



CUADERNILLO DE PREGUNTAS

1. Bloque Materias Generales, a) Organización y actuación administrativa

1. Según la *Constitución española*, el Rey debe sancionar las leyes aprobadas por las Cortes Generales en un plazo de:
 - a) Quince días.
 - b) Veinte días.
 - c) Tres semanas.
 - d) Un mes.

2. Según la *Constitución Española*, para la presentación de una iniciativa legislativa popular ante las Cortes Generales será necesario presentar al menos la cantidad de firmas de:
 - a) 50.000.
 - b) 500.000.
 - c) 250.000.
 - d) 1.000.000.

3. El Procedimiento para la reforma de la *Constitución Española de 1978* se encuentra regulado en el:
 - a) Título III.
 - b) Título VI.
 - c) Título IX.
 - d) Título X.

4. De acuerdo con el artículo 95 de la *Constitución Española* de 1978, la celebración de un tratado internacional que contenga estipulaciones contrarias a la Constitución:
 - a) Requerirá el consentimiento de las cortes Generales.
 - b) Exigirá cuestión de constitucionalidad previa.
 - c) Exigirá la previa revisión constitucional.
 - d) Podrá ser incluido en el ordenamiento y posteriormente se revisará la Constitución

5. De acuerdo con lo establecido en el artículo 81 de la *Constitución Española de 1978* las leyes orgánicas:
 - a) Exigen para su aprobación mayoría absoluta en el senado
 - b) Exigen para su aprobación mayoría absoluta del congreso.
 - c) Exigen para su aprobación mayoría de 2/3 en el congreso y en el senado.
 - d) Pueden ser aprobadas por el gobierno y convalidadas por las cámaras siempre que se aprueben con mayoría absoluta.

6. De acuerdo con lo establecido en el artículo 55.2 de la *Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público*, son órganos superiores en la organización central de la Administración del Estado:
- Los Ministros y los Secretarios de Estado
 - Los Subsecretarios y Secretarios generales.
 - Los Secretarios generales técnicos y Directores generales.
 - Los Subdirectores generales.
7. De conformidad con la *Constitución Española de 1978*, ¿Qué órgano ostenta la representación ordinaria del Estado en una Comunidad Autónoma?:
- El Delegado Regio en la Comunidad Autónoma.
 - El Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma.
 - El Presidente del Tribunal Superior de Justicia.
 - El Presidente de la Comunidad Autónoma.
8. De acuerdo con el Artículo 140, Principios de las relaciones interadministrativas, de la *Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público*, cuál de los siguientes principios **NO** rige las relaciones interadministrativas:
- Lealtad institucional.
 - Eficacia en el cumplimiento de sus obligaciones y compromisos.
 - Garantía e igualdad en el ejercicio de los derechos de todos los ciudadanos en sus relaciones con las diferentes Administraciones.
 - Solidaridad interterritorial.
9. En relación con los Límites al derecho de acceso (a la información pública) recogidos en el artículo 14 de la *Ley 19/2013, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno*, el derecho de acceso a la información pública podrá ser limitado cuando acceder a la información suponga un perjuicio para (señale la respuesta **INCORRECTA**):
- Las relaciones exteriores.
 - La seguridad pública.
 - La política social.
 - La protección del medio ambiente.
10. En relación a los Planes de Gobierno Abierto en España:
- España no forma parte de la Alianza para el Gobierno Abierto (Open Government Partnership, OGP por sus siglas en inglés).
 - Hasta la actualidad, solamente se han elaborado 3 Planes de Acción de Gobierno Abierto en nuestro país.
 - Los Planes de Gobierno Abierto de España recogen el conjunto de actuaciones a las que se compromete exclusivamente la Administración General del Estado.
 - Se encuentra en vigor el IV Plan de Gobierno Abierto.

11. De conformidad con la *Ley 39/2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*, cuando el interesado, o su representante, rechace la notificación de una actuación administrativa, ¿de qué forma se procederá?:
- Se hará constar en el expediente, especificándose las circunstancias del intento de notificación y se le da por desistido de su petición.
 - Se hará constar esta circunstancia en el expediente, junto con el día y hora en que se intentó la notificación, intento que se repetirá, por una sola vez y en una hora distinta dentro de los tres días siguientes.
 - La notificación se hará por medio de anuncios en el tablón de edictos del Ayuntamiento de su último domicilio.
 - Se hará constar en el expediente, especificándose las circunstancias del intento de notificación y se tendrá por efectuado el trámite siguiéndose el procedimiento.
12. Según el artículo 73 de la *Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*, los trámites que deban ser cumplimentados por los interesados deberán realizarse en el plazo de:
- 5 días, salvo en el caso de que en la norma correspondiente se fije plazo distinto.
 - 15 días, salvo que el órgano instructor acuerde uno inferior.
 - 10 días, salvo en el caso de que en la norma correspondiente se fije plazo distinto.
 - El que fije el órgano competente para la iniciación del procedimiento, que no será inferior a 10 días.
13. De acuerdo con lo dispuesto en la *Ley 39/2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*, cuando las normas reguladoras de los procedimientos administrativos no fijen el plazo máximo para resolver y notificar. ¿Cuál será el plazo?:
- 1 mes.
 - 3 meses.
 - 6 meses.
 - El que establezca el órgano competente para iniciar el procedimiento.
14. De acuerdo con la *Ley 39/2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*, en el ámbito de la Administración General del Estado, los procedimientos de responsabilidad patrimonial se resolverán por:
- El Ministro respectivo o por el Consejo de Ministros en los casos del artículo 32.3 de la Ley de Régimen Jurídico del Sector Público o cuando una ley así lo disponga.
 - El Secretario de Estado respectivo o el Ministro en los casos del artículo 32.3 de la Ley de Régimen Jurídico del Sector Público o cuando una ley así lo disponga.
 - El Consejo de Ministros, en todo caso.
 - La Dirección General de Patrimonio del Estado.
15. Conforme al artículo 30 de la *Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público*, el plazo de prescripción de las sanciones impuestas por faltas leves será de:
- 2 años.
 - 6 meses.
 - 3 años.
 - 1 año.

16. Según la *Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa*, cuando no hubiese mutuo acuerdo sobre la valoración del bien a expropiar, el propietario deberá presentar la hoja de aprecio en la que se concrete el valor del objeto que se expropia:
- En el plazo de 10 días.
 - En el plazo 15 días.
 - En el plazo de 20 días.
 - En el plazo de 1 mes.
17. Están **excluidos** del ámbito de aplicación de la *Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público*:
- El contrato de obras.
 - El contrato de concesión de obras.
 - Los contratos relativos a servicios de arbitraje y conciliación.
 - El contrato de suministro.
18. De conformidad con la *Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa*, en el caso de las expropiaciones por causa de obras públicas, ¿a qué persona/s corresponde asumir las facultades de incoación y tramitación de estos expedientes?:
- A los Ingenieros Jefes de los Servicios respectivos.
 - A los Subdelegados del Gobierno en la respectiva provincia.
 - Al Delegado del Gobierno.
 - Al titular del Centro Directivo competente.
19. De acuerdo con el artículo 8 del *Real Decreto Legislativo 5/2015 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público*, los empleados públicos se clasifican en:
- Funcionarios de carrera, personal laboral, ya sea fijo, por tiempo indefinido o temporal y personal eventual.
 - Funcionarios de carrera, funcionarios interinos, personal laboral fijo indefinido y personal eventual.
 - Funcionarios de carrera, funcionarios interinos, personal laboral, ya sea fijo, por tiempo indefinido o temporal y personal eventual.
 - Funcionarios interinos, personal laboral, ya sea fijo, por tiempo indefinido.
20. De acuerdo con lo establecido en el artículo 76 de la *Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres*, la Comisión Interministerial de Igualdad entre mujeres y hombres es el órgano colegiado:
- Responsable de asesorar a los órganos competentes de los Departamentos en la elaboración del informe sobre impacto por razón de género.
 - Responsable de la coordinación de las políticas y medidas adoptadas por los departamentos ministeriales.
 - De consulta y asesoramiento, con el fin esencial de servir de cauce para la participación de las mujeres en la consecución efectiva del principio de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, y la lucha contra la discriminación por razón de sexo.
 - Responsable de recabar la información estadística elaborada por los órganos de los Ministerios y asesorar a los mismos en relación con su elaboración.

2. Bloque Materias Generales, b) Marco institucional

21. De conformidad con *Real Decreto 645/2020, por el que se desarrolla la estructura básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)*; la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) está adscrita a:
- La Dirección General de Aviación Civil.
 - La Subsecretaría de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
 - La Secretaría General de Transportes y Movilidad.
 - La Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea.
22. De acuerdo con el *Real Decreto 184/2008, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)*, **NO** es competencia de AESA:
- La gestión del Registro de matrícula de aeronaves.
 - El ejercicio de la potestad sancionadora en materia de aviación civil.
 - Las actuaciones expropiatorias en materia de infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea cuya gestión esté reservada al Estado.
 - La iniciativa de la normativa reguladora en los ámbitos de la aviación civil atribuidos a su responsabilidad.
23. De acuerdo a lo establecido en el artículo 6 de la *Ley 21/2003 de Seguridad Aérea*, la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (actualmente CIDETMA) incluye entre sus funciones:
- La aprobación de circulares aeronáuticas civiles y militares de carácter secundario y de contenido técnico dirigidas a preservar la seguridad y el orden del tránsito aéreo.
 - El mantenimiento del registro de matrícula de aeronaves civiles y militares.
 - El informe de los proyectos de disposiciones de carácter general sobre personal e infraestructuras, civiles o militares, que afecten a las competencias de ambos Departamentos y circulación aérea.
 - Convocar al Consejo Asesor de Aviación Civil y de la Defensa.
24. El *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) se estructura en un Preámbulo y cuatro Partes, estas partes son:
- Aviación Civil, Navegación Aérea, OACI y Disposiciones Finales.
 - Navegación Aérea, OACI, Transporte Aéreo Internacional y Disposiciones Finales.
 - OACI, Transporte Aéreo Internacional, Disposiciones Adicionales y Disposiciones Finales.
 - Transporte Aéreo Internacional, Aviación Civil, Navegación Aérea y OACI.
25. El *Convenio de Varsovia de 1929* en su Capítulo III "Responsabilidades del Porteador", establece que:
- El porteador es responsable del daño ocasionado, que, en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave y no en el curso de las operaciones de embarque y desembarque.
 - El porteador es responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados o de mercancía, cuando el hecho que ha causado el daño se produzca durante el transporte aéreo.
 - El porteador no es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de mercancías o equipajes.
 - El porteador será responsable, aunque pruebe que él y sus comisionados han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

26. De acuerdo con el artículo 67 del *Reglamento (UE) 2018/1139 (Reglamento Base)*, los certificados expedidos en base a dicho Reglamento y en base a los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud:

- a) Los certificados expedidos por EASA serán válidos y reconocidos en todos los Estados miembros, sin requisitos ni evaluaciones posteriores, pero los expedidos por las autoridades nacionales competentes necesitan ser reconocidos por la autoridad nacional competente del Estado miembro en el que se pretende que el certificado despliegue efectos jurídicos.
- b) Los certificados expedidos por EASA serán válidos y reconocidos, sin requisitos ni evaluaciones posteriores, en todos los Estados miembros, pero no los expedidos por las autoridades nacionales competentes.
- c) Los certificados expedidos por EASA o por las autoridades nacionales competentes serán válidos y reconocidos, sin requisitos ni evaluaciones posteriores, en todos los Estados miembros.
- d) Los certificados expedidos por EASA serán válidos y reconocidos en todos los Estados miembros tras la evaluación e inspección por la autoridad nacional competente.

27. El *Reglamento (CE) 1008/2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad*, establece en su artículo 4 que la autoridad competente para la concesión de licencias de un Estado miembro concederá licencias de explotación a empresas a condición de que (indique la respuesta **INCORRECTA**):

- a) Tengan su centro de actividad principal en dicho Estado miembro.
- b) Tengan a su disposición una o más aeronaves en propiedad o mediante acuerdo de arrendamiento con tripulación.
- c) Su principal actividad sea realizar servicios aéreos.
- d) Puedan hacer frente en cualquier momento a las obligaciones que haya contraído o pueda contraer, determinadas con arreglo a criterios realistas, durante un período de 24 meses desde el inicio de su explotación.

28. El *Reglamento (CE) 1008/2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad*, establece en su artículo 8 que la autoridad competente para la concesión de licencias controlará detenidamente el cumplimiento de los requisitos recogidos en el Capítulo II "Licencias de Explotación". En cualquier caso, examinará el cumplimiento de esos requisitos en los siguientes casos (indique la respuesta **INCORRECTA**):

- a) Dos años después de la concesión de una nueva licencia de explotación.
- b) Cuando se sospeche que pueda haber algún problema.
- c) A solicitud de la Comisión.
- d) A solicitud de EASA.

29. El *Reglamento (CE) Nº 785/2004 sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos*, establece en su artículo 6:

- a) Con respecto a la responsabilidad por los pasajeros, la cobertura mínima del seguro será de 250.000 EUR por pasajero.
- b) Con respecto a la responsabilidad por los pasajeros, la cobertura mínima del seguro será de 200.000 DEG por pasajero.
- c) Con respecto a la responsabilidad por el equipaje, la cobertura mínima del seguro será de 1.500 DEG por pasajero en las operaciones comerciales.
- d) Con respecto a la responsabilidad por la carga, la cobertura mínima del seguro será de 17 DEG por kilogramo en las operaciones comerciales.

30. De acuerdo a lo establecido en la *Ley 9/2010, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo*, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA):

- a) Informar favorablemente previo al inicio en la prestación de servicios por parte del proveedor de servicios de tránsito aéreo designado.
- b) Efectuar la selección y formación de unidad y continuada de los controladores de tránsito aéreo.
- c) La designación del Gestor Aeroportuario en el aeródromo a propuesta del proveedor de servicios de tránsito aéreo.
- d) La designación, dentro de bloques específicos de espacio aéreo, de proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo de aeródromo debidamente certificados.

31. Según el Artículo 5 del *Reglamento (CE) 847/2004 sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y países terceros*, cuando un Estado miembro celebre un acuerdo, o introduzca modificaciones en un acuerdo o en sus anexos, que establezca limitaciones sobre el uso de derechos de tráfico:

- a) Ese Estado miembro supervisará el reparto de los derechos de tráfico entre las compañías aéreas comunitarias que puedan optar a ellos mediante un procedimiento no discriminatorio y transparente.
- b) Ese Estado miembro supervisará el reparto de los derechos de tráfico entre las compañías aéreas comunitarias que puedan optar a ellos mediante un procedimiento discrecional no excluyente.
- c) Ese Estado miembro garantizará un reparto de los derechos de tráfico entre las compañías aéreas comunitarias que puedan optar a ellos mediante un procedimiento discrecional no excluyente.
- d) Ese Estado miembro garantizará el reparto de los derechos de tráfico entre las compañías aéreas comunitarias que puedan optar a ellos mediante un procedimiento no discriminatorio y transparente.

32. Las Circulares Aeronáuticas:

- a) Son normas con rango de Ley que se dictan como desarrollo de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
- b) Podrán ser aprobadas por el Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
- c) Su aprobación no requiere previa audiencia de los interesados.
- d) Su entrada en vigor requerirá su previa publicación en el Boletín Oficial del Estado.

33. De conformidad con la *Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea*, y en relación con las disposiciones generales de la soberanía sobre el espacio aéreo, de las leyes aeronáuticas y de las reglas generales para su aplicación:

- a) Las aeronaves nacionales e internacionales podrán hacer uso para la navegación del espacio aéreo español.
- b) El Gobierno podrá fijar las zonas en que se prohíba o restrinja el tránsito de aeronaves sobre territorio español, los canales de entrada y salida en el mismo y los aeropuertos aduaneros.
- c) La aeronave de Estado española se considerará territorio español, excepto en países que tengan suscritos convenios de doble imposición con el Estado español.
- d) A las aeronaves extranjeras, mientras se encuentren en territorio de soberanía española, o en espacio aéreo a ellas sujeto, no les serán aplicadas las disposiciones penales, de policía y seguridad pública vigentes en España.

34. De acuerdo con lo establecido en artículo 65 de la *Ley 21/2003, de Seguridad Aérea*, el plazo máximo para resolver y notificar en un procedimiento sancionador por infracciones graves y muy graves será de:
- 6 meses.
 - 9 meses.
 - 12 meses.
 - 18 meses.
35. De acuerdo con lo establecido en el *Real Decreto 98/2009, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica*, el objeto de las actuaciones de control normativo será (señale la respuesta **INCORRECTA**):
- Constatar el debido cumplimiento de la normativa por el inspeccionado.
 - Advertir y requerir, en su caso, la subsanación de posibles deficiencias, irregularidades o incumplimientos.
 - Verificar los requisitos exigidos para obtener, conservar y renovar los certificados, aprobaciones, autorizaciones, licencias, habilitaciones.
 - Constatar posibles infracciones administrativas en materia de aviación civil.
36. El *Reglamento (CE) 1107/2006 sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo*, establece en su Anexo I la Asistencia prestada bajo la responsabilidad de las entidades gestoras de los aeropuertos, entre la que **NO** se encuentra:
- Desembarcar del avión, para lo que deberán preverse elevadores, sillas de ruedas o cualquier otro tipo de asistencia que proceda.
 - Proceder a la comprobación de su billete y a la facturación de su equipaje.
 - Guardar y recuperar su equipaje dentro del avión.
 - Transporte de perros guía reconocidos en cabina, con arreglo a las normativas nacionales.
37. Conforme al *Reglamento (CE) 261/2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos*; si un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo acomoda a un pasajero en una plaza de clase superior a aquella por la que se pagó el billete:
- Podrá solicitar el pago de un suplemento equivalente al 30 % del precio del billete del pasajero para todos los vuelos de 1500 kilómetros o menos.
 - No solicitará pago suplementario alguno.
 - Podrá solicitar el pago de un suplemento equivalente al el 50 % del precio del billete.
 - No podrá solicitar pago suplementario alguno, salvo en los vuelos entre el territorio europeo de los Estados miembros y los territorios franceses de ultramar.

38. El *Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)* recoge en su artículo 4 que las competencias compartidas entre la Unión y los Estados miembros se aplicarán a los siguientes ámbitos principales (indique la respuesta **INCORRECTA**):

- a) Las redes transeuropeas.
- b) Los transportes.
- c) El espacio de libertad, seguridad y justicia.
- d) La conservación de los recursos biológicos marinos dentro de la política pesquera común.

39. Según el *Reglamento (CE) nº 300/2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil*, se define “seguridad aérea” como:

- a) “El conjunto de medios técnicos destinados a evaluar la idoneidad de un individuo para tener libre acceso a las zonas restringidas de seguridad”.
- b) “El conjunto de recursos materiales y económicos destinados a salvaguardar la aviación civil contra actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad de la aviación civil”.
- c) “La utilización de medios técnicos o de otra índole cuyo fin es reconocer y/o detectar artículos prohibidos”.
- d) “El conjunto de medidas y de recursos humanos y materiales destinados a salvaguardar la aviación civil contra actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad de la aviación civil”.

40. En la lucha contra el cambio climático en el sector del transporte aéreo, el “CORSIA”:

- a) Es un plan de compensación para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO₂ de la aviación civil internacional por encima de los niveles de 2020.
- b) Es un plan para la evaluación y valoración del uso de distintas tecnologías de combustibles alternativos en la aviación civil internacional.
- c) Es un plan para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido de la aviación civil internacional en los aeropuertos de la Unión Europea.
- d) Es un plan de medidas de la Unión Europea con el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil internacional al 55% en 2030.

3. Bloque Materias Específicas

41. Según el *Anexo 18 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional relativo a Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, se define número ONU como:

- a) Número de seis dígitos asignado por el Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas, y en el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos de las Naciones Unidas, que sirve para reconocer los diversos objetos o sustancias o un determinado grupo de objetos o sustancias.
- b) Número de cuatro dígitos otorgado por la autoridad nacional y que exige del cumplimiento de lo indicado en las Instrucciones Técnicas (Documento OACI 9284/AN/905).
- c) Número de cinco dígitos que constituye la aprobación para el transporte de mercancías peligrosas otorgada por la autoridad competente de acuerdo con el Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre de 2012, Parte SPA, subparte G Transporte de mercancías peligrosas.
- d) Número de cuatro dígitos asignado por el Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas, y en el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos de las Naciones Unidas, que sirve para reconocer los diversos objetos o sustancias o un determinado grupo de objetos o sustancias.

42. En el marco normativo nacional, la norma principal que regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM) es:

- a) El Real Decreto 123/2015.
- b) El Real Decreto 384/2015.
- c) La Orden Ministerial (MFOM) de 24 de abril de 1986.
- d) El Real Decreto 765/2022.

43. Según el Artículo 150 de la *Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea*, las aeronaves de transporte privado de Empresas, las de Escuelas de Aviación, las dedicadas a trabajos técnicos o científicos y las de turismo y las deportivas:

- a) No podrán utilizar terrenos diferentes de los aeródromos oficialmente abiertos al tráfico.
- b) Podrán utilizar terrenos diferentes de los aeródromos oficialmente abiertos al tráfico, previa autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
- c) Podrán utilizar terrenos diferentes de los aeródromos oficialmente abiertos al tráfico, siempre que las condiciones meteorológicas lo permitan.
- d) Podrán utilizar terrenos diferentes de los aeródromos oficialmente abiertos al tráfico, siempre que la operación pueda realizarse en condiciones que no supongan una merma del nivel requerido de Seguridad Operacional.

44. El *Reglamento (UE) 965/2012*, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, define «operación especializada» como:

- a) Cualquier operación de transporte aéreo comercial, no regular y a demanda en la que se utiliza una aeronave para actividades especializadas, como agricultura, construcción, fotografía, vigilancia, observación y patrulla, publicidad aérea, y vuelos de verificación de mantenimiento.
- b) La explotación como servicio al público de una aeronave a cambio de remuneración o de cualquier otro tipo de contraprestación económica, o, cuando se trate de un servicio no abierto al público, cuando se realice mediante contrato entre un operador y un cliente, no ejerciendo este último control sobre el operador.
- c) Cualquier operación comercial especializada de una aeronave realizada sobre una zona en la que la seguridad de terceros en tierra puede verse en peligro en caso de emergencia.
- d) Cualquier operación distinta de una operación de transporte aéreo comercial en la que se utiliza una aeronave para actividades especializadas, como agricultura, construcción, fotografía, vigilancia, observación y patrulla, publicidad aérea, y vuelos de verificación de mantenimiento.

45. De conformidad con el *Real Decreto 384/2015*, por el que se aprueba el *Reglamento de matriculación de aeronaves civiles*, se permite iniciar de oficio un procedimiento de cancelación de matrícula (señale la respuesta **INCORRECTA**):

- a) En los casos en que su titular registral sea el poseedor de la aeronave en virtud de un título jurídico anotado cuya vigencia haya expirado, y no se haya aportado un nuevo título que acredite la continuidad en la posesión de la misma.
- b) Por el transcurso de cinco años desde la fecha de cancelación temporal de una aeronave, sin que su titular registral haya solicitado la reanudación de la vigencia del certificado de matrícula.
- c) Cuando la aeronave adquiera por un período de tiempo igual o inferior a cinco años y con carácter temporal, en virtud de los distintos tipos de posesión que la ley contempla, la condición de aeronave militar.
- d) Por resolución judicial firme.

46. De acuerdo con la parte F del *Reglamento (UE) 748/2012* por el que se establecen las disposiciones de aplicación 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, señale cuál de las siguientes facultades **NO** le corresponde a una organización de diseño (DOA):

- a) Realizar actividades de diseño.
- b) Emitir un certificado de aptitud para el servicio (RTS).
- c) Aprobar revisiones menores en el manual de vuelo de la aeronave y sus suplementos.
- d) Expedir una autorización de vuelo (PTF) para una aeronave que haya diseñado o modificado y que esté bajo su control.

47. De acuerdo con la parte D del *Reglamento (UE) 748/2012 por el que se establecen las disposiciones de aplicación 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*, en relación con las modificaciones de los certificados de tipo y los certificados de tipo restringidos:
- Cualquier persona física o jurídica podrá solicitar la aprobación de un cambio importante o secundario de un diseño de tipo.
 - Únicamente el titular del certificado de tipo podrá solicitar la aprobación de un cambio de un diseño de tipo.
 - Un cambio clasificado como secundario por una organización de diseño únicamente podrá ser aprobado por EASA.
 - Una organización de diseño (DOA) podrá clasificar un cambio como secundario y aprobarlo.
48. De acuerdo con la Parte 21, Subparte H del *Reglamento (UE) 748/2012 por el que se establecen las disposiciones de aplicación 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*, los certificados de aeronavegabilidad se otorgarán con duración ilimitada. y conservarán su validez siempre que (señale la respuesta **INCORRECTA**):
- Se cumplan los requisitos de diseño de tipo y de mantenimiento de la aeronavegabilidad aplicables.
 - No se tramite el certificado según lo dispuesto en el punto 21.B.330 (*Suspensión y revocación de certificados de aeronavegabilidad y certificados restringidos de aeronavegabilidad*).
 - La aeronave cambie de matrícula.
 - El certificado de tipo o certificado de tipo restringido conforme al cual se haya emitido vaya a ser anulado en virtud del punto 21.A.51 (*Duración y continuación de la validez*).
49. De acuerdo con el *Reglamento (UE) 1321/2014 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas*, el programa de mantenimiento de la aeronave:
- Será aprobado por la autoridad competente y cualesquiera enmiendas posteriores deberán ser aprobadas por una organización de producción aprobada (POA).
 - Especificará los pormenores de todas las tareas de mantenimiento que deban realizarse, incluida su frecuencia y cualquier tarea específica relacionada con el tipo y la especificidad de las operaciones.
 - Es suficiente para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave.
 - Será aprobado por EASA, previa revisión por la autoridad competente.

50. Las organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobadas con arreglo al anexo M, sección A, subparte G, M.A.711 del *Reglamento (UE) 1321/2014 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas*, podrán:

- a) Concertar la realización de tareas sin limitación de mantenimiento de la aeronavegabilidad con cualquier organización contratada, que trabaje en el marco de su sistema de certificación, que figure en el certificado de aprobación.
- b) Gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, que figuren en el certificado de aprobación.
- c) Prorrogar, con arreglo a las condiciones establecidas en el punto M.A.901 f), los certificados de revisión de la aeronavegabilidad que hayan sido expedidos por la autoridad competente o por otra organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada de conformidad con el anexo M, Sección A, Subparte G.
- d) Gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves de transporte aéreo comercial que figuren en su certificado de operador aéreo (AOC).

51. De conformidad con el *Reglamento (UE) 1321/2014 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas*, la solicitud de modificación de una licencia de mantenimiento de aeronaves se presentará:

- a) Ante la autoridad competente del Estado miembro que emitió dicha licencia.
- b) Ante la autoridad competente del Estado de nacionalidad del solicitante.
- c) Acompañada de documentación contable que acredite el cumplimiento de los requisitos económicos aplicables en el momento de la solicitud.
- d) Ante EASA.

52. Según se indica en el Anexo I del *Reglamento (UE) 2018/1139 (Reglamento Base)*, quedan excluidas de la aplicación del Reglamento:

- a) Las aeronaves históricas cuyo diseño inicial date de antes del 1 de enero de 1975.
- b) Las aeronaves, incluidas las que se suministran en forma de equipo, que hayan sido construidas o montadas por lo menos en un 45 % por un aficionado o una asociación de aficionados sin ánimo de lucro, para sus propios fines y sin objetivo comercial alguno.
- c) Los autogiros monoplaza y biplaza con una MTOM superior a 600 kg.
- d) Las aeronaves específicamente diseñadas o modificadas para la investigación o para propósitos de experimentación o científicos, y que puedan producirse en un número muy limitado.

53. El Airbus 320 utiliza un sistema "fly-by-wire", este sistema:

- a) Permite pilotar el avión, pero no proporciona "feedback" en los controles para el piloto.
- b) Puede prevenir que el piloto exceda la envolvente de vuelo.
- c) Es inmune a las interferencias electromagnéticas.
- d) Debe incorporar un sistema neumático de respaldo.

54. El *Reglamento (UE) 965/2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas*, especifica que a bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario. Entre los que se encuentra:
- El original del certificado de matrícula.
 - El original del certificado de operador aéreo (AOC).
 - Copia del certificado de aeronavegabilidad (CofA).
 - Las licencias de la tripulación de vuelo.
55. Para obtener una aprobación de explotación MNPS de la autoridad competente de acuerdo con el *Reglamento (UE) 965/2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas*, el operador proporcionará pruebas de que:
- Las pantallas, indicadores y controles de navegación se encuentran a la vista y al alcance de cualquier ocupante de la cabina de mando.
 - El equipo de navegación cumple la performance requerida.
 - Se ha obtenido la autorización de aeronavegabilidad MNPS.
 - Se ha establecido programa de entrenamiento para todos los miembros de la tripulación de vuelo que tienen autorización para operar este tipo de aeronave.
56. De conformidad con el SPA.HEMS.130 del *Reglamento (UE) 965/2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas*, es un requisito de la tripulación de vuelo que:
- El nivel mínimo de experiencia para el comandante que lleva a cabo vuelos HEMS será 50 horas de experiencia operativa en helicópteros obtenidas en un entorno operativo similar al previsto para la operación.
 - El entrenamiento y la verificación de la tripulación de vuelo se llevará a cabo de acuerdo con un programa detallado aprobado por la autoridad competente e incluido en el manual de operaciones.
 - La tripulación de vuelo mínima será de dos pilotos y un miembro de la tripulación técnica HEMS.
 - El cliente establecerá criterios para la selección de los miembros de la tripulación de vuelo adscritos a la tarea HEMS.
57. De acuerdo con el *Reglamento (UE) 965/2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas*, los inspectores en rampa habrán superado la formación teórica y práctica específica apropiada, en uno o varios de los siguientes ámbitos de inspección:
- Seguridad en cabina.
 - MEL.
 - Licencias del personal.
 - Pasajeros.

58. De acuerdo con la parte ORO.FTL del *Reglamento (UE) 965/2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas*, el “período que comienza 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 que termina cuando esa persona está libre de cualquier actividad, incluyendo la actividad post-vuelo” corresponde a la definición de:

- a) Imaginaria de vuelo.
- b) Periodo de actividad de vuelo.
- c) Periodo de actividad.
- d) Imaginaria.

59. El *Reglamento (UE) 290/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil*, define como “Dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento (FSTD)”: un dispositivo de formación que es:

- a) En el caso de los helicópteros, un FFS, un FTD, un FNPT o un QTG.
- b) En el caso de helicópteros, un FFS, un FNPT o un BITD.
- c) En el caso de los aviones, un FFS, un FTD o un QTG.
- d) En el caso de los aviones, un FFS, un FTD, un FNPT o un BITD.

60. El *Reglamento (UE) 1178/2011 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil*, en su parte MED.A.040, sobre la expedición inicial de los certificados médicos, establece que:

- a) Los certificados médicos de clase 1 serán expedidos por un AME.
- b) Los certificados médicos de clase 1 serán expedidos por un AMC o AME.
- c) Los certificados médicos de clase 2 serán expedidos por un AMC o AME.
- d) Los certificados médicos para licencias ATPL serán expedidos por un AMC o AME, o bien por un GMP cuando así lo autorice la legislación nacional del Estado miembro que haya expedido la licencia.

61. Conforme al Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos; de acuerdo con los Artículo 6º y 8º, en caso de retraso de cinco horas o más, si el pasajero decide no viajar:

- a) Tendrá derecho al reembolso en siete días del coste íntegro del billete al precio al que se compró, correspondiente a la parte de viaje no efectuada y a la parte del viaje efectuada si el vuelo ya no tiene razón de ser, junto con, cuando proceda, un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible.
- b) Tendrá derecho al reembolso en treinta días del coste íntegro del billete al precio al que se compró, correspondiente a la parte de viaje no efectuada y a la parte del viaje efectuada si el vuelo ya no tiene razón de ser.
- c) No tendrá derecho al reembolso.
- d) Tendrá derecho al reembolso del 50% del coste del billete al precio al que se compró, correspondiente a la parte de viaje no efectuada.

62. En base al *Real Decreto 1678/2011, 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*:

- a) La revocación del derecho a operar los derechos de tráfico tiene carácter sancionador.
- b) Los proyectos operativos presentados por las compañías aéreas serán valorados de forma transparente y no discriminatoria por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
- c) La Dirección General de Aviación Civil revocará de forma definitiva los derechos de tráfico asignados cuando la compañía aérea pierda su licencia de explotación.
- d) La Dirección General de Aviación Civil podrá autorizar, a instancia de la compañía aérea afectada y por causa debidamente justificada, la demora en la iniciación de la prestación del servicio o su interrupción temporal, en ambos casos, por un período no superior a tres meses.

63. De acuerdo con el artículo 95 de la *Ley 2/2011 de 4 de marzo, de Economía Sostenible*, la declaración de obligaciones de servicio público en servicios de transporte de interés público de competencia estatal corresponde a:

- a) El Ministro de Fomento, previo informe de la Comisión Nacional de la Competencia y de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.
- b) El Ministro de Fomento, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.
- c) El Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento, y previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.
- d) El Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento, y previo informe de la Comisión Nacional de la Competencia y de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

64. En cuanto a las condiciones financieras para la concesión de una licencia de explotación, el *Reglamento (CE) 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad*, establece que la autoridad competente para la concesión de licencias determinará con rigor si una empresa que solicita por primera vez una licencia de explotación puede demostrar que puede hacer frente en cualquier momento a las obligaciones que haya contraído o pueda contraer, determinadas con arreglo a criterios realistas, durante:

- a) Un período de 24 meses desde el inicio de su explotación.
- b) Un período de 18 meses desde el inicio de su explotación.
- c) Un período de 12 meses desde el inicio de su explotación.
- d) Un período de 36 meses desde el inicio de su explotación.

65. Para que la autoridad competente para la concesión de licencias de un Estado miembro conceda licencias de explotación a empresas, según el Artículo 4 del *Reglamento (CE) 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad*, **NO** es una condición:

- a) Que tengan a su disposición dos o más aeronaves en propiedad o mediante acuerdo de arrendamiento sin tripulación.
- b) Que tengan su centro de actividad principal en dicho Estado miembro.
- c) Que su principal actividad sea realizar servicios aéreos, bien de forma exclusiva o bien en combinación con cualquier otra explotación comercial de aeronaves o de reparación y mantenimiento de aeronaves.
- d) Que su estructura empresarial permita a la autoridad competente para la concesión de licencias aplicar las disposiciones del Capítulo II del Reglamento [(CE) 1008/2008].

66. De conformidad con el *Reglamento (UE) 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas*, el solicitante de una aprobación de toma en arrendamiento de una aeronave sin tripulación registrado en un tercer país acreditará ante la autoridad competente que:

- a) El operador del tercer país es titular de un AOC válido expedido conforme al anexo 6 de la OACI.
- b) La duración de la toma en arrendamiento sin tripulación no excederá de seis meses.
- c) Las normas de seguridad del operador del tercer país son equivalentes a los requisitos aplicables establecidos en la normativa europea en lo que respecta al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las operaciones aéreas.
- d) Se ha determinado la existencia de una necesidad operativa que no puede satisfacerse mediante el arrendamiento de una aeronave registrada en la UE.

67. De acuerdo con el *RD 1316/2001, por el que se regula la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las Ciudades de Ceuta y Melilla*, y la Disposición Adicional 13ª de la *Ley 17/2012*, la cuantía de la bonificación al transporte aéreo se aplicará al 75% de:

- a) Las tasas por el uso de las infraestructuras y la tasa de seguridad.
- b) Las tarifas básicas registradas por la compañía.
- c) La tarifa y el cargo por emisión (en caso de haberse cobrado uno) íntegros cobrados al pasajero.
- d) La tarifa cobrada al pasajero hasta alcanzar el límite de las tarifas básicas registradas.

68. Un sistema de distribución global (GDS) de comercialización de billetes aéreos:

- a) Puede estar integrado con un sistema central de reservas (CRS).
- b) Es lo mismo que un sistema central de reservas (CRS).
- c) Puede mostrar servicios y tarifas pero no disponibilidad.
- d) No puede ser usado por agentes de viaje.

69. De acuerdo con el artículo 11 del *Reglamento (UE) 2019/317 por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo*, los sistemas de incentivos contenidos en los planes de rendimiento adoptados por los Estados miembros:

- a) No establecerán incentivos de carácter financiero con miras a la consecución de los objetivos clave en materia de capacidad.
- b) No podrán aplicarse durante la totalidad del período abarcado por el plan de rendimiento.
- c) Se aplicarán a los servicios de navegación aérea de control de aeródromo.
- d) Se aplicarán a los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación.

70. En relación con los procesos de certificación de proveedores de servicios de navegación aérea acometidos de conformidad con el *Reglamento (UE) 2017/373 por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión*:

- a) El certificado se expedirá con una duración limitada en el tiempo, máximo 5 años.
- b) El certificado no se expedirá si continúan pendientes de solución constataciones de nivel 1.
- c) A los proveedores de servicios de diseño de procedimientos de vuelo (FPD) no les será exigible certificado para operar a nivel nacional, únicamente se exigirá un régimen declarativo.
- d) Los proveedores de servicios meteorológicos (MET) no serán objeto de certificación conforme al Reg. (UE) 2017/373.

71. De acuerdo con el *Reglamento (UE) 2017/373 por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión*, los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) incluyen los Servicios de:

- a) Control de Tránsito Aéreo (ATC) – Gestión de Espacio Aéreo (ASM) – Información Aeronáutica (AIS).
- b) Control de Tránsito Aéreo (ATC) – Gestión de Espacio Aéreo (ASM) – Gestión de la Afluencia de Tránsito Aéreo (ATFM).
- c) Gestión de Espacio Aéreo (ASM) – Información Aeronáutica (AIS) – Meteorológicos (MET).
- d) Control de Tránsito Aéreo (ATC) – Alerta (ALS) – Información en vuelo (FIS).

72. De acuerdo con el *Real Decreto 1001/2010, por el que se establecen normas de seguridad aeronáutica en relación con los tiempos de actividad y los requisitos de descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo*:

- a) Actividad aeronáutica se define como el tiempo durante el cual un controlador de tránsito aéreo ejerce de manera efectiva las atribuciones de la anotación de unidad de su licencia en una posición operacional.
- b) La duración máxima de un periodo continuo de actividad aeronáutica es de 12 horas, debiendo garantizarse un descanso mínimo de 10 horas entre la finalización de un período de actividad aeronáutica y el inicio del siguiente.
- c) Se considera actividad aeronáutica matinal la que comienza entre las 07:30 horas y las 07:59 horas.
- d) En las torres de control cuya carga de trabajo permita que sean atendidas por una sola posición operacional, el periodo de actividad aeronáutica continua podrá ampliarse hasta un máximo de 12 horas.

73. De conformidad con el *Real Decreto 1133/2010 por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS)*:

- a) La formación inicial del personal AFIS se realizará exclusivamente por proveedores de formación AFIS que cuenten con un certificado en vigor para impartir dicha formación expedido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
- b) El personal AFIS deberá tener 21 años cumplidos y estar en posesión del título de la Educación Secundaria Obligatoria (ESO).
- c) El personal AFIS deberá tener, al menos, un nivel de idioma operacional 4 (CUATRO), en inglés y 6 (SEIS) en castellano, de la escala de calificación de competencia lingüística de la OACI, incorporada como anexo I a la Orden FOM/1146/2019, de 13 de noviembre, por la que se completa el régimen aplicable al personal aeronáutico en materia de competencia lingüística.
- d) Al personal AFIS no le corresponde informar a los vehículos y personas en el área de maniobra.

74. De acuerdo del *Reglamento (UE) 2017/373 por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, Anexo VIII "requisitos específicos para proveedores de servicios de comunicación, navegación o vigilancia (parte CNS)"*, los proveedores de servicios de comunicación, navegación o vigilancia deberán (señale la respuesta **INCORRECTA**):

- a) Presentar un informe trimestral del resultado de sus auditorías internas en materia del mantenimiento de los equipos CNS a la autoridad competente.
- b) Garantizar la disponibilidad, la continuidad, la exactitud y la integridad de sus servicios.
- c) Confirmar el nivel de calidad de los servicios prestados y demostrar que su equipo es mantenido y, si procede, calibrado de forma periódica.
- d) Poder demostrar que sus métodos de trabajo y procedimientos operativos cumplen las normas que figuran en el anexo 10 del Convenio de Chicago, relativo a las telecomunicaciones aeronáuticas, en las siguientes versiones indicadas en el requisito CNS.TR.100, en la medida en que resulten pertinentes para la prestación de servicios de comunicación, navegación o vigilancia en el espacio aéreo de que se trate.

75. De conformidad con el *Reglamento (UE) nº 1079/2012 por el que se establecen requisitos de separación entre canales de voz para el Cielo Único Europeo*, señale la respuesta **INCORRECTA**:

- a) El Reglamento será de aplicación a todas las radios que operan en la banda de 117,975 a 137 MHz («banda VHF») asignada al servicio móvil aeronáutico en ruta, incluyendo los sistemas, sus componentes y procedimientos asociados.
- b) Los proveedores de servicios de navegación aérea garantizarán que sus sistemas de comunicaciones orales con una separación entre canales de 8,33 kHz permitan una comunicación oral operacionalmente aceptable entre los controladores y los pilotos dentro de la cobertura operacional designada.
- c) Los Estados miembros garantizarán que las aeronaves de Estado de transporte que efectúen vuelos por encima de FL 195 estén equipadas con radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.
- d) Los requisitos de conversión serán igualmente de aplicación a las asignaciones de frecuencia que conserven una separación entre canales de 25 kHz en la frecuencia de emergencia (121,5 MHz).

76. De conformidad con SERA.4001 del *Reglamento (UE) 923/2012 por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea*, se presentará un plan de vuelo antes de realizar:
- Cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de información en vuelo.
 - Cualquier vuelo nocturno, si sale de las proximidades de un aeródromo.
 - Cualquier vuelo entre el orto y el ocaso, si sale de las proximidades de un aeródromo.
 - Cualquier vuelo a través de fronteras internacionales, excepto si la progresión del vuelo se realiza entre Estados Miembros de la Unión Europea.
77. Los “requisitos de calidad de los datos (DQR)” de acuerdo al *Reglamento (UE) 2017/373 por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión*, se definen como una especificación de las características de los datos para garantizar que los datos son compatibles con el uso previsto. Las características de los datos son:
- Precisión, integridad (o nivel de garantía equivalente), continuidad, disponibilidad.
 - Redundancia cíclica (CRC), integridad, exactitud, disponibilidad.
 - Elemento de datos, Precisión, nivel de confianza, referencia (dátum), disponibilidad y codificación.
 - Exactitud, resolución, integridad (o nivel de garantía equivalente), trazabilidad, puntualidad, exhaustividad y formato.
78. De conformidad con el *Reglamento (UE) 2017/373 por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión*, y en relación con la certificación de los servicios de gestión espacio aéreo (ASM):
- En la certificación del servicio ASM Nivel 3, el Anexo X (Parte ASM) no será exigible para proveedores de servicios distintos de los proveedores de servicios ATS.
 - Deberán cumplir con los requisitos incluidos en el Anexo IV (Part-ATS).
 - Los proveedores de Servicios de ASM Nivel 3 deberán de cumplir los requisitos establecidos en el Anexo III (Parte ATM/ANS.OR), subpartes A, B y C, así como los del Anexo XIII (Parte PERS), además de los correspondientes a la parte Anexo X (Parte ASM).
 - El certificado ASM Nivel 3 independientemente del país será emitido por el Gestor de Red (Network Manager) de acuerdo con todos los requisitos correspondientes al Anexo III (Parte ATM/ANS.OR) y Anexo X (Parte ASM).
79. De conformidad con el *Reglamento (UE) 2017/373 por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión*, para el servicio de gestión de la afluencia de tránsito aéreo (ATFM) se tiene que:
- Es un servicio de tránsito aéreo (ATS).
 - Es un servicio de navegación aérea (ANS).
 - Es un servicio de gestión del tránsito aéreo (ATM).
 - A nivel nacional la autoridad competente en materia de certificación del servicio es el Gestor de Red (Network Manager).

80. De conformidad con el *Reglamento (UE) 2015/340, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo*, señale cuál de las siguientes habilitaciones puede contener una licencia de controlador de tránsito aéreo:

- a) La habilitación de control de aeródromo visual (ADV), que indica que el titular de la licencia es apto para prestar servicios de control de tránsito aéreo al tránsito de un aeródromo que tiene publicados procedimientos de aproximación o salida por instrumentos.
- b) La habilitación de control de aproximación por procedimientos (APP), que indica que el titular de la licencia es apto para prestar servicios de control de tránsito aéreo a aeronaves en llegada, salida o tránsito sin utilizar equipos de vigilancia.
- c) La habilitación de control de vigilancia de aproximación (APS), que indica que el titular de la licencia es apto para prestar servicios de control de tránsito aéreo a aeronaves en llegada, salida o tránsito sin utilizar equipos de vigilancia.
- d) La habilitación de control de área por procedimientos (ACP), que indica que el titular de la licencia es apto para prestar servicios de control de tránsito aéreo a aeronaves utilizando equipos de vigilancia.

81. De conformidad con el *Real Decreto 1180/2018 por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea*, las zonas de espacio aéreo de uso obligatorio de transpondedor, TMZ (Transponder Mandatory Zone) la autoridad competente para aprobarlas en España es:

- a) CIDEFO (actualmente CIDETMA).
- b) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- c) El Ministro de Fomento (actualmente MITMA).
- d) La Dirección General de Aviación Civil (DGAC).

82. De conformidad con el *Reglamento (UE) 2021/664 sobre un marco regulador para el U - Space*, señale que proveedores de servicios están sujetos a certificación y designación por la autoridad competente correspondiente:

- a) Proveedores de Servicio U-Space (USSP) y Proveedores de Servicios de Información Común (CISP) en cualquier caso.
- b) Proveedores de Servicios de Información Común (CISP), cuando es único y sólo si así lo determina un estudio de seguridad.
- c) Proveedores de Servicios de Información Común (CISP), cuando es único.
- d) Proveedores de Servicio U-Space (USSP).

83. De acuerdo con el *Real Decreto 1167/1995, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil*, ¿cuál de los siguientes aeródromos es un aeródromo utilizado conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto?:

- a) Talavera la Real (Badajoz).
- b) Matacán (Salamanca).
- c) Villanubla (Valladolid).
- d) Gran Canaria/Gando (Gran Canaria).

84. De acuerdo con el Artículo 4 del *Real Decreto 2591/1998, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio*, ¿cuál de los siguientes documentos **NO** está contenido en un Plan Director?:

- a) Descripción de las operaciones aéreas previstas en términos que permitan estimar su incidencia sobre el territorio y el medio ambiente.
- b) Estudio de las magnitudes económicas, a nivel de planificación y estudio coste-beneficio económico y social de la propuesta.
- c) Informe de conformidad sobre planificación y diseño de la estructura, organización y utilización del espacio aéreo, así como respecto a la propuesta de maniobras que condicionan la utilización, explotación y crecimiento del aeropuerto.
- d) Memoria.

85. De acuerdo con el *Decreto 584/1972, de servidumbres aeronáuticas*, la altura de la superficie horizontal interna será de:

- a) 45 metros sobre la elevación o elevaciones de referencia definidas a tal efecto.
- b) 55 metros sobre la elevación o elevaciones de referencia definidas a tal efecto.
- c) 45 metros sobre la elevación máxima de las pistas.
- d) 55 metros sobre la elevación máxima de las pistas.

86. Según el Artículo 9 del *Real Decreto 2591/1998, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio*, en el proceso de tramitación y aprobación de un plan especial, en el supuesto de persistir el desacuerdo entre la administración urbanística y el gestor aeroportuario para la aprobación definitiva del plan durante un periodo de seis meses contados a partir del pronunciamiento negativo del gestor aeroportuario, el órgano que informará con carácter vinculante respecto a aquellos aspectos que afecten a la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos de interés general será:

- a) La Dirección General de Aviación Civil.
- b) El Consejo de Ministros.
- c) La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes (actualmente Secretaría de Estado, Transportes y Movilidad Urbana).
- d) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

87. De acuerdo con la *Ley 21/2013, de evaluación ambiental*, señale la afirmación **INCORRECTA**:

- a) Los proyectos de construcción de aeródromos clasificados como aeropuertos, según la definición del artículo 39 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea con pistas de despegue y aterrizaje de una longitud igual o superior a 2.100 metros serán objeto de una evaluación de impacto ambiental ordinaria.
- b) No son objeto de evaluación ambiental estratégica los planes y programas que tengan como único objeto la defensa nacional o la protección civil en casos de emergencia.
- c) Dentro del procedimiento de la evaluación ambiental estratégica ordinaria, para el análisis técnico del expediente y la formulación de la declaración ambiental estratégica, el órgano ambiental dispondrá de un plazo de cuatro meses, desde la recepción del expediente completo.
- d) La falta de emisión de la declaración ambiental estratégica, del informe ambiental estratégico, de la declaración de impacto ambiental o del informe de impacto ambiental, en los plazos legalmente establecidos, se entenderá que equivale a una evaluación ambiental favorable.

88. El *Reglamento (UE) 139/2014 por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos*, define la “superficie de limitación de obstáculos” como:

- a) Superficie establecida para el sistema visual indicador de pendiente de aproximación por encima de la cual no se permitirán objetos ni prolongaciones de objetos existentes.
- b) Zona definida destinada a dar cabida a las aeronaves para el embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.
- c) Superficie que define hasta dónde pueden extenderse los objetos en el espacio aéreo.
- d) Superficie que define la zona de despegue o aterrizaje.

89. Según lo establecido en el *Reglamento (UE) 139/2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos*, y según sus especificaciones de Certificación y Material Guía para Diseño de Aeródromos (CS-ADR-DSN; Capítulo D – Calles de rodaje), la pendiente transversal de una calle de rodaje no excederá de:

- a) 2% cuando la letra clave sea A o B.
- b) 5% cuando la letra clave sea A o B.
- c) 2% cuando la letra clave sea C, D, E o F.
- d) 3% cuando la letra clave sea C, D, E o F.

90. Según lo establecido en el *Reglamento (UE) 139/2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos*, y según sus Especificaciones de Certificación y Material Guía para Diseño de Aeródromos (CS-ADR-DSN; Capítulo M – Ayudas visuales para la Navegación (Luces)), cuando aplique, el color de las luces de eje de calle de rodaje será:

- a) Azul.
- b) Verde.
- c) Blanco.
- d) Rojo.

91. Según el *Manual de prevención de incursiones en pista (Doc. 9870) de OACI* y el documento *European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (EAPPRI) de Eurocontrol*, **NO** es una incursión en pista:

- a) Aeronave cruza delante de una aeronave que está aterrizando.
- b) Vehículo cruza delante de una aeronave que está despegando.
- c) Aeronave cruza detrás de una aeronave que aún permanece en pista.
- d) Aeronave abandona una pista por el punto de espera de la pista incorrecto.

92. Según lo establecido en el *Reglamento (UE) 139/2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos*, y según sus medios aceptables de cumplimiento (AMC), el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios debe alcanzar un tiempo de respuesta:

- a) Que no exceda los dos minutos, con un objetivo operacional de no exceder un minuto, desde la llamada inicial al SSEI, a cualquier punto de la pista operacional, en condiciones óptimas de visibilidad y superficie, y que se encuentren en posición de aplicar espuma con un régimen de, al menos, el 50% del régimen de descarga especificada en ADR.OPS.B.010.
- b) Que no exceda los dos minutos, con un objetivo operacional de no exceder un minuto, desde la llamada inicial al SSEI, a cualquier punto de la pista operacional, en condiciones óptimas de visibilidad y superficie, y que se encuentren en posición de aplicar espuma con un régimen de, al menos, el 25% del régimen de descarga especificada en ADR.OPS.B.010.
- c) Que no exceda los cuatro minutos, con un objetivo operacional de no exceder los tres minutos, desde la llamada inicial al SSEI, a cualquier punto de la pista operacional, en condiciones óptimas de visibilidad y superficie, y que se encuentren en posición de aplicar espuma con un régimen de, al menos, el 25% del régimen de descarga especificada en ADR.OPS.B.010.
- d) Que no exceda los tres minutos, con un objetivo operacional de no exceder los dos minutos, desde la llamada inicial al SSEI, a cualquier punto de la pista operacional, en condiciones óptimas de visibilidad y superficie, y que se encuentren en posición de aplicar espuma con un régimen de, al menos, el 50% del régimen de descarga especificada en ADR.OPS.B.010.

93. En base a lo establecido en el *Real Decreto 1070/2015, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido*, la pendiente transversal máxima de pista de un aeródromo de uso restringido distinto de helipuerto será:

- a) Para letra de clave A o B será 4%.
- b) Para letra de clave A o B será 2,5%.
- c) Para letra de clave C será 2,5%.
- d) Para letra de clave C será 4%.

94. En base a lo establecido en el *Real Decreto 1070/2015, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido*:

- a) La señal de identificación de helipuerto en el caso de helipuertos emplazados en hospitales consistirá en la letra H, de color blanco, ubicada en el centro de una cruz roja formada por cuadrados adyacentes a cada uno de los lados de un cuadrado que contenga la H.
- b) La señal de identificación de helipuerto en el caso de helipuertos emplazados en hospitales consistirá en la letra H, de color verde, ubicada en el centro de una cruz blanca formada por cuadrados adyacentes a cada uno de los lados de un cuadrado que contenga la H.
- c) La señal de identificación de helipuerto, salvo la de helipuertos en hospitales, consistirá en la letra H, de color rojo.
- d) La señal de identificación de helipuerto en el caso de helipuertos emplazados en hospitales consistirá en la letra H, de color rojo, ubicada en el centro de una cruz blanca formada por cuadrados adyacentes a cada uno de los lados de un cuadrado que contenga la H.

95. De acuerdo con el *Reglamento (CEE) nº 95/93, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios*, y según el Artículo 5 relativo al comité de coordinación; entre las funciones del comité de coordinación **NO** estará hacer propuestas o asesorar al coordinador o al Estado miembro sobre:

- a) Las mejoras en las condiciones de tráfico del aeropuerto.
- b) Los métodos de supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas.
- c) Todos los asuntos relacionados con la capacidad del aeropuerto.
- d) Los métodos de supervisión de seguridad operacional del aeropuerto.

96. De acuerdo con la segunda edición del *Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Gestión de la seguridad operacional*, se define “seguridad operacional” como:

- a) Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves civiles, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.
- b) Estado en el que los peligros asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de los aviones, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.
- c) Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de los aviones, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.
- d) Estado en el que los peligros asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves civiles, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.

97. De acuerdo con el *Reglamento (UE) 2018/1139 (Reglamento Base)*, el responsable de la adopción y publicación del documento que describe el Plan Europeo de Seguridad Operacional para la Aviación (EPAS en sus siglas en inglés) es:

- a) EASA, previa consulta a los Estados Miembros de la Unión Europea.
- b) EASA, previa consulta a la Comisión Europea y a los Estados Miembros de la Unión Europea.
- c) La Comisión Europea, previa consulta a EASA y los Estados miembros de la Unión Europea.
- d) La Comisión Europea, previa consulta a los Estados Miembros de la Unión Europea.

98. En relación con los Sistemas de Gestión de Seguridad (SMS):

- a) El SMS de un proveedor de servicios será independiente de la dimensión del proveedor de servicios y de la complejidad de sus productos o servicios de aviación.
- b) La coordinación de la planificación de respuestas ante emergencias no es un elemento del SMS.
- c) Un SMS es un Sistema de Gestión de la Calidad al que se añade únicamente el componente de promoción de la seguridad operacional.
- d) Los proveedores de servicios ATS para la navegación aérea de la Unión Europea deben disponer de un SMS tal y como lo requiere el Reglamento (UE) nº 2017/373.

99. De conformidad con el *Reglamento (UE) 996/2010 sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil*, indique en cuál de las siguientes actividades **NO** tiene derecho a participar un perito designado por un tercer país que, por contar entre sus ciudadanos víctimas mortales o heridos graves, tenga un interés especial en un accidente ocurrido en los territorios de los Estados miembros a los que se apliquen los Tratados:

- a) Acceder a la información factual pertinente, cuya divulgación haya sido autorizada por la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad, y a información sobre los avances de la investigación.
- b) Recibir una copia del informe final.
- c) Visitar el lugar del accidente.
- d) Colaborar con la autoridad de investigación en la elaboración de recomendaciones de seguridad incluidas en el informe de investigación.

100. De acuerdo con lo que establece el Real Decreto 995/2013 por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil:

- a) No se considerará incumplimiento normativo que el proveedor no alcance las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional de su sistema de gestión cuando se constate que ha puesto los medios a su alcance para el logro de tales metas, dando cumplimiento a los compromisos recogidos en el plan de actuaciones correspondiente.
- b) En cualquier caso, se considerará incumplimiento normativo que el proveedor no alcance las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional de su sistema de gestión.
- c) En ningún caso se considerará incumplimiento normativo que el proveedor no alcance las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional de su sistema de gestión.
- d) No se considerará incumplimiento normativo que el proveedor no alcance las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional de su sistema de gestión cuando se constate que se han alcanzado más del 60 % de las metas de rendimiento establecidas en su sistema de gestión de la seguridad.