

1. Traduzca de lengua española a lengua inglesa el siguiente texto:

El continuo crecimiento de la aviación en Europa crea muchos desafíos, especialmente en lo que se refiere a los factores clave de seguridad de los aeródromos y de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea. Por tanto, hay que establecer las medidas de mitigación de riesgos necesarias a fin de garantizar la seguridad mediante un planteamiento reglamentario armonizado y holístico en todos los Estados miembros.

La Comunidad debe establecer, siguiendo las normas y prácticas recomendadas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 («el Convenio de Chicago»), los requisitos esenciales aplicables a los productos, componentes y equipos aeronáuticos, los aeródromos y a la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea; los requisitos esenciales aplicables a las personas y organismos que intervienen en la explotación de los aeródromos y en la prestación de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea; y los requisitos esenciales aplicables a las personas y productos relacionados con la formación y los reconocimientos médicos de los controladores de tránsito aéreo. La Comisión debe estar facultada para aprobar las necesarias medidas de ejecución relacionadas con ello.

No sería conveniente someter todos los aeródromos a unas normas comunes. En particular, los aeródromos que no estén abiertos al uso público y los utilizados principalmente para vuelos recreativos o para el transporte aéreo comercial distinto del que es conforme con los procedimientos de vuelo instrumental y con una pista pavimentada de menos de 800 metros, deben permanecer bajo el control reglamentario de los Estados miembros, sin que del presente Reglamento pueda derivarse para los Estados miembros la obligación de reconocer las medidas nacionales correspondientes. Sin embargo, los Estados miembros deben adoptar medidas proporcionadas para incrementar el nivel general de seguridad de la aviación recreativa y de todo el transporte aéreo comercial. La Comisión revisará a su debido tiempo la ampliación del ámbito de aplicación de tal manera que incluya los aeródromos actualmente excluidos, de forma modular y teniendo plenamente en cuenta el efecto que ello podría tener en estos aeródromos.

Teniendo en cuenta la gran variedad de aeródromos y el elevado grado de particularidad de sus infraestructuras y entornos, las normas comunes de seguridad de los aeródromos deben proporcionar la flexibilidad necesaria para personalizar su cumplimiento, mediante un equilibrio adecuado entre medidas de ejecución, especificaciones de certificación y medios aceptables de cumplimiento. Estas normas deben ser proporcionadas al tamaño, tráfico, categoría y complejidad del aeródromo y a la naturaleza y el volumen de las operaciones que en él se efectúen, evitando así cargas burocráticas y económicas innecesarias, en particular para los pequeños aeródromos que solo tienen un tráfico de pasajeros muy limitado.

La infraestructura de los aeródromos y sus operaciones deben certificarse por medio de un certificado único, aunque los Estados miembros podrán certificar la infraestructura de los aeródromos y sus operaciones por separado. En ese caso, los certificados debe expedirlos la misma autoridad. Los explotadores de múltiples aeródromos que hayan organizado sus operaciones de manera centralizada podrán solicitar un certificado único que cubra las operaciones y la gestión de todos los aeródromos a su cargo.

2. Traduzca de lengua inglesa a lengua española el siguiente texto:

Aviation is approaching the challenge of achieving its climate goals through a four-pillar strategy:

» The development of new, more efficient aircraft and engines can substantially decrease CO₂ emissions. New technology aircraft are, on average, around 15-20% more fuel-efficient than the models they replace. Sustainable aviation fuels, which are already being used on certain commercial flights, will have the potential to cut emissions by up to 80%.

» Operational measures include identifying weight savings in the current fleet, allowing the aircraft to burn less fuel. Airlines have been investing in lightweight seats and cabin equipment and even replacing heavy pilot manuals with Tablet computers. Other operational measures include single-engine taxiing, idle reverse thrust, and ATC procedures such as continuous descents into airports and traffic flow management that prevent unnecessary airborne holding.

» The 'infrastructure' pillar of the strategy relates mainly to navigational improvements, making better use of airspace and streamlining the routes taken by aircraft to cut down on flight time, and optimizing airport layout to improve throughput and prevent unnecessary holding.

» The industry remains confident that technology, operational measures and better infrastructure will provide long term solutions to ensure the sustainable growth of the aviation industry through partnership between industry and government.

However, we also acknowledge that a global market-based measure is needed to fill any remaining emissions gap until those other measures have taken full effect.

The scheme established by ICAO is a global offsetting mechanism, called CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). CORSIA aims to help address any annual increase in total CO₂ emissions from international civil aviation above 2020 levels. The aviation sector is committed to technology, operational and infrastructure advances to continue to reduce the sector's carbon emissions. Offsetting is not intended to replace these efforts.

Nor would the CORSIA make fuel efficiency any less of a day-to-day priority. Rather, CORSIA can help the sector achieve its climate targets in the short and medium term by complementing emissions reduction initiatives within the sector.

Offsetting is an action by a company or individual to compensate for their emissions by financing a reduction in emissions elsewhere. While carbon offsetting does not require companies to reduce their emissions "in-house", it provides an environmentally effective option for sectors where the potential for further emissions reductions is limited or the abatement costs are unduly high.

Offsetting and carbon markets have been a fundamental component of global, regional and national emissions reduction policies. They have operated for decades for compliance purposes and voluntary emissions reductions and continue to be an effective mechanism to underpin action against climate change. While both offsetting schemes and cap-and-trade mechanisms allow companies to purchase emissions reductions – offsets or allowances – from other companies and sectors to compensate for their emissions, offsetting offers the advantage that an offset certified under robust criteria will always represent a tonne of CO₂ which has been avoided or reduced.

Offsetting is also more effective than a tax, as a carbon tax merely requires companies to pay for their emissions, without any guarantees that the payment will lead to any emissions reductions.

There are many ways to achieve CO₂ reductions that can be used as offsets, many of which bring other social, environmental or economic benefits relevant to sustainable development. Such offsets can be sourced from various types of project activities, including, for example, wind energy, clean cook stove, methane capture and other emissions-reducing or avoidance projects.

Although ICAO is working on CORSIA eligibility criteria and a process to assess carbon offset programs and project types, this work is not yet complete. Accordingly, any statement at this stage claiming that certain offsets will be eligible, or not, for CORSIA are speculative at best and should not be relied upon.