

Plantilla de examen y respuestas del primer ejercicio del proceso selectivo para ingreso, por el sistema general de acceso libre, en la Escala de Titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de O.O.A.A del Ministerio de Fomento, especialidad Navegación Aérea, convocadas por Resolución de 21 de junio de 2018

RESPUESTAS CORRECTAS AL PRIMER EJERCICIO DE LA FASE DE OPOSICION

1. De acuerdo con lo señalado en el artículo 167.1 de la Constitución Española, los proyectos de reforma constitucional deberán de ser aprobados por una:
 - a) **Mayoría de los 3/5 de cada una de las Cámaras.**
 - b) Mayoría de los 3/5 del Congreso y 2/5 del Senado.
 - c) No se exige ninguna mayoría.
 - d) A propuesta de los Presidentes del Congreso y del Senado.

2. La inhabilitación del Rey para el ejercicio de su autoridad de acuerdo con lo contemplado en el artículo 59.2 de la vigente Constitución Española debe de ser reconocida:
 - a) Por el Congreso de los Diputados.
 - b) **Por las Cortes Generales.**
 - c) Por el Tribunal Constitucional.
 - d) Por el Senado.

3. El artículo 97 de la vigente Constitución Española, establece que la potestad reglamentaria esta atribuida a:
 - a) **El Gobierno.**
 - b) Los Ministros y órganos superiores de la Administración General del Estado.
 - c) EL presidente del Gobierno, los Ministros y Secretarios de Estado.
 - d) El Congreso de los Diputados.

4. El artículo 74 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre señala que, en las organizaciones territoriales de la Administración General del Estado, los Subdelegados del Gobierno en la provincia, ostentan el rango de:
 - a) Asesor del Delegado del Gobierno.
 - b) Director Territorial.
 - c) **Subdirector General.**
 - d) Subdirector Territorial.

5. El artículo 5.5 del Real Decreto 953/2018, de 27 de julio por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento señala que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como supervisor del sector aéreo está adscrita al Ministerio de Fomento a través de:
 - a) **La Secretaría General de Transporte.**
 - b) La Secretaría General de Infraestructuras.
 - c) Las CC.AA. correspondiente.
 - d) La Dirección General de Transporte.

6. Según la Constitución Española de 1978, el Estado tiene competencia exclusiva sobre:
- a) Ordenación del territorio, urbanismo y vivienda.
 - b) Defensa y fuerzas armadas.**
 - c) Sanidad e Higiene.
 - d) La gestión en materia de protección de medio ambiente.
7. EL artículo 141 de la vigente Constitución Española establece, que cualquier alteración de los límites provinciales habrá de ser aprobado por:
- a) Las Cortes Generales, mediante ley orgánica.**
 - b) Las Cortes Generales, mediante Ley ordinaria.
 - c) La Asamblea de la CC.AA. correspondiente y el Congreso de los Diputados.
 - d) Mediante Ley de Tránsito por la Asamblea de la CC.AA. y el Senado.
8. De acuerdo con la Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa, ¿cómo se inicia el expediente expropiatorio?
- a) Con la notificación a las personas que aparezcan como interesadas en el procedimiento expropiatorio.
 - b) Con la determinación del justiprecio.
 - c) Con el acuerdo de necesidad de ocupación.**
 - d) Con la constitución del Jurado Provincial de Expropiación.
9. De acuerdo con la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, la carencia o insuficiencia de crédito, de conformidad con lo establecido en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, o en las normas presupuestarias de las restantes Administraciones Públicas sujetas a esta Ley, salvo los supuestos de emergencia, serán causa de:
- a) Anulabilidad de derecho administrativo.
 - b) Nulidad de derecho administrativo.**
 - c) Invalidez de derecho civil.
 - d) Irregularidad no invalidante.
10. De acuerdo con la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, los contratos que tengan por objeto la adquisición de energía primaria o energía transformada son:
- a) Contratos de servicios.
 - b) Contratos de concesión de obras.
 - c) Contratos de concesión de servicios.
 - d) Contratos de suministros.**

11. De acuerdo con 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, el ejercicio de las funciones que impliquen la participación directa o indirecta en el ejercicio de las potestades públicas o en la salvaguardia de los intereses generales del Estado y de las Administraciones Públicas corresponde a:
- a) Los funcionarios interinos.
 - b) Los funcionarios de carrera.**
 - c) El personal eventual.
 - d) El personal directivo profesional.
12. De acuerdo con 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, los funcionarios de carrera podrán obtener la excedencia voluntaria por interés particular cuando hayan prestado servicios efectivos en cualquiera de las Administraciones Públicas durante un periodo mínimo de:
- a) Dos años desde la toma de posesión.
 - b) Tres años inmediatamente anteriores.
 - c) Cuatro años desde la toma de posesión.
 - d) Cinco años inmediatamente anteriores.**
13. A efectos de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, se entenderá por composición equilibrada la presencia de mujeres y hombres de forma que, en el conjunto a que se refiera, las personas de cada sexo:
- a) No superen el 55% ni sean menos del 45%.
 - b) No superen el 60% ni sean menos del 40%.**
 - c) No superen el 65% ni sean menos del 35%.
 - d) No superen el 70% ni sean menos del 30%.
14. De acuerdo con la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia, qué grado de dependencia presenta una persona que 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:
- a) Grado I: Dependencia moderada.**
 - b) Grado II: Dependencia agravada.
 - c) Grado II: Dependencia severa.
 - d) Grado III: Gran dependencia
15. ¿Qué institución europea reúne a los líderes nacionales europeos, estableciendo las prioridades generales de la UE?
- a) El Parlamento Europeo.
 - b) La Comisión Europea.
 - c) El Consejo Europeo.**
 - d) La Junta de Presidentes.
16. ¿Qué legislación comunitaria no adquiere automáticamente carácter vinculante a partir de su fecha de entrada en vigor y, por tanto, requieren ser traspuestas a la legislación nacional de cada Estado miembro?
- a) Directivas**
 - b) Reglamentos
 - c) Decisiones.

d) Opiniones.

17. **¿Cómo se denomina aquella dirección electrónica, disponible para los ciudadanos a través de redes de telecomunicaciones, cuya titularidad corresponde a una Administración Pública y mediante la cual se ponen a disposición de los ciudadanos informaciones, servicios y transacciones para relacionarse con la Administración?**

- a) **Sede electrónica.**
- b) Portal corporativo.
- c) Portal electrónico.
- d) Sede Digital.

18. **¿Cuántos vocales tiene el Foro de Gobierno Abierto?**

- a) 100.
- b) 57.
- c) **64.**
- d) 35.

19. **En 2011 España entró a formar parte de una Alianza cuyo objetivo es reforzar los vínculos que unen a los ciudadanos con sus gobernantes, mediante el establecimiento de vías de diálogo más adecuadas para que los ciudadanos puedan ser más partícipes en el desarrollo de las políticas públicas. ¿Cuál es el nombre de esa Alianza?**

- a) Open Governance Alliance.
- b) **Open Government Partnership.**
- c) Open Government Administration.
- d) Open Government Council.

20. **En el ámbito estatal, serán competentes para la revisión de oficio de las disposiciones y los actos administrativos nulos y anulables.**

- a) El Defensor del Pueblo.
- b) El Tribunal Supremo.
- c) **El Consejo de Ministros.**
- d) El Fiscal General del Estado.

21. ¿Cuál de las siguientes respuestas es correcta?

- a) **Las Joint Aviation Authorities (JAA) son un cuerpo asociado a la conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y constituían el máximo organismo regulador de la aviación civil en el territorio de la Unión Europea, hasta que se creó EASA.**
- b) Las Joint Aviation Authorities (JAA) es una organización independiente dedicada exclusivamente a desarrollar las normas comunes para la certificación de las empresas de aeronavegabilidad en Europa.
- c) Las Joint Aviation Authorities (JAA) es un organismo independiente, es decir, no tiene ninguna vinculación con (CEAC) dedicada al desarrollo de la normativa común en los procesos de certificación de calidad fuera del territorio de la Unión Europea.
- d) Las Joint Aviation Authorities (JAA) es un organismo que depende de EASA y se encarga exclusivamente de desarrollar los procesos administrativos y técnicos para implantar los requerimientos comunes de aviación (JAR) de manera coordinada y uniforme, fuera de la Unión Europea.

22. En relación a la Dirección General de Aviación Civil, ¿cuál de las siguientes respuestas es correcta?

- a) **Ejerce de regulador en el Sector Aéreo, dentro de las competencias de la Administración General del Estado.**
- b) Aprueba las habilitaciones de tipo de los pilotos de las compañías.
- c) Designa los proveedores de servicios de Tránsito Aéreo de aeródromos a propuesta del Ministerio de Industria.
- d) Tiene como objetivo principal la investigación de los accidentes graves de aviación civil.

23. La Organización de Aviación Civil Internacional se establece:

- a) Mediante el Convenio de Chicago en 1945.
- b) Mediante el Convenio de Montreal en 1945.
- c) Mediante el Convenio de Montreal en 1929.
- d) **Mediante el Convenio de Chicago en 1944.**

24. En relación con EUROCONTROL, ¿qué respuesta es correcta?

- a) Está formada por cuatro países (miembros).
- b) **Tiene entre sus actividades apoyar a la Comisión Europea, EASA y las Autoridades Europeas de Supervisión en sus actividades regulatorias.**
- c) Su sede principal está en Alemania.
- d) Su principal objetivo es la evaluación de la capacitación ATM de los países en vías de desarrollo.

25. La estructura de la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDEFO) se articula a través de un pleno de la Comisión, más un conjunto de ponencias, encargadas de tratar diferentes temáticas. En relación con las mismas señale la respuesta correcta:
- a) En total son cuatro ponencias, que incluyen entre otras las ponencias de navegación aérea y aeródromos.
 - b) En total seis ponencias, que incluyen entre otras las ponencias de navegación aérea y de desarrollo urbanístico.
 - c) En total son cuatro ponencias, que incluyen entre otras las ponencias servidumbres y reglamentaciones.
 - d) **En total seis ponencias, que incluyen entre otras las ponencias de servidumbres y de reestructuración del espacio aéreo.**
26. Según lo dispuesto en la Ley 21/2003, de 7 de julio, es competencia del Ministerio de Defensa:
- a) La ordenación y supervisión de las actividades y trabajos aéreos.
 - b) La ordenación y supervisión del transporte aéreo.
 - c) **La ordenación y control de la circulación aérea operativa.**
 - d) El reconocimiento y aceptación de los títulos, licencias, autorizaciones o certificados expedidos por autoridades de otros Estados y que sean requeridos para el ejercicio de profesiones aeronáuticas.
27. Conforme se establece en el Reglamento 549/2004 por el que se fija el marco para la creación del Cielo Único Europeo, la Comisión estará asistida por el Comité de Cielo Único, compuesto por:
- a) Representantes de cada Estado miembro en proporción a su peso relativo y presidido por un representante de la Comisión.
 - b) **Dos representantes de cada Estado miembro y presidido por un representante de la Comisión.**
 - c) Representantes de los proveedores de servicios más un representante por Estado miembro y presidido por un representante de la Comisión.
 - d) Tres representantes de cada Estado miembro y presidido por un representante de la Comisión.
28. El Reglamento 549/2004, por el que se fija el marco para la creación del Cielo Único Europeo, obliga a establecer un sistema de evaluación de rendimientos en el que:
- a) Se incluyen los planes nacionales, pero no de los bloques funcionales.
 - b) Los objetivos de rendimiento son la seguridad, el medio ambiente, la capacidad, y la libre competencia.
 - c) **Los objetivos de rendimiento son la seguridad, el medio ambiente, la capacidad, y la rentabilidad.**
 - d) Los objetivos de rendimiento son la seguridad, el medio ambiente, la capacidad, y la madurez.

29. Según el Reglamento (CE) No 551/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 10 de marzo de 2004 relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo, la aplicación uniforme dentro del cielo único europeo del concepto de utilización flexible del espacio aéreo descrito por la OACI y desarrollado por Eurocontrol debe ser garantizada por:
- a) Los Estados miembros.
 - b) La Comisión.
 - c) Los usuarios.
 - d) Eurocontrol.
30. La Iniciativa comunitaria del Cielo Único Europeo (SES) II, y en particular su Reglamento 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo, establece:
- a) Las reglas a seguir por los Organismos notificados.
 - b) Los requisitos para gestión y diseño de la red de gestión del tránsito aéreo.
 - c) los Bloques funcionales de espacio aéreo.
 - d) Los requisitos para la designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo.
31. Indique cuál de las siguientes afirmaciones NO es correcta respecto a los requisitos de entidades cualificadas:
- a) Poder acreditar documentalmente una amplia experiencia en la evaluación de entidades públicas y privadas de los sectores del transporte aéreo, especialmente de proveedores de servicios de navegación aérea, y en otros sectores similares, en uno o varios de los ámbitos regulados por el presente Reglamento.
 - b) No estar controlados por proveedores de servicios de navegación aérea, por autoridades de gestión aeroportuaria ni por otras entidades relacionados comercialmente con la prestación de servicios de navegación aérea o los servicios de transporte aéreo.
 - c) Estar dispuestos a suministrar la información pertinente a la autoridad nacional de supervisión correspondiente.
 - d) Disponer de suficiente personal técnico y operativo, con la formación y habilitaciones de su licencia adecuadas a las tareas que van a realizar.
32. La Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, fija determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, entre ellas:
- a) El número de horas extraordinarias, que no será superior a ochenta al año, que se podrán aumentar hasta ciento veinte por causas extraordinarias.
 - b) El período de formación en el puesto de trabajo que habilite para la obtención de la correspondiente acreditación para prestar servicios como controlador de tránsito aéreo.
 - c) El número de horas extraordinarias, que no será superior a ochenta al año, de conformidad con lo establecido en el Estatuto de los Trabajadores.
 - d) La jornada máxima de trabajo anual, descontando la previsión de horas extras, incluido el tiempo de descanso durante la jornada, las guardias localizadas y los tiempos requeridos para cubrir posibles incidencias será de 1.280 horas.

- 33. El objetivo principal del Reglamento (CE) número 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo es:**
- a) La creación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea.
 - b) Analizar y supervisar el convenio de aviación civil internacional y sus Anexos firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.
 - c) Establecer un programa de auditorías a nivel europeo para garantizar un nivel elevado de seguridad.
 - d) Establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil en Europa.**
- 34. Según el (CE) número 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, qué se entiende por "aeronave propulsada compleja":**
- a) Una aeronave con una Masa Máxima Certificada de despegue superior a 19.000 kg.
 - b) Una aeronave certificada para una configuración máxima de más de 55 personas.
 - c) Una aeronave equipada con más de dos turborreactores o turbohélices.
 - d) Una aeronave certificada para operar con una tripulación mínima de dos pilotos.**
- 35. De conformidad con el artículo 2 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, quedarán excluidos del ámbito de aplicación de esta ley:**
- a) Los servicios, actividades e instalaciones adscritos a la defensa nacional.**
 - b) Las aeronaves de Estado no militares.
 - c) Los equipos aeronáuticos civiles.
 - d) Las aeronaves civiles.
- 36. Según lo dispuesto en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, el incumplimiento de las obligaciones establecidas en su título IV, constituirá infracción grave cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias calificativas:**
- a) Se haya causado un accidente de aviación.
 - b) Se hayan originado daños y perjuicios a bienes y derechos que, valorados de forma individual para cada uno de los sujetos afectados, alcancen una cuantía comprendida entre 5.000 y 15.000 euros.**
 - c) Se haya causado la muerte de una persona.
 - d) Se haya causado la suspensión no justificada de la prestación de los servicios aeronáuticos.
- 37. De conformidad con el Reglamento de Inspección Aeronáutica, aprobado por Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, el plazo máximo en que deberán dictarse las actas con que concluyan las actuaciones inspectoras de control normativo es de:**
- a) 3 meses.
 - b) 6 meses.**
 - c) 1 mes.
 - d) No hay un plazo máximo establecido.

38. De conformidad con el Reglamento de Inspección Aeronáutica, aprobado por Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero:

- a) En ningún caso podrán iniciarse las actuaciones de la inspección aeronáutica de control normativo sin previa notificación de la comunicación suscrita por el funcionario responsable.
- b) Las inspecciones aeronáuticas de supervisión deberán ajustarse al plazo máximo de resolución establecido para el procedimiento en que se insertan.**
- c) Las inspecciones aeronáuticas de control normativo deberán concluir en el plazo máximo de tres meses continuados.
- d) Las actuaciones de inspección se entenderán concluidas en la fecha de notificación de la diligencia de subsanación de las deficiencias o irregularidades recogidas en el acta.

39. De conformidad con el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, aprobado por Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, es competencia de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea:

- a) La aprobación de circulares aeronáuticas.
- b) Las actuaciones expropiatorias en materia de infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea cuya gestión esté reservada al Estado.
- c) La elaboración y propuesta de la normativa reguladora en el ámbito de la aviación.
- d) La gestión de riesgos en materia de seguridad de la aviación civil.**

40. El Reglamento (UE) 2015/340, de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo, define como objetivo de rendimiento:

- a) Declaración clara e inequívoca del rendimiento que se espera de la persona que emprenda la formación, que debe definirse junto con las condiciones en las que tiene lugar la formación.
- b) Declaración clara e inequívoca del rendimiento que se espera de la persona que emprenda la formación, las condiciones en las que tiene lugar el rendimiento y los niveles que debe alcanzar la persona que emprenda la formación.**
- c) Declaración clara e inequívoca del rendimiento que se espera de la organización en cuanto a los objetivos de rendimiento aprobados a nivel comunitario.
- d) Declaración clara e inequívoca del rendimiento que se espera de la organización en cuanto a los objetivos de rendimiento aprobados a nivel comunitario por la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

41. El Reglamento (UE) 2015/340, de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo, establece que si el titular de la licencia va a ejercer las atribuciones de la misma en un Estado miembro en el que la autoridad competente no es la que expidió la licencia:
- a) El controlador puede ejercer las atribuciones de su licencia sin problema alguno con su licencia original ya que las licencias se reconocen entre Estados miembros.
 - b) El controlador puede ejercer las atribuciones de su licencia sin problema alguno con su licencia original, si previamente ha pasado la supervisión de la autoridad competente del Estado miembro en el que va a ejercer.
 - c) Solo podrá ejercer en un Estado distinto al que emitió su licencia, si vuelve a pasar las mismas pruebas realizadas en su país de origen pero en el Estado donde pretende ejercer.
 - d) **El titular deberá presentar una solicitud para canjear su licencia por otra expedida por la autoridad competente del Estado miembro en el que vaya a ejercer las atribuciones.**
42. El Reglamento (UE) 2015/340, de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo, establece las siguientes habilitaciones /anotaciones de habilitación:
- a) ADV/RAD.
 - b) ADI/ADS.
 - c) ACS/RAD.
 - d) **APS/PAR.**
43. El Reglamento (UE) 2015/340, de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo, establece como requisitos para ser Instructor teórico:
- a) Tener un curso de instructor teórico aprobado por una autoridad competente de un Estado miembro, impartido en una organización de formación certificada.
 - b) Tener un curso de instructor teórico aprobado por una autoridad competente de un Estado miembro, impartido en una organización de formación certificada, salvo que sea ya controlador.
 - c) Tener la anotación de instructor en la licencia.
 - d) **Haber demostrado aptitudes de instrucción a la organización de formación.**

44. El Reglamento (UE) 2015/340, de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo, establece como requisitos para los evaluadores que vayan a realizar evaluaciones dirigidas a la expedición, revalidación y renovación de una anotación de unidad:
- a) Poseer la anotación de unidad asociada a la evaluación durante un período inmediatamente anterior a la evaluación de al menos 6 meses.
 - b) Poseer la anotación de unidad asociada a la evaluación durante un período inmediatamente anterior a la evaluación de al menos 1 año.**
 - c) Poseer la anotación de unidad asociada a la evaluación durante un período inmediatamente anterior a la evaluación de al menos 2 años.
 - d) Poseer la anotación de unidad asociada a la evaluación durante un período inmediatamente anterior a la evaluación de al menos 3 años.
45. El Reglamento (UE) 2015/340, de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo, establece como la formación de conversión:
- a) La que debe impartirse siempre que haya un cambio funcional en la organización.
 - b) La que debe impartirse cuando haya un cambio funcional y así lo requiera la autoridad.
 - c) La que debe impartirse cuando haya un cambio funcional y así lo requiera la evaluación de seguridad de dicho cambio realizada por el proveedor de servicios.**
 - d) La formación para pasar de una habilitación a otra adicional.
46. El Reglamento (UE) 2015/340, de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo, establece que las anotaciones de instructor y evaluador tienen una validez de:
- a) 6 meses.
 - b) 1 año.
 - c) 2 años.
 - d) 3 años.**
47. El Real Decreto 1001/2010 “establece normas de seguridad aeronáutica en relación con los tiempos de actividad y los requisitos de descanso de los operadores del servicio de información de vuelo de aeródromo”.
- a) Verdadero.
 - b) Verdadero, y será de aplicación siempre que el proveedor de servicios de información de vuelo sea un proveedor civil.
 - c) Verdadero, y será de aplicación salvo que los tiempos de actividad y los requisitos de descanso estén establecidos en un convenio sectorial.
 - d) Falso.**

48. Según el Real Decreto 1001/2010, la actividad aeronáutica nocturna es aquella que:
- Transcurre totalmente entre la 01:00 horas y las 05:29 horas.
 - Transcurre, total o parcialmente, entre la 01:30 horas y las 05:29 horas.**
 - Transcurre entre las 00:00 horas y las 05:59 horas.
 - Transcurre entre el ocaso y el orto.
49. Con relación al cuarto de los Eurocontrol Safety Regulatory Requirements (ESARR 2), ¿Cuál de las siguientes respuestas es correcta?
- Requisitos reglamentarios de seguridad para el personal de los servicios ATM.
 - Presentación de informes y evaluación de las incidencias de seguridad en ATM.**
 - Uso de sistemas de gestión de la seguridad por proveedores de servicios ATM.
 - Evaluación de riesgos y mitigación en ATM.
50. De acuerdo al artículo 13 del REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N o 1034/2011 DE LA COMISIÓN de 17 de octubre de 2011 relativo a la supervisión de la seguridad en la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en su calidad de Autoridad Nacional de Supervisión puede ordenar adoptar medidas en un sistema funcional para restablecer la seguridad, cuando existen indicios claros de que, de no tomarse dichas medidas, podría verse comprometida la seguridad de la aviación, de la siguiente manera:
- Adoptar una circular aeronáutica de seguridad.
 - Adoptando una directriz de seguridad.**
 - Como Autoridad ATS Competente emitiendo una circular operativa.
 - Imponiendo un plan de contingencia ATS.
51. La vigencia de un certificado de proveedores civiles de servicios de navegación aérea expedido de conformidad de Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo, será de:
- De un año para las certificaciones iniciales y las modificaciones de los certificados que habiliten para la provisión de un nuevo servicio.**
 - La vigencia del certificado es ilimitada siempre y cuando se mantengan las condiciones de cumplimiento de los requisitos exigidos para su obtención.
 - De dos años para las certificaciones iniciales y de un año para las modificaciones de los certificados que habiliten para la provisión de un nuevo servicio.
 - De 5 años en cualquiera de los casos.
52. El Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo, resulta de aplicación para:
- Los proveedores de servicios meteorológicos destinados a la navegación aérea.
 - Los proveedores de servicios de navegación aérea adscritos a la defensa nacional.
 - Los proveedores civiles que tengan su principal lugar de actividad y, en su caso, su sede en territorio español.**
 - Los proveedores civiles cuya certificación corresponda a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en virtud de los acuerdos establecidos con la FAA.
53. En relación con el concepto PBN (Performance Based Navigation), indique la respuesta correcta:
- Representa el paso de una navegación basada en performance a una navegación basada en sensores.

- b) **Ha sido desarrollado por OACI en el Documento 9613 “Manual de Navegación Basada en Performance”.**
- c) Contempla dos tipos de especificaciones: Especificación RNP (no incluye el requisito de vigilancia y alerta autónomas de la performance de a bordo) y especificación RNAV (incluye tal requisito)
- d) A fecha de 23/10/2018, en España aún no se han publicado maniobras RNP-APCH para ningún aeropuerto.

54. Cuando una aeronave esté recibiendo servicio de asesoramiento de tránsito aéreo:

- a) Estará obligada al cumplimiento de las autorizaciones expedidas por la dependencia que proporciona el servicio de asesoramiento.
- b) **Incumbe a la aeronave decidir si seguirá o no el asesoramiento o las sugerencias y comunicar su decisión, sin demora, a la dependencia que proporciona el servicio de asesoramiento.**
- c) Quedará exenta de la responsabilidad de mantener su propia separación con el terreno.
- d) Deberá haber formulado un plan de vuelo VFR o haber cancelado su plan de vuelo IFR antes de entrar en espacio aéreo con servicio de asesoramiento.

55. La definición “NOTAM de una serie especial que notifica por medio de un formato determinado, la presencia o eliminación de condiciones peligrosas debidas a nieve, nieve fundente, hielo o agua estancada relacionada con nieve, nieve fundente o hielo en el área de movimiento” corresponde a:

- a) SPECI.
- b) **SNOWTAM.**
- c) AIREP.
- d) Aviso de aeródromo.

56. Las dependencias ATC, en la medida de lo posible, establecerán y aplicarán procedimientos normalizados para la coordinación y transferencia de control de los vuelos a fin de reducir, entre otras cosas, la necesidad de coordinación oral. ¿En qué tipo de documento se recogen habitualmente dichos procedimientos normalizados?

- a) En los Planes de Contingencia (PCATS) de las dependencias ATC.
- b) En los Manuales de Operaciones (MANOPS) de las dependencias ATC.
- c) En AIP.
- d) **En las Cartas de Acuerdo (LoAs) de las dependencias ATC.**

57. ¿Cuál de los siguientes no es un objetivo de los servicios de tránsito aéreo?
- a) Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.
 - b) Asesorar y proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz de los vuelos.
 - c) **Prevenir colisiones entre aeronaves en plataforma y entre estas y los obstáculos que haya en dicha plataforma.**
 - d) Notificar a los organismos pertinentes respecto de las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y asistir a dichos organismos según sea necesario.
58. Según el Anexo 11 de OACI, las ARO (oficinas de notificación de los servicios de tránsito aéreo) son:
- a) Oficinas de coordinación aeroportuaria.
 - b) **Unidades o dependencias de los servicios de tránsito aéreo (unidades ATS).**
 - c) Oficinas encargadas de publicar la información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualesquiera instalaciones, servicios, procedimientos o peligros aeronáuticos que es indispensable conozca oportunamente el personal que realiza operaciones de vuelo.
 - d) Oficinas encargadas de asignar las franjas de salida de gestión de afluencia de tránsito aéreo (ATFM).
59. El Reglamento (UE) por el que se establecen las normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo es:
- a) El Reglamento (UE) 2015/340.
 - b) El Reglamento (CE) 2150/2005.
 - c) **El Reglamento (UE) 255/2010.**
 - d) El Reglamento (UE) 677/2011.
60. ¿Cada cuánto se publican las enmiendas AIRAC?
- a) Cada Estado publica sus propias fechas en AIP a principio de cada año tras coordinación con OACI.
 - b) Son cada 28 días alternándose con las enmiendas regulares.
 - c) **Tanto Enmiendas AIRAC como Enmiendas regulares tienen fecha de publicación cada 28 días y son fechas fijas para todos los Estados.**
 - d) Según sea necesario publicar información del apéndice 4 que ha de notificarse por AIRAC, relativo al Capítulo 6 del Anexo 15 de OACI.
61. Entre las funciones que proporciona SACTA no se encuentra.
- a) Procesamiento de toda la información relativa a los planes de vuelo a través de un tratamiento central de planes de vuelo (TCPV) y varios tratamientos locales de planes de vuelo (TLPV).
 - b) **Comunicación voz entre las aeronaves y el controlador.**
 - c) Presentación de información meteorológica.
 - d) Procesamiento de información radar.

62. El Network Manager:

- a) Es un organismo establecido por OACI.
- b) Realiza sus funciones bajo las condiciones establecidas en el Reglamento (UE) 677/2011 sobre las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM).**
- c) Ha sido nominado por la Comisión Europea y es Eurocontrol de forma perpetua.
- d) La Comisión emite dictamen sobre el nombramiento del Gestor de la Red.

63. La fase pre-táctica asociada al proceso ATFM tiene lugar:

- a) Durante los seis días previos al día de operación.**
- b) Desde el mes antes del día de operación hasta 6 días antes del día de operación.
- c) El día anterior al día de operación.
- d) Durante las dos semanas previas al día de operación.

64. La unidad central de vigilancia y gestión del tráfico aéreo en Europa es:

- a) La CFMU.
- b) EL NMOC.**
- c) La AMC.
- d) EASA.

65. Respecto a los planes de vuelo IFPS, el tráfico afectado por el IFPS es:

- a) El denominado IFR/GAT.**
- b) El denominado IFR/GAT y el VFR/GAT.
- c) El denominado VFR.
- d) EL denominado OAT.

66. Se presentará un plan de vuelo en el caso de un vuelo IFR desde un aeródromo controlado:

- a) Se presentará tan pronto como sea posible y en ningún caso, con una antelación superior a 120 horas respecto de la hora prevista de fuera de calzos.
- b) Por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si sale de un aeródromo con servicio H24 o por lo menos 30 minutos antes de la EOBT si sale de un aeródromo sin servicio H24. en ningún caso, con una antelación superior a 24 horas respecto de la hora prevista de fuera de calzos.
- c) Por lo menos 3 horas antes de la EOBT si el vuelo está sujeto a control de afluencia o por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si el vuelo no está sujeto a control de afluencia y en ningún caso, con una antelación superior a 120 horas respecto de la hora prevista de fuera de calzos.**
- d) Antes de la salida si solo solicita servicio de información de vuelo y alerta.

67. En el marco del Uso Flexible del Espacio Aéreo (FUA), ¿cuántas categorías de rutas condicionadas (CDR) se pueden distinguir?

- a) No existe el concepto de ruta condicionada en FUA.
- b) Son tres los tipos de categorías de CDR que se pueden establecer.**
- c) Solo existe una categoría de CDR.
- d) Se pueden distinguir varias categorías de CDR en función del tipo de espacio aéreo en el que se encuentra la ruta.

68. De acuerdo al REGLAMENTO (CE) No 2150/2005 DE LA COMISIÓN de 23 de diciembre de 2005 por el que se establecen normas comunes para la utilización flexible del espacio aéreo, el responsable de la gestión diaria del espacio aéreo bajo la responsabilidad de uno o más Estados miembros.
- a) **Es la célula de gestión del espacio aéreo (AMC).**
 - b) Es el proveedor de servicio de tránsito aéreo.
 - c) Es la unidad central de gestión de flujo (CFMU)
 - d) Es la autoridad civil del estado miembro o la autoridad civil designada por el Network Manager en caso de unirse varios estados miembros para gestionar sus espacios aéreos asociados.
69. Según el REGLAMENTO (CE) Nº 2150/2005 DE LA COMISIÓN de 23 de diciembre de 2005 por el que se establecen normas comunes para la utilización flexible del espacio aéreo, la gestión táctica del espacio aéreo se corresponde con:
- a) El Nivel 1 de gestión del espacio aéreo.
 - b) El Nivel 2 de gestión del espacio aéreo.
 - c) **El Nivel 3 de gestión del espacio aéreo.**
 - d) El Nivel 4 de gestión del espacio aéreo.
70. El espacio aéreo de dimensiones definidas establecido alrededor de un aeródromo para la protección del tránsito del aeródromo se denomina:
- a) ARP (Aerodrome Reference Point).
 - b) CTR (Control Zone).
 - c) **ATZ (Aerodrome Traffic Zone).**
 - d) NTZ (Non Transgression Zone).
71. Según establece el Anexo 11 de OACI para el servicio de control de aeródromo, las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres permitirán las comunicaciones en ambos sentidos, directas, rápidas, continuas y libres de parásitos atmosféricos, entre la torre de control del aeródromo y las aeronaves debidamente equipadas que vuelen:
- a) **A cualquier distancia comprendida dentro de un radio de 45 km (25 NM) del aeródromo.**
 - b) A cualquier distancia comprendida dentro de un radio de 8 km (5 NM) del aeródromo.
 - c) A cualquier distancia comprendida dentro de un radio de 8 km (5 NM) del aeródromo o dentro del área definida para el ATZ, lo que sea mayor.
 - d) A cualquier distancia comprendida dentro de un radio de 8 km (5 NM) del aeródromo o el área definida para el CTR, lo que sea mayor.
72. ¿En qué momento se transfiere la responsabilidad de control entre la dependencia que suministra el servicio de control de área a la que suministra el servicio de control de aproximación?
- a) **En el punto o momento convenido entre ambas dependencias.**
 - b) En el momento en el que la aeronave solicite descenso desde su nivel de crucero.
 - c) En el momento en el que la aeronave notifique tener el aeródromo a la vista.
 - d) En el momento en que la aeronave llegue al fijo de aproximación final (FAF).

73. "Antes de suministrar servicio de vigilancia ATS a una aeronave, se establecerá su _____ y se informará al piloto. Posteriormente, esta se mantendrá hasta la terminación del servicio de vigilancia ATS". Completa con la palabra que falta:
- a) Altitud.
 - b) Identidad.
 - c) Indicativo.
 - d) **Identificación.**
74. Cuando se están utilizando sistemas de vigilancia ATS para la prestación del servicio de control, se considera que una aeronave, autorizada a dejar un nivel, ha comenzado su maniobra y abandonado este nivel previamente ocupado, cuando la información sobre el nivel, derivada de la altitud de presión:
- a) Indica un cambio superior a 300 m (1000 ft) en la dirección prevista, con respecto al nivel previamente asignado.
 - b) Indica un cambio superior a 150 m (500 ft) en la dirección prevista, con respecto al nivel previamente asignado.
 - c) **Indica un cambio superior a 90 m (300 ft) en la dirección prevista, con respecto al nivel previamente asignado.**
 - d) Indica un cambio superior a 60 m (200 ft) en la dirección prevista, con respecto al nivel previamente asignado.
75. Según el Reglamento de la Circulación Aérea (en adelante RCA), las grabaciones automáticas de los datos de vigilancia de los equipos radar primario y secundario se conservarán:
- a) Hasta que haya expirado el plazo de notificación obligatoria de accidentes e incidentes.
 - b) Por un periodo mínimo de 30 días.
 - c) Por un periodo mínimo de 45 días.
 - d) **Por un periodo mínimo de 45 días y, cuando sean pertinentes a la investigación de accidentes e incidentes, hasta que sea evidente que ya no son necesarias.**
76. En todos los casos en que se expida una autorización condicional, se concederá en el orden siguiente y constará de:
- a) El código SSR, la identificación radar y la autorización.
 - b) **El indicativo de la aeronave, la condición, la autorización y la repetición breve de la condición.**
 - c) El indicativo de la aeronave, el viento en superficie y la autorización.
 - d) El indicativo de la aeronave, la autorización y la condición.

77. ¿Qué es el CPDLC?

- a) Es una aplicación que emite radiodifusiones del servicio automático de información del área terminal por voz en los aeródromos donde sea necesario reducir el volumen de comunicaciones de los canales aeroterrestres VHF ATS.
- b) Es una aplicación que permite el acceso mediante enlace de datos al servicio automático de información del área terminal en los aeródromos donde sea necesario reducir el volumen de comunicaciones de los canales aeroterrestres VHF ATS.
- c) Es una aplicación que permite el acceso mediante enlace de datos al servicio de información aeronáutica.
- d) Es una aplicación que constituye un medio de comunicaciones entre el controlador y el piloto mediante enlace de datos para comunicaciones ATC y que abarca una serie de elementos de mensajes de autorización, información y solicitud que se corresponden con la fraseología utilizada en radiotelefonía.**

78. “Solo se permiten vuelos IFR. Todos los vuelos disponen de servicios de control de tránsito aéreo y están separados unos de otros. Se requiere comunicación oral aeroterrestre continua para todos los vuelos. Todos los vuelos estarán sujetos a autorización ATC.” Conforme a la clasificación de SERA, ¿qué clase de espacio aéreo es?

- a) **Clase A.**
- b) Clase B.
- c) Clase D.
- d) Clase F.

79. “Los vuelos IFR y VFR están permitidos y reciben servicio de información de vuelo si lo solicitan. Todos los vuelos IFR estarán en condiciones de establecer comunicaciones aeroterrestres por voz. Se aplica una limitación de velocidad de 250 nudos IAS a todos los vuelos por debajo de los 3 050 m (10 000 pies) AMSL, excepto cuando lo apruebe la autoridad competente para tipos de aeronaves que, por razones técnicas o de seguridad, no puedan mantener esa velocidad. No es necesaria una autorización ATC.” Conforme a la clasificación de SERA, ¿qué clase de espacio aéreo es?

- a) Clase A.
- b) Clase B.
- c) Clase D.
- d) Clase G.**

80. De acuerdo al Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS), señale entre las siguientes afirmaciones aquella que no es correcta, en relación a la obligatoriedad de la provisión de servicios AFIS:

- a) En los aeródromos para los cuales se identifique tal necesidad como resultado del estudio aeronáutico de seguridad.
- b) En los aeropuertos que no sean exclusivamente helipuertos, durante los períodos de tiempo en los que se realicen operaciones para el transporte comercial de pasajeros, distintas de los vuelos turísticos, salvo excepciones.
- c) En el resto de aeródromos de uso público, cuando se realicen operaciones bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), salvo excepciones.
- d) En los aeropuertos, en las franjas horarias con densidad de tránsito media o intensa, según lo previsto en el Volumen I, apartado 1.1, de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público que se incluyen como anexo al Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.**

81. De acuerdo al Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS), indicad cuál de las siguientes funciones del personal AFIS, es optativa y tendrá que recogerse en el manual de dependencia AFIS.

- a) Informar a las aeronaves que operen en la zona FIZ del espacio aéreo en el que presta servicios AFIS para ayudar a los pilotos a evitar colisiones.
- b) Dar permiso a aeronaves, vehículos (comprendidas las aeronaves remolcadas) o personas para iniciar el movimiento en el área de movimiento.**
- c) Proveer un servicio de alerta.
- d) Informar a las aeronaves sobre datos esenciales relativos al aeródromo, así como reportar información meteorológica y sobre el estado operacional de las ayudas para la navegación aérea que correspondan.

82. Las zonas prohibidas y las zonas restringidas establecidas por un Estado se identificarán mediante:

- a) Seis letras y dos dígitos.
- b) Un grupo de ocho letras.
- c) Indicador de lugar de cuatro letras.
- d) Tres letras y una serie numérica.**

83. Según el Artículo 6 “Vaciado de combustible en vuelo” del Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire, se especifica que las distancias mínimas de separación entre una aeronave que está realizando vaciados de combustible y el resto del tráfico conocido será:

- a) Al menos 10 NM en sentido horizontal, por delante de la aeronave que vacía combustible.**
- b) Al menos 20 NM en sentido horizontal, por delante de la aeronave que vacía el combustible.
- c) Al menos 2000' ft como mínimo, por encima de la aeronave que vacía combustible.
- d) Al menos 2000' ft como mínimo, si está por debajo de la aeronave que vacía combustible.

84. El artículo 23 del Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire indica que un piloto, durante una situación de emergencia:
- a) Seleccionará en su transpondedor SSR el código 7600 modo A.
 - b) Si la aeronave está equipada con ADS-B o ADS-C, seleccionará la función de emergencia apropiada, a no ser que reciba otras instrucciones de la dependencia de Tránsito Aéreo.**
 - c) Seleccionará en su transpondedor SSR el código 2000 modo A.
 - d) Volará formando "Triángulos de Emergencia".
85. Dentro del ámbito del Reglamento Europeo 376/2014 de sucesos, a las organizaciones, Estados Miembros y EASA se les requiere establecer obligatoriamente:
- a) Sistemas voluntarios y obligatorios de notificación de sucesos.**
 - b) Sistemas voluntarios de notificación de sucesos.
 - c) Sistemas obligatorios de notificación de sucesos.
 - d) No hay ningún tipo de obligación al respecto.
86. Dentro del ámbito del Reglamento Europeo 376/2014, en un entorno de cultura justa:
- a) En ningún caso, los trabajadores y el personal contratado que comuniquen sucesos o aparezcan mencionados en relación con sucesos notificados, sufrirán represalia alguna por parte de su empleador o de la organización para la que se prestan los servicios por la información que haya comunicado el notificante.
 - b) En ningún caso, la información contenida en las notificaciones de sucesos se utilizará contra los notificantes, o las personas que aparezcan mencionadas en las notificaciones, en caso de entablarse procedimientos disciplinarios o administrativos.
 - c) Salvo los casos de dolo o negligencia grave, los trabajadores y el personal contratado que comuniquen sucesos o aparezcan mencionados en relación con sucesos notificados, no sufrirán represalia alguna por parte de su empleador o de la organización para la que se prestan los servicios por la información que haya comunicado el notificante. Asimismo, salvo los casos de dolo o negligencia grave, la información contenida en las notificaciones de sucesos no se podrá utilizar contra los notificantes, o las personas que aparezcan mencionadas en las notificaciones, en caso de entablarse procedimientos disciplinarios o administrativos.**
 - d) No existe ningún tipo de protección para los notificantes.
87. ¿Cuál de las siguientes respuestas es correcta con respecto al Anexo 13, Investigación de accidentes e incidentes de aviación, de OACI?
- a) El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes y la determinación de culpa o responsabilidad.
 - b) La autoridad de investigación actuará con independencia de las autoridades estatales de aviación y de otras entidades que pudieran interferir con la realización o la objetividad de una investigación.**
 - c) El Estado donde tenga lugar el suceso no tomará las medidas oportunas para proteger las pruebas; a ello se dedicará el personal especializado.
 - d) El Anexo 13 de OACI especifica que las labores de investigación de accidentes serán llevadas a cabo solamente por el estado del explotador.

- 88. ¿Cuál es la definición de seguridad operacional según OACI?**
- a) Estado en que no existen accidentes aéreos.
 - b) Estado en que se evita o elimina cualquier tipo de peligro al que pudiera estar sometido la provisión de servicios o productos aeronáuticos.
 - c) Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.**
 - d) Estado en el que se mantiene la tasa de accidentes constante o por debajo de un nivel máximo establecido por EASA.
- 89. ¿Qué proveedores están obligados por el Programa Estatal de Seguridad Operacional en España (PESO)?**
- a) Únicamente los operadores autorizados para realizar transporte aéreo comercial.
 - b) Únicamente los operadores autorizados para realizar transporte aéreo comercial y los operadores civiles de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento.
 - c) Únicamente los proveedores civiles de servicios de navegación aérea, incluidos los proveedores de servicios meteorológicos para la navegación aérea.
 - d) Todos los anteriores proveedores están obligados por el PESO.**
- 90. El/la Presidente del Comité de Coordinación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, será:**
- a) El/la Director/a General de Aviación Civil.
 - b) El/la Director/a de la Agencia Estatal De Seguridad Aérea.
 - c) Se elegirá entre los Directores Generales de los organismos públicos que se integran en el programa.
 - d) El/la Director/a de la Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna (DESATI).**
- 91. Con relación a la Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo (CEANITA), ¿Cuál de las siguientes respuestas es correcta?**
- a) Las Recomendaciones de Seguridad que emite CEANITA, solamente se difundirán entre aquellas organizaciones a las que le afecten directamente y lo soliciten expresamente excepto al Estado Mayor del Aire.
 - b) La CEANITA podrá interferir en la investigación que lleve a cabo CIAIAC, cuando se trate de un incidente de tránsito aéreo de carácter grave.
 - c) CEANITA no tiene obligación de aprobar una memoria con carácter anual ni incluir sus recomendaciones de seguridad.
 - d) Las Recomendaciones de Seguridad sobre medidas preventivas y de mitigación del riesgo que emite CEANITA, no supondrán en ningún caso presunción de culpa o responsabilidad en relación con el incidente.**

92. Con respecto a CEANITA, ¿cuál de las siguientes respuestas es correcta?

- a) CEANITA estudiará todos los incidentes de tránsito aéreo que se reciban en tiempo y forma.
- b) CEANITA sólo estudiará los incidentes de tránsito aéreo de carácter civil.
- c) **CEANITA estudiará los incidentes que, en razón a la evaluación del riesgo asociado, la Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna (DESATI) de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, estime requieran del análisis o asesoramiento de la Comisión.**
- d) CEANITA estudiará todos los incidentes de tránsito aéreo tanto de carácter civil o militar sin previa autorización del estado Mayor del Ejército del Aire, ya que este último tiene sus representantes en la Comisión.

93. En el ámbito EASA, ¿qué se entiende por AMC?

- a) **Medios Aceptables de Cumplimiento (Acceptable Means of Compliance).**
- b) Medios Alternativos de Cumplimiento (Alternative Means of Compliance).
- c) Medios Acordados de Cumplimiento (Agreed Means of Compliance).
- d) Medios Aceptables de Competencia (Acceptable Means of Competence).

94. En relación a EASA, ¿cuál de las siguientes respuestas es correcta?

- a) Es el componente esencial de la estrategia de Seguridad Aérea de todos los países que pertenecen a OACI.
- b) **Coordina el Programa SAFA europeo.**
- c) Certifica el tipo de aeronavegabilidad y medioambiental para productos aeronáuticos que no pertenezcan a la Unión Europea.
- d) No tiene autoridad legal dentro de la Unión Europea.

95. El Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017:

- a) **Establece unas normas comunes para la certificación y supervisión de los proveedores de servicios.**
- b) Garantiza de esta forma la seguridad en vuelo de las compañías aéreas.
- c) Evitar cualquier conflicto de interés entre las autoridades y las tripulaciones de vuelo.
- d) Vela por la seguridad aeroportuaria dentro de la plataforma.

96. En relación con El Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, ¿qué proveedores de servicios están obligados a tener un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional?

- a) ATS y ATFM.
- b) **ATS.**
- c) ATS y CNS.
- d) Todos los proveedores de servicio de navegación aérea a los que les aplica el Reglamento.

97. Una franja de pista:

- a) Es una superficie definida que comprende la pista.
- b) Sirve para reducir el riesgo de daños a los helicópteros que llegan a un aeropuerto.
- c) También protege a las aeronaves que ruedan hacia la plataforma.
- d) **Es una superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiere.**

98. Una RESA (Área de seguridad de extremo de pista) se utiliza para:

- a) Resolver los problemas de longitud de pista que pudiera tener una aeronave en verano con altas temperaturas.
- b) Aumentar la sustentación de una aeronave debida a la altitud de presión.
- c) Reducir los riesgos de daños a una aeronave que ejecute un aterrizaje demasiado corto o demasiado largo.**
- d) Aumentar la sustentación con ángulo de ataque crítico.

99. A tenor de lo descrito en el Reglamento (CEE) Nº 95/93 del Consejo de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios, ¿cuál de las siguientes respuestas es correcta en relación al facilitador horarios y al coordinador de horarios?

- a) El nombramiento de facilitador de horarios y coordinador podrá recaer sobre la misma persona.**
- b) Podrá ser la misma persona, siempre que en los aeropuertos bajo su responsabilidad se registren menos de cinco mil movimientos anuales.
- c) Siempre dependerá de la decisión que tome el Comité de Coordinación y el organismo de gestión del aeropuerto, respetando un máximo de cinco mil movimientos anuales.
- d) Depende del número de movimientos y la categoría del aeropuerto.

100. Según el Reglamento (CEE) Nº 95/93 del Consejo de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios, un “aeropuerto coordinado” es aquel en el cual, para aterrizar o despegar, las compañías aéreas y cualquier otro operador de una aeronave tiene que tener una franja horaria asignada por un coordinador, con excepción de:

- a) Los vuelos militares en comisión de servicio.
- b) Las compañías aéreas que, aunque no tengan franja horaria asignada, realicen más de cinco mil operaciones al año en dicho aeropuerto.
- c) Los vuelos de Estado.**
- d) Las compañías que lo hayan solicitado al Ministerio de Fomento con más de seis meses de antelación.