Región de Murcia

# CUESTIONARIO DE PREGUNTAS

# CUERPO SUPERIOR FACULTATIVO, ESCALA TÉCNICA SUPERIOR, OPCIÓN INGENIERÍA AERONÁUTICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA REGIONAL

## ESTABILIZACIÓN DE EMPLEO TEMPORAL (Código AFT10C18-3)

## EJERCICIO ÚNICO

**FECHA 19/10/2023**

*ORDEN DE 9 DE MARZO DE 2019, POR LA QUE SE CONVOCAN PRUEBAS SELECTIVAS PARA CUBRIR 1 PLAZA DEL CUERPO SUPERIOR FACULTATIVO, ESCALA TÉCNICA SUPERIOR, OPCIÓN INGENIERÍA AERONÁUTICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA REGIONAL, (CÓDIGO AFT10C18-3).*

## CUESTIONES

| | |
|---|---|
| 1. | **El artículo 14 de la Constitución de 1978 vigente establece que "los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social". Si se vulnera este derecho, conforme al artículo 53 de la misma Constitución:** |

a) Cabe recurso de inconstitucionalidad ante el Tribunal Constitucional.

b) Cabe cuestión de inconstitucionalidad ante el Tribunal Constitucional.

c) Cabe acudir a los Tribunales ordinarios a través de un procedimiento basado en los principios de preferencia y sumariedad, así como recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional.

d) No cabe recurso de amparo ni procedimiento sumario y preferente porque el artículo 14 está fuera de la Sección primera del Capítulo segundo que recoge los derechos fundamentales y libertades públicas.

| | |
|---|---|
| 2. | **Conforme a la Ley 7/2004, de 28 de diciembre, de Organización y Régimen Jurídico de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, quién NO es un integrante de una mesa de contratación de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia:** |

a) Un representante de la Intervención General de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

b) Un asesor jurídico del Servicio Jurídico de la Vicesecretaría de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

c) El Secretario general de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, o persona en quien delegue.

d) Un asesor jurídico de la Dirección de los Servicios Jurídicos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

| | |
|---|---|
| 3. | **¿Qué diferencia hay entre sistemas de selección de puestos de trabajo y procedimientos de provisión en la normativa de Función Pública?** |

a) No hay diferencia, son sinónimos.

b) Que en los primeros cabe seleccionar funcionarios de libre designación y no en los segundos.

c) Que en los primeros se accede a la condición de funcionario y en los segundos, ésta ya se posee.

d) Que la primera permite la movilidad territorial de los funcionarios.

| | |
|---|---|
| 4. | **El grado personal de un funcionario que se le asigna, según establece la disposición adicional novena del 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, en su condición de mínimos, sirve, entre otras cosas, para:** |

a) Marcar el inicio de la carrera profesional de los funcionarios y posibilitar su ascenso.

b) Identificarlo según Cuerpo, Escala y Opción.

c) Determinar su situación administrativa.

d) Establecer sus permisos y licencias.

| | |
|---|---|
| 5. | **Según el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, ¿cuál de los siguientes principios de la actividad administrativa se encuentra entre los de organización?:** |

a) Eficacia en el cumplimiento de los objetivos fijados.

b) Desconcentración funcional y territorial.

c) Responsabilidad por la gestión pública.

d) Eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos.

| | |
|---|---|
| 6. | **De conformidad con lo establecido para el cómputo de los plazos en el artículo 30 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, cuando un plazo se señale por días, se entiende que:** |

a) Se contarán las horas del día y por una duración no superior a 24 horas.

b) Son naturales.

c) Son hábiles, excluyéndose del cómputo los domingos y festivos.

d) Son hábiles, excluyéndose del cómputo los sábados, domingos y festivos.

| | |
|---|---|
| 7. | **Según el Decreto Legislativo 1/1999, de 2 de diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Hacienda de la Región de Murcia la agrupación de los créditos en Secciones y Servicios presupuestarios corresponde a la clasificación:** |

a) Funcional.

b) Orgánica.

c) Contable.

d) Económica.

| | |
|---|---|
| 8. | **En el caso de que un interesado en un procedimiento administrativo interpone frente al acto administrativo que lo resuelve, un recurso administrativo en el que solicita la suspensión de la ejecución del acto impugnado y transcurre un mes desde que la solicitud de suspensión tuvo entrada en el registro electrónico de la Administración competente sin que el órgano que deba resolver el recurso haya dictado y notificado su resolución expresa, ello implica que:** |

a) La interposición del recurso administrativo no suspenderá la ejecución del acto impugnado.

b) La ejecución del acto impugnado se entenderá suspendida automáticamente.

c) Sólo cabe la suspensión si ésta se basa en que la ejecución pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación y ésta se fundamenta en las causas de nulidad de pleno derecho previstas en el artículo 47.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

d) Cuando se haya prestado caución o garantía, será efectiva la suspensión.

| | |
|---|---|
| 9. | **Transcurrido el plazo para resolver un procedimiento administrativo, por paralización no imputable al interesado, que provoca la declaración de caducidad del mismo, esta situación conlleva lo siguiente:** |

a) Impide que se pueda iniciar un nuevo procedimiento.

b) Se pueda reiniciar un nuevo procedimiento, siempre que no hayan prescrito las acciones de la Administración.

c) La caducidad ha producido por sí la prescripción de las acciones de la Administración.

d) El procedimiento caducado interrumpe el plazo de prescripción de las acciones de la Administración.

| | |
|---|---|
| 10. | **En el supuesto de que se declare la urgente ocupación de los bienes afectados por la expropiación a que dé lugar la realización de una obra pública, la ocupación de los bienes se producirá:** |

a) Una vez efectuada la publicación y notificación del acuerdo de necesidad de ocupación.

b) Después del levantamiento de las actas previas a la ocupación, la Administración procederá a ésta con carácter inmediato.

c) Tras el abono o consignación del depósito previo, la Administración procederá a la ocupación inmediata de los bienes de que se trate.

d) Después de la fijación del justiprecio por el Jurado de Expropiación.

| | |
|---|---|
| **11.** | **Durante la tramitación de un procedimiento sancionador, ¿es posible que el órgano competente para resolver considere que la infracción reviste mayor gravedad que la determinada en la propuesta de resolución?:** |

a) No, porque se infringiría el principio acusatorio.

b) No, porque se encuentra vinculado a la propuesta de resolución en la que se determina la calificación jurídica de los hechos y se determina la infracción.

c) Sí, siempre que se le notifique al inculpado para que presente alegaciones.

d) No, porque los hechos no se considerarían probados en el procedimiento.

| | |
|---|---|
| **12.** | **Los contratos que celebren los poderes adjudicadores, a excepción de los contratos menores y los contratos basados en un acuerdo marco así como los contratos específicos en el marco de un sistema dinámico de adquisición a los que se refiere el apartado 3 del artículo 36 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, se perfeccionan con su:** |

a) Propuesta de adjudicación.

b) Adjudicación.

c) Formalización.

d) Escritura pública.

| | |
|---|---|
| **13.** | **El régimen de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas está constituido como:** |

a) Responsabilidad objetiva y directa.

b) Responsabilidad subjetiva.

c) Responsabilidad indirecta.

d) Responsabilidad solidaria.

| | |
|---|---|
| **14.** | **En relación con las organizaciones, ¿cuál de estas afirmaciones es FALSA?:** |

a) La Administración no es propiamente una organización porque el sistema de acceso no es libre sino que está regido por un procedimiento.

b) Los ciudadanos obtienen una gran parte de sus satisfacciones materiales, sociales y culturales de las organizaciones.

c) Las organizaciones están compuestas de individuos o grupos, con vistas a conseguir ciertos fines y objetivos, por medio de funciones diferenciales que se procura que estén racionalmente coordinadas y dirigidas y con una cierta continuidad a través del tiempo.

d) Son organizaciones las empresas, los hospitales, las escuelas, las prisiones, las universidades, los sindicatos, los partidos políticos y otras muchas instituciones sociales.

| | |
|---|---|
| **15.** | **Cuál es el departamento de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia competente en participar en el desarrollo de programas de calidad de los diferentes órganos o unidades de la Administración Regional y en su evaluación:** |

a) La Secretaría General de la Consejería competente en materia de Arquitectura y gestión de calidad de la edificación.

b) El instituto Nacional de Administraciones Públicas (INAP).

c) El servicio de Calidad educativa de la Consejería competente en Educación.

d) La Inspección General de los Servicios.

| | |
|---|---|
| **16.** | **Cuál de los siguientes protocolos se utiliza para la transferencia de correo electrónico:** |

a) FTP.

b) HTTP.

c) SMTP.

d) TCP.

| | |
|---|---|
| **17.** | **Según la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, ¿a qué órgano le corresponde la función de vigilancia y control de la normativa sobre prevención de riesgos laborales?:** |

a) Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

b) Instituto de Seguridad y Salud Laboral.

c) Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

d) Instituto de Seguridad y Salud Laboral y a la Inspección de Trabajo y Seguridad social.

| | |
|---|---|
| **18.** | **¿Qué es la "brecha salarial de género"?:** |

a) La menor cantidad retributiva que una mujer recibe de la entidad que la emplea por realizar su trabajo.

b) La inferior remuneración que una mujer recibe por realizar un trabajo considerando sólo sus ingresos brutos.

c) La inferior remuneración que una mujer recibe por realizar un trabajo incluyendo impuestos y seguros sociales.

d) La diferencia entre la mediana de los ingresos de los hombres y de las mujeres en relación con la mediana de los ingresos de los hombres.

| | |
|---|---|
| **19.** | **El concepto de "datos abiertos" ¿en qué ley se define?:** |

a) Ley 37/2007, de 16 de noviembre, sobre reutilización de la información del sector público.

b) Ley 12/2014, de 16 de diciembre, de Transparencia y Participación Ciudadana de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

c) Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

d) Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

| | |
|---|---|
| **20.** | **Los destinatarios de la Red SARA (Sistemas de Aplicaciones y Redes para las Administraciones) son:** |

a) Sólo la Administración General del Estado.

b) Solo la Administración de Justicia.

c) Sólo las Comunidades Autónomas.

d) Cualquier Administración Pública.

| | |
|---|---|
| **21.** | **¿Cuál es la misión de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)?:** |

a) La misión de IATA es representar, liderar y servir a la industria de las aerolíneas y aeropuertos.

b) La misión de IATA es representar y salvaguardar la industria de las aerolíneas y sus usuarios.

c) La misión de IATA es representar, liderar y servir a la industria de las aerolíneas.

d) La misión de IATA es representar, liderar y servir a la industria del transporte aéreo en general.

| | |
|---|---|
| **22.** | **El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) se estructura en un preámbulo, cuatro partes y unos anexos. ¿Cuáles son esas cuatro partes?:** |

a) Transporte Aéreo Internacional, Aviación civil, Navegación Aérea y OACI.

b) Navegación Aérea, OACI, Transporte Aéreo Internacional y Disposiciones Finales.

c) Aviación Civil, Navegación Aérea, OACI y Disposiciones Finales.

d) OACI, Transporte Aéreo Internacional, Disposiciones Adicionales y Disposiciones Finales.

| | |
|---|---|
| **23.** | **En el Reglamento (CE) 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad se define «fletes aéreos» como:** |

a) Los precios expresados en euros o en moneda local que se deban pagar a las compañías aéreas o a sus agentes u otros vendedores de billetes por el transporte de pasajeros en los servicios aéreos y las condiciones de aplicación de dichos precios.

b) Los precios expresados en euros o en moneda local que se deban pagar en concepto de transporte de carga y las condiciones de aplicación de dichos precios, incluidas la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares.

c) El número de asientos o la carga útil ofrecidos al público en un servicio aéreo regular durante un período determinado.

d) Una relación detallada de los ingresos y gastos de una compañía aérea, que incluya un desglose entre las actividades relacionadas con el transporte aéreo y las demás.

| | |
|---|---|
| **24.** | **En el caso de España, se ha designado, con la salvedad de los servicios meteorológicos de apoyo a la navegación aérea, como Autoridad Nacional de Supervisión para los servicios de navegación aérea a:** |

a) Autoridad Nacional de Supervisión de Servicios Meteorológicos de apoyo a la navegación aérea (ANSMET).

b) Subsecretaría del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

c) EUROCONTROL.

d) Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

| | |
|---|---|
| **25.** | **Es un órgano ejecutivo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea:** |

a) La Dirección de Seguridad de Aeronaves.

b) La Secretaría General.

c) La Dirección.

d) La Sección de Aeropuertos.

| | |
|---|---|
| **26.** | **Dentro del objeto del Reglamento (UE) 996/2010 de 20 de octubre, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil, NO se encuentra:** |

a) Crear una red europea de autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad en la aviación civil.

b) Establecer normas relativas a la disponibilidad de información en tiempo oportuno, relativa a todas las personas y a todos los productos peligrosos que se encuentren a bordo de una aeronave involucrada en un accidente.

c) Mejorar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares.

d) Prevenir accidentes e incidentes futuros, determinando culpabilidades y responsabilidades.

| | |
|---|---|
| **27.** | **Sobre la CEANITA, ¿cuál de las siguientes afirmaciones es cierta?:** |

a) Presta asesoramiento y colaboración a AESA y al Estado Mayor del Ejército del Aire.

b) CEANITA quedó disuelta mediante el Real Decreto 1088/2020, de 9 de diciembre. El funcionamiento de CEANITA quedó integrado en el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil (PESO).

c) Colabora sólo con organismos y entidades nacionales, en el ámbito de su actuación.

d) Analiza y evalúa todos los sucesos recibidos a través del Sistema de Notificación de Sucesos (SNS).

| | |
|---|---|
| **28.** | **La iniciativa del cielo único europeo tiene por objeto aumentar la eficiencia de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea mediante la reducción de la fragmentación del espacio aéreo europeo. Por su propia naturaleza, esta iniciativa en marcha es:** |

a) Exclusiva del espacio Schengen.

b) Paneuropea y está abierta a los países vecinos.

c) Paneuropea exclusivamente.

d) Ninguna de las anteriores.

| | |
|---|---|
| **29.** | **De conformidad con Ley 209/1964, de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación Aérea, el Comandante de aeronave que, a sabiendas, emprenda vuelo con exceso de peso, o con mala distribución de la carga que pueda poner en grave riesgo la seguridad de la aeronave, será castigado con la siguiente pena:** |

a) Pena de suspensión del título aeronáutico o pena de arresto mayor.

b) Pena de suspensión del título aeronáutico o prisión menor.

c) Pena de pérdida del título aeronáutico.

d) Pena de pérdida del título aeronáutico o prisión menor.

| | |
|---|---|
| **30.** | **Además de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), ¿cuál de los siguientes organismos públicos se integra en el Programa Estatal de Seguridad Operacional del Estado Español? (Señala la respuesta INCORRECTA):** |

a) Comisión Nacional de Seguridad Aérea.

b) Dirección General de Aviación Civil.

c) Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

d) El Estado Mayor del Ejército del Aire del Ministerio de Defensa.

| | |
|---|---|
| **31.** | **De acuerdo con el Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, las zonas de espacio aéreo de uso obligatorio de transpondedor, TMZ, la autoridad competente parta aprobarlas en España es:** |

a) CIDEFO (actualmente CIDETMA).

b) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

c) El Ministerio de Fomento (actualmente MITMA).

d) La Dirección General de Aviación Civil (DGAC).

| | |
|---|---|
| **32.** | **En relación con el certificado de tipo es cierto que:** |

a) Lo solicita a EASA la organización de producción adjuntando los planos y documentación técnica, y mantendrá su validez durante cinco años en el caso de aeronaves y aerogiros grandes.

b) La trasferencia del certificado de un titular sólo podrá realizarse a otro titular cuando sea capaz de asumir las obligaciones y haya demostrado su capacidad ante EASA.

c) Los cambios en el certificado de tipo, ya sean mayores o menores, únicamente los podrá solicitar a EASA el titular del mismo.

d) Los cambios en el certificado de tipo, ya sean mayores o menores, únicamente los podrá aprobar EASA.

| | |
|---|---|
| 33. | **Según los artículos 59 y 60 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en referencia al comandante de la aeronave ¿cuál de estas afirmaciones es FALSA?:** |

a) Es el responsable de los equipajes durante el vuelo.

b) Es designado por el operador.

c) Es el responsable de la aeronave en todo momento.

d) Es el responsable de la aeronave y de lo que contiene durante el vuelo aunque no asuma su pilotaje material.

| | |
|---|---|
| 34. | **Según el artículo 150 de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, las aeronaves de transporte privado de empresas, las de escuelas de aviación, las dedicadas a trabajos técnicos y las de turismo y deportivas:** |

a) No podrán utilizar terrenos diferentes de los aeródromos oficialmente abiertos al tráfico.

b) Podrán utilizar terrenos diferentes de los aeródromos oficialmente abiertos al tráfico, previa autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

c) Podrán utilizar terrenos diferentes de los aeródromos oficialmente abiertos al tráfico, siempre que las condiciones meteorológicas lo permitan.

d) Podrán utilizar terrenos diferentes de los aeródromos oficialmente abiertos al tráfico, siempre que la operación pueda realizarse en condiciones aceptables de seguridad operacional.

| | |
|---|---|
| 35. | **De acuerdo con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/974 de la Comisión, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas, las categorías de operación de UAS son:** |

a) Abierta, específica y certificada.

b) Abierta y certificada.

c) Recreativa, específica y certificada.

d) Específica y estándar.

| | |
|---|---|
| **36.** | **Según las estadísticas de la Dirección General de Aviación Civil de enero a julio de 2023** |

a) Alemania es el país con más número de viajeros con origen o destino en España.

b) Iberia es la compañía aérea que lidera el tráfico doméstico español.

c) Dentro del mercado doméstico es mayoritario el tráfico entre la península y las islas.

d) En el mercado internacional es mayoritario el destino a las islas frente al peninsular.

| | |
|---|---|
| **37.** | **El Reglamento (UE) 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, define "operación especializada" como:** |

a) Cualquier operación de transporte aéreo comercial, no regular y a demanda en la que se utiliza una aeronave para actividades especializadas.

b) La explotación como servicio al público de una aeronave a cambio de una remuneración, o cuando se trate de un servicio no abierto al público.

c) Cualquier operación comercial especializada de una aeronave realizada sobre una zona en la que la seguridad de terceros pueda verse afectada.

d) Cualquier operación distinta de una operación de transporte aéreo comercial en la que se utiliza una aeronave para actividades especializadas.

| | |
|---|---|
| **38.** | **Es requisito para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países expuestos en el Reglamento (UE) 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países:** |

a) Garantizar que las tripulaciones dispongan de certificado europeo.

b) Estar en posesión de un certificado de operador aéreo.

c) Cumplir con las normas contenidas en los anexos al Convenio de Varsovia.

d) Solicitar y obtener una autorización expedida por la AESA antes de emprender operaciones de transporte aéreo privado.

| | |
|---|---|
| **39.** | **El exponencial crecimiento de la demanda de transporte aéreo durante el último cuarto del siglo XX hizo necesaria la aplicación de medidas consensuadas internacionalmente, en el ámbito aeroportuario, para su conciliación con la capacidad de las instalaciones dando lugar a la aparición de la actividad de coordinación de franjas horarias. ¿Qué organismo fue el primero que impulsó la actividad de coordinación de franjas horarias?:** |

a) OACI.

b) IATA.

c) ONU.

d) AESA.

| | |
|---|---|
| **40.** | **En el ámbito de la coordinación de franjas horarias en los aeropuertos y del Reglamento CEE 95/93, ¿qué se entiende por franja horaria?.** |

a) Es la hora prevista de llegada disponible o asignada a un movimiento de aeronave, en una fecha determinada y en un aeropuerto coordinado según las condiciones contempladas en el Reglamento CEE 95/93.

b) Es la hora prevista de llegada o de salida disponible, en una fecha determinada y en un aeropuerto coordinado según las condiciones contempladas en el Reglamento CEE 95/93.

c) Es la hora prevista de llegada o de salida disponible o asignada a un movimiento de aeronave, en una fecha determinada según las condiciones contempladas en el Reglamento CEE 95/93.

d) Es la hora prevista de llegada o de salida disponible o asignada a un movimiento de aeronave, en una fecha determinada y en un aeropuerto coordinado según las condiciones contempladas en el Reglamento CEE 95/93.

| | |
|---|---|
| **41.** | **La asistencia y disposiciones necesarias para permitir a las personas con discapacidad o movilidad reducida guardar y recuperar su equipaje dentro del avión:** |

a) Es responsabilidad de las entidades gestoras de los aeropuertos.

b) No es responsabilidad de las entidades gestoras de los aeropuertos.

c) Sí es responsabilidad de las entidades gestoras de los aeropuertos pero sólo en el caso de que la entidad gestora haya contratado con terceros la prestación de la asistencia.

d) Sí, sólo en el caso de que se haya abonado la tarifa específica para la financiación de la asistencia.

| | |
|---|---|
| **42.** | **¿Qué organismo es el responsable de la actividad reguladora en materia de protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita?:** |

a) OACI.

b) AESA.

c) ENAIRE.

d) Ministerio de Fomento.

| | |
|---|---|
| **43.** | **Mediante qué norma y por qué motivo fundamental se reguló la prestación de servicios de tránsito aéreo, estableciendo las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y fijando determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo:** |

a) Mediante el Reglamento 2096/2005/CE y porque los costes de navegación aérea eran los más elevados del entorno europeo con baja productividad por controlador.

b) Mediante la Ley 9/2010 y porque los costes de navegación aérea eran los más elevados del entorno europeo con baja productividad por controlador.

c) Mediante Reglamento 1070/2009/CE y porque el número de horas trabajadas por controlador era el menor de la Unión Europea.

d) Mediante la Ley 21/2003 y porque los controladores sólo estaban obligados a realizar 1.200 horas ordinarias de trabajo al año, de las cuales un porcentaje elevado eran de descanso.

| | |
|---|---|
| **44.** | **Según la Ley 9/2010, de 14 de abril, ¿a qué organismo corresponde designar, dentro de bloques específicos de espacio aéreo, a los proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo de aeródromo debidamente certificados por una Autoridad Nacional de Supervisión de la Unión Europea?:** |

a) A la AESA.

b) A la DGAC.

c) Al Ministerio de Fomento.

d) Al Consejo de Ministros.

| | |
|---|---|
| **45.** | **¿Cuál es la participación de ENAIRE en AENA?:** |

a) Un 80%.

b) Un 60%.

c) Un 51%.

d) Un 49%.

| | |
|---|---|
| **46.** | **¿Según el artículo 5 del Real Decreto 160/2023, de 7 de marzo, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial ENAIRE, y se modifica el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, cuál de estas funciones NO corresponde a ENAIRE?:** |

a) La prestación de forma segura, eficaz, continuada y sostenible de los servicios de navegación aérea y espacio aéreo encomendados por el Estado.

b) La aprobación de los Planes Directores de los Aeropuertos.

c) La coordinación general operativa de la red nacional de gestión del tráfico aéreo, y en su caso, con la red internacional.

d) El diseño, construcción y explotación de infraestructuras y sistemas de navegación aérea.

| | |
|---|---|
| **47.** | **Respecto a la clasificación de los espacios aéreos ATS, identifique cuál de las siguientes afirmaciones NO es correcta:** |

a) Los espacios aéreos clase A no permiten vuelos VFR.

b) Los espacios aéreos clase B, C y D permiten la coexistencia de operaciones IFR y VFR en un entorno controlado.

c) Los espacios aéreos clase E permiten la realización de vuelos VFR sin proporcionar separación VFR/IFR ni VFR/VFR.

d) Los espacios aéreos clase G son exclusivos para vuelos VFR.

| | |
|---|---|
| **48.** | **La gestión del espacio aéreo (ASM) tiene el objetivo de:** |

a) Contribuir a un flujo seguro y ordenado del tráfico aéreo.

b) Asegurar que la capacidad de control del tráfico aéreo se utiliza en la mayor medida posible, y que el volumen de tránsito es compatible con las capacidades declaradas por la autoridad de los servicios del tránsito aéreo.

c) Maximizar la utilización del espacio aéreo disponible por parte de sus múltiples usuarios, civiles y militares, de la forma más eficiente y optimizada posible.

d) Proporcionar la información y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

| | |
|---|---|
| **49.** | **El volumen definido de espacio aéreo para uso temporal específico de una actividad, y a través del cual no se puede permitir el tránsito de otro tráfico, ni siquiera bajo autorización ATC, se denomina:** |

a) Espacio aéreo temporalmente reservado.

b) Zona prohibida.

c) Espacio aéreo temporalmente segregado.

d) Zona restringida.

| | |
|---|---|
| **50.** | **Según el Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, indique cuál de las siguientes opciones es un requisito necesario para ser personal AFIS:** |

a) Tener un nivel de idioma operacional (3) en inglés y castellano, de la escala de calificación de la competencia lingüística de la OACI:

b) Haber superado un curso de formación inicial teórica y práctica, impartido por un proveedor de formación AFIS certificado por la AESA.

c) Haber superado satisfactoriamente la instrucción en alguna dependencia AFIS.

d) Obtención del certificado médico aeronáutico de clase 1 referido a la licencia de controlador de tránsito aéreo y normas concordantes.

| | |
|---|---|
| **51.** | **El servicio de información aeronáutica (AIS):** |

a) Es el prestado por el personal operativo (AFISOs) de las dependencias AFIS.

b) Contempla la publicación de información aeronáutica (AIP), sin incluir los servicios de enmiendas y suplementos, ya que esto es competencia de la AESA.

c) Tiene por objeto proporcionar la información y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

d) En España, el organismo responsable de la provisión de este servicio como proveedor certificado AIS es la AESA.

| | |
|---|---|
| **52.** | **Según el Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, un volumen de espacio aéreo publicado en la Publicación de información Aeronáutica (AIP) en el que frecuentemente se realizan actividades de deporte aéreo, que no implica la restricción de uso para otros tráficos y que informa a otros usuarios del espacio aéreo de la actividad aeronáutica que se realiza en dicho volumen, se denomina:** |

a) Zona promulgada.

b) Zona restringida.

c) Espacio aéreo temporalmente reservado.

d) Espacio aéreo de coordinación reducida.

| | |
|---|---|
| **53.** | **Los requisitos de calidad de los datos (DQR), de acuerdo al Reglamento (UE) 2017/373 por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión de tránsito aéreo, navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, se define como una especificación de las características de los datos para garantizar que los datos son compatibles con el uso previsto. Las características de los datos son:** |

a) Precisión, integridad (o nivel de garantía equivalente), continuidad y disponibilidad.

b) Redundancia cíclica (CRC), integridad, exactitud y disponibilidad.

c) Precisión, nivel de confianza, disponibilidad y codificación.

d) Exactitud, resolución, integridad (o nivel de garantía equivalente), trazabilidad, puntualidad exhaustividad y formato.

| | |
|---|---|
| **54.** | **Hay varias categorías de ILS en función de dos parámetros. ¿Cuáles son esos dos parámetros?:** |

a) La altitud del aeródromo y el alcance visual en pista.

b) La altura de decisión y el alcance visual en pista.

c) La altura de nubes y la dirección e intensidad del viento.

d) La altura de decisión y la altura de nubes.

| | |
|---|---|
| **55.** | **¿Qué frecuencia electromagnética se correspondería con un sistema emisor de frecuencias de ayuda a la navegación aérea por satélite?:** |

a) 433 Khz.

b) 11,7 Mhz.

c) 10,4 Hz.

d) 1,6 Ghz.

| | |
|---|---|
| **56.** | **Según el Real decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en el proceso de tramitación y aprobación de un plan especial, en el supuesto de persistir el desacuerdo entre la administración urbanística y el gestor aeroportuario para la aprobación definitiva del plan durante un período de seis meses contados a partir del pronunciamiento negativo del gestor aeroportuario, ¿cuál será el órgano que informará con carácter vinculante sobre aquellos aspectos que afecten a la competencia exclusiva del Estado relacionados con los aeropuertos de interés general?:** |

a) La Dirección General de aviación Civil.

b) El Consejo de Ministros.

c) La Secretaría de Estado de Infraestructuras y transportes.

d) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

| | |
|---|---|
| **57.** | **De acuerdo con el Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil, ¿cuál de los siguientes aeródromos es utilizado conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto?:** |

a) Talavera la Real (Badajoz).

b) Matacán (Salamanca).

c) Villanubla (Valladolid).

d) Gran Canaria/Gando (Gran Canaria).

| | |
|---|---|
| **58.** | **Según lo establecido en el Reglamento (UE) 139/2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, y según sus Especificaciones de Certificación y Material Guía para Diseño de Aeródromos (CS-ADR-DSN; Capítulo M. Ayudas visuales para la Navegación Aérea (luces), cuando aplique, el color de las luces de eje de calle de rodaje será:** |

a) Azul.

b) Verde.

c) Blanco.

d) Rojo.

| | |
|---|---|
| **59.** | **En base a lo establecido en el Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad de aeródromos de uso restringido:** |

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

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

c) La señal de identificación de helipuerto, salvo la de helipuertos en hospitales, consistirá en la letra H.

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

| | |
|---|---|
| **60.** | **Aena participa en la gestión y cobro de algunas tasas y prestaciones patrimoniales, ¿cuáles son?:** |

a) Tasa de seguridad aérea.

b) Asignación franjas horarias.

c) No participa en ninguna.

d) Tasa de seguridad aérea y asignación franjas horarias.

| | |
|---|---|
| **61.** | **Desde el momento de su constitución, Aena cuenta con personalidad jurídica propia y plena capacidad pública y privada para su gestión. Esta simbiosis hace que Aena, para sus funciones públicas, se rija por:** |

a) La legislación pública y por el ordenamiento jurídico privado en todo lo relativo a sus relaciones patrimoniales y de contratación.

b) La legislación pública en todo su ámbito de actuación.

c) La legislación pública y por el ordenamiento jurídico privado indistintamente.

d) La legislación pública en cuanto a los recursos humanos y por el ordenamiento jurídico privado en todo lo demás.

| | |
|---|---|
| **62.** | **Al igual que sucede en los modelos regulatorios de otros países de nuestro entorno, los ingresos del gestor aeroportuario asociados a los servicios aeroportuarios básicos estarán condicionados por el cumplimiento de un ingreso máximo anual por pasajero, cuya determinación estará basada en:** |

a) La media ponderada de los ingresos máximos anuales de los aeropuertos de nuestro entorno.

b) La recuperación de costes más un beneficio del 3%.

c) La recuperación de costes eficientes así reconocidos por el regulador.

d) La recuperación de costes en los que incurre el gestor.

| | |
|---|---|
| **63.** | **La Comunicación de la Comisión 2014/C 99/03 "Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas" permite las ayudas de funcionamiento a los aeropuertos regionales con menos de:** |

a) 10 millones de pasajeros al año

b) 3 millones de pasajeros al año

c) 1 millón de pasajeros al año

d) No hay límite de pasajeros

| | |
|---|---|
| **64.** | **Las autorizaciones de autoasistencia en tierra, según el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, están reservadas a los usuarios. ¿Qué se entiende por usuario?** |

a) Una persona jurídica que realice transporte por vía aérea pasajeros, correo o carga.

b) Una persona física o jurídica que realice transporte por vía aérea pasajeros, correo o carga.

c) Una persona física que realice transporte por vía aérea pasajeros, correo o carga.

d) Una persona física o jurídica que realice transporte por vía aérea exclusivamente pasajeros o carga.

| | |
|---|---|
| **65.** | **En lo referente a los requisitos generales de los equipos de puesta a bordo de combustible, los equipos estáticos y los vehículos de suministro deberán disponer, al menos, de:** |

a) Dos extintores adecuados, uno por cada grado de combustible.

b) Dos extintores adecuados, uno por cada grado de combustible y accesibles desde el suelo.

c) Un extintor adecuado y fácilmente accesible desde el suelo.

d) Dos extintores adecuados y accesibles desde el suelo.

| | |
|---|---|
| **66.** | **¿A quién corresponde aprobar los Planes Directores de los aeropuertos de Interés General?:** |

a) Corresponde al Ministro de Fomento, a propuesta del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

b) Corresponde a la Dirección General de Aviación Civil

c) Corresponde a la Dirección General de Aviación Civil a propuesta de AESA.

d) Corresponde al Consejo de Ministros a propuesta del Ministro de Fomento.

| | |
|---|---|
| **67.** | **De acuerdo con el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, la altura de la superficie horizontal interna será de:** |

a) 45 metros sobre la elevación o elevaciones de referencia definidas a tal efecto.

b) 55 metros sobre la elevación o elevaciones de referencia definidas a tal efecto.

c) 45 metros sobre la elevación máxima de las pistas.

d) 55 metros sobre la elevación máxima de las pistas.

| | |
|---|---|
| **68.** | **El Plan Especial de ordenación del espacio aeroportuario o instrumento equivalente se formulará por el gestor de acuerdo con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director del aeropuerto. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones, relativas al gestor aeroportuario, es la correcta?:** |

a) El gestor del aeropuerto será designado por la DGAC.

b) El gestor del aeropuerto es el promotor del mismo.

c) El gestor del aeropuerto será designado, en su caso, por el promotor, pudiendo concurrir en el mismo sujeto ambas condiciones.

d) El gestor del aeropuerto será designado, en su caso, por Aena.

| 69. | **El sistema general aeroportuario se desarrollará a través de:** |
|---|---|

a) Una autorización expresa de la DGAC y del organismo competente en materia ambiental.

b) Una autorización expresa de AESA y del organismo competente en materia ambiental.

c) Un plan especial o instrumento equivalente.

d) Un plan director aprobado.

| 70. | **De acuerdo con la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, señale la afirmación incorrecta:** |
|---|---|

a) Los proyectos de construcción de aeródromos clasificados como aeropuertos, según la definición del artículo 39 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea con pistas de despegue y aterrizaje de una longitud igual o superior a 2.100 metros serán objeto de una evaluación de impacto ambiental ordinaria.

b) No son objeto de evaluación ambiental estratégica los planes y programas que tengan como único objeto la defensa nacional o la protección civil en casos de emergencia.

c) La falta de emisión de la declaración ambiental estratégica, del informe ambiental estratégico, de la declaración de impacto ambiental o del informe de impacto ambiental, en los plazos legalmente establecidos, se entenderá que equivale a una evaluación ambiental favorable.

d) Dentro del procedimiento de la evaluación ambiental ordinaria, para el análisis técnico del expediente y la formulación de la declaración ambiental estratégica, el órgano ambiental dispondrá de un plazo de cuatro meses, desde la recepción del expediente completo.

| | |
|---|---|
| 71. | **Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido establece varios tipos de áreas acústicas establece en su Disposición Adicional Tercera que la competencia para la determinación de las servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, entre las que deben incluirse las acústicas, corresponderá:** |

a) Al Gobierno de la Comunidad Autónoma.

b) A la Administración General del Estado a propuesta, en su caso, de la Administración competente sobre el aeropuerto.

c) A la Entidad Local donde se encuentre el aeropuerto.

d) Al Gobierno de la Comunidad Autónoma a propuesta, en su caso, de la Entidad Local donde se encuentre el aeropuerto.

| | |
|---|---|
| 72. | **Según el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, se entiende por aeródromos de uso público, los aeródromos civiles en los que se pueden realizar operaciones de transporte comercial, de pasajeros, mercancías y correo, incluidos aerotaxis. ¿Cómo se consideran el resto de aeródromos?:** |

a) De uso privado.

b) De uso militar.

c) De uso deportivo.

d) De uso restringido.

| | |
|---|---|
| 73. | **El Reglamento (CE) 1108/2009 dice que la infraestructura de los aeródromos y sus operaciones deben certificarse por medio de un certificado único. También ofrece la posibilidad de poder certificar la infraestructura de los aeródromos y sus operaciones por separado. En ese último caso, ¿qué autoridad debe expedir esos certificados?:** |

a) Los certificados debe expedirlos la misma autoridad.

b) Los certificados pueden expedirlos dos autoridades diferentes.

c) Los certificados pueden expedirlos dos autoridades diferentes, siempre que estén reconocidas por EASA.

d) Los certificados pueden expedirlos dos autoridades diferentes, siempre que estén en el listado del Anexo A del Reglamento (CE) 1108/2009.

| | |
|---|---|
| **74.** | **Según el Reglamento (CE) 1108/2009, ¿cuál de las siguientes definiciones NO es correcta?:** |

a) "aeródromo": una zona definida (incluidos edificios, instalaciones y equipos) en tierra, en el agua o en una estructura fija, fijada extraterritorialmente o flotante para ser utilizada total o parcialmente para la salida, la llegada o el movimiento en superficie de aeronaves.

b) "equipo de aeródromo": cualquier equipo que se utilice o esté destinado exclusivamente a utilizarse para contribuir a la explotación de una aeronave y equipos de tierra en un aeródromo.

c) "plataforma": una zona definida destinada a dar cabida a las aeronaves para el embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, o bien para el abastecimiento de combustible, el estacionamiento o el mantenimiento.

d) "servicio de dirección en la plataforma": todo servicio prestado para gestionar las actividades y el movimiento de las aeronaves o vehículos en una plataforma.

| | |
|---|---|
| **75.** | **Según el Reglamento (UE) 139/2014 de la Comisión, ¿qué se entiende por «autoridad competente»?:** |

a) Es la autoridad designada dentro de cada Estado miembro y dotada de las facultades y responsabilidades necesarias para la certificación de aeródromos.

b) Es la autoridad designada dentro de cada Estado miembro y dotada de las facultades y responsabilidades necesarias para la supervisión de aeródromos, así como de las personas y organizaciones que participen en los mismos.

c) Es la autoridad designada dentro de cada Estado miembro y dotada de las facultades y responsabilidades necesarias para la certificación y la supervisión de aeródromos, así como de las personas y organizaciones que participen en los mismos.

d) Es la autoridad designada dentro de cada Estado miembro y dotada de las facultades y responsabilidades necesarias para la certificación y la supervisión de aeródromos.

| | |
|---|---|
| **76.** | **Según el capítulo 3 de las Normas Técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, aprobadas en el RD 862/2009, de 14 de mayo, la anchura del área de seguridad de extremo de pista (RESA) será por lo menos:** |

a) El doble de la anchura de la pista correspondiente.

b) El triple de la anchura de la pista correspondiente.

c) 90 m cuando el número de clave sea 1 ó 2.

d) 240 m cuando el número de clave sea 3 ó 4.

| | |
|---|---|
| **77.** | **Las distancias declaradas que han de calcularse para cada dirección de la pista son: el recorrido de despegue disponible (TORA), la distancia de despegue disponible (TODA), la distancia de aceleración-parada disponible (ASDA) y la distancia de aterrizaje disponible (LDA). ¿Cuál de la siguiente afirmación es correcta?:** |

a) Si la pista está provista de una zona de parada (SWY), en la ASDA no se incluirá la longitud de la zona de parada.

b) Si la pista está provista de una zona libre de obstáculos (CWY), entonces en la TODA se incluirá la longitud de la zona libre de obstáculos.

c) Si la pista tiene el umbral desplazado, en el cálculo de la LDA se sumará a la longitud de la pista la distancia a que se haya desplazado el umbral.

d) Si la pista está provista de una zona libre de obstáculos (CWY), en la TODA no se incluirá la longitud de la zona libre de obstáculos.

| | |
|---|---|
| **78.** | **Según las Normas Técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público se recomienda que el número y orientación de las pistas de un aeródromo deberían ser tales que el coeficiente de utilización del aeródromo no sea inferior al:** |

a) 95% para los aviones que el aeródromo esté destinado a servir.

b) 90% para los aviones que el aeródromo esté destinado a servir.

c) 85% para los aviones que el aeródromo esté destinado a servir.

d) 80% para los aviones que el aeródromo esté destinado a servir.

| | |
|---|---|
| **79.** | **Según las Normas Técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público se recomienda que la pendiente longitudinal de una calle de rodaje no debería exceder de:** |

a) 2,0% cuando la letra de clave sea C, D, E o F.

b) 1,5% cuando la letra de clave sea C, D, E o F.

c) 2,5% cuando la letra de clave sea A o B.

d) 2,5% cuando la letra de clave sea C, D, E o F.

| | |
|---|---|
| **80.** | **Según las Normas Técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público se recomienda que el espesor de la textura superficial media de una superficie nueva de una pista no debería ser inferior a:** |

a) 1,5 mm.

b) 1 mm.

c) 2 mm.

d) 2,5 mm.

| | |
|---|---|
| **81.** | **Las señales de calle de rodaje, las señales de plataforma de viraje en la pista y las señales de los puestos de estacionamiento de aeronaves serán:** |

a) Blancas.

b) Amarillas.

c) Rojas.

d) Negras.

| | |
|---|---|
| **82.** | **Hay Varias categorías de ILS en función de dos parámetros. Uno es la altura de decisión, que oscila entre 60 m para al ILS de Categoría I y cero metros para el ILS de categoría IIIC. ¿Cuál es el otro parámetro y entre qué valores máximo y mínimo oscila dependiendo de la Categoría del ILS?** |

a) El otro parámetro es la altura de nubes y oscila entre 600 m para el ILS de categoría I y cero metros para el ILS de Categoría IIIC.

b) El otro parámetro es el alcance visual en pista (RVR) y oscila entre 800 m para el ILS de categoría I y cero metros para el ILS de Categoría IIIC.

c) El otro parámetro es el alcance visual en pista (RVR) y oscila entre 800 m para el ILS de categoría I y 100 m para el ILS de Categoría IIIC.

d) El otro parámetro es el alcance visual en pista (RVR) y oscila entre 600 m para el ILS de categoría I y cero metros para el ILS de Categoría IIIC.

| | |
|---|---|
| **83.** | **La central eléctrica de un aeropuerto es el lugar donde se recibe la energía eléctrica proporcionada por una compañía y donde se puede generar energía eléctrica, a partir de un combustible, para atender emergencias o servicios especiales. Aunque el número de acometidas depende de las posibilidades de suministro de la compañía encargada de la comercialización, ¿cuál sería el escenario con el que se conseguiría una alta fiabilidad en el suministro eléctrico a un aeropuerto?:** |

a) Dos acometidas conectadas a un único centro de transformación y que además una de ellas fuera dedicada en exclusiva al aeropuerto.

b) Dos acometidas totalmente independientes y que además una de ellas fuera dedicada en exclusiva al aeropuerto.

c) Una única acometida dedicada en exclusiva al aeropuerto.

d) Dos acometidas conectadas a un único centro de transformación y dedicadas ambas en exclusiva al aeropuerto.

| | |
|---|---|
| **84.** | **Cuál de los siguientes apartados NO es un contenido esencial de proyecto para la tramitación administrativa en la Región de Murcia:** |

a) Certificado Final de Obra.

b) Memoria.

c) Planos.

d) Presupuesto.

| | |
|---|---|
| **85.** | **Tal y como establece el Reglamento (UE) 139/2014, para poder operar en condiciones de baja visibilidad hacen falta unos procedimientos LVP. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es la correcta?:** |

a) Los procedimientos LVP deben estar aprobados expresamente por AESA. Mientras que los cambios en los LVP están sujetos a aprobación por parte de AESA tras su aplicación.

b) Los procedimientos LVP deben estar aprobados expresamente por AESA. No puede haber cambios en los LVP, mientras no haya cambios en la configuración del campo de vuelos.

c) Los procedimientos LVP deben estar aprobados expresamente por AESA. No puede haber cambios en los LVP. De producirse modificaciones habría que elaborar nuevos procedimientos que deberían ser aprobados por AESA.

d) Los procedimientos LVP deben estar aprobados expresamente por AESA. De igual modo, los cambios en los LVP también están sujetos a aprobación previa por parte de AESA.

| | |
|---|---|
| **86.** | **Según el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, sobre normas técnicas de diseño y operación de aeródromos, cuando un aeródromo esté situado cerca de zonas con agua/pantanosas, o en terrenos difíciles, y en los que una proporción significativa de las operaciones de aproximación o salida tenga lugar sobre estas zonas, se dispondrá de:** |

a) No se necesitan equipos especiales. Ya los deben tener los equipos de emergencia de las autoridades locales.

b) Servicio y equipos de salvamento y extinción de incendios especiales, adecuados para los peligros y riesgos correspondientes.

c) Las autoridades locales deben disponer de equipos de salvamento y extinción de incendios especiales, adecuados para los peligros y riesgos correspondientes, que pondrán a disposición de SEI del aeropuerto.

d) Sólo se necesita aumentar los equipos de extinción de incendios especiales, adecuados para los peligros y riesgos correspondientes.

| | |
|---|---|
| **87.** | **Según el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, sobre normas técnicas de diseño y operación de aeródromos, la Categoría 7 del aeródromo a efectos del salvamento y extinción de incendios se define por:** |

a) Una longitud total del avión de 28 a 39 m exclusive y una anchura máxima de fuselaje de 5 m.

b) Una longitud total del avión de 39 a 49 m exclusive y una anchura máxima de fuselaje de 5 m.

c) Una longitud total del avión de 39 a 49 m exclusive y una anchura máxima de fuselaje de 4 m.

d) Una longitud total del avión de 28 a 39 m exclusive y una anchura máxima de fuselaje de 4 m.

| | |
|---|---|
| **88.** | **¿Cómo describe OACI en su Anexo 19 2ª edición, concretamente en su capítulo 4, un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)?:** |

a) Como un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.

b) Como un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la obligación de rendición de cuentas y los procedimientos necesarios.

c) Como un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.

d) Como un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye las estructuras orgánicas, las políticas y los procedimientos necesarios.

| | |
|---|---|
| **89.** | **En relación con los Programas de Actuación del Plan de Infraestructuras, Transporte Y Vivienda PITVI referentes a la Gestión Aeroportuaria ¿cuál NO es una línea estratégica?:** |

a) La política de desarrollo de aparcamientos.

b) La racionalización de la inversión y control de gastos.

c) La adecuación del sistema tarifario para recuperar los costes.

d) El desarrollo de los ingresos comerciales.

| | |
|---|---|
| **90.** | **Según la Actuación de Interés Regional para la Implantación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, cual será una de las reposiciones necesarias para que el aeropuerto estuviera preparado para tratar en la zona de Pasajeros, la totalidad de la demanda hasta un nivel de tráfico de 1.657 pasajeros hora punta:** |

a) Reposición vía pecuaria del Cordel del Ciprés.

b) Reposición vía pecuaria del Cordel de Corvera.

c) Reposición vía pecuaria del Cordel de Fuente Álamo.

d) Reposición del cauce de la Rambla de los Martínez del Puerto.

| | |
|---|---|
| **91** | **La superficie de cautela aeroportuaria que muestra el plano de máximo desarrollo posible, incluido en el documento Plan Director del Aeropuerto de la Región de Murcia es de:** |

a) 283,1 ha.

b) 583,1 ha.

c) 326,7 ha.

d) 483,1 ha.

| | |
|---|---|
| **92.** | **Como de denomina el Plan Especial de Protección Civil ante el Riego Sísmico en la Región de Murcia:** |

a) MURSISMO.

b) SISMIMUR.

c) SISMOMUR.

d) TERREMOMUR.

| | |
|---|---|
| **93.** | **¿Quién organismo de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia es el responsable la redacción de los Planes de emergencias de la Región de Murcia?:** |

a) El organismo con competencias en materia de urbanismo.

b) El organismo con competencias en materia de fomento e infraestructuras.

c) El organismo con competencias en materia de Protección Civil.

d) El instituto de Gestión de Catástrofes y Emergencias.

| | |
|---|---|
| **94.** | **¿Cuál de las siguientes afirmaciones relativas a la UNION TEMPORAL DE EMPRESAS es incorrecta?:** |

a) Tendrán la consideración de Unión Temporal de Empresas el sistema de colaboración entre empresarios por tiempo cierto, determinado o indeterminado para el desarrollo o ejecución de una obra, servicio o suministro.

b) La Unión Temporal de Empresas tendrá personalidad jurídica propia.

c) Existirá un Gerente único de la Unión Temporal, con poderes suficientes de todos y cada uno de sus miembros para ejercitar los derechos y contraer las obligaciones correspondientes.

d) El objeto de las Uniones Temporales de Empresas será desarrollar o ejecutar exclusivamente una obra, servicio o suministro concreto, dentro o fuera de España. También podrán desarrollar o ejecutar obra y servicios complementarios y accesorios del objeto principal.

| | |
|---|---|
| **95.** | **¿Qué porcentaje mínimo de las acciones de una empresa debe estar en posesión del sector público para que ésta se considere una empresa pública?:** |

a) El 31 %.

b) El 51%.

c) El 61%.

d) El 100%.

| | |
|---|---|
| **96.** | **¿Cuál de los siguientes costes NO son financieros?:** |

a) Préstamo bancario.

b) Línea de crédito.

c) Confirming.

d) Obligaciones fiscales.

| | |
|---|---|
| **97.** | **Según el apartado 1º del Marco conceptual de la contabilidad, dado por Real Decreto 1514/2007, de 16 noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, las cuentas anuales de una empresa comprenden, en general, además del balance y cuenta de pérdidas y ganancias, las siguientes:** |

a) Memoria.

b) Memoria e ingresos y gastos.

c) Memoria, estado de cambios en el patrimonio neto y estado de flujos de efectivo.

d) Ninguna más.

| | |
|---|---|
| **98.** | **En cuanto al Análisis Económico Financiero de las empresas señale la respuesta FALSA:** |

a) Se basa en el estudio del flujo de caja o de tesorería.

b) Permite evaluar el desempeño económico y financiero de una empresa a lo largo de un ejercicio específico.

c) Facilita el proceso de toma de decisiones de inversión, financiación, planes de acción, y permite identificar los puntos fuertes y débiles de la organización.

d) Muestra las condiciones en que opera la empresa con respecto al nivel de liquidez, solvencia, endeudamiento, eficiencia, rendimiento y rentabilidad, facilitando la toma de decisiones gerenciales, económicas y financieras en la actividad empresarial.

| | |
|---|---|
| **99.** | **En cuanto a las planificaciones estratégica y operativa:** |

a) La planificación operativa es duradera.

b) Un plan estratégico puede derivar en varios planes operativos.

c) La planificación estratégica se realiza para apoyar la planificación operativa.

d) El equipo de liderazgo de alto nivel es el responsable de crear el plan operativo.

| 100. | En cuanto a la rentabilidad de una inversión: |
|---|---|

a) El VAN es el valor que se obtiene al llevar todos los flujos monetarios positivos y negativos de una inversión al mismo instante de tiempo sin aplicar la tasa de descuento.

b) La TIR es el tipo de interés anualizado para homogeneizar el análisis de inversiones y hacer comparaciones entre inversiones que tienen plazos de inversión diferentes.

c) El ROI no es adecuado para analizar el rendimiento de una inversión.

d) La rentabilidad de un proyecto y sus beneficios son totalmente independientes.

## CASO PRÁCTICO 1. NORMAS TÉCNICAS DE DISEÑO Y OPERACIÓN DE AERÓDROMOS

El artículo 40 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, que determina las obligaciones de los gestores de aeródromos, aeropuertos y demás instalaciones aeroportuarias, establece, entre otras, la obligación de cumplir con las condiciones de seguridad operacional exigidas en relación con el diseño, construcción, uso y funcionamiento aplicables a las instalaciones que gestionen.

El Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, (en lo que sigue Real Decreto 862/2009) tiene un doble objeto, por una parte, establece las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y, por otra, regula el requisito de la certificación obligatoria de los aeropuertos de competencia de la Administración General del Estado.

Las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público se basan, con las necesarias adaptaciones, en el anexo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. En cuanto a la certificación de aeropuertos de competencia del Estado, el reglamento se ha redactado siguiendo los criterios de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), recogidos en el Documento 9774, Manual de Certificación de Aeropuertos.

La certificación se configura como un requisito previo a la autorización de puesta en servicio para la operación de aeronaves en un aeropuerto. La pérdida o modificación del certificado supondrá la pérdida o modificación inmediata de la autorización para admitir transporte aéreo.

En resumen, tanto las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, como todo lo referido a obtención de la certificación de aeropuertos y su mantenimiento, conforman los pilares básicos del diseño y operación de los aeropuertos de uso público.

## CUESTIONES

| | |
|---|---|
| **101.** | **El reglamento de certificación de aeropuertos dice que se establecerán comités locales de seguridad operacional en los aeropuertos. En aquellos aeropuertos que no sean utilizados conjuntamente por una base aérea, ¿quién preside los comités de seguridad?:** |

a) La Delegación del Gobierno.

b) El gestor aeroportuario.

c) El Coronel Jefe del área militar en la que esté encuadrado el aeropuerto.

d) El Coronel Jefe de la demarcación de la Guardia Civil.

| | |
|---|---|
| **102.** | **Si bien las normas técnicas son aplicables a los aeropuertos, puede haber excepciones al cumplimiento de las mismas. En este sentido, ¿cuál de las siguientes afirmaciones es la correcta?:** |

a) No puede haber más de 10 excepciones.

b) El trámite para una excepción es que sea aprobada por la Dirección general de aviación Civil, tras un informe justificativo de seguridad presentado por el gestor aeroportuario a AESA.

c) El otorgamiento de excepciones se notificará como diferencia a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y se insertará en las correspondientes publicaciones aeronáuticas para conocimiento de los operadores aéreos y para el ejercicio de las responsabilidades derivadas de su uso.

d) El otorgamiento de excepciones se notificará como diferencia a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y se notificará en el BOE para conocimiento de los operadores aéreos.

| | |
|---|---|
| **103.** | **A los efectos del Reglamento de certificación de aeropuertos, ¿qué se entiende por "Gestor certificado"?:** |

a) Persona, física o jurídica, titular del correspondiente certificado de aeropuerto y que, como tal, es el responsable del cumplimiento de los requisitos recogidos en el Reglamento en el aeropuerto para el que se ha expedido el certificado.

b) Persona, física o jurídica, gestor del aeropuerto y que, como tal, es el responsable del cumplimiento de los requisitos recogidos en el Reglamento en el aeropuerto para el que se ha expedido el certificado.

c) Persona, física o jurídica, gestor del aeropuerto y que, como tal, es el responsable de la obtención del certificado.

d) Persona física o jurídica designada por el titular del aeropuerto y que cumple los requisitos para el ejercicio de las obligaciones que determina el artículo 40 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

| | |
|---|---|
| **104.** | **La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá acordar la suspensión, limitación o revocación del certificado de aeropuerto, cuando concurra alguna de las circunstancias enumeradas en el artículo 10 del Real Decreto 862/2009. ¿Cómo se lleva a cabo la adopción de estas medidas?:** |

a) Mediante resolución motivada previa audiencia del gestor certificado para que formule cuantas alegaciones y observaciones estime pertinentes dentro del término de 10 días.

b) Mediante oficio para que el gestor certificado pueda corregir en tiempo prudencial, y no mayor de seis meses, los defectos detectados.

c) Mediante resolución motivada y fijando un plazo determinado, en función de las desviaciones detectadas, para que el gestor aeroportuario las corrija.

d) Mediante oficio previa audiencia del gestor certificado para que formule cuantas alegaciones y observaciones estime pertinentes dentro del término de 30 días.

| 105. | ¿Cómo se define la Distancia de despegue disponible (TODA)?: |
|---|---|

a) Es la longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.

b) Es la longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona libre de obstáculos, si la hubiera.

c) Es la longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de zona de parada, si la hubiera.

d) Es la longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.

| 106. | ¿Qué se entiende por zonas de vuelo protegidas?: |
|---|---|

a) Espacio aéreo específicamente destinado a eliminar los efectos producidos por los sistemas de iluminación en los alrededores de los aeropuertos.

b) Espacio aéreo definido en el que no se pueden lanzar fuegos artificiales.

c) Espacio aéreo definido en el que no se pueden volar drones, excepto los usados por la FF. CC de Seguridad del Estado.

d) Espacio aéreo específicamente destinado a moderar los efectos peligrosos de la radiación por rayos láser.

| 107. | ¿Qué se utiliza como sistema de referencia temporal en el mundo aeroportuario?: |
|---|---|

a) El calendario gregoriano y el tiempo universal coordinado (UTC). Cuando se utilice un sistema de referencia temporal diferente, así se indicará en las publicaciones de información aeronáutica (AIP).

b) El tiempo universal coordinado (UTC).

c) El calendario gregoriano y siempre el tiempo universal coordinado (UTC).

d) El calendario gregoriano y la hora local (LT).

| | |
|---|---|
| **108.** | **¿Cuál es el propósito de la clave de referencia de un aeropuerto?:** |

a) Proporcionar un método simple para determinar los requisitos en cuanto a la longitud de pista.

b) Proporcionar un método simple para determinar los requisitos en cuanto a la longitud y anchura de pista.

c) Proporcionar un método simple para relacionar entre sí las numerosas especificaciones concernientes a las características de los aeródromos.

d) Proporcionar un método simple para determinar los requisitos en cuanto a la longitud y anchura de pista, así como la envergadura del avión que va a usar dicha pista.

| | |
|---|---|
| **109.** | **En las pistas para aproximaciones de precisión la elevación y ondulación geoidal del umbral, la elevación de los extremos de pista y la máxima elevación de la zona de toma de contacto se medirán con una exactitud redondeada a:** |

a) Medio metro o dos pies y se notificarán a los servicios de información aeronáutica.

b) Un cuarto de metro o pie y se notificarán a los servicios de información aeronáutica.

c) Tres cuartos de metro o tres pies y se notificarán a los servicios de información aeronáutica.

d) Un metro o tres pies se notificarán a los servicios de información aeronáutica.

| | |
|---|---|
| **110.** | **En lo referente a la resistencia de los pavimentos, ¿cuál de las siguientes afirmaciones NO es correcta?:** |

a) Se obtendrá la resistencia de un pavimento destinado a las aeronaves de masa en la plataforma (rampa) superior a 5700 kg, mediante el método del Número de clasificación de aeronaves — Número de clasificación de pavimentos (ACN-PCN).

b) El número de clasificación de pavimentos (PCN) notificado indicará que una aeronave con número de clasificación de aeronaves (ACN) igual o inferior al PCN notificado puede operar sobre ese pavimento, a reserva de cualquier limitación con respecto a la presión de los neumáticos, o a la masa total de la aeronave para un tipo determinado de aeronave.

c) El ACN de una aeronave se determinará de conformidad con los procedimientos normalizados relacionados con el método ACN-PCN.

d) El número de clasificación de pavimentos (PCN) notificado indicará que una aeronave con número de clasificación de aeronaves (ACN) igual o inferior al PCN notificado siempre puede operar sobre ese pavimento.

| | |
|---|---|
| **111.** | **En cada aeródromo se establecerán uno o más emplazamientos para la verificación del altímetro antes del vuelo. La diferencia entre la elevación de cualquier parte del emplazamiento destinado a la verificación del altímetro antes del vuelo y la elevación media de dicho emplazamiento:** |

a) No será mayor de 6 m (20 ft).

b) No será mayor de 3 m (10 ft).

c) No será mayor de 4 m (12 ft).

d) No será mayor de 1 m (3 ft).

| | |
|---|---|
| **112.** | **El Real Decreto 862/2009 recomienda que cuando se encuentre agua en una pista, debería facilitarse una descripción de las condiciones en la parte central a lo largo de la pista, inclusive la evaluación de la profundidad del agua, si fuera posible y pertinente, utilizando los términos siguientes:** |

a) Húmeda, charcos de agua o inundada.

b) Mojada, charcos de agua o inundada.

c) Húmeda, muy húmeda, charcos de agua o inundada.

d) Húmeda, mojada, charcos de agua o inundada.

| | |
|---|---|
| **113.** | **¿Qué plazos recomienda el Real Decreto 862/2009 que sea distribuida la información AIRAC por el servicio de información aeronáutica:** |

a) Por lo menos con 56 días de antelación respecto a las fechas de entrada en vigor AIRAC, de forma que los destinatarios puedan recibirla por lo menos 28 días antes de la fecha de entrada en vigor.

b) Por lo menos con 56 días de antelación respecto a las fechas de entrada en vigor AIRAC, de forma que los destinatarios puedan recibirla por lo menos 32 días antes de la fecha de entrada en vigor.

c) Por lo menos con 42 días de antelación respecto a las fechas de entrada en vigor AIRAC, de forma que los destinatarios puedan recibirla por lo menos 28 días antes de la fecha de entrada en vigor.

d) Por lo menos con 84 días de antelación respecto a las fechas de entrada en vigor AIRAC, de forma que los destinatarios puedan recibirla por lo menos 56 días antes de la fecha de entrada en vigor.

| | |
|---|---|
| **114.** | **El Real Decreto 862/2009 recomienda que cuando se trata de pistas paralelas previstas para uso simultáneo en condiciones de vuelo por instrumentos, a reserva de lo especificado en los PANS-ATM (Doc. 4444) y en los PANS-OPS (Doc. 8168), Volumen I, la distancia mínima entre sus ejes debería ser de:** |

a) 915 m en aproximaciones paralelas independientes y 760 m en salidas paralelas independientes.

b) 915 m en aproximaciones paralelas independientes y 960 m en salidas paralelas independientes.

c) 1035 m en aproximaciones paralelas independientes y 960 m en salidas paralelas independientes.

d) 1035 m en aproximaciones paralelas independientes y 760 m en salidas paralelas independientes.

| | |
|---|---|
| **115.** | **El Real Decreto 862/2009 recomienda que la anchura de toda pista de aproximación de precisión no debería ser menor de:** |

a) 30 m, cuando el número de clave sea 2 ó 3.

b) 40 m, cuando el número de clave sea 1 ó 2.

c) 30 m, cuando el número de clave sea 1 ó 2.

d) 40 m, cuando el número de clave sea 2 ó 3.

| | |
|---|---|
| **116.** | **¿Es obligatorio designar un puesto de estacionamiento de aeronave aislado? y ¿qué distancia mínima se recomienda que haya entre dicho puesto de estacionamiento los otros puestos de estacionamiento, edificios o áreas públicas?:** |

a) Es obligatorio y 100 m.

b) Es sólo recomendable y 150 m.

c) Es obligatorio sólo para letras de clave E y F y 100 m.

d) Es sólo recomendable y 100 m.

| | |
|---|---|
| **117.** | **¿Qué superficies limitadoras de obstáculos se establecen para las pistas para aproximaciones de precisión de Categoría I?:** |

a) Superficie cónica, superficie horizontal interna, superficie de aproximación y superficies de transición.

b) Superficie cónica, superficie horizontal interna, superficie de aproximación y superficie de aproximación interna.

c) Superficie horizontal interna, superficie de aproximación y superficie de aproximación interna.

d) Superficie cónica, superficies de transición, superficie de aproximación y superficie de aproximación interna.

| | |
|---|---|
| **118.** | **¿De qué color serán las líneas de seguridad en las plataformas?:** |

a) Rojo.

b) Serán de un color similar al utilizado para las señales de puestos de estacionamiento de aeronaves.

c) Amarillo.

d) Serán de un color conspicuo que contraste con el utilizado para las señales de puestos de estacionamiento de aeronaves.

| | |
|---|---|
| **119.** | **Toda antena azimutal ILS o MLS que sobresalga del plano de las luces del sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I:** |

a) No se considerará como obstáculo.

b) Se considerará como obstáculo y no hace falta señalizarlo.

c) Se considerará como obstáculo y se señalará e iluminará en consecuencia.

d) No se considerará como obstáculo si es frangible y se señalará e iluminará en el caso de que no sea frangible.

| | |
|---|---|
| **120.** | **¿Cuál es el objetivo operacional del servicio de salvamento y extinción de incendios de un aeropuerto en lo que a tiempo de respuesta se refiere?:** |

a) Lograr un tiempo de respuesta que no exceda de dos minutos y medio hasta el extremo de cada pista operacional, en condiciones óptimas de visibilidad y superficie.

b) Lograr un tiempo de respuesta que no exceda de tres minutos hasta el extremo de cada pista operacional, en condiciones óptimas de visibilidad y superficie.

c) Lograr un tiempo de respuesta que no exceda de tres minutos hasta el extremo de cada pista operacional, en condiciones de visibilidad reducida.

d) Lograr un tiempo de respuesta que no exceda de dos minutos y medio minutos hasta el extremo de cada pista operacional, en condiciones de visibilidad reducida.

| | |
|---|---|
| **121.** | **Cuando el reabastecimiento de combustible se haga mientras haya pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando, el equipo terrestre se ubicará de manera que permita:** |

a) Utilizar un número suficiente de salidas para que la evacuación se efectúe con rapidez y disponer de una ruta de escape a partir de cada una de las salidas que han de usarse en caso de emergencia.

b) Utilizar al menos una salida para la evacuación y disponer de una ruta de escape en esa salida para que pueda usarse en caso de emergencia.

c) Utilizar al menos dos salidas, una delantera y otra trasera, para que la evacuación se efectúe con rapidez y disponer de una ruta de escape a partir de cada una de las salidas que han de usarse en caso de emergencia.

d) Utilizar todas las salidas del avión y disponer de una ruta de escape a partir de cada una de las salidas.

| | |
|---|---|
| **122.** | **En pistas de aproximaciones de precisión de categorías I, II o III, en lo referente al emplazamiento de equipos e instalaciones en las zonas de operaciones, con excepción de los que por sus funciones requieran estar situados en ese lugar para fines de navegación aérea, no deberán emplazarse equipos o instalaciones a:** |

a) 250 m o menos del extremo de la franja de pista.

b) 240 m o menos del eje de pista.

c) 240 m o menos del extremo de la franja de pista.

d) 250 m o menos del eje de pista.

| | |
|---|---|
| **123.** | **¿Cuáles son las distancias declaradas en los helipuertos?:** |

a) Distancia de despegue, distancia de aterrizaje disponible y anchura de la FATO.

b) Longitud de la FATO y distancia de despegue interrumpido disponible.

c) Distancia de despegue disponible, distancia de despegue interrumpido disponible y distancia de aterrizaje disponible.

d) Anchura de la FATO, longitud de la FATO y distancia de despegue interrumpido disponible.

| | |
|---|---|
| **124.** | **La pendiente total en cualquier dirección de la superficie de la FATO no excederá del** |

a) 3%.

b) 2,5%.

c) 3,5%.

d) 5%.

| | |
|---|---|
| 125. | **El Real Decreto 862/2009 se dicta en ejercicio de la autorización concedida al Gobierno por las Leyes 48/1960, de 21 de julio, y 21/2003, de 7 de julio. Pero, ¿quién o quiénes lo propusieron?:** |

a) El Ministro de Fomento y el Ministro de la Presidencia.

b) El Ministro de Fomento y la Ministra de Administraciones Públicas.

c) El Ministro de Fomento y la Ministra de defensa.

d) La Ministra de Defensa y la Ministra de Administraciones Públicas.

## CASO PRÁCTICO 2. DORA

La Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia desarrolla, en diversos ámbitos, el marco legal aplicable a la red de aeropuertos de interés general de Aena. La Ley 18/2014 establece que el Documento de Regulación Aeroportuaria (en adelante, DORA) es el instrumento que debe determinar las condiciones de regulación quinquenal del conjunto de la red de aeropuertos de Aena, S.M.E., S.A. (en adelante, Aena), que se configura como servicio de interés económico general.

El DORA 2022-2026, el segundo documento que se aprueba dentro del marco de regulación aeroportuaria español, define las condiciones regulatorias dentro del que se desarrollará la operación de la red aeroportuaria de Aena en el periodo 2022-2026.

Las condiciones establecidas en este DORA 2022-2026, por un lado, obligan al operador aeroportuario a ofrecer, entre otros, un servicio de calidad y con la capacidad suficiente para atender a la demanda durante el periodo regulatorio quinquenal y, por otro, le ofrecen la predictibilidad necesaria para desarrollar un servicio eficiente, competitivo y sostenible en el largo plazo.

El DORA no es de aplicación al Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM), al no ser éste un aeropuerto de Aena. Sin embargo, al ser gestionado por una filial de Aena, su gestión se rige por los mismos principios y criterios que cualquier otro aeropuerto de Aena. En concreto, tanto sus estándares medioambientales, como sus niveles de calidad (mediante las encuestas ASQ (*Airport Service Quality)*), así como la fijación de su tarifa (mediante el cálculo del Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP)), se fijan como en cualquier otro aeropuerto de Aena de su categoría y, por lo tanto, su marco es el DORA.

Las veinticinco preguntas siguientes están relacionadas con el DORA del período 2022-2026 actualmente en vigor.

## CUESTIONES

| | |
|---|---|
| **126.** | **El control regulatorio a través del DORA de los ingresos máximos por pasajero afecta exclusivamente a los servicios aeroportuarios básicos. ¿Qué servicios son éstos?:** |

a) Son los servicios a aeronaves cuyos costes se recuperan por vía de prestaciones patrimoniales públicas.

b) Son los servicios a aeronaves y pasajeros cuyos costes se recuperan por vía de prestaciones patrimoniales públicas.

c) Son los servicios a pasajeros cuyos costes se recuperan por vía de prestaciones patrimoniales públicas.

d) Son los servicios a aeronaves y pasajeros cuyos costes se recuperan por vía de prestaciones patrimoniales públicas e ingresos comerciales.

| | |
|---|---|
| **127.** | **¿Cuál de las siguientes afirmaciones es la correcta?:** |

a) El DORA 2022-2026 ha sido aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros y no ha necesitado ningún informe previo, tal como establece el artículo 26.1 de la Ley 18/2014.

b) El DORA 2022-2026 ha sido aprobado por la Dirección General de Aviación Civil y ha contado con el informe previo de la AESA, tal como establece el artículo 26.1 de la Ley 18/2014.

c) El DORA 2022-2026 ha sido aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros y ha contado con el informe previo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos (CDGAE), tal como establece el artículo 26.1 de la Ley 18/2014.

d) El DORA 2022-2026 ha sido aprobado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y ha contado con el informe previo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos (CDGAE), tal como establece el artículo 26.1 de la Ley 18/2014.

| | |
|---|---|
| **128.** | **El DORA 2022-2026 contempla cinco pilares estratégicos. Entre ellos se encuentran:** |

a) La recuperación del tráfico aéreo, una adecuada rentabilidad y la excelencia en el servicio y el compromiso con la seguridad.

b) La potenciación de la competitividad a través de la innovación y la digitalización, la eficiencia en la gestión y facilitar la movilidad ciudadana.

c) La excelencia en el servicio y el compromiso con la seguridad, una rentabilidad mínima y la sostenibilidad medioambiental.

d) La recuperación del tráfico aéreo, la sostenibilidad medioambiental y la eficiencia en la gestión.

| | |
|---|---|
| **129.** | **La Ley 18/2014 introdujo un marco que potencia el desempeño en materia de calidad y que se concretó en el primer DORA a través de un sistema de indicadores y un esquema de incentivos que se ha mostrado eficaz. ¿Cuántos indicadores conformaban el sistema?:** |

a) 12.

b) 15.

c) 17.

d) 20.

| | |
|---|---|
| **130.** | **Además de los indicadores de calidad del primer DORA, el del período 2022-2026 ha establecido 6 indicadores nuevos, por medio de los cuales:** |

a) Se podrán cuantificar aspectos concretos en el desempeño medioambiental de los aeropuertos.

b) Se podrán cuantificar aspectos concretos en materia de capacidad.

c) Se podrán cuantificar aspectos concretos sobre la calidad de la oferta complementaria.

d) Se podrán cuantificar aspectos concretos de la eficiencia en la gestión.

| | |
|---|---|
| **131.** | **Los aeropuertos de la red de Aena deberán mantener, como mínimo, el mismo horario operativo que el recogido en el Anexo 5 del DORA 2022-2026. Aena podrá variar dichos horarios. En este sentido ¿cuál de las siguientes afirmaciones es cierta?:** |

a) Aena podrá reducir dichos horarios, previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil.

b) Aena podrá ampliar sus horarios operativos libremente, en cualquier momento del periodo regulatorio 2022-2026. Ello no supondrá un reconocimiento de costes adicionales, a efectos regulatorios, sobre los ya contemplados en el DORA.

c) Las dos anteriores son correctas.

d) Aena no puede cambiar sus horarios operativos durante el período de vigencia del DORA.

| | |
|---|---|
| **132.** | **El DORA habla de continuar avanzando en la mejora de las operaciones aeroportuarias, para ello seguirá desplegando el concepto operacional A-CDM (*Airport Collaborative Decision Making*). ¿En qué se basa el concepto CDM?:** |

a) Se basa en la posibilidad de tomar decisiones adecuadas en el momento preciso en base a la información ATC y NMOC actualizadas.

b) Se basa en la posibilidad de tomar decisiones adecuadas en el momento preciso por parte del gestor aeroportuario, teniendo en cuenta la información de los agentes handling.

c) Se basa en la posibilidad de tomar decisiones adecuadas en el momento preciso y por quienes corresponda tomarlas, usando siempre la mejor información posible.

d) Se basa en la posibilidad de que operaciones del aeropuerto pueda tomar las decisiones adecuadas en el momento preciso, usando siempre la mejor información posible de ATC y agentes de handling.

| | |
|---|---|
| **133.** | **El DORA indica que, en línea con la iniciativa Europea de Cielo Único (*Single European Sky*) y el Plan de Transición PBN, los aeropuertos de la red de Aena a los que les sea de aplicación dispondrán de maniobras PBN (Navegación Basada en Prestaciones, del inglés *Performance Based Navigation*) antes de finalizar 2024. Los requisitos de performance para las aeronaves que operen en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado se expresan en las especificaciones de navegación en términos de:** |

a) La precisión y funcionalidad necesarios para la operación propuesta en el contexto de un concepto de espacio aéreo.

b) La precisión y funcionalidad necesarios para la operación propuesta en el contexto de las aproximaciones.

c) La precisión, integridad y funcionalidad necesarios para la operación propuesta en el contexto de las aproximaciones y despegues.

d) La precisión, integridad, continuidad, disponibilidad y funcionalidad necesarios para la operación propuesta en el contexto de un concepto de espacio aéreo específico.

| | |
|---|---|
| **134.** | **Para el cálculo del Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP), ¿qué principio se aplica en el DORA:** |

a) El mecanismo de caja doble. Los costes contemplados son exclusivamente los vinculados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos y no incorporan subsidios de otras actividades no reguladas.

b) El mecanismo de caja doble. Los costes contemplados son los vinculados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos y los subsidios de otras actividades no reguladas.

c) El mecanismo de caja única. Los costes contemplados son exclusivamente los vinculados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos y los subsidios de otras actividades no reguladas.

d) El mecanismo de caja única. Los costes contemplados son exclusivamente los vinculados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos y los derivados de las actividades comerciales.

| 135. | **Los gastos de explotación recogidos en el DORA son la suma de:** |
|---|---|

a) Costes operativos, amortizaciones, gastos de personal, deterioros y enajenaciones y los costes asociados con la nueva normativa de seguridad.

b) Costes operativos, amortizaciones, aprovisionamientos, deterioros y enajenaciones.

c) Costes operativos, amortizaciones, provisiones por insolvencias y riesgos, deterioros y enajenaciones y los costes asociados con la nueva normativa de seguridad.

d) Costes operativos, amortizaciones, provisiones por insolvencias y riesgos, deterioros y enajenaciones y gastos de personal.

| 136. | **El coste de capital reconocido en el DORA tiene naturaleza prospectiva. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es la correcta?:** |
|---|---|

a) Según la Ley 18/2014, las desviaciones del coste de capital respecto al valor reconocido en el DORA que se produzcan durante el periodo regulatorio en ningún caso darán lugar a una modificación de los ingresos máximos por pasajero permitidos del periodo 2022-2026.

b) La Ley 18/2014 dice que las desviaciones del coste de capital respecto al valor reconocido en el DORA que se produzcan durante el periodo regulatorio dan lugar a una modificación de los ingresos máximos por pasajero. Se aplicará la misma variación porcentual que la del coste de capital, con un máximo del 5%.

c) Según la Ley 18/2014, las desviaciones del coste de capital respecto al valor reconocido en el DORA que se produzcan durante el periodo regulatorio no darán lugar a una modificación de los ingresos máximos por pasajero permitidos del periodo 2022-2026, excepto que la variación del coste de capital supere el 5%.

d) Salvo que se produzcan causas excepcionales, recogidas en la Ley 18/2014, las desviaciones del coste de capital respecto al valor reconocido en el DORA que se produzcan durante el periodo regulatorio no darán lugar a una modificación de los ingresos máximos por pasajero permitidos del periodo 2022-2026.

| | |
|---|---|
| **137.** | **Para el cálculo del Ingreso Máximo Anual por Pasajero, IMAP, de cada año se utiliza, entre otros factores, el componente X. ¿En qué se basa la estimación del componente X?:** |

a) En que el valor presente de los ingresos esperados del operador durante el conjunto del periodo regulatorio quinquenal permita la recuperación del valor presente de todos costes esperados del operador durante el mismo periodo, incluyendo los derivados de las actividades comerciales.

b) En que el valor presente de los ingresos esperados del operador durante el conjunto del periodo regulatorio quinquenal permita la recuperación del valor presente de los costes esperados del operador durante el mismo periodo, ambos medidos exclusivamente para los servicios aeroportuarios básicos y sin efecto precio.

c) En que el valor presente de los ingresos esperados del operador durante el conjunto del periodo regulatorio quinquenal permita la recuperación del valor presente de los costes esperados del operador durante el mismo periodo, ambos medidos para todos los servicios aeroportuarios y sin efecto precio.

d) En que el valor presente de los ingresos esperados del operador durante el conjunto del periodo regulatorio quinquenal permita la recuperación del 95% del valor presente de los costes esperados del operador durante el mismo periodo, ambos medidos exclusivamente para los servicios aeroportuarios básicos y sin efecto precio.

| | |
|---|---|
| **138.** | **Las revisiones anuales de las tarifas aeroportuarias, según lo establecido en la Ley 18/2014, están sujetas a los tres pilares básicos que emanan de la Directiva 2009/12/CE de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias. ¿Cuáles son esos pilares?:** |

a) El procedimiento obligatorio de consulta entre la entidad gestora del aeropuerto, sus usuarios y las Comunidades Autónomas, la transparencia en los procedimientos de consulta y el recurso a la autoridad de supervisión independiente, que en el caso de las tarifas aeroportuarias de Aena es la DGAC.

b) El procedimiento obligatorio de consulta entre la entidad gestora del aeropuerto y sus usuarios, la transparencia en los procedimientos de consulta y el recurso a la autoridad de supervisión independiente, que en el caso de las tarifas aeroportuarias de Aena es la AESA.

c) El procedimiento voluntario de consulta entre la entidad gestora del aeropuerto y sus usuarios, la transparencia en los procedimientos de consulta y el recurso a la autoridad de supervisión independiente, que en el caso de las tarifas aeroportuarias de Aena es la CNMC.

d) El procedimiento obligatorio de consulta entre la entidad gestora del aeropuerto y sus usuarios, la transparencia en los procedimientos de consulta y el recurso a la autoridad de supervisión independiente, que en el caso de las tarifas aeroportuarias de Aena es la CNMC.

| | |
|---|---|
| **139.** | **El DORA contiene una serie de indicadores de calidad. Entre ellos se encuentra el indicador SPAX-01 (Satisfacción general de los pasajeros). ¿Cómo se define este indicador?:** |

a) Es el nivel de satisfacción mostrado por los pasajeros respecto a la calidad de la infraestructura en los procesos de embarque y desembarque exclusivamente.

b) Es el nivel de satisfacción mostrado por los pasajeros respecto a la calidad global de la infraestructura aeroportuaria.

c) Es el nivel de satisfacción mostrado por los pasajeros respecto a la calidad global de los servicios prestados por el gestor en el aeropuerto.

d) Es el nivel de satisfacción mostrado por los pasajeros respecto a la calidad global de la infraestructura y de los servicios prestados por el gestor en el aeropuerto.

| | |
|---|---|
| **140.** | **En el momento de aprobar el DORA 2022-2026 estaba vigente una bonificación a los pasajeros en conexión. ¿Qué se entiende por pasajero en conexión a estos efectos?:** |

a) Se define el pasajero en conexión como aquel que, desembarcando en un aeropuerto gestionado por Aena en un vuelo, vuelve a embarcar con otro billete y en el mismo aeropuerto en un plazo máximo de 12 horas, al objeto de realizar un nuevo trayecto con un número de vuelo diferente y destino distinto al del origen.

b) Se define el pasajero en conexión como aquel que, desembarcando en un aeropuerto gestionado por Aena en un vuelo, vuelve a embarcar con otro billete y en el mismo aeropuerto en un plazo máximo de 24 horas, al objeto de realizar un nuevo trayecto con un número de vuelo diferente y destino distinto al del origen.

c) Se define el pasajero en conexión como aquel que, desembarcando en un aeropuerto gestionado por Aena en un vuelo, vuelve a embarcar con el mismo billete y en el mismo aeropuerto en un plazo máximo de 12 horas, al objeto de realizar un nuevo trayecto con un número de vuelo diferente y destino distinto al del origen.

d) Se define el pasajero en conexión como aquel que, desembarcando en un aeropuerto gestionado por Aena en un vuelo, vuelve a embarcar con el mismo billete y en el mismo aeropuerto en un plazo máximo de 24 horas, al objeto de realizar un nuevo trayecto con un número de vuelo diferente y destino distinto al del origen.

| | |
|---|---|
| **141.** | **El DORA permite aplicar bonificaciones, según lo establecido en la Ley 21/2003 y la Ley 18/2014. Dichas bonificaciones se aplicarán en base a qué criterios:** |

a) Objetividad, no discriminación y facilitar la movilidad.

b) Objetividad, no discriminación y transparencia.

c) Rentabilidad, no discriminación y transparencia.

d) Objetividad, no discriminación y concursos públicos.

| | |
|---|---|
| **142.** | **De conformidad con el artículo 20.6 de la Ley 18/2014 Aena proveerá o facilitará el acceso de unos organismos a todos los datos, informes y registros que estos organismos estimen necesarios para cumplir con las obligaciones derivadas de las competencias que la ley les atribuye en relación con el DORA. ¿Cuáles son estos organismos?:** |

a) AESA, la CNMC y el MITMA.

b) AESA, la CNMC y la DGAC.

c) Usuarios, la CNMC y la DGAC.

d) AESA, Usuarios y la DGAC.

| | |
|---|---|
| **143.** | **Dentro del marco de la supervisión de AESA, el Informe anual de supervisión técnica aeroportuaria se elaborará cada año del periodo regulatorio. El informe de cada año se elaborará durante los cuatro primeros meses del año, versará sobre la operación del año anterior y tendrá efectos en la determinación del:** |

a) Ingreso Máximo Anual por Pasajero Ajustado (IMAAJ) del año en curso.

b) Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) del año siguiente exclusivamente.

c) Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) del año en curso exclusivamente.

d) Ingreso Máximo Anual por Pasajero Ajustado (IMAAJ) del año siguiente.

| | |
|---|---|
| **144.** | **En lo referente a la estimación del tráfico para el DORA 2022-2023, la predicción de operaciones para ese período de las previsiones para España de la Agencia Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol), teniendo en cuenta su escenario 2 de los tres posibles que contempla. ¿Qué dice ese escenario?:** |

a) Eurocontrol consideraba que la vacuna estaría ampliamente disponible para finales de 2021 y que se produciría una recuperación rápida del tráfico.

b) Eurocontrol consideraba que la vacuna estaría ampliamente disponible para el verano de 2022 y que se produciría una recuperación rápida del tráfico.

c) Eurocontrol consideraba que la vacuna estaría ampliamente disponible para el verano de 2022 y que se produciría una recuperación moderada del tráfico.

d) Eurocontrol consideraba que la vacuna estaría ampliamente disponible para el verano de 2023 y que se produciría una recuperación rápida del tráfico.

| | |
|---|---|
| **145.** | **El DORA contiene una serie de indicadores de calidad. Entre ellos se encuentra el indicador SPAX-01 (Satisfacción general de los pasajeros). ¿Cómo se define este indicador?:** |

a) Es el nivel de satisfacción mostrado por los pasajeros respecto a la calidad de la infraestructura en los procesos de embarque y desembarque exclusivamente.

b) Es el nivel de satisfacción mostrado por los pasajeros respecto a la calidad global de la infraestructura aeroportuaria.

c) Es el nivel de satisfacción mostrado por los pasajeros respecto a la calidad global de los servicios prestados por el gestor en el aeropuerto.

d) Es el nivel de satisfacción mostrado por los pasajeros respecto a la calidad global de la infraestructura y de los servicios prestados por el gestor en el aeropuerto.

| | |
|---|---|
| **146.** | **La fórmula para calcular el indicador TEPP-01 (Tiempo de espera en control de seguridad de los pasajeros) utiliza el porcentaje de pasajeros que tardan más de:** |

a) 5 minutos en ser inspeccionados.

b) 8 minutos en ser inspeccionados.

c) 10 minutos en ser inspeccionados.

d) 15 minutos en ser inspeccionados.

| | |
|---|---|
| **147.** | **El indicador DELA-01 (Disponibilidad de puestos de estacionamiento) tiene como objetivo conocer la disponibilidad de los puestos de estacionamiento donde se detienen las aeronaves para embarque/desembarque de pasajeros y recibir asistencia en tierra, a través del tiempo en que están disponibles para ser utilizados. ¿Cuál es el nivel objetivo?:** |

a) 90% del tiempo operativo.

b) 92% del tiempo operativo.

c) 95% del tiempo operativo.

d) 99% del tiempo operativo.

| | |
|---|---|
| **148.** | **El indicador OTAC-01 (Tiempo de respuesta a reclamaciones de gestión aeroportuaria) tiene como objeto conocer la eficiencia del sistema de gestión de calidad en lo que a tratamiento de quejas se refiere, a través del tiempo que emplea el gestor aeroportuario en analizar una reclamación y emitir una respuesta concluyente al remitente. ¿Cuál es el nivel objetivo?, ¿puede penalizar si no se cumple?:** |

a) El 95% de las reclamaciones deben ser respondidas en menos de 5 días hábiles desde su recepción y sí puede penalizar.

b) El 95% de las reclamaciones deben ser respondidas en menos de 5 días hábiles desde su recepción y no penaliza.

c) El 98% de las reclamaciones deben ser respondidas en menos de 5 días hábiles desde su recepción y sí puede penalizar.

d) El 98% de las reclamaciones deben ser respondidas en menos de 5 días hábiles desde su recepción y no penaliza.

| | |
|---|---|
| **149.** | **El DORA 2022-2026 establece una serie de circunstancias excepcionales a los efectos del cómputo de tiempos de cumplimiento de los indicadores y/o la posibilidad de anulación parcial o total de algún indicador. Cuál de las siguientes afirmaciones NO es correcta:** |

a) Desastres naturales.

b) Pandemias o crisis sanitarias.

c) Cualquier circunstancia solicitada por Aena ante AESA.

d) Cambios en el nivel de seguridad nacional que sean decretados por la Autoridad Competente.

| | |
|---|---|
| **150.** | **En lo que se refiere a condiciones meteorológicas adversas, el DORA menciona que para el caso de los aeropuertos que no cuentan con procedimientos específicos para operar en condiciones de visibilidad reducida, se podrá considerar que un vuelo está afectado por dichas condiciones cuando:** |

a) La visibilidad sea inferior a 5.000 m para el caso de aeropuertos con pista de vuelo visual o 800 m para aeropuertos con pista de vuelo de precisión CAT II.

b) La visibilidad sea inferior a 5.000 m para el caso de aeropuertos con pista de vuelo visual o 800 m para aeropuertos con pista de vuelo de precisión CAT I.

c) La visibilidad sea inferior a 6.000 m para el caso de aeropuertos con pista de vuelo visual o 800 m para aeropuertos con pista de vuelo de precisión CAT I.

d) La visibilidad sea inferior a 5.000 m para el caso de aeropuertos con pista de vuelo visual o 900 m para aeropuertos con pista de vuelo de precisión CAT II.