



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

“AÑO DE LA INNOVACIÓN Y LA COMPETITIVIDAD”

RESOLUCION 008/2019

QUE APRUEBA LA MODIFICACION DEL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 21) PROCEDIMIENTOS PARA LA ACEPTACIÓN DE PRODUCTOS Y PARTES, PARA INCLUIRLE LA PROTECCIÓN AL MEDIOAMBIENTE.

CONSIDERANDO PRIMERO: Que el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), es el ente público, especializado y técnico, con personalidad jurídica, patrimonio propio y poder de reglamentación, instituido mediante la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, del 22 de diciembre de 2006, modificada por la Ley núm. 67-13, del 24 de Abril de 2013, a cargo de la supervisión y control de la aviación civil en todo el territorio y espacio aéreo dominicano, provisto del Registro Nacional de Contribuyente núm. 4-30-04485-7, con su domicilio principal y asiento social en la avenida México esquina 30 de Marzo, Santo Domingo de Guzmán, D. N. <http://www.idac.gov.do>; debidamente representado por su titular, Director General, **Dr. Marcelino Alejandro Herrera Rodriguez.**

CONSIDERANDO SEGUNDO: Que la citada ley dispone que le corresponde al IDAC el elaborar, dictar, publicar y enmendar los reglamentos de su competencia de conformidad con dicha ley y las normas y métodos recomendados en los Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional o “Convenio de Chicago”.

CONSIDERANDO TERCERO: Que el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en cumplimiento de disposiciones contenidas en el referido Convenio de Chicago, ha elaborado y publicado las normas y métodos recomendados internacionalmente en materia de protección al medioambiente en el ámbito de la aviación civil a través del Anexo 16 – Protección del Medioambiente, en 3 volúmenes.

CONSIDERANDO CUARTO: Que en junio de 2018 dicho Consejo aprobó la primera edición del Volumen IV al referido Anexo, bajo la denominación de “Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional”, o CORSIA por sus siglas en ingles.

CONSIDERANDO QUINTO: Que de igual manera la referida ley dispone que el director general tiene la facultad y el deber de fomentar la seguridad de vuelo de las aeronaves civiles, periódicamente o según sea necesario, mediante la prescripción de reglamentos y reglas razonables, implementando como mínimo las normas de los Anexos al Convenio de Chicago, a fin de proveer adecuadamente la seguridad operacional en la aviación civil.

CONSIDERANDO SEXTO: Que se hace necesario aprobar y modificar, tanto el RAD 21, como los demás Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos (RADs), tantas veces como sea apropiado y necesario para adecuarlos a las nuevas realidades institucionales y necesidades



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

de la aviación civil nacional e internacional con el objeto de proveerla de la adecuada supervisión y vigilancia de la seguridad operacional con que ésta debe operar bajo las normas, métodos y procedimientos que demandan los nuevos tiempos.

Vista: La Constitución de la República, del 26 de enero de 2010.

Visto: El Anexo 16-Protección del medioambiente, volúmenes I, II, III y IV, al Convenio de Aviación Civil Internacional.

Vista: La Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, del 22 de diciembre de 2006, publicada en la Gaceta Oficial Núm. 10399, el 28 de diciembre de 2006, modificada por la Ley núm. 67-13, del 24 de abril de 2013.

Visto: El expediente remitido desde la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves, relacionado con la Propuesta de Desarrollo o Enmienda (PDE) núm. 06 al Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 21) Procedimientos para la Aceptación de Productos y Partes, y el cumplimiento del procedimiento establecido por el RAD 22 para la Emisión y Enmienda de los Reglamentos, Manuales y otros Documentos Técnicos.

Vistos: El Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 110) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y el Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (PEGSO).

Vistas: Las Resoluciones números 001-2007, 020-2007, 018-2008, 064-2008, 012-2009, 007-2014, del 25 de enero de 2007, del 18 de abril de 2007, del 01 de julio de 2008, del 22 de diciembre de 2008, 20 de enero de 2009 y del 17 de septiembre de 2014, respectivamente, que aprueban el RAD 21 y sus sucesivas enmiendas.

Vistas: las Resoluciones 005-2013 y 007-2013, del 07 de agosto y 15 de octubre de 2013, respectivamente, que actualizan el RAD-22 sobre Emisión y Enmienda de los Reglamentos, Manuales y otros Documentos Técnicos.

POR TALES MOTIVOS, el director general del IDAC, en el ejercicio de las facultades y atribuciones legales otorgadas por la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana.

RESUELVE:

PRIMERO: MODIFICAR, como al efecto MODIFICA el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 21) Procedimientos para la Aceptación de Productos y Partes, Subsección "B" y para incluirle la Protección al Medio Ambiente y las Secciones "P", "Q", "R", "S", "T", "U", "V", "W", "X" y "Y", según se indica a continuación, para que en lo adelante exprese de la manera siguiente:

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

“Sección “B” Aceptación del Certificado de Tipo (TC).

21.13. Elegibilidad.

a) El IDAC acepta como buenos y válidos los certificados de tipo emitidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), por la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) o por la Aviación Civil de Transporte de Canadá (TCCA), para cumplimiento con lo prescrito en la subsección 21.15; igualmente, acepta como buenas y válidas las excepciones, limitaciones, restricciones, certificaciones de ruido, certificaciones de emisiones de los motores y certificaciones de emisión de CO₂ de las aeronaves al certificado de tipo que estas autoridades antes citadas hayan prescrito.

b) El IDAC acepta como buenas y válidas las excepciones, limitaciones, restricciones, certificaciones de ruido, certificaciones de emisiones de los motores y certificaciones de emisión de CO₂ de las aeronaves al certificado de tipo que las autoridades citadas en el párrafo (a) de esta subsección hayan prescrito.

Sección “P” Ruido de aeronaves.

21.551 Aplicabilidad.

- a) A los fines de dar cumplimiento con los requerimientos para la certificación de ruido de las aeronaves, el IDAC aplicará lo prescrito en la subsección 21.13 de este reglamento.
- b) No obstante, lo expresado en el párrafo anterior, cuando los intereses del Estado así lo indiquen, el IDAC puede aceptar otros niveles de emisiones de ruido de las aeronaves, que garanticen niveles aceptables, mediante un acuerdo de conjunto con las autoridades de diseño del motor de aviación afectado.

Sección “Q” Emisiones de gases de los motores de las aeronaves.

21.601 Aplicabilidad.

- a) A los fines de dar cumplimiento con los requerimientos para la certificación de emisiones de gases de los motores de las aeronaves, el IDAC aplicará lo prescrito en la subsección 21.13 de este reglamento.
- b) No obstante, lo expresado en el párrafo anterior, cuando los intereses del Estado así lo indiquen, el IDAC puede aceptar otros niveles de emisiones de gases de las aeronaves, que garanticen niveles aceptables, mediante un acuerdo de conjunto con las autoridades de diseño del motor de aviación afectado.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

Sección “R” Emisión de CO₂ de los aviones.

21.651 Aplicabilidad.

- a) A los fines de dar cumplimiento con los requerimientos para la certificación de emisión de CO₂ de los aviones, el IDAC aplicará lo prescrito en la subsección 21.13 de este reglamento.
- b) No obstante, lo expresado en el párrafo anterior, cuando los intereses del Estado así lo indiquen, el IDAC puede aceptar otros niveles de emisión de CO₂ de los aviones, que garanticen niveles aceptables, mediante un acuerdo de conjunto con las autoridades de diseño del motor de aviación afectado.

Sección “S” Plan de Compensación y Reducción de Carbono – Operaciones internacionales.

21.701 Aplicabilidad.

Este RAD prescribe las normas de protección al medioambiente en aviación sobre el plan de compensación y reducción de carbono que regulan:

- a) Las operaciones internacionales regulares y no regulares de todo titular de certificado de operador aéreo bajo RAD 119.
- b) Toda persona empleada por el titular de certificado para ejecutar actividades de mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificación de aeronaves.
- c) Toda persona a bordo de una aeronave cuya operación es conforme a la descrita en el párrafo (a) de esta subsección.
- d) Toda persona que es solicitante de un certificado de operador aéreo bajo el RAD 119 durante la conducción de pruebas demostrativas.
- e) Toda persona que se involucre en cualquier operación como la descrita en el párrafo (a) de esta subsección.

21.703 Definiciones, términos y abreviaturas.

Para los fines de este Reglamento, se entenderá por:

DEFINICIONES Y TÉRMINOS.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

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

Combustible aeronáutico alternativo. Combustible aeronáutico de sustitución directa no producido a base de hidrocarburos.

Combustible aeronáutico convencional. Combustible aeronáutico de sustitución directa a base de hidrocarburos.

Combustible aeronáutico sostenible. Combustible aeronáutico alternativo que cumple los criterios de sostenibilidad del CORSIA en virtud del presente volumen.

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

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

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

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

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

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

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

Nuevo operador. Se entiende por nuevo operador el operador de aviones que inicia actividades en un rubro de la aviación que, en la fecha de entrada en vigor de este Volumen o después de esa fecha, está dentro del alcance del presente Volumen y cuya actividad no es ni total ni parcialmente la continuación de una actividad de aviación antes desarrollada por otro operador de aviones.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

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

Órgano nacional de acreditación. Organismo autorizado 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.

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

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

Tiempo de vuelo – aviones. Tiempo total transcurrido desde que el avión comienza a moverse con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo.

Nota. — Tiempo de vuelo, tal como aquí se define, es sinónimo de tiempo “entre calzos” de uso general, que se cuenta a partir del momento en que el avión comienza a moverse con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo.

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

Vía de producción. Combinación específica de materia prima y proceso de conversión que se utiliza para producir combustibles de aviación alternativos. Período de notificación. Período que comienza el 1 de enero y finaliza el 31 de diciembre de un año dado para el que notifica la información solicitada un operador de aviones o un Estado.

Vuelo interior. Se define como la operación de una aeronave desde el despegue en un aeródromo de un Estado contratante o sus territorios hasta el aterrizaje en un aeródromo del mismo Estado contratante o sus territorios.

Vuelo internacional. A los fines del presente RAD, se define vuelo internacional como la operación de una aeronave desde el despegue en un aeródromo de un Estado contratante o sus territorios hasta el aterrizaje en un aeródromo de otro Estado contratante o sus territorios.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

Abreviaturas

ACARS	Sistema de direccionamiento e informe para comunicaciones de aeronaves
CERT	Herramienta de estimación y notificación de CO ₂
CO₂	Dióxido de carbono
CO₂e	Dióxido de carbono equivalente
CORSIA	Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional
GEI	Gases de efecto invernadero
IAF	Foro Internacional de Acreditación
IEC	Comisión Electrotécnica Internacional
ISO	Organización Internacional de Normalización
MRV	Vigilancia, notificación y verificación
MJ	Megajulio
RTK	Tonelada-kilómetro de pago

21.705 - 21.709 Reservado.

Sección “T” Fases de implementación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono de la Aviación Internacional, o CORSIA por sus siglas en ingles.

21.711 Aplicabilidad.

Esta Sección prescribe los requisitos aplicables a operadores envueltos en operaciones internacionales que deben cumplir con las fases de implementación del plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional en operaciones regidas por este RAD. Estos requisitos son en adición a los requisitos contemplados en el RAD 121 y 135. No obstante, este RAD no requiere la duplicación de ningún equipo requerido por el mismo.

21.713 Descripción de las fases de implementación.

a) Las fases de implementación del plan de compensación y reducción de carbono de la aviación internacional se aplicarán de la siguiente manera:

1) Fase piloto, se aplicará desde el 2021 al 2023;



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

- 2) La primera fase se aplicará de 2024 a 2026;
 - 3) La segunda fase se aplicará desde 2027 al 2035.
- b) La base de cálculo para determinar los requisitos de compensación de toda persona descrita en la subsección 21.701 de este reglamento, se seleccionará entre las opciones indicadas en la Sección “U” de este reglamento.

21.715 - 21.729 Reservado.

Sección “U” Requisitos de compensación y reducción de emisiones.

21.731 Admisibilidad de métodos de vigilancia de emisiones.

- a) Todo titular de certificado deberá vigilar y registrar el consumo de combustible de sus vuelos internacionales, de una manera aceptable al Director General. El titular de certificado deberá mantener en ejecución el plan de vigilancia de emisiones que le ha sido aprobado con el mismo método de vigilancia admisible durante todo el período de cumplimiento establecido en la subsección 21.733 (f).

21.733 Requisitos de reporte de emisiones de CO₂

- a) A menos que sea necesaria otra revisión para ser mostrada nuevamente, el titular de certificado deberá presentar al Director General un plan de vigilancia de las emisiones de CO₂ procedentes de las operaciones atribuidas a su certificado de operador aéreo conforme lo prescrito en este reglamento.
- b) El titular de certificado deberá conducir la vigilancia de sus emisiones de CO₂ de conformidad con lo aprobado en su plan de vigilancia, iniciando en 2019.
- c) El titular de certificado preparará un informe de emisiones de CO₂ acompañado por un informe de verificación preparado por un organismo de verificación autorizado por el IDAC.
- d) Un titular de certificado que opera bajo los RAD 121 o 135, no debe conducir ninguna operación a menos que presente el informe resultante de la vigilancia de las emisiones de CO₂ de las operaciones que están atribuidos a él, con una copia conexas del informe del órgano de verificación aceptable al Director General en consonancia con los plazos definidos en el párrafo (f) de esta subsección.
- e) El titular de certificado preparará una compilación de los datos de emisiones de CO₂ correspondientes al 2019, el cual deberá ser verificado por un órgano de verificación

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

aceptable al Director General. Esta compilación deberá completarse en la manera y plazo prescrito en el párrafo (f) de esta subsección.

f) Todo titular de certificado de operador aéreo deberá cumplir con la siguiente documentación y plazos prescritos:

1) Presentación de Plan de vigilancia de emisiones a no más tardar del 28 de febrero de 2019;

2) Vigilancia de emisiones 2019, del 1 de enero de 2019 al 31 de diciembre de 2019.

3) Compilación de datos de emisiones de CO₂ del 2019, del 1 de enero al 31 de mayo de 2020.

4) Presentación del Informe de emisiones verificado y el Informe de verificación correspondiente 2019, a no más tardar del 31 de mayo de 2020.

Nota: En los años posteriores la vigilancia, compilación y presentación de informe seguirán en las mismas fechas solo cambiando el año;

5) Sin perjuicio de lo estipulado en el párrafo (e) de esta subsección, los plazos expresados podrán ser ajustados según lo considere el Director General.

21.735 Compensación de emisiones de CO₂

A menos que el Director General establezca otra fecha, todo titular de certificado deberá implementar un programa que le permita establecer la cantidad de emisiones de CO₂ que deberá compensar anualmente como resultado de las operaciones internacionales atribuidas a sus aeronaves, el cual se calculará a partir de 2021, de la manera siguiente:

a) Compensación de un operador de aeronaves = $[\% \text{ sectorial} \times (\text{emisiones de un operador de aeronaves incluidas en el CORSIA en un año dado} \times \text{factor de crecimiento del sector en ese año})] + [\% \text{ individual} \times (\text{emisiones de un operador de aeronaves incluidas en el CORSIA en un año dado} \times \text{factor de crecimiento de ese operador en ese año})]$;

b) Factor de crecimiento del sector = $(\text{emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año} - \text{promedio de las emisiones totales incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020}) / \text{emisiones totales del operador incluidas en el CORSIA en ese año}$;

c) Factor de crecimiento del operador de aeronaves = $(\text{las emisiones totales del operador de aeronaves incluidas en el CORSIA en ese año} - \text{el promedio de las emisiones del})$

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

operador de aeronaves incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020) / las emisiones totales del operador de aeronaves incluidas en el CORSIA en ese año;

- d) El porcentaje (%) sectorial = $(100\% - \% \text{ individual})$ y;
- e) El porcentaje (%) sectorial y el % individual se aplicará como se indica a continuación:
 - 1) De 2021 a 2023, 100% sectorial y 0% individual, aunque en este periodo el titular de certificado podrá elegir si esta aplicara a:
 - i) Las emisiones del titular de certificado incluidas en CORSIA en un año dado, como se indica en los párrafos I, II, III de esta misma subsección, o a
 - ii) Las emisiones del titular de certificado incluidas en el CORSIA en 2020;
 - 2) Del 2024 al 2026, 100% sectorial y 0% individual;
 - 3) Del 2027 al 2029, 100% sectorial y 0% individual;
 - 4) Del 2030 al 2032, al menos 20% individual, y 80% sectorial;
 - 5) Del 2033 al 2035, al menos 70% individual y 20% sectorial;
- f) Sin perjuicio de las disposiciones precedentes, los porcentajes individuales establecidos del 2030 en adelante, podrán estar sujetos a ajustes, que serán realizados de conformidad con las evaluaciones realizadas cada 3 años.

21.737 Cobertura del plan de compensación y reducción de emisiones.

La cobertura del CORSIA se aplicará a todos los operadores de aeronaves en las mismas rutas entre Estados de la forma siguiente:

- a) El titular de certificado deberá contabilizar para fines de compensación todos los vuelos internacionales que realice en las rutas entre los Estados incluidos en el CORSIA de conformidad con lo establecido en la subsección 21.713.
- b) El titular de certificado implementará procedimientos aceptables al Director General que permitan determinar todos los vuelos internacionales en rutas entre un Estado incluido en el CORSIA y otro no incluido en CORSIA asegurando que éstos no sean contabilizados para fines de compensación, pero sí informado al IDAC de manera simplificada.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

- c) El titular de certificado implementará procedimientos aceptables al Director General que permitan establecer todos sus vuelos internacionales en rutas entre Estados no incluidos en el CORSIA asegurando que éstos no sean contabilizados para fines de compensación, pero sí informado al IDAC de manera simplificada.

21.739 -21.749 Reservado.

Sección “V” Administración del Plan de Compensación.

21.751 Atribución de vuelos internacionales a un operador de aviones.

La atribución de un vuelo internacional específico a un operador de aviones se determinará según se indica a continuación:

- a) **Designador de la OACI:** Cuando el punto 7 (identificación de la aeronave) del plan de vuelo contenga el designador de la OACI, se atribuirá ese vuelo al operador de aviones al que se ha asignado dicho designador;
- b) **Marcas de matrícula:** Cuando el punto 7 (identificación de la aeronave) del plan de vuelo contenga la marca de nacionalidad o marca común y la marca de matrícula de un avión que está enumerado explícitamente en el AOC (o su equivalente) expedido por el IDAC, se atribuirá ese vuelo al operador de aviones que es titular del AOC (o su equivalente);
- c) **Código del plan de vigilancia de emisiones:** Cuando el punto 7 (identificación de la aeronave) del plan de vuelo contenga un código incluido en el plan de vigilancia de emisiones aprobado por el IDAC para el operador de aviones, de conformidad con la subsección 21.783 de este RAD, se atribuirá ese vuelo al operador de aviones identificado en el plan de vigilancia de emisiones; y

Nota. — Un “código” es cualquier grupo de letras, cifras o una combinación de ambas que el operador de aviones haya utilizado en el punto 7 del plan de vuelo y que no contenga un designador de la OACI ni una marca de nacionalidad o marca común ni marca de matrícula incluida en un AOC.

- d) **Otros:** Cuando el operador de aviones de un vuelo no esté identificado como está descrito en los párrafos (a), (b) o (c) de esta subsección, se atribuirá ese vuelo al propietario del avión, a quien entonces se considerará el operador del avión.

21.753 Atribución de un operador de aviones a un Estado.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

El titular de certificado que realiza operaciones internacionales de la manera como está prescrito en la subsección 21.751(a) y (b), establecerá procedimientos para documentar y notificar cumplimiento con los requerimientos prescritos en la subsección 21.783 de una forma y manera aceptable al Director General conforme a lo que se indica a continuación:

- a) **Designador de la OACI:** Cuando un operador de aviones cuente con un designador de la OACI.
- b) **Certificado de operador aéreo:** Cuando un operador de aviones no cuente con un designador de la OACI, pero posee un Certificado de operador aéreo (o su equivalente) válido.
- c) **Lugar de Registro Jurídico:** Cuando un operador de aviones no cuente con un designador de la OACI ni un Certificado de operador aéreo, el Estado en el que se encuentra registrado el operador de aviones como persona jurídica será el Estado ante el cual el operador de aviones cumplirá sus requisitos en virtud del presente RAD. Cuando el operador de aviones sea una persona física, el Estado de residencia y de registro de esa persona será el Estado ante el cual el operador de aviones cumplirá sus requisitos.

21.755 Períodos de cumplimiento y plazos.

- a) El titular de certificado deberá dar cumplimiento a los plazos establecidos en la subsección 21.733 (f).
- b) **Reservado.**

21.757 Mantenimiento de registros.

Todo titular de certificado llevará los registros pertinentes a la vigilancia de emisiones de CO₂, de los informes de verificación, y otros documentos de soporte relacionados a la compensación e información simplificada por un período de 10 años.

21.759 Procedimientos equivalentes.

El uso de procedimientos equivalentes en lugar de los procedimientos especificados en el presente RAD, será evaluado para aprobación utilizando medios de validación aceptables al Director General.

21.761-21.769 Reservado.

Sección “W” Exenciones.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

21.771 Niveles de emisiones participantes.

Sin perjuicio de las disposiciones contenidas en este RAD, en el marco de CORSIA los requisitos de compensación no se aplicaran a niveles bajos de actividad de aviación civil a fin de evitar costos administrativos excesivos: operadores de aeronaves cuya actividad de aviación internacional genere anualmente menos de 10,000 toneladas métricas de emisiones de CO₂ atribuibles a la aviación internacional; aeronaves con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a los 5 700 kg; u operaciones humanitarias, sanitarias y de extinción de incendios.

21.773 Participación de los operadores aéreos nuevos en el CORSIA.

Los requerimientos de compensación de este RAD no serán aplicables a un nuevo operador de aviones durante tres años a partir del año en que sean aplicables los requisitos contemplados en los subpárrafos (1) y (2) de la subsección 21.781 (a), o hasta que sus emisiones anuales de CO₂ excedan del 0,1% de las emisiones totales de CO₂ de 2020 procedentes de vuelos internacionales, lo que suceda antes.

21.775-21.779 Reservado

Sección “X” Requerimientos de Monitoreo, Reporte y Verificación.

21.781 Aplicabilidad de los requisitos MRV.

a) Los requerimientos expresados en este RAD:

- 1) serán aplicables a todo titular de certificado que produzcan emisiones anuales de CO₂ superiores a 10,000 toneladas métricas resultantes de las operaciones de aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 5,700 kg que efectúen vuelos internacionales, a partir del 1 de enero de 2019, con excepción de los vuelos humanitarios, médicos y de extinción de incendios.
- 2) no serán aplicables a vuelos internacionales, anteriores o posteriores a vuelos humanitarios, médicos o 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. El titular de certificado proporcionará pruebas justificantes de tales actividades al órgano de verificación o, a solicitud del IDAC.
- 3) serán aplicables a un nuevo operador de aviones a partir del año posterior al año en que ese operador cumpla los requerimientos de los párrafos (1) y (2) de esta subsección.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

21.783 Contenido del plan de vigilancia de emisiones del titular de certificado.

- a) Los operadores de aviones presentarán un plan de vigilancia de emisiones aceptable al Director General para su aprobación por ese Estado en consonancia con los plazos definidos en subsección 21.733(f).
- b) El plan de vigilancia de emisiones contendrá la información definida a continuación:
 - 1) Nombre y dirección del operador con responsabilidad legal.
 - 2) Información para la atribución del operador.
 - i) Designador de la OACI
 - ii) Número de AOC
 - iii) Lugar de registro Jurídico
 - iv) Detalles de la estructura de propiedad con respecto a otro operador que realice operaciones internacionales.
 - v) Si el operador tiene una relación matriz-filial desea ser considerado operador único a los fines del presente RAD.
 - vi) Información de contacto del gerente responsable del plan de vigilancia de emisiones.
 - vii) Descripción de las actividades del operador de aviones.
 - 3) Datos sobre la flota y operaciones.
 - i) Lista de tipos de aviones con una masa máxima certificada de despegue de 5,700 kg o superior y combustible empleados en los aviones.
 - ii) Cantidad de aviones por tipo, incluidos los aviones propiedad del operador y los arrendados.
 - iii) Marcas de Matricula.
 - iv) Código de plan de vigilancia de emisiones.
 - v) Procedimientos sobre el modo en que se efectuara el seguimiento de cambios

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

en la flota de aviones y el combustible empleado y se incorporara posteriormente en el plan de vigilancia de emisiones.

- vi) Procedimientos sobre el modo en que se efectuara el seguimiento de vuelos específicos de un avión para asegurar la integridad de la vigilancia.
 - vii) Procedimientos para determinar los vuelos de aviones en operaciones internacionales.
 - viii) Lista de los Estados en que el operador realiza operaciones de vuelos internacionales.
 - ix) Procedimientos para identificar vuelos internos y/o humanitarios, vuelos internacionales para fines médicos o de extinción de incendios.
- 4) Métodos y medios para calcular las emisiones procedentes de vuelos internacionales:
- i) Métodos para establecer el promedio de emisiones durante el periodo 2019-2020.
- A) Una estimación de las emisiones de CO₂ procedentes de todos los vuelos internacionales aceptables al Director General, correspondientes al 2019, con información justificante sobre la forma en que se calculó esta estimación.
- B) El tipo de método de entrada utilizado en la Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT) del CORSIA de la OACI.
- C) En el caso que el operador opte por utilizar uno de los métodos de vigilancia del consumo de combustible, deberá proporcionar la siguiente información sobre el método del consumo de combustible que utilizara:
- a. Método A
 - b. Método B
 - c. Retirada/puesta de calzos
 - d. Combustible embarcado
 - e. Asignación de combustible con hora entre calzos
- D) Si se han de utilizar diferentes métodos de vigilancia del consumo de combustible para diferentes tipos de avión, el operador deberá especificar el método que aplica a cada tipo de avión.
- E) Información sobre los procedimientos para determinar y registrar los valores (normalizados o reales) de densidad de combustible utilizados para fines operativos y

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

de seguridad operacional y una referencia a la documentación pertinente del operador de aviones.

- F) Los sistemas y procedimientos para vigilar el consumo de combustible tanto en los aviones propiedad del operador como en aquellos arrendados.

21.785 Verificación de las emisiones de CO₂.

Todo titular de certificado de operador aéreo contratará a un órgano de verificación para la verificación de su informe anual de emisiones. Un órgano de verificación realizará la verificación de conformidad con la norma ISO 14064-3:20061 y los requisitos pertinentes aceptables al Director General.

21.787 Corrección de errores de los informes de emisiones.

Cuando el titular de certificado o el órgano de verificación detectan un error en el informe de las emisiones de CO₂ que han sido presentados al Director General en consonancia con los plazos definidos en la subsección 21.733(f), deberán informarlo al IDAC a fin actualizar la notificación a OACI y salvar el error.

21.789-21.799 Reservado.

Sección “Y” Unidades de Emisión.

21.801 Aplicabilidad de las unidades de emisión.

Todo titular de certificado de operador aéreo deberá cumplir sus requisitos de compensación de conformidad con la Sección “U” de este RAD, calculados por el IDAC, cancelando unidades de emisión admisibles en el CORSIA en una cantidad equivalente a la suma de sus requisitos finales de compensación para un período de cumplimiento dado.

21.803 Cancelación de las unidades de emisión.

Todo titular de certificado de operador aéreo cumplirá sus compromisos de compensación de las emisiones admisibles en el CORSIA efectuada de conformidad con la subsección 21.801 de este RAD para cumplir sus requisitos finales de compensación para un período de cumplimiento dado.

21.805 Notificación de la cancelación de unidades de emisión.

Todo titular de certificado presentará al IDAC, para su aprobación, una copia del informe de cancelación de unidades de emisión verificado, admisible en el CORSIA, efectuado de

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

conformidad con la subsección 21.803 para cumplir sus requisitos finales de compensación para un período de cumplimiento dado, y una copia conexas del informe del órgano verificación.

21.807 Verificación del informe de las unidades de cancelación.

- a) Todo titular de certificado contratará un órgano de verificación para la verificación de su informe de cancelación de unidades de emisión.

Nota. — El operador de aviones puede optar por usar el mismo órgano de verificación contratado para la verificación de su informe de emisiones, aunque no está obligado a hacerlo.

- b) El órgano de verificación efectuará la verificación de conformidad con la norma ISO 14064-3:20064 y los requisitos pertinentes aceptables al Director General.
- c) Si el órgano de verificación lo requiere, el operador de aviones dará acceso a la información pertinente sobre la cancelación de unidades de emisión.
- d) Tras la verificación del informe de cancelación de unidades de emisión por el órgano de verificación, el operador de aviones y el órgano de verificación deberán presentar al IDAC, de manera independiente, una copia del informe de cancelación de unidades de emisión y el informe de verificación correspondiente conforme a los plazos prescritos en la subsección 21.733 (f).

21.809 Órgano de verificación y órgano nacional de acreditación.

- a) El titular de certificado deberá utilizar los servicios de órganos de verificación que deberán estar acreditados bajo la ISO 14065:20135 y los requisitos pertinentes por un órgano nacional de acreditación, a fin de ser admisibles para verificación del informe de cancelación de unidades de emisión de un operador de aviones.
- b) Los órganos nacionales de acreditación deberán trabajar de conformidad con la norma ISO/IEC 17011:20046.”

SEGUNDO: ORDENAR, como al efecto ORDENA a la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves, realizar las inserciones de las enmiendas dispuestas en el Ordinal Primero de la presente resolución en el Reglamento Aeronáutico Dominicano ((RAD 21) Procedimientos para la Aceptación de Productos y Partes, así como para que en lo adelante también sea denominado como “Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD





Instituto Dominicano de Aviación Civil.

21) Procedimientos para la Aceptación de Productos y Partes y Protección al Medio Ambiente”.

TERCERO: DISPONER, como al efecto DISPONE que la presente Resolución sea de efectivo cumplimiento una vez la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves realice las inserciones dispuestas mediante la presente resolución en el (RAD 21) Procedimientos para la Aceptación de Productos y Partes, y realice la publicación en la página web del IDAC y sea enviada al Proceso SIG-001 “Control de Documentos” del SIAGA.

CUARTO: INSTRUIR, como al efecto INSTRUYE a la Dirección Legal para que proceda a comunicar la presente Resolución a las Direcciones de Área correspondientes.

DADA, FIRMADA Y SELLADA, en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veintiocho (28) días del mes de mayo del año dos mil diecinueve (2019).

Dr. Marcelino A. Herrera Rodríguez.
Director General



MAHR/JV/js/pr.