

GACETA OFICIAL

DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

AÑO CLI - MES XII

Caracas, miércoles 25 de septiembre de 2024

N° 6.844 Extraordinario

SUMARIO

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE INAC

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 16 (RAV 16) Reducción de las Emisiones de Dióxido de Carbono de la Aviación Civil de la República Bolivariana de Venezuela para la Protección del Medio Ambiente.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 21 (RAV 21) Certificación de Productos y Componentes.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 38 (RAV 38) Emisión de CO2 de los Aviones.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 43 (RAV 43) Mantenimiento.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 145 (RAV 145) Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico (OMA).

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-229-24
CARACAS, 12 DE JUNIO DE 2024
214°, 165° y 25°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en ejercicio de las competencias que le confiere el artículo 9, de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009, con base en lo previsto en los artículos 5 y 6 ejusdem, relativos al Principio de Uniformidad de la normativa aeronáutica y el Principio de Preservación del medio ambiente, respectivamente, en concordancia con las atribuciones legalmente otorgadas en el numeral 5 del artículo 7 y numerales 1, 3 y 15, literal c del artículo 13 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005, en consideración al contenido del Anexo 16, "Protección del Medio Ambiente, Vol IV".

DICTA,

La siguiente,

REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 16
(RAV16)

"REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE DIÓXIDO DE CARBONO DE LA
AVIACIÓN CIVIL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE"

CAPÍTULO A
DE LAS GENERALIDADES

SECCIÓN 16.1 OBJETO:

(a) Establecer las normas y procedimientos para regular e inspeccionar, el monitoreo, vigilancia y notificación (MRV) de las emisiones anuales de CO₂ superiores a 10.000Tm atribuidas por el uso de aeronaves nacionalizadas y aeronaves autorizadas para operar en la República Bolivariana de Venezuela, con una masa máxima certificada de despegue igual o superior a 5.700Kg. Generadas por la aviación civil que efectúen vuelos nacionales e internacionales y operen en los aeródromos nacionales e internacionales del territorio de la República y donde esta ejerza su jurisdicción, con excepción de los vuelos humanitarios, médicos y de extinción de incendios.

(b) Asesorar y capacitar a los explotadores aéreos y partes interesadas en materia de monitoreo, vigilancia y notificación de emisiones de CO₂ atribuidas por el uso de aeronaves nacionalizadas y aeronaves autorizadas para operar en la República Bolivariana de Venezuela, con una masa máxima certificada de

despegue igual o superior a 5.700Kg, generadas por la aviación civil que efectúen vuelos nacionales e internacionales y operen en los aeródromos nacionales e internacionales del territorio de la República y donde esta ejerza jurisdicción, con excepción de los vuelos humanitarios, médicos y de extinción de incendios.

(c) Inspeccionar las instalaciones, equipos aéreos, documentos y registros del explotador aéreo, cuando la Autoridad Aeronáutica así lo considere pertinente, en el ejercicio de sus funciones en materia de monitoreo, vigilancia y notificación (MRV) de las emisiones de CO₂ atribuidas por el uso de aeronaves nacionalizadas y aeronaves autorizadas para operar en la República Bolivariana de Venezuela, con una masa máxima certificada de despegue igual o superior a 5.700Kg. Generadas por la aviación civil que efectúen vuelos nacionales e internacionales.

SECCIÓN 16.2 APLICABILIDAD:

A los explotadores aéreos, que operen en todo aeródromo nacional e internacional de la República Bolivariana de Venezuela y donde ejerza jurisdicción, siempre y cuando produzcan emisiones anuales de CO₂ superiores a 10.000Tm por el uso de aeronaves nacionalizadas y aeronaves autorizadas para operar en la República Bolivariana de Venezuela, con una masa máxima certificada de despegue igual o superior a 5.700Kg. Que efectúen vuelos internacionales o nacionales, con excepción de los vuelos humanitarios, médicos y de extinción de incendios: Siempre que esos vuelos se lleven a cabo con el mismo avión y se les hubiera requerido efectuar las actividades humanitarias, médicas o de extinción de incendios o reposicionar luego el avión para su siguiente actividad. Así mismo el explotador aéreo proporcionará pruebas justificadas de tales actividades al órgano de verificación o, a solicitud, de la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 16.3. DEFINICIONES, ABREVIATURAS Y SIMBOLOS:

(a) Para todos los efectos del cumplimiento de la presente RAV, se establecen las definiciones, indicadas a continuación y tendrán el significado siguiente:

Acción correctiva: Actividad o tarea propuesta o ejecutada para subsanar las no conformidades encontradas.

Acta: Documento de carácter legal, en el cual se registrarán los resultados o hallazgos encontrados por la Autoridad Aeronáutica u otro funcionario asignado en toda actividad de fiscalización.

Actividad aeronáutica: Conjunto de actividades en vuelo o de apoyo, relativas al transporte aéreo, la navegación aérea y otras vinculadas con el empleo de aeronaves civiles.

Administrador aeroportuario: Ente que administra y opera un aeropuerto, para lo cual cuenta con la debida certificación y autorización del INAC.

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.

Aeronave: Es toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Asociación administrativa: Delegación de las tareas administrativas de este Volumen de un Estado a otro(s) Estado(s).

Auditoria: Actividad de fiscalización encauzada a evaluar la aplicación de los procesos y procedimientos establecidos por una organización que garantice el producto final o servicio prestado.

Autoridad Aeronáutica: Es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, la cual se ejerce a través de su presidente y demás funcionarios.

Avión grande: Avión cuya masa máxima certificada de despegue es igual o superior a 5.700 kg.

Avión pequeño: Avión cuya masa máxima certificada de despegue es inferior a 5.700 kg.

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

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).

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 Organización de Aviación Civil Internacional el pedido de registro o cambio del designador de tres letras de un explotador de aviones sobre el que ejerce jurisdicción.

Evidencia objetiva de inspección: Son los datos, informaciones o documentos que respaldan o refutan la existencia o veracidad de un requisito o disposición establecido en la normativa técnica internacional y/o nacional aplicable al administrado (Autoridad aeroportuaria u operador/explotador de aeródromo), la cual se obtendrá por medio de la observación, medición, ensayo, prueba u otros.

Explotador: Persona, organismo o empresa que se dedica o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Informe de emisiones: Documento redactado por el explotador aéreo, el cual contiene la información relativa a la cantidad de emisiones de CO₂ procedentes de sus flotas de aeronaves (propias, arrendadas o fletadas) que operen vuelos nacionales e internacionales y el método o métodos de utilización de combustible aplicado.

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

Inspección: Actividad de fiscalización, que comprende la observación, medición y comprobación, según aplique, de los procesos y procedimientos con un criterio de aceptación establecido en la norma aplicable, relacionados con una aeronave o sus partes, instalaciones, infraestructura, documentos, registros, herramientas, equipos o personas que apoyan una actividad.

Insuficiencia de datos: Es cuando al explotador aéreo le faltan datos que se necesitan para determinar su utilización de combustible en uno o más vuelos internacionales o nacionales. Puede ocurrir que falten datos relacionados con las emisiones por diversas razones, entre ellas, operaciones irregulares, problemas en la alimentación de datos o fallas críticas de los sistemas.

Miembro de la tripulación de vuelo: Titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el periodo de servicio de vuelo (ejemplo: piloto, copiloto, ingeniero de vuelo, navegante).

Norma: Toda regla, regulación, requisito, estándar o sistema característico promulgado por la Autoridad Aeronáutica cuya obediencia es reconocida como necesaria en interés de la seguridad, regularidad o eficiencia de la aeronavegabilidad o regularidad de la navegación aérea.

Nuevo explotador: Es el explotador aéreo que inicia actividades en un rubro de la aviación que, en la fecha de entrada en vigor de la presente RAV o después de esa fecha, está dentro de su alcance y cuya actividad no es ni total ni parcialmente la continuación de una actividad de aviación antes desarrollada por otro explotador aéreo.

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 imparcial acreditado.

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

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: Es el que comienza el 1 de enero y finaliza el 31 de diciembre de cada año otorgado, para el que notifica la información solicitada de un explotador de aviones o un Estado.

Plan de vuelo. Información especificada respecto a un vuelo o una parte de un vuelo previsto de una aeronave.

Plan de vuelo actualizado (CPL). Plan de vuelo que refleja las modificaciones en el plan de vuelo presentado, de haberlas, que resultan de incorporar autorizaciones ATC posteriores.

Plan de vuelo operacional. Plan del explotador para la realización segura del vuelo, basado en la consideración de la performance del avión, en otras limitaciones de utilización y en las condiciones previstas pertinentes a la ruta que ha de seguirse y a los aeródromos de que se trate.

Plan de vuelo preliminar (PPF). Información relativa a un vuelo presentada por un explotador o un representante designado para planificar un vuelo en colaboración antes de presentar un plan de vuelo.

Plan de vuelo presentado (FPL o eFPL). Último plan de vuelo por el piloto, un explotador o su representante designado, para uso de las dependencias ATS.

Plan de Vigilancia: Documento mediante el cual se describe el conjunto de medidas y acciones de manera sistemática y secuencial a desarrollar por parte de los explotadores aéreos. Con el propósito de vigilar que las emisiones de CO₂ procedentes de sus flotas de aeronaves (propias, arrendadas o fletadas) que operen vuelos nacionales e internacionales; no excedan el umbral de emisiones de CO₂ definido en la siguiente regulación.

Reporte mensual: Registro realizado por los explotadores aéreos de manera mensual durante un periodo de cumplimiento dado con relación al monitoreo y vigilancia de las emisiones de CO₂ procedentes de sus flotas de aeronaves (propias, arrendadas o fletadas) que operen vuelos nacionales e internacionales y validado por la Autoridad Aeronáutica.

Representante autorizado: Es la persona que representa a la organización, que tiene responsabilidades inherentes para atender, corregir y responder ante las no conformidades durante la realización de una actividad de fiscalización.

Seguridad Operacional: Es la condición en la cual la posibilidad de lesiones a las personas o de daños materiales se reduce, y se mantiene en, o por debajo, de un nivel aceptable a través de un proceso continuo de identificación del peligro y de la gestión de los riesgos de seguridad operacional.

Servicio público: Constituye aquella actividad llevada a cabo por organismos del Estado o bajo control y regulación de este, el cual se reserva igualmente mediante ley, con la explícita voluntad de retirarla del área del que hacer económico de la libertad de empresa y cuyo objetivo es satisfacer actividades destinadas a necesidades colectivas, conforme a la declaración y regulación expresa en una ley.

Utilidad Pública: Constituye toda aquella actividad, bien o servicio que satisface o es de beneficio o de interés colectivo, ya sea para los ciudadanos de un país o a mayor escala, para la humanidad en su conjunto, con el fin de maximizar el bienestar general.

Verificación de informe: Proceso independiente, sistemático y suficientemente documentado de evaluación de un informe de emisiones.

(b) Para los efectos del cumplimiento de la presente RAV, se establecen, las siguientes abreviaturas y símbolos:

ADT: Adjunto.
APD: Apéndice.
ATGA: Área de Trabajo de Gestión Ambiental.
AOC: Certificado de explotador de servicio público de transporte aéreo.
CO₂: Dióxido de carbono.
GEI: Gases de efecto invernadero.
GOE: Gaceta Oficial Extraordinaria.
INAC: Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
ISO: Organización Internacional de Normalización.
MRV: Monitoreo, Vigilancia y Notificación.
OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.
OEC: Órgano de evaluación de la conformidad.
RAV: Regulación Aeronáutica Venezolana.
SARPS: Normas y métodos recomendados.
Tm: Tonelada métrica o toneladas métricas.
Kg: Kilogramo.

SECCIÓN 16.4 UNIDADES AJENAS AL SISTEMA INTERNACIONAL DE UNIDADES:

Las unidades ajenas al sistema internacional de unidades, se encuentran enumeradas en el apéndice A, de esta RAV.

SECCIÓN 16.5. AUTORIDAD AERONÁUTICA Y ADMINISTRADOR DE AERÓPORTUARIO:

(a) La Autoridad Aeronáutica de la República ejercerá las competencias establecidas en la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil y la Ley de Aeronáutica Civil, asimismo le compete regular y fiscalizar las actividades de la aeronáutica civil, en materia de monitoreo, vigilancia y notificación de emisiones de CO₂ procedentes de vuelos nacionales e internacionales, de las aeronaves que tengan una masa máxima certificada de despegue igual o superior a 5.700 Kg y sus emisiones de CO₂ sean superiores a las 10.000 Tm. En un aeródromo nacional e internacional, dentro del territorio nacional y donde ejerza jurisdicción la República. Exceptuando los vuelos humanitarios, médicos y de extinción de incendios.

(1) La Autoridad Aeronáutica de la República, recibirá o solicitará a los explotadores aéreos, el reporte mensual de emisiones de CO₂, plan de vigilancia, informe de emisiones y demás informaciones, documentos que considere pertinente, relativas al monitoreo, vigilancia y notificación de emisiones de CO₂ procedentes de vuelos nacionales e internacionales.

(i) La Autoridad Aeronáutica realizará una primera notificación al explotador aéreo si presenta una tendencia en la emisión de CO₂ procedentes de vuelos internacionales o nacionales en el año de cumplimiento, según los periodos definidos en el apéndice B. Párrafo (b). SubPárrafo (1), (2), (3), (4), (5) igual al 75% del umbral definido en el Capítulo B. Sección 16.09. Párrafo (a). SubPárrafo (1). SubPárrafo (3). Literal (i). SubPárrafo (4). Al cumplirse el primer semestre del año de cumplimiento en cuestión.

(ii) La Autoridad Aeronáutica realizará una segunda notificación al explotador aéreo si presenta una tendencia en la emisión de CO₂ procedentes de vuelos internacionales o nacionales en el año de cumplimiento, según los periodos definidos en el apéndice B. Párrafo (b). SubPárrafo (1), (2), (3), (4), (5) igual o mayor al 90% del umbral definido en el Capítulo B. Sección 16.09. Párrafo (a). SubPárrafo (1). SubPárrafo (3). Literal (i). SubPárrafo (4). Al cumplirse los nueve (9) meses del año de cumplimiento en cuestión.

(2) Las disposiciones establecidas en esta RAV, son de obligatorio cumplimiento.

(b) Todo administrador aeroportuario, debe supervisar y asegurar que el explotador aéreo basado en el aeródromo bajo su gestión, cumpla las disposiciones establecidas en la presente RAV.

CAPÍTULO B

OBLIGACIONES DEL EXPLOTADOR AÉREO

SECCIÓN 16.06 OBLIGACIONES:

(a) El explotador aéreo debe:

(1) Facilitar el acceso a sus instalaciones, servicios, equipos, documentos, personal y registros, asimismo brindar todo el apoyo y colaboración a la Autoridad Aeronáutica, a fin de realizar cualquier inspección.

(2) Permitir a la Autoridad Aeronáutica, efectuar inspecciones no anunciadas o programadas, para determinar y evaluar el cumplimiento de la reglamentación nacional e internacional en materia de monitoreo, vigilancia y notificación de emisiones de CO₂ procedentes de las aeronaves que conforman la flota operacional según las especificaciones para la operación aprobada y que operen vuelos nacionales e internacionales.

(3) Remitir a la Autoridad Aeronáutica los primeros cinco (5) días hábiles de cada mes, un reporte mensual de las emisiones de CO₂ atribuidas por el uso de aeronaves nacionalizadas y aeronaves autorizadas para operar en la República Bolivariana de Venezuela, con una masa máxima certificada de despegue igual o superior a 5.700Kg (avión grande), generadas por la aviación civil que efectúen vuelos nacionales e internacionales y operen en los aeródromos del territorio de la República o donde esta ejerza jurisdicción, con excepción de lo establecido en el Capítulo A, Sección 16.2 Párrafo (a) Subpárrafo (1), (2). Con la información siguiente:

(i) Nombre del explotador aéreo

(ii) Fecha del vuelo

(iii) Hora de vuelo

(iv) Tipo de vuelo

(v) Tipo de registro de aeronave.

(vi) Aeronave con masa máxima certificada igual o superior a 5.700Kg

(vii) Matrícula de la aeronave

(viii) Número serial de la aeronave

(ix) Indicador de lugar del aeródromo de origen donde realizó la retirada de calzos la aeronave para el vuelo en cuestión.

(x) Indicador de lugar del aeródromo de destino o alternado en el que aterrizó la aeronave para el vuelo en cuestión.

(xi) Tipo de combustible.

(xii) Tipo de densidad de combustible (normalizada o real).

(xiii) Cantidad de combustible contenido en los tanques de la aeronave al momento de la retirada de calzos del vuelo en cuestión.

(xiv) Cantidad de combustible que queda en los tanques de la aeronave al momento de la puesta de calzos del vuelo en cuestión.

(xv) Cantidad de combustible embarcado en el vuelo en cuestión (solo en caso de embarque de combustible, para el vuelo en cuestión).

(xvi) Cantidad de combustible que quedaba en los tanques de la aeronave antes del embarque de combustible para el vuelo en cuestión.

(xvii) Cantidad de combustible contenido en los tanques después del embarque de combustible para el vuelo en cuestión.

(xviii) Si la aeronave utilizó enrutamiento directo estratégico.

(b) Remitir el plan de vigilancia de emisiones de CO₂ ante la Autoridad Aeronáutica, los primeros quince (15) días hábiles del mes de noviembre del año anterior al año de cumplimiento del plan de vigilancia.

(c) Remitir el informe de emisiones de CO₂ ante la Autoridad Aeronáutica los primeros quince (15) días hábiles del mes de marzo del año siguiente al año de cumplimiento.

(d) Los nuevos explotadores aéreos, que cumplan con los requisitos de monitoreo, vigilancia y notificación (MRV) de emisiones procedentes de vuelos nacionales e internacionales en un año de notificación dado, según los períodos estipulados en el Apéndice B, Párrafo (a), Párrafo (b), Subpárrafo (1), (2), (3), (4), (5), deben remitir ante la Autoridad Aeronáutica el reporte mensual de emisiones de CO₂ al mes siguiente de cumplirse los tres (3) meses de encontrarse dentro del alcance de aplicabilidad de la presente RAV.

SECCIÓN 16.07 BIBLIOTECA AERONÁUTICA

Los explotadores aéreos, que les aplique esta Regulación Aeronáutica Venezolana (RAV) deben mantener en la biblioteca aeronáutica en digital y en físico (si lo estima prudente, este último), para la consulta, orientación y capacitación en materia ambiental, los siguientes instrumentos:

(1) DOC7300-OACI. Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

(2) Anexo 16-OACI. Protección del medio ambiente.

(3) DOC9988-OACI. Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de emisiones de CO₂.

(4) DOC9501-OACI. Manual técnico ambiental.

(5) VOL-IV. Procedimiento para demostrar el cumplimiento del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional.

(6) DOC8400-OACI. Abreviaturas y códigos OACI.

(7) DOC8585-OACI. Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos.

(8) DOC8643-OACI. Designadores de tipos de aeronaves.

(9) DOC7910-OACI. Indicadores de lugar.

(10) RAV16. Reducción de las emisiones de dióxido de carbono de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela para la protección del medio ambiente.

(11) RAV21. Procedimientos para la certificación de productos y partes.

(12) RAV45. Identificación de productos, marca de nacionalidad, matrícula y uso de las aeronaves.

(13) RAV121. Reglas de operación para explotadores de servicio público de transporte aéreo en operaciones regulares y no regulares, nacionales e internacionales.

(14) Norma ISO/IEC 17011:2017. Evaluación de la conformidad — Requisitos para los organismos de acreditación que realizan la acreditación de organismos de evaluación de la conformidad.

(15) Norma ISO-14064-3:2019. Gases de efecto invernadero — Parte 3: Especificación con orientación para la verificación y validación de declaraciones sobre gases de efecto invernadero.

(16) Norma ISO 17029:2019. Evaluación de la conformidad — Principios generales y requisitos para los organismos de validación y verificación.

(17) Norma ISO 14065:2020. Principios generales y requisitos para los organismos que realizan la validación y la verificación de la información ambiental.

(18) Cualquier otra norma nacional e internacional o documento técnico en materia de monitoreo, vigilancia y notificación (MRV) de emisiones de CO₂ procedentes de vuelos nacionales e internacionales. Indicada y requerida por la Autoridad Aeronáutica que se encuentre dentro de la consideración del explotador aéreo.

CAPÍTULO C

VIGILANCIA, NOTIFICACIÓN Y VERIFICACIÓN

SECCIÓN 16.08 ADMINISTRACIÓN:

(a) Atribución de un vuelo internacional:

(1) El explotador aéreo debe identificar los vuelos internacionales, de conformidad a la definición de "vuelo internacional" y que se les atribuya tal condición de acuerdo con el enfoque establecido en esta RAV, respecto a un vuelo internacional:

(i) Se debe considerar que dos (2) o más vuelos consecutivos operados con el mismo número de vuelo, son vuelos distintos a los fines de las disposiciones establecidas en la presente RAV.

(2) A los fines de la presente RAV, se debe establecer como:

(i) Vuelo Internacional: A la operación de una aeronave desde el despegue en un aeródromo de un Estado o sus territorios hasta el aterrizaje en un aeródromo de otro Estado o sus territorios.

(ii) Vuelo Nacional: A la operación de una aeronave desde el despegue en un aeródromo de un Estado o sus territorios hasta el aterrizaje en un aeródromo del mismo Estado o sus territorios.

(3) La atribución de un vuelo internacional específico a un explotador aéreo se debe determinar según se indica a continuación:

(i) Designador de la OACI: Cuando en el campo número siete (7) (identificación de la aeronave) del formulario de plan de vuelo OACI, contenga el designador de la OACI de la empresa explotadora de aeronave, se atribuirá ese vuelo al explotador aéreo al que se ha asignado dicho designador.

(ii) Marcas de matrícula: Cuando en el campo número siete (7) (identificación de la aeronave) del modelo de formulario de plan de vuelo OACI, contenga la marca de nacionalidad o marca común y la marca de matrícula de una aeronave que está enumerado explícitamente en el AOC expedido por la Autoridad Aeronáutica, se atribuirá ese vuelo al explotador aéreo que es titular del AOC.

(iii) Otros: Cuando no esté identificado el explotador aéreo como se especifica en el Capítulo B, Sección 16.08, Párrafo (a), Subpárrafo (3). Numeral (i), (ii) de esta RAV, se atribuirá ese vuelo al propietario de la aeronave, a quien entonces se considerará el explotador aéreo:

(A) El proceso de atribución de un vuelo a un explotador aéreo a un Estado, se debe establecer de conformidad con lo establecido en el adjunto (A), (B), de la presente RAV.

(B) Si lo solicita el Estado en el que se encuentra matriculada la aeronave, los propietarios de la aeronave identificados según lo descrito en el Capítulo B, Sección 16.08, Párrafo (a), Subpárrafo (3). Numeral (iii) de esta RAV, proporcionarán toda la información necesaria para identificar al verdadero explotador aéreo de un vuelo.

(4) El explotador aéreo si lo considera pertinente, delegará por contrato, los requisitos administrativos establecidos en la presente RAV a un tercero, siempre que ese tercero no sea la misma entidad que actúa de órgano de verificación. No se delegará la responsabilidad por el cumplimiento.

(5) La Autoridad Aeronáutica garantizará la atribución correcta de un vuelo internacional que sale de un aeródromo de su territorio a un explotador aéreo mediante el enfoque señalado en Capítulo B, Sección 16.08, Párrafo (a), Subpárrafo (3). Numeral (i), (ii), (iii), y efectuará las verificaciones de orden de magnitud del informe de emisiones, requeridas para garantizar la integridad de los datos notificados.

(b) Atribución de un explotador aéreo a un Estado:

(1) Las disposiciones establecidas en esta RAV, se deben aplicar a los explotadores aéreos que realicen operaciones regulares y no regulares nacionales e internacionales realizadas por el titular de un certificado de explotación de servicio de transporte aéreo o persona que trabaje o preste servicio para un titular de un certificado de explotación de servicio de transporte aéreo según los siguientes términos:

(i) El explotador aéreo que realice vuelos internacionales o nacionales con aviones propios y tenga certificado de explotador de servicio público de transporte aéreo según lo estipulado en la RAV121. Capítulo F. Sección 121.42.

(ii) En caso que el explotador aéreo tenga certificado de explotador de servicio de transporte aéreo y opere el servicio público de transporte aéreo con aviones arrendados o fletados y registrados en un país que sea signatario del Convenio de Aviación Civil Internacional en operaciones regulares internacionales o nacionales, según las disposiciones establecidas en la RAV121. Capítulo F. Sección 121.42.

(iii) En caso que el explotador aéreo tenga certificado de explotador de servicio público de transporte aéreo y realice vuelos de comprobación de aviones según las características establecidas en el Capítulo B. Sección 16.09. Párrafo (a) de la presente RAV y en cumplimiento con las disposiciones establecidas en la RAV121. Capítulo F. Sección 121.46.

(iv). Se debe considerar que dos (2) o más vuelos nacionales consecutivos operados con el mismo número de vuelo, son vuelos distintos a los fines de las disposiciones establecidas en la presente RAV.

(2) Se puede tratar a un explotador aéreo con una filial de explotador aéreo de propiedad total que está registrada legalmente en el mismo Estado como único explotador aéreo consolidado responsable del cumplimiento de los requisitos de la presente RAV, con sujeción a la aprobación del Estado:

(i) Se debe consignar las pruebas en el plan de vigilancia de emisiones del explotador aéreo para demostrar que la filial de explotador aéreo es de su propiedad total.

(3) El explotador aéreo que realice operaciones regulares y no regulares nacionales e internacionales realizadas por el titular de un certificado de explotación de servicio de transporte aéreo o persona que trabaje o preste servicio para un titular de un certificado de explotación de servicio de transporte aéreo debe indicar el código de explotador aéreo definido en el DOC8585-OACI, titulado Designadores de Empresas Explotadoras de Aeronaves, de Entidades Oficiales y de Servicios Aeronáuticos.

(4) El Estado Venezolano, como estado contratante de la OACI si lo considera pertinente presentará ante la OACI una lista de los explotadores aéreos atribuidos a la República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante ante la OACI, la cual se debe elaborar de la manera siguiente:

Lista de los explotadores aéreos de la República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante ante la OACI		
Nº	Explotador aéreo	Información
		1. Nombre e información de contacto del explotador aéreo
		2. Código del explotador aéreo (DOC8585-OACI)
		3. Método e identificador empleado para atribuir un explotador aéreo a un Estado, dicho método comprende el designador de la OACI y el AOC.

(c) Obligaciones del Estado Venezolano a través de la Autoridad Aeronáutica:

(1) Podrá transmitir, según el caso y si así lo determina, los procesos administrativos establecidos en esta RAV a otro Estado, mediante acuerdos de cooperación basado en el principio de reciprocidad real y efectiva que rige los acuerdos bilaterales, siempre y cuando no suponga divulgar información sensible, de carácter confidencial de seguridad de Estado y se debe dar atención a los siguientes aspectos:

(i) El DOC9501-OACI. Volumen IV contiene una plantilla para acuerdos de cooperación (acuerdo bilateral) y un material de orientación sobre ellas.

(ii) El DOC9501-OACI. Volumen IV. APD-1, tiene por objetivo, suministrar información más actualizada a disposición de las autoridades administrativas, los explotadores aéreos, los órganos de verificación y otras partes interesadas en forma oportuna, de manera de alcanzar el grado más alto de armonización posible.

(iii) Cuando se preste apoyo en materia de capacidades mediante acuerdos de cooperación, se debe notificar a la OACI las autoridades administrativas contratantes, los explotadores aéreos afectados, el alcance y la duración de la asociación administrativa y una copia del acuerdo bilateral.

(iv) Cuando se preste apoyo en materia de capacidades, se debe evaluar si la autoridad administrativa en la que se ha delegado la autoridad y que llevará a cabo tareas administrativas para otro Estado, cuenta con los recursos necesarios para prestar esos servicios.

(v) Cuando se reciba apoyo en materia de capacidades, se debe asegurar de que los explotadores aéreos estén informados de los arreglos administrativos, con antelación al inicio del acuerdo y de todo posible cambio posterior.

(vi) Una vez que se establezca un acuerdo bilateral para el apoyo en materia de capacidades, no se retirará de dicha asociación, antes de haberse completado satisfactoriamente las actividades de notificación al final del período de notificación, pero podrá retirarse de conformidad con el período de notificación definido en el acuerdo.

(d) Elaboración de registros:

El explotador aéreo, establecido en la República Bolivariana de Venezuela y donde esta ejerza jurisdicción, debe llevar los registros que correspondan para demostrar el cumplimiento de los requisitos, correspondientes al monitoreo, vigilancia y notificación (MRV) de emisiones de CO₂ procedentes de vuelos nacionales e internacionales por un período de diez (10) años respecto a:

(i) El monitoreo, vigilancia y notificación de las emisiones de CO₂ del explotador aéreo.

(e) Períodos de cumplimiento y plazos para el monitoreo, vigilancia y notificación (MRV):

(1) La Autoridad Aeronáutica y el explotador aéreo, cumplirán las normas establecidas respecto al monitoreo, vigilancia y notificación (MRV) de las emisiones anuales de CO₂ del explotador aéreo, de acuerdo con los plazos definidos en el apéndice B. Párrafo (b). Subpárrafo (1), (2), (3), (4), (5).

(f) Procedimientos equivalentes:

(1) El uso de procedimientos equivalentes en lugar de los procedimientos especificados en la presente RAV, debe ser aprobado por la Autoridad Aeronáutica a la cual se ha atribuido el explotador aéreo, de conformidad con las disposiciones establecidas para la atribución de un explotador aéreo a un Estado.

SECCIÓN 16.09. MONITOREO, VIGILANCIA Y NOTIFICACIÓN DE LAS EMISIONES ANUALES DE DIÓXIDO DE CARBONO DE LOS EXPLOTADORES AÉREOS:**(a) Aplicabilidad de los requisitos de MRV:**

(1) Las disposiciones establecidas en la presente RAV, se deben aplicar a los explotadores aéreos, que opere en todo aeródromo nacional e internacional de la República Bolivariana de Venezuela y donde ejerza jurisdicción, siempre y cuando produzcan emisiones anuales de CO₂ superiores a 10.000Tm por el uso de aeronaves nacionalizadas y aeronaves autorizadas para operar en la República Bolivariana de Venezuela, con una masa máxima certificada de despegue igual o superior a 5.700Kg que efectúen vuelos internacionales o nacionales, con excepción de los vuelos humanitarios, médicos y de extinción de incendios.

(2) Al considerar si un vuelo es internacional o nacional, el explotador aéreo, debe seguir lo estipulado en el Capítulo B. Sección 16.08. Párrafo (a), Párrafo (b). Subpárrafo (1), (2), (3).

(3) Quedan exceptuados los vuelos humanitarios, médicos o de extinción de incendios:

(i) Siempre que esos vuelos se lleven a cabo con el mismo avión y se les hubiera requerido efectuar las actividades humanitarias, médicas o de extinción de incendios o reposicionar luego el avión para su siguiente actividad. Así mismo el explotador aéreo proporcionará pruebas justificantes de tales actividades al órgano de verificación o, a solicitud, por parte de la Autoridad Aeronáutica.

(4) Quedan exceptuados todo aquel vuelo internacional o nacional, posterior o anterior a los vuelos humanitarios, médicos y de extinción de incendios.

(5) Las disposiciones establecidas en la presente RAV respecto a los requisitos de monitoreo, vigilancia y notificación (MRV) de las emisiones anuales de CO₂ de los explotadores aéreos, se deben aplicar a un nuevo explotador aéreo, para la recopilación de la información relativa al informe de emisión y el desarrollo del plan de vigilancia, a partir del año posterior al año en que dicho explotador cumpla los requisitos siguientes:

(i) Emisiones anuales de CO₂ superiores a 10.000Tm por el uso de aeronaves atribuidas a la República Bolivariana de Venezuela, con una masa máxima certificada de despegue igual o superior a 5.700Kg, que efectúen vuelos internacionales o nacionales, con excepción de los vuelos humanitarios, médicos y de extinción de incendios. Según lo estipulado en el Capítulo A. Sección 16.2. Párrafo (a), Párrafo (b), Subpárrafo (1), (2).

(6) Si un explotador aéreo se aproxima al umbral de emisiones anuales de CO₂ procedentes de vuelos internacionales o nacionales, debe contactar con la Autoridad Aeronáutica al que está atribuido para que le dé orientación. Así mismo, la Autoridad Aeronáutica debe supervisar a los explotadores aéreos que se les atribuyen y contactarse con todos aquellos que consideren que se aproximan al umbral o superan dicho umbral.

(i) Se entiende que un explotador aéreo se ha aproximado al umbral de emisiones anuales de CO₂, cuando su producción de emisiones anuales de CO₂ se encuentre entre el 75% y el 90% de las 50.000Tm de CO₂ por el uso de aeronaves que se le atribuyen, con una masa máxima certificada de despegue igual o superior a 5.700Kg, que efectúen vuelos internacionales o nacionales, con excepción de los vuelos humanitarios, médicos y de extinción de incendios y el vuelo internacional o nacional anterior o posterior, de conformidad con lo establecido en el Capítulo B. Sección 16.09. Párrafo (a), Subpárrafo (3), Numeral (i), Subpárrafo (4).

(ii) Se entiende que un explotador aéreo ha superado el umbral de emisiones anuales de CO₂, cuando produzca emisiones anuales de CO₂ superiores a 50.000Tm por el uso de aeronaves que se le atribuyen, con una masa máxima certificada de despegue igual o superior a 5.700Kg, que efectúen vuelos internacionales o nacionales, con excepción de los vuelos humanitarios, médicos, de extinción de incendios, y el vuelo internacional o nacional anterior o posterior, de conformidad con lo establecido en el Capítulo B. Sección 16.09. Párrafo (a), Subpárrafo (3), Numeral (i). Subpárrafo (4).

(iii) El explotador aéreo cuyas emisiones anuales de CO₂ no superen el umbral pueden optar por contactarse voluntariamente con la Autoridad Aeronáutica al que están atribuidos.

(7) Para la determinación de la aplicabilidad de los requisitos de monitoreo, vigilancia y notificación (MRV) de las emisiones anuales de CO₂ del explotador aéreo a los vuelos internacionales o nacionales, se debe aplicar el proceso indicado en el apéndice G. Párrafo (a), de la presente RAV.

(8) La Autoridad Aeronáutica efectuará una verificación de orden de magnitud del informe de emisiones de acuerdo con los plazos definidos en el apéndice B. Párrafo (b), Subpárrafo (1), (2), (3), (4), (5). De los períodos de cumplimiento:

(i) Para facilitar las verificaciones de orden de magnitud y garantizar la integridad de los datos informados, y, cuando sea necesario, para respaldar la aplicación de los requisitos de la presente RAV, los Estados, mediante acuerdo previo con otro Estado, intercambiarán datos e información específicos que figuren en el informe de emisiones de los explotadores de aviones que operan vuelos hacia y desde el Estado solicitante.

(ii) Los datos e información incluirán la cantidad de vuelos internacionales, por cada par de aeródromos o par de Estados y lo indicado en el apéndice E. Párrafo (c), Subpárrafo (1).

(9) La Autoridad Aeronáutica informará a los explotadores de aviones en cuestión acerca de las solicitudes de intercambio de datos. Si no se llega a un acuerdo entre los dos Estados, esta información no se divulgará a terceros.

(10) La Autoridad Aeronáutica proporcionará el nombre del órgano de verificación empleado para verificar cada informe de emisiones ante una solicitud de divulgación de información.

(b) Vigilancia de las emisiones de CO₂:**(1) Admisibilidad de los métodos de vigilancia:**

(i) El explotador aéreo, debe vigilar y registrar su utilización de combustible de vuelos internacionales o nacionales de conformidad con los métodos de vigilancia admisibles de acuerdo a lo establecido en el Capítulo B, Sección 16.09, Párrafo (b), Subpárrafo 1. Numeral (ii), (iii). Aprobados por el Estado al que están atribuidos, tras la aprobación del plan de vigilancia de emisiones, el explotador aéreo debe emplear el mismo método de vigilancia admisible de acuerdo a lo establecido durante todo el periodo de cumplimiento.

(ii) A partir de la publicación en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela de la presente RAV, los operadores aéreos tendrán un lapso de 3 meses para adecuarse a las especificaciones establecidas en este instrumento normativo. Periodo 2025-2026:

(A) El explotador aéreo con emisiones anuales de CO₂ procedentes de los vuelos internacionales o nacionales, mayores a 10.000Tm debe usar un método de vigilancia de la utilización de combustible especificado en el apéndice C.

(B) El explotador aéreo con emisiones anuales de CO₂ procedentes de los vuelos internacionales o nacionales, de menos de 10.000Tm, debe usar un método de vigilancia de la utilización de combustible, descritos en el apéndice C.

(C) Si las emisiones anuales de CO₂ procedentes de los vuelos internacionales o nacionales de un explotador aéreo, superan el umbral de 50.000Tm en el año 2025, la Autoridad Aeronáutica debe permitir, si así lo considera conveniente, que dicho explotador siga utilizando el método de vigilancia de la utilización de combustible, descritos en el apéndice C, respectivamente durante el año 2025.

(D) El explotador aéreo, debe emplear el mismo método de vigilancia durante el periodo 2025-2026.

(E) El explotador aéreo, debe remitir ante la Autoridad Aeronáutica el plan de vigilancia de emisiones los primeros quince días (15) del mes de noviembre del año anterior al año de cumplimiento del plan de vigilancia según el periodo 2025-2026.

(F) El explotador aéreo puede utilizar durante el periodo 2027-2035 el mismo método de vigilancia utilizado durante el periodo 2025-2026, teniendo en cuenta sus emisiones anuales de CO₂ previstas para el periodo 2027-2035.

(G) El explotador aéreo, debe remitir ante la Autoridad Aeronáutica el plan de vigilancia de emisiones los primeros quince días (15) del mes de noviembre del año anterior al año de cumplimiento del plan de vigilancia según el periodo 2027-2035.

(H) En caso que el explotador aéreo necesite cambiar de método de vigilancia de emisiones para el periodo 2027-2035, presentará un plan de vigilancia de emisiones ante la Autoridad Aeronáutica los primeros quince (15) días del mes de noviembre, del año anterior al año de cumplimiento del plan de vigilancia de emisiones según el periodo de cumplimiento 2027 - 2035. Con el fin de implementar el nuevo método de vigilancia a partir del 01 enero del 2027. Cuando un explotador aéreo, no haya podido dar observancia a esta disposición, debe encauzar todos sus esfuerzos en dar acatamiento a lo requerido en materia de vigilancia de emisiones de CO₂, para el periodo 2027-2035.

(I) Si un explotador aéreo no posee un plan de vigilancia de emisiones aprobado dentro de los primeros quince (15) días hábiles del mes de diciembre del año 2026, para el año de cumplimiento 2027, vigilará y registrará sus emisiones de CO₂ de conformidad con el método de vigilancia admisible establecido en el plan de vigilancia de emisiones que presentó a la Autoridad Aeronáutica al que está atribuido, en los primeros quince días del mes de noviembre del año 2025 y continuará reportando los datos de vuelos internacionales o nacionales mensualmente.

(J) Si se determina que el plan de vigilancia de emisiones de un explotador aéreo, es incompleto o incoherente con uno de los métodos de vigilancia de la utilización de combustible admisibles que figuran en el apéndice apéndice C, la Autoridad Aeronáutica al cual el explotador aéreo está atribuido aprobará, de considerarlo conveniente, un método diferente de vigilancia de la utilización de combustible admisible en el plan de vigilancia de emisiones durante un periodo que no se extenderá más allá de los primeros quince días hábiles del mes de diciembre del año anterior al año de cumplimiento del plan de vigilancia de emisiones para el periodo 2027-2035.

(K) Para la determinación del proceso de admisibilidad de los métodos de vigilancia de la utilización de combustible durante el periodo 2025-2026, se debe aplicar el diagrama de flujo indicado en el adjunto K de la presente RAV.

(iii) Periodo 2027-2035:

(A) El explotador aéreo con emisiones anuales de CO₂ procedentes de vuelos internacionales o nacionales, superiores a las 10.000Tm, debe usar un método de vigilancia de la utilización de combustible descrito en el apéndice C, de la presente RAV, para estos vuelos.

(B) Para vuelos internacionales o nacionales, los explotadores aéreos deben emplear un método de vigilancia de la utilización de combustible, descrito en el apéndice C, de la presente RAV.

(D) Si sus emisiones anuales de CO₂ procedentes de los vuelos internacionales o nacionales, superan el umbral de 50.000Tm en un año dado (y) y también en el año (y+1), el explotador aéreo debe presentar un plan de vigilancia de emisiones actualizado los primeros quince (15) días hábiles del mes de noviembre (y+2). El explotador aéreo debe usar un método de vigilancia de uso de combustible, descrito en el apéndice C, de la presente RAV, el 1 enero del año (y+3).

(E) Si sus emisiones anuales de CO₂ procedentes de los vuelos internacionales o nacionales, se reducen por debajo del umbral de 50.000Tm en un año dado (y) y también en el año (y+1), el explotador aéreo podrá cambiar de método de vigilancia el 1 enero del año (y+3). Si deciden cambiar de método de vigilancia, el explotador aéreo presentará un plan de vigilancia de emisiones actualizado a más tardar los primeros quince días (15) del mes de noviembre (y+2).

(F) Para la determinación de la admisibilidad de los métodos de vigilancia de la utilización de combustible durante los periodos de cumplimiento 2027-2035, se debe aplicar el proceso indicado en el apéndice G de la presente RAV.

(2) El Plan de vigilancia de emisiones:

(i) El explotador aéreo, debe presentar un plan de vigilancia de emisiones de CO₂ ante la Autoridad Aeronáutica para su aprobación, de acuerdo con los plazos definidos en el apéndice B, Párrafo (b), Subpárrafo (1), (2), (3), (4), (5), de la presente RAV, respecto a los periodos: 2025-2026, 2027-2029, 2030-2032 y 2033-2035, respectivamente:

(A) El plan de vigilancia de emisiones contendrá la información definida en el apéndice D, de la presente RAV.

(B) Al momento de presentar el plan de vigilancia de emisiones por parte del explotador aéreo ante la Autoridad Aeronáutica. El explotador aéreo debe consignar: comunicación dirigida al presidente de la Autoridad Aeronáutica, plan de vigilancia de emisiones y factura o comprobante de pago de derecho aeronáutico vigente, relativo a la evaluación de manuales, programas y proyectos.

(C) El explotador aéreo que solicite asesoría con relación al plan de vigilancia a la Autoridad Aeronáutica, debe consignar:

(AA) comunicación dirigida al presidente de la Autoridad Aeronáutica.

(BB) Comprobante de pago de derecho aeronáutico vigente, relativo a la evaluación de manuales, programas y proyectos.

(ii) Los nuevos explotadores aéreos, deben presentar un plan de vigilancia de emisiones para el año siguiente dentro del periodo 2025 - 2026 o para el periodo 2027 - 2035 a la Autoridad Aeronáutica, los primeros quince días (15) del mes de noviembre del año en cuestión en el que se encuentren dentro del alcance de aplicabilidad definida en las disposiciones establecidas en el Capítulo B, Sección 16.09, Párrafo (a), Subpárrafo (1), (2), (3), (4), (5), (6).

(iii) Si se efectúa algún cambio sustancial a la información contenida en el plan de vigilancia de emisiones, que afecte la condición o admisibilidad del explotador aéreo para una opción, en el marco de los requisitos de vigilancia de emisiones o la decisión de aprobación de dicho plan por la Autoridad Aeronáutica, el explotador aéreo, debe remitir nuevamente el plan de vigilancia de emisiones a la Autoridad Aeronáutica, para su aprobación.

(iv) El explotador aéreo, debe informar a la Autoridad Aeronáutica a la que están atribuidos acerca de los cambios que afectarían la supervisión de la Autoridad Aeronáutica (por ejemplo, cambio de razón social o dirección corporativa), incluso si los cambios no se corresponden con la definición de cambio sustancial.

(v) Si la Autoridad Aeronáutica determina que el plan de vigilancia de emisiones es incompleto e incoherente con los requisitos del plan de vigilancia de emisiones que figura en el apéndice D, de la presente RAV. La Autoridad Aeronáutica trabajará con él para resolver las cuestiones pendientes. Este trabajo puede consistir en devolver el plan de vigilancia de emisiones al explotador aéreo junto con una explicación de los motivos por los que se consideró que dicho plan era deficiente o pedirá información adicional.

(3) Cálculo de las emisiones de CO₂ procedentes de la utilización de combustible aeronáutico:

(i) El explotador aéreo, deberá aplicar un valor de densidad de combustible (que puede ser un valor real o normalizado de 0,8Kg por litro) para calcular la masa de combustible, donde la cantidad de combustible embarcado se determina en unidades de volumen.

(ii) El explotador aéreo, deberá registrar la densidad de combustible (que puede ser un valor real o normalizado de 0,8Kg por litro) que se utiliza por motivos operacionales y de seguridad operacional (por ejemplo, en una bitácora operacional, de vuelo técnica). El procedimiento para informar del uso de la densidad real o normalizada se puntualizará en el plan de vigilancia de emisiones junto con una referencia a la documentación pertinente del explotador aéreo.

(iii) El explotador aéreo que utilice uno de los métodos de vigilancia de la utilización de combustible, definidos en el APD-C, de la presente RAV, debe determinar las emisiones de CO₂ procedentes de los vuelos internacionales o nacionales, mediante la ecuación siguiente:

$$CO_2 = \sum_f M_f * FCF_f$$

(A) Donde:

(B) CO₂ = Emisiones de CO₂ (en toneladas).

(C) M_f = Masa de combustible f utilizado (en T).

(D) 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, TS1 o combustibles para reactores núm 3 y 3,10 (en kg Co₂/Kg de combustible) para AVGAS o combustible Jet-B.

(iv) A los efectos del cálculo de las emisiones de CO₂, la masa de combustible utilizado incluye todos los combustibles aeronáuticos.

(c) Notificación de las emisiones de CO₂:**(1) Notificación del explotador aéreo:**

(i) El explotador aéreo atribuido a un Estado, debe presentar ante la Autoridad Aeronáutica, una copia del informe de emisiones verificado para su aprobación y una copia del informe de verificación conexo, de acuerdo con los plazos especificados en el apéndice B, Párrafo (b), Subpárrafo (1), (2), (3), (4), (5).

(ii) Al momento de presentar copia del informe de emisiones por parte del explotador aéreo ante la Autoridad Aeronáutica. El explotador aéreo debe consignar:

(A) Comunicación dirigida al presidente de la Autoridad Aeronáutica.

(B) Copia del informe de emisiones.

(C) Factura o comprobante de pago de derecho aeronáutico vigente, relativo a la evaluación de manuales, programas y proyectos.

(iii) El explotador aéreo que solicite asesoría con relación al plan de vigilancia a la Autoridad Aeronáutica, debe consignar:

(A) Comunicación dirigida al presidente de la Autoridad Aeronáutica.

(B) Factura o comprobante de pago de derecho aeronáutico vigente, relativo a la evaluación de manuales, programas y proyectos.

(iv) La Autoridad Aeronáutica determinará el nivel de totalización (es decir, el par de Estados o el par de aeródromos) por el que un explotador aéreo que se le atribuye, notificará la cantidad de vuelos internacionales o nacionales, de conformidad con el apéndice G.

(v) Todos los datos del explotador aéreo, se considerarán de carácter confidencial y estarán bajo la custodia y responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica.

(d) Verificación de las emisiones de CO₂:

(1) Verificación anual del Informe de emisiones de un explotador aéreo:

(i) El explotador aéreo, debe emplear a un órgano de verificación para la revisión de su informe de emisión anual.

(ii) El explotador aéreo, debe efectuar una revisión previa interna de su informe de emisiones antes de la verificación por parte de un órgano de verificación.

(iii) El órgano de verificación realizará la verificación de conformidad con la norma ISO-14064-3:2019. Gases de efecto invernadero. Parte 3: Especificación con orientación para verificación y validación de declaraciones sobre GEI. Y según lo estipulado en el apéndice G. Párrafo (a), (b), (c), (d).

(iv) Tras la verificación del informe de emisiones por el órgano de verificación, el explotador aéreo y el órgano de verificación deben presentar, de manera independiente y previa autorización del explotador aéreo, una copia del informe de emisiones y el informe de verificación correspondiente a la Autoridad Aeronáutica.

(v) La Autoridad Aeronáutica se reserva el derecho de compartir, si lo considera conveniente, los asuntos sobre los datos del explotador aéreo que se le atribuya.

(2) Órgano de verificación y órgano nacional de acreditación:

(i) El órgano de verificación debe estar acreditado en:

(A) La norma ISO 17029:2019 "Evaluación de la conformidad — Principios generales y requisitos para los organismos de validación y verificación".

(B) Norma ISO 14065:2020 Principios generales y requisitos para los organismos que realizan la validación y la verificación de la información ambiental.

(ii) En la República Bolivariana de Venezuela las funciones del órgano nacional de acreditación, será ejercida por el ente con competencia nacional en materia de acreditación para el reconocimiento formal de competencia técnica de los organismos de evaluación de la conformidad (OEC) relativo a las normas:

(A) ISO/IEC 17011:2017. Evaluación de la conformidad y requisitos para los organismos de acreditación que realizan la acreditación de organismos de evaluación de la conformidad.

(B) ISO-14064-3:2019. Gases de efecto invernadero — Parte 3: Especificación con orientación para la verificación y validación de declaraciones sobre gases de efecto invernadero.

(C) ISO 17029:2019. Evaluación de la conformidad — Principios generales y requisitos para los organismos de validación y verificación.

(D) ISO 14065:2020. Principios generales y requisitos para los organismos que realizan la validación y la verificación de la información ambiental.

(e) Insuficiencia de datos:

(1) En el plan de vigilancia de emisiones del explotador aéreo se debe detallar los procedimientos para evitar la insuficiencia de datos. Al detectar una insuficiencia de datos, es posible que el órgano de verificación no pueda obtener pruebas suficientes para determinar el cumplimiento de los requisitos, lo cual, en caso de insuficiencia grave de datos podría ocasionar que el órgano de verificación dictamine que el informe de emisiones no es satisfactorio, de igual manera la Autoridad Aeronáutica podría detectar una insuficiencia de datos al revisar el informe de emisiones verificado.

(2) Explotador aéreo:

(i) Los explotadores aéreos que empleen uno de los métodos de vigilancia de la utilización de combustible, subsanarán la insuficiencia de datos mediante la calculadora de emisiones desarrollada por la Autoridad Aeronáutica, siempre que esa insuficiencia durante un período de cumplimiento no supere los siguientes umbrales:

(A) Período 2027-2035: 5% de los vuelos internacionales con sujeción a los requisitos de monitoreo, vigilancia y notificación.

(ii) El explotador aéreo, debe corregir los problemas identificados con el sistema de gestión de datos e información de manera oportuna para mitigar la insuficiencia de datos y las deficiencias del sistema.

(iii) El explotador aéreo, que observe que la insuficiencia de sus datos, y las deficiencias de sus sistemas exceden el umbral indicado en la Capítulo B. Sección 16.09. Párrafo (e). Subpárrafo (2). Numeral (i). Literal (A) de esta RAV debe contactar a la Autoridad Aeronáutica para tomar medidas correctivas a fin de solucionar la situación.

(iv) Cuando se supere el umbral, el explotador aéreo, debe indicar el porcentaje de vuelos internacionales o nacionales, que presenten insuficiencia de datos y dar una explicación a la Autoridad Aeronáutica en su informe anual de emisiones.

(v) El explotador aéreo, debe completar todos los datos insuficientes y corregir los errores sistemáticos y las declaraciones inexactas antes de la presentación del informe de emisiones.

(3) La Autoridad Aeronáutica:

(i) Si un explotador aéreo no presenta su informe de emisiones anuales de acuerdo con los plazos definidos, la Autoridad Aeronáutica debe contactarlo para obtener la información necesaria, si no obtiene resultados, la Autoridad Aeronáutica dará un plazo de quince (15) días hábiles a partir de la fecha de notificación, para que dicho explotador aéreo subsane la no conformidad constatada, en caso de no dar respuesta satisfactoria en el tiempo determinado, se remitirá el caso a la Consultoría Jurídica del INAC.

(f) Corrección de errores de los informes de emisiones:

(1) Si la Autoridad Aeronáutica detecta un error en las emisiones notificadas de un explotador aéreo luego de que esas emisiones de CO₂ se hayan presentado a la Autoridad Aeronáutica de acuerdo con los plazos

definidos, se notificará al explotador aéreo para que corrija dicho error, proporcionando un plazo de quince (15) días hábiles a partir de la fecha de notificación y una vez subsanado el error, se remitirá nuevamente el informe de emisiones a la Autoridad Aeronáutica.

(2) Si el explotador aéreo detecta un error en las emisiones notificadas a la Autoridad Aeronáutica, luego de que esas emisiones de CO₂ se hayan presentado a la Autoridad Aeronáutica de acuerdo con los plazos definidos, el explotador aéreo deberá:

(i) Notificar a la Autoridad Aeronáutica en un plazo de cinco (05) días hábiles con el objeto de corregir dicho error.

(3) Posterior a la entrega de la notificación donde se indique la detección del error en la notificación de emisiones por parte del explotador aéreo. La Autoridad Aeronáutica realizará en un plazo de quince (15) días hábiles, la revisión del error en las emisiones notificadas por parte del explotador aéreo y notificará al explotador aéreo para que corrija el error y remita nuevamente en un plazo de quince (15) días hábiles el informe de emisiones con las correcciones correspondientes.

(4) Si el órgano de verificación detecta un error en las emisiones notificadas de un explotador aéreo luego de que esas emisiones de CO₂ se hayan presentado a la Autoridad Aeronáutica de acuerdo con los plazos definidos, el órgano de verificación debe notificar al explotador aéreo y a la Autoridad Aeronáutica en un plazo de cinco (5) días hábiles, la detección del error en la notificación de emisiones.

(5) Posterior a la entrega de la notificación donde se indique la detección del error, en la notificación de emisiones por parte del órgano de verificación a la Autoridad Aeronáutica. Esta realizará en un plazo de quince (15) días hábiles la revisión del error en las emisiones notificadas por parte del explotador aéreo y notificará al órgano de verificación y al explotador aéreo para que corrijan el error y remitan nuevamente en un plazo de quince (15) días hábiles el informe de emisiones con las correcciones correspondientes.

APÉNDICE A

UNIDADES AJENAS AL SISTEMA INTERNACIONAL DE UNIDADES

A1.1. UNIDADES:

(a) Las unidades ajenas al sistema internacional que se enumeran en la Tabla APD-A. Se utilizarán en lugar de las unidades del sistema internacional o además de ellas como unidades primarias de medida.

Cantidad específica	Unidad	Símbolo	Definición (en términos de unidades del SI)
masa	tonelada	Tm	1 Tm = 1.000kg
tiempo	hora	h	1 h = 60 min = 3.600 s
volumen	litro	l	1 l = 1 dm ³ = 10 ⁻³ m ³

Tabla APD-A. Unidades ajenas al sistema internacional para su uso con el sistema internacional.

APÉNDICE B

PERÍODOS DE CUMPLIMIENTO Y PLAZOS DE LAS PARTES INTERESADAS QUE PARTICIPAN EN EL MONITOREO, VIGILANCIA Y NOTIFICACIÓN DE EMISIONES PROCEDENTES DE VUELOS INTERNACIONALES Y NACIONALES.

PERÍODOS DE CUMPLIMIENTO Y PLAZOS:

De conformidad con los SARPS internacionales al Convenio, establecidos en el Anexo 16-OACI, Volumen IV, se determina una lista de actividades y fecha de cumplimiento correspondiente, las cuales deben ser ejecutadas, según los requerimientos y plazos, a quien corresponda y según proceda:

(1) Período 2025:

(i) Una vez publicada en Gaceta Oficial las disposiciones establecidas en esta RAV, los explotadores aéreos cumplirán con los requerimientos según los siguientes plazos, cuando proceda:

Detalles de plazos de cumplimiento del período 2025	
Plazo	Actividad
Del 01 de enero al 31 de diciembre de 2025	El explotador aéreo debe vigilar las emisiones de CO ₂ correspondientes al año 2025 procedentes de los vuelos internacionales o nacionales.
Del 01 de enero al 04 de febrero del 2026	El explotador aéreo debe recopilar los datos de emisiones correspondientes al año 2025, que habrá de verificar un órgano de verificación.
Los primeros quince días hábiles del mes de marzo de 2026	Tanto el explotador aéreo como el órgano de verificación deben presentar a la Autoridad Aeronáutica, el informe de emisiones verificado y el informe de verificación conexo correspondiente al año 2025.
Del 15 de mayo al 31 de julio de 2026	La Autoridad Aeronáutica llevará a cabo de considerarlo conveniente una verificación de orden de magnitud del informe de emisiones verificado correspondiente al año 2025, con las insuficiencias de datos salvadas en caso de falta de notificación por parte de los explotadores aéreos.
30 de junio de 2025	La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, notificará todo cambio respecto de su decisión de participar voluntariamente, o cesar la participación voluntaria, en la aplicabilidad de lo relativo a los requisitos de compensación de CO ₂ procedente de los vuelos internacionales o nacionales.
Del 31 de julio 2026 al 01 de agosto de 2026	La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, si lo considera pertinente, presentarán a la OACI la información solicitada respecto de las emisiones de CO ₂ correspondientes a 2025, conforme a los requerimientos de vigilancia de CO ₂ procedente de los vuelos internacionales.
01 de Agosto del 2025	La República Bolivariana de Venezuela como estado contratante de la OACI, si lo considera pertinente, podrá obtener y utilizar el documento 8585 titulado "Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos".
30 de noviembre de 2024	La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, si lo considera pertinente, podrá obtener y utilizar el documento 8585 titulado "Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos".

(2) Período 2026-2028:

(i) Requisitos según los siguientes plazos, cuando proceda:

Detalles de plazos de cumplimiento del período 2026-2028	
Año 2026	
Plazo	Actividad
Del 01 de enero al 31 de diciembre de 2026	El explotador aéreo debe vigilar las emisiones de CO ₂ correspondientes a 2026.
30 de junio de 2026	La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, debe notificar todo cambio respecto de su decisión de participar voluntariamente, o cesar la participación voluntaria, en la aplicabilidad de lo relativo a los requisitos de compensación de CO ₂ procedente de los vuelos internacionales y la reducción de emisiones por el uso de combustible en el marco del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional, a partir del 01 de enero del 2026.
Del 01 de enero al 04 de febrero de 2027	El explotador aéreo debe recopilar los datos de emisiones correspondientes al año 2026, que habrá de verificar un órgano de verificación.
Los primeros quince (15) días hábiles del mes de marzo de 2027	Tanto el explotador aéreo como el órgano de verificación deben presentar a la Autoridad Aeronáutica, el informe de emisiones verificado y el informe de verificación conexo correspondiente al año 2026.
Del 01 de mayo al 31 de julio de 2027	La Autoridad Aeronáutica debe llevar a cabo una verificación de orden de magnitud del informe de verificación, verificado correspondiente al año 2026, con las insuficiencias de datos salvadas en caso de falta de notificación por parte de los explotadores aéreos.
31 de julio de 2027	La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, si lo considera pertinente, presentará a la OACI la información solicitada respecto de las emisiones de CO ₂ correspondientes a 2026.
01 de agosto de 2026	La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, si lo considera pertinente, podrá obtener y utilizar el documento 8585 titulado "Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos".
30 de noviembre de 2027	1. La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, si lo considera pertinente, calculará e informará a los explotadores aéreos correspondiente al año 2026, su promedio anual de emisiones de CO ₂ totales procedente de los vuelos internacionales y nacionales. 2. La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, si lo considera pertinente, remitirá a la OACI actualizaciones de la lista de los explotadores aéreos que se les atribuya, de conformidad con los procedimientos administrativos, establecido en el Anexo 16-OACI Volumen IV. Parte II, Capítulo 1/1.2.7, así como actualizaciones acreditadas en esos Estados, establecidas en el Capítulo 1/1.3.7, respectivamente.
Año 2027	
Plazo	Actividad
Del 01 de enero al 31 de diciembre de 2027	El explotador aéreo debe vigilar las emisiones de CO ₂ correspondientes a 2027 procedentes de los vuelos internacionales o nacionales.
Del 03 de enero al 04 de febrero de 2028	El explotador aéreo debe recopilar los datos de emisiones correspondientes al año 2027, que habrá de verificar un órgano de verificación.
Los primeros quince días hábiles del mes de marzo de 2028	Tanto el explotador aéreo como el órgano de verificación presentarán a la Autoridad Aeronáutica, el informe de emisiones verificado y el informe de verificación conexo correspondiente al año 2027.
Del 01 de mayo al 31 de julio de 2028	La Autoridad Aeronáutica debe llevar a cabo una verificación de orden de magnitud del informe de emisiones verificado correspondiente al año 2027, con las insuficiencias de datos salvadas en caso de falta de notificación por parte de los explotadores aéreos.
30 de junio de 2027	La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, notificará todo cambio respecto de su decisión de participar voluntariamente, o cesar la participación voluntaria, en la aplicabilidad de lo relativo a los requerimientos de compensación de CO ₂ procedente de los vuelos internacionales.
31 de julio de 2028	La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, si lo considera pertinente, presentará a la OACI la información solicitada respecto de las emisiones de CO ₂ correspondientes a 2027.
01 de agosto de 2027	La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, si lo considera pertinente, podrá obtener y utilizar el documento 8585 titulado "Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos".
30 de noviembre de 2028	1. La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, si lo considera pertinente, calculará e informará a los explotadores aéreos correspondiente al año 2027, su promedio anual de emisiones de CO ₂ totales procedente de los vuelos internacionales y nacionales. 2. La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, si lo considera pertinente, remitirá a la OACI actualizaciones de la lista de los explotadores aéreos que se les atribuya, de conformidad con los procedimientos administrativos, así como actualizaciones de la lista de órganos de verificación acreditados en esos Estados, establecidas en el Anexo 16-OACI Volumen IV. Capítulo 1/1.3.7.
Año 2028	
Plazo	Actividad
Del 01 de enero al 31 de diciembre de 2028	El explotador aéreo debe vigilar las emisiones de CO ₂ correspondientes a 2028 procedentes de los vuelos nacionales e internacionales.
Del 01 de enero al 04 de febrero de 2029	El explotador aéreo debe recopilar los datos de emisiones correspondientes al año 2028, que habrá de verificar un órgano de verificación.
Los primeros quince días hábiles del mes de marzo de 2029	Tanto el explotador aéreo como el órgano de verificación deben presentar a la Autoridad Aeronáutica, el informe de emisiones verificado y el informe de verificación conexo correspondiente al año 2028.
Del 01 de mayo al 31 de julio de 2029	La Autoridad Aeronáutica debe llevar a cabo una verificación de orden de magnitud del informe de emisiones verificado correspondiente al año 2028, con las insuficiencias de datos salvadas en caso de falta de notificación por parte de los explotadores aéreos.
30 de junio de 2028	La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, debe notificar todo cambio respecto de su decisión de participar voluntariamente, o cesar la participación voluntaria, en la aplicabilidad de lo relativo a los requisitos de compensación de CO ₂ procedente de los vuelos internacionales.
31 de julio de 2029	La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, si lo considera pertinente, presentará a la OACI la información solicitada respecto de las emisiones de CO ₂ correspondientes a 2028, conforme a las disposiciones establecidas en el Capítulo C, Sección 16.13 de esta RAV.
01 de agosto de 2028	La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, si lo considera pertinente, podrá obtener y utilizar el documento 8585 titulado "Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos", en el que se resume una lista de explotadores aéreos y el estado al que han sido atribuidos.

30 de noviembre de 2029

1. La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, si lo considera pertinente, calculará e informará a los explotadores aéreos correspondiente al año 2028, su promedio anual de emisiones de CO₂ totales procedente de los vuelos internacionales y nacionales.
2. La República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI, si lo considera pertinente, remitirá a la OACI actualizaciones de la lista de los explotadores aéreos que se les atribuya, de conformidad con los procedimientos administrativos, así como actualizaciones de la lista de órganos de verificación acreditados.

(3) Período 2029-2031:

(i) Los detalles de plazos de cumplimiento correspondientes al período 2029-2031, se indicarán a los explotadores aéreos los primeros quince (15) días hábiles del mes de noviembre del año 2028.

(4) Período 2032-2033:

(i) Los detalles de plazos de cumplimiento correspondientes al período 2032-2033, se indicarán a los explotadores aéreos los primeros quince (15) días hábiles del mes de noviembre del año 2031.

(5) Período 2034-2035:

(i) Los detalles de plazos de cumplimiento correspondientes al período 2034-2035, se indicarán a los explotadores aéreos los primeros quince (15) días hábiles del mes de noviembre del año 2033.

APÉNDICE C

MÉTODOS DE VIGILANCIA DE LA UTILIZACIÓN DEL COMBUSTIBLE - POR EL EXPLOTADOR AÉREO

(a) Los procedimientos señalados en este apéndice, se refieren a la vigilancia de la utilización de combustible por el explotador aéreo. Los métodos propuestos son representativos de las prácticas establecidas más precisas. Solo se permitirán procedimientos equivalentes a los contenidos en este apéndice previa solicitud dirigida a la Autoridad Aeronáutica y una vez que este la haya aprobado.

(b) Métodos de vigilancia de la utilización de combustible:

(1) El explotador aéreo, a excepción de aquel que reúna los requisitos para utilizar la herramienta de estimación de emisiones de CO₂ desarrollada por la Autoridad Aeronáutica, elegirá el método de vigilancia de la utilización de combustible entre los que figuran a continuación:

(i) Método A.

(ii) Método B.

(iii) Retirada/puesta de calzos.

(iv) Combustible embarcado.

(v) Asignación de combustible con hora entre calzos.

(c) Método "A". La vigilancia de la utilización de combustible por vuelos, se efectuará mediante el proceso siguiente:

(1) Ver ADT-C. Vigilancia de la utilización de combustible por vuelos con el Método "A".

(d) El explotador aéreo, debe emplear, para calcular la utilización de combustible por vuelos mediante el Método "A" la siguiente fórmula:

(1) Fórmula para calcular la utilización de combustible, mediante el Método "A": $FN = TN - TN+1 + UN+1$, donde:

(i) FN = Combustible utilizado en el vuelo en cuestión (= vuelo N) determinado mediante el Método "A" (en toneladas)

(ii) TN = Cantidad de combustible en los tanques de la aeronave cuando se ha embarcado todo el combustible del vuelo en cuestión (es decir, vuelo N) (en toneladas)

(iii) TN+1 = Cantidad de combustible contenido en los tanques de la aeronave cuando se ha embarcado todo el combustible para el vuelo siguiente (es decir, vuelo N+1) (en toneladas)

(iv) UN+1 = Suma del transporte a bordo de combustible adicional (es decir, vuelo N+1) medido en volumen y multiplicado por un valor de densidad (en toneladas).

(2) El explotador aéreo que aplique la fórmula para calcular la utilización de combustible mediante el método "A" debe colocar el resultado del combustible utilizado en el vuelo en cuestión (FN) sin redondeo, utilizando los primeros ocho (8) decimales. En caso de que el resultado no llegue a ocho (8) decimales, se debe completar con cero hasta cumplir con los decimales indicados con anterioridad.

(e) El combustible embarcado UN+1 se determinará mediante la medición del proveedor de combustible y se documenta en las notas de entrega o las facturas de combustible de cada vuelo de conformidad con el proceso de recopilación de los datos requeridos para aplicar el Método "A" con combustible embarcado del proveedor de combustible, como se indica a continuación:

(1) Ver ADT-D. Proceso de recopilación de los datos requeridos para aplicar el Método "A" con combustible embarcado del proveedor de combustible.

(f) Método "B". La vigilancia de la utilización de combustible por vuelos, se efectuará mediante el proceso siguiente:

(1) Ver ADT-E. Vigilancia de la utilización de combustible por vuelos con el Método "B".

(g) El explotador aéreo, debe emplear, para calcular la utilización de combustible por vuelos mediante el Método "B" la siguiente fórmula:

(1) Fórmula para calcular la utilización de combustible, mediante el Método "B": $FN = RN - RN-1 + UN$, donde:

(i) FN = Combustible utilizado en el vuelo en cuestión (= vuelo N) determinado mediante el Método "B" (en toneladas)

(ii) RN-1 = Cantidad de combustible contenido en los tanques de la aeronave cuando se ha embarcado todo el combustible para el vuelo siguiente (es decir, vuelo N+1) (en toneladas).

(iii) RN = Cantidad de combustible que queda en los tanques del avión al final del vuelo en cuestión (es decir, vuelo N) a la puesta de calzos tras el vuelo (en toneladas).

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

(2) El explotador aéreo que aplique la fórmula para calcular la utilización de combustible mediante el método "B" debe colocar el resultado del combustible utilizado en el vuelo en cuestión (FN) sin redondeo, utilizando los primeros ocho (8) decimales. En caso de que el resultado no llegue a ocho (8) decimales, se debe completar con cero hasta cumplir con los decimales indicados con anterioridad.

(3) El explotador aéreo que utilice el método "B" debe:

(i) Colocar el resultado del combustible utilizado en el vuelo en cuestión (FN), utilizando los primeros ocho (8) decimales. En caso de que el resultado no llegue a ocho (8) decimales, se debe completar con cero hasta cumplir con los decimales indicados con anterioridad.

(h) El combustible embarcado se determina mediante la medición del proveedor de combustible y se documenta en las notas de entrega o las facturas de combustible de cada vuelo.

(1) Ver ADT-F. Proceso de recopilación de los datos requeridos para aplicar el Método "B" con combustible embarcado del proveedor de combustible.

(i) Método "Retirada/puesta de calzos". La vigilancia de la utilización de combustible por vuelos, se efectuará mediante el proceso siguiente:

(A) Ver ADT-G. Vigilancia de la utilización de combustible por vuelos con el Método "Retirada/puesta de calzos".

(i) El explotador aéreo, debe emplear, para calcular la utilización de combustible por vuelos mediante el Método "Retirada/puesta de calzos" la siguiente fórmula:

(1) Fórmula para calcular la utilización de combustible, mediante el Método "Retirada/puesta de calzos": $FN = TN - RN$ donde:

(i) FN = Combustible utilizado en el vuelo en cuestión (= vuelo N) determinado mediante el Método "Retirada/puesta de calzos" (en toneladas).

(ii) TN = Cantidad de combustible contenido en los tanques del avión a la retirada de calzos del vuelo en cuestión, es decir, vuelo N (en toneladas).

(iii) RN = Cantidad de combustible que queda en los tanques del avión a la retirada de calzos del vuelo en cuestión, es decir, vuelo N (en toneladas).

(2) El explotador aéreo que aplique la fórmula para calcular la utilización de combustible el método Retirada/puesta de calzos debe colocar el resultado completo sin redondeo.

(j) Ver ADT-H. Proceso de recopilación de los datos requeridos para aplicar el Método "Retirada/puesta de calzos" con combustible embarcado del proveedor de combustible.

(k) Método "Combustible embarcado". La vigilancia de la utilización de combustible por vuelos, se efectuará mediante el proceso siguiente:

(1) Ver ADT-I. Vigilancia de la utilización de combustible por vuelos con el Método "Combustible embarcado".

(i) El explotador aéreo, debe emplear, para calcular la utilización de combustible mediante el método "Combustible Embarcado" para los vuelos sin escala con embarque de combustible, la siguiente fórmula:

(1) Fórmula para calcular la utilización de combustible, mediante el Método "Combustible Embarcado": $FN = UN$ donde:

(i) FN = Combustible utilizado en el vuelo en cuestión (es decir, vuelo N) determinado mediante el método de combustible embarcado (en toneladas).

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

(m) Ver ADT-J. Proceso de recopilación de los datos requeridos para aplicar el Método "Combustible embarcado" con combustible embarcado del proveedor de combustible.

(n) El explotador aéreo, debe emplear, para calcular la utilización de combustible mediante el método "Combustible Embarcado" para los vuelos con escala sin embarque de combustible, las siguientes fórmulas:

(1) Fórmulas para calcular la utilización de combustible, mediante el Método Combustible Embarcado para vuelos con una escala:

$$FN = UN * \frac{BHN}{BHN + BHN+1 + \dots + BHN+n}$$

$$FN+1 = UN * \frac{BHN+1}{BHN + BHN+1 + \dots + BHN+n}$$

(2) Fórmulas para calcular la utilización de combustible, mediante el Método "Combustible Embarcado para vuelos con mas de 1 escala:

$$FN = UN * \frac{BHN}{BHN + BHN+1 + \dots + BHN+n}$$

$$FN+1 = UN * \frac{BHN+1}{BHN + BHN+1 + \dots + BHN+n}$$

$$FN+n = UN * \frac{BHN+n}{BHN + BHN+1 + \dots + BHN+n}$$

Donde:

(i) FN: Combustible utilizado en el vuelo en cuestión (es decir, vuelo N) determinado mediante el método combustible embarcado (en toneladas).

(ii) FN+1: Combustible utilizado en el vuelo posterior (es decir, vuelo N+1) determinado mediante el método combustible embarcado (en toneladas).

(iii) FN+n: Combustible utilizado en el vuelo de continuación (es decir, vuelo N+n) determinado mediante el método combustible embarcado (en toneladas).

(iv) UN: Combustible embarcado en el vuelo en cuestión (es decir, vuelo N) (en toneladas).

(v) BHN: Hora entre calzos del vuelo en cuestión (es decir, vuelo N) (en toneladas).

(vi) BHN+1: Hora entre calzos del vuelo siguiente (es decir, vuelo N+1) (en toneladas).

(vii) BHN+n: Hora entre calzos del vuelo a continuación (es decir, vuelo N+n) (en toneladas).

(3) El explotador aéreo que utilice el método de combustible embarcado para vuelos con una (1) escala, y para vuelos con mas de una (1) escala debe:

(i) Colocar el resultado del combustible utilizado en el vuelo en cuestión (FN), utilizando los primeros ocho (8) decimales. En caso de que el resultado no llegue a ocho (8) decimales, se debe completar con cero hasta cumplir con los decimales indicados con anterioridad.

(ii) El resultado del combustible utilizado en el vuelo posterior (FN+1), debe contener ocho (8) decimales. En caso de que el resultado no llegue a los ocho (8) decimales, se debe completar con cero hasta cumplir con los decimales indicados con anterioridad.

(iii) El resultado del combustible utilizado en el vuelo de continuación (FN+n), debe contener ocho (8) decimales. En caso de que el resultado no llegue a los ocho (8) decimales, se debe completar con cero hasta cumplir con los decimales indicados con anterioridad.

(a) El combustible embarcado se determinará mediante la medición del proveedor de combustible, y el explotador aéreo debe documentar la cantidad de combustible embarcado cada vez que las aeronaves embarquen combustible, mediante las notas de entrega y/o facturas de combustible de cada vuelo.

(p) Método "Asignación de combustible con hora entre calzos". La vigilancia de la utilización de combustible por vuelos, se efectuará mediante el proceso siguiente:

(1) Ver ADT-K. Vigilancia de la utilización de combustible por vuelos con el Método "Utilización de combustible con hora entre calzos".

(q) El explotador aéreo que aplique el método de asignación de combustible con hora entre calzos que pueda distinguir entre combustible embarcado en vuelos internacionales y nacionales, debe realizar los cálculos del promedio de índices de utilización de combustible, indicando cuales vuelos fueron con embarque de combustible procedente de vuelo internacional y cuales vuelos fueron con combustible embarcado procedente de vuelos nacionales. Mediante el método "Asignación de combustible con hora entre calzos" a través de la siguiente fórmula:

(1) Fórmula para calcular el promedio de índice de utilización de combustible, mediante el Método "Asignación de combustible con hora entre calzos":

$$AFBRAO,AT = \frac{\sum UAO,AT,N}{\sum BHAO,AT,N}$$

Donde:

(i) $AFBRAO,AT$ = Promedio de índices de utilización de combustible por explotador de aviones (AO) y tipo de avión (AT) (en toneladas por hora).

(ii) UAO,AT,N = Combustible embarcado en el vuelo (internacional o nacional) por explotador de aviones (AO) y tipo de avión (AT) determinado mediante el método de vigilancia del combustible embarcado (en toneladas).

(iii) $BHAO,AT$ = Hora entre calzos del vuelo en cuestión (= vuelo N) por explotador de aviones (AO) y tipo de avión (AT) (en horas).

(2) En caso de que el explotador de aviones no pueda distinguir entre combustible embarcado de los vuelos internacionales y nacionales. Para el cálculo del promedio de índices de utilización de combustible debe emplear la fórmula descrita en el apéndice C. Párrafo (q). Subpárrafo (1).

(3) El resultado del promedio de índices de utilización de combustible debe contener ocho (8) decimales. En caso de que el resultado no llegue a los ocho (8) decimales, se debe completar con cero hasta cumplir con los decimales indicados con anterioridad.

(r) El explotador aéreo que aplique el método de asignación de combustible con hora entre calzos debe calcular la utilización de combustible para cada vuelo internacional o nacional, a través de la siguiente fórmula:

$$FN = AFBRAO,AT * BHAO,AT,N$$

(i) donde:

(ii) FN = Combustible utilizado en el vuelo en cuestión (= vuelo N) determinado mediante el Método "Asignación con hora entre calzos" (en toneladas).

(iii) $AFBRAO,AT$ = Promedio de índices de utilización de combustible por explotador de aviones (AO) y tipo de avión (AT) (en toneladas por hora).

(iv) $BHAO,AT$ = Hora entre calzos del vuelo en cuestión (= vuelo N) por explotador de aviones (AO) y tipo de avión (AT) (en horas).

APÉNDICE D

PLANES DE VIGILANCIA DE EMISIONES

CONTENIDO DE LOS PLANES DE VIGILANCIA DE EMISIONES:

(a) Identificación del explotador aéreo:

(1) Nombre y dirección del explotador aéreo con responsabilidad legal

(2) Información para la atribución del explotador aéreo a un estado:

(i) Designador de la OACI. El (los) designador(es) de la OACI empleados a los fines del control de tránsito aéreo enumerados en los designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos (DOC8585-OACI).

(ii) Código del certificado de explotador de servicio público de transporte aéreo.

(3) Detalles de la estructura de propiedad con respecto a todo otro explotador aéreo con vuelos internacionales, incluido la identificación de si el explotador aéreo es compañía matriz de otros explotadores aéreos con vuelos internacionales, filial de otro(s) explotador(es) aéreo(s) con vuelo y/o tiene una matriz y/o filiales que son explotadores aéreos con vuelos internacionales.

(4) Si el explotador aéreo que tiene una relación de matriz-filial desea ser considerado explotador aéreo único, se confirmará que la matriz y la(s) filial(es) están atribuidas al mismo Estado y que la (s) filial (es) son de propiedad total de la compañía matriz.

(5) Información de contacto de la persona de la compañía del explotador aéreo que es responsable del plan de vigilancia de emisiones.

(6) Descripción de las actividades del explotador aéreo como son: regulares; no regulares; de pasajeros, carga y ejecutivos, y alcance geográfico de las operaciones.

(b) Datos sobre la flota y las operaciones:

(1) Lista de los tipos de aeronaves y combustible, como son: Jet-A, Jet-A1, TS-1 Jet-B, reactores Núm.3, AVGAS empleados en aeronaves, que se utilizan para vuelos internacionales o nacionales, al momento de la presentación del plan de vigilancia de emisiones, a sabiendas de que pueden producirse cambios con el tiempo. La lista incluirá:

(i) Tipos de aeronaves con masa máxima certificada de despegue igual o superior a 5.700Kg y cantidad de aeronaves por tipo, incluidos las aeronaves de propiedad del explotador y aquellos arrendados.

Nota.- El DQC8643-OACI. Designadores de tipos de aeronave, figuran los tipos de aeronaves con masa máxima certificada de despegue igual o superior a 5.700Kg.

(ii) Tipo de combustible (s) utilizado (s) por las aeronaves, como son: Jet-A, Jet-A1, Jet-B, TS-1, reactores núm. 3, AVGAS.

(2) Información utilizada para atribuir vuelos internacionales, al explotador aéreo:

(i) Designador de la OACI. Lista de los designadores de la OACI utilizados en el campo número siete (7) del formulario de un plan de vuelo presentado por el explotador aéreo.

(ii) Marcas de matrícula, si el explotador aéreo no posee un designador de la OACI, una lista de la marca de nacionalidad o común y la marca de matrícula de las aeronaves que están declarados explícitamente en el AOC, que se utiliza en el campo número siete (7) del formulario de un plan de vuelo del explotador aéreo.

(3) Procedimientos sobre el modo en que se efectuará el seguimiento de cambios en la flota de aviones y el combustible empleado y se incorporará posteriormente en el plan de vigilancia de emisiones.

(4) Procedimientos sobre el modo en que se efectuará el seguimiento de vuelo específicos de una aeronave para asegurar la integridad de la vigilancia de emisiones.

(5) Procedimientos para determinar los vuelos de aeronaves que cumplen con la definición de vuelo internacional o nacional y que por lo tanto están sujetos a los requisitos de MRV de las emisiones anuales de CO₂ del explotador aéreo.

(6) Lista de los estados en que el explotador aéreo efectúa vuelo internacional, en el momento de la presentación inicial del plan de vigilancia de emisiones.

(7) Procedimientos para identificar vuelos humanitarios nacionales e internacionales, para fines médicos o de extinción de incendios que no estarían sujetos a los requisitos de MRV de las emisiones anuales de CO₂ del explotador aéreo.

Nota 1. – En la Circular de Asesoramiento sobre “Planes de vigilancia: datos sobre la flota y las operaciones”, se proporciona orientación relativa a los procedimientos para efectuar el seguimiento de cambios en la flota de aeronaves, determinar la integridad de la vigilancia de emisiones por vuelo específico de una aeronave, vuelos internacionales o nacionales sujetos a los requisitos de MRV de las emisiones anuales de CO₂ del explotador aéreo y la identificación de vuelos humanitarios nacionales e internacionales, para fines médicos o de extinción de incendios.

Nota 2. – En el Documento 9988-OACI: Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂, se proporciona orientación relativa a las categorías y medidas a desarrollarse para los procedimientos sobre el modo en que se efectuará el seguimiento de cambios en la flota de aviones y el combustible empleado y se incorporará posteriormente en el plan de vigilancia de emisiones.

Nota 3. – Las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas 121, Procedimientos para la certificación de productos y partes RAV 21; RAV45, Identificación de productos, marca de nacionalidad, matrícula y uso de las aeronaves; RAV121, Reglas de operación para explotadores de servicio público de transporte aéreo en operaciones regulares y no regulares, nacionales e internacionales, proporcionan información relativa a las medidas a considerar al momento de desarrollar los procedimientos sobre el modo en que se efectuará el seguimiento de vuelo específicos de una aeronave para asegurar la integridad de la vigilancia de emisiones y los procedimientos para determinar los vuelos de aeronaves que cumplen con la definición de vuelo internacional o nacional y que por lo tanto están sujetos a los requisitos de mrv de las emisiones anuales de CO₂ del explotador aéreo.

(c) Métodos y medios para calcular las emisiones procedentes de los vuelos internacionales o nacionales:

(i) Si un explotador aéreo cumple los criterios de admisibilidad respecto al monitoreo, vigilancia y notificación (MRV) de las emisiones anuales de CO₂ del explotador aéreo, utilizará la herramienta de estimación de emisiones desarrollada por la Autoridad Aeronáutica, y deberá proporcionar la siguiente información:

(A) Una estimación de las emisiones de CO₂ procedentes de todos los vuelos internacionales y nacionales, correspondientes al año 2025, con información justificante sobre la forma en que se calculó esa estimación.

(B) El tipo de método de entrada utilizado en la herramienta de estimación de emisiones desarrollada por la Autoridad Aeronáutica será lo estipulado en el Capítulo A. Sección 16.06. Párrafo (a), SubPárrafo (3). Numeral (i), (ii), (iii), (iv), (v), (vi), (vii), (viii), (ix), (x), (xi), (xii), (xiii), (xiv), (xv), (xvi), (xvii), (xviii).

(ii) Si un explotador aéreo cumple los criterios de admisibilidad respecto al monitoreo, vigilancia y notificación (MRV) de las emisiones anuales de CO₂ del explotador aéreo, y opta por utilizar uno de los métodos de vigilancia de la utilización de combustible, proporcionará la siguiente información:

(A) El Método de vigilancia de la utilización de combustible que se utilizará: el método A; método B; retirada/puesta de calzos; combustible embarcado; o asignación de combustible con hora entre calzos.

(B) Si se han de utilizar diferentes métodos de vigilancia de la utilización de combustible para diferentes tipos de aeronaves, el explotador aéreo especificará el método que aplica a cada tipo de aeronave.

(C) Información sobre los procedimientos para determinar y registrar los valores (normalizados o reales) de densidad de combustible utilizados para fines operativos y de seguridad operacional y una referencia a la documentación pertinente del explotador aéreo.

(D) Los sistemas y procedimientos para vigilar la utilización de combustible tanto en las aeronaves de propiedad del explotador como en aquellos arrendados. Si el explotador aéreo eligió el método de asignación de combustible con hora entre calzos, debe suministrar información sobre los sistemas y procedimientos empleados para determinar el promedio de índices de utilización de combustible.

(iii) Si el explotador aéreo tiene una relación de matriz-filial y desea ser considerado explotador aéreo único, debe comunicar los procedimientos que se emplearán para llevar registros del combustible utilizado y las emisiones que se vigilaron durante el período 2025-2026 relativos a las diversas entidades corporativas. Esta información se utilizará para determinar el promedio de emisiones a nivel individual durante el período 2025-2026 correspondiente a la matriz y la (s) filial (es).

(d) Método y medios para la vigilancia y el cumplimiento de las emisiones a partir del 01 de enero de 2026:

(i) Si un explotador aéreo tiene un vuelo internacional o nacional, pero éstos no están sujetos a los requisitos de vigilancia confirmará si prevé utilizar la herramienta de estimación de CO₂ desarrollada por la Autoridad Aeronáutica o los métodos de vigilancia de la utilización de combustible.

(ii) Si un explotador aéreo cumple los criterios de admisibilidad respecto al monitoreo, vigilancia y notificación (MRV) de las emisiones anuales de CO₂ del explotador aéreo. Utilizará la herramienta de estimación de CO₂ desarrollada por la Autoridad Aeronáutica. Debe proporcionar la siguiente información:

(A) Una estimación de las emisiones de CO₂ de todos los vuelos internacionales o nacionales, correspondiente al año previo a la vigilancia de las emisiones (por ejemplo, una estimación de las emisiones correspondientes a 2024 para su vigilancia en 2025), así como información sobre la manera en que se calculó la utilización de combustible y la estimación de CO₂.

(B) El tipo de método de entrada utilizado en la herramienta de estimación de CO₂ desarrollada por la Autoridad Aeronáutica: será lo estipulado en el Capítulo A. Sección 16.06. Párrafo (a). SubPárrafo (3). Numeral (i), (ii), (iii), (iv), (v), (vi), (vii), (viii), (ix), (x), (xi), (xii), (xiii), (xiv), (xv), (xvi), (xvii), (xviii).

(iii) Si un explotador aéreo cumple los criterios de admisibilidad respecto al monitoreo, vigilancia y notificación (MRV) de las emisiones anuales de CO₂ del explotador aéreo, u opta por utilizar uno de los métodos de vigilancia de la utilización de combustible, se proporcionará la siguiente información:

(A) El método de vigilancia de la utilización de combustible que se utilizará: el método A; el método B; retirada/puesta de calzos; combustible embarcado; o asignación de combustible con hora entre calzos.

(B) Si se han de utilizar diferentes métodos de vigilancia de la utilización de combustible para diferentes tipos de aeronaves, el explotador aéreo especificará el método que aplica a cada tipo de aeronave.

(C) Información sobre los procedimientos para determinar y registrar los valores (normalizados o reales) de densidad de combustible utilizados para fines operativos y de seguridad operacional y una referencia a la documentación pertinente del explotador aéreo.

(D) Los sistemas y procedimientos para vigilar la utilización de combustible tanto en las aeronaves de propiedad del explotador como en aquellos arrendados. Si el explotador aéreo eligió el método de asignación de combustible con hora entre calzos, se proporcionará información sobre los sistemas y procedimientos empleados para determinar el promedio de índices de utilización de combustible.

(e) Gestión de datos, flujo de datos y control:

(1) El explotador aéreo proporcionará la siguiente información:

(i) Las funciones, responsabilidades y procedimientos relativos a la gestión de datos.

(ii) Procedimientos para abordar la insuficiencia de datos y los datos con valores erróneos, entre ellos:

(A) Fuentes secundarias de referencia de datos que se utilizarían como alternativa.

(B) Método alternativo en caso de que la fuente secundaria de referencia de datos no esté disponible.

(C) Para aquellos explotadores aéreos que empleen un método de vigilancia de la utilización de combustible, información sobre sistemas y procedimientos para identificar insuficiencias de datos y evaluar si se ha alcanzado el umbral de 5% para las insuficiencias de datos significativas.

(iii) El plan de mantenimiento de registros y documentos.

(iv) La evaluación de los riesgos asociados con los procesos de gestión de datos y medios para hacer frente a los riesgos importantes.

- (v) Procedimientos para hacer revisiones al plan de vigilancia de emisiones y volver a presentar las partes pertinentes a la Autoridad Aeronáutica cuando se produzcan cambios sustanciales.
- (vi) Procedimientos para notificar en el informe de emisiones los cambios no sustanciales que requieran la atención de la Autoridad Aeronáutica.
- (vii) Un diagrama de flujo de datos en que se resuman los sistemas utilizados para registrar y almacenar datos asociados con la vigilancia y la notificación de las emisiones de CO₂.

APÉNDICE E

NOTIFICACIÓN Y GENERALIDADES:

(a) Los procedimientos especificados en este apéndice se refieren a los requisitos de notificación, respecto a los aspectos administrativos con relación al monitoreo, vigilancia y notificación (MRV) de las emisiones anuales de CO₂ del explotador aéreo.

(b) La utilización de combustible se notificará:

(1) En el caso de los reportes emitidos por los explotadores aéreos de manera mensual el resultado del combustible utilizado según los métodos de utilización de combustible: método "A", método "B", combustible embarcado y utilización de combustible con hora entre calzos se realizará con ocho (8) decimales. En caso de que el resultado no llegue a ocho (8) decimales, se debe completar con cero hasta cumplir con los decimales indicados con anterioridad.

(i) En el caso de utilizar el método retirada/puesta de calzos para la utilización de combustible el resultado se debe colocar completo sin redondeo.

(2) En el caso de la notificación del resultado de las emisiones en los reportes emitidos por los explotadores aéreos de manera mensual, se colocarán cinco (5) decimales sin redondeo. En caso que el resultado no llegue a cinco (5) decimales, debe completarse con cero hasta cumplir con los decimales indicados con anterioridad.

(3) En el caso del informe de emisiones emitido por el explotador aéreo para la validación por parte de la Autoridad Aeronáutica, el explotador aéreo debe:

(i) Indicar el resultado del combustible utilizado según los métodos de utilización de combustible: método "A", método "B", combustible embarcado y utilización de combustible con hora entre calzos con ocho (8) decimales. En caso de que el resultado no llegue a ocho (8) decimales, se debe completar con cero hasta cumplir con los decimales indicados con anterioridad.

(ii) En el caso de utilizar el método retirada/puesta de calzos para la utilización de combustible el resultado se debe colocar completo sin redondeo.

(iii) En el caso de la notificación del resultado de las emisiones, se colocarán cinco (5) decimales sin redondeo. En caso que el resultado no llegue a cinco (5) decimales, debe completarse con cero hasta cumplir con los decimales indicados con anterioridad.

(4) En el caso del informe de emisiones emitido por el órgano de verificación para la validación por parte de la Autoridad Aeronáutica, el órgano de verificación debe:

(i) Indicar el resultado del combustible utilizado según los métodos de utilización de combustible: método "A", método "B", combustible embarcado y utilización de combustible con hora entre calzos con ocho (8) decimales. En caso de que el resultado no llegue a ocho (8) decimales, se debe completar con cero hasta cumplir con los decimales indicados con anterioridad.

(ii) En el caso de utilizar el método retirada/puesta de calzos para la utilización de combustible el resultado se debe colocar completo sin redondeo.

(iii) En el caso de la notificación del resultado de las emisiones, se colocarán cinco (5) decimales sin redondeo. En caso que el resultado no llegue a cinco (5) decimales, debe completarse con cero hasta cumplir con los decimales indicados con anterioridad.

(c) Contenido del informe de emisiones del explotador aéreo a la Autoridad Aeronáutica:

(1) Todo explotador aéreo, debe emitir, un informe de emisiones de explotador aéreo a la Autoridad Aeronáutica con el contenido siguiente:

Número del Campo	Datos del campo	Detalles
1	Información del explotador aéreo	a. Nombre del explotador aéreo. b. Dirección del explotador aéreo. c. Información de contacto de la persona responsable del plan de vigilancia de emisiones del explotador de aviones. d. Método e identificador empleados para atribuir un explotador a un Estado. e. Estado.
2	Detalles de referencia del plan de vigilancia de emisiones del explotador aéreo	a. Referencias al plan de vigilancia de emisiones que sirve de base para la vigilancia de emisiones durante ese año.
3	Información para identificar el órgano de verificación y el organismo nacional de acreditación	a. Nombre e información de contacto del órgano de verificación. b. Nombre e información de contacto del organismo nacional de acreditación.
4	Año de notificación	a. Año durante el cual se vigilan las emisiones. b. Fecha en la que se compila el informe de emisiones. c. Versión del informe de emisiones.
5	Método de vigilancia de la utilización de combustible	a. Indicar si el explotador de aviones utilizó la herramienta de estimación de CO ₂ desarrollada por la Autoridad Aeronáutica. b. Indicar si el explotador aéreo utilizó el método de "asignación de combustible con hora entre calzos" durante el año de notificación.

6	Densidad del combustible	a. Especificar si se utilizó la densidad normalizada y/o la densidad real para determinar el combustible embarcado en el año de notificación.
7	Tipo y masa del (de los) combustible (s) utilizado (s)	a. Masa total de combustible por tipo de combustible: - Jet-A (en toneladas) - Jet-A1 (en toneladas) - TS-1 (en toneladas) - Jet-B (en toneladas) - Reactores núm 3 (en toneladas) - AVGAS (en toneladas)
8	Cantidad total de vuelos internacionales y nacionales durante el período de notificación	a. Cantidad total de vuelos internacionales, durante el período de notificación. b. Cantidad total de vuelos nacionales, durante el período de notificación.
9	Cantidad de vuelos internacionales por par de Estados o par de aeródromo	a. Cantidad total de vuelos internacionales, por par de Estado (sin redondeo). b. Cantidad de vuelos internacionales, por par de aeródromo (sin redondeo).
10	Cantidad de vuelos nacionales por par de aeródromo	a. Cantidad de vuelos nacionales, por par de aeródromo (sin redondeo).
11	Emisiones de CO ₂ por par de aeródromo o por de Estados	a. Emisiones de CO ₂ procedentes de los vuelos internacionales, por par de Estados (en toneladas). b. Emisiones de CO ₂ procedentes de los vuelos internacionales, por par de aeródromo (en toneladas).
12	Magnitud de la insuficiencia de datos	b. Emisiones de CO ₂ procedentes de los vuelos nacionales, por par de aeródromo (en toneladas). a. Porcentaje de insuficiencia de datos. b. Lista de la insuficiencia de datos.
13	Información sobre aviones	a. Lista de tipos de aeronaves. b. Identificadores de aeronaves empleados en el ítem 7 de los planes de vuelos presentados durante el año para todos los vuelos internacionales y nacionales. Si el identificador se basa en un designador de la ICAI, solo debe notificarse ese designador. c. Información sobre aeronaves arrendadas. d. En caso que el explotador aéreo utilice el método de asignación de combustible con hora entre calzos. Aplicará el promedio de índices de utilización de combustible (AFBR) de cada tipo de aeronave en virtud de lo especificado en el punto a, en consonancia con el DOC8643-CAI. Designadores de tipo de aeronave (en toneladas por hora, según lo estipulado en las disposiciones del apéndice C, Párrafo (p), (q), (r)).
14	Emisiones totales de CO ₂	a. Emisiones totales de CO ₂ (sobre la base de la masa total de combustible en toneladas del Campo 5 y notificados en toneladas)

APÉNDICE F VERIFICACIÓN

(a) Órgano de Verificación:

(1) El órgano de verificación debe estar acreditado en:

(i) La norma ISO- 17029:2019, Evaluación de la conformidad - Principios generales y requisitos para los organismos de validación y verificación.

(ii) La norma ISO 14065:2020, Principios generales y requisitos para los organismos que realizan la validación y verificación de la información ambiental.

(2) Se debe dar uso como referencia normativa y guía para la aplicación del contenido de este apéndice de los documentos siguientes:

(i) El DOC9501-CAI, VOLUMEN IV.

(ii) El documento del Foro Internacional de Acreditación (IAF) titulado "IAF Documento Mandatorio para la aplicación de la ISO 14065:2013; (IAF MD 6:2014)".

(iii) La norma ISO titulada "ISO- ISO/IEC 17011:2017 "Evaluación de la conformidad - Requisitos para los organismos de acreditación que realizan la acreditación de organismos de evaluación de la conformidad".

(iv) La norma ISO titulada "ISO-14064-3:2019, "Gases de efecto invernadero - Parte 3: Especificación con orientación para la verificación y validación de declaraciones sobre gases de efecto invernadero".

(v) El DOC ISO 17029:2019 titulada "Evaluación de la conformidad - Principios generales y requisitos para los organismos de validación y verificación".

(vi) La norma ISO 14065:2020 Principios generales y requisitos para los organismos que realizan la validación y verificación de la información ambiental

(3) Gestión de la Imparcialidad (ISO-14065:2020, sección 5.3):

(i) Si lleva a cabo seis (6) verificaciones anuales de un mismo explotador aéreo, el jefe del equipo de verificación interrumpirá la prestación de servicios de verificación de ese mismo explotador aéreo durante tres (3) años consecutivos. El período máximo de seis (6) años incluye toda verificación de GEI efectuada al explotador aéreo antes de que este requiera servicios de verificación.

(ii) El órgano de verificación, y toda parte de la misma entidad legal, no será un explotador aéreo.

(iii) El órgano de verificación, y toda parte de la misma persona jurídica, no será un organismo que comience unidades de emisión, ni propietario de un organismo que comercialice unidades de emisión.

(iv) La relación entre el órgano de verificación y el explotador aéreo no se basará en la propiedad común, la gobernanza común, la administración o el personal común, los recursos compartidos, las finanzas comunes ni los contratos o la comercialización en común.

(v) El órgano de verificación no asumirá ninguna actividad delegada por el explotador aéreo con respecto a la preparación del plan de vigilancia de emisiones, el informe de emisiones (incluidos la vigilancia de la utilización de combustible y el cálculo de emisiones de CO₂).

(vi) Para facilitar una evaluación de la imparcialidad y la independencia por el organismo nacional de acreditación, el órgano de

verificación documentará la manera en que se vincula con otras partes de la misma entidad legal.

(4) Proceso de Gestión de la Competencia del Personal (ISO 14065:2020 sección 7.3.5)

(i) El órgano de verificación debe establecer, aplicar y documentar un método para evaluar la competencia del personal del equipo de verificación respecto de los requisitos de competencia establecidos en las normas ISO-14065:2020, ISO-14066:2011 y las disposiciones establecidas en el presente apéndice. Párrafo (a), Subpárrafo (5), (6), (7).

(ii) El órgano de verificación llevará registros para demostrar la competencia del equipo y el personal de verificación de conformidad a las disposiciones establecidas en el presente apéndice D, Párrafo (a), Subpárrafo (5).

(5) Personal (ISO-14065:2020 sección 7.2):

(i) El personal que haya prestado servicios de consultoría con respecto a cualquier declaración de gases de efecto invernadero del explotador aéreo, no realizará actividades de verificación conforme a esta RAV para dicho explotador aéreo durante un periodo de tres (03) años consecutivos, a partir de la fecha en la que se realizó la consultoría.

(ii) El órgano de verificación debe tener las competencias siguientes:

- (A) Identificar y seleccionar personal competente del equipo para cada actividad
- (B) Garantizar la composición adecuada del equipo de verificación para la actividad
- (C) Asegurar de que el equipo de verificación, como mínimo, incluya un jefe de equipo que sea responsable de la planificación y gestión de la actividad del equipo.

(6) Proceso de Gestión de la Competencia (ISO-14065:2020 sección 7.3.5):

(i) El equipo de verificación, debe demostrar poseer conocimientos de:

- (A) Los requisitos descritos en la presente RAV.
- (B) Norma ISO-14064-3:2019, Gases de efecto invernadero — Parte 3: Especificación con orientación para la verificación y validación de declaraciones sobre gases de efecto invernadero.

(C) La norma ISO 14065:2020, Principios generales y requisitos para los organismos que realizan la validación y la verificación de la información ambiental.

(7) Conocimientos técnicos especializados del equipo de verificación (ISO-14065:2020 sección 7.3.6):

(i) El equipo de verificación, demostrará conocimientos de las siguientes competencias técnicas:

- (A) Los procesos técnicos generales en la esfera de la aviación civil.
- (B) Combustibles de aviación y sus características.
- (C) Procesos relacionados con el combustible, incluidos la planificación de vuelos y el cálculo del combustible.
- (D) Tendencias o situaciones pertinentes del sector de la aviación que puedan afectar la estimación de las emisiones de CO₂.
- (E) Metodologías de cuantificación de las emisiones de CO₂, incluida la evaluación de los planes de vigilancia de emisiones.
- (F) Dispositivos de vigilancia y medición de la utilización de combustible y procedimientos conexos para vigilar la utilización de combustible en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero, incluidos los procedimientos y prácticas para la operación, el mantenimiento y la calibración de esos dispositivos de medición.
- (G) Sistemas y controles de gestión de datos e información sobre los gases de efecto invernadero, incluidos los sistemas de gestión de la calidad y las técnicas de aseguramiento y control de calidad.
- (H) Sistemas de tecnología de la información relacionados con la aviación, tales como soportes lógicos de planificación de vuelo o sistemas de gestión operacional

(I) Conocimiento elemental de los mercados de gases de efecto invernadero y los registros de programas de unidades de emisión.

(8) Proceso de gestión de los datos del equipo de validación o verificación y auditoría de la información (ISO-14065:2020 sección 7.3.6):

(i) El equipo de verificación demostrará un conocimiento detallado de la norma ISO-14064-3: 2019, incluida la aptitud comprobada de elaborar un enfoque de verificación basado en los riesgos, efectuar procedimientos de verificación, entre ellos, evaluar los sistemas y controles de datos e información, recabar pruebas suficientes y apropiadas y sacar conclusiones sobre la base de esas pruebas.

(ii) Las pruebas de los conocimientos especializados y las competencias respecto de la auditoría de datos e información incluirán la experiencia profesional previa en actividades de auditoría de aseguramiento, complementada por las credenciales de instrucción y educación adecuadas.

(9) Precumplimiento (ISO 14065:2020, sección 9.2)

(i) El órgano de verificación solicitará al explotador de aviones que proporcione la siguiente información pertinente durante el periodo de cumplimiento contractual entre el órgano de verificación y el explotador de aviones:

- (A) Número y tipo de avión.
- (B) Número de vuelos internacionales y nacionales.
- (C) Método(s) de vigilancia de la utilización de combustible aplicable de los descritos en el apéndice D, Párrafo (c), Método y medios para calcular las emisiones procedentes de los vuelos internacionales o nacionales.
- (D) Información sobre la complejidad del flujo de datos, los procedimientos y las actividades de control.

(10) Compromiso (ISO-14065:2020 sección 9.3):

(i) El órgano de verificación solicitará al explotador aéreo que proporcione la siguiente información:

(A) Ámbito de verificación, los objetivos de verificación, el nivel de aseguramiento, el umbral de importancia relativa y las normas de verificación pertinentes (ISO 17029:2019, ISO 14065:2020, ISO 14064-3:2019). Documento 9501 Manual técnico-ambiental, Volumen IV.

(B) La flexibilidad para cambiar el plazo asignado, de resultar esto necesario a causa de las conclusiones a las que se llegue durante la verificación.

(C) El requisito del explotador de aviones de aceptar la auditoría como posible auditoría con testigos por parte de los asesores del órgano nacional de acreditación, con la potencial participación de pares que evalúen u otras personas observadoras.

(D) El requisito del explotador de aviones de autorizar la entrega al Estado del informe de emisiones, el informe de cancelación de unidades de emisión, si procede, y el informe de verificación del órgano de verificación.

(E) El requisito del órgano de verificación de comunicar al Estado a la mayor brevedad posible cualquier declaración errónea intencional o incumplimiento por parte del explotador de aviones de los que se tuviera sospecha (ISO 14064-3:2019 sección 5.4.3).

(F) La cobertura de responsabilidad.

(11) Registros (ISO-14065:2020 sección 9.11):

(i) El órgano de verificación debe llevar, por un mínimo de diez (10) años, registros del proceso de verificación, con inclusión de:

(A) El plan de vigilancia de emisiones y el informe de emisiones.

(B) El informe de verificación y los documentos internos conexos.

(C) Perdidos de declaración, todas las declaraciones erróneas y casos de no conformidad que surjan de la verificación y las conclusiones extraídas, así como las comunicaciones con la parte responsable acerca de todas las declaraciones erróneas (ISO 14064-3:2019, Sección 5.4.4)

(D) La identificación de los miembros del equipo de verificación y los criterios para la selección del equipo de verificación.

(E) Nota de estudio con datos e información examinados por el equipo de verificación para permitir que una parte independiente evalúe la calidad de las actividades de verificación y la conformidad con los requisitos de verificación.

(12) Confidencialidad (ISO-14065:2020 sección 10.4):

(i) El órgano de verificación se asegurará de contar con el consentimiento expreso del explotador de aviones antes de la presentación del informe de emisiones verificado, y el informe de verificación al Estado. El mecanismo para autorizar este consentimiento se especificará en el contrato entre el órgano de verificación y el explotador de aviones.

(b) Verificación del Informe de Emisiones:

(1) Tipo de compromiso (ISO 14064-3:2019 sección 5.1.2)

(i) El tipo de compromiso será "verificación".

(2) Nivel de aseguramiento (ISO-14064-3:2019 sección 5.1.3):

(i) Se debe requerir un nivel razonable de aseguramiento para todas las verificaciones en el marco de la presente RAV.

(3) Objetivos (ISO-14064-3:2019 sección 5.1.4):

(i) Al efectuar la verificación de un informe de emisiones, el equipo de verificación llevará a cabo procedimientos suficientes para concluir si:

(A) La declaración de emisiones de GEI es sustancialmente justa y una representación exacta de las emisiones registradas durante el periodo del informe de emisiones y está respaldada por pruebas suficientes y apropiadas.

(B) El explotador aéreo ha vigilado, cuantificado e informado de sus emisiones durante el periodo del informe de emisiones de conformidad con las especificaciones establecidas en esta RAV y el plan de vigilancia de emisiones aprobado.

(C) El explotador aéreo ha aplicado correctamente el método de atribución de vuelo documentado en el plan de vigilancia de emisiones, para garantizar una correcta atribución de aviones arrendados y vuelos internacionales, operados por otros explotadores aéreos dentro de la misma estructura corporativa.

(4) Ámbito (ISO-14064-3:2019 sección 5.1.6):

(i) Al verificar un informe de emisiones, el ámbito de la verificación reflejará el periodo y la información que abarca el informe y el equipo de verificación confirmará que:

(A) Emisiones de CO₂ de los métodos de vigilancia de la utilización de los aviones calculados conforme al plan de vigilancia de emisiones.

(5) Materialidad (ISO 14064-3:2019 sección 5.1.7):

(i) Al efectuar la verificación de un informe de emisiones, el órgano de verificación aplicará los siguientes umbrales de importancia relativa:

(A) Del 2% para los explotadores aéreos que registren emisiones anuales en vuelos internacionales, que superen las 500.000Tm.

(B) Del 5% para los explotadores aéreos que registren emisiones anuales en vuelos internacionales, menores o iguales que 500.000Tm de CO₂.

(6) Datos e información sobre los GEI (ISO 14064-3:2019 sección 6.1.3)

(i) El equipo de verificación deberá confirmar que se han recabado los datos del informe de emisiones de conformidad con el plan de vigilancia de emisiones aprobado y los requisitos de vigilancia especificados en el Capítulo B, Sección 16.09, Párrafo (a), Párrafo (b), Subpárrafo (1), (2), (3), Numeral (i), (ii), (iii), (iv).

(ii) De conformidad con el plan de recopilación de evidencias del informe de emisiones, el equipo de verificación realizará pruebas sustantivas de datos consistentes en procedimientos analíticos y verificación de datos para evaluar la plausibilidad y la integridad de los datos. El equipo de verificación, como mínimo, evaluará la plausibilidad de las fluctuaciones y tendencias a lo largo del tiempo o entre elementos de datos comparables e identificará y evaluará los resultados atípicos inmediatos, datos inesperados, anomalías e insuficiencia de datos. El equipo de verificación comprobará si las emisiones notificadas son razonables en comparación con otros datos relacionados con el combustible del explotador de aviones.

(7) Circunstancias que hacen necesaria una visita del emplazamiento o las instalaciones (ISO 14064-3:2019, sección 6.1.4.2)

(i) Un miembro del equipo de verificación realizará una visita al emplazamiento si la evaluación de riesgos y el plan de recopilación de evidencias indican que dicha visita es necesaria para reducir el riesgo de verificación a un nivel aceptable. Sólo será posible renunciar a las visitas al emplazamiento, con la aprobación de la Autoridad Aeronáutica.

(8) Plan de validación o verificación (ISO 14064-3:2019 sección 6.1.5)

(i) El equipo de verificación preparará el plan de verificación sobre la base del análisis estratégico y la evaluación de riesgos. El plan de verificación incluirá una descripción de las actividades de verificación para cada variable que tenga un posible impacto en las emisiones notificadas. El equipo de verificación considerará la evaluación de riesgos y el requisito de emitir dictamen u opinión de verificación con un aseguramiento razonable al determinar el tamaño de la muestra.

(ii) El plan de verificación incluirá lo siguiente:

(A) Miembros, funciones, responsabilidades y calificaciones del equipo de verificación.

(B) Todo recurso externo necesario.

(9) Plan de recopilación de evidencias (ISO 14064-3:2019 sección 6.6.6)

(i) El plan de recopilación de evidencias del informe de emisiones incluirá lo siguiente:

(A) Cantidad y tipo de registros y pruebas que se han de examinar.

(B) Metodología utilizada para determinar una muestra representativa.

(C) Justificación de la metodología seleccionada.

(10) Generalidades (ISO 14064-3:2019 sección 6.3.2.1)

(i) Al verificar un informe de emisiones, el equipo de verificación elegirá entre dos tipos de opiniones de verificación: "verificación satisfactoria" o "verificación insatisfactoria". Si el informe contiene declaraciones erróneas o incumplimientos (no conformidad) que no sean sustanciales, la opinión será "verificación satisfactoria con observaciones", y se especificarán las declaraciones erróneas y los casos de no conformidad. Si el informe contiene declaraciones erróneas y/o casos de no conformidad sustanciales, o si el ámbito de la verificación es demasiado limitado o el equipo de verificación no considere que los datos sean suficientemente fiables, la opinión será "verificación insatisfactoria".

(11) Informe de Verificación (ISO-14064-3:2019 sección 4.96.3.3):

(i) El equipo de verificación presentará una copia del informe de verificación al explotador de aviones. Una vez recibida la autorización del explotador de aviones, el equipo de verificación remitirá una copia del informe de verificación junto con el informe de emisiones, a la Autoridad Aeronáutica con la información siguiente:

(A) El nombre del órgano de verificación y los miembros del equipo de verificación.

(B) Los plazos (incluidas las revisiones y fechas) y el ámbito de la verificación.

(C) Los resultados principales de la evaluación de imparcialidad y prevención de conflictos de intereses.

(D) Los criterios respecto de los cuales se verificó el informe de emisiones.

(E) La información y datos del explotador de aviones utilizados por el equipo de verificación para efectuar la verificación cruzada de los datos y realizar otras actividades de verificación.

(F) Los principales resultados del análisis estratégico y la evaluación de riesgos.

(G) La descripción de las actividades de verificación realizadas, lugar en que se llevó a cabo cada una de ellas (*in situ* o *ex situ*) y resultados de las comprobaciones realizadas en el sistema y los controles de información sobre emisiones de CO₂.

(H) La descripción de las pruebas y muestreos de datos efectuados, incluidos los registros o pruebas muestreados, el tamaño de la muestra y el (los) método(s) de muestreo utilizado(s).

(I) Los resultados de todas las pruebas y muestreos de datos, incluidas las verificaciones cruzadas, y en el caso del método de "Asignación de combustible con hora entre calzos", se utiliza una evaluación de la exactitud del promedio de índices de utilización de combustible específico del explotador de aviones por designador de tipo de aeronave de la OACI que se haya utilizado.

(J) Evaluación del promedio de índices de utilización de combustible específico del explotador aéreo, debe incluir: todos los vuelos correspondientes al año de notificación, designador por tipo de aeronave de la OACI utilizado correspondiente a los vuelos realizados durante el año de notificación; el resultado del promedio de índices de utilización de combustible el cual debe contener ocho (8) decimales. En caso de que el resultado no llegue a los ocho (8) decimales, se debe completar con ceros hasta cumplir con los decimales indicados con anterioridad.

(K) El cumplimiento del plan de vigilancia de emisiones.

(L) Todo incumplimiento del plan de vigilancia de emisiones.

(M) Los incumplimientos e inexactitudes identificados (incluida una descripción de la manera en que se han resuelto).

(N) Las conclusiones sobre la calidad y la importancia relativa de los datos.

(O) Las conclusiones sobre la verificación del informe de emisiones.

(P) Las justificaciones del dictamen de verificación emitido por el equipo de verificación.

(Q) Los resultados de la revisión independiente y nombre del revisor independiente.

(R) La opinión de verificación final.

(12) Hechos descubiertos después de la verificación/validación:

Cuando se señalen a la atención del órgano de verificación problemas que puedan tornar inválida o inexacta una opinión de verificación previamente emitida, este órgano notificará la situación al Estado.

(c) ORGANISMO DE ACREDITACIÓN:

El organismo de acreditación nacional realizará una evaluación *in situ* con el propósito de cumplir con los objetivos de supervisión la cual consistirá en una evaluación en las oficinas y una testificación.

(i) La evaluación en las oficinas, se centrará en los procedimientos documentados del organismo de verificación.

(ii) La evaluación de la testificación se pondrá atención en el desarrollo de las actividades del organismo de verificación.

APÉNDICE G

PROCESO DE APLICABILIDAD DE LOS REQUISITOS DE MONITOREO, VIGILANCIA Y NOTIFICACIÓN DE EMISIONES DE CO₂ PARA VUELOS INTERNACIONALES Y NACIONALES

(a) El proceso de la aplicabilidad de los requisitos de MRV a los vuelos internacionales o nacionales, se debe realizar mediante la aplicación del procedimiento sucesivo, siempre y cuando cumpla con los parámetros siguientes:

(1) La aeronave tenga un peso máximo certificado de despegue igual o superior a 5.700Kg.

(2) Que se trate de un vuelo internacional o nacional.

(3) Que el propósito del vuelo no sea para fines humanitarios o de extinción de incendios.

(4) Que sus emisiones de CO₂ por año sean mayores a 10.000Tm.

(b) La determinación de la aplicabilidad del monitoreo, vigilancia y notificación (MRV) de las emisiones anuales de CO₂ del explotador aéreo, a los vuelos internacionales o nacionales, se debe efectuar mediante el proceso siguiente:

(1) Ver ADT-K. Aplicabilidad de los requisitos de MRV a los vuelos internacionales o nacionales.

(c) La determinación del método admisible de vigilancia de la utilización de combustible, aplicable en el proceso 2025 - 2026 por el explorador aéreo, se efectuará mediante el proceso siguiente:

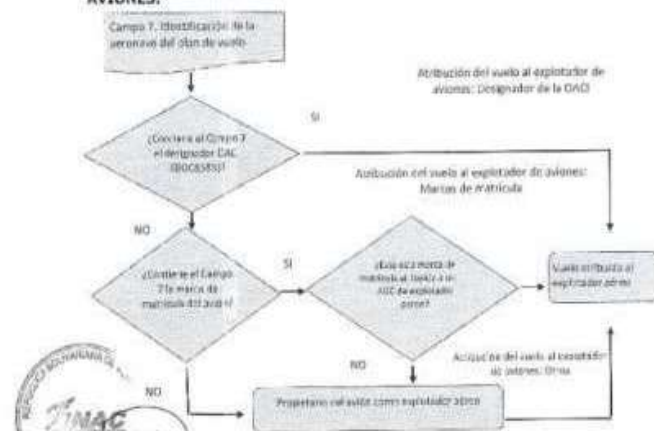
(1) Ver ADT-L. Determinación del método de vigilancia.

(d) La determinación del método admisible de vigilancia de la utilización de combustible, aplicable en el proceso 2027 - 2035 por el explorador aéreo, se efectuará mediante el proceso siguiente:

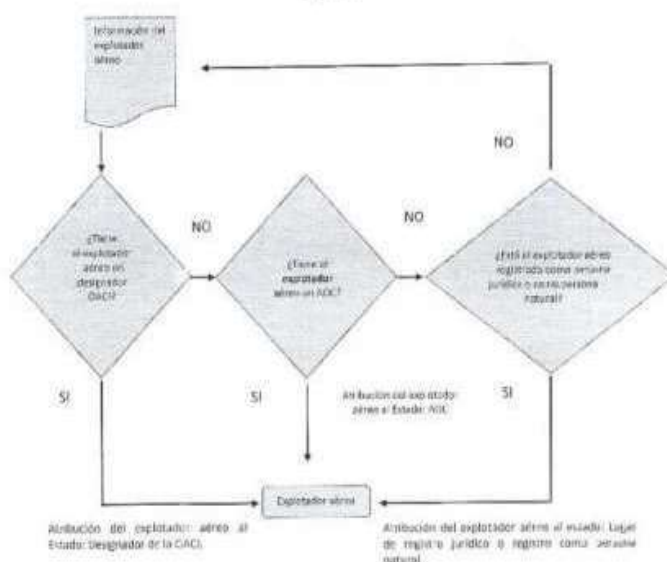
(1) Ver ADT-M. Determinación del método de vigilancia.

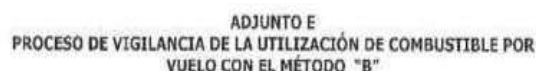
ADJUNTO A

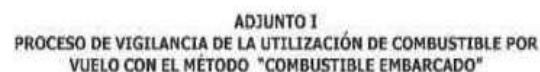
DEL PROCESO DE ATRIBUCIÓN DE UN VUELO A UN EXPLOTADOR AÉREO. A.1.1. PROCESO DE ATRIBUCIÓN DE UN VUELO A UN EXPLOTADOR DE AVIONES:



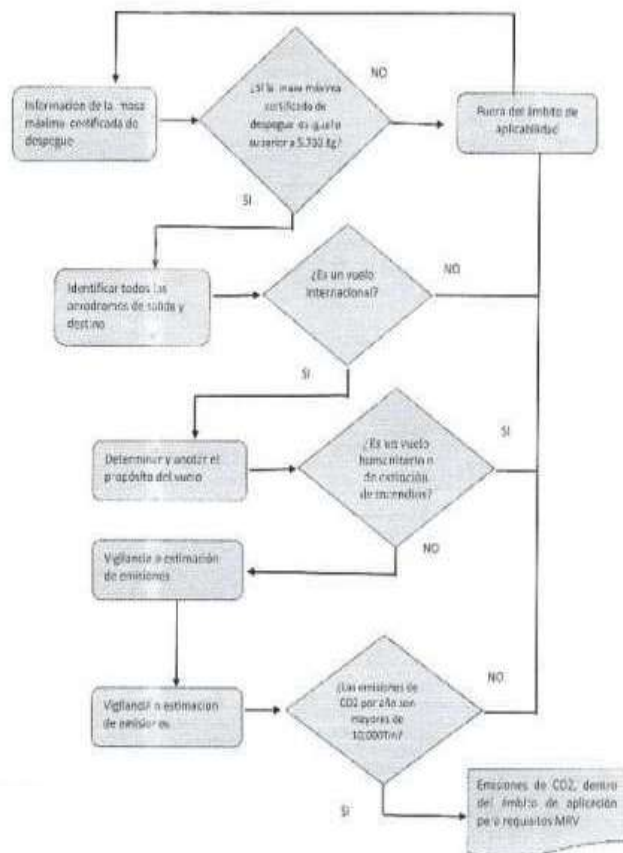
ADJUNTO B EL PROCESO DE ATRIBUCIÓN DE UN EXPLOTADOR AÉREO A UN ESTADO



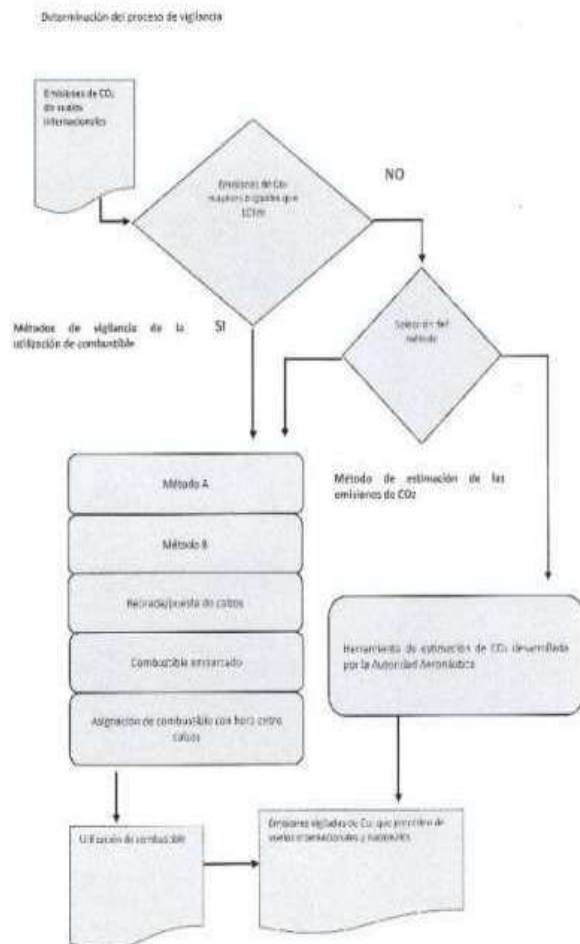




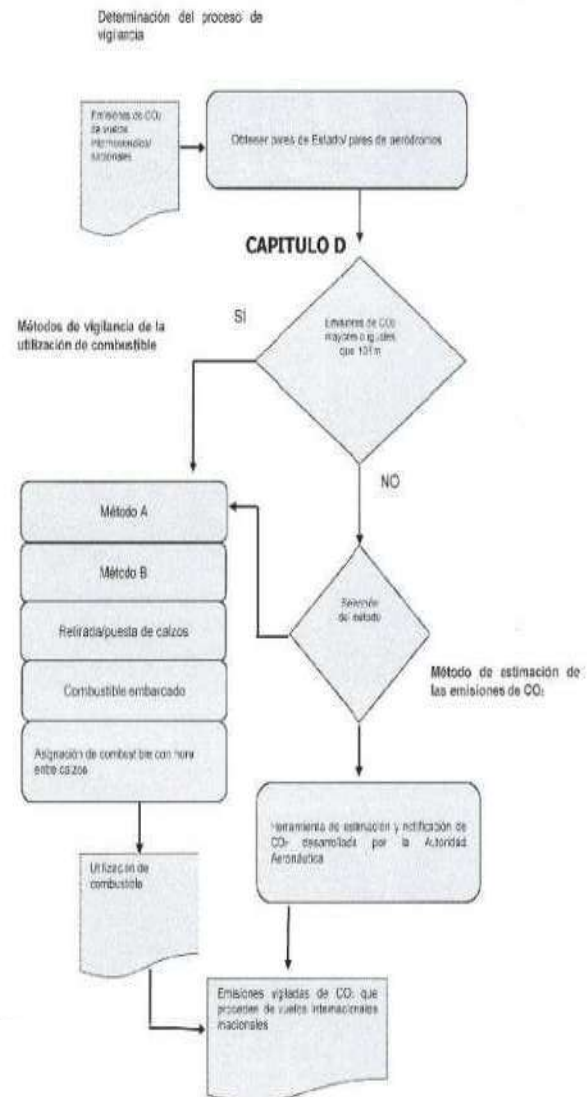
ADJUNTO K
PROCESO DE LA APLICABILIDAD DE LOS REQUISITOS DE
MONITOREO, VIGILANCIA Y NOTIFICACIÓN A LOS VUELOS
INTERNACIONALES Y NACIONALES



ADJUNTO L
PROCESO APLICABLE EN EL PERIODO 2025-2026 EN LA
DETERMINACIÓN DEL MÉTODO DE VIGILANCIA.



ADJUNTO M
PROCESO APLICABLE EN EL PERIODO 2027-2035 EN LA
DETERMINACIÓN DEL MÉTODO DE VIGILANCIA.



CAPÍTULO D
DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES
DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA: El plan de vigilancia y el informe de emisiones aplicará a partir del año siguiente a la publicación de esta Regulación Aeronáutica Venezolana.

SEGUNDA: Los períodos de cumplimiento y plazos establecidos en el Apéndice B de esta Regulación, relativo al monitoreo, vigilancia y notificación de emisiones procedentes de vuelos internacionales y nacionales, serán ejecutados, según los requerimientos y plazos establecidos, por quien corresponda y según proceda.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA: Todo lo no previsto en esta Regulación Aeronáutica Venezolana será resuelto por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico vigente.

SEGUNDA: Esta Providencia Administrativa entrará en vigencia a partir de la fecha de publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

LEONARDO ALBERTO BRICEÑO DUDAMEL
Presidente (E) del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)
Decreto N° 4.851 de fecha 28/08/2023
Publicado en Gaceta Oficial N° 42.701 del 28/08/2023