

REGLAMENTO PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE VIGILANCIA, NOTIFICACIÓN Y VERIFICACIÓN (MRV) EN EL MARCO DEL PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSIA).

ÍNDICE

Definiciones y acrónimos particulares	2
Capítulo 1: Generalidades.....	6
Capítulo 2: Vigilancia de las emisiones de CO ₂	8
Capítulo 3: Notificación de las emisiones de CO ₂ e informe de emisiones	12
Capítulo 4: Requisitos de verificación	15
Apéndice 1: Contenido de un plan de vigilancia de emisiones.....	18
Apéndice 2: Métodos de vigilancia de la utilización de combustible.....	22
Apéndice 3: Contenido de un informe de emisiones del explotador aéreo	27
Apéndice 4: Información complementaria al informe de emisiones del explotador de aviones si se reclama una reducción de emisiones por la utilización de cada combustible admisible en el marco del CORSIA	30
Apéndice 5: Requisitos para llevar a cabo la verificación	33
Apéndice 6: Requisitos para los órganos de verificación	37

Definiciones y acrónimos particulares

(a) Definiciones. Para el propósito del presente Reglamento, los términos y expresiones que se indican a continuación, tienen el siguiente significado:

Aeródromo. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Asociación administrativa. Delegación de las tareas administrativas del Volumen IV del Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil (Chicago 1944), de un Estado a otro(s) Estado(s).

Avión. Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Certificado de explotador de servicios aéreos (CESA - AOC). Certificado por el que se autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.

Combustible admisible en el marco del CORSIA. Combustible aeronáutico sostenible en el marco del CORSIA o combustible aeronáutico con menor contenido de carbono en el marco del CORSIA que puede utilizar un explotador aéreo para reducir sus requisitos de compensación.

Combustible aeronáutico con menor contenido de carbono en el marco del CORSIA. Combustible fósil aeronáutico que cumple los criterios de sostenibilidad del CORSIA en virtud del Volumen IV del Anexo 16.

Combustible aeronáutico sostenible en el marco del CORSIA. Combustible aeronáutico renovable o derivado de residuos que cumple los criterios de sostenibilidad del CORSIA en virtud del Volumen IV del Anexo 16.

Combustible embarcado. Medición del combustible suministrado por el proveedor de combustible, que se documenta en las notas de entrega o las facturas de combustible para cada vuelo (en litros).

Distancia ortodrómica. La distancia más corta, redondeada al kilómetro más próximo, entre los aeródromos de origen y destino, medida sobre la superficie terrestre modelada de acuerdo con el Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS84).

Nota. — Las coordenadas de latitud y longitud de los aeródromos pueden obtenerse de la base de datos de indicadores de lugar de la OACI.

Equipo de verificación. Grupo de verificadores, o verificador único que también califica como líder de equipo, perteneciente a un órgano de verificación que efectúa la verificación de un informe de emisiones y, cuando sea necesario, un informe de cancelación de unidades de emisión. El equipo puede contar con el apoyo de expertos técnicos.

Estado que notifica. Estado que ha presentado a la OACI el pedido de registro o cambio del designador de tres letras de un explotador de aviones sobre el que ejerce jurisdicción.

Explotador de aeronaves / Explotador aéreo. Persona que utiliza la aeronave legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro. El propietario es el explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves.

Nota: Las Regulaciones Regionales definen como "Explotador" a toda Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Informe de verificación. Documento redactado por el órgano de verificación que contiene la declaración de verificación y la información justificante requerida.

Materia prima. Tipo de material básico no procesado que se utiliza para producir combustibles de aviación.

Nuevo explotador. Se entiende por nuevo explotador, al explotador de aeronaves que inicia actividades en un rubro de la aviación que, en la fecha de entrada en vigencia de este Reglamento o después de esa fecha, está dentro del alcance del mismo y cuya actividad no es ni total ni parcialmente la continuación de una actividad de aviación antes desarrollada por otro explotador de aeronaves.

Órgano de verificación. Entidad legal que efectúa la verificación de un informe de emisiones y, cuando sea necesario, de un informe de cancelación de unidades de emisión, como tercero independiente acreditado.

Órgano nacional de acreditación. Organismo autorizado por el Estado que certifica que un órgano de verificación es competente para prestar servicios específicos de verificación.

Nota. — El órgano nacional de acreditación a los efectos del presente Reglamento es el Instituto Argentino de Normalización y Certificación (IRAM).

Par de aeródromos. Grupo de dos aeródromos que consta de un aeródromo de salida y un aeródromo de llegada.

Par de Estados. Grupo de dos Estados compuesto por un Estado de salida o sus territorios y un Estado de llegada o sus territorios.

Período de notificación. Período que comienza el 1 de enero y finaliza el 31 de diciembre de un año dado para el que notifica la información solicitada un explotador de aeronave o un Estado. La hora de salida del vuelo (UTC) determina a qué período de notificación corresponde el vuelo.

Plan de vuelo. Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Proceso de conversión. Tipo de tecnología que se utiliza para convertir la materia prima en combustible aeronáutico.

Propietario del avión. Persona(s), organización (organizaciones) o empresa(s) identificada(s) mediante el punto 4 (Nombre del propietario) y el punto 5 (Dirección del propietario) en el certificado de matrícula de un avión.

Verificación de informe. Proceso independiente, sistemático y suficientemente documentado de evaluación de un informe de emisiones y, cuando sea necesario, de un informe de cancelación de unidades de emisión admisibles.

Vía de producción. Combinación específica de materia prima y proceso de conversión que se utiliza para producir combustibles de aviación.

(b) Acrónimos:

AAC/AA Autoridad de Aviación Civil/Autoridad Aeronáutica

ACARS	Sistema de direccionamiento e informe para comunicaciones de aeronaves
AOC	Certificado de explotador de servicios aéreos (CESA)
aprox.	Aproximadamente
ATC	Control de tránsito aéreo
ATS	Servicios de tránsito aéreo
CERT	Herramienta de estimación y notificación de CO ₂
CO ₂	Dióxido de carbono
CO ₂ e	Dióxido de carbono equivalente
CORSIA	Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional
C	Grados Celsius
FAA	Administración Federal de Aviación-U.S.A.(Federal Aviation Administration)
ft	Pie
GEI	Gases de efecto invernadero
IAF	Foro Internacional de Acreditación
IEC	Comisión Electrotécnica Internacional
IRAM	Instituto Argentino de Normalización y Certificación
ISO	Organización Internacional de Normalización
K	Grados Kelvin
kg	Kilogramo
km	Kilómetro
km/h	Kilómetro por hora
kt	Nudo
L	Litro
m	Metro
máx	Máximo
mm	Milímetro
mín	Mínimo
MRV	Vigilancia, notificación y verificación
MJ	Megajulio
NM	Milla marina
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
RTK	Tonelada-kilómetro de pago
t	tonelada

(c) Símbolos:

°	Grado
=	Igual
>	Mayor que
<	Menor que
%	Porcentaje
±	Más o menos

(d) Unidades ajenas al sistema SI

Las unidades ajenas al sistema SI que se enumeran en la Tabla 1-1 se utilizarán en lugar de las unidades SI o además de ellas como unidades primarias de medida en virtud del presente Reglamento.

Cantidad específica	Unidad	Símbolo	Definición (en términos de unidades del SI)
Masa	Tonelada	t	1 t = 10 ³ kg

Tiempo	Hora	h	$1 \text{ h} = 60 \text{ min} = 3.600 \text{ s}$
volumen	Litro	L	$1 \text{ L} = 1 \text{ dm}^3 = 10^{-3} \text{ m}^3$

Capítulo 1: Generalidades

Aplicabilidad

1.1. Este Capítulo es aplicable a los explotadores de aeronaves atribuidos a la República Argentina de conformidad con lo indicado en 1.2.

Atribución de un explotador de aeronave la República Argentina

1.2. Se considera que un explotador de aeronave está atribuido a la República Argentina en virtud de este Reglamento en los siguientes casos:

- a) Cuando el explotador de aeronave cuenta con un designador de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el cual es notificado por Argentina;
Nota.- Los designadores de la OACI y los Estados que notifican figuran en Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos (Doc. 8585).
- b) Cuando el explotador de aeronave no cuenta con un designador de la OACI, pero posee un certificado de explotador de servicios aéreos (CESA -AOC-) válido, emitido por la AAC; o
- c) Cuando el explotador de aeronave no cuenta con un designador de la OACI ni un certificado de explotador de servicios aéreos, pero se encuentra registrado como persona jurídica ante la AAC. Esto también se aplica cuando el explotador de aviones es una persona natural con residencia y registro en Argentina.

1.3. Si el explotador de aeronave cambia de designador de la OACI, CESA (AOC) o lugar de registro y es posteriormente atribuido a un nuevo Estado, pero no establece una nueva entidad o filial, entonces este último se convierte en el Estado ante el cual el explotador aéreo debe cumplir con los requisitos del CORSIA al inicio del siguiente período de cumplimiento.

1.4. La AAC deberá garantizar la correcta atribución del explotador aéreo según lo indicado en 1.2.

1.5. El explotador aéreo con una filial de explotador aéreo de su exclusiva propiedad que está registrada ante la AAC puede ser tratado como un solo explotador consolidado para fines de cumplimiento de los requisitos de este Reglamento, con sujeción a la aprobación de la AAC. El plan de vigilancia de emisiones del explotador aéreo (véase Capítulo 2) deberá consignar pruebas para demostrar que es el exclusivo propietario de la filial de explotador de aviones.

Nota.- En caso explotador aéreo con una filial de explotador aéreo de su exclusiva propiedad, los informes de emisiones que se presente a la AAC deberá estar discriminado por cada una de las filiales que el explotador de aeródromo posea.

1.6. La AAC deberá presentar a la OACI una lista de los explotadores aéreos, a más tardar el 30 de abril de 2019, y a partir de allí, a más tardar el 30 de noviembre de cada año, pudiendo presentar actualizaciones de esta lista con mayor frecuencia.

Atribución de vuelos internacionales a un explotador de aviones

1.7. El explotador aéreo deberá identificar los vuelos internacionales que le han sido atribuidos de acuerdo al enfoque señalado en 1.8.

Nota.- Puede consultarse los Indicadores de lugar (Doc. 7910), de la OACI, que contiene una lista de aeródromos y los Estados a los que están atribuidos.

1.8. Un determinado vuelo internacional deberá ser atribuido al explotador de aeronave de la siguiente manera:

- a) Designador de la OACI: Cuando el casillero 7 (identificación de la aeronave) del plan de vuelo contenga el designador de la OACI, dicho vuelo deberá ser atribuido al explotador al que se ha asignado dicho designador;
- b) Marcas de matrícula: Cuando el casillero 7 (identificación de aeronave) del plan de vuelo contenga la marca de nacionalidad o marca común y la marca de matrícula de una aeronave que está enumerado explícitamente en un certificado de explotador de servicios aéreos (o equivalente) emitido por la AAC, dicho vuelo será atribuido al explotador que es titular del certificado de explotador de servicios aéreos (o equivalente); u
- c) Otros: Cuando no esté identificado el explotador de aviones de un vuelo según lo descrito en a) o b), dicho vuelo deberá ser atribuido al propietario de la aeronave, a quien entonces se considerará como el explotador de dicha aeronave.

1.9. A pedido de la AAC, los propietarios de aeronaves matriculadas en Argentina deberán brindar toda la información necesaria para identificar al verdadero explotador de la aeronave de un vuelo.

1.10. El explotador aéreo puede delegar los requisitos administrativos de este Reglamento a un contratista externo, siempre que ese contratista no sea el que brinde los servicios de verificación al explotador según lo estipulado en el Capítulo 4. La responsabilidad por el cumplimiento recaerá siempre en el explotador aéreo.

Mantenimiento de registros

1.11. El explotador aéreo deberá llevar registros que demuestren el cumplimiento con los requisitos de este Reglamento, por un período de DIEZ (10) años.

1.12. La AAC deberá llevar los registros pertinentes a las emisiones de CO₂ del explotador aéreo por pares de Estados durante el período 2019-2020 a fin de calcular los requisitos de compensación del explotador durante los períodos de cumplimiento 2030-2035.

Capítulo 2: Vigilancia de las emisiones de CO₂

Aplicabilidad

2.1. Este capítulo será aplicable a partir del 1 de enero de 2019 a los explotadores aéreos atribuidos a la República Argentina (1) que efectúen vuelos internacionales, (2) produciendo en ellos emisiones anuales de CO₂ superiores a 10.000 toneladas, (3) a partir del uso de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 5.700 kg, (4) con excepción de los vuelos humanitarios, médicos y de extinción de incendios.

2.2. Este capítulo no será aplicable a los vuelos internacionales anteriores o posteriores a vuelos humanitarios, médicos o de extinción de incendios, siempre y cuando dichos vuelos se lleven a cabo con el mismo avión, y fueran requeridos para cumplir con las actividades humanitarias, médicas o de extinción de incendios, o para reubicar el avión para su siguiente actividad. El explotador de aviones deberá brindar pruebas justificatorias de tales actividades al órgano de verificación y a la AAC.

2.3. Este capítulo será aplicable a un nuevo explotador de aeronave atribuido a la Argentina a partir del año posterior al año en que ese explotador cumpla con los requisitos de 2.1 y 2.2.

2.4. Si un explotador aéreo se aproxima al umbral de emisiones anuales de CO₂ definido en 2.1, procedente de vuelos internacionales, definidos en 1.2, debería confeccionar un plan de vigilancia de emisiones y presentarlo a la AAC para su aprobación.

Plan de vigilancia de emisiones

2.5. El explotador aéreo presentará un plan de vigilancia de emisiones a la AAC, para su evaluación y aprobación, a más tardar el 28 de febrero de 2019.

2.6. El plan de vigilancia de emisiones deberá contener la información que se indica en el Apéndice 1 del presente Reglamento.

2.7. La AAC informará al explotador aéreo cualquier problema identificado en un plan de vigilancia de emisiones, debiendo dicho explotador presentar nuevamente el plan de vigilancia con las novedades subsanadas a la AAC para su aprobación, a más tardar el 30 de abril de 2019.

2.8. El explotador aéreo, deberá notificar la cantidad de vuelos internacionales y emisiones de CO₂ por par de aeródromos (origen - destino).

2.9. Los nuevos explotadores de aeronaves deberán presentar a la AAC, un plan de vigilancia de emisiones de acuerdo a lo especificado en el Apéndice 1 del presente Reglamento, dentro de los tres (3) meses de entrar dentro del alcance de aplicación de este capítulo.

2.10. El explotador aéreo deberá reenviar el plan de vigilancia de emisiones a la AAC en caso de cambio sustancial en la información contenida en el plan de vigilancia de emisiones.

2.11. El explotador aéreo deberá notificar a la AAC los cambios que afectarían la vigilancia por parte de la AAC (por ejemplo, un cambio en el nombre o dirección corporativa), aún si los cambios no encajan en la definición de cambio sustancial.

Monitoreo de las emisiones de CO₂

2.12. El explotador aéreo deberá vigilar y registrar su consumo de combustible en los vuelos

internacionales, aplicando un método de vigilancia admisible.

Nota.- El Manual Técnico-Ambiental (Doc. 9501), Volumen IV, contiene textos de orientación adicional sobre la admisibilidad de los métodos de vigilancia y sobre los umbrales y mediciones correspondientes.

2.13. El método de vigilancia de la utilización de combustible del explotador deberá ser presentado a la AAC para su aprobación.

2.14. Tras la aprobación del plan de vigilancia de emisiones, el explotador deberá emplear el mismo método de vigilancia admisible durante todo el período de cumplimiento.

Período 2019-2020

2.15. El explotador aéreo con emisiones anuales de CO₂ procedentes de vuelos internacionales sujetos a este capítulo, mayores o iguales a 500.000 toneladas, deberán utilizar un método de vigilancia del consumo de combustible, según lo descrito en el Apéndice 2 del presente Reglamento.

2.16. El explotador aéreo con emisiones anuales de CO₂ procedentes de vuelos internacionales sujetos a este capítulo, de menos de 500.000 toneladas, debería utilizar un método de vigilancia del consumo de combustible según lo descrito en el Apéndice 2 de éste Reglamento, o la Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT) del CORSIA.

2.17. Si las emisiones anuales de CO₂ procedentes de vuelos internacionales de un explotador superan el umbral de 500.000 toneladas en 2019, la AAC podrá permitir, si así lo considera conveniente, que el explotador aéreo siga utilizando el método de vigilancia elegido durante 2020.

2.18. Si el explotador aéreo no cuenta con un plan de vigilancia de emisiones aprobado al 1 de enero de 2019, igualmente deberá vigilar y registrar sus emisiones de CO₂ de conformidad con el método de vigilancia admisible establecido en el plan de vigilancia de emisiones que ha de presentar o ha presentado a la AAC.

2.19. Si se determina que el plan de vigilancia de emisiones del explotador es incompleto y/o no es coherente con el método de vigilancia del consumo de combustible admisible, entonces la AAC, de considerarlo conveniente, aprobará otro método de vigilancia admisible dentro del plan de vigilancia de emisiones, durante un período que no se extenderá más allá del 30 de junio de 2019.

2.20. Si el explotador aéreo no dispone de suficiente información para utilizar un método de vigilancia del consumo de combustible, la AAC, de considerarlo conveniente, podrá aprobar el uso de la Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT) del CORSIA por un período que no se extenderá más allá del 30 de junio de 2019.

Período 2021-2035

2.21. El explotador con emisiones anuales de CO₂ provenientes de vuelos internacionales sujetos a los requisitos de compensación, mayores o iguales a 50.000 toneladas deberá utilizar un método de vigilancia del consumo de combustible descrito en el Apéndice 2 del presente Reglamento, para dichos vuelos. Para los vuelos internacionales que no están sujetos a los requisitos de compensación, el explotador aéreo deberá utilizar un método de vigilancia del consumo de combustible o la Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT).

2.22. El explotador aéreo con emisiones anuales de CO₂ procedentes de vuelos internacionales sujetos a los requisitos de compensación de menos de 50.000 toneladas, deberá utilizar el método

de vigilancia de consumo de combustible o la Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT).

2.23. Si las emisiones anuales de CO₂ procedentes de los vuelos internacionales sujetos a los requisitos de compensación del explotador aéreo superan umbral de 50.000 toneladas en un año dado (y) y también en el año (y+1), dicho explotador deberá presentar un plan de vigilancia de emisiones actualizado a más tardar el 30 de septiembre del año (y+2). En todo caso, el explotador aéreo deberá pasar a utilizar un método de vigilancia del consumo de combustible, según lo descrito en el Apéndice 2 del presente Reglamento, el 1 de enero del año (y+3).

2.24. Si las emisiones anuales de CO₂ provenientes de vuelos internacionales sujetos a los requisitos de compensación del explotador aéreo disminuyen por debajo del umbral de 50.000 toneladas en un año dado (y) y también en el año (y+1), dicho explotador puede cambiar el método de vigilancia el 1 de enero del año (y+3). Si el explotador aéreo decide cambiar su método de vigilancia, deberá presentar un plan de vigilancia de emisiones actualizado a más tardar el 30 de septiembre del año (y + 2).

Calculo de las emisiones de CO₂ procedentes de la utilización de combustible aeronáutico.

2.25. El explotador deberá aplicar un valor de densidad de combustible para calcular la masa de combustible, donde la cantidad de combustible embarcado está determinada en unidades de volumen.

2.26. El explotador aéreo deberá registrar la densidad de combustible utilizada para fines operacionales y de seguridad operacional. La densidad de combustible puede ser un valor real o un valor normalizado de 0.8 kg / litro. El explotador deberá detallar el procedimiento utilizado para informar del uso de la densidad real o normalizada en el plan de vigilancia de emisiones, junto con una referencia a la documentación pertinente del explotador aéreo.

2.27. El explotador que utilice uno de los método de vigilancia de la utilización de combustible, definidos en Apéndice 2 de éste Reglamento, deberá determinar las emisiones de CO₂ procedentes de los vuelos internacionales mediante la siguiente ecuación:

$$CO_2 = \sum_f M_f * FCF_f$$

donde:

CO₂ = emisiones de CO₂ (en toneladas);

M_f = masa de combustible f utilizado (en toneladas); y

FCF_f = factor de conversión de combustible del combustible f dado, equivalente a 3,16 (en kg CO₂/kg de combustible) para combustible Jet-A / Jet-A1 y 3,10 (en kg CO₂/kg de combustible) para AVGAS o combustible Jet-B.

Nota. – A los efectos del cálculo de las emisiones de CO₂, la masa de combustible utilizado incluye todos los combustibles de aviación.

Vigilancia de las reclamaciones relativas a combustibles admisibles en el marco del CORSIA

2.28. El explotador aéreo que pretenda reclamar reducciones de emisiones por el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA deberá utilizar un combustible admisible en el marco del CORSIA que cumpla con los criterios de sostenibilidad del CORSIA definidos en el documento de la OACI titulado “Criterios de sostenibilidad del CORSIA para combustibles admisibles en el marco del CORSIA” (CORSIA Sustainability Criteria for CORSIA Eligible Fuels).

2.29. El explotador aéreo que pretenda reclamar reducciones de emisiones por el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA, deberá emplear sólo combustibles admisibles en el marco del CORSIA provenientes de productores de combustible que estén certificados por un sistema de certificación de la sostenibilidad aprobado, incluido en el documento titulado "Mecanismos aprobados de certificación de la sostenibilidad para el CORSIA" (CORSIA Approved Sustainability Certification Schemes) de la OACI. Estos sistemas de certificación cumplen con los requisitos incluidos en el documento titulado "Marco de admisibilidad en el CORSIA y requisitos para los mecanismos de certificación de la sostenibilidad" (CORSIA Eligibility Framework and Requirements for Sustainability Certification Schemes) de la OACI.

2.30. Si el explotador aéreo no puede demostrar que el combustible admisible en el marco del CORSIA cumple los criterios de sostenibilidad del CORSIA, no se contabilizará ese combustible como combustible admisible en el marco del CORSIA.

Nota 1. – En las disposiciones del presente capítulo se considera que las cadenas de suministro de combustible aeronáutico no están diferenciadas en los aeródromos y que los combustibles admisibles en el marco del CORSIA normalmente se mezclarán en varios puntos de la infraestructura de suministro de combustible (por ejemplo, tuberías, terminales de almacenamiento, sistemas de almacenamiento de combustible en aeródromos). Es posible que los combustibles admisibles en el marco del CORSIA adquiridos por determinado explotador no se utilicen físicamente en su avión y no será factible determinar el contenido específico de combustible admisible en el marco del CORSIA en el punto en que se lo embarca en un avión. Las reclamaciones de reducciones de emisiones por el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA por un explotador aéreo, se basan en la masa de combustibles admisibles en el marco del CORSIA en virtud de los registros de compra y mezcla.

Nota 2. – Las reducciones de emisiones por el uso de un combustible admisible en el marco del CORSIA se calculan en la forma indicada en la Parte II, Capítulo 3, 3.3 del Volumen IV del Anexo 16 de la OACI, como parte del cálculo de los requisitos de compensación de CO₂. Estos cálculos utilizan el valor de las emisiones durante el ciclo de vida aprobado (LSf) para el combustible admisible en el marco del CORSIA. En el informe de emisiones del explotador aéreo (Campo 12 de la Tabla del Apéndice 3) se incluye información sobre las reducciones de emisiones por el uso de combustible admisible en el marco del CORSIA.

Capítulo 3: Notificación de las emisiones de CO₂ e informe de emisiones

3.1. Este capítulo será aplicable a partir del 1 de enero de 2019 a los explotadores aéreos atribuidos a la República Argentina (1) que efectúen vuelos internacionales, (2) produciendo en ellos emisiones anuales de CO₂ superiores a 10.000 toneladas, (3) a partir del uso de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 5.700 kg, (4) con excepción de los vuelos humanitarios, médicos y de extinción de incendios.

3.2. Este capítulo no será aplicable a los vuelos internacionales anteriores o posteriores a vuelos humanitarios, médicos o de extinción de incendios, siempre y cuando dichos vuelos se lleven a cabo con el mismo avión, y fueran requeridos para cumplir con las actividades humanitarias, médicas o de extinción de incendios, o para reubicar el avión para su siguiente actividad. El explotador aéreo deberá brindar pruebas justificatorias de tales actividades al órgano de verificación y a la AAC.

3.3. Este capítulo será aplicable a un nuevo explotador aéreo atribuido a la Argentina a partir del año posterior al año en que ese explotador cumpla con los requisitos de 3.1 y 3.2.

Notificación de las emisiones de CO₂

Emisiones de CO₂ ocurridas durante los períodos de notificación 2019 y 2020

3.4. El explotador aéreo deberá presentar a la AAC una copia del informe de emisiones verificado y una copia del informe de verificación asociado a más tardar el 31 de mayo del año calendario siguiente al período de notificación.

3.5. El informe de emisiones contendrá la información definida en el Apéndice 3. Los explotadores aéreos que utilicen la Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT) no están obligados a notificar el Campo 5.

3.6. Para la presentación de informes de emisiones, se debería emplear la plantilla normalizada del informe de emisiones que figura en el Apéndice 1 del Manual técnico-ambiental (Doc. 9501), Volumen IV - Procedimientos para demostrar el cumplimiento del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA).

3.7. Si el explotador aéreo notifica sus emisiones consolidadas de CO₂ procedentes de vuelos internacionales durante el período 2019-2020, incluidos los explotadores que son filiales, deberá adjuntar al informe de emisiones principal datos desagregados relacionados con cada explotador de aeronaves que es filial.

3.8. En circunstancias específicas en que un explotador aéreo opere una cantidad muy limitada de pares de Estados sujetos a requisitos de compensación, y/o un número muy limitado de pares de Estados no sujetos a requisitos de compensación, puede solicitar por escrito a la AAC que esos datos no se publiquen a nivel del explotador, explicando las razones por las cuales la divulgación de esos datos afectaría sus intereses comerciales. Sobre la base de esta solicitud, la AAC determinará si estos datos son confidenciales.

Nota.– Para los fines de la aplicación de 3.8 o 3.9, se considera que las emisiones anuales de CO₂ de un explotador aéreo, constituyen información delicada desde el punto de vista comercial si se determinan utilizando un método de vigilancia de la utilización de combustible descrito en el Apéndice 2.

3.9. En circunstancias específicas en que los datos totalizados de pares de Estados puedan ser

atribuidos a un explotador aéreo identificado debido a que es muy limitada la cantidad de explotadores que operan vuelos en un par de Estados, ese explotador puede solicitar por escrito a la AAC, que esos datos no se publiquen a nivel de pares de Estados explicando las razones por las cuales la divulgación de esos datos afectaría sus intereses comerciales. Sobre la base de esta solicitud, la AAC determinará si estos datos son confidenciales.

Emisiones de CO₂ ocurridas durante los períodos de notificación 2021-2035

3.10. El explotador aéreo deberá presentar a la AAC una copia del informe de emisiones verificado y una copia del informe de verificación asociado a más tardar el 30 de abril del año calendario siguiente al período de notificación.

Informe de emisiones del explotador de aviones

3.11. El informe de emisiones deberá contener la información definida en el Apéndice 3.

3.12. El explotador aéreo deberá presentar un informe de emisiones que deberá ser aceptable a la AAC

3.13. En base a los informes de emisiones presentados, la AAC calculará el promedio de emisiones de CO₂ totales para cada explotador aéreo a partir de 2019-2020, e informará a cada explotador su promedio anual de emisiones de CO₂, a más tardar el 30 de septiembre de 2021.

Notificación de combustibles admisibles en el marco del CORSIA

3.14. La utilización de combustibles admisibles en el marco del CORSIA notificada a la AAC no deberá incluir los combustibles comercializados o vendidos a un tercero.

3.15. El explotador aéreo que participa en otros planes de reducción de gases de efecto invernadero deberá notificar a la AAC acerca de dicha participación. Esta notificación incluirá una declaración en el sentido que los combustibles admisibles en el marco del CORSIA notificados en virtud de este reglamento no han sido objeto de reclamo bajo otro plan de reducción de gases de invernadero.

3.16. El explotador aéreo podrá reclamar una reducción en las emisiones que le correspondieren, a partir de la utilización de combustibles admisibles en el marco del CORSIA en su informe de emisiones. Para poder realizar este reclamo, el explotador deberá brindar información complementaria, según lo indicado en el Apéndice 4 de éste Reglamento. Esta información debe originarse en el punto de mezcla, e incluir información de los combustibles tanto del productor de combustible puro (sin mezclar) como del mezclador de combustibles.

3.17. El explotador puede decidir cuándo hacer un reclamo de combustible admisible en el marco del CORSIA dentro de un determinado período de cumplimiento para todo el combustible admisible en el marco del CORSIA recibido por un mezclador dentro de dicho período de cumplimiento.

Nota.- Es recomendable hacer las reclamaciones relativas al combustible admisible en el marco del CORSIA de forma anual, para asegurarse que se trate toda la documentación de manera oportuna.

3.18. Si el explotador aéreo compra combustible de un proveedor que se ubica a un nivel inferior al mezclador de combustible en la cadena de suministro (por ejemplo, un distribuidor, otro explotador de aeronaves o un distribuidor de combustible con base en el aeródromo), este proveedor de combustible deberá proporcionar toda la documentación requerida para que el explotador aéreo pueda reclamar la reducción de emisiones por la utilización de combustibles admisibles en el marco del CORSIA.

Notificación a la OACI por parte de la AAC.

3.19. Con respecto a las emisiones de CO₂ correspondientes al año 2019, la AAC, a más tardar el 31 de agosto de 2020, proporcionará la información correspondiente, a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

3.20. Con respecto a las emisiones de CO₂ para el año 2020, la AAC notificará, a más tardar el 31 de agosto de 2021, la información correspondiente, a la OACI.

3.21. Con respecto a las emisiones de CO₂ correspondientes al período 2021-2035, la AAC, a más tardar el 31 de julio de 2022, y de ahí en adelante a más tardar el 31 de julio de cada año, proporcionará la información correspondiente, a la OACI.

3.22. En aquellos casos en que 3.8 y 3.9 sean aplicable, la AAC determinará si estos datos son confidenciales e informará a la OACI cualquier dato considerado confidencial de conformidad con 3.8 y 3.9 dentro del informe a ser presentado a más tardar el 31 de agosto de 2020.

3.23. Todos los datos del explotador aéreo que se consideren confidenciales de conformidad con 3.8 y 3.9 deberán ser agregados y no ser atribuidos al explotador aéreo específico, y ser incluidos en el documento titulado "Registro Central del CORSIA (CCR): Información y datos para de transparencia" (CORSIA Central Registry (CCR): Information and Data for Transparency) de la OACI.

Capítulo 4: Requisitos de verificación

4.1. Este capítulo será aplicable a partir del 1 de enero de 2019 a los explotadores aéreos atribuidos a la República Argentina (1) que efectúen vuelos internacionales, (2) produciendo en ellos emisiones anuales de CO₂ superiores a 10.000 toneladas, (3) a partir del uso de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 5.700 kg, (4) con excepción de los vuelos humanitarios, médicos y de extinción de incendios.

4.2. Este capítulo no será aplicable a los vuelos internacionales anteriores o posteriores a vuelos humanitarios, médicos o de extinción de incendios, siempre y cuando dichos vuelos se lleven a cabo con el mismo avión, y fueran requeridos para cumplir con las actividades humanitarias, médicas o de extinción de incendios, o para reubicar el avión para su siguiente actividad. El explotador de aéreo deberá brindar pruebas justificatorias de tales actividades al órgano de verificación y a la AAC.

4.3. Este capítulo será aplicable a un nuevo explotador aéreo atribuido a la República Argentina a partir del año posterior al año en que ese explotador cumpla con los requisitos de 4.1 y 4.2.

Verificación de un informe de emisiones y presentación de los informes pertinentes

4.4. El explotador aéreo deberá contratar a un órgano de verificación para la verificación de su informe de emisiones.

Nota.- Es recomendable efectuar una verificación interna previa, del informe de emisiones, antes de la verificación por parte de un órgano de verificación.

4.5. El órgano de verificación deberá llevar a cabo la verificación, de conformidad con la norma ISO 14064-3:2006 y con los requisitos pertinentes del Apéndice 5 del presente Reglamento.

4.6. Luego de la verificación del informe de emisiones por parte del órgano de verificación, el explotador aéreo y el órgano de verificación deberán presentar a la AAC, en forma independiente y bajo autorización del explotador aéreo, una copia del informe de emisiones y del informe de verificación asociado, de conformidad con el cronograma establecido en 3.4 y 3.10.

4.7. La AAC deberá hacer una verificación del orden de magnitud del informe de emisiones.

Nota. – El Manual técnico-ambiental (Doc. 9501), Volumen IV, contiene textos de orientación adicionales sobre verificación de orden de magnitud.

4.8. Para facilitar las verificaciones de orden de magnitud y garantizar la integridad de los datos informados y, donde fuera necesario, para respaldar la implementación de los requisitos de este Reglamento, la AAC, previo acuerdo con la Autoridad de aplicación de otro Estado, podrá compartir datos e información específicos que figuren en el informe de emisiones de los explotadores aéreos que operan vuelos desde y hacia el Estado solicitante.

4.9. La AAC informará a los explotadores aéreos en cuestión, acerca de las solicitudes de intercambio de datos. A falta de un acuerdo entre los dos Estados, esta información no será divulgada a terceros.

4.10. La AAC podrá proporcionar el nombre del órgano de verificación empleado para verificar cada informe de emisiones ante una solicitud de divulgación de información.

Requisitos con respecto a un órgano de verificación y un órgano nacional de acreditación

4.11. El órgano nacional de acreditación deberá acreditar a los órganos de verificación en la ISO 14065:2013 y los requisitos pertinentes del Apéndice 6 del presente Reglamento, para que sea admisible para verificar el informe de emisiones de un explotador de aviones.

Nota.- A los fines de éste Reglamento, el órgano nacional de acreditación es el Organismo Argentino de Acreditación (OAA).

4.12. El órgano nacional de acreditación deberá trabajar de conformidad con la norma ISO/IEC 17011.

4.13. La AAC presentará a la OACI una lista de los órganos de verificación acreditados por la República Argentina, a más tardar el 30 de abril de 2019, y, de ahí en adelante, a más tardar el 30 de noviembre de cada año. La AAC puede presentar actualizaciones de esta lista a la OACI en forma más frecuente.

Verificación de combustibles admisibles en el marco del CORSIA

4.14. La compra de combustible, los informes de las transacciones, los registros de mezcla de combustible y las credenciales de sostenibilidad deberán ser la evidencia documentaria a los fines de verificar y aprobar la reducción de emisiones por el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA.

4.15. Los explotadores aéreos deberán asegurarse que tanto ellos como sus representantes designados tengan derechos de auditoría sobre los registros de producción para los combustibles admisibles en el marco del CORSIA que adquieran.

Insuficiencia de datos y corrección de errores

4.16. El explotador aéreo deberá corregir oportunamente los errores identificados en su sistema de gestión de datos e información a fin de mitigar la insuficiencia de datos y las debilidades del sistema.

4.17. El explotador aéreo que utiliza un método de vigilancia del consumo de combustible deberá subsanar la insuficiencia de datos usando la Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT) del CORSIA, siempre y cuando la insuficiencia de datos durante un período de cumplimiento no exceda los siguientes umbrales:

- a) para el período 2019-2020: 5% de los vuelos internacionales;
- b) para el período 2021-2035: 5% de los vuelos internacionales sujetos a los requisitos de compensación.

4.18. Si el explotador observa que la insuficiencia de sus datos excede el umbral indicado en 4.17, deberá contactarse con la AAC para adoptar las medidas correctivas necesarias.

4.19. Cuando se supere el umbral, el explotador deberá indicar el porcentaje de vuelos internacionales, para el período 2019-2020, o los vuelos sujetos a los requisitos de compensación, para el período 2021-2035, que hayan presentado insuficiencia de datos, y dar una explicación al respecto a la AAC en su informe anual de emisiones.

4.20. El explotador deberá completar todos los datos insuficientes y corregir los errores sistémicos y las declaraciones inexactas antes de presentar el informe de emisiones.

4.21. Si la AAC, el órgano de verificación o el explotador aéreo detectaran un error en las

emisiones de CO₂ informadas por el explotador, luego que las emisiones hayan sido notificadas a la OACI, la AAC deberá actualizar las emisiones de CO₂ informadas para corregir el error. Asimismo, la AAC evaluará cualquier implicancia relacionada con los requisitos de compensación del explotador en años anteriores y, de ser necesario, compensar el error durante el período de cumplimiento en el que se detectó el error.

4.22. La AAC informará a la OACI los errores en las emisiones de CO₂ y los resultados del seguimiento de los ajustes correspondientes.

— — — — —

Apéndice 1: Contenido de un plan de vigilancia de emisiones

1. INTRODUCCION

El plan de vigilancia de emisiones de un explotador aéreo deberá contener la información indicada en la Sección 2 de este Apéndice.

2. CONTENIDO DE LOS PLANES DE VIGILANCIA DE EMISIONES

Nota. – En el Apéndice 1 del Manual Técnico-ambiental (Doc. 9501), Volumen IV, figura la plantilla de un plan de vigilancia de emisiones (del explotador aéreo al Estado).

2.1. Identificación del explotador aéreo

2.1.1. Nombre y dirección del explotador aéreo con responsabilidad legal.

2.1.2. Información para la atribución del explotador a un Estado:

a) **Designador de la OACI:** El (los) designador(es) utilizado(s) a los fines del control de tránsito aéreo, según el Doc. 8585 — Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos.

c) **Certificado de explotador de servicios aéreos (CESA – AOC):** Si el explotador aéreo no posee un designador de la OACI, copia del certificado de explotador de servicios aéreos.

d) **Lugar de registro legal:** Si el explotador aéreo no posee un designador de la OACI o un certificado de explotador de servicios aéreos, el lugar de registro legal del explotador de aviones.

2.1.3. Detalle de la estructura organizativa con respecto a todo otro explotador aéreo con vuelos internacionales, incluyendo la identificación si el explotador aéreo es compañía matriz de otros explotadores con vuelos internacionales, filial de otro(s) explotador(es) con vuelos internacionales, y/o tiene una matriz u/o filiales que son explotadores aéreos con vuelos internacionales.

2.1.4. Si el explotador aéreo que tiene una relación matriz-filial desea ser considerado como un explotador individual para fines de este Reglamento, se deberá confirmar que la compañía matriz y la(s) filial(es) están atribuidas a la República Argentina y que la(s) filial(es) es(son) de propiedad total de la compañía matriz.

2.1.5. Información de contacto de la persona del explotador aéreo que es responsable por el plan de vigilancia de emisiones.

2.1.6. Descripción de las actividades del explotador (por ejemplo, operaciones regulares/no regulares, de pasajeros/carga/ejecutivas, y alcance geográfico de las operaciones).

2.2. Datos sobre la flota y las operaciones

2.3.1. Lista de los tipos de aeronaves y de combustible (por ejemplo, Jet-A, Jet-A1, Jet-B, AvGas) empleados para vuelos internacionales al momento de la presentación del plan de vigilancia de emisiones, reconociendo que puede haber cambios con el tiempo. La lista deberá incluir:

a) Tipos de aeronaves con una masa máxima certificada de despegue de 5.700 kg o superior, y la cantidad por tipo, incluyendo las aeronaves propias del explotador y las arrendadas; y
Nota 1. — Los tipos de avión figuran en el Doc. 8643 — Designadores de tipos de aeronave, de la OACI.

Nota 2. — El explotador aéreo que utiliza la Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT), podría utilizar la funcionalidad del CERT para identificar los tipos de aeronaves aplicables.

b) Tipo de combustible(s) utilizado(s) por las aeronaves (por ejemplo, Jet-A, Jet-A1, Jet-B, AvGas).

Nota. — Los explotadores aéreos que utilicen la Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT), no necesitan especificar el tipo de combustible utilizado en los aviones.

2.3.2. Información utilizada para atribuir vuelos internacionales al explotador aéreo:

a) **Designador de la OACI:** Lista de los designadores de la OACI utilizados en el Campo 7 de los planes de vuelo.

b) **Marcas de matrícula:** Si el explotador no tiene un designador de la OACI, una lista de la marca de nacionalidad o común y la marca de matrícula de los aviones explícitamente declarados en el certificado de explotador de servicios aéreos (o su equivalente) y utilizadas en el campo 7 de los planes de vuelo.

2.3.3. Procedimientos con los que se hará el seguimiento de los cambios en la flota de aviones y en el combustible utilizado y su posterior integración en el plan de vigilancia de emisiones.

2.3.4. Procedimientos con los que se hará el seguimiento de los vuelos específicos de un avión para garantizar la integralidad de la vigilancia.

2.3.5. Procedimientos para determinar los vuelos de aeronaves que están sujetos a los requisitos del Capítulo 2, Capítulo 3 ó Capítulo 4 del presente Reglamento.

Nota. — Los explotadores aéreos que utilicen la Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT), podrían utilizar la funcionalidad de la CERT para identificar vuelos internacionales, siempre y cuando todos los vuelos (es decir, internos e internacionales) realizados durante el año de notificación sean ingresados en la herramienta.

2.3.6. Lista de los Estados y los aeródromos a los que opera el explotador aéreo con vuelos internacionales al momento de la presentación inicial del plan de vigilancia de emisiones.

2.3.7. Procedimientos para determinar qué vuelos internacionales están sujetos a los requisitos de compensación del CORSIA.

Nota. — Los explotadores que utilicen la Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT), podrían utilizar la funcionalidad de la CERT para identificar los vuelos sujetos a los requisitos de compensación en un determinado año de cumplimiento, siempre que el explotador utilice la versión correcta (es decir, año de cumplimiento) de la CERT.

2.3.8. Procedimientos para identificar los vuelos internos y/o los vuelos internacionales humanitarios, médicos o de extinción de incendios que no estarían sujetos a los requisitos del Capítulo 2, Capítulo 3 ó Capítulo 4.

2.3. Métodos y medios para calcular las emisiones de CO₂ en vuelos internacionales

2.3.1. Métodos y medios para establecer las emisiones promedio durante el período 2019-2020.

2.3.2.1. Si un explotador cumple con los criterios de admisibilidad establecidos en 2.16 y decide utilizar la Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT), se deberá proporcionar la siguiente información:

a) Una estimación de las emisiones de CO₂ de todos los vuelos internacionales sujetos a los requisitos del Capítulo 2, Capítulo 3 ó Capítulo 4 para 2019, con información sustentatoria sobre cómo se hizo la estimación.

b) El tipo de método de entrada de datos utilizado en la Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT):

- método de entrada de la distancia ortodrómica; o
- método de entrada de tiempo entre calzados.

Nota. — El Manual Técnico Ambiental (Doc. 9501), Volumen IV, brinda orientación sobre la estimación de las emisiones CO₂ correspondientes a 2019.

2.3.2.2. Si el explotador aéreo cumple con los criterios de admisibilidad del párrafo 2.15 o decide utilizar un método de vigilancia de la utilización de combustible descrito en el Apéndice 2, se deberá proporcionar la siguiente información:

- a) El método de vigilancia del consumo de combustible que será utilizado:
 - Método A;
 - Método B;
 - Retirada/puesta de calzos;
 - Combustible embarcado; o
 - Asignación de combustible con tiempo entre calzos.
- b) Si se ha de utilizar distintos métodos de vigilancia del consumo de combustible para distintos tipos de avión, el explotador deberá especificar el método que aplica a cada tipo;
- c) Información sobre los procedimientos para determinar y registrar los valores (normalizados o reales) de densidad de combustible utilizados para fines operacionales y de seguridad operacional y una referencia a la documentación pertinente del explotador; y
- d) Los sistemas y procedimientos para vigilar el consumo de combustible en aviones tanto propios como arrendados. Si el explotador ha elegido el método de asignación de combustible con tiempo entre calzos, se deberá proporcionar información sobre los sistemas y procedimientos empleados para establecer las tasas promedio de consumo de combustible según lo descrito en el Apéndice 2.

2.3.2.3. Si el explotador aéreo tiene una relación matriz-filial y desea ser considerado como un explotador a nivel individual a los fines de este Reglamento, deberá comunicar los procedimientos que serán utilizados para llevar registros del combustible utilizado y las emisiones vigiladas durante el período 2019-2020 en las diferentes entidades corporativas. Esto será utilizado para establecer el promedio de emisiones a nivel individual durante el período 2019-2020 para la matriz y la(s) filial(es).

2.3.2. Métodos y medios para la vigilancia y el cumplimiento de las emisiones a partir del 1 de enero de 2021.

2.3.2.1. Si el explotador aéreo tiene vuelos internacionales, pero éstos no están sujetos a los requisitos de compensación, deberá confirmar si tiene previsto utilizar la Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT) del CORSIA o los métodos de vigilancia de la utilización de combustible descritos en el Apéndice 2.

2.3.2.2. Si el explotador de aviones cumple con los criterios de admisibilidad establecidos en 2.22 y decide utilizar la Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT), se deberá proporcionar la siguiente información:

- a) Una estimación de las emisiones de CO₂ para todos los vuelos internacionales sujetos a los requisitos de compensación, correspondientes al año previo a la vigilancia de las emisiones (por ejemplo, una estimación de las emisiones correspondientes a 2020, para su vigilancia en 2021), así como también, información sobre la manera en que se calculó la utilización de combustible y las emisiones de CO₂.
- b) El tipo de método de entrada utilizado en la Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT):
 - método de entrada de la distancia ortodrómica; o
 - método de entrada de tiempo entre calzos.

2.3.2.3. Si el explotador cumple con los requisitos de admisibilidad establecidos en 2.21, o decide utilizar un método de vigilancia del consumo de combustible, de acuerdo a lo descrito en el Apéndice 2, se deberá proporcionar la siguiente información:

- a) El método de vigilancia del consumo de combustible que será utilizado:
 - Método A;
 - Método B;
 - Retirada/puesta de calzos;
 - Combustible embarcado; o
 - Asignación de combustible con tiempo entre calzos.
- b) Si se ha de utilizar distintos métodos de vigilancia del consumo de combustible para distintos tipos de avión, el explotador deberá especificar qué método se aplica a cada tipo de aeronave;

- c) Información sobre los procedimientos para determinar y registrar los valores (normalizados o reales) de densidad de combustible utilizado para fines operacionales y de seguridad operacional, y una referencia a la documentación pertinente del explotador; y
- d) Los sistemas y procedimientos para vigilar el consumo de combustible en aviones tanto propios como arrendados. Si el explotador ha optado por el método de asignación de combustible con tiempo entre calzos, se deberá proporcionar información sobre los sistemas y procedimientos utilizados para establecer las tasas promedio de consumo de combustible según lo descrito en el Apéndice 2.

2.3.2.4. Si el explotador aéreo está utilizando un método de vigilancia del consumo de combustible definido en el Apéndice 2, deberá indicar si prevé utilizar la herramienta CERT para vuelos internacionales sujetos a los requisitos de vigilancia de emisiones pero no de compensación. De ser así, los explotadores deberán también indicar qué método de entrada están utilizando para ingresar datos en dicha herramienta (por ejemplo, método de distancia ortodrómica o el método de tiempo entre calzos).

2.4. Gestión de datos, flujo de datos y control

2.4.1. El explotador aéreo deberá proporcionar la siguiente información:

- a) funciones, responsabilidades y procedimientos relativos a la gestión de datos;
- b) procedimientos para abordar la insuficiencia de datos y los datos con valores erróneos, incluyendo:
 - i. Fuentes secundarias de referencia de datos que serían utilizadas como alternativa;
 - ii. Método alternativo en caso que la fuente secundaria de referencia de datos no esté disponible; y
 - iii. Para aquellos explotadores que utilicen un método de vigilancia del consumo de combustible, información sobre sistemas y procedimientos para identificar insuficiencias de datos y evaluar si se ha alcanzado el umbral del 5% para las insuficiencias de datos significativas.
- c) documentación y plan de mantenimiento de registros;
- d) evaluación de los riesgos asociados con los procesos de gestión de datos y medios para hacer frente a los riesgos significativos;
- e) procedimientos para hacer revisiones al plan de vigilancia de emisiones cuando se produzcan cambios sustanciales;
- f) procedimientos para notificar en el informe de emisiones acerca de cambios no sustanciales que requieren la atención de la AAC; y
- g) un diagrama de flujo de datos que resuma los sistemas utilizados para registrar y almacenar datos asociados con la vigilancia y notificación de las emisiones de CO₂.

— — — — —

Apéndice 2: Métodos de vigilancia de la utilización de combustible

1. INTRODUCCION

Nota. — Los procedimientos especificados en este Apéndice se refieren a la vigilancia de la utilización de combustible por parte de los explotadores aéreo. Los métodos propuestos son representativos de las prácticas establecidas más precisas.

1.1 Sólo se permitirá procedimientos equivalentes a los contenidos en este Apéndice previa aprobación por la AAC.

2. METODOS DE VIGILANCIA DE LA UTILIZACION DE COMBUSTIBLE

2.1 Los explotadores aéreos, a excepción de aquellos que reúnan los requisitos para utilizar la Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT) del, deberán elegir entre los siguientes métodos de vigilancia del consumo de combustible:

- a) Método A;
- b) Método B;
- c) Retirada/puesta de calzos;
- d) Combustible embarcado; o
- e) Asignación de combustible con tiempo entre calzos.

2.2 Método A

2.2.1 Se utilizará la siguiente fórmula para calcular el consumo de combustible según el Método A:

$$F_N = T_N - T_{N+1} + U_{N+1}$$

donde:

F_N = Combustible utilizado en el vuelo en cuestión (vuelo N) determinado mediante el Método A (en toneladas);

T_N = Cantidad de combustible contenido en los tanques del avión una vez concluido el embarque de combustible para el vuelo en cuestión (vuelo N) (en toneladas);

T_{N+1} = Cantidad de combustible contenido en los tanques del avión una vez concluido el embarque de combustible para el vuelo siguiente (vuelo $N+1$) (en toneladas); y

U_{N+1} = Suma de los abastecimientos de combustible para el vuelo siguiente (vuelo $N+1$) medido en volumen y multiplicado por un valor de densidad (en toneladas).

Nota 1. — Ver en 2.23 y 2.24 los requisitos sobre los valores de densidad del combustible.

Nota 2. — El combustible embarcado U_{N+1} es determinado mediante la medición que realiza el proveedor de combustible, y es documentado en las notas de entrega o facturas de combustible para cada vuelo.

Nota 3. — A fin de garantizar la integralidad de los datos, es importante tener en cuenta que no sólo se necesita los datos generados durante el vuelo en cuestión (vuelo N), sino también los datos generados por el vuelo siguiente (vuelo $N+1$). Esto reviste especial importancia cuando un vuelo interno es seguido por un vuelo internacional, o viceversa. Por lo tanto, a fin de evitar insuficiencia de los datos, se recomienda que el combustible a la puesta de calzos o la cantidad de combustible en el tanque una vez embarcado todo el combustible para un vuelo, sea registrado siempre en los vuelos de aviones utilizados para vuelos internacionales. Por las mismas razones, se debería recabar los datos de combustible embarcado para todos los vuelos de esos aviones antes de decidir qué vuelos son internacionales.

2.2.2 El explotador que realiza vuelos *ad hoc* atribuidos a otro explotador aéreo deberá proporcionar a éste último los valores de medición de combustible de acuerdo con el método de retirada/puesta de calzos.

2.2.3 Cuando no se embarque combustible para ese vuelo o para el vuelo siguiente, se deberá determinar la cantidad de combustible contenido en los tanques del avión (T_N ó T_{N+1}) al momento de retirar los calzos para ese vuelo o para el vuelo siguiente. En casos excepcionales, no es posible determinar la variable T_{N+1} . Esto sucede cuando se somete a un avión a actividades ajenas a un vuelo, por ejemplo, cuando por objeto de mantenimiento mayor, se procede al vaciado de los tanques, luego del vuelo que ha de ser vigilado. En tal caso, el explotador puede sustituir la cantidad " $T_{N+1} + U_{N+1}$ " por la cantidad de combustible que queda en los tanques al inicio de la actividad siguiente del avión o el combustible que hay en los tanques al momento de la puesta de calzos, según lo registrado en las bitácoras técnicas.

2.3 Método B

2.3.1 Se deberá utilizar la siguiente fórmula para calcular la utilización de combustible según el Método B:

$$F_N = R_{N-1} - R_N + U_N$$

donde:

F_N = Combustible utilizado para el vuelo en cuestión (vuelo N) determinado mediante el Método B (en toneladas);

R_{N-1} = Cantidad de combustible que queda en los tanques del avión al final del vuelo anterior (vuelo $N-1$) a la puesta de calzos antes del vuelo en cuestión (en toneladas);

R_N = Cantidad de combustible que queda en los tanques de la aeronave al final del vuelo en cuestión (vuelo N) a la puesta de calzos luego del vuelo (en toneladas); y

U_N = Combustible embarcado en el vuelo en cuestión, medido en volumen y multiplicado por un valor de densidad (en toneladas).

Nota 1. — Ver en 2.25 y 2.26 los requisitos en cuanto a los valores de densidad del combustible.

Nota 2. — El combustible embarcado U_N es determinado mediante la medición que realiza el proveedor de combustible, según lo documentado en las notas de entrega o facturas de combustible para cada vuelo.

Nota 3. — A fin de garantizar la integridad de los datos, es importante señalar que no sólo se necesita datos generados durante el vuelo en cuestión (vuelo N), sino también datos generados del vuelo anterior (vuelo N-1). Esto es de especial importancia cuando un vuelo interno es seguido por un vuelo internacional, o viceversa. Por lo tanto, a fin de evitar la insuficiencia de datos, se recomienda que se registre siempre el combustible que queda en el tanque tras el vuelo o la cantidad de combustible en el tanque una vez embarcado el combustible en los aviones utilizados para vuelos internacionales. Por las mismas razones, se debería recabar los datos de abastecimiento embarcado para todos los vuelos de esos aviones, antes de decidir qué vuelos son internacionales.

2.3.2 Los explotadores aéreos que realicen vuelos *ad hoc* atribuidos a otro explotador de aviones deberá proporcionar a éste último los valores de medición de combustible según el método de retirada/puesta de calzos.

2.3.3 Cuando una aeronave no realiza un vuelo previo al vuelo para el cual se está vigilando la utilización de combustible (por ejemplo, si el vuelo se realiza tras una revisión o mantenimiento mayor), el explotador aéreo puede reemplazar la cantidad R_{N-1} por la cantidad de combustible que queda en los tanques del avión al final dicha actividad, según lo registrado en las bitácoras técnicas.

2.4 Retirada/puesta de calzos

2.4.1 Se deberá utilizar la siguiente fórmula para calcular la utilización de combustible según el método de retirada/puesta de calzos:

$$F_N = T_N - R_N$$

donde:

F_N = Combustible utilizado para el vuelo en cuestión (vuelo N) determinado mediante el método de retirada/puesta de calzos (en toneladas);

T_N = Cantidad de combustible contenido en los tanques del avión al momento de retirada de calzos para el vuelo en cuestión -vuelo N - (en toneladas); y

R_N = Cantidad de combustible que queda en los tanques del avión a la puesta de calzos del vuelo en cuestión -vuelo N - (en toneladas).

2.5 Combustible embarcado

2.5.1 Para los vuelos con combustible embarcado, a menos que el vuelo siguiente no tenga abastecimiento, se deberá utilizar la siguiente fórmula para calcular la utilización de combustible según el método de combustible embarcado:

$$F_N = U_N$$

donde:

F_N = Combustible utilizado para el vuelo en cuestión (vuelo N), determinado a través de la utilización del método de combustible embarcado (en toneladas); y

U_N = Combustible embarcado para el vuelo en cuestión, medido en volumen y multiplicado por un valor de densidad (en toneladas).

Nota 1. — Ver en 2.25 y 2.26 los requisitos en cuanto a los valores de densidad del combustible.

2.5.2 Para los vuelos sin embarque de combustible (es decir, vuelo $N+1$,, vuelo $N+n$), se deberá utilizar la siguiente fórmula para asignar la utilización de combustible a partir del embarque de combustible anterior (vuelo N) en forma proporcional al tiempo entre calzos:

$$F_N = U_N * \left[\frac{BH_N}{BH_N + BH_{N+1} + \dots + BH_{N+n}} \right]$$

$$F_{N+1} = U_N * \left[\frac{BH_{N+1}}{BH_N + BH_{N+1} + \dots + BH_{N+n}} \right]$$

.

.

.

.

$$F_{N+n} = U_N * \left[\frac{BH_{N+n}}{BH_N + BH_{N+1} + \dots + BH_{N+n}} \right]$$

donde:

F_N = Combustible utilizado para el vuelo en cuestión (vuelo N) determinado mediante el método de combustible embarcado (en toneladas);

F_{N+1} = Combustible utilizado para el vuelo posterior (vuelo $N+1$) determinado mediante el método

de combustible embarcado (en toneladas);

...

F_{N+n} = Combustible utilizado para el vuelo siguiente (vuelo $N+n$) determinado utilizado el combustible embarcado (en toneladas);

U_N = Combustible embarcado para el vuelo en cuestión (vuelo N) (en toneladas);

BH_N = Tiempo entre calzos del vuelo en cuestión (vuelo N) (en horas);

BH_{N+1} = Tiempo entre calzos para el vuelo posterior (vuelo $N+1$) (en horas); y

...

BH_{N+n} = Tiempo entre calzos para el vuelo siguiente (vuelo $N+n$) (en horas).

Nota. — El combustible embarcado está determinado mediante la medición hecha por el proveedor de combustible, según lo consignado en las notas de entrega o facturas de combustible para cada vuelo.

2.6 Asignación de combustible con tiempo entre calzos

2.6.1 Cálculo de las tasas promedio de utilización de combustible

2.6.1.1 Los explotadores aéreos que puedan distinguir claramente entre combustible embarcado en los vuelos internacionales e internos deberán calcular, para cada tipo de avión, las tasas promedio de utilización de combustible, sumando todo el combustible efectivamente embarcado de los vuelos internacionales, dividido entre la suma de todas las horas reales entre calzos de los vuelos internacionales en un año dado, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$AFBR_{AO,AT} = \frac{\sum_N U_{AO,AT,N}}{\sum_N BH_{AO,AT,N}}$$

donde:

$AFBR_{AO,AT}$ = Tasa promedio de utilización de combustible del explotador (AO) y tipo de avión (AT) (en toneladas por hora);

$U_{AO,AT,N}$ = Combustible embarcado para el vuelo internacional N por explotador (AO) y tipo de avión (AT), determinado mediante el método de combustible embarcado (en toneladas); y

$BH_{AO,AT,N}$ = Tiempo entre calzos del vuelo internacional N por explotador (AO) y por tipo de avión (AT) (en horas).

2.6.1.2 Los explotadores aéreos que no puedan distinguir claramente entre el combustible embarcado para los vuelos internacionales e internos deberá calcular, para cada tipo de aeronave, las tasas promedio de utilización de combustible, sumando todo el combustible efectivamente embarcado de los vuelos internacionales e internos, dividido entre la suma de todas las horas reales entre calzos de estos vuelos para un año dado, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$AFBR_{AO,AT} = \frac{\sum_N U_{AO,AT,N}}{\sum_N BH_{AO,AT,N}}$$

donde:

$AFBR_{AO,AT}$ = Tasa promedio de utilización de combustible del explotador (AO) y tipo de avión (AT) (en toneladas por hora);

$U_{AO,AT,N}$ = Combustible embarcado en el vuelo internacional o interno N del explotador (AO) y tipo de avión (AT), medido en volumen y multiplicado por un valor de densidad específico (en toneladas); y

$BH_{AO,AT,N}$ = Tiempo entre calzos para el vuelo internacional e interno N del explotador (AO) y por

tipo de avión (AT) (en horas).

2.6.1.3 Las tasas promedio de utilización de combustible específicas de un explotador aéreo deberán ser calculadas anualmente utilizando los datos anuales correspondientes al año de notificación. Las tasas promedio de utilización de combustible deberán ser notificadas, por cada tipo de avión, en el informe de emisiones del explotador.

Nota 1. — Ver en 2.25 y 2.26 los requisitos en cuanto a valores de densidad del combustible.

Nota 2. — Los tipos de avión están incluidos en el Doc. 8643 — Designadores de tipos de aeronave, de la OACI.

2.6.2 Cálculo de la utilización de combustible para cada vuelo

2.6.2.1 Se deberá calcular la utilización de combustible para cada vuelo internacional, multiplicando las tasas promedio específicas de utilización de combustible del explotador aéreo por el tiempo entre calzos del vuelo N, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$F_N = AFBR_{AO, AT} * BH_{AO, AT, N}$$

donde:

F_N = Combustible asignado al vuelo internacional en cuestión (vuelo N) utilizando el método de asignación de combustible con tiempo entre calzos (en toneladas);

$AFBR_{AO, AT}$ = Tasa promedio de utilización de combustible del explotador (AO) y tipo de avión (AT) (en toneladas por hora); y

$BH_{AO, AT, N}$ = Tiempo entre calzos para el vuelo internacional en cuestión (vuelo N) del explotador (AO) y por tipo de avión (AT) (en horas).

Nota 1. — El combustible embarcado está determinado por la medición realizada por el proveedor de combustible, documentada en las notas de entrega o facturas de combustible para cada vuelo.

Nota 2. — El informe de verificación del órgano de verificación externa incluye una evaluación de la tasa promedio específica de utilización de combustible por designador de tipo de aeronave (según Doc. 8643 de la OACI) utilizado.

Nota 3. — Tasa promedio de utilización de combustible (AFBR) basada en todos los vuelos correspondientes a un año de notificación y redondeada hasta el tercer decimal, como mínimo.

2.6.2.2 Un órgano de verificación deberá comprobar si las emisiones notificadas son razonables en comparación con otros datos relacionados con el combustible del explotador de aviones.

Apéndice 3: Contenido de un informe de emisiones del explotador aéreo

Nota. – En el Apéndice 1 del Manual Técnico-ambiental (Doc. 9501), Volumen IV, figura la plantilla para la elaboración de un informe de emisiones del explotador aéreo.

<i>Campo Número</i>	<i>Campo de datos</i>	<i>Detalles</i>
Campo 1	Información del explotador	<p>1.a Nombre / Razón social del explotador</p> <p>1.b Representante legal del explotador</p> <p>1.c Información detallada de contacto del explotador</p> <p>1.d Nombre de un punto de contacto (focal point) y un punto de contacto alternativo</p> <p>1.e Método e identificador empleado para atribuir al explotador a la República Argentina de conformidad con 1.2.</p>
Campo 2	Detalles de referencia del plan de vigilancia de emisiones (MRV) del explotador	<p>2. Referencia al plan de vigilancia de emisiones que sirve de base para la vigilancia de emisiones durante ese año</p> <p><i>Nota. - La AAC puede requerir que se haga referencia al plan de vigilancia de emisiones actualizado, si procede.</i></p>
Campo 3	Información sobre el órgano de verificación, el informe de verificación y sobre la acreditación del órgano de verificación.	<p>3.a Nombre / Razón social del órgano de verificación</p> <p>3.b Información de contacto del órgano de verificación</p> <p>3.c El informe de verificación debe ser un informe distinto del informe de emisiones del explotador</p>
Campo 4	Año de notificación	4. Año durante el cual se vigilaron las emisiones
Campo 5	Tipo y masa del (los) combustible(s) utilizado(s)	<p>5.a Masa total de combustible por tipo de combustible:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jet-A (en toneladas) • Jet-A1 (en toneladas) • Jet-B (en toneladas) • AvGas (en toneladas) <p><i>Nota 1. – Los totales arriba indicados deben incluir los combustibles admisibles en el marco del CORSIA.</i></p> <p><i>Nota 2.- Los explotadores que utilicen la herramienta CERT no necesitan completar el Campo 5.</i></p>

Campo 6	Cantidad total de vuelos internacionales durante el período de notificación	6.a Cantidad total de vuelos internacionales sujetos a los requisitos del Capítulo 2, Capítulo 3 y Capítulo 4, durante el período de notificación. <i>Nota. - Total (suma de los valores del Campo 7)</i>
Campo 7	Cantidad de vuelos internacionales por pares de aeródromos	7.a Cantidad de vuelos internacionales sujetos a los requisitos del Capítulo 2, Capítulo 3 y Capítulo 4, por pares de aeródromos (sin redondear)
Campo 8	Emisiones de CO ₂ por pares de aeródromos	8.a Emisiones de CO ₂ procedentes de vuelos internacionales sujetos a los requisitos del Capítulo 2, Capítulo 3 o Capítulo 4, por pares de aeródromos (en toneladas).
Campo 9	Magnitud de la insuficiencia de datos	9.a Porcentaje de insuficiencia de datos (según los criterios definidos en la Sección 4.17 y redondeado al decimal más cercano) 9.b Motivo de la insuficiencia de datos si el porcentaje correspondiente supera el umbral definido en 4.17.
Campo 10	Información sobre los aviones	10.a Lista de los tipos, y cantidad por tipo de avión utilizado para vuelos internacionales. 10.b Identificadores de las aeronave, empleados en el Campo 7 de los planes de vuelo durante el año para todos los vuelos internacionales. Si el identificador se basa en un designador de la OACI, sólo se deberá notificar el designador de la OACI. 10.c Información sobre aviones arrendados 10.d Tasa promedio de utilización de combustible (AFBR) para cada tipo de avión en 10.a, de acuerdo con el Doc 8643 — <i>Designador de tipo de aeronave</i> (en toneladas por hora, hasta 3 decimales) <i>Nota: 10.d es necesario únicamente si el explotador de aviones está utilizando el método de asignación de combustible con tiempo entre calzos, según se define en el Apéndice 2.</i>
Campo 11	Admisibilidad y empleo de la Herramienta de estimación y notificación de CO ₂ (CERT) del CORSIA de la OACI según el Capítulo 2	11.a Versión utilizada de la CERT 11.b Alcance del uso de la CERT, es decir, en todos los vuelos o sólomente en los vuelos internacionales que no están sujetos a los requisitos de compensación

<p>Campo 12</p> <p>Nota.- Si se reclama una reducción de emisiones por la utilización de combustible admisible en el marco del CORSIA, el Apéndice 4 contiene información complementaria que se debe proporcionar con el informe de emisiones del explotador</p>	<p>Combustible admisible en el marco del CORSIA que se reclama</p>	<p>12.a Tipo de combustible (es decir, tipo de combustible, materia prima y proceso de conversión)</p> <p>12.b Masa total del combustible admisible en el marco del CORSIA (en toneladas) por tipo de combustible</p>
	<p>Información sobre las emisiones (por tipo de combustible)</p>	<p>12.c Valores aprobados de emisiones durante el ciclo de vida</p> <p>12.d Reducción de emisiones que se reclama por la utilización de combustible admisible en el marco del CORSIA</p>
	<p>Reducción de emisiones (total)</p>	<p>12.e Total de reducciones de emisiones que se reclama por la utilización de todos los combustibles admisibles en el marco del CORSIA (en toneladas)</p> <p><i>Nota. – En el período 2019-2020, los Campos 12.a a 12.e no son necesarios ya que los requisitos de compensación del CORSIA son aplicables a partir del 1 de enero de 2021, es decir, no hay requisitos de compensación ni reducción de emisiones por la utilización de combustibles admisibles en el marco del CORSIA durante el período 2019-2020.</i></p>
<p>Campo 13</p>	<p>Emisiones totales de CO₂</p>	<p>13.a Emisiones totales de CO₂ (sobre la base de la masa total de combustible en toneladas del Campo 5 y notificadas en toneladas)</p> <p>13.b Emisiones totales de CO₂ de los vuelos sujetos a los requisitos de compensación (en toneladas)</p> <p>13.c Emisiones totales de CO₂ de vuelos internacionales sujetos a los requisitos del Capítulo 2, Capítulo 3 y Capítulo 4 y que no están sujetos a los requisitos de compensación (en toneladas)</p> <p><i>Nota. – Durante el período 2019-2020, sólo se requiere el Campos 13.a ya que los requisitos de compensación del CORSIA son aplicables a partir del 1 de enero de 202.</i></p>

Apéndice 4: Información complementaria al informe de emisiones del explotador de aviones si se reclama una reducción de emisiones por la utilización de cada combustible admisible en el marco del CORSIA

Nota. – En el Apéndice 1 del Manual técnico-ambiental (Doc 9501), Volumen IV, figura una plantilla de información complementaria al informe de emisiones del explotador, relativa a los combustibles admisibles en el marco del CORSIA.

<i>Campo #</i>	<i>Campo de datos</i>	<i>Detalles</i>
Campo 1	Fecha de compra del combustible admisible en el marco del CORSIA puro	
Campo 2	Identificación del productor del combustible admisible en el marco del CORSIA puro	2.a Nombre del productor del combustible admisible en el marco del CORSIA puro 2.b Información de contacto del productor del combustible admisible en el marco del CORSIA puro
Campo 3	Producción de combustible	3.a Fecha de producción del combustible admisible en el marco del CORSIA puro 3.b Lugar de producción del combustible admisible en el marco del CORSIA puro 3.c Número de lote de cada lote de combustible admisible en el marco del CORSIA puro 3.d Masa total (en tonelada) de cada lote de combustible admisible en el marco del CORSIA puro producido
Campo 4	Tipo de combustible	4.a Tipo de combustible (es decir, Jet-A, Jet-A1, Jet-B, AvGas) 4.b Materia prima empleada para fabricar el combustible admisible en el marco del CORSIA puro 4.c Proceso de conversión empleado para fabricar el combustible admisible en el marco del CORSIA puro
Campo 5	Combustible comprado	5.a Porcentaje del lote de combustible admisible en el marco del CORSIA puro que fue comprado (redondeado al % más próximo) <i>Nota. – Si se compra menos de un lote completo de combustible admisible en el marco del CORSIA puro.</i> 5.b Masa total de cada lote de combustible admisible en el marco del CORSIA puro comprado (en toneladas)

Campo 6	Pruebas de que el combustible satisface los criterios de sostenibilidad del CORSIA	6.a Documento válido de certificación de sostenibilidad
Campo 7	Valores de las emisiones durante el ciclo de vida del combustible admisible en el marco del CORSIA	7.a Valor por defecto o real de las emisiones durante el ciclo de vida (LSf) para un determinado combustible admisible en el marco del CORSIA dado f, que equivale a la suma de 7.b y 7.c (en gCO ₂ e/MJ redondeado al número entero más próximo) 7.b Valor por defecto o real del análisis del ciclo de vida (LCA) básico, para un determinado combustible admisible en el marco del CORSIA dado f (en gCO ₂ e/MJ redondeado al número entero más próximo)
Campo 8	Comprador intermediario	8.a Nombre del comprador intermediario 8.b Información de contacto del comprador intermediario <i>Nota. — Se incluiría esta información en caso que el explotador que reclama una reducción de emisiones por la utilización de combustibles admisibles en el marco del CORSIA no fuera el comprador original del combustible al productor. En tal caso, se precisa esta información para demostrar la cadena completa de custodia desde el punto de producción hasta el punto de mezcla.</i>
Campo 9	Parte responsable del envío del combustible admisible en el marco del CORSIA puro al mezclador de combustible	9.a Nombre de la parte responsable del envío del combustible admisible en el marco del CORSIA puro al mezclador de combustible 9.b Información de contacto de la parte responsable del envío del combustible admisible en el marco del CORSIA puro al mezclador de combustible
Campo 10	Mezclador de combustible	10.a Nombre de la parte responsable de mezclar el combustible admisible en el marco del CORSIA puro con el combustible aeronáutico convencional 10.b Información de contacto de la parte responsable de la mezcla del combustible admisible en el marco del CORSIA puro con el combustible aeronáutico convencional

Campo 11	Lugar donde se mezcla el combustible admisible en el marco del CORSIA puro con el combustible aeronáutico convencional	
Campo 12	Fecha en que el combustible admisible en el marco del CORSIA puro fue recibido por el mezclador	
Campo 13	Masa del combustible admisible en el marco del CORSIA puro recibido (en toneladas)	<i>Nota. – Esta cantidad puede diferir de la que figura en el Campo 5.c en los casos en que el mezclador sólo recibe una parte del lote o lotes (por ejemplo, cuando se vende a un comprador intermediario).</i>
Campo 14	Porcentaje de mezcla del combustible admisible en el marco del CORSIA puro y el combustible aeronáutico convencional (redondeado al % más próximo)	
Campo 15	Documentación que demuestre que el lote o lotes de combustible admisible en el marco del CORSIA puro fue(ron) mezclado(s) con el combustible aeronáutico convencional (por ejemplo, el Certificado de análisis del combustible mezclado)	
Campo 16	Masa de combustible admisible de CORSIA puro reclamado (en toneladas)	<i>Nota. – Esta cantidad puede diferir de la que figura en el Campo 5.c en los casos en que el explotador sólo reclama una parte del lote o lotes.</i>

Apéndice 5: Requisitos para llevar a cabo la verificación

El equipo de verificación deberá efectuar la verificación de conformidad con la norma ISO 14064-3:2006 y los requisitos adicionales que se indican a continuación.

5.1. Nivel de aseguramiento (ISO 14064-3:2006 sección 4.3.1)

Se requerirá un nivel razonable de aseguramiento para todas las verificaciones en el marco de este reglamento.

5.2. Objetivos (ISO 14064-3:2006 sección 4.3.2)

5.2.1 Al efectuar la verificación de un informe de emisiones, el órgano de verificación deberá realizar suficientes procedimientos como para determinar si:

- a) la aseveración sobre los gases de efecto invernadero es sustancialmente justa y una representación exacta de las emisiones durante el período del informe de emisiones y está respaldada por pruebas suficientes y apropiadas;
- b) el explotador ha vigilado, cuantificado y notificado sus emisiones durante el período del informe de emisiones, de conformidad con este reglamento y el plan de vigilancia de emisiones aprobado;
- c) el explotador aéreo ha aplicado correctamente el método de atribución de vuelos documentado en el plan de vigilancia de emisiones aprobado y de conformidad con 1.8, con el fin de asegurar una correcta atribución de los vuelos con aviones arrendados y los vuelos internacionales operados por otros explotadores bajo la misma estructura corporativa;
- d) la cantidad declarada de reducciones de emisiones como resultado de la utilización de combustibles admisibles en el marco del CORSIA es sustancialmente justa y una representación exacta de las reducciones de emisiones durante el período de notificación, y está respaldada por pruebas internas y externas suficientes y apropiadas;
- e) los lotes de combustible admisible en el marco del CORSIA reclamados no han sido reclamados también por el explotador bajo otros planes voluntarios u obligatorios en los que haya participado (en los que se pueda reclamar reducciones de las emisiones debido a la utilización de combustibles admisibles en el marco del CORSIA), durante el período de cumplimiento actual y el inmediato anterior; y
- f) el explotador ha vigilado, calculado y notificado sus reducciones de emisiones asociadas con la utilización de combustibles admisibles en el marco del CORSIA durante el período de notificación de conformidad con este reglamento.

5.2.2 Al efectuar la verificación de un informe de cancelación de unidades de emisión, el órgano de verificación deberá llevar a cabo procedimientos suficientes para concluir si:

- a) el explotador aéreo ha notificado con precisión las cancelaciones de sus unidades de emisión admisibles en el marco del CORSIA, de conformidad con este reglamento;
- b) la cantidad declarada de unidades de emisión admisibles en el marco del CORSIA canceladas basta para cumplir con los requisitos totales finales de compensación del explotador aéreo, asociados con el período de cumplimiento pertinente, tras considerar toda reducción de emisiones reclamada por la utilización de combustibles admisibles en el marco del CORSIA, y el explotador pueda demostrar el derecho exclusivo de uso de dichas unidades de emisión admisibles en el marco del CORSIA canceladas; y
- c) las unidades de emisión admisibles canceladas por el explotador aéreo para cumplir con los requisitos de compensación según este reglamento no han sido utilizadas por éste para compensar otras emisiones.

5.3. Ambito (ISO 14064-3:2006 sección 4.3.4)

5.3.1 Al verificar un informe de emisiones, el ámbito de verificación deberá reflejar el período y la información cubiertos por el informe y la(s) reclamación(es) de combustibles admisibles en el marco del CORSIA, cuando proceda. Esto incluye:

- a) Las emisiones de CO₂ obtenidas mediante los métodos de vigilancia del consumo de combustible del avión, calculadas de conformidad con el Capítulo 2; y

b) Las reducciones de emisiones por la utilización de combustibles admisibles en el marco del CORSIA.

5.3.2 El ámbito de la verificación de la(s) reclamación(es) de combustible admisible en el marco del CORSIA en el informe de emisiones deberá incluir lo siguiente:

- a) todo procedimiento interno del explotador aéreo relativo a los combustibles admisibles en el marco del CORSIA, incluidos los controles de ese explotador para garantizar que los combustibles admisibles en el marco del CORSIA reclamados satisfacen los criterios de sostenibilidad del CORSIA;
- b) las verificaciones de dobles reclamaciones se limitan al explotador en cuestión. Cualquier constatación fuera de este ámbito no es pertinente para la declaración de verificación; no obstante, debería ser incluida de todos modos en el informe de verificación para su consideración ulterior por la AAC;
- c) Evaluación de los riesgos de verificación con los cambios pertinentes al plan de verificación; y
- d) Evaluación sobre si existe suficiente acceso a la información interna y externa pertinente para que cada reivindicación de combustible admisible en el marco del CORSIA resulte fiable. En caso que las pruebas de la sostenibilidad o magnitud de la reclamación por la utilización de combustible admisible en el marco del CORSIA sean consideradas inapropiadas o insuficientes, se debería solicitar información adicional directamente al productor del combustible, al cual el explotador aéreo facilitará el acceso directo.

5.3.3 Al verificar un informe de cancelación de unidades de emisión, el alcance de la verificación deberá reflejar el periodo y la información cubiertos por el informe, y el órgano de verificación deberá confirmar que las unidades de emisión admisibles canceladas utilizadas para satisfacer los requisitos de compensación del explotador según este reglamento no han sido utilizadas para compensar otras emisiones.

5.4. Importancia relativa (ISO 14064-3:2006 sección 4.3.5)

5.4.1 Al efectuar la verificación de un informe de emisiones, el órgano de verificación deberá aplicar los siguientes umbrales de importancia relativa:

- a) del 2% de los explotadores con emisiones anuales en vuelos internacionales sujetos a los requisitos del Capítulo 2, Capítulo 3 y Capítulo 4, que superen las 500.000 toneladas; y
- b) del 5% de los explotadores de aviones con emisiones anuales en vuelos internacionales sujetos a los requisitos del Capítulo 2, Capítulo 3 ó Capítulo 4, equivalentes a 500.000 toneladas de CO₂ o menos.

5.4.2 Al verificar un informe de emisiones, en ambos casos, se deberá permitir la compensación de sobreestimaciones y subestimaciones indicadas en 5.4.1.

5.5. Generalidades (ISO 14064-3:2006 sección 4.4.1)

Antes de desarrollar un enfoque de verificación, el órgano de verificación deberá evaluar el riesgo que existan inexactitudes y disconformidades y la probabilidad que éstos causen un efecto de importancia relativa, sobre la base de un análisis estratégico de la información sobre emisiones de gases de efecto invernadero del explotador de aviones¹. Dependiendo de la información obtenida durante la verificación, el órgano de verificación deberá revisar la evaluación de riesgo y modificar o repetir las actividades de verificación que se hayan de realizar.

5.6. Plan de validación o verificación (ISO 14064-3:2006 sección 4.4.2)

5.6.1 El equipo de verificación deberá elaborar el plan de verificación sobre la base del análisis estratégico y la evaluación de los riesgos. El plan deberá incluir una descripción de las actividades de verificación para cada variable que tenga un posible impacto sobre las emisiones notificadas. Al determinar el tamaño de la muestra, el equipo de verificación deberá tener en consideración la evaluación de riesgo y el requisito de emitir un dictamen de verificación con un aseguramiento razonable.

¹ Las definiciones del análisis estratégico y de la evaluación de riesgos están contenidas en el Documento Obligatorio del IAF para la aplicación de la ISO 14065: 2013, 2ª edición (IAF MD 6:2014)

5.6.2 El plan de verificación deberá incluir lo siguiente:

- a) miembros del equipo de verificación, sus funciones, responsabilidades y calificaciones;
- b) todo recurso externo requerido;
- c) cronograma de las actividades de verificación; y
- d) plan de muestreo, incluyendo los procesos, controles e información a ser verificados y los detalles de la evaluación de riesgo realizada para su identificación.

5.7. Plan de muestreo (ISO 14064-3:2006 sección 4.4.3)

5.7.1 El plan de muestreo del informe de emisiones deberá incluir lo siguiente:

- a) cantidad y tipo de los registros y las pruebas que se ha de examinar;
- b) metodología utilizada para determinar una muestra representativa; y
- c) justificación de la metodología seleccionada.

5.7.2 Al efectuar la verificación de un informe de cancelación de unidades de emisión, el órgano de verificación no deberá basarse en el muestreo.

5.8. Evaluación de los datos e información sobre los GEI (ISO 14064-3:2006 sección 4.6)

5.8.1 El equipo de verificación deberá confirmar que los datos del informe de emisiones han sido recabados de conformidad con el plan de vigilancia de emisiones aprobado y los requisitos de vigilancia especificados en este reglamento.

5.8.2 De conformidad con el plan de muestreo del informe de emisiones, el órgano de verificación deberá realizar pruebas sustantivas de datos, consistentes en procedimientos analíticos y verificación de datos para evaluar la credibilidad y exhaustividad de los datos. El equipo de verificación deberá, como mínimo, evaluar la credibilidad de las fluctuaciones y tendencias a través del tiempo o entre elementos de datos comparables, así como identificar y evaluar los resultados atípicos, los datos inesperados, las anomalías y la insuficiencia de datos.

5.8.3 En función del resultado de las pruebas y la evaluación de los datos contenidos en el informe de emisiones, la evaluación de riesgo y los planes de verificación y muestreo deberán ser enmendados según fuera necesario.

5.9. Evaluación de la declaración sobre los GEI (ISO 14064-3:2006 sección 4.8)

5.9.1 El órgano de verificación deberá emplear a un revisor independiente que no esté involucrado en las actividades de verificación, para evaluar la documentación de verificación interna y el informe de verificación, antes de su presentación al explotador aéreo y a la AAC.

5.9.2 La revisión independiente, cuyo ámbito incluye el proceso de verificación en su totalidad, deberá ser registrada en la documentación de verificación interna.

5.9.3 La revisión independiente deberá realizarse para garantizar que el proceso de verificación ha sido realizado de conformidad con ISO 14065:2013, ISO 14064-3:2006 y este Reglamento, y que la evidencia recolectada es apropiada y suficiente como para que el órgano de verificación pueda emitir un informe de verificación con un aseguramiento razonable.

5.10. Declaración de validación y verificación (ISO 14064-3:2006 sección 4.9)

5.10.1 El órgano de verificación deberá presentar una copia del informe de verificación al explotador aéreo. Previa autorización del explotador, el órgano de verificación deberá enviar una copia del informe de verificación, junto con el informe de emisiones y el informe de cancelación de unidades de emisión, si corresponde, a la AAC. El informe de verificación deberá incluir:

- a) los nombres del órgano de verificación y del equipo de verificación;
- b) la asignación de tiempo (incluidas cualquier revisión y fechas);
- c) el ámbito de la verificación;
- d) los principales resultados de la evaluación de imparcialidad y ausencia de conflictos de intereses;
- e) los criterios utilizados para verificar el informe de emisiones;
- f) la información y datos sobre el explotador aéreo utilizados por el órgano de verificación para hacer

- la verificación cruzada de los datos y realizar otras actividades de verificación;
- g) los principales resultados del análisis estratégico y la evaluación de riesgos;
 - h) una descripción de las actividades de verificación realizadas, dónde se realizó cada una de ellas (*in situ* o *ex situ*) y los resultados de las comprobaciones del sistema y controles de la información sobre las emisiones de CO₂;
 - i) una descripción del muestreo y las pruebas de datos realizados, incluyendo los registros o la evidencia muestreada, tamaño de la muestra, y método(s) de muestreo utilizado(s);
 - j) los resultados de todos los muestreos y pruebas de datos realizados, incluyendo las verificaciones cruzadas;
 - k) el cumplimiento del plan de vigilancia de emisiones;
 - l) cualquier incumplimiento del plan de vigilancia de emisiones con este Reglamento;
 - m) los incumplimientos e inexactitudes identificadas (incluyendo una descripción de la manera como éstas fueron resueltas);
 - n) las conclusiones en cuanto a la calidad y materialidad de los datos;
 - o) las conclusiones de la verificación del informe de emisiones;
 - p) las conclusiones de la verificación del informe de cancelación de unidades de emisión, si aplica;
 - q) la justificación de la opinión de verificación emitida por el órgano de verificación;
 - r) los resultados de la revisión independiente y el nombre del revisor; y
 - s) declaración final de verificación.

5.10.2 Al verificar un informe de cancelación de unidades de emisión, sólo se aplicará 5.10.1 (a), (b), (c), (d), (f), (g), (h), (m), (p), (q), (r) y (s).

5.10.3 El órgano de verificación deberá emitir una conclusión sobre cada uno de los objetivos de la verificación enumerados en 5.2, según sea aplicable, en la declaración de verificación final.

5.10.4 Al realizar la verificación de un informe de emisiones o de un informe de cancelación de unidades de emisión, el órgano de verificación deberá elegir entre dos tipos de declaraciones de opinión, ya sea, 'verificación satisfactoria' o 'verificación no satisfactoria'. Si el informe incluye inexactitudes in materiales y/o inconformidades que no son sustanciales, el informe deberá indicar 'verificación satisfactoria con comentarios', especificando las inexactitudes e inconformidades. Si el informe contiene inexactitudes sustanciales y/o inconformidades sustanciales, o si el ámbito de verificación es demasiado limitado o si el órgano de verificación considera que los datos no son lo bastante fiables, el informe deberá indicar 'considerado no satisfactorio'.

5.11. Registros de la validación o verificación (ISO 14064-3:2006 sección 4.10)

5.11.1 A solicitud de la AAC, el órgano de verificación deberá revelar la documentación de verificación interna a la AAC, de manera confidencial.

5.11.2 Cuando se señalen a la atención del órgano de verificación algún tema que podría invalidar o volver inexacta una declaración de verificación previamente emitida, este órgano deberá notificar a la AAC.

Apéndice 6: Requisitos para los órganos de verificación

1. INTRODUCCION

Nota — Los procedimientos especificados en este Apéndice están relacionados con los requisitos de verificación contenidos en el Capítulo 4 de este Reglamento.

2. ORGANO DE VERIFICACION

2.1 El órgano de verificación deberá contar con una acreditación ISO 14065:2013, y cumplir con los siguientes requisitos adicionales a fin de ser admisible para verificar el informe de emisiones y el informe de cancelación de unidades de emisión, donde fuera aplicable, de un explotador aéreo.

Nota — Los siguientes documentos deberían ser utilizados como referencia normativa de orientación para la aplicación de este Reglamento:

a) *Manual Técnico Ambiental (Doc 9501), Volumen IV – Procedimientos para demostrar cumplimiento con el plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA);*

b) *El documento del Foro Internacional de Acreditación (IAF) titulado “Documento obligatorio del IAF para la aplicación de la ISO 14065:2013 (IAF MD 6:2014)”; y*

c) *El documento de la Organización Internacional de Normalización (ISO) titulado “ISO 14066:2011 Gases de efecto invernadero – Requisitos de competencia para los equipos de validación y verificación de gases de efecto invernadero”.*

2.2. Prevención de conflictos de interés (ISO 14065:2013 sección 5.4.2)

2.2.1 Si el líder del equipo de verificación realiza seis (6) verificaciones anuales de un explotador aéreo, deberá interrumpir la prestación de servicios de verificación de ese mismo explotador durante tres (3) años consecutivos. El período máximo de seis (6) años incluye toda verificación de gases de efecto invernadero efectuada al explotador aéreo antes que éste haya requerido servicios de verificación según este Reglamento.

2.2.2 El órgano de verificación, y cualquier parte de la misma entidad jurídica, no deberá ser un explotador aéreo, propietario de un explotador aéreo o de propiedad de un explotador aéreo.

2.2.3 El órgano de verificación, y cualquier parte de la misma entidad jurídica, no deberá ser una entidad que realiza transacciones de unidades de emisiones, propietario de un organismo que realiza transacciones en unidades de emisiones o ser de propiedad de un organismo que realiza transacciones en unidades de emisiones.

2.2.4 La relación entre el órgano de verificación y el explotador aéreo no deberá estar basada en la propiedad común, la gobernanza común, la administración o el personal en común, los recursos compartidos, las finanzas comunes ni los contratos o la comercialización en común.

2.2.5 El órgano de verificación no deberá asumir actividades delegadas del explotador aéreo con respecto a la elaboración del plan de vigilancia de emisiones, el informe de emisiones (incluyendo la vigilancia de la utilización de combustible y el cálculo de las emisiones de CO₂) y el informe de cancelación de unidades de emisión.

2.2.6 A fin de permitir una evaluación de la imparcialidad y la independencia por el órgano nacional de acreditación, el órgano de verificación deberá documentar la manera en que se vincula con otras partes de la misma entidad legal.

2.3. Dirección y personal (ISO 14065:2013 sección 6.1)

2.3.1 El órgano de verificación deberá establecer, aplicar y documentar un método para evaluar la

competencia del personal del equipo de verificación con respecto a los requisitos de competencia establecidos en las normas ISO 14065:2013, ISO 14066:2011 y los párrafos 2.4, 2.5 y 2.6 de este Apéndice.

2.3.2 El órgano de verificación deberá llevar registros que demuestren la competencia del equipo y el personal de verificación, de conformidad con el párrafo 2.4 de este Apéndice.

2.4. Competencias del personal (ISO 14065:2013 sección 6.2)

El órgano de verificación deberá:

- a) identificar y seleccionar personal competente para el equipo en cada actividad;
- b) garantizar una adecuada composición del equipo de verificación;
- c) asegurarse que el equipo de verificación incluya, como mínimo, un jefe de equipo que sea responsable de la planificación de la actividad y gestión del equipo;
- d) garantizar la competencia continua de todo el personal que realiza actividades de verificación, incluyendo el desarrollo profesional e instrucción permanentes de los verificadores a fin de mantener y/o desarrollar sus competencias; y
- e) realizar evaluaciones periódicas del proceso de evaluación de competencias para asegurarse que siga siendo pertinente a los efectos de este Reglamento.

2.5. Conocimientos del equipo de validación o verificación (ISO 14065:2013 sección 6.3.2)

2.5.1 El equipo de verificación, en su conjunto, y el revisor independiente, deberán demostrar que poseen conocimientos de:

- a) los requisitos descritos en este Reglamento, el *Manual Técnico Ambiental* (Doc. 9501), Volumen IV – *Procedimientos para demostrar el cumplimiento del plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*, y cualquier material aclaratorio de la OACI que sea de dominio público;
- b) los requisitos de verificación descritos en este Reglamento, y el *Manual Técnico Ambiental* (Doc. 9501), Volumen IV, incluyendo el umbral de importancia relativa, los criterios de verificación, el ámbito y los objetivos de verificación y los requisitos de elaboración y presentación del informe de verificación;
- c) los criterios de admisibilidad para las excepciones técnicas, el ámbito de aplicabilidad, las reglas para la incorporación gradual de pares de Estados, y la cobertura de los pares de Estados, según lo descrito en este Reglamento;
- d) los requisitos de vigilancia descritos en este Reglamento; y
- e) los requisitos nacionales, además de las disposiciones establecidas en este Reglamento.

2.5.2 Al efectuar la verificación de un informe de cancelación de unidades de emisión, sólo se deberá aplicar los párrafos 2.5.1 (a), (b) y (e).

2.6. Conocimientos técnicos del equipo de validación o verificación (ISO 14065:2013 sección 6.3.3)

2.6.1 El equipo de verificación, en su conjunto, y el revisor independiente, deberán demostrar conocimientos en las siguientes competencias técnicas:

- a) los procesos técnicos generales en la esfera de la aviación civil;
- b) combustibles de aviación y sus características, incluyendo los combustibles admisibles en el marco del CORSIA;
- c) procesos relacionados con el combustible, incluyendo la planificación de vuelos y el cálculo del combustible;
- d) tendencias o situaciones pertinentes del sector de la aviación que podrían afectar la estimación de las emisiones de CO₂;
- e) metodologías de cuantificación de las emisiones de CO₂ descritas en este Reglamento, incluyendo la evaluación de los planes de vigilancia de emisiones;
- f) dispositivos de vigilancia y medición del consumo de combustible y procedimientos asociados para vigilar el consumo de combustible en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero, incluyendo procedimientos y métodos de operación, mantenimiento y calibración de dichos dispositivos de medición;
- g) sistemas de gestión y controles de la información y los datos sobre los gases de efecto

invernadero, incluyendo los sistemas de gestión de la calidad y las técnicas de aseguramiento/control de la calidad;

h) sistemas informáticos relacionados con la aviación, tales como el soporte lógico de planificación de vuelos o los sistemas de gestión operacional;

i) conocimiento de los planes de certificación de sostenibilidad aprobados del CORSIA pertinentes para los combustibles admisibles en el marco del CORSIA en virtud de este Reglamento, incluyendo los ámbitos de certificación; y

j) conocimiento básico de los mercados de gases de efecto invernadero y los registros de programas de unidades de emisión.

2.6.2 La evidencia de las competencias arriba indicadas deberá incluir constancias de la experiencia profesional pertinente, complementada por los registros de instrucción y educación apropiadas.

2.6.3 Al efectuar la verificación de un informe de emisiones, se deberá aplicar lo previsto en los párrafos 2.6.1 (a) a (i).

2.6.4 Al efectuar la verificación de un informe de cancelación de unidades de emisión, sólo se deberá aplicar el párrafo 2.6.1 (g) y (j).

2.7. Auditoría de datos e información por el equipo de validación o verificación (ISO 14065:2013 sección 6.3.4)

2.7.1 El equipo de verificación, en su conjunto, deberá demostrar conocimiento de la norma ISO 14064-3:2006, incluyendo la aptitud demostrada de desarrollar un enfoque de verificación basado en el riesgo, realizar procedimientos de verificación, incluyendo la evaluación de sistemas y controles de datos e información, recabar pruebas suficientes y apropiadas, y formular conclusiones sobre la base de dichas pruebas.

2.7.2 Las pruebas de los conocimientos técnicos y las competencias respecto a la auditoría de datos e información deberán incluir la experiencia profesional previa en actividades de auditoría y aseguramiento, complementada por los registros de instrucción y educación apropiadas.

2.8. Empleo de validadores y verificadores contratados (ISO 14065:2013 sección 6.4)

El órgano de verificación deberá documentar las funciones y responsabilidades del personal de verificación, incluyendo las personas contratadas que participan en la actividad de verificación.

2.9. Contratación externa (ISO 14065:2013 sección 6.6)

2.9.1 El órgano de verificación no deberá dejar a cargo de personal externo la decisión final sobre la verificación y la emisión de la declaración de verificación.

2.9.2 La revisión independiente sólo podrá estar a cargo de personal externo contratado en tanto el servicio externo contratado sea apropiado, competente, y esté cubierto por la acreditación.

2.10. Confidencialidad (ISO 14065:2013 sección 7.3)

El órgano de verificación deberá asegurarse que tiene el consentimiento expreso del explotador aéreo antes de presentar el informe de emisiones verificado, el informe de cancelación de unidades de emisión, si procede, y el informe de verificación a la AAC. El mecanismo para el otorgamiento de este consentimiento deberá estar especificado en el contrato entre el órgano de verificación y el explotador aéreo.

2.11. Registros (ISO 14065:2013 sección 7.5)

2.11.1 El órgano de verificación deberá llevar registros del proceso de verificación por un mínimo de diez (10) años, incluyendo:

a) el plan de vigilancia de emisiones, el informe de emisiones y, si procede, el informe de cancelación de unidades de emisión del cliente;

- b) el informe de verificación y la documentación interna asociada;
- c) la identificación de los miembros del equipo y los criterios para la selección del equipo; y
- d) los documentos de trabajo conteniendo los datos y la información revisados por el equipo, a fin de permitir que una entidad independiente evalúe la calidad de las actividades de verificación y la conformidad con los requisitos de verificación.

2.12. Acuerdo (ISO 14065:2013 sección 8.2.3)

2.12.1 El contrato entre el órgano de verificación y el explotador aéreo deberá especificar las condiciones de verificación, indicando:

- a) el ámbito de la verificación, los objetivos de la verificación, el nivel de aseguramiento, el umbral de importancia relativa y las normas de verificación pertinentes (ISO 14065, ISO 14064-3, este Reglamento y el Manual Técnico Ambiental, Volumen IV);
- b) el plazo asignado para la verificación;
- c) la flexibilidad para cambiar el plazo asignado, de resultar esto necesario debido a los hallazgos durante la verificación;
- d) las condiciones que deben existir para la realización de la verificación, como el acceso a toda la documentación, el personal y las instalaciones pertinentes;
- e) la obligación del explotador aéreo de aceptar la auditoría como una auditoría con testigos potenciales por parte de los evaluadores del órgano nacional de acreditación;
- f) la obligación del explotador aéreo de autorizar la emisión del informe de emisiones, el informe de cancelación de unidades de emisión, donde proceda, y el informe de verificación del órgano de verificación a la AAC; y
- g) la cobertura de responsabilidad.

— FIN —



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Hoja Adicional de Firmas
Anexo

Número:

Referencia: EX-2018-64447018-APN-ANAC#MTR

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 40 pagina/s.