS | FACULTADES DE PREVENCIÓN EN TODO ORDEN DE ASPECTOS QUE CONVENGAN AL PAIS RIBEREÑO | FACULTADES DE PREVENCIÓN DE SUS NORMAS Y LEYES EN ASPECTOS INMIGRATORIOS, ADUANEROS, FISCALES Y SANITARIOS, ASI COMO CAPACIDAD DE SANCIONAR A LAS NAVES POR INFRACCIÓN DE SUS NORMAS EN SU TERRITORIO Y EN SU MAR TERRITORIAL | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 261 | TODOS LOS BUQUES TANQUES QUE UTILICEN UN PROCEDIMIENTO DE LAVADO CON CRUDOS PARA LOS TANQUES DE CARGA ESTARAN PROVISTOS DE UN SISTEMA DE GAS INERTE Y MAQUINAS DE LAVADO FIJAS. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 262 | LA SEPARACIÓN DE CARGA EN UNA BODEGA PARA EVITAR SU MEZCLA O CONFUSIÓN SE DEFINE COMO. | LOADING | LASHING | DUNNAGE. | TRIMMED |
| 263 | EL SUB COMITÉ STW COMPRENDE AL | SUB COMITÉ DE VIGILANCIA | SUB COMITÉ DE FORMACIÓN Y GUARDIA | A Y B SON CORRECTAS | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 264 | USANDO GRAN CANTIDAD DE AGUA PARA COMBATIR UN INCENDIO PUEDE TRAER OMO CONSECUENCIA, (I ELEVACIÓN DEL CENTRO DE GRAVEDAD, AL AUMENTARSE DE PESO) Y (II UN TRASLADO DEL CENTRO DE GRAVEDAD DEBIDO AL EFECTO DE SUPERFICIES LIBRES). | I ES CORRECTA | II ES CORRECTA | I Y II SON CORRECTAS | NINGUNA ES CORRECTA |
| 265 | LOS SERVICIOS QUE PRESTAN LAS ESTACIONES COSTERAS EN EL PERÚ SON SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA E INFORMACIÓN DE SEGURIDAD MARÍTIMA. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 266 | EN DERECHO INTERNACIONAL, LA FAJA MARITIMA QUE EXISTE ENTRE LA ALTA MAR Y EL MAR TERRITORIAL, LA CUAL ADMITE QUE EL ESTADO POSEA VERDADEROS DERECHOS RESTRINGIDOS, DE NATURALEZA GENERALMENTE ADMINISTRATIVA, RELATIVAS A LA POLICIA SANITARIA Y ADUANA, A LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN Y A LA PROTECCIÓN DE LA PESCA, SE LE RECONOCE COMO | ZÓCALO CONTINENTAL | ZONA CONTIGUA | ZONA DE SEGURIDAD | ZÓCALO ADYACENTE |
| 267 | PARA EL OTORGAMIENTO O RENOVACIÓN DE CERTIFICADOS POR PARTE DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA, LOS BUQUES DEBEN SER RECONOCIDOS O INSPECCIONADOS PERIÓDICAMENTE, CUALES SON ESTOS TIPOS DE RECONOCIMIENTOS. | INICIAL – PRIMERA – SECUNDARIA – TERCIARIA | INICIAL – TRIMESTRAL – SEMESTRAL – TOTAL | INICIAL – PERIÓDICO – INTERMEDIO – ANUAL | INICIAL – DIARIO – MENSUAL - ANUAL |
| 268 | LAS MULTAS IMPUESTAS POR CAPITANIAS, POR UNA FALTA COMETIDA POR UN TRIPULANTE. LAS PAGA | EL TRIPULANTE | EL ARMADOR. | EL CAPITAN | EL CÓNSUL |
| 269 | LA PRIMERA AUTORIDAD EN SER RECIBIDA SERA | LA POLICIA NACIONAL | CAPITAN DE PUERTO | CÓNSUL | SANIDAD MARÍTIMA |
| 270 | EN CONCORDANCIA CON EL CONVENIO MARPOL 73/78 EL CAPITAN ENVIARA EL OPORTUNO INFORME FACILITANDO LOS PORMENORES Y DESCRIPCIÓN CON LA MAXIMA AMPLITUD POSIBLE EN EL SIGUIENTE CASO DE CONTAMINACIÓN. | UNA DESCARGA DE HIDROCARBUROS O DE SUSTANCIAS NÓCIVAS LIQUIDAS A GRANEL | UNA DESCARGA DE SUSTANCIAS O DE VERTIMIENTOS DE BASURA CONTAMINANTE | UNA DESCARGA DE BASURA O DE SUSTANCIAS DE LIFBOARD | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 271 | EL OBJETIVO DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD DE LA EMPRESA ES ASEGURAR LA SATISFACCIÓN DE LAS NECESIDADES DEL CLIENTE. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 272 | EL PRODUCTO BASE PARA LA CONSTITUCIÓN DE LA ESPUMA (EXTINTOR DE ESPUMA ES) | CLORURO DE SODIO | ESPUMANTE | BICARBONATO SÓDICO | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 273 | EN CASO DE CONTRADICCIÓN ENTRE EL MEMORANDUM Y LOS ARTICLES, CUAL PRIMA FRENTE AL OTRO. | NINGUNO, PUES AMBOS TIENES LA MISMA IMPORTANCIA | LOS ARTICLES | EL MEMORANDUM | NINGUNO, YA QUE PRIMA LA LEY INGLESA |
| 274 | MENCIONE 3 MÉTODOS PARA DETERMINAR EL GRADO DE ESTANQUEIDAD DE UN COMPARTIMENTO | PRUEBA HIDRAULICA | PRUEBAS NEUMATICA | PRUEBA DE LUZ | TODAS LAS ANTERIORES |
| 275 | POR QUÉ TIENE VALIDEZ EN EL DERECHO INTERNACIONAL LA DECLARACIÓN PERUANA DE LAS 200 MILLAS | POR CUANTO, ES LA EXPRESIÓN DE LA SOBERANIA DE NUESTRO PAIS | POR CUANTO, NO AFECTA DERECHO DE TERCEROS | POR CUANTO, REIVINDICA UNA POSESIÓN CONSTANTE E ININTERRUMPIDA DEL MAR QUE LO LIMITA | TODAS LAS ANTERIORES |
| 276 | SEGÚN EL CONVENIO SOLAS, SE LE DENOMINA SITUACIÓN DE EMERGENCIA CUANDO LOS SERVICIOS NECESARIOS PARA MANTENER LAS CONDICIONES NORMALES DE FUNCIONAMIENTO Y HABITABILIDAD NO PUEDEN SER PRESTADOS PORQUE LA FUENTE DE ENERGIA ELECTRICA HA FALLADO. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 277 | EL OBJETIVO DE LA REVISIÓN DE CONTRATO ES DETECTAR LOS POSIBLES PUNTOS DE DEMANDA LEGAL POR CUMPLIMIENTO DE CONTRATO | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 278 | QUE ES LA SOLAS. | ES EL ORGANISMO MARITIMO DE LA OMI | ES EL CONVENIO DE LA ONU | ES EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA EN EL MAR | ES EL CONVENIO DE LA OMI SOBRE LA SEGURIDAD MARÍTIMA |
| 279 | LOS OFICIALES DE INGENIERIA, Y EL PERSONAL DE ADMINISTRACIÓN Y SERVICIOS REQUERIDO A BORDO DE NAVES DE PESCA, SERA EL MISMO CONSIDERANDO EN EL PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 280 | CÓMO SE LLAMA EL DISPOSITIVO DE TRAFICO QUE COMPRENDE UN PUNTO DE SEPARACIÓN O UNA ZONA DE SEPARACIÓN CIRCULAR Y UNA RUTA DE TRAFICO CIRCULAR DENTRO DE LIMITES DEFINIDOS | RUTA VERTICAL | RUTA HORIZONTAL | RUTA CIRCUNSTANCIAL | RUTA A LA REDONDA |
| 281 | SEGÚN EL COLREG-72, PARA DETERMINAR LA VELOCIDAD DE SEGURIDAD DURANTE LA NAVEGACION, SE TOMARA EN CUENTA LOS SIGUIENTES FACTORES (REGLA 6) | VISIBILIDAD | MANIOBRABILIDAD DEL BUQUE | ESTADO DEL MAR, VIENTOS Y CORRIENTES | TODAS LAS ANTERIORES |
| 282 | EL CONVENIO STCW-78 ES EL REGLAMENTO INTERNACIONAL QUE ESTABLECEN REQUISITOS BASICOS SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 283 | CUANDO EL CAPITAN DE UNA NAVE NO CUMPLE CON HACER USO DEL PRACTICO PARA ENTRAR O SALIR DE LOS PUERTOS, EL ARMADOR O AGENTE ES EL RESPONSABLE DE LAS AVERIAS O DAÑOS QUE PUEDA CAUSAR | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 284 | LOS PRACTICOS PARTICULARES DEPENDEN ADMINISTRATIVAMENTE DE | LA ADUANA | ENAPU | CAPITANIA DE PUERTO | AGENCIA MARÍTIMA |
| 285 | AQUEL CONTRATO QUE SUPONE LA REALIZACIÓN DE VIAJES SUCESIVOS, TODOS LOS QUE SE PUEDAN ENTIRE UNA FECHA INICIAL Y UNA FINAL. ES | CONTRATO DE VOLUMEN | CONTRATO DE ARRENDAMIENTO A CASCO DESNUDO | CONTRATO DE FLETAMENTO POR VIAJE REDONDO | CONTRATO DE FLETAMENTO POR VIAJES CONSECUTIVOS |
| 286 | QUIÉNES ESTAN EXCEPTUADOS DEL CUMPLIMIENTO DEL SOLAS | LOS BUQUES DE GUERRA Y TRANSPORTES DE TROPA | YATES DE RECREO NO DEDICADOS AL TRAFICO COMERCIAL | BUQUES PESQUEROS DE ARQUEO INFERIOR A 300 TRB | TODAS LAS ANTERIORES |
| 287 | LOS "BUQUES MENORES" ESTAN OBLIGADOS A LLEVAR REGLAMENTO DE RADIO COMUNICACIONES | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 288 | LA VERIFICACIÓN DE DEL PILOTO AUTOMATICO EN MANUAL EN UN BUQUE SE VERIFICA | UNA VEZ CADA 24 HORAS | UNA VEZ EN LA RUTA DE NAVEGACIÓN | AL SALIR DE PUERTO | UNA VEZ DURANTE CADA GUARDIA |
| 289 | LA CULPA EN EL ABORDAJE SE DETERMINA | BASADA EN LA RESPONSABILIDAD SUBJETIVA, POR ACCIÓN EXPRESA Y CON PRESUNCIÓN DE CULPA | BASADA EN LA RESPONSABILIDAD SUBJETIVA, POR OMISIÓN DE OBLIGACIÓN Y SIN PRESUNCIÓN DEL CULPA | BASADA EN LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA, POR ACCIÓN EXPRESA Y CON PRESUNCIÓN DE CULPA | BASADA EN LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA, POR OMISIÓN DE OBLIGACIÓN Y SIN PRESUNCIÓN DE CULPA |
| 290 | EL ORGANISMO QUE SE ENCARGA DE ADMINISTRAR, OPERAR Y MANTENER LOS TERMINALES Y MUELLES FISCALES DE TODA LA REPÚBLICA, ES | DICAPI | ENAPU. | INFOCAP | ICE |
| 291 | LOS ELEMENTOS DEL FOAM SON | DETERGENO-ESPUMANTE | ESPUMOGENO Y ESPUMANTE | ESPUMA-GASEOSA | GASEOSA-ESPUMANTE |
| 292 | SEGUN EL CÓDIGO ISPS, EL BUQUE CONTARA CON UN CERTIFICADO DENOMINADO. | SHIP SECURITY PLAN | DOCUMENT OF COMPLIANCE | INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 293 | LA PRIMERA CONFERENCIA PARA LA CODIFICACIÓN DEL DERECHO INTERNACIONAL (LA MAYA 13-03 AL 12-04 DE 1930) RECONOCIÓ EL "DERECHO DE PERSECUCIÓN", DEL ESTADO RIBEREÑO CONTRA UN BUQUE EXTRANJERO QUE VIOLASE SUS LEYES Y REGLAMENTACIONES; EN QUÉ MOMENTO PUEDE CESAR EL "DERECHO DE PERSECUCIÓN". | HASTA QUE LA NAVE PERSEGUIDA INGRESE A LA ZONA DE UN ESTADO LIBRE | HASTA QUE LA NAVE PERSEGUIDA INGRESE A LA ZONA DE UN SEGUNDO ESTADO | HASTA QUE LA NAVE PERSEGUIDA INGRESE A LA ZONA DE UN TERCER ESTADO | TODAS SON CORRECTAS |
| 294 | TODOS LOS EQUIPOS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS DEBEN SER CHEQUEADOS COMPLETAMENTE E INSPECCIONADOS CADA. | 3 MESES | 6 MESES | 1 AÑO | 2 AÑOS |
| 295 | EN CASO DE CONTRADICCIÓN ENTRE EL MEMORANDUM Y LOS ARTICLES, CUAL PRIMA FRENTE AL OTRO. | EL MEMORANDUM | LOS ARTICLES | NINGUNO, PUES AMBOS TIENES LA MISMA IMPORTANCIA | NINGUNO, YA QUE PRIMA LA LEY INGLESA |
| 296 | INDIQUE UD QUE SIGNIFICA RUMBO DE COLISIÓN | CUANDO DOS BUQUES TIENEN EL MISMO RUMBO Y VELOCIDAD | CUANDO ENTRE DOS BUQUES SE ACORTA LA DISTANCIA Y LA MARCACIÓN VARIA | CUANDO ENTRE DOS BUQUES SE MANTIENE LA MARCACIÓN Y LA DISTANCIA SE AGRANDA | CUANDO ENTRE DOS BUQUES SE MANTIENE LA MARCACIÓN Y SE ACORTAN LAS DISTANCIAS |
| 297 | EN GENERAL, EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO PORTUARIO SE DESARROLLA, BASICAMENTE EN SEIS ETAPAS | DEFINICIÓN DEL ESCENARIO ESTRATÉGICO, ESTABLECIMIENTO DEL MARCO COMPETITIVO | FORMULACIÓN DE LA VISIÓN DEL PUERTO, FORMULACIÓN DE LAS LINEAS ESTRATÉGICAS | FORMULACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN | TODAS LAS ANTERIORES |
| 298 | CUAL ES LA RESPONSABILIDAD DEL NAME. | LIMITADA A FIANZA | LIMITADA A SU PATRIMONIO PERSONAL | INDIVIDUAL Y COMPARTIDA | LIMITADA POR LA CADENA DE SEGURIDAD DEL LLOYDS |
| 299 | UN ABORDAJE EN DONDE SE IGNORA LA CAUSA, ES DECIR, DONDE NO SE SABE SI ES FORTUITO O CULPABLE, SUPONE | CONFORME A LA LEGISLACIÓN NACIONAL QUE CADA UNO DE LOS BUQUES ASUME LA MITAD DE SUS DAÑOS Y SON SOLIDARIAMENTE RESPONSABLES FRENTE A LA CARGA | CONFORME A LA REGULACIÓN INTERNACIONAL CADA BUQUE ASUME POR MITAD LA RESPONSABILIDAD | CONFORME A LA REGULACIÓN INTERNACIONAL CADA BUQUE RESULTA SER RESPONSABLE EN UN PORCENTAJE DETERMINADO POR ARBITRO O JUEZ | CONFORME A LA LEGISLACIÓN NACIONAL AMBOS SON RESPONSABLES MANCOMUNADOS FRENTE A LA CARGA |
| 300 | LA PLANCHA ESTABLECIDA EN TÉRMINOS "FREE OF TURN", SIGNIFICA | QUE EL BUQUE INICIA EL TIEMPO DE PLANCHA CUANDO TIENE TURNO PARA CARGAS Y DESCARGAR | QUE EL BUQUE NO ESTA SUJETO A ESPERA DE NINGÚN TURNO DE ATRAQUE PARA DAR AVISO DE DISPONIBILIDAD | QUE SE REMITE A LOS USOS DE PUERTO EN MATERIA DE ORDEN Y DURACIÓN DEL TURNO | QUE EL ATRAQUE ES INMEDIATO AL ARRIBO |
| 301 | CUAL ES LA DURACIÓN QUE TIENE UN CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA UN BUQUE DE PASAJE SEGÚN EL SOLAS | 24 MESES | 18 MESES | 6 MESES | 12 MESES |
| 302 | QUE INDICA EL SOLAS PARA EL CASO DE TRANSPORTE DE PERSONAS EN CASO DE UNA EMERGENCIA EN OTRAS UNIDADES | PODRA AUTORIZAR AL BUQUE QUE APOYA A PORTAR UN NÚMERO SUPERIOR DE PERSONAS QUE EN CIRCUNSTANCIAS NORMALES PERMITE EL CONVENIO | NO PRIVARA A NINGÚN ESTADO DE SU DERECHO DE INSPECCIÓN CUANDO LA NAVE INGRESE A SUS PUERTOS | SE HARA LLEGAR AL SECRETARIO GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN LA NOTIFICACIÓN CORRESPONDIENTE CON UNA EXPOSICIÓN DE LAS CIRCUNSTANCIAS DEL CASO | TODAS LAS ANTERIORES |
| 303 | EN LOS BUQUES DE CARGA DE ARQUEO BRUTO INFERIOR A 1000 TONS, EL NÚMERO DE MANGUERAS CONTRA INCENDIOS QUE HABRA DE PROVEERSE SERA | POR LO MENOS 3 MANGUERAS | POR LO MENOS UNA MANGUERA | POR LO MENOS DOS MANGUERAS | TODAS LAS MANGUERRAS POSIBLES |
| 304 | LAS NAVES EXTRANJERAS MERCANTES ARRENDADAS POR EMPRESAS NAVIERAS NACIONALES, SOLICITARAN ANTE LA EL CORRESPONDIENTE, MIENTRAS DUREN SUS OPERACIONES HASTA POR UN PLAZO DE. | DICAPI – INSPECCIONES – 2 AÑOS | APN – INSPECCIÓN – 2 AÑOS | DGCG – PERMISO DE NAVEGACIÓN – 1 AÑO | SANIDAD MARÍTIMA – INSPECCIONES – 1 AÑO |
| 305 | EL DOCUMENTO PREPARADO POR EL SAFETY OFFICER A BORDO | DOCUMENT OF SECURITY | INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE | NIVEL DE SEGURIDAD | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 306 | LA PROPIEDAD DE LAS NAVES COMERCIALES SE REGISTRAN EN EL | REGISTROS NACIONALES | REGISTRO DE NAVES | REGISTRO DE EMBARCACIONES PESQUERAS | REGISTRO ADMINISTRATIVO |
| 307 | BAJO QUE PÓLIZA DE SEGURO MARINO ES CUBIERTO EL DAÑO QUE SE HACE A LA CARGA DE UN BUQUE COMO RESULTADO DE UNA COLISION | CASCO | FUEGO | PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN | A Y C SON CORECTAS |
| 308 | QUIÉN EFECTÚA EL NOR (NOTICE OF READINESS). | EL CAPITAN A SUS AGENTS | EL AGENTE DE LA NAVE AL AGENTE DE ESTIBA | EL FLETANTE AL FLETADOR | EL TRANSPORTISTA AL CONSIGNATARIO DE LA CARGA |
| 309 | EL COMPORTAMIENTO DEL APARATO DE GOBIERNO DE UN BUQUE SERÁ DE FÁCIL ACCESO, SEPARADO DE LOS ESPACIOS DE MAQUINAS Y CONTARA CON MEDIO ADECUADOS PARA PERMITIR EL ACCESO Y FINES DE TRABAJO. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 310 | INDICAR LAS FRECUENCIAS DE ONDAS HECTOMÉTRICAS, DECAMÉTRICAS, MÉTRICAS PARA LLAMADAS DE SOCORRO EN RADIOTELEFONIA. | 2812 KHZ – 8634 KHZ – 165,8 MHZ | 2218 KHZ – 8436 KHZ – 155,8 MHZ | 2182 KHZ – 8364 KHZ – 156,8 Mhz | 28125 KHZ – 7634 KHZ – 165,5 MHZ |
| 311 | QUIEN PRESIDE LA OMI. | EL SECRETARIO DE LA ONU | EL SECRETARIO DE LA OEA | El SECRETARIO GENERAL | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 312 | EL SART ES UN EQUIPO QUE AL RECIBIR UNA SEÑAL DE RADAR, RESPONDE CON OTRA SEÑAL. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 313 | EL EXTINTOR DE ESPUMA ES APTO PARA COMBATIR INCENDIOS DE LA CLASE. | B | A Y C | B Y C | A,B Y C |
| 314 | CONFORME AL CONVENIO DE SALVAMENTO DE 1989, SE | LOS GASTOS INCURRIDOS EN EVITAR O MINIMIZAR LOS DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE SÓLO SE RECONOCEN SI EXISTE RESULTADO ÚTIL | SE RECONOCEN LOS GASTOS INCURRIDOS PARA EVITAR O MINIMIZAR LOS DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE ASI NO EXISTA RESULTADO ÚTIL | SE RIGE BAJO EL PRINCIPIO NO CURE NO PAY | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 315 | LA FUENTE DE ENERGIA ELÉCTRICA DE EMERGENCIA TENDRA CAPACIDAD PARA ALIMENTAR SIMULTANEAMENTE COMO MINIMO ..... HORAS DE ALUMBRADO EN TODOS LOS PUESTOS DE REUNIÓN Y EN LOS DE EMBARCO. | 8 HORAS | 6 HORAS | 3 HORAS | 12 HORAS |
| 316 | INDICAR TRES GASES UTILIZADOS EN INERTIZACIÓN DE UN ESPACIO CERRADO. | ESPUMA, CARBONO Y ACIDO | NEON, NITRÓGENO Y FREÓN | BIOXIDO DE CARBONO, NITRÓGENO Y FREÓN | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 317 | CUANTO ES EL TIEMPO DE DURACIóN DE SUPERVIVENCIA EN AGUAS QUE SE ENCUENTRAN A UNA TEMPERATURA DE 0ºC. DE. | MENOS DE UNA HORA | DE 05 A 3 HORAS | DE 1 A 5 HORAS | DE 2 A 24 HORAS |
| 318 | LOS REGISTROS OFF SHORE SON | REGISTROS NACIONALES | DOBLES REGISTROS | REGISTROS DE CONVENIENCIA | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 319 | INDIQUE UD. SI EL DAÑO DE UNA COLISIóN ES INVARIABLEMENTE PROPORCIONAL A LAS VELOCIDADES. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 320 | EL SISTEMA DE GESTIóN DE CALIDAD INCLUYE AL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD. | SOLO SI, LA SEGURIDAD ES UN ASPECTO DE LA CALIDAD | NO, SON SISTEMAS INDEPENDIENTES NO CONGRUENTES | A Y B SON CORRECTAS | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 321 | LOS BUQUES TANQUES DE UN PESO MUERTO SUPERIOR A IRAN PROVISTOS DE UN SISTEMA A BASE DE ESPUMA INSTALADO EN CUBIERTA | 2000 TNS | 5000 TNS | 10000 TNS | 20000 TNS. |
| 322 | CUAL ES EL REGLAMENTO QUE NOS INDICA TODO LO RELACIONADO CON LAS OBLIGACIONES SOBRE LA TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR. | SOLAS | MARPOL | STCW. | PBIP |
| 323 | EL CONVENIO COLREG-72, ES EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, QUE ESTABLECEN REGLAS BASICAS QUE REGULAN EL COMPORTAMIENTO DE BUQUES EN EL MAR RESPECTO DE OTROS BUQUES, A FIN DE EVITAR COLISIONES. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 324 | LA RADIOBALIZA DE LOCALIZACIÓN DE SINIESTROS PERTENECE AL SISTEMA SATELITAL. | EPIRB | CHASQUI | COSPAS SARSAT. | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 325 | EL ANEXO V DEL MARPOL TRATA SOBRE LA CONTAMINACION POR LAS AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 326 | SEÑALAR QUE CAUSA NO ES ADMITIDA COMO EXCEPCIÓN AL DEBER DE EFECTUAR EL VIAJE CON DERECHURA | SALVAMENTO DE VIDAS | ARRIBADA FORZOSA POR RIESGO DE PIRATERIA | DESVIACIÓN PARA LA SEGURIDAD DE LA AVENTURA | PARA SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE |
| 327 | EL GRUPO DE CONVENIOS INTERNACIONALES MARITIMOS QUE SE RELACIONAN PRINCIPALMENTE CON ASPECTOS DE LA LEY MARITIMA PRIVADA, PERTENECEN AL GRUPO DE LOS CONVENIOS. | DERECHO DEL MAR | OMI | BRUSELAS. | OIT |
| 328 | CUAL ES EL ÓRGANO TÉCNICO MAS IMPORTANTE DE LA OMI. | LA ASAMBLEA | EL CONSEJO | EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARITIMA | EL COMITÉ DE FACILITACIÓN |
| 329 | SI UD SE ENCUENTRA EN EMERGENCIA A BORDO DE SU NAVE PESQUERA, ES POSIBLE QUE SE HUNDA, MENCIONE TRES EQUIPOS DIFERENTES ALTERNATIVOS DE COMUNICACIÓN DE EMERGENCIA. | SIMTRAC, UHF, RADIO TIP, MR-50 | RADIO, TIP, TELETIPO, DISCADO | VHF, HF, RADIO TELES, DSC, INMARSAT | NIGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 330 | CUALES PUEDEN SER LAS CAUSAS DE LA FATIGA A BORDO DE ACUERDO CON LA PUBLICACIÓN DIRECTRICES SOBRE FATIGA DE LA OMI | FALTA DE SUEÑO | DEFICIENCIAS EN LOS DESCANSOS | VOLUMEN DE TRABAJO EXCESIVO | TODAS SON CORRECTAS |
| 331 | INDICAR QUE ALTERNATIVA REÚNE TODOS LOS ELEMENTOS PARA DEFINIR CORRECTAMENTE UN ABORDAJE | CONTACTO FISICO, MEDIO ACUATICO, PRODUCCIÓN DE DAÑOS | CONTACTO FISICO, NAVE DE NAVEGACIÓN MARITIMA Y PRODUCCIÓN DE DAÑOS | CONTACTO FISICO, INDEPENDENCIA MATERIAL Y JURIDICA DE LAS NAVES Y PRODUCCIÓN DE DAÑOS | CONTACTO FISICO, NAVE DE NAVEGACIÓN MARITIMA, PRODUCCIÓN DE DAÑOS E INDEPENDENCIA MATERIAL Y JURIDICA DE LAS NAVES COLISIONANTES |
| 332 | LAS REGLAS DE LISBOA 1987, SON | PARA LIQUIDAR UNA AVERIA GRUESA | PARA LIQUIDAR LA OBLIGACIÓN DE RESARCIMIENTO EN EL ABORDAJE | PARA LIQUIDAR UNA AVERIA PARTICULAR | PARA DETERMINAR LA REMUNERACIÓN EN EL SALVAMENTO |
| 333 | PARA LA NAVEGACIÓN EN AGUAS COSTERAS SE DEBERA UTILIZAR CARTAS DE MAYOR O MENOR ESCALA QUE SE TENGA ABORDO | A MENOR ESCALA | A MAYOR ESCALA | DA LO MISMO | NO SE USA CARTAS |
| 334 | SEGÚN LA REGLA 14 DEL SOLAS 74/78, CON EXCEPCIÓN DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUES DE CARGA, DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA Y DE TODO CERTIFICADO DE EXENCIÓN, LOS CERTIFICADOS SE EXPEDIRAN PARA UN PERIODO QUE NO EXCEDA DE ..... MESES EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA, SE EXPEDIRA PARA UN PERIODO PARA QUE NO EXCEDA DE ..... AÑOS EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA SE EXPEDIRA PARA UN PERIODO QUE NO EXCEDA DE ..... MESES | 18 – 6 – 12 | 6 – 18 – 5 | 12 – 6 – 12 | 12 – 5 – 24 |
| 335 | EL OFICIAL DE GUARDIA EN NAVEGACIÓN DEBERA DAR AL PERSONAL QUE PERTENEZCA A SU GRUPO DE GUARDIA LAS CONSIGNAS E INFORMACIÓN SOBRE LA NAVEGACIÓN QUE DEBERA CUMPLIR DURANTE SU GUARDIA. | AFIRMATIVO | NEGATIVO | SOLO LO ESTRICTAMENTE NECESARIO | SOLO AL FINAL DE LA GUARDIA |
| 336 | LOS "BUQUES MENORES" ESTAN OBLIGADOS A LLEVAR LEY GENERAL DE ADUANAS Y SU REGLAMENTO | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 337 | CUANTAS PARTES TIENE EL DIARIO DE BITACORA | 4 PARTES | 2 PARTES. | 3 PARTES | 6 PARTES |
| 338 | LOS DISPOSITIVOS DE DESTRINCA HIDROSTATICA SERAN OBJETO DE UN SERVICIO A INTERVALOS QUE NO EXCEDAN DE.....MESES, NO OBSTANTE EN LOS CASOS EN QUE PAREZCA OPORTUNO Y RAZONABLE LA ADMINISTRACIÓN PODRA AMPLIAR ESTE PERIODO A ..... MESES | 6 – 18 | 5 – 10 | 12 – 24 | 12 – 17 |
| 339 | QUÉ FUNCIÓN NO CORRESPONDE A UN BILL OF LADING SIN EXISTENCIA DE PÓLIZA DE FLETAMENTO. | ACREDITA LA TRANSFERENCIA DE LA PROPIEDAD DEL VENDEDOR AL COMPRADOR DE LA MERCANCIA | ACREDITA LA EXISTENCIA DE UN CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR MAR | RECIBO DE CARGA A BORDO | EN UN TITULO VALOR |
| 340 | DE QUE TRATA EL CAPITULO III DEL SOLAS 1960. | DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD MARITIMA | DISPOSITIVOS DE BÚSQUEDA Y RESCATE | DISPOSITIVOS DE SALVAMIENTO | DISPOSITIVO CONTRA INCENDIOS |
| 341 | QUÉ ES EL LONDON POOL" | UN CLUB DE P&I | UN REASEGURO PARA LOS CLUBS DE P&I. | UNA EMPRESA ASEGURADORA | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 342 | QUIÉNES ATIENDEN A LOS MIEMBROS Y LES TRAMITAN SUS RECLAMACIONES. | EL DIRECTORIO | EL CORRESPONSAL | EL GERENTE. | NINGUNO DE LOS ANTERIORES |
| 343 | LA OBLIGACIóN CONTRAIDA EN VIRTUD DEL CONVENIO SOLAS 74 POR LOS GOBIERNOS CONTRATANTES ES PRESERVAR LA VIDA HUMANA EN EL MAR VELANDO QUE LAS NAVES OPEREN DENTRO DE LAS OPERACIONES PARA LA CUAL FUE CONSTRUIDO. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 344 | SEGÚN LA REGLA 19 – 2 DEL SOLAS, SE EFECTUARA PRACTICAS DE GOBIERNO DEL BUQUE EN SITUACIONES DE EMERGENCIA POR LO MENOS UNA VEZ CADA 9 MESES, A FIN DE ADQUIRIR EXPERIENCIA EN LAS ACCIONES APROPIADAS PARA ESAS SITUACIONES | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 345 | QUE FACTOR CONTRIBUYE MAS A LA PREVENCIÓN DE INCENDIOS A BORDO DE UN BUQUE. | LA UBICACIÓN Y NÚMERO DE EQUIPOS CONTRA INCENDIO | LIMPIEZA Y VENTILACIÓN DE TODOS LOS COMPARTIMENTOS | ENTRENAMIENTO Y HABILIDAD DE LA TRIPULACIÓN PARA COMBATIR INCENDIOS | TIPO Y CALIDAD DE CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE |
| 346 | EL SUB COMITÉ (DE) CORRESPONDE A | EL SUB COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE | EL SUB COMITÉ DE PROYECTOS Y EQUIPOS DE BUQUE | A Y B SON CORRECTAS | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 347 | EN UN MENSAJE RADIOTELEFÓNICO LA TRANSMISIÓN DE UNA LLAMADA DE URGENCIA COMIENZA CON | EMERGENCY | DISTRES | SECURITE | PAN PAN. |
| 348 | LA DURACIóN DE SUPERVIVENCIA EN AGUAS DE TEMPERATURA DE CERO GRADOS ES DE MENOS DE UNA HORA. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 349 | EL 3ER OFICIAL DE MAQUINAS ESTA FACULTADO PARA DIRIGIR LA SM DE BUQUES PESQUEROS PROPULSADOS A MOTOR CUYA POTENCIA NO SOBREPASA LOS .....KW | 750 | 900 | 1,500 | 1,000 |
| 350 | CONFORME AL CONVENIO DE GINEBRA DE 1993, QUE LEY SE APLICA EN LO RELATIVO A LA ADQUISICIÓN, TRANSFERENCIA Y EXTINCIÓN DE LA PROPIEDAD DEL BUQUE EMBARGADO | LA LEY DEL TRIBUNAL QUE EMBARGÓ LA NAVE | LA LEY DE BANDERA DEL BUQUE. | LA LEY DE LA NACIONALIDAD DEL ACREEDOR | LA LEY DE LA NACIONALIDAD DEL DEUDOR |
| 351 | SE CONSIDERA QUE LOS TANQUES ESTAN DESGASIFICADOS CUANDO REÚNEN TRES DE LAS SIGUIENTES CONDICIONES | UN NIVEL DE OXIGENO DEL 21% | TIENEN MENOS DEL 1% DEL LIMITE INFLAMABLE BAJO | ESTAN LIBRES DE GASES TÓXICOS | TODAS LAS ANTERIORES |
| 352 | EL OFICIAL DE GUARDIA EN NAVEGACIÓN DEBERA NOTIFICAR AL COMANDANTE /CAPITAN SI LAS CONDICIONES DE TRAFICO O LOS MOVIMIENTOS DE OTROS BUQUES PUEDAN AFECTAR LA SEGURIDAD DEL BUQUE. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 353 | LAS NORMAS DEL COLREG SON APLICABLES A TODOS LOS BUQUES QUE SE ENCUENTREN EN ALTA MAR Y AGUAS NAVEGABLES CONECTADAS CON ALTA MAR. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 354 | EN BUQUES DE ARQUEO BRUTO IGUAL O SUPERIOR A 1000 TNS EL NÚMERO DE EXTINTORES PORTATILES NO SERA INFERIOR A | 25 | 20 | 15 | 5 |
| 355 | LOS BUQUES MERCANTES PUEDEN CONCEDER ASILO A | LOS REFUGIADOS POR DELITOS POLITICOS | ACUSADOS DE DELITOS COMUNES | CRIMINALES | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 356 | EL LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS ES EXIGIDO A LOS BUQUES PETROLEROS > TRB Y A LOS OTROS BUQUES > TRB, O DE MENOR TAMAÑO QUE TENGAN INSTALACIONES PARA TRANSPORTAR MAS DE M3 DE HIDROCARBUROS A GRANEL] | >200 TRB />400 TRB / 100 M3 | >100 TRB / >200 TRB / 400 M3 | >150 TRB / >800 TRB / 600 M3 | >150 TRB / >400 TRB / 200 M3 |
| 357 | EL PRINCIPIO DE LA LIBERTAD DE LOS MARES SUFRE ALGUNAS RESTRICCIONES, AÚN EN TIEMPO DE PAZ ESTAS RESTRICCIONES SE DERIVAN GENERALMENTE DE. | RESTRICCIONES DE CARACTER GEOGRAFICO | LOS ACUERDOS INTERNOS ENTRE INSTITUCIONES NACIONALES | LOS ACUERDOS DE CONVENIOS INTERNACIONALES | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 358 | LOS BUQUES DE ARQUEO BRUTO IGUAL O SUPERIOR A ESTARAN PROVISTOS AL MENOS DE UNA CONEXIÓN INTERNACIONAL A TIERRA. | 200 TNS | 500 TNS. | 1000 TNS | 2000 TNS |
| 359 | LOS ÓRGANOS QUE CONSTITUYEN LA ORGANIZACIóN MARITIMA INTERNACIONAL (OMI) SON LA ASAMBLEA, EL CONSEJO, EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARITIMA, EL COMITÉ DE PROTECCIóN DEL MEDIO MARINO, EL COMITÉ JURIDICO, EL COMITÉ DE FACILITACIóN, EL COMITÉ DE COOPERACIóN TÉCNICA. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 360 | EL ANEXO II DEL MARPOL TRATA SOBRE LA CONTAMINACION POR SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR VIA MARITIMA EN BULTOS | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 361 | INDICAR CUAL DE LOS SIGUIENTES SERVICIOS PORTUARIOS NO ES UNA BASICO | PRACTICAJE | VIGILANCIA Y SEGURIDAD | ESTIBA Y DESESTIBA | RECOJO DE RESIDUOS |
| 362 | EL PERIODO DE VALIDEZ DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE EQUIPOS EXIGIDO A LOS BUQUES DE CARGA, DE CONFORMIDAD CON EL CONVENIO SOLAS -74 Y SU PROTOCOLO 78 ES. | 5 AÑOS | 4 AÑOS | 2 AÑOS | 6 AÑOS |
| 363 | LOS REGLAMENTOS QUE UNA NAVE DEBE POSEER SON | REGLAMENTOS DE CAPITANIAS | LEY GENERAL DE ADUANAS Y SU REGLAMENTO | REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR ABORDAJES | TODAS LAS ANTERIORES |
| 364 | EL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL 73/78 , ESTABLECE UN CRITERIO DE DESCARGAS MINIMAS PERMITIDAS, EXIGENCIAS OPERACIONALES Y DE EQUIPAMIENTO ABORDO, Y CONTIENE EXIGENCIAS ADICIONALES PARA LOS BUQUES PETROLEROS, QUE BASICAMENTE SON . | TANQUES DE LASTRE CONTINUOS, TANQUES DE GASES, SISTEMAS DE LAVADO Y ENJUAGUE, SISTEMAS DE GASESE Y TANQUERAS DE RESIDUO | TANQUES SEPARADOS, TANQUES DE CRUDO, SISTEMAS DE LIMPIEZA, SISTEMAS DE GASEADO Y TANQUES ADECUADOS | TANQUES DE LASTRE SEPARADO, TANQUES DE DECANTACION, SISTEMAS DE LAVADO CON CRUDO, SISTEMAS DE GAS INERTE Y TANQUES DE RESIDUO | TANQUES DE CRUDO, TANQUES DE TRASVASE, SISTEMAS DE LIMPIEZA Y LAVADO, SISTEMAS INERTES Y TANQUES DE RESIDUO |
| 365 | INDICAR EN QUÉ SUPUESTO NO PROCEDE LA DETENCIÓN DE UNA NAVE | CUANDO ESTA SOBRECARGADA | CUANDO LO SOLICITA UN TERCERO SIN ORDEN JUDICIAL | CUANDO LE FALTA DOCUMENTACIÓN | CUANDO LO SOLICITA CUALQUIER AUTORIDAD COMPETENTE CON RAZONES JUSTIFICADAS |
| 366 | EL VOLUMEN Y CAPACIDAD DE CARGA EN EL TRANSPORTE ESTA DETERMINADO POR LA INFLUENCIA DE TRES DE LOS SIGUIENTES FACTORES. | CAMBIO EN LA ESTRUCTURA ENERGÉTICA DEL PAIS, OTROS FACTORES OBJETIVOS Y MATERIALES | DISMINUCIÓN EN GASTOS DE MATERIA PRIMA, AMPLIACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL ADECUADO Y ADECUADO USO DE TODOS LOS TRANSPORTES | PROGRESO CIENTIFICO, DISMINUCIÓN EN GASTOS DE MATERIAS PRIMAS Y ESPECIALIZACIÓN EN LA PRODUCCIÓN | MATERIALES, INFORMATICA Y COMBUSTIBLE POR UNIDAD DE PRODUCCIÓN |
| 367 | QUIÉN ES LA AUTORIDAD MARITIMA NACIONAL EN EL PERÚ. | DICAPI. | APN | OMI | ROCRAM |
| 368 | CUANTA ES LA EXTENSIÓN DE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA, SEGÚN LA CONVEMAR. | 188 MILLAS | 12 MILLAS | 200 MILLAS | 176 MILLAS |
| 369 | QUÉ FUNCIÓN NO CORRESPONDE A UN BILL OF LADING SIN EXISTENCIA DE PÓLIZA DE FLETAMENTO. | RECIBO DE CARGA A BORDO | ACREDITA LA EXISTENCIA DE UN CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR MAR | ACREDITA LA TRANSFERENCIA DE LA PROPIEDAD DEL VENDEDOR AL COMPRADOR DE LA MERCANCIA | EN UN TITULO VALOR |
| 370 | EL ANEXO II DEL MARPOL ENTRó EN VIGOR EL AÑO 1987. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 371 | LAS DECLARACIONES MARITIMA DE SANIDAD ES EL DOCUMENTO QUE CONFECCIONA | LA AGENCIA MARITIMA | EL CAPITAN DEL BUQUE | EL MINISTERIO DE SALUD | AUTORIDAD SANITARIA DEL PUERTO |
| 372 | CUAL ES REGLAMENTO EMITIDO POR LA OMI QUE NOS INDICA LAS REGULACIONES PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN EN EL MAR. | MARPOL. | IGS | ICM | ICS |
| 373 | EL TIEMPO DE DURACIÓN DE SUPERVIVENCIA EN AGUAS QUE SE ENCUENTRAN A UNA TEMPERATURA DE 10ºC. ES DE. | MENOS DE UNA HORA | DE 05 A 3 HORAS | DE 1 A 5 HORAS | DE 2 A 24 HORAS |
| 374 | LA CONDICIÓN DE FIT AND PROPER SE CUMPLE POR EL BROKER, CUANDO | SE TIENE LICENCIA DEL EJERCICIO DEL BROKERAGE | SE TIENE ANTECEDENTES DE CUMPLIMIENTO, EFICIENCIA Y ORGANIZACIÓN ADECUADA | SE TIENE EL NÚMERO DE CLIENTES ATRACTIVOS PARA EL LLOYDS | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 375 | EL SUJETO QUE ADEMAS DE RECOGER LA MERCANCIA DE LOS ALMACENES DEL EXPORTADOR, ALMACENAR, CONSOLIDAR, TRANSPORTAR, EMITIR (EVENTUALMENTE) CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, REALIZA LOS TRAMITES PARA TRANSPORTAR LA MERCANCIA. ENTRE OTROS. ES. | UN OPERADOR DE NAVES | UN AGENTE DE ADUANA | UN AGENTE INTERNACIONAL DE CARGA | UN FLETADOR |
| 376 | LA OMI ESTA INTEGRADO POR 140 ESTADOS MIEMBROS Y 10 ASOCIADOS, PRECEDIDA POR UN CONSEJO | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 377 | LA CAPACIDAD DE LOS EXTINTORES PORTATILES DE CARGA LIQUIDA PRESENTES, NO EXCEDERA DE . NI SERA INFERIOR A | 45 LIT, 3 LIT | 75 LIT, 5 LIT | 105 LIT, 7 LIT | 135 LIT, 9 LIT. |
| 378 | LA OMI ESTA INTEGRADA POR. | COMITÉ Y ASAMBLEAS | COMITÉ Y JUNTAS | COMITÉ Y GABINETES | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 379 | EL MOTOR DEL BOTE SALVAVIDAS DEBERA DAR UNA VELOCIDAD MINIMA DE 5 NUDOS | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 380 | EL ANEXO III DEL MARPOL TRATA SOBRE LA CONTAMINACIóN POR SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR VIA MARITIMA EN BULTOS. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 381 | QUÉ ORGANISMO APRUEBA LAS TARIFAS CUANDO LOS SERVICIOS PORTUARIOS NO SE PRESTAN EN LIBRE COMPETENCIA | APN | OSITRAN | INDECOPI | DICAPI |
| 382 | EL ANEXO I DEL MARPOL TRATA SOBRE LA CONTAMINACIóN POR HIDROCARBUROS. | VERDADERO | FALSO | - | - |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 383 | UN EQUIPO DE BOMBERO COMPRENDERA UN APARATO RESPIRATORIO, QUE PODRA SER UNA MASCARA ANTIHUMO PROVISTO DE UNA BOMBA DE AIRE O UN APARATO RESPIRATORIO AUTONOMO ACCIONADO POR AIRE COMPRIMIDO. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 384 | MENCIONE DOS DOCUMENTOS QUE SIRVEN PARA COMPROBAR LA NACIONALIDAD PERUANA DE UNA NAVE. | PARTIDA DE NACIMIENTO Y CERTIFICADO DOMICILIARIO | CERTIFICADO DE NACIONALIDAD Y CERTIFICADO DE ARQUEO | ROL DE TRIPULACIÓN Y CERTIFICADO MATRÌCULA | TODAS SON CORRECTAS |
| 385 | INDICAR A QUE TIPO DE MODALIDAD CONTRACTUAL QUE PERMITE LA ENTREGA DE LA INFRAESTRUCTURA AL SECTOR PRIVADO SE AJUSTA ESTA DEFINICIÓN. " ES EL CONTRATO QUE PERMITE QUE UN TERCERO PUEDA PRESTAR LOS SERVICIOS POR SU CUENTA, RIESGO Y BENEFICIO, QUE EL CONCEDENTE PRESTABA PERO BAJO SU SUPERVISIÓN" | CONTRATO DE GERENCIA | CONTRATO DE CONCESIÓN | CONTRATO DE ASOCIACIÓN EN PARTICIPACIÓN | CONTRATO DE RIESGO COMPARTIDO |
| 386 | SI UD. VA ABRIR LA TAPA DE UN TANQUE, DEBE DE PERMANECER. | CRUZADO AL VIENTO | CON EL VIENTO POR LA ESPALDA | CON EL VIENTO POR EL FRENTE | NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 387 | QUE EQUIPAMIENTO DE ONDAS DE RADIO SON UTILIZADOS PARA LA COMUNICACIÓN DE EMERGENCIA | VHF – VHF DSC – HF – HF | DSC – NAVTEX – EPIRB | SART- RADIO PORTATIL | TODAS LAS ANTERIORES |
| 388 | SEGÚN LA REGLA 343 SOLAS CAP III, LAS AYUDAS TÉRMICAS PODRAN UTILIZARSE, DANDO LA PROTECCIÓN ADECUADA A TEMPERATURAS DEL AIRE COMPRENDIDAS ENTRE | 0º Y 18ºC | 5º Y 36ºC | -15º Y +15ºC | -30º Y +20ºC |
| 389 | QUIÉN ES EL QUE EN PRIMER LUGAR DEBIERA SER INSPECTOR DE UN ESTADO RECTOR DE PUERTO, SEGÚN EL MEMORANDO DE PARIS | UN JEFE DE INGENIERIA DE MARINA MERCANTE | UN CAPITAN DE MARINA MERCANTE | UN INGENIERO NAVAL | UN PROFESIONAL CON TITULO UNIVERSITARIO |
| 390 | HABRA POR LO MENOS CUATRO MEDIOS INDEPENDIENTES DE COMUNICACIÓN ENTRE EL PUENTE DE NAVEGACIÓN Y EL ESPACIO DE MAQUINAS | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 391 | LA CONTAMINACIóN DE LOS BUQUES MAS RELEVANTE NO ES LA QUE RESULTA DE LOS ACCIDENTES (DERRAMES DE PETRÓLEO U OTRAS SUSTANCIAS), SINO DE LA CONTAMINACIÓN OPERACIONAL (OPERACIONES RUTINARIAS DE LOS BUQUES), QUE NO SON REGULADAS POR LA SEGURIDAD MARÍTIMA. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 392 | MENCIONE 2 BOMBAS QUE PODRAN SER CONSIDERADAS COMO BOMBA CONTRA INCENDIOS, SIEMPRE QUE NO SE UTILICEN NORMALMENTE PARA BOMBEAR COMBUSTIBLE. | ACHIQUE Y CEBADO | TRANSMISIÓN Y BALDEO | BALDEO Y ACHIQUE | SUCCIÓN Y CHORRO |
| 393 | PRODUJESE UN ABORDAJE EN AGUAS JURISDICCIONALES NACIONALES ENTRE BUQUES DE BANDERA EXTRANJERA, DEMANDANDO UNO AL OTRO EN EL PERÚ, QUE LEGISLACIÓN SE APLICARIA EN ESTE CASO. | LA LEY DE LA BANDERA DEL BUQUE EXTRANJERO DEMANDANTE EN EL PERÚ | LA LEY QUE CONVENGAN LAS PARTES | LA LEY PERUANA. | LA CONVEMAR |
| 394 | EL ANEXO V DEL MARPOL TRATA SOBRE LA CONTAMINACIóN POR LA BASURA DE LOS BUQUES. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 395 | SEÑALAR QUE CRÉDITO MARÍTIMO COMPRENDIDO EN EL CONVENIO SOBRE CRÉDITOS MARÍTIMOS PRIVILEGIADOS E HIPOTECA NAVAL DE 1993, SE PAGA "EL MAS RECIENTE SOBRE EL MAS ANTIGUO". | LAS REMUNERACIONES A LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN | LAS HIPOTECAS NAVALES | LAS REMUNERACIONES POR SALVAMENTO | PRACTICAJE Y PILOTAJE |
| 396 | EL CALLS ES | LOS IMPUESTOS QUE PAGAN LOS MIEMBROS | LAS PRIMAS DE LAS PÓLIZAS QUE TOMAN | LAS REGALIAS QUE COBRAN AL FINAL DE CADA AÑO | LAS CUOTAS O APORTES QUE CONSTITUYEN EL FONDO CON QUE SE AFRONTA LAS RESPONSABILIDADES DEL CLUB |
| 397 | EL PRINCIPIO QUE REPRESENTA, " LA PROHIBICIÓN DE PRACTICAS QUE CONSTITUYAN ABUSO DE POSICIÓN DE DOMINIO O QUE SEAN RESTRICTIVAS DE LA LIBRE COMPETENCIA", QUE DEBE OBSERVADO POR LOS INTEGRANTES DEL SISTEMA PORTUARIO EN LA PRESTACIÓN DE REALIZACIÓN DE ACTIVIDADES Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS ES | NO DISCRIMINACIÓN E IGUALDAD ANTE LA LEY | NEUTRALIDAD | LIBRE ELECCIÓN | LIBRE COMPETENCIA |
| 398 | LA FUNCION DE LA PERSONA DESIGNADA ES GARANTIZAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE Y PROPORCIONAR ENLACE ENTRE EMPRESA Y PERSONAL A BORDO. | VERDADERO | FALSO | - | - |
| 399 | QUÉ LE EMITEN AL INGRESO DE UN MIEMBRO DE UN CLUB DE P&I | UNA PÓLIZA DE SEGUROS | UNA APLICACIÓN DE SEGUROS | NINGÚN DOCUMENTO | UN CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN O ADMISIÓN |