

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

(Resolución de 6 de julio de 2020, de la Subsecretaría, Boletín Oficial del Estado de 17 de julio de 2020).

Segundo ejercicio de la Fase de Oposición

- 1- Traducir el siguiente texto en idioma español al idioma inglés:

PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA AVIACIÓN CIVIL

PRELIMINAR

La protección, frente al riesgo de interferencia ilícita, de los bienes y personas relacionados con el transporte aéreo, ha sido objeto de regulación y actualización continuada por los organismos y entidades de aviación civil nacionales e internacionales.

La creciente gravedad de las acciones terroristas, que han instrumentalizado la aviación civil con fines criminales, ha promovido la adopción de medidas de carácter supranacional, con objeto de adoptar una política de seguridad aérea más coordinada y eficiente.

Con esta finalidad, el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea han adoptado el Reglamento (CE) nº 300/2008, "por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil". Complementariamente, el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 establece medidas prácticas para la adaptación técnica del primero. A través de ambos se establecen las normas básicas para una interpretación común de las disposiciones del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, según las recomendaciones del "Documento 30" (Vol. II) de la CEAC.

El rango normativo de estos Reglamentos impone la obligatoriedad de su cumplimiento, por todos los Estados miembros de la Unión. El presente Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil actualiza el ámbito normativo nacional que se deriva de la implantación del Reglamento (CE) nº 300/2008, dando cumplimiento a lo indicado en el Artículo 10, en lo relativo a las normas básicas comunes y sus medidas de aplicación. El Programa establece asimismo otras medidas accesorias que, a juicio de la Autoridad nacional competente en materia de seguridad de aviación civil, complementan su aplicación y/o garantizan aspectos de seguridad que no están recogidos expresamente en los Reglamentos de referencia.

De otra parte, el Programa establece la necesidad de habilitar otros instrumentos normativos, cuya aplicación complementaria al mismo garantice su correcta aplicación, la calidad de su ejecución y la coherencia de los programas de seguridad de compañías aéreas y aeropuertos, con las directrices del Programa Nacional. Así mismo, impone la obligación de desarrollar, mantener y aplicar programas nacionales de control de la calidad y de formación en materia de seguridad de la aviación civil.

2- Traducir el siguiente texto en idioma inglés al idioma español:

Transportation of vaccines using dry ice

European Union Aviation Safety Agency - Guidelines in relation to the COVID-19 pandemic

1. Background and Scope

Several COVID-19 vaccines have been developed in the past months by the pharmaceutical industry and are now close to final approval from the regulatory health authorities. Within a short timeframe, the COVID-19 vaccines will be ready to be distributed worldwide.

It is expected that large quantities of COVID-19 vaccines will be transported by airfreight, which may introduce challenges for the supply chain as well as for the airline operators.

Some COVID-19 vaccines may need to be maintained at sub-zero temperatures during transport, and some may even require a temperature-controlled environment of below -70°C. The cooling can reliably be ensured by the use of dry ice (frozen CO₂). Dry ice, however, is classified as a dangerous good.

The use of dry ice in large quantities on board an aircraft may raise hazard particularly when transported on the main (passenger/cargo) deck of a large aeroplane.

Compliance with the requirements for the transport of dangerous goods on board the aircraft (Regulation (EU) Nº 965/2012 and ICAO Doc 9284 'Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air') is the responsibility of each operator.

The purpose of this document is to provide guidance and recommendations to national competent authorities (NCAs) and operators for the transport of dry ice in excess of that already permitted in the operators' operations manual or other applicable manuals or documents in order to reduce the introduction of additional risks (safety and health) to the aircraft systems and its occupants.

Most aircraft manufacturer provided revised information on their aircraft maximum capabilities to transport dry ice. It is the operator's responsibility to assess the risks associated with the transportation of increased quantities of dry ice.

3. Chemical and Toxicity Aspects of Dry Ice

Dry ice sublimates at -78°C to gaseous carbon dioxide (CO₂). Carbon dioxide is heavier than air, colour and odourless.

Carbon dioxide at low concentration (below 0.5%) has little, if any, toxicological effects. At higher concentrations (>5%), it causes the development of hypercapnia and respiratory acidosis. Concentrations of more than 10% carbon dioxide may cause convulsions, coma, and death by affecting the respiratory function and causing excitation followed by depression of the central nervous system.

Consequently, dry ice is classified as dangerous goods. The use of dry ice as refrigerant raises technical and operational challenges on board of the transport-category aeroplanes. The conversion rate of dry ice to gaseous CO₂ will vary depending on package insulation, dry ice particle/pellets size, surrounding temperature, and cabin pressure.