



HOTĂRÂRE
cu privire la instituirea și funcționarea Schemei de compensare și
de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația
internațională (CORSA)

nr. 259 din 10.04.2024

Monitorul Oficial nr.219-222/439 din 23.05.2024

* * *

În temeiul art.21 din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr.95-104, art.189), cu modificările ulterioare, art.7 și 11 din Legea nr.98/2022 privind calitatea aerului atmosferic (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr.141-150, art.252), cu modificările ulterioare, art.8 din Legea nr.1515/1993 privind protecția mediului înconjurător (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1993, nr.10, art.283), cu modificările ulterioare, și al art.6 lit.h) din Legea nr.136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr.252, art.412), cu modificările ulterioare, Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

1. Se instituie Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSA).
2. Se aprobă Regulamentul privind funcționarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSA) (se anexează).
3. Se desemnează autoritatea administrativă pentru realizarea politicilor în domeniul aviației civile în calitate de autoritate competentă pentru implementarea Regulamentului privind funcționarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSA).
4. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

PRIM-MINISTRU

Dorin RECEAN

Contrasemnează:

Ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale Andrei Spînu

Ministrul mediului

Sergiu Lazarencu

Nr.259. Chișinău, 10 aprilie 2024.

Aprobat
prin Hotărârea Guvernului
nr.259 din 10 aprilie 2024

REGULAMENT
privind funcționarea Schemei de compensare și de reducere a
emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSA)

Capitolul I

DISPOZIȚII GENERALE, OBIECTIVE, DOMENIUL DE APLICARE, DEFINIȚII

1. Regulamentul privind funcționarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSA) (în continuare – *Regulament*) stabilește modul de aplicare a Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (în continuare – *CORSA*).

2. Obiectivul prezentului Regulament este aplicarea de măsuri economice privind decarbonizarea aviației civile internaționale și încurajarea utilizării tehnologiilor mai puțin poluante și a surselor regenerabile.

3. CORSA include următoarele două sisteme:

1) Sistemul de monitorizare, raportare și verificare a emisiilor de carbon provenite din aviația internațională (în continuare – *MRV*), care asigură cadrul instituțional, juridic și procedural pentru ca monitorizarea, raportarea emisiilor de CO₂ și verificarea acestora să fie completă, coerentă, transparentă și precisă pentru buna funcționare a CORSA;

2) Sistemul de compensare a emisiilor de carbon provenite din aviația internațională (în continuare – *CEC*), care asigură cadrul instituțional, juridic și procedural pentru determinarea obligațiilor de compensare, anularea unităților de emisii, precum și raportarea și verificarea unităților de emisii anulate pentru buna funcționare a CORSA.

4. În contextul prezentului Regulament, MRV are următoarele sarcini:

1) monitorizarea, raportarea și verificarea transparentă, exactă, coerentă și integrală a datelor cu privire la emisiile de carbon provenite din aviația internațională, prin intermediul instrumentelor de monitorizare și raportare prevăzute în prezentul Regulament, elaborate în colaborare cu compania aeriană și cu verificatorul;

2) evaluarea, analiza, verificarea și raportarea de către autoritatea competentă a emisiilor de carbon, provenite din aviația internațională generate de operatorii aerieni naționali, Organizației Aviației Civile Internaționale (în continuare – *OACI*).

5. În contextul prezentului Regulament, CEC are următoarele sarcini:

1) calcularea unităților de emisii, anularea unităților de emisii, precum și diminuarea unităților de emisii prin utilizarea de combustibili eligibili CORSA;

2) raportarea și verificarea unităților de emisii anulate de către compania aeriană în colaborare cu verificatorul;

3) analiza, verificarea și raportarea de către autoritatea competentă a emisiilor de carbon anulate către OACI.

6. Prevederile prezentului Regulament se aplică operatorilor aerieni care îndeplinesc simultan următoarele condiții:

1) dețin un certificat de operator aerian eliberat de autoritatea competentă;

2) produc emisii anuale de CO₂ mai mari de 10 mii de tone, care provin din utilizarea de avioane cu o masă maximă autorizată la decolare mai mare de 5.700 kg, care efectuează zboruri între aerodromurile situate între două state diferite sau între teritoriile acestora.

7. În sensul pct.6 subpct.2), nu se iau în considerare emisiile generate de următoarele tipuri de zboruri:

1) zboruri interne;

2) zboruri de stat;

3) zboruri umanitare;

4) zboruri medicale;

5) zboruri militare;

6) zboruri ale serviciilor de pompieri și salvatori;

7) zboruri care preced sau urmează după zborurile operate în scopuri umanitare, medicale sau stingerea incendiilor, cu condiția că aceste zboruri au fost efectuate de aceeași aeronavă și aceste zboruri nu au fost comerciale.

8. Un operator aerian care pentru prima dată practică activități aeronautice civile este exceptat de la prevederile prezentului Regulament pentru primul an de activitate de la data obținerii certificatului de operator aerian.

9. Dacă un operator aerian se apropie de un prag anual de 10 mii de tone de emisii de CO₂ provenite din zborurile internaționale, acesta urmează să notifice autoritatea competentă.

10. Autoritatea competentă exercită supravegherea pragului de emisii prin chestionarea semestrială a operatorilor aerieni și/sau sesizarea Inspectoratului pentru Protecția Mediului pentru efectuarea unui control inopinat privind examinarea cazurilor de încălcare a legislației de mediu cu aplicarea sancțiunilor contravenționale.

11. În sensul prezentului Regulament, următoarele noțiuni principale semnifică:

aerodrom de plecare – aerodrom din care începe un zbor ce constituie o activitate de aviație;

aerodrom de sosire – aerodrom în care se încheie un zbor ce constituie o activitate de aviație;

aerodromuri pereche – pereche formată din aerodromul de plecare și aerodromul de sosire;

autoritate competentă – autoritatea administrativă desemnată de Guvern pentru implementarea și funcționarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA);

combustibil alimentat – cantitate de combustibil livrată de furnizorul de combustibil, așa cum este indicat în factura pentru fiecare zbor (în litri) și în jurnalul de bord al aeronavei;

combustibil aviatic cu emisii reduse de carbon – combustibil mineral pentru aviație care îndeplinește criteriile de sustenabilitate CORSIA;

combustibil comercial standard – kerosen pentru avioanele cu reacție (jet A sau jet A1), benzină pentru avioanele cu reacție (jet B) și benzină pentru aviație (AvGas);

combustibil durabil pentru aviație – combustibil de aviație derivat din surse regenerabile sau derivat din deșeuri care îndeplinește criteriile de sustenabilitate CORSIA;

combustibil eligibil CORSIA – combustibil aviatic durabil CORSIA sau un combustibil de aviație cu conținut redus de carbon CORSIA, pe care un operator aerian îl poate utiliza pentru a reduce obligațiunile sale de compensare;

CORSIA – schemă de compensare și de reducere a emisiilor de carbon cu efect de seră, aprobată prin Standardele internaționale și practicile recomandate, „Protecția mediului”, Anexa 16, Volumul IV din Convenția privind aviația civilă internațională;

distanță – distanță ortodromică dintre aerodromul de plecare și cel de sosire, căreia i se adaugă un factor fix de 95 km;

factor de emisie – factor de conversie a combustibilului, echivalentul a 3,16 kg CO₂/kg combustibil pentru combustibilul Jet-A/combustibilul Jet-A1 și 3,10 kg CO₂/kg pentru combustibilul AvGas sau Jet-B;

ICAO CORSIA CO₂ (CERT) – instrument informațional de evaluare și de raportare a emisiilor de CO₂, oferit operatorilor aerieni gratis de către OACI pe site-ul său web oficial, menit să faciliteze documentarea, evidența și calcularea totalului de zboruri după destinații, a consumului de combustibil și a emisiilor;

organism național de acreditare – organism autorizat de un stat care atestă că un verficator este competent să furnizeze servicii specifice de verificare;

Registrul central al CORSIA – bază de date electronică standardizată care conține informații și date folosite pentru implementarea CORSIA;

participant nou – orice operator aerian care începe o activitate de aviație și a cărei activitate nu este continuarea totală sau parțială a activităților de aviație desfășurate anterior de un alt operator aerian;

perioadă de raportare în MRV – un an calendaristic în care emisiile trebuie monitorizate și raportate;

planul de monitorizare a emisiilor de CO₂ – document prin care operatorul aerian notifică autorității competente despre atingerea nivelului eligibil de emisii de CO₂ pentru inițierea monitorizării volumului de emisii în modul stabilit de prezentul Regulament, prezentând datele primare despre organizarea evidenței, verificării și raportării indicatorilor de emisii;

valoarea calorică netă (NCV) – cantitate specifică de energie eliberată sub formă de căldură atunci când un combustibil este supus unui proces complet de ardere cu oxigen în condiții standard, fără a se ține cont de căldura rezultată în urma vaporizării apei eventual formate;

verificator – persoană juridică ce efectuează verificarea unui raport privind emisiile și, atunci când este necesar, și a unui raport de anulare a unităților de emisii de CO₂, în calitate de parte terță, independentă, acreditată de către un organism de acreditare național sau străin. Lista verificatorilor acreditați este publicată de către OACI. Verificatorul acreditat (străin sau autohton) este acreditat de organul de acreditare (străin sau autohton) conform ISO 14065:2020 și ISO 17029:2019, lucrările de verificare se efectuează conform ISO 14064-3:2019;

raport de verificare – document întocmit de către verificator care conține declarația de verificare și informațiile justificative necesare;

statul de administrare – stat care răspunde de administrarea Schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în ceea ce privește un operator aerian;

tone de CO₂ – tone metrice de CO₂;

zbor internațional – operarea unei aeronave de la decolare de pe un aerodrom al unui stat sau de pe teritoriile acestuia și aterizarea pe un aerodrom al altui stat sau pe teritoriile acestuia, două sau mai multe zboruri consecutive sub același număr de zbor sunt considerate zboruri separate;

zbor intern – operarea unei aeronave de la decolare de pe un aerodrom al unui stat sau de pe teritoriile acestuia și aterizarea pe un aerodrom al aceluiași stat sau pe teritoriile acestuia.

Capitolul II

ATRIBUȚII ȘI RESPONSABILITĂȚI

12. Autoritatea competentă este responsabilă de:

1) primirea, analizarea și aprobarea planului de monitorizare a emisiilor operatorului aerian aflat sub incidența CORSIA și a planului de monitorizare revizuit, unde este cazul;

2) primirea și analizarea raportului anual de emisii și a raportului de verificare a emisiilor operatorului aerian aflat sub incidența CORSIA;

3) verificarea finală și, după caz, sesizarea Inspectoratului pentru Protecția Mediului privind respectarea monitorizării, raportării și verificării emisiilor de CO₂;

4) calcularea și alocarea numărului unităților de emisii care urmează a fi anulate pentru fiecare operator aerian;

5) primirea și analizarea raportului de anulare a unităților de emisii și a raportului de verificare a unităților de emisii alocate de operatorul aerian aflat sub incidența CORSIA;

6) notificarea OACI privind:

a) includerea statului în perechea de state asupra căreia se aplică prevederile Capitolului 3 din Anexa 16 ICAO Volumul IV CORSIA;

b) lista operatorilor aeriени aflați sub incidența CORSIA, cu toate modificările aferente;

c) cerințele de monitorizare, raportare și verificare, în conformitate cu prevederile în vigoare;

- d) emisiile relevante care au fost raportate de operatorii aerieni naționali;
 - e) numărul de unități de emisii alocate spre anulare, stabilite pentru fiecare operator aerian, pe toată perioada de implementare a CORSIA;
 - f) lista verifcatorilor acreditați, dacă aceștia există, pentru verificarea documentelor privind cerințele de monitorizare și raportare ale operatorilor aerieni aflați sub incidența CORSIA;
 - g) combustibilii eligibili CORSIA utilizați de operatorii de aeronave;
 - h) unitățile de emisii anulate conform prevederilor CORSIA.
- 13.** Operatorii aerieni aflați sub incidența CORSIA, așa cum este prevăzut în pct.6, îndeplinesc următoarele atribuții:
- 1) monitorizează și raportează autorității competente emisiile de CO₂ rezultate din zborurile internaționale;
 - 2) prezintă verifcatorului datele privind combustibilul alimentat per zbor internațional și alte date relevante pentru verificarea raportului de emisii;
 - 3) anulează numărul de unități de emisii alocate de autoritatea competentă pentru anulare;
 - 4) raportează autorității competente numărul de unități de emisii anulate;
 - 5) prezintă verifcatorului documentele justificative pentru verificarea raportului de unități de emisii anulate;
 - 6) asigură acuratețea, corectitudinea și caracterul complet al informațiilor furnizate, precum și validarea primară a datelor;
 - 7) realizează prevederile și respectă condițiile stipulate în prezentul Regulament.

Capitolul III

MODUL DE ORGANIZARE A SISTEMULUI DE MONITORIZARE, RAPORTARE ȘI VERIFICARE A EMISIILOR ANUALE DE CO₂ ALE OPERATORULUI AERIAN

Secțiunea 1

Identificarea operatorului aerian

14. În vederea identificării operatorului aerian responsabil de un zbor, se folosește indicativul de apel utilizat pentru controlul traficului aerian (ATC). Indicativul de apel reprezintă:

- 1) indicativul OACI din planul de zbor; sau
- 2) în cazul în care indicativul OACI al operatorului aerian nu este disponibil, numărul de înmatriculare al aeronavei.

15. În cazul în care identitatea operatorului aerian nu este cunoscută, autoritatea competentă consideră deținătorul aeronavei drept operator aerian, cu excepția cazului în care acesta dovedește identitatea operatorului aerian responsabil.

Secțiunea a 2-a

Cerințe privind monitorizarea emisiilor anuale de CO₂

16. Operatorul aerian monitorizează și documentează consumul de combustibil utilizat pentru zboruri internaționale în conformitate cu planul de monitorizare a emisiilor de CO₂, aprobat de către autoritatea competentă.

17. Planul de monitorizare se prezintă autorității competente cel târziu cu două luni înainte de a estima atingerea pragului eligibil de 10 mii de tone de emisii de CO₂ anual.

18. Planul de monitorizare trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

- 1) datele de identificare ale operatorului aerian și indicativul de apel sau alte coduri unice de identificare utilizate pentru controlul traficului aerian, precum și datele de contact relevante;

2) numerele de înmatriculare ale aeronavelor și tipurile de aeronavă propuse pentru desfășurarea activităților de aviație de către operatorul aerian;

3) lista statelor de plecare și a statelor de sosire propuse pentru realizarea activităților de aviație;

4) metoda de monitorizare a consumului de combustibil, stabilit în anexa nr.1 sau referința la instrumentul de evaluare și raportare ICAO CORSIA CO₂ (CERT);

5) managementul datelor primare, sistemul de control intern, analiza riscurilor și managementul lacunelor în evidența datelor primare.

19. Operatorul aerian notifică autorității competente despre orice propunere de modificare a planului de monitorizare, dacă modificările operate duc la neconformitate cu prevederile inițial aprobate.

Autoritatea competentă examinează, în termen de până la 30 de zile, și aprobă planul de monitorizare prezentat, precum și propunerile de modificare a planului de monitorizare, confirmând astfel corectitudinea selectării metodei de monitorizare a consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ și conformitatea cu cerințele stabilite în prezentul Regulament. Aprobarea se notifică în scris solicitantului.

20. Operatorul aerian, după ce a primit aprobarea în conformitate cu pct.19, utilizează exclusiv datele referitoare la planul de monitorizare modificat și își desfășoară întreaga activitate de monitorizare și de raportare folosind numai planul de monitorizare modificat începând cu data de la care este aplicabilă versiunea respectivă a acestuia.

21. Operatorul aerian ține evidența tuturor modificărilor incluse în planul de monitorizare. Fiecare înregistrare trebuie să conțină cel puțin următoarea informație:

1) descrierea clară a modificării;

2) justificarea introducerii modificării;

3) data de la care se aplică planul de monitorizare modificat în conformitate cu pct.20.

22. Operatorul aerian ale cărui emisii anuale de CO₂ provenite de la zborurile internaționale cad sub incidența obligațiilor de compensare în conformitate cu pct.44 și sunt mai mari sau egale cu 50 de mii de tone de CO₂ utilizează una dintre metodele de monitorizare a consumului de combustibil prezentate în anexa nr.1. Pentru zborurile internaționale care nu constituie obiect al compensării, operatorul aerian este în drept să utilizeze fie una dintre metodele de monitorizare a consumului de combustibil prevăzute în anexa nr.1, fie instrumentul de evaluare și raportare al ICAO CORSIA CO₂ (CERT).

23. Operatorul aerian ale cărui emisii anuale de CO₂ provenite de la zborurile internaționale cad sub incidența obligațiilor de compensare în conformitate cu pct.44 și sunt mai mici de 50 de mii de tone de CO₂ este în drept să utilizeze fie metoda de monitorizare a consumului de combustibil, fie instrumentul de evaluare și raportare al ICAO CORSIA CO₂ (CERT).

24. Dacă emisiile anuale de CO₂ provenite de la zborurile internaționale ale unui operator aerian constituie obiect al compensării în conformitate cu pct.44 și depășesc pragul de 50 de mii de tone de CO₂ în anul respectiv (y), precum și în anul (y+1), operatorul aerian depune un plan actualizat de monitorizare a emisiilor de CO₂ până la data de 30 septembrie a anului (y+2). Operatorul aerian aplică una dintre metodele de monitorizare a consumului de combustibil, stabilite în anexa nr.1, de la 1 ianuarie a anului (y+3).

25. Dacă emisiile anuale de CO₂ provenite de la zborurile internaționale ale unui operator aerian constituie obiect de compensare în conformitate cu pct.44 și scad sub pragul 50 de mii de tone în anul respectiv (y), precum și în anul (y+1), atunci operatorul aerian este în drept să utilizeze o altă metodă de monitorizare de la 1 ianuarie a anului (y+3). Dacă operatorul aerian decide să aplice o altă metodă de monitorizare, depune un plan actualizat de monitorizare a emisiilor până la data de 30 septembrie a anului (y+2).

26. Operatorul aerian folosește densitatea combustibilului reală sau standard la calcularea masei combustibilului în cazul în care cantitatea de combustibil alimentat în rezervor este determinată în unități de volum.

27. Operatorul aerian care aplică una dintre metodele de monitorizare a consumului de combustibil, prezentate în anexa nr.1, calculează emisiile de CO₂ de la zborurile internaționale conform următoarei formule:

$$CO_2 = \sum_f M_f \times FCF_f$$

unde:

CO₂ – emisii CO₂ (în tone);

M_f – masa combustibilului consumat f (în tone);

FCF_f – coeficientul de conversie a combustibilului definit f, egal cu 3,16 kg CO₂/kg de combustibil pentru combustibilul Jet-A, Jet-A1, TS-1 și combustibilul de aviație nr.3, precum și 3,1 kg CO₂/kg de combustibil pentru combustibilul AvGas și Jet-B, conform anexei nr.2.

28. Operatorul aerian poate beneficia de reducerea emisiilor de CO₂, calculate conform prevederilor pct.27, în cazul în care utilizează combustibil eligibil CORSIA, certificat conform sistemelor de sustenabilitate statuate de OACI, în condițiile prevăzute în capitolul IV, secțiunea a 3-a.

Secțiunea a 3-a

Cerințe privind raportarea

29. Operatorul aerian înaintează autorității competente, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, raportul de emisii de CO₂ care acoperă emisiile anuale pentru perioada de raportare și care este verificat conform prevederilor secțiunii a 4-a din prezentul Regulament.

30. Raportul de emisii de CO₂ pentru un operator aerian trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

1) datele de identificare ale operatorului aerian și indicativul de apel sau alte coduri unice de identificare utilizate pentru controlul traficului aerian, precum și datele de contact relevante;

2) numele și adresa verficatorului raportului;

3) anul de raportare;

4) indicarea planului de monitorizare aprobat și a numărului versiunii acestuia;

5) modificările relevante asupra operațiunilor și abaterile față de planul de monitorizare aprobat în cursul perioadei de raportare;

6) numerele de înmatriculare ale aeronavelor și tipurile de aeronavă utilizate în perioada care face obiectul raportului pentru desfășurarea activităților de aviație de către operatorul aerian;

7) numărul total de zboruri care fac obiectul raportului;

8) emisiile totale de CO₂, în tone, defalcate după statul de plecare și statul de sosire sau după aerodromul de plecare și aerodromul de sosire;

9) datele indirecte despre puterea calorică netă a combustibilului în cazul în care emisiile sunt calculate cu ajutorul unui factor de emisie sau al conținutului de carbon având legătură cu masa sau volumul;

10) în cazul în care au existat lacune în evidența datelor primare, iar acestea au fost suprimate prin utilizarea datelor de substituție:

a) circumstanțele și motivele asociate lacunelor din datele furnizate;

b) metoda de estimare aplicată pentru datele de substituție;

c) emisiile calculate pe baza datelor de substituție;

11) elementele informative aferente combustibilului eligibil CORSIA:

a) cantitatea de biomasă utilizată drept combustibil în cursul anului de raportare (în tone sau m³), indicată pe tipuri de combustibil;

b) puterea calorifică netă a combustibililor alternativi.

31. Autoritatea competentă tratează informațiile prezentate în rapoartele de emisii ca fiind confidențiale.

32. Solicitarea diminuării nivelului de emisii de CO₂ trebuie să conțină informații despre toate etapele de la achiziționarea fiecărui tip de combustibil eligibil CORSIA până la punctul de amestecare și va include informații primite atât de la producătorul de combustibil fără amestec, cât și de la persoana juridică ce realizează amestecul de combustibil.

33. Solicitarea diminuării nivelului de emisii de CO₂ trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

1) data achiziționării combustibilului eligibil CORSIA fără amestec;

2) datele de identificare și de contact ale producătorului combustibilului eligibil CORSIA;

3) date despre producerea combustibilului eligibil CORSIA fără amestec (data producerii, locul producerii, numărul partidei, greutatea partidei);

4) cantitatea procurată a combustibilului eligibil CORSIA fără amestec;

5) certificatul de conformitate a combustibilului eligibil CORSIA;

6) valorile emisiilor stabilite implicit pentru ciclul de viață (în continuare – *LSf*) al unui anumit tip de combustibil eligibil CORSIA (în g CO₂e/MJ, rotunjite la cel mai apropiat număr întreg), așa cum sunt stabilite în documentul ICAO, intitulat „Valorile stabilite implicit ale emisiilor pentru ciclul de viață a tipurilor de combustibili eligibili CORSIA”. Fiecare *LSf* este constituită din suma:

a) valorii implicite a analizei în baza ciclului de viață (în continuare – *LCA*); și

b) valorii implicite pentru analiza ciclului de viață a schimbării folosinței terenurilor (ILUC *LCA*);

7) datele de identificare și de contact ale vânzătorului intermediar, în cazul în care combustibilul eligibil CORSIA fără amestec nu a fost procurat de la producător;

8) datele de identificare și de contact ale companiei de livrare;

9) datele de identificare și de contact ale companiei care realizează amestecul de combustibil;

10) datele care atestă realizarea amestecului (informații despre data realizării amestecului, locul, greutatea, rata combustibilului aviatc durabil CORSIA sau utilizarea combustibilului de aviație cu conținut redus de carbon CORSIA din totalul de combustibil eligibil CORSIA);

11) declarația conform căreia operatorul aerian nu a solicitat aceleași loturi de combustibili eligibili CORSIA în cadrul altor Scheme de reducere a emisiilor de carbon la care este membru, în care indică, inclusiv, toate schemele de reducere a emisiilor de carbon la care este membru.

34. Din totalul de combustibil eligibil CORSIA raportat, operatorul aerian exclude acea cantitate de combustibil eligibil CORSIA care a fost vândută unei părți terțe (unui alt consumator).

Secțiunea a 4-a

Cerințe privind verificarea

35. Operatorul aerian care cade sub incidența pct.6 are obligațiunea de a contracta un verificator inclus în lista verificatorilor acreditați, publicată în modul stabilit de OACI, pentru a verifica raportul anual privind emisiile de CO₂.

36. Operatorul aerian, în termen de 20 de zile, înștiințează autoritatea competentă despre contractarea verificatorului cu indicarea datelor de contact ale acestuia.

37. Operatorii aerieni care la data intrării în vigoare a prezentului Regulament au semnat contracte cu verificatorii nu sunt obligați să înștiințeze autoritatea competentă așa cum este prevăzut în pct.36.

38. Verificarea raportului de emisii de către verificator se finalizează cu transmiterea, în mod separat, de către operatorul aerian și verificator (prealabil obținând acceptul operatorului aerian verificat) pe adresa oficială a autorității competente, până la data de 30 aprilie a anului următor, a câte un exemplar al raportului anual privind emisiile de CO₂ și al raportului de verificare corespunzător.

39. Autoritatea competentă, după recepționarea raportului anual privind emisiile de CO₂ și a raportului de verificare corespunzător, efectuează verificarea cantităților de emisii și corespunderea acestora cu destinațiile de zbor raportate. În procesul de verificare, autoritatea competentă este în drept să sesizeze Inspectoratul pentru Protecția Mediului cu privire la efectuarea unui control inopinat pentru verificarea datelor raportate cu documentele justificative primare (jurnalul tehnic al aeronavei, planuri de zbor, manuale și proceduri interne).

Secțiunea a 5-a

Gestionarea și controlul datelor

40. Operatorul aerian aprobă proceduri interne pentru colectarea completă a datelor și documentarea acestora pentru monitorizarea și raportarea emisiilor anuale de CO₂ și se asigură, prin aplicarea procedurilor de control intern, că raportul de emisii anuale, care rezultă din activitățile privind fluxul de date, nu conține inexactități și că acesta respectă prevederile planului de monitorizare.

41. Autoritatea competentă este în drept să sesizeze Inspectoratul pentru Protecția Mediului, în calitate de autoritate administrativă împuternicită să efectueze supravegherea și controlul de stat în domeniul protecției mediului, privind efectuarea inspecțiilor în scopul supravegherii respectării de către operatorul aerian a planului de monitorizare aprobat cu privire la emisiile de CO₂.

Secțiunea a 6-a

Determinarea emisiilor de către autoritatea competentă

42. Autoritatea competentă solicită prezentarea informației primare de la un operator aerian și realizează o estimare prudentă (prin metoda CERT) a nivelului de emisii ale operatorului aerian în oricare dintre următoarele situații:

- 1) operatorul aerian nu a prezentat niciun raport de emisii anuale verificat până la termenul solicitat în condițiile pct.29;
- 2) raportul de emisii anuale verificat nu este în conformitate cu prezentul Regulament;
- 3) raportul de emisii anuale al operatorului aerian nu a fost verificat în conformitate cu prezentul Regulament.

43. În cazul în care, operatorul aerian nu prezintă informația primară solicitată, autoritatea competentă sesizează Inspectoratul pentru Protecția Mediului privind inițierea controlului inopinat pentru examinarea cazului de încălcare a legislației de mediu prin aplicarea sancțiunilor contravenționale.

Capitolul IV

MODUL DE ORGANIZARE A SISTEMULUI DE COMPENSARE A EMISIILOR DE CO₂ PROVENITE DIN ZBORURILE INTERNAȚIONALE ȘI REDUCEREA EMISIILOR DIN CONTUL UTILIZĂRII COMBUSTIBILILOR ELIGIBILI CORSIA

Secțiunea 1 Domeniul de aplicare

44. Prevederile prezentului capitol se aplică operatorilor aerieni care efectuează zboruri internaționale, în condițiile pct.6 între statele incluse în documentul ICAO „Statele incluse în perechea de state asupra cărora se aplică prevederile Capitolului 3 din Anexa 16 ICAO Volumul IV CORSIA”.

45. Operatorii aerieni care pentru prima dată practică activități de aviație sunt exceptați de la prevederile pct.44 în perioada:

1) primilor trei ani de activitate, începând cu anul în care au atins nivelul de emisii indicat în pct.6 subpct.2); sau

2) până la atingerea pragului de 0,1% din emisiile totale de CO₂ provenite de la zborurile internaționale realizate în anul 2019, așa cum este stabilit în documentul ICAO „CORSIA. Emisii pentru anul 2020”, plasat la compartimentul CORSIA pe site-ul web oficial al OACI.

Secțiunea a 2-a Obligațiuni de compensare a emisiilor de CO₂ provenite din zborurile internaționale

46. Pentru fiecare operator aerian, autoritatea competentă calculează pentru anul precedent cantitatea de emisii de CO₂ care urmează să fie compensată (în continuare – *obligațiuni de compensare*), utilizând următoarea formulă:

$$OR_y = OE \times SGF_y,$$

unde:

OR_y – obligațiunile de compensare ale operatorului aerian pentru anul y;

OE – emisii de CO₂ care în anul y cad sub incidența prevederilor pct.44;

SGF_y – factorul de creștere sectorial pentru anul y;

Notă: Factorul de creștere sectorial (SGF_y) este publicat anual de către OACI în documentul intitulat „CORSIA Factorul Anual de Creștere în Sector (SGF)”.

47. Începând cu anul 2024, pentru fiecare operator aerian autoritatea competentă calculează obligațiunile de compensare pentru anul precedent, utilizând următoarea formulă:

$$OR_y = \%S_y \times (OE_y \times SGF_y) + \%O_y \times (OE_y \times OGF_y),$$

unde:

OR_y – obligațiunile de compensare ale operatorului aerian pentru anul y;

OE_y – emisii de CO₂ care în anul y cad sub incidența prevederilor pct.44;

%S_y – coeficient sectorial exprimat procentual în anul de referință y;

%O_y – coeficient individual exprimat procentual în anul de referință y, unde %O_y = (100% - %S_y);

SGF_y – factorul de creștere sectorial pentru anul y;

OGF_y – factorul de creștere individual (al operatorului aerian) pentru anul y.

48. Procentul sectorial și procentul individual pentru anul y (%S_y și %O_y) urmează a fi aplicate conform tabelului:

Perioada	%S _y	%O _y
01.01.2024 – 31.12.2029	100%	0%
01.01.2030 – 31.12.2032	100%	0%
01.01.2033 – 31.12.2035	85%	15%

Autoritatea competentă calculează factorul de creștere individual al operatorului aerian pentru anul y (OGF_y) în funcție de emisiile de CO_2 raportate în raportul anual de emisii CO_2 verificat corespunzător, după cum urmează:

$$OGF_y = (OE_y - OE_{B,y}) : OE_y,$$

unde:

OGF_y – factorul de creștere al operatorului aerian pentru anul y ;

OE_y – emisii de CO_2 care în anul y cad sub incidența prevederilor pct.44;

$OE_{B,y}$ – 85% din valoarea anuală a emisiilor de CO_2 în 2019 a operatorului aerian, care în anul de referință y cade sub incidența prevederilor pct.44.

Notă: În cazul în care operatorul aerian nu a realizat emisii de CO_2 , conform prevederilor secțiunii 1 „Domeniul de aplicare” capitolul IV sau nu se califică drept operator aerian care pentru prima dată practică activități de aviație așa cum este definit la pct.45, autoritatea competentă va folosi în formula de calcul pentru indicatorul $OE_{B,y}$ valoarea de 10 mii de tone de CO_2 .

49. Autoritatea competentă, după ce a calculat obligațiunile de compensare ale fiecărui operator aerian pentru anul y (OR_y), va informa respectivul operator aerian cu privire la obligațiile sale de compensare în termen de până la data de 30 noiembrie a anului următor.

Secțiunea a 3-a **Diminuarea nivelului de emisii prin utilizarea** **combustibililor eligibili CORSIA**

50. Operatorul aerian care intenționează să solicite diminuarea nivelului emisiilor de carbon prin utilizarea combustibililor eligibili CORSIA pentru anul y calculează diminuarea emisiilor folosind următoarea formulă:

$$ER_y = \sum_f MS_{f,y} * (1 - L_{CEF} * FCF * [/LC]),$$

unde:

ER_y – reduceri de emisii prin utilizarea combustibililor eligibili CORSIA pentru anul y (în tone);

FCF – coeficientul de conversie a combustibilului egal cu 3,16 kg CO_2 /kg de combustibil pentru combustibilul Jet-A, Jet-A1, TS-1 și combustibilul de aviație nr.3, precum și 3,1 kg CO_2 /kg de combustibil pentru combustibilul AvGas și Jet-B;

$MS_{f,y}$ – masa sumară a combustibilului eligibil CORSIA neamestecat declarat pentru anul de referință y (în tone);

L_{cef} – valorile emisiilor generate pe durata ciclului de viață a combustibililor eligibili CORSIA (g CO_2e /MJ);

LC – valorile de bază ale emisiilor generate pe durata ciclului de viață ale combustibililor aeriene egale cu 89 g CO_2e /MJ pentru Jet-A, Jet-A1, Jet-B, TS-1 sau combustibilul de aviație nr.3, precum și 95 g CO_2e /MJ pentru AvGas.

51. Operatorul aerian consultă documentul OACI pentru calcularea valorii de emisii de CO_2 pe ciclul de viață a combustibilului.

Secțiunea a 4-a **Reguli de calculare a obligațiunilor de compensare totale ale emisiilor**

**de CO₂ luând în calcul reducerea de emisii de CO₂ din contul
utilizării combustibililor eligibili CORSIA**

52. Suma obligațiunilor de compensare finală a operatorului aerian pentru un ciclu de raportare de trei ani se calculează conform următoarei formule:

$$FOR_c = (OR_{1,c} + OR_{2,c} + OR_{3,c}) - (ER_{1,c} + ER_{2,c} + ER_{3,c}),$$

unde:

FOR_c – suma obligațiunilor de compensare finală a operatorului aerian pentru un ciclu de raportare de trei ani (c);

OR_{y,c} – obligațiuni de compensare ale operatorului aerian pentru anul y (unde y = 1, 2 sau 3) din ciclul (c);

ER_{y,c} – diminuarea de emisii din utilizarea combustibililor eligibili CORSIA în anul de referință y (unde y = 1, 2 sau 3) al ciclului (c).

53. Suma obligațiunilor de compensare pentru un ciclu de raportare se rotunjește până la cea mai apropiată tonă de CO₂.

54. Dacă suma obligațiunilor de compensare a operatorului aerian pentru perioada trienală (OR_{1,c} + OR_{2,c} + OR_{3,c}) este sub nivelul de 3 000 de tone de CO₂, operatorul aerian nu are obligațiuni de compensare pentru această perioadă.

Operatorul aerian nu înregistrează obligațiuni de compensare dacă suma obligațiunilor finale de compensare pentru un ciclu de raportare (FOR_c) este negativă. Obligațiunile de compensare cu suma negativă nu vor fi luate în calcul la ciclurile de raportare ulterioară.

55. Autoritatea competentă informează operatorul aerian, până la data de 30 noiembrie a primului an ulterior finalizării unui ciclu de raportare, despre suma obligațiunilor de compensare atribuite acestuia.

Capitolul V

CERINȚE PRIVIND ANULAREA UNITĂȚILOR DE EMISII DE CO₂, RAPORTAREA ȘI VERIFICAREA EMISIILOR ANULATE, DATELE ȘI INFORMAȚIILE MINIME CARE TREBUIE PĂSTRATE

56. Prezentul capitol este aplicabil doar operatorilor aerieni cărora le-au fost calculate obligațiunile de compensare a emisiilor de CO₂ raportate.

57. Operatorul aerian își îndeplinește (anulează) obligațiunea de compensare până la data de 31 ianuarie a anului următor după încheierea ciclului de raportare sau în termen de 60 de zile de la recepționarea scrisorii de informare de către autoritatea competentă despre suma obligațiunilor de compensare pentru un ciclu de raportare atribuite acestuia.

58. Operatorul aerian anulează obligațiunea de compensare prin intermediul unuia dintre programele de anulare a unităților de emisii eligibile CORSIA, aprobat în modul stabilit de Consiliul OACI.

59. Operatorul aerian, până la data de 7 februarie a anului următor după încheierea ciclului de raportare, solicită fiecărui program să fie publicată informația privind anularea obligațiunilor de compensare a emisiilor de CO₂.

60. Operatorul aerian înaintează autorității competente, până la data de 30 aprilie a anului următor după încheierea ciclului raportat, raportul privind anularea obligațiunilor de compensare sumare per ciclu de raportare, verificat în conformitate cu pct.62 și 66.

61. Raportul privind anularea obligațiunilor de compensare sumare per ciclu de raportare trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

1) datele de identificare ale operatorului aerian în conformitate cu prevederile pct.14 și indicativul de apel sau alte coduri unice de identificare utilizate pentru controlul traficului aerian, precum și datele de contact relevante;

- 2) ciclul cu durata de trei ani supus raportării;
- 3) masa sumară a obligațiunilor de compensare per ciclu de raportare (în tone);
- 4) cantitatea sumară de unități de emisie anulate în scopul casării obligațiunilor de compensare sumare per ciclu de raportare;
- 5) date de identificare ale unităților de emisii anulate ale operatorului aerian:
 - a) numărul și seria lotului de unități de emisii anulate;
 - b) data anulării;
 - c) programul prin intermediul căruia au fost anulate unitățile de emisii eligibile CORSIA;
 - d) indicele de identificare a contului din registrul programului de anulare a unităților de emisii eligibile CORSIA aplicat pentru tranzacționare și indicele de identificare a lotului tranzacționat.

62. Operatorul aerian contactează verificatorul acreditat în scopul verificării raportului privind anularea obligațiunilor de compensare sumare per ciclu de raportare.

63. Verificarea raportului privind anularea obligațiunilor de compensare sumare per ciclu de raportare de către verificator se finalizează cu transmiterea, în mod separat, de către operatorul aerian și verificator (cu acceptul prealabil al operatorului aerian) pe adresa oficială a autorității competente, până la data de 30 aprilie a anului următor ulterior finalizării ciclului de raportare, a câte un exemplar de raport privind anularea obligațiunilor de compensare sumare per ciclu de raportare și de raport de verificare corespunzător.

64. Autoritatea competentă, după recepționarea raportului privind anularea obligațiunilor de compensare sumare per ciclu de raportare și a raportului de verificare corespunzător, efectuează verificarea datelor aferente anulării unităților de emisii.

65. După verificarea datelor raportate, autoritatea competentă informează OACI despre suma unităților de emisii de CO₂, achitate de către operatorii aerieni naționali, conform obligațiunilor de compensare. Informația despre achitarea sumei unităților de emisii de CO₂ se prezintă către OACI trienal, în conformitate cu prevederile Capitolului 3 din Anexa 16 ICAO, Volumul IV CORSIA, și anume:

- până la 31 iulie 2025 – pentru perioada 2021-2023;
- până la 31 iulie 2028 – pentru perioada 2024-2026;
- până la 31 iulie 2031 – pentru perioada 2027-2029;
- până la 31 iulie 2034 – pentru perioada 2030-2032;
- până la 31 iulie 2037 – pentru perioada 2033-2035.

66. Operatorii aerieni păstrează cel puțin următoarele informații:

- 1) lista aeronavelor deținute, închiriate sau date spre închiriere, precum și documentele justificative care atestă caracterul exhaustiv al listei respective; pentru fiecare aeronavă – data includerii sau eliminării acesteia din flota operatorului aerian;
- 2) lista zborurilor cuprinse în fiecare ciclu de raportare și documentele justificative care atestă caracterul complet al listei respective;
- 3) datele relevante utilizate pentru determinarea consumului de combustibil și a emisiilor;
- 4) documentația privind metoda de abordare a lacunelor în date, dacă este cazul, și a datelor utilizate pentru suprimarea lacunelor existente.

Anexa nr.1
la Regulamentul privind funcționarea
Schemei de compensare și de reducere a emisiilor
de carbon pentru aviația internațională (CORSIA)

METODELE DE CALCUL PENTRU DETERMINAREA EMISIILOR DE CO₂ PROVENITE DIN AVIAȚIA INTERNAȚIONALĂ

Operatorul aerian care nu utilizează instrumentul de estimare și raportare a CO₂ (CERT) va alege una dintre următoarele metode de monitorizare a consumului de combustibil:

- a) metoda A;
- b) metoda B;
- c) metoda Block-off/Block-on;
- d) combustibilul alimentat;
- e) distribuția combustibilului în funcție de timpul total de zbor.

Metoda A

Operatorul aerian utilizează următoarea formulă:

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

unde:

F_N – consumul real de combustibil pentru fiecare zbor [zbor_N] (în tone);

T_N – cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei după terminarea alimentării cu combustibil pentru zborul respectiv [zbor_N] (în tone);

T_{N+1} – cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei după terminarea alimentării cu combustibil pentru zborul următor [zbor_{N+1}] (în tone);

U_{N+1} – cantitatea de combustibil alimentat pentru zborul următor [zbor_{N+1}] (în tone).

Operatorul aerian care execută zboruri ocazionale și care raportează altui operator aerian prezintă ultimului datele privind consumul de combustibil calculate conform metodei Block-off/Block-on.

În cazul în care nu se face alimentarea cu combustibil pentru zborul respectiv sau pentru zborul următor, cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei se determină din momentul pornirii pentru efectuarea zborului respectiv sau a zborului următor. În cazurile excepționale în care o aeronavă efectuează alte activități decât de zbor, inclusiv efectuarea unor lucrări majore de întreținere a aeronavei, ce presupune golirea rezervoarelor după zborul pentru care se monitorizează consumul de combustibil, operatorul de aeronave poate înlocui „cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei după terminarea alimentării cu combustibil pentru zborul următor + cantitatea de combustibil alimentat pentru zborul următor” cu „cantitatea de combustibil rămasă în rezervoare la începutul activității următoare a aeronavei”, astfel cum este înregistrată în registrele tehnice.

Metoda B

Operatorul aerian utilizează următoarea formulă:

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

unde:

F_N – consumul real de combustibil pentru fiecare zbor [zbor_N] (în tone);

R_{N-1} – cantitatea de combustibil rămas în rezervoarele aeronavei la oprirea acesteia la sfârșitul zborului anterior [zbor_{N-1}] (în tone);

R_N – cantitatea de combustibil din rezervoare la oprirea aeronavei la sfârșitul zborului respectiv [zbor_N] (în tone);

U_N – cantitatea de combustibil alimentat pentru zborul respectiv [zbor_N], (în tone).

Operatorul aerian care execută zboruri ocazionale și care raportează altui operator aerian prezintă ultimului datele privind consumul de combustibil calculat conform metodei Block-off/Block-on.

Oprirea aeronavei poate fi considerată echivalentă cu oprirea motorului. În cazul în care o aeronavă nu a efectuat un zbor înainte de zborul pentru care se măsoară consumul de combustibil, operatorul de aeronave poate înlocui „cantitatea de combustibil rămas în rezervoarele aeronavei la oprirea acesteia la sfârșitul zborului anterior (R_{N-1})” cu „cantitatea de combustibil rămasă în rezervoarele aeronavei la sfârșitul manevrelor anterioare ale aeronavei”, astfel cum a fost înregistrat în jurnalele tehnice.

Metoda Block-off/Block-on

Operatorul aerian utilizează următoarea formulă:

$$F_N = T_N - R_N,$$

unde:

F_N – consumul real de combustibil pentru fiecare zbor [zbor N] (în tone);

T_N – cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei la momentul pornirii motoarelor aeronavei pentru zborul respectiv [zbor N] (în tone);

R_N – cantitatea de combustibil din rezervoare la oprirea aeronavei la sfârșitul zborului respectiv [zbor N] (în tone).

Combustibilul alimentat

Operatorul aerian utilizează următoarea formulă:

$$F_N = U_N,$$

unde:

F_N – consumul real de combustibil pentru fiecare zbor [zbor N] (în tone);

U_N – cantitatea de combustibil alimentat pentru zborul respectiv [zbor N] (în tone).

Metoda respectivă se aplică doar zborului pentru care a fost alimentat rezervorul.

Pentru zborurile pentru care aeronava nu se alimentează cu combustibil, se vor aplica formulele:



unde:

F_N – consumul real de combustibil pentru fiecare zbor [zbor N] (în tone);

F_{N+1} – consumul real de combustibil pentru zborul următor [zbor $N+1$] (în tone);

...

F_{N+n} – consumul real de combustibil pentru fiecare dintre următoarele zboruri [zbor $N+n$] (în tone);

U_N – cantitatea de combustibil alimentat pentru zbor [zbor N] (în tone);

BH_N – timpul total de zbor pentru zbor [zbor N] (ore);

BH_{N+1} – timpul total de zbor pentru zborul următor [zbor $N+1$] (ore);

...

BH_{N+n} – timpul total de zbor pentru fiecare dintre următoarele zboruri [zbor $N+n$] (ore).

Distribuția combustibilului în funcție de timpul total de zbor

Calculul consumului mediu de combustibil

Operatorul aerian, în cazul în care poate diferenția clar cantitatea combustibilului alimentat pentru zboruri internaționale de cantitatea combustibilului alimentat pentru zboruri

domestice, este în drept să calculeze, pentru fiecare tip de aeronavă, consumul mediu de combustibil împărțind suma consumului de combustibil alimentat pentru toate zborurile internaționale la suma tuturor orelor efective de zboruri internaționale în decursul unui anumit an, aplicând formula de calcul:

$$\mathbf{AFBR}_{\text{AO,AT}} = \frac{\sum_N \mathbf{U}_{\text{AO,AT,N}}}{\sum_N \mathbf{BH}_{\text{AO,AT,N}}}$$

unde:

$\mathbf{AFBR}_{\text{AO,AT}}$ – consumul mediu de combustibil pentru operatorul aerian (AO) per tip de aeronavă (AT) (în tone per oră);

$\mathbf{U}_{\text{AO,AT,N}}$ – cantitatea de combustibil alimentată pentru un zbor internațional [zbor N] pentru un operator aerian (AO) per tip de aeronavă (AT), determinată prin metoda de monitorizare a combustibilului alimentat (în tone);

$\mathbf{BH}_{\text{AO,AT,N}}$ – timpul total de zbor al zborului internațional [zbor N] pentru operatorul aerian (AO) per tip aeronavă (AT) (ore).

Operatorul aerian, în cazul în care nu poate diferenția clar cantitatea combustibilului alimentat pentru zboruri internaționale de cantitatea combustibilului alimentat pentru zboruri domestice, este în drept să calculeze, pentru fiecare tip de aeronavă, consumul mediu de combustibil împărțind suma consumului de combustibil alimentat pentru toate zborurile internaționale și domestice la suma tuturor orelor efective din zboruri internaționale și domestice în decursul unui anumit an, aplicând formula de calcul:

$$\mathbf{AFBR}_{\text{AO,AT}} = \frac{\sum_N \mathbf{U}_{\text{AO,AT,N}}}{\sum_N \mathbf{BH}_{\text{AO,AT,N}}}$$

unde:

$\mathbf{AFBR}_{\text{AO,AT}}$ – consumul mediu de combustibil pentru operatorul aerian (AO) per tip de aeronavă (AT) (în tone per oră);

$\mathbf{U}_{\text{AO,AT,N}}$ – cantitatea de combustibil alimentată pentru un zbor internațional sau domestic [zbor N] pentru un operator aerian (AO) per tip de aeronavă (AT), determinată în unități de volum și înmulțită la coeficientul densității (în tone);

$\mathbf{BH}_{\text{AO,AT,N}}$ – timpul total de zbor al zborului internațional și domestic [zbor N] pentru operatorul aerian (AO) per tip aeronavă (AT) (ore).

Operatorul aerian calculează consumul de combustibil pentru fiecare zbor internațional înmulțind consumul mediu de combustibil al operatorului aerian cu timpul total de zbor al zborului respectiv, folosind următoarea formulă:

$$\mathbf{F}_N = \mathbf{AFBR}_{\text{AO,AT}} * \mathbf{BH}_{\text{AO,AT,N}},$$

unde:

\mathbf{F}_N – consumul real de combustibil pentru zbor [zbor N] prin metoda distribuției combustibilului în funcție de timpul total de zbor (în tone);

$\mathbf{AFBR}_{\text{AO,AT}}$ – consumul mediu de combustibil pentru operatorul aerian (AO) per tip de aeronavă (AT) (în tone per oră);

$\mathbf{BH}_{\text{AO,AT,N}}$ – timpul total de zbor al zborului internațional [zbor N] pentru operatorul aerian (AO) per tip aeronavă (AT) (ore).

la Regulamentul privind funcționarea
Schemei de compensare și de reducere a emisiilor
de carbon pentru aviația internațională (CORSA)

COEFICIENȚII DE CONVERSIE AI COMBUSTIBILULUI

Combustibil	Coeficientul de conversie al combustibilului
Benzină pentru aviație (AvGas)	3,10
Benzină pentru avioanele cu reacție (jet B)	3,10
Jet-A, Jet-A1, TS-1, combustibil de aviație nr.3	3,16