

**PROCESO SELECTIVO PARA INGRESO, POR EL SISTEMA GENERAL DE ACCESO LIBRE, EN EL CUERPO DE INGENIEROS TÉCNICOS AERONÁUTICOS**

*(Resolución de 6 de junio de 2020, de la Subsecretaría del Ministerio de Fomento, BOE 17 de julio de 2020).*

Primer ejercicio de la Fase de Oposición

TURNO LIBRE EXAMEN TIPO A

1. El artículo 9 de la Constitución Española de 1978, menciona que los ciudadanos y los poderes públicos están sujetos:
  - a. A la Constitución y al resto del ordenamiento jurídico.
  - b. A la Constitución y al resto del ordenamiento legislativo.
  - c. A la Constitución y al resto del ordenamiento autocrático.
  - d. A la Constitución y al resto del ordenamiento ejecutivo.
  
2. En la organización central de la Administración General del Estado son órganos superiores:
  - a. Subsecretarios.
  - b. Directores Generales.
  - c. Secretarios de Estado.
  - d. Secretarios Generales.
  
3. El Presidente y los miembros del Consejo de Gobierno de una Comunidad Autónoma serán políticamente responsables ante:
  - a. La Asamblea.
  - b. El Rey.
  - c. El Congreso y el Senado.
  - d. El Congreso de los Diputados, únicamente.
  
4. ¿El Tribunal de Justicia de la Unión Europea tiene su sede en?
  - a. Berlín.
  - b. La Haya.
  - c. Roma.
  - d. Luxemburgo.

5. Según el artículo 32 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre del Régimen Jurídico del Sector Público, los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por las Administraciones Públicas correspondientes, de toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, siempre que la lesión sea consecuencia:
  - a. del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos salvo en los casos de fuerza mayor.
  - b. del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos incluso en los casos de fuerza mayor.
  - c. únicamente del funcionamiento anormal de los servicios públicos incluso en los casos de fuerza mayor.
  - d. únicamente del funcionamiento anormal de los servicios públicos salvo en los casos de fuerza mayor.
  
6. De acuerdo con el artículo 47 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, serán nulos de pleno derecho los actos de las Administraciones Públicas:
  - a. Que incurran en desviación de poder.
  - b. Los que sean constitutivos de infracción administrativa o se dicten como consecuencia de ésta.
  - c. Los dictados por órgano manifiestamente incompetente por razón de la materia o del territorio.
  - d. Cualquier otro que se establezca expresamente en una disposición reglamentaria.
  
7. Según el artículo 14 de la Ley 19/2013 de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, el derecho de acceso podrá ser limitado cuando:
  - a. La solicitud se refiera a información que esté en curso de elaboración o de publicación general.
  - b. Las solicitudes sean relativas a información para cuya divulgación sea necesaria una acción previa de reelaboración.
  - c. Las solicitudes sean manifiestamente repetitivas o tengan un carácter abusivo no justificado con la finalidad de transparencia de la Ley.
  - d. Acceder a la información suponga un perjuicio para la protección del medio ambiente.
  
8. Según la ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el plazo para la interposición de un recurso de alzada si el acto fuera expreso es de:
  - a. Un mes.
  - b. Tres meses.
  - c. Seis meses.
  - d. No existe plazo determinado.

9. De acuerdo con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, es un recurso administrativo:
- El recurso de apelación.
  - El recurso de casación.
  - El recurso “en interés de ley”.
  - El recurso potestativo de reposición.
10. Según el artículo 35 de la Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre Expropiación Forzosa, contra las resoluciones del Jurado de expropiación sólo procede:
- Recurso de alzada.
  - Recurso de revisión.
  - Recurso de reposición.
  - Recurso contencioso-administrativo.
11. En todos los casos de expropiación forzosa se abonará al expropiado, además del justo precio fijado en la forma establecida:
- 5 % como premio de afección.
  - 1 % como premio de afección.
  - 15 % como premio de afección.
  - 25 % como premio de afección
12. Según lo dispuesto en el artículo 120 de la ley de Contratos del Sector Público, Ley 9/2017, en la tramitación de emergencia:
- El plazo de inicio de la ejecución de las prestaciones no podrá ser superior a un mes, contado desde la adopción del acuerdo.
  - El plazo de inicio de la ejecución de las prestaciones no podrá ser superior a dos meses, contado desde la adopción del acuerdo.
  - El plazo de inicio de la ejecución de las prestaciones no podrá ser superior a 15 días, contado desde la adopción del acuerdo.
  - El plazo de inicio de la ejecución de las prestaciones no podrá ser superior a 7 días, contado desde la adopción del acuerdo.
13. De acuerdo con el artículo 29 de la Ley de Contratos del Sector Público 9/2017, los contratos menores:
- no podrán tener una duración superior a seis meses.
  - no podrán tener una duración superior a un año.
  - no podrán tener una duración superior a dos años.
  - no podrán tener una duración superior a cinco años.

14. La Entidad local básica de la organización territorial del Estado, con personalidad jurídica y plena capacidad para el cumplimiento de sus fines es:
- La Diputación Provincial.
  - La Comunidad Autónoma.
  - La provincia.
  - El municipio.
15. ¿Cuántos representantes de la población de Ceuta se eligen en el Senado, según lo dispuesto en el artículo 69 de la Constitución Española de 1978?
- Un senador.
  - Tres senadores.
  - Dos senadores.
  - Cuatro senadores.
16. ¿Cuál es el período de años por el que son elegidos los representantes en el Parlamento Europeo mediante sufragio universal directo?
- Tres años.
  - Cuatro años.
  - Seis años.
  - Cinco años.
17. Según la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en relación con la elaboración de los reglamentos:
- Será necesario justificar la necesidad y oportunidad de un reglamento para iniciar su procedimiento de elaboración.
  - Los proyectos de reglamentos habrán de ser informados por la Comisión General de Secretarios de Estado y Subsecretarios
  - Se podrá prescindir del informe por razón de género cuando el reglamento no afecte a derechos e intereses legítimos de los ciudadanos.
  - El reglamento podrá publicarse en fases sucesivas en el BOE, entrando en vigor en su totalidad a partir de la primera publicación.
- 18.Cuál de estas causas de pérdida de la condición de funcionario impide la rehabilitación, según el Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público?
- La jubilación por incapacidad permanente.
  - La renuncia a la condición de funcionario.
  - La pena principal o accesoria de inhabilitación absoluta o especial para cargo público.
  - La pérdida de la nacionalidad.

19. El artículo 14 del texto refundido del Estatuto Básico del Empleado Público contempla como un derecho de carácter individual del empleado público:

- a. La libertad de expresión dentro de los límites del ordenamiento jurídico.
- b. La inviolabilidad en su puesto de trabajo y la protección de sus pertenencias y enseres personales.
- c. La defensa jurídica en los procedimientos que se sigan ante cualquier orden jurisdiccional.
- d. La movilidad en su condición de funcionario público.

20. Según lo previsto en el artículo 26 de la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia, cuando la persona necesita ayuda para realizar varias actividades básicas de la vida diaria, al menos una vez al día o tiene necesidades de apoyo intermitente o limitado para su autonomía personal, la situación de dependencia se calificará como:

- a. Grado I. Dependencia Moderada.
- b. Grado III. Dependencia Severa.
- c. Grado II. Dependencia Moderada.
- d. Grado I. Dependencia Leve.

21. La Dirección General de Aviación Civil tiene, entre otras, la siguiente función:

- a. Supervisión, ordenación e inspección del transporte aéreo.
- b. Potestad sancionadora antes las infracciones de las normas de aviación civil.
- c. Aplicación de legislación aeronáutica nacional e internacional de seguridad aérea y protección al pasajero.
- d. Elaboración y propuesta de la normativa reguladora en el ámbito de la aviación.

22. AENA tiene, entre otras, la siguiente función:

- a. Gestión de aeropuertos y helipuertos españoles de interés general de titularidad estatal.
- b. Comunicaciones, navegación y vigilancia de las aeronaves que circulan por nuestro espacio aéreo.
- c. Gestión de todos los aeropuertos y helipuertos españoles.
- d. Vigilancia de las aeronaves cuando se encuentran en pista.

23. Según el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, es función del Presidente:

- a. Remitir las cuentas anuales al Tribunal de Cuentas, por conducto de la Intervención General del Estado, de acuerdo con la normativa presupuestaria.
- b. Organizar, supervisar y controlar la aplicación de los precios públicos, tasas y tarifas que esté autorizada a cobrar y gestionar la Agencia, en orden a lograr una gestión eficaz y responsable.
- c. Impulsar la adecuada coordinación civil y militar dentro del ámbito de sus competencias.
- d. Elaborar el anteproyecto de presupuestos anuales.

24. La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es:

- a. Un órgano constituido por todos los Estados Miembros de OACI que se reúne al menos una vez cada 3 años.
- b. Un órgano constituido por 36 de los Estados Miembro de OACI que se reúne anualmente.
- c. El órgano responsable de administrar las finanzas de OACI.
- d. El órgano de OACI responsable de presentar los informes anuales ante el Consejo de OACI.

25. La Comisión de Aeronavegación de OACI (ANC):

- a. Considera y recomienda los Métodos y prácticas recomendados (SARPs) y los Procedimientos de navegación aérea (PANs) con el propósito de que el Consejo de la OACI los adopte o apruebe.
- b. Es la responsable de la implementación del Programa Universal de Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).
- c. Está compuesta por representantes de todos los Estados Miembros de OACI.
- d. Es un órgano asesor de la Asamblea de OACI.

26. El Convenio de Chicago dio lugar a la creación de la:

- a. Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA).
- b. Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- c. Asociación Internacional de Líneas Aéreas (AILA).
- d. Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA).

27. El Convenio de Varsovia se aplica a:
- Todo transporte internacional de personas efectuado, contra remuneración, en aeronave.
  - Todo transporte nacional de personas, equipajes o mercancías efectuado, contra remuneración, en aeronave.
  - Todo transporte internacional de mercancías efectuado, contra remuneración, en aeronave.
  - Todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías efectuado, contra remuneración, en aeronave.
28. Señale la respuesta correcta en relación con Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA):
- Sus Reglamentos no son de aplicación directa en los Estados miembros.
  - Tiene su sede central en Bruselas.
  - No emite certificados de tipo de aeronaves.
  - Es la heredera de la Joint Aviation Authorities (JAA).
29. ¿Cuál es el objetivo principal del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio (Reglamento Base)?
- El objetivo principal del presente Reglamento es establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad en la Navegación Aérea.
  - El objetivo principal del presente Reglamento es establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad operacional en la aviación civil en la Unión.
  - El objetivo principal del presente Reglamento es establecer y mantener un nivel medio de seguridad en la aviación civil en la Unión.
  - El objetivo principal del presente Reglamento es establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil en la Unión.
30. En el marco del Reglamento (CE) Nº 785/2004 de 21 de abril, sobre los requisitos de seguro, las compañías aéreas y operadores aéreos incluidos en su ámbito de aplicación:
- Sólo tendrán obligación de estar asegurados en cuanto a su responsabilidad frente a terceros.
  - No tendrán obligación de incluir actos de guerra, terrorismo y secuestro en el seguro.
  - Sólo tendrán obligación de estar asegurados en cuanto a su responsabilidad respecto de los pasajeros.
  - Tendrán la obligación de incluir en el seguro actos de terrorismo, secuestro, actos de sabotaje y apoderamiento ilícito de aeronaves.

31. En el marco del Reglamento (CE) Nº 1008/2008 de 24 de septiembre sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad europea, uno de los requisitos para la concesión de la licencia de explotación es:
- Que la empresa sea titular de una autorización de operaciones especializadas (SPO).
  - Que la empresa tenga su centro de actividad principal en un Estado miembro.
  - Que más del 25 % de la propiedad de la compañía, así como su control efectivo, recaiga en Estados miembros o sus nacionales.
  - Que la empresa tenga a su disposición tres o más aeronaves en propiedad o mediante acuerdo de arrendamiento sin tripulación.
32. Respecto del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO), cuál es la respuesta correcta:
- Cada tres años se revisa y se publica una nueva versión.
  - El ámbito de aplicación incluye las organizaciones de mantenimiento de aeronaves que no realizan transporte aéreo comercial.
  - Establece como obligatorio la implantación de un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) o semejante.
  - Los proveedores de servicios de navegación aérea están obligados a reportar a la DGAC cualquier incidente en sus sistemas con el fin de que ésta apruebe las medidas correctoras tomadas.
33. El Real Decreto 98/2009 del 6 de febrero por el que se aprueba el Reglamento de Inspección Aeronáutica:
- Se dicta al amparo de la competencia exclusiva del Estado sobre aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y matriculación de aeronaves.
  - Este Real Decreto no está relacionado con la aprobación del Reglamento de Inspección aeronáutica.
  - Se dicta al amparo de la competencia compartida del Estado sobre aeropuertos de interés general, aeropuertos privados y aeropuertos dependientes de las CCAA.
  - Se dicta al amparo de las competencias transferidas por el Estado sobre control del espacio aéreo, el tránsito y el transporte aéreo.

34. La Ley 21/2003 de 7 de julio contempla para los funcionarios de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea facultados para la realización de funciones de inspección aeronáutica, las siguientes atribuciones:
- a. La formación específica de las personas que efectúen controles de acceso en el aeropuerto.
  - b. La consideración de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, pudiendo, en caso de necesidad, recabar de otras autoridades competentes o de sus agentes el auxilio necesario para el normal cumplimiento de sus funciones.
  - c. El libre acceso a las aeronaves, en tierra y en vuelo, aeropuertos, aeródromos, locales, terrenos y, en general, a todas las instalaciones aeronáuticas en que hubieran de realizar las actuaciones inspectoras.
  - d. La Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, no contempla atribuciones para los funcionarios de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
35. ¿Qué significan las siglas CIDETMA?
- a. Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento.
  - b. Comisión Interministerial entre Defensa y Transporte, Movimiento y Agenda Urbana.
  - c. Comisión Interministerial entre Defensa y Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.
  - d. Comisión Ministerial entre Defensa y Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.
36. En el anexo 2 del Reglamento (CE) nº1107/2006 de 5 de julio, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo, se establece la asistencia prestada por las compañías aéreas. Dentro de las cuales, se encuentra:
- a. Ayudar a desplazar al pasajero desde el mostrador de facturación al avión.
  - b. Transportar perros guía reconocidos en cabina, con arreglo a las normativas nacionales.
  - c. Prestar los diferentes servicios establecidos en el reglamento siempre con un cargo adicional al pasajero con discapacidad o movilidad reducida.
  - d. Ayudar a desplazarse desde la sala de recogida de equipajes hasta un punto designado.
37. Un operador comunitario ha cancelado un vuelo tres semanas antes respecto la hora de salida prevista, según el Reglamento (CE) nº 261/2004 de 11 de febrero, los pasajeros afectados:
- a. Tienen derecho a asistencia y compensación por parte del operador encargado de efectuar el vuelo.
  - b. Tienen derecho a información, asistencia, reembolso o transporte alternativo y compensación, por parte del operador encargado de efectuar el vuelo.
  - c. No tienen derecho a una compensación porque han sido avisados con más de dos semanas de antelación respecto a la hora de salida prevista.

- d. Dependerá de lo que se haya establecido en las cláusulas del contrato de transporte.
38. El órgano de la Administración General del Estado competente, responsable de la coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan en el ejercicio de sus funciones a los Ministerios de Defensa y del Interior es:
- a. El Director General de Aviación Civil.
  - b. El Presidente de Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
  - c. El Ministro de la Presidencia.
  - d. El Secretario General de Transportes.
39. Los residentes de cualquiera de las comunidades autónomas de Canarias, las Illes Balears o de las ciudades de Ceuta o Melilla, que tengan nacionalidad española o de la Unión Europea, tendrán derecho a la subvención de las tarifas de los servicios regulares del transporte aéreo:
- a. Del 50%.
  - b. Del 75%.
  - c. Del 25%.
  - d. Del 85%.
40. El reglamento que regula los principios generales de las obligaciones de servicio público es:
- a. Dichos principios sólo están recogidos en Directrices.
  - b. Reglamento (UE) 923/2012.
  - c. Reglamento (UE) 1254/2009.
  - d. Reglamento (CE) 1008/2008.
41. Según el Anexo 18 de OACI, el Documento de transporte de mercancías peligrosas:
- a. Sólo será obligatorio cuando los embalajes de las mercancías no vayan etiquetados de forma que se identifique la clasificación de la mercancía peligrosa.
  - b. Irá acompañado de una declaración firmada por quien entregue las mercancías peligrosas.
  - c. No es necesario que incluya el nombre y dirección del expedidor.
  - d. Incluirá, entre otra información, el número OACI de identificación de la sustancia, material u objeto de mercancías peligrosa, que irá precedido de las letras "ICAO".

42. Según el Real Decreto 123/2015 de 27 de febrero, por el que se regula la licencia y habilitaciones del piloto de ultraligero:
- a. El alumno piloto puede volar solo, si porta exclusivamente el certificado médico en vigor.
  - b. La licencia de piloto de ultraligero habilita a su titular a ejercer la actividad recreativa de vuelo en ala delta sin motor.
  - c. La licencia de piloto de ultraligero habilita a su titular a ejercer la actividad recreativa de vuelo en las condiciones y conforme a las habilitaciones anotadas en la misma.
  - d. La escuela de formación puede emitir la licencia de piloto de ultraligero una vez haya superado el curso y los exámenes correspondientes.
43. Dentro del ámbito de aplicación del Real Decreto 384/2015 de 22 de mayo por el que se aprueba el reglamento de matriculación de aeronaves civiles, se encuentran:
- a. Las aeronaves históricas.
  - b. Microplaneadores.
  - c. Globos cautivos.
  - d. Parapentes motorizados.
44. El Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de OACI:
- a. Obliga anualmente a realizar una auditoría completa del sistema de vigilancia de la seguridad operacional a los Estados miembros.
  - b. Incluye auditorías, pero se realizan solo a los Estados miembros que lo solicitan.
  - c. Evalúa la capacidad de las líneas aéreas y de los aeropuertos para vigilar la seguridad operacional.
  - d. Evalúa la capacidad de los Estados miembros para vigilar la seguridad operacional.
45. De acuerdo con el Anexo 8 de OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), se considera que el Estado de diseño de una aeronave es:
- a. El Estado que emite el Certificado de aeronavegabilidad a una aeronave.
  - b. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de una aeronave.
  - c. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo de una aeronave.
  - d. El Estado donde está registrada la aeronave.

46. En el marco del Reglamento (UE) Nº 748/2012 de 3 de agosto, sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción, una Organización de Diseño aprobada conforme a la Subparte J de la Parte 21 puede:
- a. Llevar a cabo actividades de producción conforme a las condiciones de su aprobación.
  - b. Realizar el mantenimiento a los productos de los cuales es titular del diseño.
  - c. Aprobar cambios menores de un certificado de tipo o un certificado de tipo suplementario y aprobar diseños de reparaciones menores.
  - d. Emitir el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves de las cuales es titular del diseño.
47. Según el Reglamento (UE) Nº 748/2012 de 3 de agosto, sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción, la validez de la aprobación de una Organización de Producción aprobada conforme a la Subparte G de la Parte 21:
- a. Dependerá del tipo de aeronave para la que esté aprobada, siendo de 2 años para aeronaves consideradas motopropulsadas complejas y de 5 años para el resto.
  - b. Es ilimitada, sujeta al cumplimiento de los requisitos de la Parte 21, a menos que se renuncie a ella o sea suspendida o revocada.
  - c. Es de 2 años tras la aprobación inicial y posteriormente se podrá renovar por periodos de 5 años en función de la confianza en su sistema de calidad.
  - d. Es de 2 años en todos los casos.
48. Según el Reglamento (UE) Nº 748/2012 de 3 de agosto, sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, un cambio mayor del certificado de tipo de una aeronave será aprobado por:
- a. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
  - b. La Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).
  - c. Cualquier organización de diseño aprobada conforme con la Subparte J de la Parte 21.
  - d. La organización de producción, aprobada conforme con la Subparte G de la Parte 21, encargada de la fabricación de la aeronave.

49. Según el Reglamento (UE) Nº 965/2012 de 5 de octubre, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, cuál de las siguientes afirmaciones sobre la Lista de Equipo Mínimo (MEL) es cierta:
- Estará basada en la MMEL aprobada por la Autoridad del Estado de diseño de la aeronave.
  - Deberá actualizarse después de cualquier cambio aplicable a la MMEL, en un plazo máximo de 6 meses.
  - El preámbulo de la MEL incluirá orientaciones y definiciones para uso de la tripulación de vuelo y del personal de mantenimiento que vaya a utilizar la MEL.
  - El operador podrá ampliar los intervalos de rectificación aplicables a las categorías B, C y D si así se indica en la MMEL.
50. Según el Reglamento (UE) Nº 748/2012 de 3 de agosto, sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, la validez del Certificado de Aeronavegabilidad de una aeronave será:
- De un año. Su renovación será realizada por la Autoridad aeronáutica del Estado de matrícula tras comprobar el cumplimiento de los requisitos de diseño y de mantenimiento de la aeronavegabilidad aplicables.
  - De dos años. Su renovación será realizada por la Autoridad aeronáutica del Estado de matrícula tras comprobar el cumplimiento de los requisitos de diseño y de mantenimiento de la aeronavegabilidad aplicables.
  - Ilimitada, sujeto al cumplimiento de los requisitos de diseño y de mantenimiento de la aeronavegabilidad aplicables, a menos que se renuncie a él o se anule.
  - De un año. Su renovación podrá ser realizada por la Autoridad aeronáutica del Estado de matrícula o por una Organización de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAMO), tras comprobar el cumplimiento de los requisitos de diseño y de mantenimiento de la aeronavegabilidad aplicables.
51. Según el Reglamento (UE) Nº 965/2012 de 5 de octubre, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, para la explotación de un avión o un helicóptero para operaciones de transporte aéreo comercial, el operador deberá cumplir lo estipulado en los siguientes anexos del Reglamento:
- El Anexo III (Parte ORO) y el Anexo IV (Parte CAT).
  - El Anexo II (Parte ARO) y el Anexo IV (Parte CAT).
  - El Anexo III (Parte ORO) y el Anexo VIII (Parte SPO).
  - El Anexo II (Parte ARO) y el Anexo VIII (Parte SPO).

52. Según la Parte 66 del Reglamento (UE) 1321/2014 de 26 de noviembre, las categorías de licencias de técnicos de mantenimiento son:
- B1, B2, C y D.
  - A, B1, B2, C y D.
  - A, B1, B2, C, B2L, B3 y B4.
  - A, B1, B2, C, B2L, B3 y L.
53. Según el Reglamento (UE) 965/2012 de 5 de octubre, en factores humanos en la aviación, se denomina “periodo de actividad” al periodo que comienza:
- Cuando un miembro de la tripulación es requerido para presentarse al servicio, y termina cuando el avión se detiene completamente y se apagan los motores.
  - Cuando un miembro de la tripulación embarca en la aeronave, y termina cuando el avión toma tierra en el aeropuerto de destino.
  - Cuando un miembro de la tripulación sale de su domicilio camino del aeropuerto, y termina cuando regresa a su domicilio.
  - En el momento en el que un operador solicita a un miembro de la tripulación que se presente al servicio o a iniciar una actividad y termina cuando esa persona está libre de cualquier actividad, incluyendo la actividad post-vuelo.
54. Según el Reglamento (UE) Nº 965/2012 de 5 de octubre, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones, el objeto de las inspecciones en rampa de aeronaves de operadores de terceros Estados (SAFA) o de aeronaves de operadores de otros Estados miembros (SACA), será:
- La inspección de los servicios de handling, incluyendo el repostaje y la carga del equipaje.
  - La inspección de los tiempos de descanso de la tripulación de vuelo.
  - La inspección de la documentación de los pasajeros a bordo de la aeronave.
  - La inspección de la aeronave y de la tripulación de vuelo.
55. De acuerdo con el Reglamento (UE) 290/2012 de la Comisión de 30 de marzo, en relación con los dispositivos de entrenamiento de vuelo simulado, la guía de pruebas de calificación (QTG) es:
- Un conjunto de normas técnicas elaboradas por AESA que regulan la certificación de un dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento (FSTD).
  - El conjunto de pruebas que tiene que realizar un piloto en un simulador de vuelo (FFS) con el fin de conseguir la habilitación del avión en su licencia.
  - El conjunto de documentos que contemplan los AMC’s adoptados por EASA con el fin de establecer el cumplimiento del Reglamento (UE) 290/2012.
  - El documento elaborado para demostrar que el rendimiento y la manejabilidad de un FSTD son idénticos a los de una aeronave, clase de avión o tipo de helicóptero, simulado dentro de los límites prescritos y que se han cumplido todos los requisitos aplicables.

56. Según el Reglamento (UE) 965/2012 de 5 de octubre, un operador necesita disponer de una aprobación RVSM para:
- Operar en el espacio aéreo donde se aplique una separación vertical mínima reducida, entre el nivel de vuelo (FL) 290 y (FL) 410, incluidos.
  - Operar en el espacio aéreo donde se aplique una separación vertical mínima reducida, entre el nivel de vuelo (FL) 190 y (FL) 310, incluidos.
  - Operar en cualquier espacio aéreo si se trata de un operador de transporte aéreo comercial.
  - Realizar operaciones en condiciones de visibilidad reducida.
57. La utilización del GPS como medio primario de navegación se cumple cuando satisface los requisitos de:
- Precisión, integridad y disponibilidad.
  - Precisión, integridad, disponibilidad y continuidad de servicio.
  - Precisión e integridad.
  - Integridad y continuidad del servicio.
58. Para el ejercicio de las atribuciones de una licencia de piloto con tripulación múltiple, el piloto deberá estar en posesión:
- De un certificado médico de clase 2 válido.
  - De un certificado médico LAPL válido.
  - De un certificado médico de clase 3 válido.
  - De un certificado médico de clase 1 válido.
59. Conforme a lo recogido en la normativa aplicable sobre aeronaves civiles pilotadas por control remoto (RPAS), los vuelos de I+D para el desarrollo de nuevas aeronaves pilotadas por control remoto pueden realizarse:
- En espacio aéreo controlado.
  - Más allá del alcance visual del piloto.
  - Fuera de una zona de información de vuelo.
  - Sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados o de reuniones de personas al aire libre.

60. Conforme a lo recogido en la normativa aplicable sobre aeronaves civiles pilotadas por control remoto (RPAS), dentro de los requisitos para poder ser piloto de este tipo de aeronaves, se encuentra:

- a. Ser titular como mínimo de un certificado médico para la licencia de piloto de aeronave ligera (LAPL), para operar una aeronave con una masa máxima al despegue superior a 25kg.
- b. Disponer de los conocimientos teóricos necesarios que, en caso de ser titular de una licencia de piloto de ultraligero, emitida conforme la normativa vigente y no haber sido desposeído de la misma, quedarán justificados.
- c. Ser titular como mínimo de un certificado médico clase 2 en vigor, según los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) 1178/2011, para operar una aeronave con una masa máxima al despegue de hasta 25kg.
- d. Disponer de la calificación de radiofonista, en caso de volar en espacio aéreo no controlado.

61. La documentación utilizada como referencia durante el proceso de certificación para determinar las emisiones de un motor de turbina es:

- a. El Anexo 16 de OACI, volumen 1.
- b. El Anexo 16 de OACI, volumen 2.
- c. Las especificaciones de certificación para motores (CS-E).
- d. El Anexo 16 de OACI, volumen 3.

62. Según el Real Decreto 1678/2011 de 18 de noviembre, por el que se regula la información sobre los derechos de tráfico aéreo procedentes de los acuerdos con terceros Estados en los que España sea parte y el régimen de su ejercicio, cuál de las siguientes afirmaciones sobre el procedimiento de asignación de derechos de tráfico en mercados con limitaciones es correcta:

- a. Podrán concurrir al procedimiento de asignación de derechos de tráfico obtenidos por España las compañías aéreas establecidas en cualquiera de los Estados Miembros que cuenten con una licencia de explotación otorgada de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (CEE) Nº 1008/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo.
- b. En el proyecto que las compañías deben presentar junto a su solicitud se incluirá información sobre la horquilla de precios prevista, los servicios ofertados a los pasajeros y las prestaciones a bordo.
- c. El procedimiento de asignación de derechos de tráfico se iniciará por la Dirección General de Aviación Civil a solicitud de las compañías aéreas interesadas.
- d. El órgano instructor del procedimiento será la Dirección de Seguridad de Aeronaves de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

63. Uno de los requisitos generales que, según el Real Decreto 1392/2007 de 29 de octubre, deben cumplir las compañías aéreas de terceros países para la obtención de la acreditación para iniciar operaciones aéreas comerciales en España, es:

- a. Disponer de al menos una aeronave matriculada en un Estado Miembro de la Unión Europea.
- b. Que las aeronaves que vayan a utilizarse para estas operaciones figuren inscritas a nombre de la compañía operadora en el correspondiente Registro de matrícula.
- c. Disponer de aprobación para el transporte de mercancías peligrosas emitida por la autoridad aeronáutica del Estado responsable de la compañía aérea que solicita la acreditación.
- d. Haber concertado seguros que cubran la responsabilidad de la compañía aérea frente a los pasajeros, carga, correo y terceros, para las operaciones, que sean conformes al Reglamento (CE) 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo.

64. Señale la respuesta correcta en relación con las obligaciones de servicio público en rutas áreas:

- a. Se considerará expirada la obligación de servicio público cuando no se haya operado ningún servicio de transporte aéreo regular en un período de más de 6 meses en la ruta sujeta a dicha obligación.
- b. Se podrá imponer una obligación de servicio público en una ruta de baja densidad de tráfico cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región.
- c. Los requisitos impuestos a la ruta sujeta a una obligación de servicio público se establecerán de común acuerdo entre el Estado Miembro y la compañía seleccionada.
- d. Las rutas establecidas como obligación de servicio público están, necesariamente, licitadas y compensadas económicamente por el Estado.

65.Cuál de las siguientes afirmaciones relacionadas con el arrendamiento de aeronaves es cierta:

- a. La toma en arrendamiento de aeronaves con tripulación operadas por compañías aéreas de la Unión Europea o de terceros países se conoce como "Wet lease in".
- b. La cesión en arrendamiento de aeronaves con tripulación de aeronaves operadas por compañías aéreas españolas a otra compañía aérea de la Unión Europea o de terceros países requiere la aprobación por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- c. La toma en arrendamiento por parte de un operador español de aeronaves sin tripulación no requiere la aprobación por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- d. La cesión en arrendamiento sin tripulación de aeronaves registradas en España a cualquier operador aéreo o persona física o jurídica se conoce como "Dry lease in".

66. De acuerdo con la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones quedan incluidas en el ámbito de aplicación de la Ley:
- a. Las subvenciones reguladas en la Ley Orgánica 3/1987, de 2 de julio, de Financiación de los Partidos Políticos.
  - b. Las subvenciones a los grupos parlamentarios de las Cámaras de las Cortes Generales.
  - c. Los premios que se otorguen sin la previa solicitud del beneficiario.
  - d. Las subvenciones por ayudas sociales otorgadas por una Comunidad Autónoma.
67. El Reglamento (CE) del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de Prestación de servicios) es:
- a. 549/2004
  - b. 550/2004
  - c. 551/2004
  - d. 552/2004
68. Con relación a los servicios ATM/ANS y funciones de la red ATM, en el ejercicio de sus funciones de certificación, supervisión y ejecución, las autoridades competentes:
- a. Serán independientes de cualquier proveedor de servicios, al menos en el plano funcional.
  - b. Pueden ser dependientes de cualquier proveedor de servicios en el plano funcional pero nunca en el plano operacional.
  - c. Serán dependientes de cualquier proveedor de servicios, al menos en el plano funcional.
  - d. Serán independientes de cualquier proveedor de servicios, al menos en el plano operacional, pero nunca en el plano funcional.
69. El volumen definido de espacio aéreo para uso temporal específico de una actividad, y a través del cual no se puede permitir el tránsito de otro tráfico, ni siquiera bajo autorización ATC, se denomina:
- a. Espacio aéreo temporalmente reservado.
  - b. Zona prohibida.
  - c. Espacio aéreo temporalmente segregado.
  - d. Zona restringida.

70. Según lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 de la Comisión de 26 de septiembre, en su requisito SERA.4001, se presentará un plan de vuelo antes de realizar:
- Cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo.
  - Cualquier vuelo efectuado con reglas VFR en espacio aéreo no controlado.
  - Cualquier vuelo efectuado en condiciones VMC en espacio aéreo no controlado.
  - Cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de uso flexible del espacio aéreo.
71. La ruta designada según reglas IFR que une el aeródromo o una determinada pista del aeródromo con un determinado punto significativo, normalmente una ruta ATS, en el cual comienza la fase en ruta de un vuelo, se denomina:
- Fly-by waypoint.
  - STAR.
  - SID.
  - Flyover waypoint.
72. El método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación basadas en tierra o en el espacio, o dentro de los límites de capacidad de las ayudas autónomas, o una combinación de estas, se denomina:
- RNP.
  - RNAV.
  - PBN.
  - NAVAID.
73. Según lo establecido en el Reglamento (CE) nº 2150/2005 de la Comisión de 23 de diciembre, la comunicación de todo cambio en la activación planificada del espacio aéreo, realizada entre las dependencias militares de control y las dependencias de servicios de tránsito aéreo, y la notificación a todos los usuarios afectados de la situación efectiva del espacio aéreo, se produce en el nivel de gestión:
- Estratégico.
  - Pretáctico.
  - Táctico.
  - Post-táctico.
74. Se define como demora ATFM la diferencia de duración entre el último ETOT (Estimated Take-Off Time) solicitado por el operador aéreo y el:
- EOBT (Estimated Off-Block Time) asignado por el Network Manager.
  - CTOT (Calculated Take-Off Time) asignado por el Network Manager.
  - TTOT (Target Take-Off Time) asignado por el Network Manager.
  - EXOT (Estimated Taxi-Out Time) asignado por el Network Manager.

75. Según el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 de la Comisión de 24 de enero, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM), el consejo de administración de la red (Network management board) estará integrado por los siguientes miembros con derecho a voto: representantes de los proveedores de servicios de navegación aérea, representantes de los usuarios civiles comerciales del espacio aéreo, representantes de los operadores aeroportuarios, representantes de los proveedores militares de servicios de navegación aérea y usuarios militares del espacio aéreo y por:

- a. Representantes de los usuarios civiles no comerciales del espacio aéreo.
- b. Representantes de Eurocontrol.
- c. El supervisor del gestor de la red.
- d. El presidente del Grupo de Trabajo sobre Operaciones.

76. Los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) están comprendidos por:

- a. Servicio de Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM), Servicio de Información de Vuelo (FIS) y Servicio de Asesoramiento.
- b. Servicio de Gestión de Afluencia y Capacidad del Tránsito Aéreo (ATFCM) y Servicio de Información de Vuelo (FIS).
- c. Servicio de Control de Tránsito Aéreo (ATC), Servicio de Información de Vuelo (FIS) y Servicio de Asesoramiento.
- d. Servicio de Gestión del Espacio Aéreo (ASM) y Servicio de Control de Tránsito Aéreo (ATC).

77. De acuerdo con lo establecido en el Libro Tercero, Capítulo 5 – Servicio de alerta, del Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea, la fase en la que los servicios de tránsito aéreo consideran que una aeronave se encuentra en estado de emergencia, cuando se considera que ha agotado el combustible que lleva a bordo, o que es insuficiente para permitirle llegar a lugar seguro, se denomina:

- a. INCERFA (Fase de incertidumbre).
- b. PREALERFA (Fase de pre-alerta).
- c. ALERFA (Fase de alerta).
- d. DETRESFA (Fase de peligro).

78. EGNOS es un sistema de aumentación de amplia cobertura basado en:

- a. La aeronave (ABAS), que proporciona mayor exactitud, integridad, continuidad y disponibilidad de las señales de otros elementos del GNSS para la función de vigilancia.
- b. Tierra (GBAS) que proporciona mayor exactitud, integridad, continuidad y disponibilidad de las señales de otros elementos del GNSS para la función de navegación.
- c. Tierra (GBAS) que proporciona mayor exactitud, integridad, continuidad y disponibilidad de las señales de otros elementos del GNSS para la función de vigilancia.
- d. Satélites (SBAS) que proporciona mayor exactitud, integridad, continuidad y disponibilidad de las señales de otros elementos del GNSS para la función de navegación.

79. El radar secundario de vigilancia (SSR) se clasifica como un sistema de vigilancia:

- a. Independiente no cooperativa.
- b. Independiente cooperativa.
- c. Dependiente no cooperativa.
- d. Dependiente cooperativa.

80. Para el cálculo de las tasas establecidas en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión de 11 de febrero, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo, la tasa de ruta para un vuelo específico en una zona de tarificación de ruta específica será igual:

- a. El producto de las unidades de servicio de ruta para dicho vuelo por los costes determinados establecidos para dicha zona de tarificación de ruta.
- b. Al producto de los costes determinados de servicio de ruta para dicho vuelo por la tarifa unitaria establecida para dicha zona de tarificación de ruta y aproximación.
- c. Al producto de la tarifa unitaria establecida para dicha zona de tarificación de ruta por las unidades de servicio de aproximación y ruta para dicho vuelo.
- d. Al producto de la tarifa unitaria establecida para dicha zona de tarificación de ruta por las unidades de servicio de ruta para dicho vuelo.

81. De acuerdo con lo recogido en el Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión de 20 de febrero, relativo a licencias y certificados de los controladores de tránsito aéreo, la formación prevista para la expedición de una licencia de alumno controlador de tránsito aéreo se denomina:

- a. Formación inicial, y está compuesta por formación básica y formación de habilitación.
- b. Formación inicial, y está compuesta por formación básica y formación de anotación de unidad.
- c. Formación continua, y está compuesta por formación de actualización y formación de conversión.
- d. Formación de unidad, y está compuesta por formación de transición y formación en el puesto de trabajo.

82. El Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) se define como:

- a. Un documento de regulación anual que emana del nuevo marco regulatorio del sector aeroportuario español, establecido en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.
- b. Un documento de regulación quinquenal que emana del nuevo marco regulatorio del sector aeroportuario español, establecido en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.
- c. Un documento de regulación quinquenal que emana del nuevo marco regulatorio del sector aeroportuario mundial, establecido en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.
- d. Un documento de regulación mensual que emana del nuevo marco regulatorio del sector aeroportuario español, establecido en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

83. ¿Cuál es la definición de aeródromo según el Anexo 14 de OACI?

- a. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.
- b. Área definida de tierra (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada totalmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.
- c. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada y salida de aeronaves.
- d. Área definida de tierra (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada y movimiento en superficie de aeronaves.

84. El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, define:
- Los documentos que contendrá un Plan Director.
  - Los documentos que contendrá un Manual de Aeropuerto.
  - Los documentos que contendrá el DORA de un Aeropuerto.
  - Los documentos necesarios para la certificación de un Aeropuerto.
85. ¿Existe régimen sancionador en disciplina de tráfico aéreo en materia de ruido?
- Si, se define en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea y tipifica las infracciones administrativas en leves, graves y muy graves.
  - Si, se define en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y tipifica las infracciones administrativas en leves, graves y muy graves.
  - Si, se define en la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y tipifica las infracciones administrativas en leves, graves y muy graves.
  - No existen infracciones administrativas relativas a este concepto.
86. ¿Según la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, para qué sirve un mapa estratégico de ruido?
- Para poder evaluar el impacto ambiental en una zona determinada.
  - Para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada.
  - Es un documento necesario para obtener el Certificado del Aeropuerto.
  - Para evaluar el impacto acústico de todos los Aeropuertos Internacionales dentro del territorio español.
87. Conforme a lo recogido en la normativa nacional aplicable, la flexibilidad de uso en los aeródromos de uso público se refiere a que:
- Pueden realizarse tanto operaciones civiles como militares.
  - Puede ampliar el alcance de sus operaciones sin contar con la resolución favorable de AESA, ya que es aeródromo de uso público.
  - Puede ampliar su horario operativo sin necesidad de publicarlo en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).
  - Puede operar, en determinados periodos de tiempo, como aeródromo de uso restringido.

88. Según el Reglamento (UE) nº 139/2014 de 12 de febrero, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, el operador del aeródromo establecerá y mantendrá un sistema de gestión que integre un sistema de gestión de la seguridad. El sistema de gestión incluirá:
- Una política de seguridad, firmada por el responsable de mantenimiento del aeródromo.
  - Líneas claramente definidas de obligaciones y responsabilidad a lo largo de toda la estructura del operador del aeródromo, incluida la responsabilidad directa de los altos directivos en materia de seguridad física.
  - Un programa de formación en seguridad física que garantice que el personal involucrado en la operación, el salvamento y la extinción de incendios, el mantenimiento y la gestión del aeródromo tiene la formación y competencia necesarias para desempeñar las obligaciones del sistema de gestión de la seguridad.
  - Un proceso formal que garantice el análisis, la evaluación y la mitigación de los riesgos de seguridad en las operaciones del aeródromo.
89. Según el Anexo 14 de OACI, indicar la respuesta correcta en relación con las características de una zona de parada:
- Tendrá el doble de anchura de la pista con la cual esté asociada.
  - Tendrá la mitad de anchura de la pista con la cual esté asociada.
  - No es obligatorio definir una zona de parada en todas las pistas de vuelo.
  - Las luces de zona de parada serán luces fijas bidireccionales de color rojo.
90. ¿Cuál es el objetivo de seguridad operacional de un Área de Seguridad de Extremo de Pista (RESA)?
- Minimizar el riesgo que supone el desplome del tren de proa al salirse la aeronave de la pista.
  - Proteger las áreas sensibles y críticas del ILS/MLS.
  - Minimizar el riesgo de una aeronave y sus ocupantes en el caso de realizar aterrizajes y despegues demasiado cortos o largos.
  - Proteger a los vehículos de salvamento y extinción de incendios.
91. ¿Qué distancia declarada es la correspondiente a la longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue?
- Recorrido de despegue disponible (TORA).
  - Distancia de despegue disponible (TODA).
  - Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA).
  - Distancia disponible de aterrizaje (LDA).

92. ¿Cuáles son las fases de activación de los procedimientos de baja visibilidad (LVP) de un aeropuerto?
- Tiene cuatro fases: Fase I – Seguimiento, Fase II – Preparación/Espera, Fase III – Aplicación y Fase IV - Cancelación.
  - Tiene dos fases: Fase I – Seguimiento y Fase II- Cancelación.
  - Tiene tres fases: Fase I – Seguimiento, Fase II – Preparación/Espera y Fase III – Aplicación
  - No existen fases de activación en los procedimientos de LVP.
93. La primera fase que se establece dentro del proceso para obtener la autorización de un aeródromo de uso restringido, cuya Comunidad Autónoma no ha asumido las competencias, es:
- Compatibilidad de espacio aéreo.
  - Tramitación ambiental.
  - Establecimiento de servidumbres.
  - Publicación AIP.
94. Con arreglo a los Convenios y Protocolos internacionales suscritos por España, el Doc 8973 de la OACI es el documento que tiene por título:
- Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea-Gestión del Tránsito Aéreo (PANS-ATM).
  - Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.
  - Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita.
  - Manual de Gestión de la Seguridad Operacional.
95. ¿Qué documento tiene como finalidad establecer la organización, métodos y procedimientos necesarios para asegurar la protección y salvaguarda de los pasajeros, tripulaciones, público, personal de tierra, aeronaves, aeropuertos y sus instalaciones, frente a actos de interferencia ilícita, perpetrados en tierra o en aire, preservando la regularidad y eficiencia del tránsito aéreo nacional e internacional en el Estado español y su espacio aéreo?
- PESO.
  - PASO.
  - PNF.
  - PNS.

96. ¿Con qué periodicidad se revisa el Plan Europeo de Seguridad Operacional para la Aviación (EASp)?
- El plan tiene un alcance de 4 años y se revisa anualmente.
  - El plan tiene un alcance de 10 años y se revisa anualmente.
  - El plan tiene un alcance de 12 meses, revisándose una vez se finalice dicho periodo.
  - No es necesario revisar dicho plan.
97. ¿Quién elabora el Programa Europeo de Seguridad Operacional para la Aviación (o European Aviation Safety Programme -EASP)?
- El Consejo Europeo y es aprobado por cada uno de los Estados Miembros.
  - La Comisión Europea con la colaboración de EASA.
  - EASA con la colaboración de los Estados Miembros.
  - AESA.
98. Según el Anexo 13 de OACI, cuando se produce un accidente o incidente grave en el territorio de un Estado no contratante, y este Estado no tiene intención de realizar la investigación de conformidad con el citado anexo, ¿Quién debería tratar de instituir y realizar la investigación?
- El Estado del explotador o, en su defecto el Estado de matrícula, el Estado de diseño o el Estado de fabricación.
  - El Estado de diseño o, en su defecto el Estado de matrícula, el Estado del explotador o el Estado de fabricación.
  - El Estado de matrícula o, en su defecto, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación.
  - El Estado de fabricación o, en su defecto el Estado de matrícula, el Estado de diseño o el Estado del explotador.
99. Dentro del objeto del Reglamento (UE) nº 996/2010 de 20 de octubre, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil, NO se encuentra:
- Crear una red europea de autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad en la aviación civil.
  - Establecer normas relativas a la disponibilidad de información en tiempo oportuno, relativa a todas las personas y a todos los productos peligrosos que se encuentren a bordo de una aeronave involucrada en un accidente.
  - Mejorar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares.
  - Prevenir accidentes e incidentes futuros, determinando culpabilidades o responsabilidades.

100. Sobre la CEANITA, cuál de las siguientes afirmaciones es cierta:

- a. Presta asesoramiento y colaboración a EASA y al Estado Mayor del Ejército del Aire.
- b. Elabora una memoria anual con el resultado de los estudios y análisis de incidentes o grupos de incidentes de tránsito aéreo analizados en el ejercicio.
- c. Colabora solo con organismos y entidades nacionales, en el ámbito de su actuación.
- d. Analiza y evalúa todos los sucesos recibidos a través del Sistema de Notificación de Sucesos (SNS).