



INGLÉS – PRUEBA ESCRITA

Parte A.- Traducción del español al inglés:

PROCEDIMIENTO PARA LAS AUTORIDADES COMPETENTES

M.B.102 Autoridad competente

- a) Generalidades - Cada Estado miembro deberá designar una autoridad competente con responsabilidades asignadas en relación con la expedición, prórroga, modificación, suspensión o revocación de certificados y para la vigilancia del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Esta autoridad competente se registrará por procedimientos documentados y dispondrá de una estructura organizativa.
- b) Recursos - El número de personas de la plantilla debe ser adecuado para cumplir los requisitos detallados en esta Sección.
- c) Cualificación y formación - Todo el personal que participe en actividades contempladas en el presente anexo estará debidamente cualificado y tendrá todos los conocimientos, experiencia y formación inicial y continuada necesarios para realizar las tareas que tengan asignadas.
- d) Procedimientos - La autoridad competente deberá fijar procedimientos que detallen cómo se cumplen los requisitos del presente anexo (parte M). Estos procedimientos serán objeto de revisión y modificación para garantizar el cumplimiento permanente.

M.B.105 Intercambio mutuo de información

- a) Con el fin de contribuir a la mejora de la seguridad aérea, las autoridades competentes deberán participar en un intercambio mutuo de toda la información necesaria de acuerdo con el artículo 15 del Reglamento (CE) no 216/2008.
- b) Sin perjuicio de las competencias de los Estados miembros, en caso de una posible amenaza para la seguridad que afecte a varios Estados miembros, las autoridades competentes afectadas deberán prestarse asistencia mutua para poner en práctica las medidas de vigilancia necesarias.

M.B.303 Supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave

- a) La autoridad competente deberá confeccionar un programa de inspección para supervisar el estado de aeronavegabilidad de la flota de aeronaves que haya en su registro.
- b) El programa de inspección deberá incluir ejemplos de inspecciones de aeronaves.
- c) El programa deberá confeccionarse teniendo en cuenta el número de aeronaves que haya en el registro, el nivel de conocimientos local y las actividades de vigilancia realizadas previamente.
- d) La inspección deberá centrarse en varios elementos de aeronavegabilidad de riesgo importante e identificar las eventuales incidencias. Además, la autoridad competente deberá analizar cada incidencia para determinar su causa originaria.
- e) Todas las incidencias deberán confirmarse por escrito a la persona u organización responsable en virtud del punto M.A.201.

f) La autoridad competente deberá registrar todas las incidencias, acciones resolutive y recomendaciones.

g) Si durante las inspecciones de aeronaves se detectan pruebas de incumplimiento de los requisitos establecidos en el presente anexo (parte M), la autoridad competente adoptará medidas de acuerdo con lo dispuesto en el punto M.B. 903.

h) Si la causa originaria de la incidencia se identifica como una disconformidad con cualquier subparte o parte, dicha disconformidad deberá tratarse tal como se describe en la parte correspondiente.

i) A fin de facilitar la labor de velar por el cumplimiento correcto de las disposiciones, las autoridades competentes intercambiarán información sobre los incumplimientos detectados con arreglo a la letra h).

Parte B.- Traducción del inglés al español:

It is true that in the case of the aviation field the European Union legislature, as is apparent from Part B of Annex IV to Directive 2003/87 as amended by Directive 2008/101, chose to take the fuel consumption of the operators' aircraft as a basis for establishing a formula enabling calculation of those operators' emissions in connection with the flights falling within that annex performed by their aircraft. Aircraft operators must therefore surrender a number of allowances equal to their total emissions during the preceding calendar year, which are calculated on the basis of their fuel consumption for all their flights falling within that directive and an emission factor.

However, in contrast to the defining feature of obligatory levies on the possession and consumption of fuel, there is no direct and inseverable link between the quantity of fuel held or consumed by an aircraft and the pecuniary burden on the aircraft's operator in the context of the allowance trading scheme's operation. The actual cost for the operator, resulting from the number of allowances to be surrendered, a quantity which is calculated "*inter alia*" on the basis of fuel consumption, depends, inasmuch as a market-based measure is involved, not directly on the number of allowances that must be surrendered, but on the number of allowances initially allocated to the operator and their market price when the purchase of additional allowances proves necessary in order to cover the operator's emissions. Nor can it be ruled out that an aircraft operator, despite having held or consumed fuel, will bear no pecuniary burden resulting from its participation in the allowance trading scheme, or will even make a profit by assigning its surplus allowances for consideration.

It follows that, unlike a duty, tax, fee or charge on fuel consumption, the scheme introduced by Directive 2003/87 as amended by Directive 2008/101, apart from the fact that it is not intended to generate revenue for the public authorities, does not in any way enable the establishment, applying a basis of assessment and a rate defined in advance, of an amount that must be payable per tonne of fuel consumed for all the flights carried out in a calendar year.



Thus, such a scheme is fundamentally different from the Swedish scheme at issue in *Case C-346/97 Braathens [1999] ECR I-3419*, where the Court held in paragraph 23 of its judgment, with regard to an environmental protection tax paid fully to the State, that such a tax was levied on fuel consumption itself, in particular because there was a direct and inseverable link between fuel consumption and the polluting substances covered by that tax, and that the tax thus constituted an excise duty on domestic commercial aviation in breach of the exemption laid down by the relevant directives.