

PRUEBAS SELECTIVAS ACCESO AL CUERPO DE INGENIEROS AERONÁUTICOS OEP 2017

PRIMER EJERCICIO

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

2. 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

3. Las competencias recogidas en el artículo 149 de la Constitución son competencias:
 - a) Concurrentes entre el Estado y las Comunidades autónomas
 - b) Exclusivas de las Comunidades Autónomas
 - c) Compartidas entre el Estado y las Comunidades Autónomas
 - d) Exclusivas del Estado

4. En el ámbito de la Administración General del Estado, los procedimientos de responsabilidad patrimonial se resolverán por:
 - a) El Ministro respectivo
 - b) El Director de la División de Responsabilidad Patrimonial
 - c) El Consejo de Ministros, en todo caso, con el informe favorable del Ministro respectivo
 - d) El Ministro con el informe favorable del Consejo de Estado

5. Están excluidos del ámbito de aplicación de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público:
 - a) El contrato de obras
 - b) El contrato de concesión de obras
 - c) Los contratos relativos a servicios de arbitraje y conciliación
 - d) El contrato de suministro

6. De acuerdo con lo establecido en la disposición adicional primera de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, la composición equilibrada se define como la presencia de mujeres y hombres de forma que, en el conjunto a que se refiera, las personas de cada sexo no superen:
 - a) El treinta por ciento ni sean menos del sesenta por ciento
 - b) El sesenta por ciento ni sean menos del cuarenta por ciento
 - c) El setenta por ciento ni sean menos del treinta por ciento
 - d) El cincuenta por ciento

7. De acuerdo con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 39/2015, tienen capacidad de obrar ante la administración
 - a) Las personas físicas o jurídicas que ostenten capacidad de obrar con arreglo a las normas civiles
 - b) Los menores de edad siempre con la asistencia del que ejerza la patria potestad, tutela o curatela
 - c) Cualquier patrimonio independiente sin necesidad de declaración expresa por la ley
 - d) Los menores incapacitados aun cuando la extensión de la incapacitación afecte al ejercicio y defensa de los derechos o intereses de que se trate

8. La norma con alcance general, obligatoria en todos sus elementos y directamente aplicable en el ámbito de la UE es:
 - a) La directiva
 - b) El dictamen
 - c) La decisión
 - d) El reglamento

9. Extinguidas todas las líneas llamadas en Derecho, la competencia para proveer la sucesión en la Corona es según la Constitución de:
- El gobierno
 - El senado
 - Las cortes generales
 - El consejo de ministros
10. Según la Ley de régimen jurídico del sector público, cuando un órgano superior decide para sí el conocimiento de uno o varios asuntos cuya resolución corresponda ordinariamente o por delegación a sus órganos administrativos dependientes, se denomina:
- Delegación inversa
 - Avocación
 - Revocación
 - Compensación
11. Según el Texto Refundido del Estatuto Básico del Empleado Público el “conjunto ordenado de oportunidades de ascenso y expectativas de progreso profesional conforme a los principios de igualdad, mérito y capacidad” se denomina:
- Expectativa
 - Grado personal
 - Promoción interna
 - Carrera
12. Señale la opción correcta en relación con el recurso contencioso-administrativo:
- No puede interponerse ante la inactividad de la administración solo contra sus actuaciones
 - La ley que lo regula es del año 2007
 - La Jurisdicción Contencioso-administrativa es prorrogable
 - En los litigios sobre acoso sexual y acoso por razón de sexo la persona acosada será la única legitimada
13. Según el Texto Refundido del Estatuto Básico del Empleado Público, para poder participar en los procesos selectivos será necesario, entre otros, tener cumplidos:
- Dieciséis años
 - Dieciocho años
 - Catorce años
 - Dieciocho años, pero no es necesario tenerlo cumplidos al participar, pero si antes de ser nombrado

14. Según lo dispuesto en la Ley de procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas, las resoluciones administrativas que vulneren lo establecido en una disposición reglamentaria son:
- Anulables
 - Convertibles
 - Nulas
 - Irregulares
15. El Rey es, según la Constitución:
- El jefe del Gobierno
 - El jefe de la Monarquía
 - El jefe del Estado
 - El representante del pueblo español
16. Según la Ley de régimen jurídico del sector público, la determinación del número, la denominación y el ámbito de competencia respectivo de los Ministerios y las Secretarías de Estado se establecen mediante:
- Real Decreto del Consejo de Ministros
 - Real Decreto del Presidente del Gobierno
 - Decreto-Ley del Consejo de Ministros
 - Decreto-Ley del Presidente del Gobierno
17. La cantidad económica a recibir por el propietario de un bien expropiado se denomina, según la normativa vigente en materia de expropiación forzosa:
- Precio de expropiación
 - Justo precio
 - Precio acordado
 - Precio final
18. ¿Cuántas Disposiciones Adicionales tiene la Constitución española de 1978?
- Cuatro
 - Tres
 - Cinco
 - Ninguna

19. ¿A través de cuál de las siguientes formas la Agencia Estatal de Seguridad Aérea puede notificar a un particular?
- Mediante correo postal certificado con acuse de recibo, a la dirección postal de un abogado que el particular haya designado como representante
 - Mediante mensaje de correo electrónico, siempre que se envíe con la opción de acuse de recibo
 - Mediante fax, al número que el particular haya indicado en la solicitud
 - Mediante comparecencia electrónica del particular en la sede electrónica del Boletín Oficial del Estado
20. La última ampliación de la UE fue:
- Rumania
 - Croacia
 - Bulgaria
 - Todas las anteriores se incorporaron a la vez
21. El Reglamento (CE) nº 216/2008 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea establece que:
- La Agencia estará representada por su director ejecutivo
 - El personal de la Agencia estará constituido exclusivamente por funcionarios de los Estados Miembros
 - Cada Estado miembro nombrará un miembro del consejo de administración y un asesor, que lo acompañará en las reuniones plenarias con voz pero sin voto
 - El consejo de administración propondrá los candidatos para director ejecutivo de la Agencia, el cual será nombrado por la Comisión
22. Con respecto a las decisiones de la Agencia Europea de Seguridad Aérea que pueden ser objeto de recurso:
- El plazo de interposición de recursos es de dos meses desde la fecha de notificación de la decisión a la persona interesada o, a falta de notificación, desde la fecha en que dicha persona tuvo conocimiento de la decisión, según proceda
 - Los recursos tienen efecto suspensivo inmediato, salvo que la Agencia considere que las circunstancias permiten la no suspensión de la decisión
 - El recurso deberá interponerse por escrito ante la Autoridad Nacional de cualquier Estado Miembro
 - Los Estados miembros podrán interponer un recurso directo ante la Comisión contra las decisiones de la Agencia

23. El Reglamento (CE) nº 216/2008 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea es de aplicación a:
- a) Los pilotos civiles que recibieron formación en el ejército
 - b) El personal que participe en la explotación de aeronaves destinadas a la lucha contra incendios
 - c) Los servicios de navegación aérea que sean puestos a disposición por el ejército
 - d) Los helicópteros destinados a salvamento marítimo
24. La Ley 9/2010 por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, para las tareas de dirección de plataforma:
- a) No establece nada
 - b) Establece que únicamente podrán realizarse por el gestor aeroportuario
 - c) Establece que únicamente podrán realizarse por los proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo de aeródromo
 - d) Establece que podrán realizarse directamente por el gestor aeroportuario o encomendarse por éste a los proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo de aeródromo
25. Conforme al Real Decreto 98/2009 por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica, queda excluido del ámbito de la inspección aeronáutica
- a) Las bases aéreas abiertas al tráfico civil
 - b) Las aeronaves matriculadas en otros Estados
 - c) Las aeronaves tripuladas por control remoto
 - d) Los servicios de asistencia en tierra
26. Con respecto a las sanciones que se pueden imponer conforme a la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea:
- a) Las infracciones graves de las organizaciones de diseño se sancionarán con multa de 70.001 a 250.000 euros
 - b) Las infracciones graves podrán suponer la revocación de la licencia de un piloto de transporte comercial
 - c) La comisión de dos o más infracciones graves en el término de un año inhabilitará a un controlador de tránsito aéreo para formar parte del Consejo de Administración de un aeropuerto
 - d) Se podrá declarar la obligación a una compañía de trabajos aéreos de restituir las cosas o reponerlas y asumir costas procesales

27. Es una competencia de la Dirección General de Aviación civil:
- a) La gestión del Registro de matrícula de aeronaves
 - b) La gestión de riesgos en materia de seguridad de la aviación civil
 - c) La colaboración técnica y participación en organismos nacionales e internacionales en materia de seguridad aérea y protección al usuario del transporte aéreo, así como la colaboración con la Unión Europea y la Agencia Europea de Seguridad Aérea para realizar inspecciones e investigaciones en territorio español
 - d) Las actuaciones expropiatorias en materia de infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea cuya gestión esté reservada al Estado
28. La Organización de Aviación Civil Internacional surge para:
- a) Velar por el cumplimiento de Convenio de Aviación Civil Internacional (convenio de Chicago)
 - b) Velar por una estandarización en las tarifas aéreas
 - c) Asesorar a EASA en materia de convenio internacionales
 - d) Armonizar e integrar los servicios de navegación aérea en Europa, con miras a lograr operaciones de tránsito aéreo seguras, eficientes y respetuosas del medio ambiente en toda la región europea
29. El anexo 9 de OACI desarrolla normas para
- a) Licencias al personal
 - b) Operación de aeronaves
 - c) Aeródromos
 - d) Facilitación
30. Los procedimientos SUPPS (Procedimientos suplementarios regionales) de OACI:
- a) Tienen el mismo rango que los PANS, pero sólo se aplican en las regiones respectivas
 - b) Son métodos recomendado incluidos en los anexos de OACI
 - c) Procedimientos para los servicios de navegación aérea para su uso en todo el mundo
 - d) Desarrollan métodos alternativos a los PANS de OACI
31. EANPG significa:
- a) European Aeronautical Navigation Planning Group
 - b) European Aeronautical Navigation Performance Group
 - c) European Air Navigation Performance Group
 - d) European Air Navigation Planning Group

32. La coordinación de la implantación a nivel regional del Plan Global CNS/ATM se realiza mediante los grupos de planificación e implementación regional (PIRGs):
- a) Existen 7 PIRGs que se ocupan de sus respectivas áreas regionales: APANPIRG (ASIA/PAC), APIRG (AFI), EANPG (EUR), GREPECAS (CAR/SAM), MIDANPRIG (MID), NATSPG (NAT) y NAMPG (NAM)
 - b) Existen 7 PIRGs que se ocupan de sus respectivas áreas regionales: APANPIRG (ASIA/PAC), APIRG (AFI), EANPG (EUR), CARPIRG (CAR/SAM), MIDANPRIG (MID), NATSPG (NAT) y NACSPG (NAC)
 - c) Existen 5 PIRGs que se ocupan de sus respectivas áreas regionales: APANPIRG (ASIA/PAC), APIRG (AFI), EANPG (EUR), MIDANPRIG (MID) y NACSPG (NAC)
 - d) Existen 5 PIRGs que se ocupan de sus respectivas áreas regionales: APANPIRG (ASIA/PAC), APIRG (AFI), EANPG (EUR), GREPECAS (CAR/SAM) y NACSPG (NAC)
33. En relación a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), indicar cuál de las siguientes afirmaciones es verdadera:
- a) Es un órgano colegiado especializado, adscrito al Ministerio de Defensa, al que corresponde la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación civil
 - b) El presidente y los vocales de la Comisión se renovarán cada tres años
 - c) Las recomendaciones sobre seguridad que emita no supondrán en ningún caso presunción de culpa o responsabilidad en relación con un accidente, incidente grave o incidente
 - d) Puede emitir recomendaciones de seguridad únicamente tras la conclusión de la investigación
34. En relación a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), indicar cuál de las siguientes afirmaciones es la correcta:
- a) El programa ISAGO se basa en un sistema de auditorías de seguridad operacional que pretende homogeneizar los niveles de seguridad en las operaciones aéreas de todas las compañías aéreas adscritas al programa
 - b) El programa IOSA se basa en un sistema de auditorías de seguridad de las operaciones en tierra que pretende homogeneizar los niveles de seguridad de todos los proveedores de servicios de asistencia en tierra adscritos al programa
 - c) Organiza conferencias de slots, en las cuales las compañías aéreas debaten sobre la asignación de slots aeroportuarios
 - d) Tiene su sede mundial en Ginebra y cuenta con un total de 127 compañías aéreas asociadas

35. Según el Convenio de Montreal de 1999, para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, al respecto de los límites de responsabilidad del transportista:
- a) El transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad en el daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero, producido a bordo de la aeronave debido a un accidente, si dicho daño es igual o inferior a 100.000 derechos especiales de giro por pasajero
 - b) El transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad en el daño producido a bordo de la aeronave debido a un accidente, si dicho daño es igual o inferior a 100.000 dólares americanos por pasajero
 - c) En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a 2.000 derechos especiales de giro por pasajero a menos que el pasajero haya hecho al transportista, al entregarle el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino
 - d) En el transporte de carga, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a una suma de 17 dólares americanos por kilogramo, a menos que el expedidor haya hecho al transportista, al entregarle el bulto, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino
36. En el supuesto de un pasajero que toma un vuelo directo (sin escalas ni conexión) desde Las Vegas (EEUU) hasta Barcelona (España), en un transportista comunitario, según se define en el Reglamento (CE) nº 261/2004. El pasajero de dicho vuelo llega a Barcelona con un retraso de 4 horas y media respecto a la hora de llegada programada. En las citadas condiciones, en lo que respecta al Reglamento (CE) 261/2004 y a las sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que lo interpretan, el pasajero tiene derecho a:
- a) Comida y refrescos suficientes únicamente si se trata de un billete en primera clase
 - b) El reembolso del billete una vez ha llegado a Barcelona
 - c) Nada, puesto que no aplica el Reglamento (CE) nº 261/2004 en este supuesto
 - d) Una compensación de 600 euros

37. El Reglamento (CE) nº 1107/2006 sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo establece la asistencia que debe ser prestada por una compañía aérea, así como ciertas obligaciones de la misma. Según el Reglamento (CE) nº 1107/2006, la compañía aérea:
- a) Debe prestar ayuda al pasajero de movilidad reducida para desplazarse a los servicios si es preciso
 - b) Debe transportar, sin cargo alguno al pasajero de movilidad reducida, la silla de ruedas eléctrica de éste, pero podrá cobrarle por el transporte de una segunda silla de ruedas adicional a la anterior
 - c) En el caso de que la compañía reciba una notificación de necesidad de asistencia al menos cuarenta y ocho horas antes de la hora de salida del vuelo publicada, transmitirá la información en cuestión a más tardar 24 horas antes de la hora de salida del vuelo publicada a las entidades gestoras de los aeropuertos de salida
 - d) Debe poner los medios humanos y materiales para permitir a las personas con discapacidad o movilidad reducida desplazarse desde el avión hasta la sala de recogida de equipajes, pasando los controles de inmigración y aduanas
38. En relación a la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, indicar cuál de las siguientes opciones es verdadera:
- a) Respecto a la inspección de pasajeros en el aeropuerto, los carritos de bebés están exentos de ser inspeccionados
 - b) Respecto a los vehículos que accedan a zona crítica de seguridad del aeropuerto, se examinará el 50% de los mismos
 - c) Se define agente acreditado como la compañía aérea, el agente, el transitario o cualquier otra entidad que realiza los controles de seguridad de la carga o del correo
 - d) No se considera acto de interferencia ilícita la comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra

39. El Reglamento (CE) nº 847/2004 sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y países terceros, establece que:
- a) Cuando un Estado miembro celebre un acuerdo que establezca limitaciones sobre el uso de derechos de tráfico, ese Estado miembro podrá reservar hasta un tercio de dichos derechos para las compañías aéreas cuya licencia de explotación haya sido expedida por él
 - b) Cuando un Estado miembro celebre un acuerdo que establezca limitaciones sobre el número de compañías aéreas comunitarias que puedan optar a ser designadas para beneficiarse de los derechos de tráfico, ese Estado miembro podrá reservar hasta un tercio del número de dichas compañías aéreas a aquellas cuya licencia de explotación haya sido expedida por él
 - c) Ningún Estado miembro celebrará un nuevo acuerdo con un tercer país que establezca limitaciones sobre el uso de derechos de tráfico o sobre el número de compañías aéreas comunitarias que puedan optar a ser designadas para beneficiarse de los derechos de tráfico
 - d) Ningún Estado miembro celebrará un nuevo acuerdo con un tercer país que reduzca el número de compañías aéreas comunitarias que, con arreglo a los acuerdos existentes, puedan ser designadas para prestar servicios entre su territorio y dicho país, ni respecto a la totalidad del mercado del transporte aéreo entre las dos partes, ni en lo que se refiere a pares específicos de ciudades
40. Según la Comunicación de la Comisión sobre directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (2014/C 99/03):
- a) El hecho de que una medida sea otorgada directamente por el Estado o por organismos públicos o privados creados o designados por el mismo para administrar la medida resulta irrelevante para su consideración o no como ayuda estatal
 - b) El hecho de que una medida sea otorgada directamente por el Estado o por organismos públicos o privados creados o designados por el mismo para administrar la medida resulta suficiente para su consideración como ayuda estatal
 - c) La transferencia de recursos del Estado contemplada en la Comunicación se refiere únicamente a subvenciones directas, deducciones fiscales, préstamos bonificados o condiciones financieras preferentes de otro tipo
 - d) La transferencia de recursos del Estado contemplada en la Comunicación excluye, únicamente, los posibles beneficios en especie

41. EUROCONTROL es una organización que:
- a) Tiene entre sus actividades apoyar a la Comisión Europea, la EASA y las autoridades nacionales de supervisión en sus actividades regulatorias
 - b) Forma parte de la Unión Europea y su objetivo principal es conseguir niveles homogéneos de seguridad en el transporte aéreo
 - c) Tiene su base de operación en Colonia
 - d) Se encarga exclusivamente de gestionar el sistema de tasas de navegación aérea en Europa
42. El Reglamento de la Circulación aérea desarrolla en su Libro Tercero:
- a) Los procedimientos para los servicios de Navegación Aérea
 - b) Los servicios de tránsito aéreo:
 - c) El reglamento del aire
 - d) Las normas para helicópteros
43. En relación con la clasificación del espacio aéreo en la zona EUR, en espacio aéreo de clase B:
- a) Sólo se permiten vuelos IFR, todos los vuelos están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo y están separados unos de otros
 - b) Sólo se permiten vuelos VFR, todos los vuelos reciben servicio de información de vuelo, si lo solicitan
 - c) Se permiten vuelos IFR y VFR, todos los vuelos están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo y están separados unos de otros
 - d) Se permiten vuelos IFR y VFR, todos los vuelos están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo y los vuelos VFR están separados exclusivamente de los vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto a otros vuelos VFR
44. El significado de las siglas STAR, en el ámbito de la navegación aérea (Documento OACI 8168) es:
- a) Standard Time of Arrival
 - b) Standard Terminal Arrival Route
 - c) Scheduled Time of Arrival Request
 - d) Standard Arrival Requirement

45. El concepto PBN (Performance Based Navigation):
- a) Se desarrolla en el Reglamento (UE) nº 2150/2005
 - b) Representa el paso de una navegación basada en performance a una navegación basada en sensores
 - c) Contempla dos tipos de especificaciones: especificación RNP (no incluye el requisito de vigilancia y alerta autónomas de la performance a bordo) y especificación RNAV (incluye tal requisito)
 - d) Ha sido desarrollado por OACI en el Documento 9613 "Manual de Navegación Basada en la Performance"
46. Dentro de la Iniciativa de Cielo Único, el Reglamento (CE) nº 1070/2009 modifica los siguientes reglamentos con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación (señalar la respuesta que contenga todos los reglamentos modificados):
- a) El Reglamento (CE) nº 549/2004, y el Reglamento (CE) nº 550/2004
 - b) El Reglamento (CE) nº 549/2004, el Reglamento (CE) nº 550/2004 y el Reglamento (CE) nº 551/2004
 - c) El Reglamento (CE) nº 549/2004, el Reglamento (CE) nº 550/2004, el Reglamento (CE) nº 551/2004 y el Reglamento (CE) nº 552/2004
 - d) El Reglamento (CE) nº 216/2008, reglamento base de EASA (EASA BR)
47. Según el Real Decreto 1133/2010, indique cuál de los siguientes NO es un requisito necesario para ser personal AFIS:
- a) Tener 21 años cumplidos
 - b) Estar en posesión de título del bachillerato o de un título que faculte para el acceso a la universidad
 - c) Tener un nivel de idioma operacional (4) en inglés y castellano, de la escala de calificación de competencia lingüística de la OACI,
 - d) Haber superado un curso de formación inicial, teórica y práctica, impartido por un proveedor de formación AFIS certificado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea
48. En el ámbito del Servicio de Información Aeronáutica, las modificaciones de la Publicación de Información Aeronáutica temporales de larga duración (de 3 meses o más) y la información de corta duración que sea extensa o contenga gráficos se publicarán mediante:
- a) Un NOTAM
 - b) Una enmienda
 - c) Un suplemento
 - d) Una circular aeronáutica

49. ¿Cuáles son las frecuencias de modulación del localizador de un ILS?
- a) 90 MHz y 150 MHz
 - b) 90 kHz y 150 kHz
 - c) 90 Hz y 150 Hz
 - d) Oscilan entre 108 MHz y 112 MHz
50. La introducción, en las comunicaciones aeronáuticas, de la separación de 8,33 kHz entre canales responde a la necesidad de:
- a) evitar interferencias con las emisoras FM
 - b) adaptar el sistema ATM con el funcionamiento de los sistemas ADS
 - c) introducir las comunicaciones digitales en los equipos de tierra
 - d) aprovechar al máximo el espectro radioeléctrico para este uso
51. EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service):
- a) es la implantación de SBAS en Europa
 - b) tiene Master Control Centres en Alemania, Bélgica y Reino Unido
 - c) es el GLONASS europeo
 - d) es el GPS europeo
52. De acuerdo con el requisito ATCO.B.010 Habilitaciones de controlador de tránsito aéreo del Reglamento (UE) nº 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, las habilitaciones de controlador de tránsito aéreo contempladas son:
- a) – ADV – ADI – APT– APV – ACV
 - b) – ADV – ADI – APP– APS – ACP – ACS
 - c) – TWR – AIR – APT– APV – ACV
 - d) – TWR – AIR – APP– APS – ACC – TACC
53. La categoría 10 de formación para el transporte aéreo de mercancías peligrosas según el anexo 18 de OACI, corresponde a:
- a) Embaladores
 - b) Personal de explotador y del agente de servicios de escala encargados de la aceptación de mercancías peligrosas
 - c) Personal encargado de los pasajeros
 - d) Tripulación de vuelo, supervisores de carga, planificadores de carga y encargados de operaciones de vuelo/despachadores de vuelo

54. Según el Real Decreto 123/2015 por el que se regula la licencia y habilitaciones de ultraligero
- a) El piloto de ULM puede volar aeronaves sencillas con la licencia si no ha obtenido habilitaciones específicas
 - b) La licencia de ULM habilita a su titular a realizar la actividad recreativa de vuelo en ultraligero en las condiciones y conforme a las habilitaciones anotadas en las mismas
 - c) La Escuela de formación puede emitir la licencia de piloto de ULM una vez se haya superado el curso y los exámenes correspondientes
 - d) El alumno piloto puede volar solo, si porta exclusivamente el certificado médico en vigor
55. El trabajo aéreo de extinción de incendio:
- a) Es una actividad regulada por EASA e incluida en el Reglamento (UE) nº 965/2012
 - b) Las empresas que quieren realizar esta actividad deberán estar en posesión de un Certificado de Operador Especial (COE)
 - c) Se necesita que el operador declare el cumplimiento con la normativa para comenzar la actividad
 - d) Un cambio del ámbito de aplicación del Certificado no requiere reexpedir uno nuevo actualizado
56. El anexo 1 de OACI:
- a) Regula exclusivamente las licencias de profesionales de avión y helicópteros
 - b) Regula exclusivamente las licencias de pilotos de avión y helicópteros, privados y profesionales
 - c) Regula, entre otras, las licencias de controlador, piloto de avión, helicópteros, globo y planeador
 - d) Regula, entre otras, las licencias de controlador, piloto de avión, helicópteros, globo, planeador y ultraligero
57. Según el Reglamento (UE) nº 1178/2011 de personal de vuelo, la autoridad competente del FSTD:
- a) Es el Estado Miembro de EASA donde está ubicado el FSTD independientemente de la organización que lo opera
 - b) Es EASA siempre que haya 2 Estados Miembros implicados
 - c) Es EASA en todos los FSTD fuera del territorio de los Estados Miembros
 - d) Nunca es EASA dentro del territorio de un Estado Miembro

58. Según el Reglamento (UE) nº 1178/2011 relacionado con el personal de vuelo, para volar como alumno piloto:
- a) Se requiere estar en posesión de un certificado médico y es indistinta la clase del mismo
 - b) El aspirante a una licencia comercial requiere estar en posesión de un certificado médico de clase 1
 - c) El aspirante a una licencia comercial requiere estar en posesión de un certificado médico de clase 2 pero con percepción de los colores segura
 - d) El aspirante a una licencia comercial requiere estar en posesión de un certificado médico de clase 3
59. Los tripulantes de cabina de pasajeros regulados por el Reglamento (UE) nº 1178/2011 relacionado con el personal de vuelo:
- a) Necesitan un certificado de TCP y cumplir requisitos médicos según PARTE MED para poder ejercer
 - b) Una vez obtenido el certificado de TCP, este no caduca en ninguna circunstancia
 - c) Debe obtener un certificado de TCP en el Estado Miembro donde se opere su compañía aérea
 - d) Con el certificado de TCP, no se requiere formación adicional, es válido para todos lo tipo de aeronaves
60. En España, conforme al marco legal vigente, se entiende por aeródromos de uso público:
- a) Exclusivamente aquellos aeródromos que hayan sido declarados aeropuertos civiles de interés general
 - b) Los aeródromos civiles en los que se pueden realizar operaciones de transporte comercial de pasajeros, mercancías y correo, incluidos aerotaxis
 - c) Los aeródromos civiles en los que se pueden realizar operaciones de transporte comercial de pasajeros y las bases aéreas abiertas al tráfico civil
 - d) Los aeródromos civiles en los que se pueden realizar operaciones de transporte comercial de pasajeros, mercancías y correo, incluidos aerotaxis, así como los aeródromos de uso restringido en los que se lleven a cabo vuelos turísticos

61. El Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), es un documento que vincula a:
- Todos los aeropuertos de uso público en España
 - Todos los aeropuertos declarados aeropuertos civiles de interés general
 - Todos los aeropuertos de la red de Aena S.A.
 - Sólo aquellos aeropuertos de la red de Aena S.A. bajo el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) nº 139/2014
62. Se aprobará un Plan Director, conforme a lo establecido en el Real Decreto 2591/1998 para cada:
- Aeropuerto de interés general
 - Aeropuerto de uso público
 - Aeropuerto en el que se lleve a cabo transporte comercial de pasajeros
 - Aeropuerto que gestione más de 10.000 pasajeros al año o más de 850 movimientos al año relacionados con operaciones de carga
63. Las Administraciones competentes para la tramitación del planeamiento urbanístico, remitirán al Ministerio de Fomento para que éste informe con carácter preceptivo y vinculante, los instrumentos de ordenación urbanística siempre que incluyan dentro de su ámbito:
- Exclusivamente la zona de servicio aeroportuario
 - Exclusivamente los espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas legalmente establecidas
 - La zona de servicio aeroportuario o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas legalmente establecidas, no siendo preceptivas las indicaciones relativas a servidumbres a establecer
 - La zona de servicio aeroportuario o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas establecidas o a establecer
64. Conforme a la Ley 21/2013 de evaluación ambiental, se someterán en todo caso a la evaluación ambiental ordinaria los proyectos de:
- Construcción de aeródromos que tengan una pista pavimentada de más de 800 metros de longitud
 - Construcción de aeropuertos con pistas de despegue y aterrizaje de una longitud igual o superior a 2.100 metros
 - Construcción de aeródromos destinados a la prevención y extinción de incendios
 - Construcción de aeródromos destinados exclusivamente a uso sanitario y de emergencia

65. Conforme a la Ley 37/2003 del ruido, la Administración competente deberá aprobar mapas de ruido para:
- a) Cualquier aeródromo civil, independientemente de su número de movimientos
 - b) Cualquier aeropuerto civil con más de 10.000 movimientos por año
 - c) Cualquier aeropuerto civil con más de 50.000 movimientos por año
 - d) Cualquier aeródromo civil de uso público
66. Conforme a lo establecido en el Real Decreto 862/2009, se entiende como flexibilidad de uso en los aeródromos de uso público:
- a) La posibilidad de que el aeródromo utilice unas u otras calles de rodaje en función de la densidad del tráfico
 - b) La posibilidad de que el aeródromo albergue la operación de aeronaves de distinta letra de clave de referencia
 - c) La posibilidad de que, en determinados periodos de tiempo, el aeródromo opere como un aeródromo de uso restringido
 - d) La posibilidad de que el aeródromo amplíe su horario operativo sin necesidad de modificar lo publicado en la publicación de información aeronáutica (AIP)
67. De acuerdo al Reglamento (UE) nº 139/2014 que establece los requisitos relativos a los aeródromos, un Estado Miembro deberá:
- a) Designar al menos una Autoridad competente para la certificación y supervisión de los aeródromos bajo el alcance del reglamento
 - b) Designar únicamente una Autoridad competente para la certificación y supervisión de los aeródromos bajo el alcance del reglamento
 - c) Designar dos Autoridades competentes para la certificación y supervisión de los aeródromos bajo el alcance del reglamento, una para los operadores de aeródromos y otra para los proveedores de servicios de dirección de plataforma
 - d) Designar tantas Autoridades competentes para la certificación y supervisión de los aeródromos bajo el alcance del reglamento, como operadores de aeródromo presten sus servicios en el Estado Miembro

68. De acuerdo al Reglamento (UE) nº 139/2014 que establece los requisitos relativos a los aeródromos, NO formarán parte de las Bases de Certificación:
- a) Las especificaciones de certificación (CS) aplicables al diseño y el tipo de operación del aeródromo
 - b) Las especificaciones de certificación (CS) para las que la autoridad competente haya aceptado un nivel de seguridad equivalente
 - c) Las condiciones especiales prescritas por la autoridad competente
 - d) Las desviaciones de las especificaciones de certificación (CS), aceptadas por la autoridad competente conforme al Artículo 7 de dicho reglamento
69. De acuerdo al Reglamento (UE) nº 139/2014 que establece los requisitos relativos a los aeródromos, un cambio en un aeródromo certificado que afecte a los términos del certificado deberá:
- a) Ser aprobado por la Autoridad Competente exclusivamente si afecta a los equipos críticos para la seguridad del aeródromo
 - b) Ser aprobado por la Autoridad Competente exclusivamente si afecta a las Bases de Certificación
 - c) Ser aprobado previamente a su entrada en funcionamiento por la Autoridad Competente
 - d) Ser aprobado por la Autoridad Competente exclusivamente si afecta a las dimensiones de la pista de vuelos o las calles de rodaje
70. El objetivo principal de las Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (Runway End Safety Areas, RESA) es:
- a) Proveer al operador aéreo de una mayor distancia disponible para el despegue
 - b) Minimizar los riesgos de sufrir daños de una aeronave y sus ocupantes para los casos en los que se produzca un aterrizaje corto o una salida por extremo de pista
 - c) Incrementar la longitud de pista para permitir la operación de aeronaves más pesadas
 - d) Dotar a la infraestructura aeroportuaria de zonas donde las aeronaves puedan realizar el viraje, cuando no haya una calle de rodaje paralela hasta la cabecera de la pista

71. Cuál de los siguientes NO es un objetivo de seguridad de una franja de pista:
- a) Proteger el sobrevuelo de las aeronaves durante la fase intermedia de la aproximación
 - b) Permitir el acceso a los vehículos de salvamento y extinción de incendios en caso de accidente de una aeronave
 - c) Reducir el riesgo de sufrir daños de una aeronave que accidentalmente se salga de la pista
 - d) Proteger el sobrevuelo de una aeronave durante las maniobras de aterrizaje o despegue
72. De acuerdo a las Especificaciones de Certificación (CS) emitidas por EASA para el diseño de aeródromos, una calle de salida rápida:
- a) Deberá tener un radio de viraje en su intersección con la pista lo menor posible para poder facilitar la salida a una velocidad elevada
 - b) Deberá diseñarse con un ángulo de intersección con la pista que esté entre comprendido entre 75º y 85º
 - c) Deberá incluir un tramo recto, después de la curva de viraje, de longitud suficiente para que una aeronave que esté saliendo pueda detenerse completamente con un margen suficiente a la intersección con la calle de rodaje
 - d) Deberá proveerse únicamente en los aeródromos cuyo número de clave de referencia sea 3 o 4
73. Conforme al Reglamento (UE) nº 139/2014 que establece los requisitos relativos a los aeródromos, un operador de aeropuerto debe disponer de un procedimiento de operaciones en condiciones de baja visibilidad siempre que:
- a) Lleve a cabo operaciones nocturnas
 - b) Tenga implantadas aproximaciones instrumentales de precisión Categoría I estándar
 - c) Tenga implantadas aproximaciones instrumentales de precisión Categoría II o Categoría III
 - d) Lleve a cabo despegues con un alcance visual en pista superior a 400 metros

74. El Plan de Emergencia de un aeródromo certificado de acuerdo al Reglamento (UE) nº 139/2014, deberá incluir:
- a) Una relación de los tipos de emergencia para los que está diseñado el plan, excluyendo las emergencias que tienen que ver con catástrofes naturales, amenazas de bomba y emergencias de salud pública, al no tratarse de emergencias de naturaleza aeronáutica
 - b) Un mapa con su correspondiente retícula, del aeródromo y sus alrededores, hasta una distancia no menor de 80 kilómetros en torno al aeródromo
 - c) La responsabilidad y el rol de cada organismo que interviene en la atención a la emergencia
 - d) Una relación de los organismos intervinientes en la emergencia, sin especificar las responsabilidades y el rol de cada una de ellas, para no incurrir en un conflicto competencial con los servicios de protección civil de las Comunidades Autónomas
75. En relación con el Registro de Matrícula de Aeronaves (RMA) y la normativa por la que se rige, indique cuál de las siguientes afirmaciones NO es correcta:
- a) Está regulado en el Capítulo V de la LNA 48/1960 y está desarrollado por el Reglamento de RMA, aprobado por el Decreto 416/69, modificado posteriormente para adaptar nuestra legislación a las exigencias de la UE
 - b) Las marcas de nacionalidad de una aeronave española son ES-XXX, siendo "XXX" una combinación de letras en orden alfabético creciente
 - c) Es un registro administrativo y público, destinado a la asignación de las marcas de nacionalidad y matrícula y a la inscripción de las titularidades y otras vicisitudes a lo largo de la vida registral de cada aeronave (cambios de propiedad, arrendamiento y subarrendamiento, embargos, hipotecas, etc.)
 - d) Su sede está ubicada en la de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)
76. El Anexo 8 de OACI:
- a) Recoge las directrices de OACI sobre "aeronavegabilidad, operaciones aéreas y seguridad operacional"
 - b) Consta de cuatro partes (Parte I a Parte IV) y recoge las directrices de OACI sobre "aeronavegabilidad inicial y continuada" relativas a todo tipo de aeronaves
 - c) Consta de siete partes (Parte I a Parte VII); estando las Partes VI y VII dedicadas a las directrices de OACI sobre "aeronavegabilidad inicial y continuada" relativas a motores y hélices, respectivamente
 - d) Recoge las directrices de OACI sobre "aeronavegabilidad inicial y continuada" solo para aeronaves grandes (MTOW > 5.700 Kg) y aeronaves complejas

77. A partir de la creación de EASA y la entrada en vigor del Reglamento (UE) nº 748/2012 (Parte 21), una directiva de aeronavegabilidad debe ser emitida por:
- a) La organización de diseño (DOA) de la aeronave, motor, producto o componente que pone en riesgo el nivel de seguridad
 - b) La organización de producción (POA) de la aeronave, motor, producto o componente que pone en riesgo el nivel de seguridad
 - c) Por EASA, en cualquier caso
 - d) La autoridad de aviación designada por el Estado miembro de la organización de diseño (DOA) titular del certificado de tipo
78. En relación a los “permisos de vuelo”, el Reglamento (UE) nº 748/2012 (Parte 21) indica que:
- a) La autorización del permiso de vuelo es responsabilidad de EASA
 - b) La autorización del permiso de vuelo es responsabilidad de la autoridad designada por el Estado miembro de matrícula y, en los casos aprobados por ésta, también de las organizaciones CAMO+ que cuenten con ese privilegio
 - c) Independientemente del ente responsable de la autorización de vuelo, la aprobación de las “condiciones específicas de vuelo” corresponde siempre a EASA
 - d) Independientemente del ente responsable de la autorización de vuelo, la aprobación de las “condiciones específicas de vuelo” corresponde siempre a la autoridad designada por el Estado de matrícula
79. De acuerdo a la Parte M del Reglamento (UE) nº 1321/2014, una aeronave “compleja” deberá estar controlada por una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO):
- a) En cualquier caso, independientemente del tipo de operación que realice
 - b) Únicamente si la aeronave realiza operaciones de transporte aéreo comercial
 - c) Únicamente si la aeronave realiza operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros
 - d) No es obligatorio; pero si el propietario opta por gestionar directamente su aeronave, está obligado a comunicarlo a la autoridad aeronáutica del Estado de matrícula

80. Para una organización de mantenimiento aprobada de acuerdo a la Parte-145, Anexo II del Reglamento (UE) nº 1321/2014, puede afirmarse que:
- a) Si su alcance incluye “mantenimiento base” en una determinada flota, se asume que puede también realizar “mantenimiento línea” en esa misma flota
 - b) Su alcance queda definido a través del formato de aprobación otorgado por la autoridad aeronáutica del Estado miembro (Formato 3), junto con las especificaciones detalladas en su manual de organización MOE (capítulo 19)
 - c) Siempre que el alcance incluya aeronaves complejas, independientemente que sea para mantenimiento base o línea, debe disponer de un certificador categoría C
 - d) La capacidad certificadora que otorga la categoría B1 incluye las capacidades de la categoría B2
81. En relación a las licencias de mecánicos (LMA), la Parte-66 (Anexo III del Reglamento (UE) nº 1321/2014) indica que:
- a) Tienen una validez de 5 años desde su última emisión por parte de la autoridad aeronáutica del Estado miembro
 - b) Tienen una validez indefinida, siempre que el titular pueda demostrar experiencia en los últimos 3 años en todos los alcances (“ratings”) que indica su licencia
 - c) El solicitante de una licencia de mantenimiento aeronáutico (LMA) debe ser mayor de 21 años
 - d) La autoridad aeronáutica del Estado miembro que emite las licencias (LMA) está obligada a mantener todos los registros sobre cada licencia por tiempo indefinido, hasta la jubilación del titular
82. En relación al contenido de las especificaciones de certificación EASA, indique la afirmación correcta:
- a) Las especificaciones para aviones acrobáticos se recogen en la CS-22
 - b) Las especificaciones para helicópteros grandes se recogen en la CS-27
 - c) Las especificaciones para aviones pequeños se recogen en la CS-25
 - d) Las especificaciones sobre ruido de aeronaves se recogen en la CS-36

83. Una aeronave grande (tipo Airbus A320 o similar), dispone de tres sistemas hidráulicos. De las afirmaciones siguientes, indicar cuál NO es correcta:
- a) Hay dos sistemas completamente redundantes e independientes, obteniendo la presión cada uno de un motor, mediante sendas bombas mecánicas
 - b) El tercer sistema (de emergencia) obtiene presión de una bomba eléctrica (y de la RAT en caso de fallo) y alimenta sólo a los sistemas críticos requeridos para la gestión de la aeronave
 - c) En el caso de aeronaves “fly-by-wire” (p.ej.: A320), los mandos de vuelo son completamente eléctricos y no interaccionan con los sistemas hidráulicos
 - d) Uno de los sistemas redundantes está dotado también de bomba eléctrica y puede ser accionado en tierra, sin necesidad de arrancar motores
84. Actualmente la navegación aérea por satélite permite:
- a) Que la señal GNSS “aumentada” por una estación terrestre (sistema GBAS) se pueda utilizar para realizar aterrizajes de precisión equivalente a la CAT II/III de los sistemas ILS/MLS
 - b) Utilizar sistemas de “aumentación” basados en satélites (sistema SBAS), consiguiendo estándares de precisión equivalentes a RNP 01 en cualquier fase del vuelo
 - c) Utilizar la señal GNSS como sistema primario de navegación en cualquier zona con suficiente cobertura satelital
 - d) Prescindir de las radioayudas terrestres para la navegación (VOR, DME) en cualquier espacio aéreo con señal GNSS
85. Los organismos públicos supervisores y organismos públicos que se integran en el Programa Estatal de Seguridad, y que se especifican en los puntos 1 y 2 del artículo 3 del Real Decreto 995/2013 de 13 de diciembre, son:
- a) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la Dirección General de Aviación Civil, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y los proveedores civiles de servicios de navegación aérea
 - b) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y el Estado Mayor del Ejército del Aire, la Dirección General de Aviación Civil y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil
 - c) Los gestores de aeródromos civiles de uso público certificados o verificados y El proveedor militar de servicios de tránsito aéreo para la aviación civil
 - d) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la Dirección General de Aviación Civil, el Estado Mayor del Ejército del Aire y los gestores de aeródromos civiles de uso público certificados o verificados

86. En relación con notificación de sucesos de aviación civil, y de acuerdo al Reglamento (UE) nº 376/2014, señale la afirmación correcta:
- a) Las únicas personas físicas que deben notificar los sucesos de forma obligatoria son los comandantes de aeronaves matriculadas en un Estado miembro o aeronaves matriculadas fuera de la Unión, pero utilizadas por un operador para el que un Estado miembro garantiza la supervisión de las operaciones o por un operador establecido en la Unión
 - b) Las personas físicas obligadas a notificar, deberán notificar siempre los sucesos mediante el sistema creado por el Estado miembro
 - c) Las personas físicas obligadas a notificar, notificarán los sucesos en un plazo de 72 horas desde el momento en que hayan tenido conocimiento del suceso, a menos que se lo impidan circunstancias excepcionales
 - d) Cada Estado miembro establecerá un sistema de notificación obligatoria para facilitar la recogida de datos de sucesos y podrá decidir si quiere establecer un sistema de notificación voluntaria para complementar la información del sistema obligatorio
87. El objetivo de las investigaciones de seguridad debe ser la prevención de futuros:
- a) Accidentes e incidentes, sin determinar culpabilidades o responsabilidades
 - b) Accidentes e incidentes, determinando de forma clara culpabilidades o responsabilidades
 - c) Accidentes, determinando de forma clara culpabilidades o responsabilidades
La prevención de futuros incidentes no es objetivo de las investigaciones de seguridad sino únicamente de los sistemas de notificación de sucesos
 - d) Accidentes, sin determinar culpabilidades o responsabilidades
La prevención de futuros incidentes no es objetivo de las investigaciones de seguridad sino únicamente de los sistemas de notificación de sucesos
88. Durante los tres últimos años (2015-2017), los aeropuertos españoles que han soportado un volumen mayor de pasajeros son:
- a) Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma De Mallorca
 - b) Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Málaga
 - c) Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Gran Canaria
 - d) Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Alicante

89. Según el Real Decreto 1678/2011, el órgano competente para iniciar un procedimiento de asignación de derechos de tráfico es:
- a) la Agencia Estatal de Seguridad Aérea
 - b) la Dirección General de Aviación Civil
 - c) Aena SME, S.A.
 - d) Enaire
90. Según el Reglamento (CE) nº 1008/2008, ¿cuál de las siguientes condiciones para que la autoridad competente para la concesión de licencias de un Estado miembro conceda una licencia de explotación a una empresa es errónea?
- a) que la empresa tenga su centro de actividad principal en dicho Estado miembro
 - b) que la empresa tenga a su disposición una o más aeronaves en propiedad o mediante acuerdo de arrendamiento, ya sea con tripulación o sin ella
 - c) 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) más del 50% de la propiedad de la compañía, así como su control efectivo, recaigan en los Estados miembros o sus nacionales, salvo que se disponga otra cosa en acuerdos celebrados con terceros países en los que la Comunidad sea parte
91. Según la Circular Aeronáutica 3/2006, se entiende por “dry lease out”:
- a) el arrendamiento de aeronaves con tripulación pertenecientes a otras compañías aéreas españolas o de otros Estados
 - b) el arrendamiento de aeronaves españolas con tripulación a compañías aéreas de otros Estados
 - c) el arrendamiento de aeronaves sin tripulación pertenecientes a otras compañías aéreas españolas o de otros Estados
 - d) el arrendamiento de aeronaves españolas sin tripulación a compañías aéreas de otros Estados

92. El porcentaje de bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros residentes no peninsulares legalmente establecido es entre las Comunidades Autónomas de Canarias e Illes Balears y las Ciudades de Ceuta y Melilla, respectivamente, y el resto del territorio nacional es del X% de la tarifa bonificable por cada trayecto directo de ida o de ida y vuelta, y en los viajes interinsulares será del Y% de dicha cuantía, siendo:
- a) X= 75%, Y=50%
 - b) X= 50%, Y=50%
 - c) X= 75%, Y=75%
 - d) X= 50%, Y=75%
93. En relación al sistema de gestión en operadores de transporte aéreo comercial, según se define en el ORO.GEN.200 del Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión, el operador establecerá, aplicará y mantendrá un sistema de gestión que abarcará:
- a) una función de control de la conformidad del operador con los requisitos correspondientes
 - b) líneas de responsabilidad claramente definidas en toda la organización, incluida una responsabilidad de seguridad directa del responsable de entrenamiento de tripulaciones
 - c) una descripción de los principios y filosofías generales del operador en materia de seguridad (los procedimientos específicos de seguridad)
 - d) la determinación de los peligros para la seguridad aérea derivados de las actividades del operador, su evaluación y la gestión de los riesgos asociados, pero sin incluir la adopción de medidas para mitigar los riesgos y verificar su eficacia
94. En las operaciones en espacio aéreo con separación mínima vertical reducida (RVSM), según se definen en el Reglamento (UE) nº 965/2012:
- a) No se requiere de aprobación previa por parte de la autoridad competente
 - b) Se requiere de aprobación previa por parte de la autoridad competente y sólo se utilizará en el espacio aéreo designado donde se aplique una separación vertical mínima reducida de 300 m (1.000 pies) entre el nivel de vuelo FL 270 y el FL 420
 - c) El operador debe establecer procedimientos operativos que especifiquen procedimientos previos a la entrada en el espacio aéreo RVSM
 - d) El operador informará de las incidencias registradas o comunicadas en relación con errores de mantenimiento de altitud igual o mayor que un error vertical total (TVE) de ± 45 m (± 150 pies)

95. En las operaciones de alcance extendido con aviones bimotores (ETOPS), según se definen en el Reglamento (UE) nº 965/2012, para obtener dicha aprobación de la autoridad competente, indicar cuál de las siguientes afirmaciones es falsa:
- a) El operador proporcionará pruebas de que tanto su organización como su experiencia son apropiadas para apoyar la operación prevista
 - b) El operador proporcionará pruebas de que se ha establecido un programa de formación para los miembros de la tripulación de vuelo, y éstos están debidamente cualificados para llevar a cabo las operaciones previstas
 - c) El operador proporcionará pruebas de que su organización es apropiada para apoyar la operación prevista, no siendo obligatorias las pruebas respecto a su experiencia, pero sí recomendables
 - d) El operador proporcionará pruebas de que se ha establecido un programa de formación para el personal de operaciones, distinto de la tripulación de vuelo, que participa en estas operaciones, y éstos están debidamente cualificados para llevar a cabo las operaciones previstas
96. Según el requisito ORO.MLR.115 Registros, los registros de las auditorías realizadas por la función de control de conformidad de un operador, se conservarán durante al menos:
- a) 3 años
 - b) 5 años
 - c) 15 meses
 - d) Sólo es necesario conservar los registros de las dos últimas auditorías realizadas
97. La gestión del riesgo de fatiga (FRM) en tripulaciones, debe estar incluida en el sistema de gestión y deberá estar descrita en el manual de operaciones. Según el requisito ORO.FTL.120, donde se describe su contenido, NO será necesario que incluya:
- a) una descripción de la filosofía y de los principios generales del operador con respecto a la gestión del riesgo de fatiga, designados como la política FRM
 - b) un procedimiento específico para la gestión de riesgos asociada al entrenamiento periódico
 - c) un proceso de determinación de peligros y evaluación de riesgos que permita gestionar de forma continua los riesgos operacionales del operador derivados de la fatiga de los miembros de la tripulación
 - d) procesos de promoción de la gestión del riesgo de fatiga

98. Según el Reglamento (UE) nº 965/2012, durante una inspección en rampa realizada de acuerdo a los requisitos ARO.RAMP, cuál de los siguientes elementos NO es necesario verificar por el inspector:
- La licencia de la tripulación de vuelo
 - El certificado de aeronavegabilidad de la aeronave
 - El estado de los cinturones de seguridad
 - Los registros de entrenamiento periódico de la tripulación
99. Según el Real Decreto 632/2013 de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares, la compañía aérea debe:
- Facilitar la visita al lugar del accidente a las víctimas del accidente y sus familiares, cuando lo permitan las labores de investigación técnica de seguridad y judicial que se desarrollen en dicho lugar
 - Realizar un simulacro de asistencia a víctimas con una periodicidad semestral
 - Cubrir los gastos de abogados en caso de litigio judicial a los familiares de víctimas mortales del accidente durante un período de 3 años
 - Activar las salas del aeropuerto de salida y llegada del vuelo siniestrado para la recepción de familiares
100. Según la parte pública del Programa Nacional de Seguridad, en un aeropuerto, una persona que no sea pasajero, tiene prohibido totalmente en todos los supuestos llevar consigo a zona restringida de seguridad:
- Un taladro
 - Un martillo
 - Una sierra eléctrica portátil
 - Una pistola de juguete