TRIBUNAL CALIFICADOR DEL PROCESO SELECTIVO CONVOCADO POR RESOLUCIÓN DE 16 DE SEPTIEMBRE DE 2021, DE LA SUBSECRETARÍA PARA INGRESO, POR EL SISTEMA GENERAL DE ACCESO LIBRE, EN EL CUERPO ESPECIAL FACULTATIVO DE MARINA CIVIL

CUARTO EJERCICIO

PARTE COMÚN: 5 BLOQUES

ESPECIALIDAD: 1 BLOQUE (NÁUTICA / RADIOCOMUNICACIONES / MÁQUINAS)

El tiempo máximo para la realización de la parte práctica es de **CUATRO HORAS**.
La calificación máxima de este ejercicio será de 30 puntos. Para superar el ejercicio es necesario obtener un mínimo de 15 puntos. El tribunal valorará los conocimientos, la claridad y orden de ideas, la capacidad analítica y la calidad de la expresión escrita demostrados por el aspirante.

Se puntualiza e incide que la calificación vendrá determinada por:

- LA CONCRECIÓN, CLARIDAD, EXPRESIÓN Y PRECISIÓN DE LAS RESPUESTAS.
- **RAZONAMIENTO** DE LAS MISMAS.
- **JUSTIFICACIÓN** NORMATIVA.

EN BLANCO INTENCIONADAMENTE

SUPUESTO PRÁCTICO: BLOQUE COMÚN 1 de 5 (6 puntos)

El buque de pasaje de transbordo rodado "SPLENDORE" de bandera italiana realiza su viaje inaugural de Nápoles a Barcelona, llegando a Barcelona en fecha 15/07/2020.

NOMBRE	SPLENDORE
Nº IMO	9245866
TIPO DE BUQUE	BUQUE DE PASAJE DE TRANSBORDO RODADO
BANDERA	ITALIA
PUESTA DE QUILLA	21/11/2018
GT	32.580

1. Los inspectores de la Capitanía Marítima de Barcelona consultan la base de datos de inspecciones y observan que no pueden identificar al buque y deciden inspeccionarlo el 20/07/2020.

a) ¿Bajo qué norma nacional estaría amparada la inspección a este buque? *(0,75puntos)*

b) Justifique por qué se tiene que inspeccionar al buque. *(1punto)*

c) ¿Qué tipo de inspección habría que realizar al buque? *(0,75puntos)*

2. La compañía del buque SPLENDORE comunica a la Capitanía Marítima de Barcelona que el buque va a iniciar línea regular Barcelona - Palma de Mallorca - Génova con fecha de entrada en línea el 01/05/2021.
Consultando la base de datos, los inspectores observan que este buque tiene un perfil de riesgo normal y que la última inspección realizada al buque es la de fecha 20/07/2020.
Los inspectores deciden inspeccionar al buque en fecha 27/04/2021.

a) ¿Qué tipo de inspección habría que realizar al buque? *(1punto)*

b) ¿Cuál sería el alcance de la inspección? *(1,5 puntos)*

3. Durante el servicio en línea regular, en fecha 20/09/2021 el buque SPLENDORE se ve envuelto en un abordaje cuando se dirigía al puerto de Barcelona comunicándoselo a la Capitanía de Barcelona. Los inspectores inspeccionan el buque.

Analice si el accidente descrito requiere de la actuación de la Capitanía Marítima. *(1,0 punto)*

SUPUESTO PRÁCTICO: BLOQUE COMÚN 2 de 5 (4 puntos)

Se recibe en la Capitanía Marítima de Alicante comunicación desde el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Valencia (VALENCIA TRAFFIC) indicando que el buque de carga general "REGIO" ha sido detectado navegando en dirección al Puerto de Alicante, a 10.5 millas de la costa española y sin contar para ello con autorización de la Administración Marítima.

NOMBRE	REGIO
Nº IMO	9280134
TIPO	Carga General
BANDERA	Panamá
GT	63.147
Puerto origen	Sao Paulo (Brasil)
Puerto destino	Alicante

1. Inquirido el oficial de guardia por los responsables de VALENCIA TRAFFIC, contesta éste que la información reglamentaria ha sido transmitida a su agente consignatario, que le ha sido asignado un número de escala y que, por lo tanto, el buque tiene autorizada su entrada en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción.

¿Es esto admisible? *(1,5 puntos)*

2. Aclaradas las cuestiones anteriores el buque procede hacia el puerto de Alicante. Una vez atracado en puerto, recibe la Capitanía Marítima una denuncia procedente de un tripulante, conforme éste no ha recibido el pago de su nómina en los dos últimos meses. Indica también que el buque no dispone a bordo de suficientes provisiones para el viaje previsto.

¿Puede el tripulante presentar tal denuncia ante la Administración Marítima en base a los motivos alegados? *(1 punto)*

3. Durante el trámite relativo a la autorización de salida del buque, detecta la Capitanía Marítima que en el transcurso de la escala ha perdido validez (por caducidad) el Certificado que acredita la existencia de un seguro o garantía financiera que cubra la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de hidrocarburos, debidos al combustible de los buques.

El Capitán del buque indica que se ha producido su renovación y da traslado a la Capitanía Marítima del nuevo certificado, expedido por Reino Unido.

¿Es admisible la expedición de tal certificado por un Estado que no se corresponda con el de la bandera del buque? (**véase tabla sobre ratificación de Convenios a continuación**) *(1,5 puntos)*

RATIFICACIÓN DE CONVENIOS	SOLAS Convention 74	SOLAS Protocol 88	LOAD LINES Convention 66	LOAD LINES Protocol 88	TONNAGE Convention 69	STCW Convention 78	MARPOL 73/78 (Annex I/II)	MARPOL 73/78 (Annex III)	MARPOL 73/78 (Annex IV)	MARPOL 73/78 (Annex V)	MARPOL Protocol 97 (Annex VI)	CLC Protocol 92	BUNKERS CONVENTION 01	ANTI FOULING 2001	BALLASTWATER 2004	Maritime Labour Convention
Bahamas	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Chile	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x		x
France	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Panama	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Spain	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Trinidad & Tobago	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	
United Kingdom	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x

SUPUESTO PRÁCTICO: BLOQUE COMÚN 3 de 5 (5 puntos)

En la Capitanía Marítima de Valencia se recibe la documentación técnica para el abanderamiento en pabellón español del buque de bandera francesa ROBESPIERRE ESPRIT. Se trata de un buque de pasaje de arqueo bruto mayor a 500 GT que realizará viajes internacionales.

1. Durante la tramitación del expediente se revisan los certificados expedidos por la bandera francesa para comprobar su validez. El servicio de inspección detecta lo siguiente:

a) El Certificado internacional de seguridad para buque de pasaje expedido en virtud del Convenio SOLAS, tiene una validez superior a 12 meses desde la fecha de conclusión del reconocimiento en el que se basa su expedición.
¿Se trata de algún impedimento para la emisión del certificado por la bandera española? *(1 punto)*

Fecha de caducidad del certificado en vigor	**01/07/2022**
Fecha de conclusión del reconocimiento de renovación en el que se basa la expedición actual.	**15/05/2021**

b) A fecha 31/03/2022 no hay constancia de que se haya realizado el 3ª refrendo anual o intermedio del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (IAPP).
¿Se trata de algún impedimento para la emisión del certificado por la bandera española? *(1 punto)*

Fecha de caducidad del certificado en vigor	**01/07/2024**
3º refrendo anual o intermedio	**No realizado**

2. Para abanderar este buque y en lo referente a los equipos radioeléctricos y ayudas a la navegación, de acuerdo a la normativa nacional, ¿qué requisito se le exige para proceder a su abanderamiento? *(1 punto)*

3. Realizando las gestiones oportunas para la expedición del Certificado de Gestión de la Seguridad del buque, se constata que la nueva compañía propietaria del buque NO dispone de un Documento de Cumplimiento (DOC) aplicable a buques de pasaje.

a) ¿Cómo debe proceder la compañía para obtener un DOC válido para la gestión del buque? *(1 punto)*

b) ¿Es necesario contar con un DOC válido para poder proceder a la emisión de un Certificado provisional de Gestión de Seguridad al buque? *(1 punto)*

SUPUESTO PRÁCTICO: BLOQUE COMÚN 4 de 5 (5 puntos)

El buque de recreo FOR YOUR EYES ONLY navega bajo bandera de Bahamas en régimen de alquiler (“*commercial use”*):

NOMBRE	FOR YOUR EYES ONLY
ESLORA	45 metros
TIPO	BUQUE DE RECREO
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	1992
ESTADO DE BANDERA	Bahamas
ARQUEO	298 GT
MÁXIMO PERSONAS A BORDO	17 (10 pasajeros + 7 tripulantes)
Otros datos: Lleva dos hélices propulsoras más una hélice de maniobra en proa. Cuenta con dos puestos de gobierno: uno cubierto en el puente de navegación y otro exterior en el fly-bridge.	

Arribado a Tenerife, desde donde desea ejercer el chárter sin limitaciones de navegación, el armador, domiciliado en Gibraltar, se plantea cambiar de bandera.

1. ¿Puede registrarse en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras (REBECA)? *(0,75puntos)*

2. ¿Podrá patronear el buque un Capitán de Yate? *(1punto)*

3. Una vez superado(s) el(los) reconocimiento(s) pertinentes ¿cuáles de los siguientes certificados deben expedirse a este buque de recreo por parte de la Administración Marítima?

a) Certificado internacional de arqueo (1969). *(0,3puntos)*

b) Certificado Internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias. *(0,3puntos)*

c) Certificado de Conformidad de Buque de Recreo. *(0,3puntos)*

d) Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (IOPP). *(0,3puntos)*

e) Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (Certificado AFS). *(0,3puntos)*

4. El yate dispone de un garaje en popa donde se estiban embarcaciones auxiliares, entre ellas el bote de rescate y motos de agua. ¿Qué protección contra incendios necesita ese espacio? *(0,5puntos)*

5. ¿Para este buque es obligatoria la disposición de un Sistema de Identificación Automática a Larga Distancia (LRIT)? *(0,5puntos)*

6. El buque lleva instalado un equipo de MF/HF. ¿Podría navegar sin llevar instalada una estación terrena de buque? *(0,75puntos)*

SUPUESTO PRÁCTICO: BLOQUE COMÚN 5 de 5 (5 puntos)

El 1 de marzo de 2022 se recibe en Capitanía una solicitud de reconocimiento para la autorización del remolque con tripulación del buque pesquero "SILVER CUP", de bandera de rusa y propiedad del Estado ruso, que entró en noviembre de 2020 en el puerto de Cádiz para reparación en astillero, pero que finalmente va a ser desguazado en Estambul, Turquía.

NOMBRE	SILVER CUP
ESLORA	105 m
TIPO	BUQUE DE PESCA
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	1980
ESTADO DE BANDERA	Rusia
ARQUEO	7.705 GT
PESO MUERTO	3.900 T

1. Si el remolque está previsto para el día 8 de marzo de 2022, ¿se ha presentado en plazo la solicitud de reconocimiento? *(0,5puntos)*

2. Sin perjuicio de lo que pueda establecer el contrato de remolque, al tratarse de un remolque con tripulación, ¿corresponde al capitán del "SILVER CUP" la dirección de la maniobra de remolque? *(1,5 puntos)*

3. A la vista de que el "SILVER CUP" va a ser desguazado, ¿debe ser objeto de un reconocimiento final para comprobar, entre otros aspectos, que el inventario de materiales peligrosos cumple con los requisitos prescritos por la normativa europea relativa al reciclado de buques? *(0,75 puntos)*

4. ¿Debía disponer el "SILVER CUP" de un inventario de materiales peligrosos en el momento de su entrada al puerto de Cádiz en noviembre de 2020? (1,5puntos)

5. Identifique el tipo infractor establecido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), en relación con el incumplimiento, en un buque de bandera española y armador español, de la siguiente obligación en materia de reciclado de buques:

- Carecer del inventario de materiales peligrosos**.** (0,75puntos)

SUPUESTO PRÁCTICO: ESPECIALIDAD NÁUTICA *(5puntos)*

Se recibe en la Capitanía Marítima de Barcelona comunicación por parte del Capitán del buque de pasaje y carga rodada CIUDAD DE BARCELONA, conforme se ha producido una colisión contra el Muelle San Beltrán durante la maniobra de atraque como consecuencia de un fallo en la planta propulsora, resultando en daños de consideración de los paramentos del atraque, así como brecha en la aleta de estribor del buque cuyo alcance aún se desconoce.

Se aprecia contaminación en el área circundante al buque.

Nombre	CIUDAD DE BARCELONA
Bandera	España
Tipo	RO-PAX
Arqueo	53.215 GT
Potencia	2.850 kW
Eslora	127,4 ms
Línea REGULAR	BARCELONA – MALLORCA (3 escalas/semana en Barcelona)
Carga	Carga rodada y pasaje

Tipo de suceso	COLISIÓN
Localización	Muelle San Beltrán del puerto de Barcelona
Operación buque	En maniobra de entrada al Puerto de Barcelona
Daños estructurales	Brecha de aproximadamente 3 metros en aleta de estribor
Heridos	NO
Fallecidos	NO
Contaminación	SÍ – 80 litros FO procedente de tanques de combustible del buque

1. Como consecuencia de la contaminación de las aguas portuarias, el Plan Interior Marítimo (PIM) del Puerto de Barcelona es activado:

a) ¿A qué Administración correspondería la gestión de la lucha contra tal contaminación en el ámbito portuario? *(1punto)*

b) Considerando que los medios del PIM del Puerto de Barcelona resultan, en principio, suficientes para contener el vertido, indique en qué fase se activaría el Plan Marítimo Nacional, en caso de corresponder. *(1punto)*

2. En el ejercicio de sus funciones, inspectores de la Capitanía Marítima acuden al buque con el objeto de investigar los hechos producidos y valorar el alcance de los daños sufridos por el buque.

a) Durante la entrevista al Capitán del buque se constata que no se encontraba a bordo el práctico de guardia en el momento del accidente. El Capitán del buque indica que dispone de exención al servicio de practicaje para ese buque y atraque.

¿En atención exclusivamente al número de escalas de buque REGIO en el puerto de Barcelona, se cumplían las condiciones necesarias para la concesión de tal exención? *(0,5puntos)*

b) Durante la revisión de la documentación se analizan las siguientes cuestiones en relación con la titulación de los tripulantes embarcados.

Indicar en cada una de ellas si se trata o no de un incumplimiento de la normativa internacional de aplicación: (*1,5puntos)*

(*véase tabla a continuación*)

	Cargo	**Titulación conforme a STCW**
b.1	Capitán	Regla II/1
b.2	1er Oficial de Puente	Regla II/2
b.3	2do Oficial de Puente	Regla II/3
b.4	Jefe de Máquinas	Regla III/3
b.5	1er Oficial de Máquinas	Regla III/2
b.6	2do Oficial de Máquinas	Regla III/1
b.7	Oficial Electrónico	Regla III/6
b.8	Marinero de cubierta (contramaestre) (encargado de estiba, operaciones de atraque, amarre, fondeo, provisión.)	Regla II/4
b.9	Marinero de puente	Regla II/4

3. Una vez efectuadas las correspondientes reparaciones de fortuna que le permiten dirigirse al astillero de reparación definitiva de su estructura y equipo propulsor, entre el resto de condiciones relativas al despacho del CIUDAD DE BARCELONA, la Capitanía Marítima indica lo siguiente:

"La exención de practicaje de la que venía disfrutando el Capitán del buque queda suspendida en tanto perdure la merma de la potencia propulsora".

Indique si es posible la suspensión de la exención por el motivo indicado y, en tal caso, si es necesaria resolución expresa y motivada que lo determine**.** *(1punto)*

SUPUESTO PRÁCTICO: ESPECIALIDAD MÁQUINAS *(5puntos)*

NOMBRE	CASTILLO DE JAÉN
TIPO DE BUQUE	PETROLERO
BANDERA	ESPAÑOLA
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	01/10/2005
ARQUEO GT	10.000
Motores principales	2 X 3.000 KW
Año de fabricación	01/01/2006
Motor auxiliar	1.500kW
Año de fabricación	01/01/2006
Motor de emergencia	130 kW
Año de fabricación	01/01/2006

1. Durante una inspección a bordo se solicitan una serie de documentos relacionados con el Anexo VI del Convenio MARPOL. Se observan los siguientes hallazgos relacionados con equipos que contienen sustancias que agotan la capa de ozono:

a) El Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (IAPP) no tiene consignados en el punto 2.1.1 del suplemento del IAPP ningún equipo que contenga halones o clorofluorocarbonos (CFC). ¿Es correcto que no aparezca ningún equipo consignado? *(0.75 puntos)*

b) El punto 2.1.2 del suplemento del Certificado IAPP se consignan una serie de sistemas recargables que contienen hidroclorofluorocarbonos (HCFC). Uno de estos sistemas es el de refrigeración de las zonas de habilitación del buque. El equipo se entregó e instaló en el buque en fecha 01/01/2020 ¿Es correcto que tenga instalado este equipo? *(0.75 puntos)*

c) ¿Qué control documental se debe llevar a bordo en relación con los equipos que contienen HCFC listados en el suplemento del Certificado IAPP? *(0.5 puntos)*

2. En relación con la documentación de los motores diésel instalados a bordo, se constata que únicamente los motores principales disponen de Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica del motor (EIAPP).

a) ¿Es una deficiencia que el motor auxiliar y el de emergencia no dispongan de Certificado EIAPP? *(1punto)*

b) ¿Qué nivel de emisiones deben cumplir los motores instalados a bordo? *(0.5puntos)*

3. Continuando con la inspección, se procede a hacer unas breves verificaciones relativas al Anexo I del Convenio MARPOL:

a) El inspector solicita el registro continuo de datos recogidos por el sistema de vigilancia y control conservado a bordo. Al revisarlo, se constata que únicamente guardan el registro de descargas de los últimos 12 meses, ¿se trata de un incumplimiento? (*0.75 puntos)*

b) El Jefe de Máquinas alega haber sufrido una avería en el hidrocarburómetro del sistema de vigilancia y control que justifica ciertos fallos en el registro de cantidades totales descargadas. ¿En qué documentos y cómo debe estar consignada dicha avería? *(0.75puntos)*

SUPUESTO PRÁCTICO: ESPECIALIDAD RADIO *(5puntos)*

Se presenta en la Capitanía Marítima de Vigo la solicitud de inspección radio para la puesta en servicio del siguiente buque.

NOMBRE	MAR DE ALEGRIA	
EMPRESA NAVIERA	ServiPort, S.A.	
TIPO DE BUQUE	PASAJE/CARGA RODADA	
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	01/01/2022	
ESTADO DE BANDERA	ESPAÑA	
ESLORA (L)	120,32 m	
ARQUEO GT	12895	
NÚMERO DE PASAJEROS	1466	
BOTES SALVAVIDAS	2 A BABOR	2 A ESTRIBOR
BALSAS SALVAVIDAS	8 A BABOR	8 A ESTRIBOR

1. A la vista de la información facilitada:

a) ¿De qué forma se identificará a la estación del buque a través de los equipos de radiocomunicaciones? *(0.25puntos)*
b) Detallar el formato y la confección de las identidades para este tipo de buques. *(0.25puntos)*

2. La empresa ELECTRÓNICA DE LEVANTE, S.A. con aprobación M2, número M220210125, presenta en la Capitanía Marítima los siguientes datos del equipamiento del SMSSM del MAR DE ALEGRÍA:

	Transmisión	Recepción
VHF	4 A.	1 A.
MF/HF	10 A.	3 A.
ETB	2 A.	0,5 A.
Carga adicional	-	2 A.

a) Calcular la capacidad de la batería de reserva del SMSSM. *(0.5puntos)*

b) ¿Cuál es la carga adicional?, ¿qué equipos forman parte de la carga adicional de las mencionadas baterías? *(0.25puntos)*

c) En relación con la capacidad, indicar qué características ha de cumplir el cargador para estas baterías. *(0.25puntos)*

3. Dado que el buque MAR DE ALEGRÍA va a navegar por las zonas A1+A2+A3, el personal encargado de las radiocomunicaciones:

¿Dónde puede consultar los datos referentes a estaciones costeras y estaciones de barco? *(0,5puntos)*

4. Se revisa la Licencia de Estación de Barco (*ver Anexo: LEB*) para comprobar si los equipos transmisores son los que debe disponer el barco (los radares no se reflejan en la Licencia)

Indique las deficiencias detectadas y detalle su naturaleza *(3puntos)*

ANEXO RADIOCOMUNICACIONES

ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

LICENCIA DE ESTACION DE BARCO
LICENCE DE ESTATION DE NAVIRE
SHIP STATION LICENCE

LICENCIA N° 2890 **VÁLIDO HASTA: 30 de marzo de 2027**

De conformidad con el artículo 7 del Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre (B.O.E. núm 261, de 1 de noviembre) y con el artículo 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones anexo a la Constitución y al Convenio Internacional de Telecomunicaciones vigente, se autoriza por la presente a utilizar los equipos de radiocomunicaciones en las condiciones que se describen a continuación:

(1) NOMBRE DEL BUQUE	(2) DISTINTIVO/ MMSI	(3) GT / ESLORA	(4) TITULAR DE LA LICENCIA	**(5) AREAS DE NAVEGACIÓN AUTORIZADAS**
MAR DE ALEGRIA	**EAZV** **224011290**	12895 120,32	ServiPort, S.A.	**GMDSS ZONAS A1, A2, A3**

Nº EQ	**TIPO DE EQUIPO**	**MARCA Y MODELO**	**POTENCIA**	**CLASES DE EMISIÓN**	**BANDAS DE FRECUENCIAS AUTORIZADAS***
	(6) TRANSMISORES				
1	RTF VHF NO-SOLAS	CRAME / 5000 S	25 W	G3E	156-174 MHZ. (V)
1	A.I.S. SOLAS	EM-TRACK MARINE TECHNOLOGIES / AIS 100	1w a 12,5W	G1D/G2B	156 MHZ.-162 MHZ.
1	RTF MF/HF(+LSD) SOLAS	ICOM / IC-M710 /GM-110DSC	75w/60w	J3E/F1B	1,6-27,5 MHZ(T/U)/2182/2187,5 KHZ
1	RTF MF/HF NO SOLAS	ICOM / IC-M801GMDSS	85 W	J3E/F1B	1,6-27,5 MHZ(T/U)/2182/2187,5 KHZ
1	RTF VHF NO SOLAS	SAILOR / RT-4822	1/25 W	G3E/G2B	156-174 MHZ(V)
1	ETB FBB-150 NO-SOLAS	THRANE & THRANE / SAILOR FBB-150	90 W	G1B	1525 - 1660,5 MHZ.
1	ETB IRIDIUM SOLAS	LT-3100S GMDSS	90 W	G1B	1616 - 1626,5 MHZ(S)
	(7) DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Y OTROS EQUIPOS				
1	RBLS COSPAS-SARSAT	MCMURDO / SMARTFIND G8 AUTO	5 W	G1B	406,025 / 121,5 MHZ(E)
1	RBLS COSPAS-SARSAT	GNSS	5 W	G1B	406,025 / 121,5 MHZ(E)
	VDR	JOTRON /TRON 40 VDR			
2	RTF VHF PORT. SOLAS	NAVICO / AXIS 30	0,5 W	G3E	156-174 MHZ(V)
2	SART	SERPE-IESM / KANNARD RESCUER	400 mW	--	9200-9500 MHZ.

* Salvo indicación expresa, sólo se autorizan las frecuencias atribuidas por la UIT al Servicio Móvil Marítimo.
** Equipo habilitado para LRIT.

Autoridad que expide la Licencia
EL DIRECTOR GENERAL

Lugar/Fecha
MADRID a 31 de marzo del 2022

Sello/Firma: