

CORRECCIÓN DE ERRORES

Corrección de errores de la Decisión 2009/339/CE de la Comisión, de 16 de abril de 2009, por la que se modifica la Decisión 2007/589/CE en relación con la inclusión de directrices para el seguimiento y la notificación de emisiones y datos sobre las toneladas-kilómetro resultantes de las actividades de aviación

(Diario Oficial de la Unión Europea L 103 de 23 de abril de 2009)

1. En el anexo, en la parte A, en el punto 2, en la letra a), en la página 12:
 - en lugar de:* «No obstante, a efectos del presente anexo, se entenderá por “titular” la persona a que hace referencia el artículo 3, letra f), de la Directiva 2003/87/CE y por “operador de aeronaves” la persona a que hace referencia la letra o) de ese mismo artículo.»
 - léase:* «No obstante, a efectos del presente anexo, se entenderá por “titular” la persona a que hace referencia el artículo 3, letra f), de la Directiva 2003/87/CE y el operador de aeronaves a que hace referencia la letra o) de ese mismo artículo.»

2. En el anexo, en la parte A, en el punto 2, en la letra d), en el inciso ii), en la letra c), en la página 13:
 - en lugar de:* « «c) “flujos fuente *de minimis*”: grupo de flujos fuente secundarios seleccionado por el titular, que emite conjuntamente como máximo 1 000 toneladas de CO₂ procedente de combustibles fósiles al año o que contribuye en menos de un 2 % (hasta una contribución máxima anual de 20 000 toneladas de CO₂ procedente de combustibles fósiles) a las emisiones anuales totales de CO₂ procedente de combustibles fósiles de esa instalación u operador de aeronave antes de descontar el CO₂ transferido, considerándose la cifra más alta en emisiones absolutas;» »,
 - léase:* « «c) “flujos fuente *de minimis*”: grupo de flujos fuente secundarios seleccionado por el titular, que emite conjuntamente como máximo 1 000 toneladas de CO₂ fósil al año o que contribuye en menos de un 2 % (hasta una contribución máxima anual de 20 000 toneladas de CO₂ fósil) a las emisiones anuales totales de CO₂ fósil de esa instalación u operador de aeronave antes de descontar el CO₂ transferido, considerándose la cifra más alta en emisiones absolutas;» ».

3. En el anexo, en la parte A, en el punto 2, en la letra d), en el inciso iii), en la letra e), en la página 13:
 - en lugar de:* « «e) “flujos fuente secundarios”: flujos fuente seleccionados por el titular para que emitan conjuntamente como máximo 5 000 toneladas de CO₂ procedente de combustibles fósiles al año o contribuyan en menos de un 10 % (hasta una contribución máxima anual de 100 000 toneladas de CO₂ procedente de combustibles fósiles) a las emisiones anuales totales de CO₂ procedente de combustibles fósiles de una instalación o un operador de aeronave antes de descontar el CO₂ transferido, considerándose la cifra más alta en emisiones absolutas.» »,
 - léase:* « «e) “flujos fuente secundarios”: flujos fuente seleccionados por el titular para que emitan conjuntamente como máximo 5 000 toneladas de CO₂ fósil al año o contribuyan en menos de un 10 % (hasta una contribución máxima anual de 100 000 toneladas de CO₂ fósil) a las emisiones anuales totales de CO₂ fósil de una instalación o un operador de aeronave antes de descontar el CO₂ transferido, considerándose la cifra más alta en emisiones absolutas.» ».

4. En el anexo, en la parte A, en el punto 2, en la letra e), en el inciso iii), en la letra f), en el punto 6, en la letra c), en la página 14:
 - en lugar de:* «c) “par de aeródromos”: un aeródromo de origen y un aeródromo de destino;»,
 - léase:* «c) “par de aeródromos”: conjunto constituido por un aeródromo de origen y un aeródromo de destino;».

5. En el anexo, en la parte A, en el punto 4, en la letra a), en la página 15:
 - en lugar de:* «Los operadores de aeronaves deben garantizar además que existen procedimientos documentados para reflejar cualquier cambio introducido en la lista de las fuentes de emisión, como el arrendamiento o la compra de aeronaves, y de ese modo garantizar la exhaustividad de los datos de las emisiones y evitar un doble cómputo.»
 - léase:* «Los operadores de aeronaves deben garantizar además que existen procedimientos documentados para reflejar cualquier cambio introducido en la lista de las fuentes de emisión, como el arrendamiento financiero o la compra de aeronaves, y de ese modo garantizar la exhaustividad de los datos de las emisiones y evitar un doble cómputo.»

6. En el anexo, en la parte A, en el punto 6, en la letra b), en la página 15:

en lugar de: «La autoridad competente comprobará y aprobará el plan de seguimiento preparado por el titular antes del inicio del período de notificación y también cuando se haya introducido algún cambio sustancial en la metodología de seguimiento aplicada a una instalación o a un operador de aeronave.»

léase: «La autoridad competente comprobará y aprobará el plan de seguimiento preparado por el titular antes del inicio del período de notificación y también cuando se haya introducido algún cambio sustancial en la metodología de seguimiento aplicada a una instalación o a un operador de aeronaves.»

7. En el anexo, en la parte A, en el punto 7, en la letra b), en la página 16:

en lugar de: «Las directrices específicas de la actividad expuestas en los anexos II a XI y en los anexos XIV y XV contienen metodologías específicas para determinar las siguientes variables: datos de la actividad (consistentes en las dos variables flujo de combustible/materiales y valor calorífico neto), factores de emisión, datos de composición y factores de oxidación y conversión y carga útil.»

léase: «Las directrices específicas de la actividad expuestas en los anexos II a XI y en los anexos XIV y XV contienen metodologías específicas para determinar las siguientes variables: datos de la actividad (consistentes en las dos variables flujo de combustible/materiales y valor calorífico neto), factores de emisión, datos de composición, factores de oxidación y conversión y carga útil.»

8. En el anexo, en la parte A, en el punto 9, en la letra a), en la página 16:

en lugar de: «Al hacerlo, la autoridad competente habrá autorizado la incertidumbre resultante directamente de la aplicación correcta de la metodología de seguimiento aprobada, lo cual se demuestra en el contenido de la autorización o, en el caso de las actividades de aviación, en el contenido del plan de seguimiento autorizado.»

léase: «Al hacerlo, la autoridad competente habrá autorizado la incertidumbre resultante directamente de la aplicación correcta de la metodología de seguimiento aprobada, lo cual se demuestra en el contenido de la autorización o, en el caso de las actividades de aviación, en el contenido del plan de seguimiento aprobado.»

9. En el anexo, en la parte A, en el punto 11, en la letra d), en el primer guión, en la página 17:

en lugar de: «la lista de aeronaves propias y arrendadas, y las pruebas necesarias de exhaustividad de dicha lista.»

léase: «la lista de aeronaves propias y en arrendamiento financiero, y las pruebas necesarias de exhaustividad de dicha lista.»

10. En el anexo, en la parte B, en el punto 1, en el párrafo segundo, en la segunda y tercera frases, en la página 19:

en lugar de: «A efectos de la determinación del operador de aeronaves único, definido en el artículo 3, letra o), de la Directiva 2003/87/CE, responsable de un vuelo, se utilizará el indicativo de llamada empleado a efectos del control del tráfico aéreo. El indicativo de llamada es el código de identificación de la OACI de la casilla 7 del plan de vuelo o, si no se dispone de él, la matrícula de la aeronave.»

léase: «A efectos de la determinación del operador de aeronaves único, definido en el artículo 3, letra o), de la Directiva 2003/87/CE, responsable de un vuelo, se utilizará el distintivo de llamada empleado a efectos del control del tráfico aéreo. El distintivo de llamada es el código de identificación de la OACI de la casilla 7 del plan de vuelo o, si no se dispone de él, la matrícula de la aeronave.»

11. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.1, en el párrafo primero, en la segunda frase, en la página 19:

en lugar de: «En caso de que el operador de aeronaves tenga intención de utilizar una aeronave arrendada u otros tipos de aeronaves que todavía no se hayan incluido en el plan de seguimiento en el momento de la presentación a las autoridades competentes, el operador de aeronaves debe incluir en el plan de seguimiento una descripción del procedimiento que vaya a emplear para definir la metodología de seguimiento de estos otros tipos de aeronaves.»

léase: «En caso de que el operador de aeronaves tenga intención de utilizar una aeronave en arrendamiento financiero u otros tipos de aeronaves que todavía no se hayan incluido en el plan de seguimiento en el momento de la presentación a las autoridades competentes, el operador de aeronaves debe incluir en el plan de seguimiento una descripción del procedimiento que vaya a emplear para definir la metodología de seguimiento de estos otros tipos de aeronaves.»

12. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.1, en el párrafo tercero, en la página 19:

en lugar de: «En lo que respecta a las letras b) y c), y si fuese necesario debido a circunstancias especiales, como que los proveedores de combustible no pudieran facilitar todos los datos exigidos para determinada metodología, esta lista de metodologías aplicadas podría contener una lista de desviaciones de la metodología general para aeródromos específicos.»

léase: «En lo que respecta a las letras b) y c), y si fuese necesario debido a circunstancias especiales, como que los proveedores de combustible no pudieran facilitar todos los datos exigidos para una determinada metodología, esta lista de metodologías aplicadas podría contener una lista de desviaciones de la metodología general para aeródromos específicos.»

13. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.2, en el párrafo segundo, en la primera, segunda y tercera frases, en la página 20:

en lugar de: «El combustible consumido se debe controlar por cada vuelo y cada combustible e incluir el combustible utilizado por el grupo auxiliar de energía, obtenido mediante las fórmulas de cálculo que figuran más adelante. El abastecimiento de combustible puede determinarse sobre la base de la medición efectuada por el proveedor de combustible, de acuerdo con la documentación que se encuentra en las órdenes de entrega o facturas de combustible correspondientes a cada vuelo. Por otra en la parte, el abastecimiento de combustible puede determinarse también mediante los sistemas de medición a bordo de la aeronave.»

léase: «El combustible consumido se debe controlar por cada vuelo y cada combustible e incluir el combustible utilizado por la unidad auxiliar de potencia, obtenido mediante las fórmulas de cálculo que figuran más adelante. El abastecimiento de combustible puede determinarse sobre la base de la medición efectuada por el proveedor de combustible, documentada en las órdenes de entrega o facturas de combustible correspondientes a cada vuelo. Otra posibilidad consiste en determinar el abastecimiento de combustible mediante los sistemas de medición a bordo de la aeronave.»

14. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.2, en el párrafo tercero, en la página 20:

en lugar de: «El operador de aeronaves elegirá el método que proporcione los datos más completos y oportunos, junto con la menor incertidumbre, sin generar costes excesivos.»

léase: «El operador de aeronaves elegirá el método que proporcione los datos más completos y oportunos, junto con la menor incertidumbre, sin generar costes irrazonables.»

15. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.2.1, en el párrafo quinto, en la página 20:

en lugar de: «En caso de que no haya abastecimiento de combustible para el vuelo o para el vuelo siguiente, la cantidad de combustible que contienen los tanques de la aeronave se determinará a la hora de fuera de calzos para el vuelo o el vuelo siguiente. En el caso excepcional de que una aeronave efectúe una actividad diferente del vuelo, como un mantenimiento principal en el que haya que vaciar los tanques, después del vuelo cuyo consumo de combustible se esté controlando, el operador de aeronaves podrá sustituir las cifras de "Cantidad de combustible que contienen los tanques de la aeronave una vez finalizado el abastecimiento del combustible para el vuelo siguiente + Abastecimiento de combustible para dicho vuelo siguiente" por "Cantidad de combustible que queda en los tanques al inicio de la siguiente actividad de la aeronave", como figura en los registros técnicos.»

léase: «En caso de que no haya abastecimiento de combustible para el vuelo o para el vuelo siguiente, la cantidad de combustible que contienen los tanques de la aeronave se determinará a la retirada de calzos para el vuelo o el vuelo siguiente. En el caso excepcional de que una aeronave efectúe una actividad diferente del vuelo, como un mantenimiento en el que haya que vaciar los tanques, después del vuelo cuyo consumo de combustible sea objeto de medición, el operador de aeronaves podrá sustituir las cifras de "Cantidad de combustible que contienen los tanques de la aeronave una vez finalizado el abastecimiento del combustible para el vuelo siguiente + Abastecimiento de combustible para dicho vuelo siguiente" por "Cantidad de combustible que queda en los tanques al inicio de la siguiente actividad de la aeronave", como figura en los registros técnicos.»

16. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.2.1, en el párrafo octavo, en la página 20:

en lugar de: «Consumo real de combustible por vuelo (toneladas) = Cantidad de combustible que queda en los tanques de la aeronave a la hora en calzos al final del vuelo anterior (toneladas) + Abastecimiento de combustible para el vuelo (toneladas) – Cantidad de combustible que contienen los tanques a la hora en calzos al final del vuelo (toneladas)»

léase: «Consumo real de combustible por vuelo (toneladas) = Cantidad de combustible que queda en los tanques de la aeronave a la puesta de calzos al final del vuelo anterior (toneladas) + Abastecimiento de combustible para el vuelo (toneladas) – Cantidad de combustible que contienen los tanques a la puesta de calzos al final del vuelo (toneladas)».

17. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.2.1, en el último párrafo, en la página 20:

en lugar de: «La hora en calzos puede considerarse equivalente al momento de la parada del motor. Cuando una aeronave no haya efectuado un vuelo antes del vuelo cuyo consumo de combustible sea objeto de medición, los operadores de aeronaves pueden indicar la cantidad de combustible que queda en los tanques de la aeronave al final de la actividad anterior de la aeronave, como figura en los registros técnicos, en lugar de: la “Cantidad de combustible que queda en los tanques de la aeronave a la hora en calzos al final del vuelo anterior”.».

léase: «El momento de la puesta de calzos puede considerarse equivalente al momento de la parada del motor. Cuando una aeronave no haya efectuado un vuelo antes del vuelo cuyo consumo de combustible sea objeto de medición, los operadores de aeronaves pueden indicar la cantidad de combustible que queda en los tanques de la aeronave al final de la actividad anterior de la aeronave, como figura en los registros técnicos, en lugar de: la “Cantidad de combustible que queda en los tanques de la aeronave a la puesta de calzos al final del vuelo anterior”.».

18. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.2.2, en el último párrafo, en la primera frase, en la página 20:

en lugar de: «Los operadores de aeronaves cuyas emisiones medias anuales notificadas durante el período de comercio anterior (o una previsión o estimación prudente si las emisiones notificadas no están disponibles o han dejado de ser aplicables) son inferiores o iguales a 50 000 toneladas de CO₂ procedente de combustibles fósiles deben aplicar como mínimo el nivel 1 a los flujos fuente principales.».

léase: «Los operadores de aeronaves cuyas emisiones medias anuales notificadas durante el período de comercio anterior (o una previsión o estimación prudente si las emisiones notificadas no están disponibles o han dejado de ser aplicables) son inferiores o iguales a 50 000 toneladas de CO₂ fósil deben aplicar como mínimo el nivel 1 a los flujos fuente principales.».

19. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.2.3, en la tercera y cuarta frases, en la página 21:

en lugar de: «A menos que puedan utilizarse sistemas de medición a bordo, la densidad real será la medida por el suministrador de combustible en el momento del abastecimiento de combustible y la registrada en la factura del combustible o la orden de entrega. Si no se dispone de dicha información, la densidad real se determinará a partir de la temperatura del combustible durante el abastecimiento de combustible, indicada por el suministrador de combustible o especificada para el aeródromo donde tenga lugar el abastecimiento de combustible, mediante cuadros normalizados de correspondencia entre densidad y temperatura.».

léase: «A menos que puedan utilizarse sistemas de medición a bordo, la densidad real será la medida por el proveedor de combustible en el momento del abastecimiento de combustible y la registrada en la factura del combustible o la orden de entrega. Si no se dispone de dicha información, la densidad real se determinará a partir de la temperatura del combustible durante el abastecimiento de combustible, indicada por el proveedor de combustible o especificada para el aeródromo donde tenga lugar el abastecimiento de combustible, mediante cuadros normalizados de correspondencia entre densidad y temperatura.».

20. En el anexo, en la parte B, en el punto 2.3, en el último párrafo, en la página 21:

en lugar de: «En el caso de combustibles objeto de intercambios comerciales, el factor de emisión o el contenido de carbono en el que se basa aquel, el contenido de biomasa y el valor calorífico neto pueden obtenerse de los registros de compra del combustible considerado proporcionado por el suministrador del combustible siempre que se haya obtenido sobre la base de normas internacionales aceptadas.».

léase: «En el caso de combustibles objeto de intercambios comerciales, el factor de emisión o el contenido de carbono en el que se basa aquel, el contenido de biomasa y el valor calorífico neto pueden obtenerse de los registros de compra del combustible considerado proporcionado por el proveedor del combustible siempre que se haya obtenido sobre la base de normas internacionales aceptadas.».

21. En el anexo, en la parte B, en el punto 3, en el párrafo segundo, en la página 21:
- en lugar de:* «Cuando el abastecimiento de combustible se determine únicamente a partir de la cantidad de combustible facturada o de otra información adecuada facilitada por el suministrador de combustible, como órdenes de entrega relativas al abastecimiento de combustible por vuelo, no se exigirá ninguna otra prueba del nivel de incertidumbre asociado.»
- léase:* «Cuando el abastecimiento de combustible se determine únicamente a partir de la cantidad de combustible facturada o de otra información adecuada facilitada por el proveedor de combustible, como órdenes de entrega relativas al abastecimiento de combustible por vuelo, no se exigirá ninguna otra prueba del nivel de incertidumbre asociado.»
22. En el anexo, en la parte B, en el punto 5, en el párrafo segundo, primera frase, en la página 22:
- en lugar de:* «Si una autoridad competente, un operador de aeronaves o el verificador detectan que falta una parte de los datos necesarios para determinar las emisiones de un vuelo incluido en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE, debido a circunstancias ajenas al control del operador de la aeronave, y no pueden determinarlas mediante un método alternativo definido en el plan de seguimiento, el titular puede calcular las emisiones correspondientes a ese vuelo utilizando los instrumentos mencionados en el punto 4 anterior.»
- léase:* «Si una autoridad competente, un operador de aeronaves o el verificador detectan que falta una parte de los datos necesarios para determinar las emisiones de un vuelo incluido en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE, debido a circunstancias ajenas al control del operador de aeronaves, y no pueden determinarlas mediante un método alternativo definido en el plan de seguimiento, el titular puede calcular las emisiones correspondientes a ese vuelo utilizando los instrumentos mencionados en el punto 4 anterior.»
23. En el anexo, en la parte B, en el punto 6, en el párrafo tercero, en la cuarta frase, en la página 22:
- en lugar de:* «Por cambios sustanciales se entienden los siguientes:»,
- léase:* «Se consideran cambios sustanciales, entre otros, los siguientes:».
24. En el anexo, en la parte B, en el punto 6, en el párrafo quinto, en el punto 4, en la página 23:
- en lugar de:* «4) descripción de los procedimientos, sistemas y responsabilidades destinados a reflejar la exhaustividad de la lista de las fuentes de emisión durante el año de seguimiento, es decir, para garantizar la exhaustividad del seguimiento y de la notificación de las emisiones de las aeronaves de su propiedad y de las aeronaves arrendadas;»,
- léase:* «4) descripción de los procedimientos, sistemas y responsabilidades destinados a reflejar la exhaustividad de la lista de las fuentes de emisión durante el año de seguimiento, es decir, para garantizar la exhaustividad del seguimiento y de la notificación de las emisiones de las aeronaves de su propiedad y de las aeronaves en arrendamiento financiero;».
25. En el anexo, en la parte B, en el punto 6, en el párrafo sexto, en el punto 8, en la página 23:
- en lugar de:* «una descripción de los métodos de seguimiento del consumo de combustible en las aeronaves propias y en las aeronaves arrendadas, en la que se indique lo siguiente:»,
- léase:* «una descripción de los métodos de seguimiento del consumo de combustible en las aeronaves propias y en las aeronaves en arrendamiento financiero, en la que se indique lo siguiente:».
26. En el anexo, en la parte C, en el punto 3, en el párrafo tercero, segunda frase, en la página 26:
- en lugar de:* «En caso de que los operadores de aeronaves tengan intención de utilizar una aeronave arrendada u otros tipos de aeronaves que todavía no se hayan incluido en el plan de seguimiento en el momento de la presentación a las autoridades competentes, deben incluir en el plan de seguimiento una descripción del procedimiento que vayan a emplear para definir la metodología de seguimiento de estos otros tipos de aeronaves.»
- léase:* «En caso de que los operadores de aeronaves tengan intención de utilizar una aeronave en arrendamiento financiero u otros tipos de aeronaves que todavía no se hayan incluido en el plan de seguimiento en el momento de la presentación a las autoridades competentes, deben incluir en el plan de seguimiento una descripción del procedimiento que vayan a emplear para definir la metodología de seguimiento de estos otros tipos de aeronaves.»

27. En el anexo, en la parte C, en el punto 3, en el párrafo cuarto, en el punto 1, en la página 27:

en lugar de: «1) identificación del operador de aeronaves, indicativo de llamada o cualquier otro código de identificación único utilizado a efectos de control del tráfico aéreo, información de contacto del operador de aeronaves y de una persona responsable del operador de aeronaves, dirección de contacto;»;

léase: «1) identificación del operador de aeronaves, distintivo de llamada o cualquier otro código de identificación único utilizado a efectos de control del tráfico aéreo, información de contacto del operador de aeronaves y de una persona responsable del operador de aeronaves, dirección de contacto;».

28. En el anexo, en la parte C, en el punto 3, en el párrafo cuarto, en el punto 4, en la página 27:

en lugar de: «4) descripción de los procedimientos, sistemas y responsabilidades utilizados para reflejar la exhaustividad de la lista de aeronaves utilizadas durante el año de seguimiento, es decir, para garantizar la exhaustividad del seguimiento y de la notificación de datos sobre toneladas-kilómetro de la aeronave de su propiedad y de las aeronaves arrendadas;»;

léase: «4) descripción de los procedimientos, sistemas y responsabilidades utilizados para reflejar la exhaustividad de la lista de aeronaves utilizadas durante el año de seguimiento, es decir, para garantizar la exhaustividad del seguimiento y de la notificación de datos sobre toneladas-kilómetro de las aeronaves de su propiedad y de las aeronaves en arrendamiento financiero;».

29. En el anexo, en la parte C, en el punto 8, en el párrafo primero, en el primer guión, en la página 29:

en lugar de: «la exhaustividad de los datos sobre los vuelos y las toneladas-kilómetro en relación con datos sobre tráfico aéreo, como los recopilados por Eurocontrol, para garantizar que solamente se han tenido en cuenta en el informe de los titulares los vuelos correspondientes,»;

léase: «la exhaustividad de los datos sobre los vuelos y las toneladas-kilómetro en relación con datos sobre tráfico aéreo, como los recopilados por Eurocontrol, para garantizar que en el informe de los titulares solamente se han tenido en cuenta los vuelos correspondientes,».
