



ИКАО

Международные стандарты
и Рекомендуемая практика

Приложение 16 к Конвенции о международной гражданской авиации

Охрана окружающей среды

Том IV. Система компенсации и сокращения выбросов углерода
для международной авиации (CORSIA)

Издание первое, октябрь 2018 года



Первое издание тома IV Приложения 16 применяется с 1 января 2019 года.

Сведения о применении Стандартов и Рекомендуемой практики
содержатся в предисловии.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



| ИКАО

Международные стандарты
и Рекомендуемая практика

Приложение 16 к Конвенции о международной гражданской авиации

Охрана окружающей среды

Том IV. Система компенсации и сокращения выбросов углерода
для международной авиации (CORSIA)

Издание первое, октябрь 2018 года

Первое издание тома IV Приложения 16 применяется с 1 января 2019 года.

Сведения о применении Стандартов и Рекомендуемой практики
содержатся в предисловии.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

Издание первое, 2018.

Приложение 16. Охрана окружающей среды
Том IV. Система компенсации и сокращения выбросов углерода
для международной авиации (CORSIA)

Номер заказа: AN 16-4
ISBN 978-92-9258-614-0

© ИКАО, 2018

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в какой форме и никакими средствами без предварительного письменного разрешения Международной организации гражданской авиации.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
Предисловие.....	(ix)
Часть I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ И ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ	I-1
ГЛАВА 1. Определения.....	I-1-1
ГЛАВА 2. Сокращения и единицы измерения.....	I-2-1
Часть II. СИСТЕМА КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSA)	II-1-1
ГЛАВА 1. Административные вопросы	II-1-1
1.1 Отнесение международных полетов к эксплуатанту самолетов.....	II-1-2
1.2 Отнесение эксплуатанта самолетов к государству	II-1-3
1.3 Государство	II-1-4
1.4 Хранение документов	II-1-4
1.5 Периоды и сроки соблюдения условий.....	II-1-5
1.6 Эквивалентные процедуры	II-1-5
ГЛАВА 2. Мониторинг, отчетность и верификация (MRV) годовой эмиссии CO ₂ эксплуатанта самолетов	II-2-1
2.1 Применимость требований к MRV.....	II-2-1
2.2 Мониторинг эмиссии CO ₂	II-2-2
2.3 Отчетность об эмиссии CO ₂	II-2-5
2.4 Верификация эмиссии CO ₂	II-2-7
2.5 Пробелы в данных.....	II-2-10
2.6 Исправление ошибок в отчетах об эмиссии	II-2-11
ГЛАВА 3. Компенсационные обязательства по CO ₂ , связанные с международными полетами, и сокращение эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA.....	II-3-1
3.1 Применимость компенсационных обязательств по CO ₂	II-3-1
3.2 Компенсационные обязательства по CO ₂	II-3-2
3.3 Сокращение эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA	II-3-3
3.4 Суммарные окончательные компенсационные обязательства по CO ₂ за рассматриваемый период соблюдения условий с учетом сокращения эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA.....	II-3-4

	Страница
ГЛАВА 4. Единицы эмиссии	II-4-1
4.1 Применимость единиц эмиссии	II-4-1
4.2 Погашение отвечающих критериям CORSIA единиц эмиссии	II-4-1
4.3 Отчетность о погашении единиц эмиссии	II-4-2
4.4 Верификация отчета о погашении единиц эмиссии	II-4-2

ДОБАВЛЕНИЯ

ДОБАВЛЕНИЕ 1. Административные процедуры	ДОБ 1-1
1. Введение	ДОБ 1-1
2. Периоды и сроки соблюдения условий	ДОБ 1-1
ДОБАВЛЕНИЕ 2. Методы мониторинга потребления топлива	ДОБ 2-1
1. Введение	ДОБ 2-1
2. Методы мониторинга потребления топлива	ДОБ 2-1
ДОБАВЛЕНИЕ 3. Методы и инструменты оценки и предоставления отчетности в отношении эмиссии CO ₂	ДОБ 3-1
1. Введение	ДОБ 3-1
2. Инструмент оценки и предоставления отчетности в отношении CO ₂ (CERT) CORSIA ИКАО	ДОБ 3-1
ДОБАВЛЕНИЕ 4. Планы мониторинга эмиссии	ДОБ 4-1
1. Введение	ДОБ 4-1
2. Содержание планов мониторинга эмиссии	ДОБ 4-1
ДОБАВЛЕНИЕ 5. Отчетность	ДОБ 5-1
1. Введение	ДОБ 5-1
2. Содержание отчета об эмиссии, представляемого эксплуатантом самолетов государству	ДОБ 5-1
3. Содержание отчета об эмиссии, представляемого государством в ИКАО	ДОБ 5-7
4. Содержание отчета о погашении единиц эмиссии, представляемого эксплуатантом самолетов государству	ДОБ 5-10
5. Содержание отчета о погашении единиц эмиссии, представляемого государством в ИКАО	ДОБ 5-12
ДОБАВЛЕНИЕ 6. Верификация	ДОБ 6-1
1. Введение	ДОБ 6-1
2. Орган по верификации	ДОБ 6-1
3. Верификация отчета об эмиссии и отчета о погашении единиц эмиссии	ДОБ 6-5

ДОПОЛНЕНИЯ

ДОПОЛНЕНИЕ А. Процессы отнесения полета к эксплуатанту самолетов и эксплуатанта самолетов к государству	ДОП А-1
ДОПОЛНЕНИЕ В. Применимость требований в отношении MRV к международным полетам	ДОП В-1
ДОПОЛНЕНИЕ С. Процессы мониторинга потребления топлива	ДОП С-1

ПРЕДИСЛОВИЕ

Историческая справка

Стандарты и Рекомендуемая практика по охране окружающей среды впервые были приняты Советом 2 апреля 1971 года в отношении авиационного шума в соответствии с положениями статьи 37 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) в виде Приложения 16 к Конвенции. 11 мая 1981 года Совет согласился с целесообразностью включения всех положений, касающихся экологических аспектов деятельности авиации, в одно Приложение к Конвенции, и поэтому изменил название Приложения 16 на "Охрана окружающей среды", опубликовав существующий текст Приложения в качестве тома I под названием *"Авиационный шум"* и приняв первое издание тома II *"Эмиссия авиационных двигателей"* 30 июня 1981 года. 3 марта 2017 года Совет принял первое издание тома III Приложения 16 *"Эмиссия CO₂ самолетов"*.

Настоящий том IV Приложения 16 подготовлен по поручению Ассамблеи ИКАО, которая на своей 39-й сессии, проведенной в 2016 году, приняла резолюцию A39-3 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)"*. В этой резолюции государства-члены постановили внедрить глобальную систему PM в виде системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA).

Обсуждение вопросов применения PM в качестве средства ограничения или сокращения эмиссии CO₂ международной авиации состоялось перед 37-й сессией Ассамблеи в 2010 году, принявшей резолюцию A37-19 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"*. В своей резолюции A37-19 Ассамблея попросила Совет при поддержке государств-членов и международных организаций продолжить изучение возможности введения глобальной системы PM посредством проведения дальнейших исследований в области технических аспектов, экологических выгод, экономического воздействия и механизмов применения такой схемы с учетом, при необходимости, результатов переговоров в рамках Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и других соответствующих международных событий и представить доклад о достигнутых результатах на рассмотрение 38-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2013 году.

37-я сессия Ассамблеи также приняла глобальные желательные цели для сектора международной авиации, предусматривающие ежегодное среднее повышение топливной эффективности на 2 % и удержание глобальной нетто-эмиссии углерода на одном уровне начиная с 2020 года (также известное как углеродно-нейтральный прирост с 2020 года).

Работа во исполнение поручения, содержащегося в резолюции A37-19, была направлена на проведение качественной и количественной оценки возможных вариантов глобальной системы PM для международной авиации. Основываясь на результатах этой работы, в 2013 году 38-я сессия Ассамблеи ИКАО своей резолюцией A38-18 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* постановила разработать глобальную систему PM для международной авиации и поручила Совету при поддержке государств-членов завершить работу по изучению технических аспектов, экологического и экономического воздействия и механизмов применения возможных вариантов глобальной системы PM, включая ее осуществимость и практическую реализуемость, принимая во внимание потребность в развитии международной авиации, предложения авиационной отрасли и, при необходимости, другие международные события, без ущерба для переговоров, проводимых в рамках РКИК ООН.

Резолюцией А38-18 Ассамблеи Совету было далее поручено определить главные вопросы и проблемы, в том числе для государств-членов, и подготовить рекомендацию по вопросу создания глобальной системы РМ, которая должным образом учитывает их и главные структурные элементы системы, включая средства, необходимые для учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей государств – членов ИКАО. Совету также было поручено определить механизмы внедрения этой системы с 2020 года в качестве составного элемента корзины мер, в число которых также входят разработка технологий, эксплуатационные усовершенствования и виды устойчиво производимого топлива в целях достижения глобальных желательных целей ИКАО.

После 38-й сессии Ассамблеи Совет на своей 200-й сессии, проведенной в ноябре 2013 года, поддержал предложение о том, чтобы Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) продолжал решать технические задачи, связанные с глобальной системой РМ, в соответствии с требованием резолюции А38-18. Совет также принял решение о создании при Совете Консультативной группы по охране окружающей среды (ЕАГ), уполномоченной контролировать всю работу, связанную с разработкой глобальной системы РМ, и представлять рекомендации Совету.

Группа ЕАГ сосредоточила свою работу на подходе, предполагающем обязательную компенсацию выбросов углерода, в качестве основы для глобальной системы РМ для международной авиации. На совещании ЕАГ/15 в январе 2016 года был рассмотрен текст проекта резолюции Ассамблеи по глобальной системе РМ, который в течение 2016 года продолжал дорабатываться на двух совещаниях Группы высокого уровня по глобальной системе РМ в феврале и апреле 2016 года, на Совещании высокого уровня по глобальной системе РМ в мае 2016 года, а также на совещании неофициальной группы "Друзья Президента" в августе 2016 года.

Ассамблея своей резолюцией А39-3 поручила Совету при технической поддержке со стороны САЕР разработать SARPS и соответствующий инструктивный материал по внедрению системы мониторинга, отчетности и верификации (MRV) в рамках CORSIA, а также по критериям единиц эмиссии (EUC) в целях поддержки приобретения эксплуатантами воздушных судов надлежащих единиц эмиссии в рамках системы, с учетом соответствующих событий в РКИК ООН и статьи 6 Парижского соглашения, а также политику и соответствующий инструктивный материал для поддержки формирования реестров в рамках CORSIA.

Вслед за Ассамблеей Совет на своей 209-й сессии одобрил общий план подготовительной деятельности, связанной с внедрением CORSIA, включая разработку САЕР касающихся CORSIA SARPS и инструктивного материала.

САЕР разработал Международные стандарты и Рекомендуемую практику по CORSIA, и после внесения поправок по результатам обычных консультаций с Договаривающимися государствами – членами Организации настоящий том IV Приложения 16 был принят Советом.

В таблице А указываются источники и хронология поправок к тому IV Приложения 16, а также содержатся перечень соответствующих принципиальных вопросов и даты принятия данного Приложения и поправок Советом, а также даты их вступления в силу и начала применения.

Применимость

В части I тома IV Приложения 16 содержатся определения, сокращения и условные обозначения. В главе 2 части II содержатся Стандарты, Рекомендуемая практика и инструктивные указания по мониторингу, отчетности и верификации эмиссии CO₂ эксплуатантов самолетов. В главе 3 части II содержатся Стандарты, Рекомендуемая практика и инструктивные указания по компенсационным обязательствам эксплуатанта самолетов по CO₂, которые могут быть урегулированы с использованием единиц эмиссии, сформированных в рамках применимых программ главы 4. Соответствующие требования по применимости к эксплуатанту самолетов, занятому в международной авионавигации, изложены в отдельных главах тома IV Приложения 16.

Действия Договаривающихся государств

Уведомление о различиях. Внимание Договаривающихся государств обращается на налагаемое статьей 38 Конвенции обязательство, по которому Договаривающимся государствам надлежит уведомлять Организацию о любых различиях между их национальными правилами и практикой и содержащимися в настоящем Приложении Международными стандартами и любыми поправками к ним. Договаривающимся государствам предлагается направлять такое уведомление также о различиях с Рекомендуемой практикой, содержащейся в настоящем Приложении, и любых поправках к нему, если уведомление о таких различиях имеет важное значение для безопасности аэронавигации. Кроме того, Договаривающимся государствам предлагается своевременно информировать Организацию о любых различиях, которые могут впоследствии возникнуть, или об устранении каких-либо различий, уведомление о которых было представлено ранее. После принятия каждой поправки к настоящему Приложению Договаривающимся государствам будет незамедлительно направляться конкретная просьба представить уведомление о различиях.

Помимо обязательства государств по статье 38 Конвенции, внимание государств обращается также на положения Приложения 15, касающиеся публикации через посредство служб аэронавигационной информации различий между их национальными правилами и практикой и соответствующими Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО.

Использование текста Приложения в национальных правилах. 3 апреля 1948 года Совет принял резолюцию, в которой обратил внимание Договаривающихся государств на желательность использования ими в своих национальных правилах, насколько это практически возможно, точной формулировки тех Стандартов ИКАО, которые носят нормативный характер, а также уведомления об отклонениях от Стандартов, в том числе о любых дополнительных национальных правилах, имеющих важное значение для безопасности и регулярности международной аэронавигации. Положения настоящего Приложения сформулированы по возможности таким образом, чтобы облегчить их включение, без существенных изменений текста, в национальное законодательство.

Статус составных частей Приложения

Приложения состоят из указанных ниже частей, которые, однако, необязательно присутствуют в каждом Приложении; эти части имеют следующий статус:

1. *Материал собственно Приложения:*

- а) *Стандарты и Рекомендуемая практика*, принятые Советом в соответствии с положениями Конвенции. Они определяются следующим образом:

Стандарт. Любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации и которое Договаривающиеся государства будут соблюдать согласно Конвенции; в случае невозможности соблюдения Стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38.

Рекомендуемая практика. Любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным в интересах безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое Договаривающиеся государства будут стремиться соблюдать в соответствии с Конвенцией.

- б) *Добавления*, содержащие материал, который сгруппирован отдельно для удобства пользования, но является составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики, принятых Советом.

- c) *Положения*, определяющие порядок применения Стандартов и Рекомендуемой практики.
 - d) *Определения* употребляемых в Стандартах и Рекомендуемой практике терминов, которые не имеют общепринятых словарных значений и нуждаются в пояснениях. Определение не имеет самостоятельного статуса, но является важной частью каждого Стандарта и Рекомендуемой практики, в которых употребляется термин, поскольку изменение значения термина может повлиять на смысл требования.
 - e) *Таблицы и рисунки*, которые дополняют или иллюстрируют тот или иной Стандарт или Рекомендуемую практику, где на них делается ссылка, являются частью соответствующего Стандарта или Рекомендуемой практики и имеют тот же статус.
2. *Материал, утвержденный Советом для опубликования вместе со Стандартами и Рекомендуемой практикой:*
- a) *Предисловия*, содержащие исторические справки и пояснения к действиям Совета, а также разъяснение обязательств государств по применению Стандартов и Рекомендуемой практики, вытекающих из Конвенции и резолюции о принятии.
 - b) *Введения*, содержащие пояснительный материал, помещаемый в начале частей, глав или разделов Приложения для облегчения понимания порядка применения текста.
 - c) *Примечания*, включаемые, где это необходимо, в текст, чтобы дать фактологическую информацию или ссылки, имеющие отношение к соответствующим Стандартам и Рекомендуемой практике; эти примечания не являются составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики.
 - d) *Дополнения*, содержащие материал, который дополняет Стандарты и Рекомендуемую практику или служит руководством по их применению.

Выбор языка

Настоящее Приложение принято на шести языках: русском, английском, арабском, китайском, испанском и французском. Каждому Договаривающемуся государству предлагается выбрать для целей внутреннего использования и для других предусмотренных Конвенцией целей текст на одном из указанных языков непосредственно или в переводе на свой язык и соответственно уведомить Организацию.

Редакционная практика

Для быстрого определения статуса каждого положения принят следующий порядок: *Стандарты* печатаются светлым прямым шрифтом; *Рекомендуемая практика* – светлым курсивом с добавлением впереди слова "**Рекомендация**"; *примечания* – светлым курсивом с добавлением впереди слова "*Примечание*".

Следует иметь в виду, что при формулировании технических требований на русском языке применяется следующее правило: в тексте Стандартов глагол ставится в настоящем времени, изъявительном наклонении, а в Рекомендуемой практике используются вспомогательные глаголы "следует" или "должен" в соответствующем лице с инфинитивом основного глагола.

Используемые в настоящем документе единицы измерения соответствуют Международной системе единиц (СИ), как указано в Приложении 5 к Конвенции о международной гражданской авиации. В тех случаях, когда Приложение 5 допускает использование альтернативных единиц, не входящих в систему СИ, эти единицы указываются в скобках после основных единиц. В тех случаях, когда приводятся единицы двух систем, нельзя

считать, что пары значений равнозначны и взаимозаменяемы. Однако можно исходить из того, что при исключительном использовании единиц той или другой системы обеспечивается эквивалентный уровень безопасности полетов.

Любая ссылка на какой-либо раздел настоящего документа, обозначенный номером, относится ко всем его подразделам.

Таблица А. Поправки к тому IV Приложения 16

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Даты принятия, вступления в силу, начала применения</i>
1-е издание (2018)	Совещание Руководящей группы (РГ) Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) (SG2017, 11–15 сентября 2017 года)	Введение тома IV Приложения 16, содержащего Стандарты и Рекомендуемую практику, касающиеся внедрения системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)	27 июня 2018 года 22 октября 2018 года 1 января 2019 года

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА

ЧАСТЬ I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ И ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Административное партнерство. Делегирование административных задач, изложенных в настоящем томе, одним государством другому(им) государству(ам).

Аэродром. Определенный участок земной или водной поверхности (включая любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов.

Верификация отчета. Независимый, систематический и в достаточной мере задокументированный процесс оценки отчета об эмиссии и, в случае необходимости, отчета о погашении отвечающих критериям единиц эмиссии.

Владелец самолета. Лицо(а), организация(ии) или предприятие(ия), определенное(ые) в п. 4 ("Владелец") и п. 5 ("Адрес владельца") регистрационного удостоверения самолета.

Государство, направившее уведомление. Государство, направившее в ИКАО просьбу о регистрации или изменении трехбуквенного условного обозначения эксплуатанта самолетов, находящегося в его юрисдикции.

Группа по верификации. Группа верификаторов или один верификатор, который также является руководителем группы, относящиеся к органу по верификации, осуществляющему верификацию отчета об эмиссии и, в случае необходимости, отчета о погашении единиц эмиссии. Группа может работать при поддержке технических экспертов.

Заправленное топливо. Количество топлива, предоставленного поставщиком топлива, указанное в накладных или счетах на поставку топлива для каждого полета (в литрах).

Национальный орган по аккредитации. Уполномоченный государством орган, удостоверяющий, что орган по верификации компетентен в предоставлении конкретных услуг по верификации.

Низкоуглеродное авиационное топливо, отвечающее условиям CORSIA. Авиационное топливо, полученное из горючих ископаемых и отвечающее критериям устойчивости CORSIA в соответствии с положениями настоящего тома.

Новый участник. Новым участником является любой эксплуатант самолетов, начавший осуществлять авиационную деятельность, на которую распространяются положения настоящего тома во время их вступления в силу или позднее, и чья деятельность не является полностью или частично продолжением авиационной деятельности, ранее осуществлявшейся другим эксплуатантом самолетов.

Орган по верификации. Юридическое лицо, осуществляющее верификацию отчета об эмиссии и, в случае необходимости, отчета о погашении единиц эмиссии в качестве аккредитованной независимой третьей стороны.

Отчет о верификации. Подготовленный органом по верификации документ, содержащий заявление о верификации и необходимую вспомогательную информацию.

Отчетный период. Период, начинающийся 1 января и заканчивающийся 31 декабря рассматриваемого года, за который эксплуатант самолетов или государство представляет необходимую информацию. Отнесение полета к отчетному периоду осуществляется по времени вылета (UTC).

Пара аэродромов. Группа из двух аэродромов, состоящая из аэродрома вылета и аэродрома прибытия.

Пара государств. Группа из двух государств, состоящая из государства вылета или его территорий и государства прибытия или его территорий.

План полета. Определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемые органам обслуживания воздушного движения.

Процесс преобразования. Вид технологии, используемой для преобразования сырьевого материала в альтернативное авиационное топливо.

Расстояние по ортодромии. Кратчайшее расстояние, округленное до ближайшего километра, между аэродромами вылета и назначения, измеренное на земной поверхности, смоделированной согласно Всемирной геодезической системы – 1984 (WGS 84).

Примечание. Координаты широты и долготы аэродромов могут быть получены из базы данных указателей (индексов) местоположения ИКАО.

Самолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

Сертификат эксплуатанта (СЭ). Сертификат, разрешающий эксплуатанту выполнять определенные коммерческие воздушные перевозки.

Сырьевой материал. Вид необработанного исходного материала, используемого для производства авиационного топлива.

Топливо, отвечающее условиям CORSIA. Устойчиво производимое авиационное топливо или низкоуглеродное авиационное топливо, отвечающее условиям CORSIA, которые эксплуатант может использовать для снижения своих компенсационных обязательств.

Устойчиво производимое авиационное топливо, отвечающее условиям CORSIA. Возобновляемое или полученное из отходов авиационное топливо, отвечающее критериям устойчивости CORSIA в соответствии с положениями настоящего тома.

Цикл. Конкретная совокупность процессов получения сырьевых материалов и их преобразования, используемых для производства авиационного топлива.

Эксплуатант. Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

ГЛАВА 2. СОКРАЩЕНИЯ И ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ

В тех случаях, когда в томе IV настоящего Приложения употребляются приведенные ниже сокращения, они имеют следующие значения:

Сокращения

ИСО	Международная организация по стандартизации
КТК	Коммерческие тонно-километры
МДж	Мегаджоуль
МЭК	Международная электротехническая комиссия
ПГ	Парниковые газы
СЭ	Сертификат эксплуатанта
ACARS	Авиационная система адресации и передачи сообщений
CERT	Инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO ₂
CO ₂	Двуокись углерода
CO ₂ e	Эквивалент двуокиси углерода
CORSIA	Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации
IAF	Международный форум по аккредитации
MRV	Мониторинг, отчетность и верификация

Единицы измерения, не входящие в систему СИ

Перечисленные в таблице 2-1 единицы измерения, не входящие в систему СИ, используются либо вместо единиц системы СИ, либо в дополнение к единицам системы СИ в качестве основных единиц измерения в рамках положений настоящего тома.

Таблица 2-1. Единицы, не входящие в систему СИ, для использования наряду с единицами системы СИ

<i>Величина</i>	<i>Единица</i>	<i>Условное обозначение</i>	<i>Определение (в терминах единиц СИ)</i>
масса	тонна	т	1 т = 10 ³ кг
время	час	ч	1 ч = 60 мин = 3600 с
объем	литр	л	1 л = 1 дм ³ = 10 ⁻³ м ³

ЧАСТЬ II. СИСТЕМА КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSA)

ГЛАВА 1. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ВОПРОСЫ

Примечание 1. См. также добавление 1, где изложена дополнительная информация об административных процедурах.

Примечание 2. Документы ИКАО, ссылки на которые приводятся в данном томе Приложения 16 и которые указаны ниже, представляют собой материал, утвержденный Советом для публикации ИКАО в обоснование данного тома, и имеют важное значение для реализации системы CORSA. Эти документы ИКАО представлены в разделе CORSA веб-сайта ИКАО, и только Совет может вносить в них изменения:

- 1. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3.*
- 2. CORSA. Инструмент ИКАО для оценки и представления отчетности в отношении CO₂.*
- 3. CORSA. Принципы применимости и требования к системам сертификации устойчивости.*
- 4. CORSA. Утвержденные системы сертификации устойчивости.*
- 5. CORSA. Критерии устойчивости для видов авиационного топлива, отвечающего условиям CORSA.*
- 6. CORSA. Установленные по умолчанию значения эмиссии в течение жизненного цикла для видов авиационного топлива, отвечающего условиям CORSA.*
- 7. CORSA. Методика расчета фактических значений эмиссии в течение жизненного цикла.*
- 8. CORSA. Отвечающие критериям единицы эмиссии.*
- 9. CORSA. Критерии приемлемости единиц эмиссии.*
- 10. CORSA. Центральный реестр (CCR). Информация и данные для внедрения CORSA.*
- 11. CORSA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству.*
- 12. CORSA. Эмиссия в 2020 году.*
- 13. CORSA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF).*
- 14. CORSA. Центральный реестр (CCR). Информация и данные для обеспечения транспарентности.*

Положения пп. 1.1–1.6 применяются к классификациям, определенным в настоящем томе.

1.1 Отнесение международных полетов к эксплуатанту самолетов

1.1.1 Эксплуатант самолетов идентифицирует международные полеты (как определено в п. 1.1.2 и разделе 2.1), отнесенные к нему в соответствии с подходом, изложенным в пп. 1.1.2 и 1.1.3.

Примечание. Два или более последовательных полета, выполняемых под одним и тем же номером рейса, для целей настоящего тома считаются отдельными полетами.

1.1.2 Для целей настоящего тома международный полет определяется как полет воздушного судна с момента взлета на аэродроме Договаривающегося государства или его территорий до момента посадки на аэродроме другого Договаривающегося государства или его территорий. Кроме того, внутренний полет определяется как полет воздушного судна с момента взлета на аэродроме Договаривающегося государства или его территорий до момента посадки на аэродроме того же Договаривающегося государства или его территорий.

1.1.3 Отнесение конкретного международного полета к эксплуатанту самолетов осуществляется следующим образом:

- a) *Условное обозначение ИКАО.* В том случае, когда пункт 7 (опознавательный индекс воздушного судна) плана полета содержит условное обозначение ИКАО, этот полет относится к эксплуатанту самолетов, которому присвоено это условное обозначение.

Примечание 1. Условные обозначения ИКАО содержатся в документе Дос 8585 "Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб".

Примечание 2. Ссылка на пункт 7 дается в соответствии с типовым планом полета ИКАО, содержащимся в добавлении 2 к документу Дос 4444 "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения".

- b) *Регистрационные знаки.* В том случае, когда пункт 7 (опознавательный индекс воздушного судна) плана полета содержит национальный или общий знак, а также регистрационный знак самолета, явно указанный в выданном государством СЭ (или его эквиваленте), полет относится к эксплуатанту самолетов, которому принадлежит этот СЭ (или его эквивалент).
- c) *Прочее.* В том случае, когда эксплуатант самолетов, выполняющий полет, не установлен с помощью положений подпункта а) или б) п. 1.1.3, этот полет относится к владельцу самолета, который в этом случае считается эксплуатантом самолетов.

Примечание. См. рис. А-1 в дополнении А, где показана методика отнесения полета к эксплуатанту самолетов.

1.1.4 По требованию государства, в котором зарегистрирован самолет, владельцы самолетов, установленные с помощью положений подпункта с) п. 1.1.3, предоставляют всю необходимую информацию для установления фактического эксплуатанта самолетов, выполняющего полет.

1.1.5 Эксплуатант самолетов может на договорной основе делегировать исполнение административных обязанностей согласно настоящему тому третьей стороне при условии, что они делегируются не тому же лицу, которым является орган по верификации. Ответственность за соблюдение условий не делегируется.

1.1.6 **Рекомендация.** Государство должно обеспечивать правильное отнесение международного полета, вылетающего с аэродрома на его территории, к эксплуатанту самолетов с использованием подхода, изложенного в п. 1.1.3, а также проводить необходимые проверки порядка величин для обеспечения полноты представляемых данных согласно п. 2.4.1.5.

1.2 Отнесение эксплуатанта самолетов к государству

1.2.1 Эксплуатант самолетов, выполняющий отнесенные к нему международные полеты (как определено в п. 1.1.2 и разделе 2.1), устанавливает государство, к которому он отнесен, в соответствии с подходом, изложенным в п. 1.2.4.

1.2.2 Государство обеспечивает правильное отнесение эксплуатанта самолетов к себе в соответствии с подходом, изложенным в п. 1.2.4.

1.2.3 **Рекомендация.** В целях выполнения своих обязательств согласно п. 1.2.2 государству следует использовать документ ИКАО под названием "CORSA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству", размещенный в разделе CORSA веб-сайта ИКАО.

1.2.4 Отнесение эксплуатанта самолетов к государству осуществляется следующим образом:

- a) *Условное обозначение ИКАО.* В том случае, когда эксплуатант самолетов имеет условное обозначение ИКАО, государством, по отношению к которому эксплуатант самолетов выполняет свои обязательства в соответствии с положениями настоящего тома, является государство, направившее уведомление.

Примечание. Условные обозначения ИКАО и государства, направившие уведомление, перечислены в документе Doc 8585 "Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб".

- b) *Сертификат эксплуатанта (СЭ).* В том случае, когда эксплуатант самолетов не имеет условного обозначения ИКАО, но имеет действительный сертификат эксплуатанта (или эквивалент), государством, по отношению к которому эксплуатант самолетов выполняет свои обязательства в соответствии с положениями настоящего тома, является государство, выдавшее сертификат эксплуатанта (или эквивалент).
- c) *Место юридической регистрации.* В том случае, когда эксплуатант самолетов не имеет условного обозначения ИКАО или сертификата эксплуатанта, государством, в котором эксплуатант самолетов зарегистрирован как юридическое лицо, является государство, по отношению к которому эксплуатант самолетов выполняет свои обязательства в соответствии с положениями настоящего тома. В том случае, когда эксплуатант самолетов является физическим лицом, государством места жительства и регистрации этого лица является государство, по отношению к которому эксплуатант самолетов выполняет свои обязательства в соответствии с положениями настоящего тома.

1.2.5 Если эксплуатант самолетов изменяет свое условное обозначение ИКАО, СЭ (или эквивалент) или место юридической регистрации и соответственно становится отнесенным к новому государству, но не учреждает нового или дочернего предприятия, то это государство становится государством, по отношению к которому эксплуатант самолетов выполняет свои обязательства в соответствии с положениями настоящего тома с начала следующего периода соблюдения условий.

1.2.6 Эксплуатант самолетов с полностью принадлежащим ему дочерним предприятием – эксплуатантом самолетов, официально зарегистрированным в том же государстве, могут рассматриваться как единый объединенный эксплуатант самолетов, ответственный за соблюдение требований настоящего тома, при условии одобрения государством. В плане мониторинга эмиссии эксплуатанта самолетов представляются свидетельства, подтверждающие полное владение указанным дочерним предприятием – эксплуатантом самолетов.

1.2.7 Государство представляет в ИКАО перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов согласно требованиям, указанным в таблице А5-3 (поле 1) добавления 5, и в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1. Государство может представлять обновленные перечни в ИКАО на более частой основе.

Примечание. См. рис. А-2 в дополнении А, где показана методика отнесения эксплуатантов самолетов к государствам.

1.3 Государство

1.3.1 Государство удостоверяет соблюдение условий эксплуатантом самолетов, исходя из удовлетворительных свидетельств исполнения эксплуатантом самолетов требований, по меньшей мере равноценных применимым Стандартам, содержащимся в настоящем томе.

Примечание. Когда каждое новое издание настоящего Приложения или поправка к нему начинают применяться (в соответствии с таблицей А предисловия), они заменяют все предыдущие издания и поправки.

1.3.2 Государство не делегирует обеспечение соблюдения требований настоящего тома или выполнения своих административных задач в отношении ИКАО другому государству. Государство может делегировать административные процедуры настоящего тома другому государству посредством административного партнерства на основе двустороннего соглашения между соответствующими государствами.

Примечание. Типовая форма соглашения и инструктивный материал по административным партнерствам приведены в томе IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501).

1.3.3 Государство, оказывающее практическую поддержку посредством административного партнерства, сообщает ИКАО о договаривающихся административных полномочных органах, эксплуатантах самолетов, которых затрагивает данное партнерство, а также о рамках и продолжительности его действия и представляет экземпляр соответствующего двустороннего соглашения.

1.3.4 **Рекомендация.** *Государство, оказывающее практическую поддержку, должно оценить, располагает ли полномочный административный орган, который будет выполнять административные задачи для другого государства, необходимыми ресурсами для того, чтобы предлагать такие услуги.*

1.3.5 Государство, получающее практическую поддержку, обеспечивает информирование отнесенных к нему эксплуатантов самолетов о соответствующих организационных мероприятиях до начала действия административного партнерства, а также о любых возможных изменениях впоследствии.

1.3.6 Государство не выходит из административного партнерства до завершения действий по представлению отчетности в конце отчетного периода, но оно может выйти из административного партнерства, соблюдая указанный в соглашении срок уведомления.

1.3.7 Государство представляет ИКАО перечень органов по верификации, аккредитованных в этом государстве, согласно требованиям, указанным в таблице А5-3 (поле 2) добавления 5, и в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1. Государство может представлять обновленные перечни в ИКАО на более частой основе.

1.4 Хранение документов

1.4.1 Эксплуатант самолетов хранит документы, имеющие отношение к демонстрации соответствия требованиям глав 2, 3 и 4 настоящей части, в течение 10 лет.

1.4.2 **Рекомендация.** *Эксплуатанту самолетов следует хранить документы в отношении его эмиссии CO₂ по парам государств в течение периода 2019–2020 гг. в целях перекрестной проверки его компенсационных обязательств, рассчитанных государством в течение периодов соблюдения условий 2030–2035 гг.*

1.4.3 Государство хранит документы в отношении эмиссии CO₂ эксплуатанта самолетов по парам государств в период 2019–2020 гг. в целях расчета компенсационных обязательств эксплуатанта самолетов в периоды соблюдения условий 2030–2035 гг.

1.5 Периоды и сроки соблюдения условий

Государства и эксплуатанты самолетов соблюдают Стандарты глав 2, 3 и 4 настоящей части в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1.

1.6 Эквивалентные процедуры

Использование эквивалентных процедур вместо процедур, изложенных в настоящем томе Приложения 16, утверждается государством, к которому эксплуатант самолетов отнесен в соответствии с разделом 1.2. Эквивалентные процедуры должны четко соответствовать требованиям настоящего тома Приложения 16.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся использования эквивалентных процедур, содержится в томе IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501).

ГЛАВА 2. МОНИТОРИНГ, ОТЧЕТНОСТЬ И ВЕРИФИКАЦИЯ (MRV) ГОДОВОЙ ЭМИССИИ CO₂ ЭКСПЛУАТАНТА САМОЛЕТОВ

2.1 Применимость требований к MRV

Примечание. См. также главу 1, где изложены административные требования к государству и эксплуатанту самолетов.

2.1.1 Стандарты и Рекомендуемая практика настоящей главы применяются к эксплуатанту самолетов, производящему свыше 10 000 т годовой эмиссии CO₂ от использования самолета(ов) максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, выполняющего(их) международные полеты (как определено в п. 1.1.2) 1 января 2019 года или после этой даты, за исключением полетов в гуманитарных, медицинских и противопожарных целях.

2.1.2 **Рекомендация.** *Определяя, является ли полет международным или внутренним, эксплуатанту самолетов и государству следует использовать (для целей настоящего тома) документ Doc 7910 "Указатели [индексы] местоположения", в котором содержится перечень аэродромов и государств, к которым они отнесены. Дополнительный инструктивный материал также содержится в томе IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501).*

2.1.3 Стандарты и Рекомендуемая практика настоящей главы не применяются к международным полетам (как определено в п. 1.1.2), предшествующим полетам или следующим за полетами в гуманитарных, медицинских или противопожарных целях, при условии, что такие полеты выполнялись тем же самолетом и были необходимы для осуществления соответствующих гуманитарных, медицинских или противопожарных мероприятий или для перемещения самолета после этих мероприятий для его последующего использования. Эксплуатант самолетов представляет обосновывающие свидетельства проведения таких мероприятий органу по верификации или, по запросу, государству.

2.1.4 Стандарты и Рекомендуемая практика настоящей главы применяются к новому участнику – эксплуатанту самолетов начиная с года, следующего за годом, в котором на него начинают распространяться требования пп. 2.1.1 и 2.1.3.

2.1.5 **Рекомендация.** *Если эксплуатант самолетов приблизился к порогу годовой эмиссии CO₂ (как определено в пп. 2.1.1 и 2.1.3) от международных полетов (как определено в п. 1.1.2), то ему следует рассмотреть возможность взаимодействия с государством, к которому он отнесен, в целях получения инструктивных указаний. Таким же образом государству следует осуществлять надзор над отнесенными к нему эксплуатантами самолетов и взаимодействовать с теми из них, которые, по его мнению, могут приближаться к порогу эмиссии или превышать его. Эксплуатант самолетов, годовая эмиссия CO₂ которого ниже порога, может принять решение о добровольном взаимодействии с государством, к которому он отнесен.*

Примечание. См. рис. В-1 в дополнении В, где приведена блок-схема процесса определения применимости положений главы 2 к международным полетам (как определено в п. 1.1.2).

2.2 Мониторинг эмиссии CO₂

2.2.1 Применимость методов мониторинга

2.2.1.1 Эксплуатант самолетов осуществляет мониторинг и документально оформляет потребление топлива в международных полетах (как определено в п. 1.1.2 и разделе 2.1) в соответствии с применимым методом мониторинга (как определено в пп. 2.2.1.2 и 2.2.1.3), утвержденным государством, к которому этот эксплуатант отнесен. Вслед за утверждением плана мониторинга эмиссии эксплуатант самолетов использует данный применимый план мониторинга эмиссии в течение всего периода соблюдения условий.

Примечание. Дополнительный инструктивный материал, касающийся применимости методов мониторинга, а также соответствующих порогов эмиссии и связанных с ними показателей, содержится в томе IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501).

2.2.1.2 Период 2019–2020 гг.

2.2.1.2.1 Эксплуатант самолетов с годовой эмиссией CO₂ от международных полетов (как определено в п. 1.1.2 и разделе 2.1), превышающей или равной 500 000 т, использует один из методов мониторинга потребления топлива, изложенных в добавлении 2.

2.2.1.2.2 Эксплуатант самолетов с годовой эмиссией CO₂ от международных полетов (как определено в п. 1.1.2 и разделе 2.1) менее 500 000 т, использует либо метод мониторинга потребления топлива, либо инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, как изложено в дополнениях 2 и 3 соответственно.

2.2.1.2.3 Если годовая эмиссия CO₂ эксплуатанта самолетов от международных полетов (как определено в п. 1.1.2 и разделе 2.1) увеличивается и в 2019 году превышает порог в 500 000 т, то государство по своему усмотрению разрешает этому эксплуатанту самолетов продолжить использование в 2020 году метода мониторинга, выбранного в соответствии с положениями п. 2.2.1.2.2.

2.2.1.2.4 **Рекомендация.** *Эксплуатанту самолетов следует в период 2019–2020 гг. использовать тот же метод мониторинга, который он намеревается использовать в период 2021–2023 гг., учитывая ожидаемую годовую эмиссию CO₂ в период 2021–2023 гг. Если эксплуатанту самолетов необходимо перейти на другой метод мониторинга, то он должен представить пересмотренный план мониторинга эмиссии к 30 сентября 2020 года, с тем чтобы начать использовать новый метод мониторинга с 1 января 2021 года.*

2.2.1.2.5 Если по состоянию на 1 января 2019 года эксплуатант самолетов не имеет утвержденного плана мониторинга эмиссии, то он осуществляет мониторинг и документально оформляет свою эмиссию CO₂ в соответствии с применимым методом мониторинга, изложенным в плане мониторинга эмиссии, который он представит или уже представил государству, к которому он отнесен.

2.2.1.2.6 Если будет установлено, что план мониторинга эмиссии эксплуатанта самолетов, как определено в п. 2.2.2, неполон и/или не соответствует применимому методу мониторинга потребления топлива, изложенному в добавлении 2, то государство, к которому отнесен эксплуатант самолетов, по своему усмотрению утверждает другой применимый метод мониторинга потребления топлива в рамках плана мониторинга эмиссии на период, заканчивающийся не позднее 30 июня 2019 года.

2.2.1.2.7 Если эксплуатант самолетов не располагает достаточной информацией для того, чтобы использовать метод мониторинга потребления топлива (как определено в добавлении 2), то государство, к которому отнесен этот

эксплуатант самолетов, по своему усмотрению утверждает использование инструмента оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО за период, заканчивающийся не позднее 30 июня 2019 года.

Примечание. См. рис. В-2 в дополнении В, на котором приведена блок-схема процесса определения применимости методов мониторинга потребления топлива в период 2019–2020 гг.

2.2.1.3 Период 2021–2035 гг.

2.2.1.3.1 Эксплуатант самолетов с годовой эмиссией CO₂ от международных полетов, на которые распространяются компенсационные обязательства (как определено в п. 1.1.2 и разделе 3.1), превышающей или равной 50 000 т, использует для этих полетов один из методов мониторинга потребления топлива, изложенных в добавлении 2. Для международных полетов (как определено в п. 1.1.2 и разделе 2.1), на которые не распространяются компенсационные обязательства, как определено в разделе 3.1, эксплуатант самолетов использует либо один из методов мониторинга потребления топлива, изложенных в добавлении 2, либо инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, как изложено в добавлении 3.

2.2.1.3.2 Эксплуатант самолетов с годовой эмиссией CO₂ от международных полетов, на которые распространяются компенсационные обязательства (как определено в п. 1.1.2 и разделе 3.1), менее 50 000 т, использует либо метод мониторинга потребления топлива, либо инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, как изложено соответственно в добавлениях 2 и 3.

2.2.1.3.3 Если годовая эмиссия CO₂ эксплуатанта самолетов от международных полетов, на которые распространяются компенсационные обязательства (как определено в п. 1.1.2 и разделе 3.1), превышает порог в 50 000 т в рассматриваемый год (y), а также в год (y+1), то эксплуатант самолетов представляет обновленный план мониторинга эмиссии к 30 сентября (y+2) года. Эксплуатант самолетов переходит на один из методов мониторинга потребления топлива, изложенных в добавлении 2, 1 января (y+3) года.

2.2.1.3.4 Если годовая эмиссия CO₂ эксплуатанта самолетов от международных полетов, на которые распространяются компенсационные обязательства (как определено в п. 1.1.2 и разделе 3.1), становится меньше порога в 50 000 т в рассматриваемый год (y), а также в год (y+1), то эксплуатант самолетов может перейти на другой метод мониторинга 1 января (y+3) года. Если эксплуатант самолетов решает перейти на другой метод мониторинга, он представляет обновленный план мониторинга эмиссии к 30 сентября (y+2) года.

Примечание. См. рис. В-3 в дополнении В, на котором приведена блок-схема процесса определения применимости методов мониторинга потребления топлива в периоды соблюдения условий в 2021–2035 гг.

2.2.2 План мониторинга эмиссии

2.2.2.1 Эксплуатант самолетов представляет государству, к которому он отнесен, план мониторинга эмиссии для утверждения государством в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1. План мониторинга эмиссии содержит информацию, указанную в добавлении 4.

2.2.2.2 Новый участник – эксплуатант самолетов представляет план мониторинга эмиссии государству, к которому он отнесен, в течение трех месяцев после того, как на него начинают распространяться условия применимости, как определено в разделе 2.1.

2.2.2.3 Эксплуатант самолетов вновь представляет для утверждения план мониторинга эмиссии государству, к которому он отнесен, если в информацию, содержащуюся в этом плане мониторинга эмиссии, было внесено существенное изменение (т. е. такое изменение, которое повлияло бы на статус или соответствие эксплуатанта самолетов какому-либо варианту в рамках требований по мониторингу эмиссии или каким-либо иным образом

повлияло бы на решение государства, к которому отнесен эксплуатант самолетов, относительно соответствия этим требованиям подхода данного эксплуатанта самолетов к мониторингу).

2.2.2.4 Эксплуатант самолетов также информирует государство, к которому он отнесен, об изменениях, влияющих на осуществление государством надзора (например, об изменении фирменного наименования или адреса), даже если эти изменения не подпадают под определение существенного изменения.

2.2.2.5 Если будет установлено, что план мониторинга эмиссии эксплуатанта самолетов неполон и/или не соответствует требованиям к плану мониторинга эмиссии, изложенным в добавлении 4, то государство, к которому отнесен этот эксплуатант самолетов, взаимодействует с ним в целях решения неурегулированных вопросов. Сюда может входить возврат эксплуатанту самолетов плана мониторинга эмиссии с объяснением оснований, по которым этот план был признан неполноценным, или просьба предоставить более подробную информацию.

Примечание. Дополнительный инструктивный материал о плане мониторинга эмиссии и существенных изменениях содержится в томе IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501).

2.2.3 Расчет эмиссии CO₂ на основе потребления топлива самолетом

2.2.3.1 Эксплуатант самолетов использует значение плотности топлива для расчета массы топлива в том случае, когда количество заправленного топлива определено в единицах объема.

2.2.3.2 Эксплуатант самолетов регистрирует значение плотности топлива (которое может быть либо фактическим, либо стандартным, составляющим 0,8 кг на литр), используемое в эксплуатационных целях и в целях обеспечения безопасности (например, в эксплуатационном, летном или техническом журнале). Методика обоснования использования фактической или стандартной плотности подробно излагается в плане мониторинга эмиссии со ссылками на соответствующие документы эксплуатанта самолетов.

Примечание. Дополнительный инструктивный материал, касающийся плотности топлива, содержится в томе IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501).

2.2.3.3 Эксплуатант самолетов, использующий один из методов мониторинга потребления топлива, изложенных в добавлении 2, рассчитывает эмиссию CO₂ от международных полетов (как определено в п. 1.1.2 и разделе 2.1) по следующей формуле:

$$CO_2 = \sum_f M_f * FCF_f,$$

где CO₂ – эмиссия CO₂ (в тоннах);
M_f – масса потребленного топлива f (в тоннах);
FCF_f – коэффициент преобразования определенного топлива f, равный 3,16 (в кг CO₂/кг топлива) для топлива Jet-A/Jet-A1 и 3,10 (в кг CO₂/кг топлива) для топлива AvGas или Jet-B.

Примечание. Для целей расчета эмиссии CO₂ в массу потребленного топлива включается масса всех видов авиационного топлива.

2.2.4 Мониторинг в связи с заявлениями о топливе, отвечающем условиям CORSIA

2.2.4.1 Эксплуатант самолетов, намеревающийся заявить о сокращении эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, использует топливо, отвечающее условиям CORSIA, определенным в документе ИКАО под названием "CORSIA. Критерии устойчивости для топлива, отвечающего условиям CORSIA", размещенном в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.

2.2.4.2 Эксплуатант самолетов, намеревающийся заявить о сокращении эмиссии за счет использования топлива, отвечающего условиям CORSIA, использует только отвечающее условиям CORSIA топливо производителей топлива, сертифицированных одной из утвержденных систем сертификации устойчивости, включенной в документ ИКАО под названием "CORSIA. Утвержденные системы сертификации устойчивости", размещенном в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО. Такие системы сертификации отвечают требованиям документа ИКАО под названием "CORSIA. Принципы применимости и требования к системам сертификации устойчивости", размещенном в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.

2.2.4.3 Если эксплуатант самолетов не может продемонстрировать соответствие топлива, отвечающего условиям CORSIA, критериям устойчивости топлива, предусмотренным CORSIA, то это топливо не будет учитываться как топливо, отвечающее условиям CORSIA.

Примечание 1. В положениях настоящей главы учитывается, что цепи поставок топлива на аэродромах не обособлены и что виды топлива, отвечающего условиям CORSIA, будут, как правило, смешиваться с другими видами топлива на различных участках инфраструктуры поставок топлива (например, в трубопроводах, хранилищах, аэродромных системах хранения топлива). Виды топлива, отвечающего условиям CORSIA, приобретенные определенным эксплуатантом самолетов, могут быть физически не использованы в его самолете, и будет невозможно определить точное содержание топлива, отвечающего условиям CORSIA, в момент заправки самолета. Заявления эксплуатанта самолетов о сокращении эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, основываются на значении массы видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, согласно документам, подтверждающим их приобретение и смешивание.

Примечание 2. Сокращение эмиссии за счет использования топлива, отвечающего условиям CORSIA, рассчитывается, как это указано в п. 3.3 главы 3 части II в контексте расчета компенсационных обязательств по CO₂ согласно главе 3. В этих расчетах используется утвержденное значение эмиссии в течение жизненного цикла (LS_f) данного топлива, отвечающего условиям CORSIA. Информация о сокращении эмиссии за счет использования топлива, отвечающего условиям CORSIA, включается в отчет эксплуатанта самолетов об эмиссии (поле 12 таблицы A5-1 в добавлении 5) в соответствии с пп. 2.3.1 и 2.3.3 главы 2 части II.

2.3 Отчетность об эмиссии CO₂

2.3.1 Отчетность эксплуатанта самолетов

2.3.1.1 Эксплуатант самолетов представляет государству, к которому он отнесен, верифицированный отчет об эмиссии для утверждения государством и соответствующий отчет о верификации согласно срокам, указанным в добавлении 1.

2.3.1.2 Государство принимает решение об уровне обобщения (т. е. пары государств или пары аэродромов), на котором отнесенный к нему эксплуатант самолетов представляет информацию о числе международных полетов (как определено в п. 1.1.2) (т. е. поле 7 таблицы A5-1) и объеме эмиссии CO₂ (т. е. поле 8 таблицы A5-1). Государство информирует отнесенного к нему эксплуатанта самолетов о том, на каком уровне представляется информация в полях 7 и 8 отчета об эмиссии (на уровне пары государств или пары аэродромов) в ходе утверждения плана мониторинга эмиссии.

2.3.1.3 Отчет об эмиссии содержит информацию, указанную в таблице А5-1 в добавлении 5. Эксплуатант самолетов, использующий инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, не обязан заполнять поле 5.

2.3.1.4 **Рекомендация.** Эксплуатанту самолетов для представления информации государству, к которому он отнесен, следует использовать типовую форму отчета об эмиссии, приведенную в добавлении 1 к тому IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501), или форму, утвержденную государством, к которому он отнесен.

2.3.1.5 Когда эксплуатант самолетов представляет отчетность о совокупной эмиссии CO₂ от международных полетов (как определено в п. 1.1.2 и разделе 2.1) за период 2019-2020 гг., включающую данные дочерних эксплуатантов самолетов, к главному отчету об эмиссии прилагаются разукрупненные данные, относящиеся к каждому дочернему эксплуатанту самолетов.

2.3.1.6 В особом случае, когда эксплуатант самолетов выполняет полеты между очень небольшим количеством пар государств, на которые распространяются компенсационные обязательства, и/или очень небольшим количеством пар государств, на которые не распространяются компенсационные обязательства, он может направить государству, к которому он отнесен, письменную просьбу о том, чтобы такая информация не публиковалась на уровне эксплуатанта самолетов, как определено в разделе 3.2 добавления 5, объяснив причины, по которым раскрытие информации нанесло бы ущерб его коммерческим интересам. На основании этой просьбы государство определяет, конфиденциальна ли эта информация.

Примечание. При применении положений пп. 2.3.1.6 и/или 2.3.1.7 информация о годовой эмиссии CO₂ эксплуатанта самолетов на маршрутах между данной парой государств считается конфиденциальной коммерческой информацией, если она получена с использованием одного из методов мониторинга потребления топлива, изложенных в добавлении 2.

2.3.1.7 В особом случае, когда обобщенные данные по парам государств могут быть отнесены к определенному эксплуатанту самолетов ввиду того, что очень ограниченное количество эксплуатантов самолетов выполняет полеты между определенной парой государств, этот эксплуатант самолетов может направить своему государству письменную просьбу о том, чтобы такая информация не публиковалась на уровне пары государств, объяснив причины, по которым раскрытие информации нанесло бы ущерб его коммерческим интересам. На основании этой просьбы государство определяет, конфиденциальна ли эта информация.

2.3.2 Отчетность государства

2.3.2.1 Государство рассчитывает среднюю суммарную годовую эмиссию CO₂ каждого из отнесенных к нему эксплуатантов самолетов за период 2019 и 2020 гг. в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1, и информирует его об этой эмиссии.

2.3.2.2 Государство представляет в ИКАО отчет в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1. В этом отчете содержится информация, указанная в таблицах А5-4, А5-5 и А5-6 в добавлении 5, когда это применимо.

2.3.2.3 Государство информирует ИКАО о любой содержащейся в отчетности информации, считающейся конфиденциальной согласно пп. 2.3.1.6. и 2.3.1.7.

2.3.2.4 Все данные эксплуатантов самолетов, считающиеся конфиденциальными согласно пп. 2.3.1.6 и 2.3.1.7, обобщаются без отнесения к определенному эксплуатанту самолетов и включаются в документ ИКАО под названием "CORSIA. Центральный реестр (CCR). Информация и данные для обеспечения транспарентности", размещенный в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.

2.3.3 Отчетность о топливе, отвечающем условиям CORSIA

2.3.3.1 Эксплуатант самолетов вычитает количество видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, проданных третьей стороне, из своего суммарного количества видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, указанного в отчете.

2.3.3.2 Эксплуатант самолетов представляет декларацию с указанием всех систем сокращения эмиссии ПГ, участником которых он является и которые предусматривают возможность заявления о сокращении эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, а также декларацию о том, что он не подавал заявлений касательно тех же самых партий топлива, отвечающего условиям CORSIA, в рамках этих других систем.

2.3.3.3 Для заявления о сокращении эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, в отчете об эмиссии эксплуатант самолетов представляет информацию, указанную в таблице A5-2 добавления 5, в рамках рассматриваемого периода соблюдения условий применительно ко всему топливу, отвечающему условиям CORSIA и полученному смесшителем до конца этого периода соблюдения условий. Представленная информация охватывает все этапы до пункта смешивания и включает в себя информацию, полученную как от производителя несмесевого топлива, так и от смесшителя топлива.

2.3.3.4 **Рекомендация.** Эксплуатанту самолетов следует представлять заявления о видах топлива, отвечающего условиям CORSIA, на ежегодной основе, с тем чтобы обеспечить своевременную обработку всей документации. Однако эксплуатант самолетов имеет возможность выбрать срок представления заявления о топливе, отвечающем условиям CORSIA, в пределах рассматриваемого периода соблюдения условий относительно всего топлива, отвечающего условиям CORSIA и полученного смесшителем в течение этого периода соблюдения условий. Касательно смешивания, происходящего во втором полугодии заключительного года периода соблюдения условий, эксплуатант самолетов и государство, к которому он отнесен, должны определить, в какой мере необходима гибкость условий в части представления отчетов, если она вообще необходима.

2.3.3.5 Если эксплуатант самолетов приобретает топливо у поставщика ниже по потоку от смесшителя топлива (например, у дистрибьютера, другого эксплуатанта самолетов или аэродромного дистрибьютера топлива), то этот поставщик топлива предоставляет все необходимые документы, с тем чтобы эксплуатант самолетов заявил о сокращении эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, согласно положениям главы 3.

2.4 Верификация эмиссии CO₂

2.4.1 Ежегодная верификация отчета об эмиссии эксплуатанта самолетов

2.4.1.1 Эксплуатант самолетов привлекает орган по верификации к верификации своего годового отчета об эмиссии.

Примечание. Орган по верификации является одним из органов по верификации, включенных в список органов по верификации, аккредитованных в государствах, содержащийся в документе ИКАО под названием "CORSIA. Центральный реестр (CCR). Информация и данные для обеспечения транспарентности", размещенном в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.

2.4.1.2 **Рекомендация.** Эксплуатант самолетов должен провести предварительную внутреннюю верификацию своего отчета об эмиссии перед верификацией, осуществляемой органом по верификации.

Примечание. Дополнительный инструктивный материал о предварительной верификации содержится в томе IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501).

2.4.1.3 Орган по верификации проводит верификацию согласно ИСО 14064-3:2006¹ и соответствующим требованиям раздела 3 добавления 6.

2.4.1.4 После верификации отчета об эмиссии, проведенной органом по верификации, эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют экземпляр отчета об эмиссии и соответствующего отчета о верификации государству, к которому отнесен эксплуатант самолетов, в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1.

2.4.1.5 Государство проводит проверку порядка величин в отчете об эмиссии в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1.

Примечание. Дополнительный инструктивный материал, касающийся проверки порядка величин, содержится в томе IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501).

2.4.1.6 В целях упрощения проверок порядка величин и обеспечения полноты информации в отчетности, а также, при необходимости, оказания поддержки в исполнении требований настоящего тома государство предоставляет по соглашению с другим государством конкретные данные и информацию, содержащиеся в отчете об эмиссии эксплуатанта самолетов, выполняющих полеты в запрашивающее государство и из него.

Примечание. Такие данные и информация могут включать наименование эксплуатанта самолетов, отчетный год, число международных полетов (как определено в п. 1.1.2) по парам аэродромов или парам государств, а также данные о самолетах и эмиссии.

2.4.1.7 Государство ставит в известность соответствующих эксплуатантов самолетов о просьбах предоставить информацию. В отсутствие договоренности между двумя государствами эта информация не раскрывается третьим сторонам.

2.4.1.8 **Рекомендация.** Государство должно предоставлять по запросу другого государства данные об эксплуатантах самолетов, отнесенных к нему, в тех случаях, когда запрос касается правильного отнесения полетов к эксплуатантам самолетов. Это относится к арендованным самолетам в тех случаях, когда существует риск неправильного отнесения полетов ввиду сложности арендных и материнско-дочерних связей между эксплуатантами самолетов. Кроме того, государства должны оказывать друг другу взаимную поддержку и предоставлять информацию о полетах (например, из систем ОрВД), особенно в тех случаях, когда полет выполняется между двумя государствами, ни одно из которых не является государством, к которому отнесен эксплуатант самолетов. Такая информация включает аэродромы вылета и назначения, дату и время полета, тип воздушного судна.

Примечание. Пример сложностей, связанных с арендой: эксплуатант А сдает свой самолет в аренду эксплуатанту В, при этом оба эксплуатанта используют один и тот же самолет в течение года, но эксплуатант В не выполняет полетов в государство, запрашивающее информацию. У государства, осуществляющего нормативно-правовой надзор над эксплуатантом А, может возникнуть необходимость подтвердить, что арендуемый самолет указан в отчете об эмиссии эксплуатанта В, чтобы убедиться в том, что данные в отчете эксплуатанта А не занижены.

¹ ИСО 14064-3:2006 "Парниковые газы. Часть 3. Требования и руководство по валидации и верификации утверждений, касающихся парниковых газов".

2.4.1.9 Государство сообщает наименование органа верификации, проводившего верификацию каждого отчета об эмиссии, по просьбе о раскрытии информации.

2.4.1.10 **Рекомендация.** Государству следует ставить в известность соответствующих эксплуатантов самолетов о любых просьбах о раскрытии информации.

2.4.2 Орган по верификации и национальный орган по аккредитации

2.4.2.1 Орган по верификации аккредитуется в соответствии с ИСО 14065:2013² и соответствующими требованиями раздела 2 добавления 6 национальным органом по аккредитации, с тем чтобы обладать полномочиями для верификации отчета об эмиссии эксплуатанта самолетов.

Примечание. Эксплуатант самолетов может воспользоваться услугами органа по верификации, аккредитованного в другом государстве, с соблюдением правил и положений, влияющих на предоставление услуг по верификации в государстве, к которому отнесен эксплуатант самолетов.

2.4.2.2 Национальный орган по аккредитации работает в соответствии с ИСО/МЭК 17011³.

2.4.3 Верификация видов топлива, отвечающего условиям CORSIA

2.4.3.1 Документы, подтверждающие приобретение, транзакции, смешивание и устойчивость, являются документальным свидетельством для целей верификации и подтверждения сокращения эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA.

2.4.3.2 Эксплуатант самолетов обеспечивает, чтобы он или его назначенный представитель обладал правами проверки производственной документации, относящейся к видам топлива, отвечающего условиям CORSIA, которые он приобретает.

2.4.3.3 **Рекомендация.** В том случае, когда инициируется исполнение положения о проверках и проводится проверка производителя топлива, эксплуатант самолетов должен предоставить результаты этой проверки производителю топлива, с тем чтобы производитель мог затем предоставить доступ к этим результатам другим эксплуатантам самолетов, рассчитывающим получить гарантии относительно внутренних процессов производителя топлива для целей настоящего тома.

Примечание. Гарантии контроля качества производителей видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, включают в себя декларации и/или сертификаты процессов, предполагающие проведение периодических проверок верификаторами, покупателями или доверенными лицами. Сертификаты процессов, в том числе документы, подтверждающие устойчивость, служат гарантией того, что производитель топлива, отвечающего условиям CORSIA, учредил рабочие процессы в целях предотвращения двойного учета, а периодические проверки удостоверяют, что производитель следует своим установленным процедурам. Покупатели и государство могут принять решение о проведении независимых проверок производственной документации производителя топлива, отвечающего условиям CORSIA, в целях обеспечения дополнительных гарантий.

2.4.3.4 **Рекомендация.** Чтобы обеспечить существование этой возможности, органы контроля закупок видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, должны стремиться наделить покупателей топлива, эксплуатантов самолетов или их назначенных представителей правами проведения проверок.

² ИСО 14065:2013 "Парниковые газы. Требования к органам по валидации и верификации парниковых газов, применяемые для аккредитации или других форм признания. Документ опубликован в апреле 2013 года".

³ ИСО/МЭК 17011:2004 "Оценка соответствия. Общие требования к органам по аккредитации, аккредитующим органы по оценке соответствия".

2.5 Пробелы в данных

Примечание 1. Пробелы в данных возникают, когда у эксплуатанта самолетов отсутствуют данные, имеющие отношение к определению использования им топлива для одного или нескольких международных полетов в соответствии с п. 2.2.1.1. Пробелы в данных об эмиссии могут возникнуть по разным причинам, включая нерегулярные полеты, проблемы, связанные с передачей данных, или критические системные сбои. Процедуры по предотвращению возникновения пробелов в данных должны быть подробно изложены в плане мониторинга эмиссии эксплуатанта самолетов в соответствии с п. 2.4.1 добавления 4. В том случае, когда орган по верификации выявляет эти пробелы в данных, он может оказаться не в состоянии получить достаточные свидетельства для определения соответствия требованиям, что в случае серьезных пробелов в данных может привести к вынесению органом по верификации заключения о неудовлетворительности отчета об эмиссии. Пробелы в данных могут быть также выявлены государством при рассмотрении им верифицированного отчета об эмиссии.

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся пробелов в информации, содержится в томе IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501).

2.5.1 Эксплуатант самолетов

2.5.1.1 Эксплуатант самолетов, использующий один из методов мониторинга потребления топлива, изложенных в добавлении 2, восполняет пробелы в данных с помощью инструмента оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, как изложено в добавлении 3, при условии, что эти пробелы в данных за период соблюдения условий не превышают следующих порогов:

- a) в период 2019–2020 гг.: 5 % международных полетов, как определено в п. 1.1.2 и разделе 2.1;
- b) в период 2021–2035 гг.: 5 % международных полетов, на которые распространяются компенсационные обязательства, как определено в п. 1.1.2 и разделе 3.1.

2.5.1.2 Эксплуатант самолетов своевременно исправляет выявленные недостатки, связанные с данными и с системой управления информацией, с тем чтобы устранить существующие пробелы в данных и недостатки в системе.

2.5.1.3 Если эксплуатант самолетов осознает, что у него есть пробелы в данных и недостатки в системе, превышающие порог, указанный в п. 2.5.1.1, то он взаимодействует с государством, с тем чтобы принять корректирующие меры для решения этих вопросов.

2.5.1.4 В том случае, когда порог превышен, эксплуатант самолетов указывает процентную долю международных полетов (как определено в п. 1.1.2 и разделе 2.1) за период 2019–2020 гг. или полетов, на которые распространяются компенсационные обязательства, как определено в разделе 3.1, за период 2021–2035 гг., в отношении которых имели место пробелы в данных, и в своем годовом отчете об эмиссии представляет объяснение государству, к которому он отнесен.

2.5.1.5 Эксплуатант самолетов восполняет все пробелы в данных и исправляет систематические ошибки и искажения сведений до представления отчета об эмиссии.

2.5.2 Государство

2.5.2.1 Если эксплуатант самолетов не представляет свой годовой отчет об эмиссии в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1, то государство, к которому он отнесен, взаимодействует с этим эксплуатантом самолетов в целях получения необходимой информации. Если это не приносит результатов, то государство

оценивает годовую эмиссию эксплуатанта самолетов с использованием наилучшей имеющейся информации и таких инструментов, как инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, как изложено в добавлении 3.

2.5.2.2 Если государство не представляет в ИКАО свой годовой сводный отчет об эмиссии в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1, то для восполнения этих пробелов и расчета общей эмиссии CO₂ сектора за определенный год и коэффициента роста в секторе, как определено в главе 3, используется информация, которую предоставляет ИКАО.

2.6 Исправление ошибок в отчетах об эмиссии

2.6.1 Если государство, орган по верификации или эксплуатант самолетов выявляет ошибку в отчете об эмиссии после того, как отчет об эмиссии CO₂ уже представлен в ИКАО в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1, то государство обновляет представленную отчетность об эмиссии CO₂, с тем чтобы исправить ошибку. Государство оценивает любые последствия в отношении компенсационных обязательств эксплуатанта самолетов в предшествующие годы и, при необходимости, вносит исправление в целях компенсации ошибки в тот период соблюдения условий, в котором ошибка была выявлена.

2.6.2 Государство сообщает ИКАО об ошибке в информации об эмиссии CO₂ эксплуатанта самолетов и о последующем результате соответствующей корректировки.

Примечание. В результате исправления ошибок в отчетах об эмиссии в суммарную эмиссию CO₂ сектора или коэффициент роста в секторе (SGF), как определено в главе 3, никакие исправления не вносятся.

ГЛАВА 3. КОМПЕНСАЦИОННЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО CO₂, СВЯЗАННЫЕ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ ПОЛЕТАМИ, И СОКРАЩЕНИЕ ЭМИССИИ ЗА СЧЕТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВИДОВ ТОПЛИВА, ОТВЕЧАЮЩЕГО УСЛОВИЯМ CORSIA

3.1 Применимость компенсационных обязательств по CO₂

3.1.1 С 1 января 2021 года по 31 декабря 2035 года компенсационные обязательства настоящей главы применяются к эксплуатанту самолетов, выполняющему международные полеты (как определено в п. 1.1.2 и разделе 2.1) между государствами, как определено в документе ИКАО под названием "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", размещенном в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.

3.1.2 Стандарты настоящей главы не применяются к новому участнику – эксплуатанту самолетов в течение трех лет, начиная с года, в котором он выходит на уровень требований пп. 2.1.1 и 2.1.3, либо до тех пор, пока его годовая эмиссия CO₂ за 2020 год не превысит 0,1 % суммарной эмиссии CO₂ от международных полетов (как определено в п. 1.1.2 и разделе 2.1), в зависимости от того, что наступает раньше. Стандарты настоящей главы будут затем применяться в последующий год. Государство использует информацию о суммарной эмиссии CO₂ в 2020 году из документа ИКАО под названием "CORSIA. Эмиссия в 2020 году", размещенного в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО. Эта информация будет представлена в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1.

3.1.3 Государство сообщает ИКАО о своем решении добровольно участвовать или прекратить добровольное участие в CORSIA для включения этого государства в документ ИКАО, озаглавленный "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1.

Примечание 1. В документе ИКАО под названием "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", размещенном в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО, содержится следующая информация:

- a) *перечень государств, выразивших желание добровольно участвовать в системе в периоды соблюдения условий с 1 января 2021 года по 31 декабря 2026 года;*
- b) *перечень государств, за исключением наименее развитых стран (НРС), малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ) и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), соответствующих следующим критериям в периоды соблюдения условий с 1 января 2027 года по 31 декабря 2035 года:*
 - i) *индивидуальная доля государства в деятельности международной авиации в КТК в 2018 году превышает 0,5 % от суммарного количества КТК, или*
 - ii) *государство входит в число государств, совокупная доля которых в перечне государств от высшего до низшего показателя КТК достигает 90 % от суммарного количества КТК за 2018 год;*
- c) *перечень государств, не входящих в сферу применимости п. b), но которые выразили желание добровольно участвовать в системе.*

Этот документ обновляется на ежегодной основе в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1.

3.1.4 Государство рассчитывает окончательные годовые компенсационные обязательства по CO₂ эксплуатанта самолетов на основе данных, представленных согласно положениям главы 2, условий применимости, изложенных в разделе 3.1, и использования положений пп. 3.2, 3.3 и 3.4 в тех случаях, когда они применимы.

3.2 Компенсационные обязательства по CO₂

3.2.1 Государство рассчитывает для отнесенного к нему эксплуатанта самолетов размер подлежащей компенсации эмиссии CO₂ за рассматриваемый год с 1 января 2021 года по 31 декабря 2023 года до учета видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, по следующей формуле:

$$OR_y = OE * SGF_y,$$

- где OR_y – компенсационные обязательства эксплуатанта самолетов в рассматриваемый год y ;
- OE – эмиссия CO₂ эксплуатанта самолетов, на которую в рассматриваемый год y распространяются положения раздела 3.1, или эмиссия CO₂ эксплуатанта самолетов, на которую в 2020 году распространяются положения раздела 3.1, в зависимости от выбранного государством варианта, который будет применяться ко всем отнесенным к нему эксплуатантам самолетов;
- SGF_y – коэффициент роста в секторе.

Примечание 1. Коэффициент роста в секторе, применимый к конкретному году (SGF_y), приводится в документе ИКАО под названием "CORSIA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", который размещен в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО, и рассчитывается по формуле:

$$\frac{(SE_y - SE_{B,y})}{SE_y},$$

где SE_y – суммарная секторальная эмиссия CO₂, на которую в рассматриваемый год y распространяются положения раздела 3.1, а $SE_{B,y}$ – среднее значение суммарной годовой секторальной эмиссии CO₂ за 2019 и 2020 гг., на которую в рассматриваемый год y распространяются положения раздела 3.1.

Примечание 2. В секторальную эмиссию за рассматриваемый год (SE_y) не входит эмиссия CO₂ новых участников в их период освобождения, как определено в п. 3.1.2.

Примечание 3. По мере изменения состава государств в перечне "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3" (как определено в разделе 3.1), средняя суммарная годовая секторальная эмиссия CO₂ за 2019 и 2020 гг., относящаяся к этим парам государств в рассматриваемый год y ($SE_{B,y}$), будет пересчитываться.

3.2.2 Государство ежегодно рассчитывает для каждого из отнесенных к нему эксплуатантов самолетов размер подлежащей компенсации эмиссии CO₂ за рассматриваемый год с 1 января 2024 года по 31 декабря 2035 года до учета видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, по следующей формуле:

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

- где OR_y – компенсационные обязательства эксплуатанта самолетов в рассматриваемый год y ;
- OE_y – эмиссия CO₂ эксплуатанта самолетов, на которую в рассматриваемый год y распространяются положения раздела 3.1;
- $\%S_y$ – секторальный коэффициент в процентном выражении в рассматриваемый год y ;
- $\%O_y$ – индивидуальный коэффициент в процентном выражении в рассматриваемый год y , где $\%O_y = (100\% - \%S_y)$;
- SGF_y – коэффициент роста в секторе;
- OGF_y – коэффициент роста эксплуатанта самолетов.

Таблица 3.1. Информация о компенсационных обязательствах по CO₂ на секторальной и индивидуальной основе

Год применимости	%S _y	%O _y
1 января 2024 года – 31 декабря 2029 года	100%	0%
1 января 2030 года – 31 декабря 2032 года	(100% – %O _y)	Заданный коэффициент в процентах не менее 20 %
1 января 2033 года – 31 декабря 2035 года	(100% – %O _y)	Заданный коэффициент в процентах не менее 70 %

Примечание. Заданный коэффициент в процентах (т. е. %O_y) будет установлен Ассамблеей ИКАО в 2028 году.

3.2.3 Государство использует коэффициент роста в секторе, применимый к рассматриваемому году (SGF_y), содержащийся в документе ИКАО под названием "CORSlA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", размещенном в разделе CORSlA веб-сайта ИКАО. Эта информация будет представлена в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1.

3.2.4 Государство рассчитывает, в тех случаях, где это применимо, коэффициент роста эксплуатанта самолетов за рассматриваемый год (OGF_y) в соответствии с объемом эмиссии CO₂, указанным в верифицированном отчете об эмиссии, представленном эксплуатантом самолетов, отнесенным к этому государству, следующим образом:

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

где OE_y – суммарная эмиссия CO₂ эксплуатанта самолетов, на которую в рассматриваемый год у распространяются положения раздела 3.1;

OE_{B,y} – среднее значение суммарной годовой эмиссии CO₂ эксплуатанта самолетов за 2019 и 2020 гг., на которую в рассматриваемый год у распространяются положения раздела 3.1.

3.2.5 Государство, рассчитав компенсационные обязательства каждого из отнесенных к нему эксплуатантов самолетов за рассматриваемый год (OR_y), информирует этого эксплуатанта самолетов о его компенсационных обязательствах в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1.

3.3 Сокращение эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSlA

3.3.1 Эксплуатант самолетов, который намерен заявить о сокращении эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSlA, за рассматриваемый год, рассчитывает сокращение эмиссии по следующей формуле:

$$ER_y = FCF * \left[\sum_f MS_{f,y} * \left(1 - \frac{LS_f}{LC} \right) \right],$$

где ER_y – сокращение эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSlA, за рассматриваемый год у (в тоннах);

FCF – коэффициент преобразования топлива, равный 3,16 кг CO₂/кг топлива для топлива Jet-A/Jet-A1, и 3,10 кг CO₂/кг топлива для топлива AvGas или Jet-B;

- $MS_{f,y}$ – суммарная масса несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA и заявленного за рассматриваемый год y (в тоннах), как указано и представлено в поле 12.b таблицы A5-1 в добавлении 5;
- LS_f – значение эмиссии в течение жизненного цикла топлива, отвечающего условиям CORSIA (в gCO_2e/MJ);
- LC – базовые значения эмиссии в течение жизненного цикла авиационного топлива, равные $89 gCO_2e/MJ$ для реактивного топлива и $95 gCO_2e/MJ$ для AvGas.

Примечание 1. Выражение $(1 - \frac{LS_f}{LC})$ также называется коэффициентом сокращения эмиссии (ERF_f) за счет использования топлива, отвечающего условиям CORSIA.

Примечание 2. Для каждого заявленного вида топлива, отвечающего условиям CORSIA, суммарная масса несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA, заявленного за рассматриваемый год y , должна быть умножена на коэффициент сокращения эмиссии (ERF_f) от использования этого вида топлива. Затем полученные количества суммируются по всем видам топлива, отвечающего условиям CORSIA.

3.3.2 Если используется установленное по умолчанию значение эмиссии в течение жизненного цикла, то для расчета согласно п. 3.3.1 эксплуатант самолетов использует документ ИКАО под названием "CORSIA. Установленные по умолчанию значения эмиссии в течение жизненного цикла для видов топлива, отвечающего условиям CORSIA", размещенный в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.

3.3.3 Если используется фактическое значение эмиссии в течение жизненного цикла, то одна из утвержденных систем сертификации устойчивости обеспечивает правильное применение методики, изложенной в документе ИКАО "CORSIA. Методика расчета фактических значений эмиссии в течение жизненного цикла", размещенном в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.

3.4 Суммарные окончательные компенсационные обязательства по CO₂ за рассматриваемый период соблюдения условий с учетом сокращения эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA

3.4.1 Размер эмиссии CO₂, подлежащей компенсации эксплуатантом самолетов, после учета сокращения эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, за рассматриваемый период соблюдения условий с 1 января 2021 года по 31 декабря 2035 года рассчитывается государством по следующей формуле:

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

- где FOR_c – суммарные окончательные компенсационные обязательства эксплуатанта самолетов за рассматриваемый период соблюдения условий c ;
- $OR_{y,c}$ – компенсационные обязательства эксплуатанта самолетов за рассматриваемый год y (где $y = 1, 2$ или 3) периода соблюдения условий c ;
- $ER_{y,c}$ – сокращение эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, в рассматриваемом году y (где $y = 1, 2$ или 3) периода соблюдения условий c .

3.4.2 Если суммарные окончательные компенсационные обязательства эксплуатанта самолетов за период соблюдения условий (т. е. FOR_c) имеют отрицательную величину, то у данного эксплуатанта самолетов отсутствуют компенсационные обязательства за этот период соблюдения условий. Эти отрицательные компенсационные обязательства не переносятся на последующие периоды соблюдения условий.

3.4.3 Суммарные окончательные компенсационные обязательства эксплуатанта самолетов в период соблюдения условий (т. е. FOR_c) округляются до ближайшей тонны CO_2 .

3.4.4 Государство, рассчитав суммарные окончательные компенсационные обязательства каждого из отнесенных к нему эксплуатантов самолетов за рассматриваемый период соблюдения условий, информирует этого эксплуатанта самолетов о его суммарных окончательных компенсационных обязательствах в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1.

Примечание. Информация об отвечающих критериям CORSIA единицах эмиссии, которые могут быть использованы для выполнения компенсационных обязательств по CO_2 , содержится в главе 4.

ГЛАВА 4. ЕДИНИЦЫ ЭМИССИИ

Примечание. Единица эмиссии представляет собой одну метрическую тонну эквивалента двуокиси углерода.

4.1 Применимость единиц эмиссии

Стандарты и Рекомендуемая практика настоящей главы применяются к эксплуатанту самолетов, на которого распространяются компенсационные обязательства, изложенные в главе 3.

Примечание 1. См. также главу 1 и добавление 1, где содержится информация об административных процедурах, касающихся главы 4.

4.2 Погашение отвечающих критериям CORSIA единиц эмиссии

4.2.1 Эксплуатант самолетов выполняет свои компенсационные обязательства согласно п. 3.4.4, рассчитанные государством, к которому он отнесен, путем погашения единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA, в количестве, равном его суммарным окончательным компенсационным обязательствам за рассматриваемый период соблюдения условий (т. е. FOR_c). Единицы эмиссии, отвечающие критериям CORSIA, представляют собой только те единицы, которые описаны в документе ИКАО под названием "CORSIA. Отвечающие критериям единицы эмиссии" и соответствуют критериям применимости единиц эмиссии CORSIA, приведенным в документе ИКАО под названием "CORSIA. Критерии приемлемости единиц эмиссии". Эти документы ИКАО представлены в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.

Примечание. Отвечающие критериям CORSIA единицы эмиссии определяются Советом по рекомендации технической консультативной группы, созданной Советом, и соответствуют критериям приемлемости единиц эмиссии CORSIA. Критерии приемлемости единиц эмиссии CORSIA утверждены и могут быть изменены только Советом при технической поддержке Комитета САЕР, принимая во внимание соответствующие события в рамках РКИК ООН и Парижского соглашения. Единицы эмиссии, рассчитанные с использованием механизмов, установленных в рамках РКИК ООН и Парижского соглашения, приемлемы для использования в CORSIA при условии, что они не идут вразрез с решениями Совета, принятыми при технической поддержке САЕР и касающимися, в том числе, недопущения двойного учета, а также приемлемых лет исполнения и сроков.

4.2.2 Во исполнение положений п. 4.2.1 эксплуатант самолетов:

- a) погашает такие отвечающие критериям CORSIA единицы эмиссии в реестре, назначенном одной из программ по отвечающим критериям CORSIA единицам эмиссии в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1;
- b) направляет в реестр каждой программы по отвечающим критериям CORSIA единицам эмиссии заявку на размещение на общедоступном веб-сайте этого реестра видимой информации о каждой из погашенных эксплуатантом самолетов единицах эмиссии, отвечающей критериям CORSIA, за рассматриваемый период соблюдения условий, указанный в добавлении 1. Такая информация о каждой погашенной единице эмиссии, отвечающей критериям CORSIA, содержит сводную идентификационную информацию, указанную в поле 5 таблицы A5-7, за исключением полей 5.j, 5.k и 5.m.

Примечание. "Погашение" означает необратимое удаление и одновременное использование отвечающей критериям CORSIA единицы эмиссии в рамках реестра, назначенного одной из программ по отвечающим критериям CORSIA единицам эмиссии, и это значит, что данная единица эмиссии не может быть использована более одного раза. Иногда наряду с этим термином употребляются также термин "списание".

4.3 Отчетность о погашении единиц эмиссии

4.3.1 Эксплуатант самолетов отчитывается перед государством, к которому он отнесен, о погашении отвечающих критериям CORSIA единиц эмиссии, осуществленном в соответствии с положениями раздела 4.2 во исполнение своих окончательных компенсационных обязательств за рассматриваемый период соблюдения условий, путем представления на утверждение государству отчета о погашении единиц эмиссии. Этот отчет о погашении единиц эмиссии содержит информацию, указанную в необходимых для заполнения полях таблицы A5-7 добавления 5, и представляется государству в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1.

4.3.2 Государство представляет в ИКАО отчет в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1. Этот отчет, составляемый по утвержденной ИКАО форме, содержит информацию, указанную в таблице A5-8 добавления 5.

4.3.3 **Рекомендация.** Государство должно опубликовать следующую информацию за рассматриваемый период соблюдения условий по ее представлению в ИКАО:

- a) суммарные окончательные компенсационные обязательства за период соблюдения условий для каждого отнесенного к государству эксплуатанта самолетов;
- b) суммарное количество единиц эмиссии, погашенных за период соблюдения условий каждым эксплуатантом самолетов в целях покрытия суммарных окончательных компенсационных обязательств, сообщаемое каждым отнесенным к государству эксплуатантом самолетов.

4.4 Верификация отчета о погашении единиц эмиссии

4.4.1 Верификация отчета о погашении единиц эмиссии эксплуатанта самолетов

4.4.1.1 Эксплуатант самолетов привлекает орган по верификации к верификации своего отчета о погашении единиц эмиссии.

Примечание. Эксплуатант самолетов может по своему усмотрению воспользоваться услугами того же органа по верификации, который был привлечен к верификации его отчета об эмиссии, хотя это не обязательно.

4.4.1.2 Орган по верификации проводит верификацию согласно ИСО 14064-3:2006⁴ и соответствующим требованиям раздела 3 добавления 6.

4.4.1.3 По запросу от органа по верификации эксплуатант самолетов предоставляет доступ к соответствующей информации о погашении единиц эмиссии.

⁴ ИСО 14064-3:2006 "Парниковые газы. Часть 3. Требования и руководство по валидации и верификации утверждений, касающихся парниковых газов".

4.4.1.4 После верификации отчета о погашении единиц эмиссии, проведенной органом по верификации, эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют экземпляр отчета о погашении единиц эмиссии и соответствующего отчета о верификации государству, к которому отнесен эксплуатант самолетов, в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1.

4.4.1.5 Государство проводит проверку порядка величин в отчете о погашении единиц эмиссии в соответствии со сроками, указанными в добавлении 1.

Примечание. Дополнительный инструктивный материал, касающийся верификации отчета о погашении единиц эмиссии, содержится в томе IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501).

4.4.2 Орган по верификации и национальный орган по аккредитации

4.4.2.1 Орган по верификации аккредитуется в соответствии с ИСО 14065:2013⁵ и соответствующими требованиями раздела 2 добавления 6 национальным органом по аккредитации, с тем чтобы обладать полномочиями для верификации отчета о погашении единиц эмиссии эксплуатанта самолетов.

Примечание. Эксплуатант самолетов может воспользоваться услугами органа по верификации, аккредитованного в другом государстве, с соблюдением правил и положений, влияющих на предоставление услуг по верификации в государстве, к которому отнесен эксплуатант самолетов.

4.4.2.2 Национальный орган по аккредитации работает в соответствии с ИСО/МЭК 17011:2004⁶.

⁵ ИСО 14065:2013 "Парниковые газы. Требования к органам по валидации и верификации парниковых газов, применяемые для аккредитации или других форм признания. Документ опубликован в апреле 2013 года".

⁶ ИСО/МЭК 17011:2004 "Оценка соответствия. Общие требования к органам по аккредитации, аккредитующим органы по оценке соответствия".

ДОБАВЛЕНИЕ 1. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

1. ВВЕДЕНИЕ

В процедурах, изложенных в настоящем добавлении, сформулированы административные функции и обязанности заинтересованных сторон, участвующих в реализации положений части II настоящего тома. В разделе 2 приведен перечень мероприятий и соответствующих сроков их проведения.

2. ПЕРИОДЫ И СРОКИ СОБЛЮДЕНИЯ УСЛОВИЙ

Примечание. Дополнительная информация и инструктивный материал, касающийся сроков соблюдения условий до 1 января 2019 года, содержится в томе IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501).

2.1 Период 2019–2020 гг.

В период 2019–2020 гг. эксплуатанты самолетов и государства соблюдают условия в соответствии с нижеследующими сроками, где это применимо.

Таблица A1-1. Информация о сроках соблюдения условий на период 2019–2020 гг.

<i>Срок</i>	<i>Мероприятие</i>
1 января 2019 года – 31 декабря 2019 года	Эксплуатант самолетов в соответствии с разделом 2.2 главы 2 части II осуществляет мониторинг эмиссии CO ₂ за 2019 год от международных полетов, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II
28 февраля 2019 года	Эксплуатант самолетов представляет план мониторинга эмиссии государству (только один раз, если нет необходимости в пересмотре) в соответствии с п. 2.2.2.1 главы 2 части II
30 апреля 2019 года	Государство утверждает планы мониторинга эмиссии (только один раз, если не производится пересмотр) в соответствии с п. 2.2.2.1 главы 2 части II
30 апреля 2019 года	Государство представляет в ИКАО перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов в соответствии с п. 1.2.7 главы 1 части II и перечень аккредитованных в государстве органов по верификации в соответствии с п. 1.3.7 главы 1 части II
31 мая 2019 года	Рекомендация. Государству следует получить и использовать документ ИКАО под названием "CORSIA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству", в котором содержится перечень эксплуатантов самолетов с указанием государства, к которому они отнесены, в соответствии с п. 1.2.3 главы 1 части II. Этот документ размещен в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.

Срок	Мероприятие
1 января 2020 года – 31 декабря 2020 года	Эксплуатант самолетов в соответствии с разделом 2.2 главы 2 части II осуществляет мониторинг эмиссии CO ₂ за 2020 год от международных полетов, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II
1 января 2020 года – 31 мая 2020 года	<p>Эксплуатант самолетов собирает данные об эмиссии CO₂ за 2019 год, подлежащие верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 2.4 главы 2 части II</p> <p>Рекомендация. Эксплуатанту самолетов следует представить для верификации свой отчет об эмиссии как можно скорее после завершения подготовки этого отчета.</p>
31 мая 2020 года	Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации за 2019 год в соответствии с п. 2.4.1.4 главы 2 части II
1 июня 2020 года – 31 августа 2020 года	Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете об эмиссии за 2019 год в соответствии с п. 2.4.1.5 главы 2 части II, в том числе восполнение любых пробелов в данных в случае непредставления данных эксплуатантами самолетов в соответствии с п. 2.5.2 главы 2 части II
30 июня 2020 года	<p>Государство уведомляет ИКАО о своем решении добровольно участвовать или прекратить добровольное участие в применении главы 3 части II с 1 января 2021 года в соответствии с п. 3.1.3 главы 3 части II.</p> <p>Государство также уведомляет ИКАО о выбранном им варианте расчета эмиссии CO₂ эксплуатанта самолетов за период 2021–2023 гг. в соответствии с п. 3.2.1 главы 3 части II</p>
1 августа 2020 года	Государство получает и использует документ ИКАО под названием "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", применяемый в отношении 2021 года соблюдения условий, в соответствии с п. 3.1.1 главы 3 части II
31 августа 2020 года	Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся эмиссии CO ₂ за 2019 год, в соответствии с п. 2.3.2.2 главы 2 части II
30 ноября 2020 года	Государство представляет в ИКАО обновленный перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов в соответствии с п. 1.2.7 главы 1 части II, а также обновленный перечень аккредитованных в государстве органов по верификации в соответствии с п. 1.3.7 главы 1 части II
31 декабря 2020 года	Рекомендация. Государству следует получить и использовать документ ИКАО под названием "CORSIA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству", в котором содержится перечень эксплуатантов самолетов с указанием государства, к которому они отнесены, в соответствии с п. 1.2.3 главы 1 части II. Этот документ размещен в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.

Примечание. Для верификации отчета об эмиссии эксплуатанта самолетов в период 2019–2020 гг. отведено больше времени, чем в последующие периоды.

2.2 Период 2021–2023 гг.

В период 2021–2023 гг. эксплуатанты самолетов и государства соблюдают условия в соответствии с ниже-следующими сроками, где это применимо.

Таблица А1-2. Информация о сроках соблюдения условий на период 2021-2023 гг.

Срок	Мероприятие
1 января 2021 года – 31 декабря 2021 года	Эксплуатант самолетов в соответствии с разделом 2.2 главы 2 части II осуществляет мониторинг эмиссии CO ₂ за 2021 год от международных полетов, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II
1 января 2021 года – 31 мая 2021 года	Эксплуатант самолетов собирает данные об эмиссии CO ₂ за 2020 год, подлежащие верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 2.4 главы 2 части II Рекомендация. Эксплуатанту самолетов следует представить для верификации свой отчет об эмиссии как можно скорее после завершения подготовки этого отчета.
31 мая 2021 года	Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации за 2020 год в соответствии с п. 2.4.1.4 главы 2 части II
1 июня 2021 года – 31 августа 2021 года	Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете об эмиссии за 2020 год в соответствии с п. 2.4.1.5 главы 2 части II, в том числе восполнение любых пробелов в данных в случае непредставления данных эксплуатантами самолетов в соответствии с п. 2.5.2 главы 2 части II
30 июня 2021 года	Государство уведомляет ИКАО о любых изменениях в своем решении добровольно участвовать или прекратить добровольное участие в применении главы 3 части II с 1 января 2022 года в соответствии с п. 3.1.3 главы 3 части II
1 августа 2021 года	Государство получает и использует документ ИКАО под названием "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", применяемый в отношении 2022 года соблюдения условий, в соответствии с п. 3.1.1 главы 3 части II
31 августа 2021 года	Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся эмиссии CO ₂ за 2020 год, в соответствии с п. 2.3.2.2 главы 2 части II
30 сентября 2021 года	Государство рассчитывает и сообщает эксплуатанту самолетов значение его средней суммарной эмиссии CO ₂ за 2019 и 2020 гг. в соответствии с п. 2.3.2.1 главы 2 части II
30 ноября 2021 года	Государство представляет в ИКАО обновленный перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов в соответствии с п. 1.2.7 главы 1 части II, а также обновленный перечень аккредитованных в государстве органов по верификации в соответствии с п. 1.3.7 главы 1 части II

Срок	Мероприятие
31 декабря 2021 года	Рекомендация. Государству следует получить и использовать документ ИКАО под названием "CORSIA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству", в котором содержится перечень эксплуатантов самолетов с указанием государства, к которому они отнесены, в соответствии с п. 1.2.3 главы 1 части II. Этот документ размещен в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.
1 января 2022 года – 31 декабря 2022 года	Эксплуатант самолетов в соответствии с разделом 2.2 главы 2 части II осуществляет мониторинг эмиссии CO ₂ за 2022 год от международных полетов, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II
1 января 2022 года – 30 апреля 2022 года	<p>Эксплуатант самолетов собирает данные об эмиссии за 2021 год, подлежащие верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 2.4 главы 2 части II</p> <p>Рекомендация. Эксплуатанту самолетов следует представить для верификации свой отчет об эмиссии как можно скорее после завершения подготовки этого отчета.</p>
30 апреля 2022 года	Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации за 2021 год в соответствии с п. 2.4.1.4 главы 2 части II
1 мая 2022 года – 31 июля 2022 года	Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете об эмиссии за 2021 год в соответствии с п. 2.4.1.5 главы 2 части II, в том числе восполнение любых пробелов в данных в случае непредставления данных эксплуатантами самолетов в соответствии с п. 2.5.2 главы 2 части II
30 июня 2022 года	Государство уведомляет ИКАО о любых изменениях в своем решении добровольно участвовать или прекратить добровольное участие в применении главы 3 части II с 1 января 2023 года в соответствии с п. 3.1.3 главы 3 части II
31 июля 2022 года	Государство представляет ИКАО необходимую информацию, касающуюся эмиссии CO ₂ за 2021 год, в соответствии с п. 2.3.2.2 главы 2 части II
1 августа 2022 года	Государство получает и использует документ ИКАО под названием "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", применяемый в отношении 2023 года соблюдения условий, в соответствии с п. 3.1.1 главы 3 части II
31 октября 2022 года	Государство получает и использует коэффициент роста в секторе (SGF) за 2021 год из документа ИКАО под названием "CORSIA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", размещенного в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО, в соответствии с п. 3.2.1 главы 3 части II

Срок	Мероприятие
30 ноября 2022 года	<p>Государство представляет в ИКАО обновленный перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов в соответствии с п. 1.2.7 главы 1 части II, а также обновленный перечень аккредитованных в государстве органов по верификации в соответствии с п. 1.3.7 главы 1 части II.</p> <p>Государство производит расчет компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за 2021 год в соответствии с разделом 3.2 главы 3 части II и на основе выбранной формулы в соответствии с разделом 3.1 главы 3 части II и информирует их об этих обязательствах</p>
31 декабря 2022 года	<p>Рекомендация. Государству следует получить и использовать документ ИКАО под названием "CORSIA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству", в котором содержится перечень эксплуатантов самолетов с указанием государства, к которому они отнесены, в соответствии с п. 1.2.3 главы 1 части II. Этот документ размещен в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.</p>
1 января 2023 года – 31 декабря 2023 года	<p>Эксплуатант самолетов в соответствии с разделом 2.2 главы 2 части II осуществляет мониторинг эмиссии CO₂ за 2023 год от международных полетов, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II</p>
1 января 2023 года – 30 апреля 2023 года	<p>Эксплуатант самолетов собирает данные об эмиссии за 2022 год, подлежащие верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 2.4 главы 2 части II.</p> <p>Рекомендация. Эксплуатанту самолетов следует представить для верификации свой отчет об эмиссии как можно скорее после завершения подготовки этого отчета.</p>
30 апреля 2023 года	<p>Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации за 2022 год в соответствии с п. 2.4.1.4 главы 2 части II</p>
1 мая 2023 года – 31 июля 2023 года	<p>Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете об эмиссии за 2022 год в соответствии с п. 2.4.1.5 главы 2 части II, в том числе восполнение любых пробелов в данных в случае непредставления данных эксплуатантами самолетов в соответствии с п. 2.5.2 главы 2 части II</p>
30 июня 2023 года	<p>Государство уведомляет ИКАО о любых изменениях в своем решении добровольно участвовать или прекратить добровольное участие в применении главы 3 части II с 1 января 2024 года в соответствии с п. 3.1.3 главы 3 части II</p>
31 июля 2023 года	<p>Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся эмиссии CO₂ за 2022 год, в соответствии с п. 2.3.2.2 главы 2 части II</p>
1 августа 2023 года	<p>Государство получает и использует документ ИКАО под названием "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", применяемый в отношении 2024 года соблюдения условий, в соответствии с п. 3.1.1 главы 3 части II</p>
31 октября 2023 года	<p>Государство получает и использует коэффициент роста в секторе (SGF) за 2022 год из документа ИКАО под названием "CORSIA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", размещенного в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО, в соответствии с п. 3.2.1 главы 3 части II</p>

Срок	Мероприятие
30 ноября 2023 года	<p>Государство представляет в ИКАО обновленный перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов в соответствии с п. 1.2.7 главы 1 части II, а также обновленный перечень аккредитованных в государстве органов по верификации в соответствии с п. 1.3.7 главы 1 части II.</p> <p>Государство производит расчет компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за 2022 год в соответствии с разделом 3.2 главы 3 части II и на основе выбранной формулы в соответствии с разделом 3.1 главы 3 части II и информируют их об этих обязательствах</p>
31 декабря 2023 года	<p>Рекомендация. Государству следует получить и использовать документ ИКАО под названием "CORSA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству", в котором содержится перечень эксплуатантов самолетов с указанием государства, к которому они отнесены, в соответствии с п. 1.2.3 главы 1 части II. Этот документ размещен в разделе CORSA веб-сайта ИКАО.</p>

Примечание 1. На верификацию отчета об эмиссии эксплуатанта самолетов в период 2021–2023 гг. отведено меньше времени, чем в период 2019–2020 гг.

Примечание 2. В период 2021–2023 гг. государства могут определять базовый уровень компенсационных обязательств эксплуатанта самолетов в соответствии с п. 3.2.1 главы 3 части II.

2.3 Период 2024–2026 гг.

В период 2024–2026 гг. эксплуатанты самолетов и государства соблюдают условия в соответствии с ниже-следующими сроками, где это применимо.

Таблица А1-3. Информация о сроках соблюдения условий на период 2024–2026 гг.

Срок	Мероприятие
1 января 2024 года – 31 декабря 2024 года	Эксплуатант самолетов в соответствии с разделом 2.2 главы 2 части II осуществляет мониторинг эмиссии CO ₂ за 2024 год от международных полетов, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II
1 января 2024 года – 30 апреля 2024 года	<p>Эксплуатант самолетов собирает данные об эмиссии за 2023 год, подлежащие верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 2.4 главы 2 части II</p> <p>Рекомендация. Эксплуатанту самолетов следует представить для верификации свой отчет об эмиссии как можно скорее после завершения подготовки этого отчета.</p>
30 апреля 2024 года	Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации за 2023 год в соответствии с п. 2.4.1.4 главы 2 части II
1 мая 2024 года – 31 июля 2024 года	Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете об эмиссии за 2023 год в соответствии с п. 2.4.1.5 главы 2 части II, в том числе восполнение любых пробелов в данных в случае непредставления данных эксплуатантами самолетов в соответствии с п. 2.5.2 главы 2 части II

Срок	Мероприятие
30 июня 2024 года	Государство уведомляет ИКАО о любых изменениях в своем решении добровольно участвовать или прекратить добровольное участие в применении главы 3 части II с 1 января 2025 года в соответствии с п. 3.1.3 главы 3 части II
31 июля 2024 года	Государство представляет ИКАО необходимую информацию, касающуюся эмиссии CO ₂ за 2023 год, в соответствии с п. 2.3.2.2 главы 2 части II
1 августа 2024 года	Государство получает и использует документ ИКАО под названием "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", применяемый в отношении 2025 года соблюдения условий, в соответствии с п. 3.1.1 главы 3 части II
31 октября 2024 года	Государство получает и использует коэффициент роста в секторе (SGF) за 2023 год из документа ИКАО под названием "CORSIA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", размещенного в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО, в соответствии с п. 3.2.1 главы 3 части II
30 ноября 2024 года	<p>Государство производит расчет компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за 2023 год в соответствии с разделом 3.2 главы 3 части II и на основе выбранной формулы в соответствии с разделом 3.1 главы 3 части II и информирует их об этих обязательствах.</p> <p>Государство производит расчет суммарных окончательных компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за период 2021–2023 гг. в соответствии с п. 3.4.4 главы 3 части II и информирует их об этих обязательствах</p> <p>Государство представляет ИКАО обновленный перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов в соответствии с п. 1.2.7 главы 1 части II, а также обновленный перечень аккредитованных в государстве органов по верификации в соответствии с п. 1.3.7 главы 1 части II</p>
31 декабря 2024 года	<p>Рекомендация. Государству следует получить и использовать документ ИКАО под названием "CORSIA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству", в котором содержится перечень эксплуатантов самолетов с указанием государства, к которому они отнесены, в соответствии с п. 1.2.3 главы 1 части II. Этот документ размещен в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.</p>
1 января 2025 года – 31 декабря 2025 года	Эксплуатант самолетов в соответствии с разделом 2.2 главы 2 части II осуществляет мониторинг эмиссии CO ₂ за 2025 год от международных полетов, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II
31 января 2025 года или через 60 дней после того, как государство проинформирует эксплуатантов самолетов об их суммарных окончательных компенсационных обязательствах за период 2021–2023 гг., при этом применяется более поздний из этих сроков	Эксплуатант самолетов погашает единицы эмиссии за период 2021–2023 гг. в целях соблюдения условий в соответствии с разделом 4.2 главы 4 части II
7 февраля 2025 года	Эксплуатант самолетов направляет заявку на размещение информации о погашении им отвечающих критериям единиц эмиссии за период 2021–2023 гг. на общедоступном(ых) веб-сайте(ах) реестра (или реестров) соответствующей программы по отвечающим критериям единицам эмиссии согласно п. 4.2.2 b) главы 4 части II
1 декабря 2024 года – 30 апреля 2025 года	Эксплуатант самолетов подготавливает свой отчет о погашении единиц эмиссии за период 2021–2023 гг., подлежащий верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 4.4 главы 4 части II

Срок	Мероприятие
1 января 2025 года – 30 апреля 2025 года	<p>Эксплуатант самолетов собирает данные об эмиссии за 2024 год, подлежащие верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 2.4 главы 2 части II</p> <p>Рекомендация. Эксплуатанту самолетов следует представить для верификации свой отчет об эмиссии как можно скорее после завершения подготовки этого отчета.</p>
30 апреля 2025 года	<p>Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации за 2024 год в соответствии с п. 2.4.1.4 главы 2 части II.</p> <p>Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет о погашении единиц эмиссии и соответствующий отчет о верификации за период 2021–2023 гг. в соответствии с п. 4.4.1.4 главы 4 части II</p>
1 мая 2025 года – 31 июля 2025 года	<p>Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете об эмиссии за 2024 год в соответствии с п. 2.4.1.5 главы 2 части II, в том числе восполнение любых пробелов в данных в случае непредставления данных эксплуатантами самолетов в соответствии с п. 2.5.2 главы 2 части II.</p> <p>Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете о погашении единиц эмиссии за период 2021–2023 гг. в соответствии с п. 4.4.1.5 главы 4 части II</p>
30 июня 2025 года	<p>Государство уведомляет ИКАО о любых изменениях в своем решении добровольно участвовать или прекратить добровольное участие в применении главы 3 части II с 1 января 2026 года в соответствии с п. 3.1.3 главы 3 части II</p>
31 июля 2025 года	<p>Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся эмиссии CO₂ за 2024 год, в соответствии с п. 2.3.2.2 главы 2 части II.</p> <p>Государство представляет ИКАО необходимую информацию, касающуюся погашения единиц эмиссии за период 2021–2023 гг., в соответствии с п. 4.3.2 главы 4 части II</p>
1 августа 2025 года	<p>Государство получает и использует документ ИКАО под названием "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", применяемый в отношении 2026 года соблюдения условий, в соответствии с п. 3.1.1 главы 3 части II</p>
31 октября 2025 года	<p>Государство получает и использует коэффициент роста в секторе (SGF) за 2024 год из документа ИКАО под названием "CORSIA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", размещенного в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО, в соответствии с п. 3.2.2 главы 3 части II</p>
30 ноября 2025 года	<p>Государство производит расчет компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за 2024 год в соответствии с разделом 3.2 главы 3 части II и информирует их об этих обязательствах</p> <p>Государство представляет ИКАО обновленный перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов в соответствии с п. 1.2.7 главы 1 части II, а также обновленный перечень аккредитованных в государстве органов по верификации в соответствии с п. 1.3.7 главы 1 части II</p>

Срок	Мероприятие
31 декабря 2025 года	Рекомендация. Государству следует получить и использовать документ ИКАО под названием "CORSIA. Отнесение эксплуатантов самолетов к государству", в котором содержится перечень эксплуатантов самолетов с указанием государства, к которому они отнесены, в соответствии с п. 1.2.3 главы 1 части II. Этот документ размещен в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.
1 января 2026 года – 31 декабря 2026 года	Эксплуатант самолетов в соответствии с разделом 2.2 главы 2 части II осуществляет мониторинг эмиссии CO ₂ за 2026 год от международных полетов, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II
1 января 2026 года – 30 апреля 2026 года	<p>Эксплуатант самолетов собирает данные об эмиссии за 2025 год, подлежащие верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 2.4 главы 2 части II</p> <p>Рекомендация. Эксплуатанту самолетов следует представить для верификации свой отчет об эмиссии как можно скорее после завершения подготовки этого отчета.</p>
30 апреля 2026 года	Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации за 2025 год в соответствии с п. 2.4.1.4 главы 2 части II
1 мая 2026 года – 31 июля 2026 года	Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете об эмиссии за 2025 год в соответствии с п. 2.4.1.5 главы 2 части II, в том числе восполнение любых пробелов в данных в случае непредставления данных эксплуатантами самолетов в соответствии с п. 2.5.2 главы 2 части II
30 июня 2026 года	Государство уведомляют ИКАО о любых изменениях в своем решении добровольно участвовать или прекратить добровольное участие в применении главы 3 части II с 1 января 2027 года в соответствии с п. 3.1.3 главы 3 части II
31 июля 2026 года	Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся эмиссии CO ₂ за 2025 год, в соответствии с п. 2.3.2.2 главы 2 части II
1 августа 2026 года	Государство получает и использует документ ИКАО под названием "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", применяемый в отношении 2027 года соблюдения условий, в соответствии с п. 3.1.1 главы 3 части II
31 октября 2026 года	Государство получает и использует коэффициент роста в секторе (SGF) за 2025 год из документа ИКАО под названием "CORSIA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", размещенного в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО, в соответствии с п. 3.2.2 главы 3 части II
30 ноября 2026 года	<p>Государство производит расчет компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за 2025 год в соответствии с разделом 3.2 главы 3 части II и информирует их об этих обязательствах</p> <p>Государство представляет в ИКАО обновленный перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов в соответствии с п. 1.2.7 главы 1 части II, а также обновленный перечень аккредитованных в государстве органов по верификации в соответствии с п. 1.3.7 главы 1 части II</p>

Срок	Мероприятие
31 декабря 2026 года	Рекомендация. Государству следует получить и использовать документ ИКАО под названием "CORSIA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству", в котором содержится перечень эксплуатантов самолетов с указанием государства, к которому они отнесены, в соответствии с п. 1.2.3 главы 1 части II. Этот документ размещен в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.

Примечание. Если коэффициент роста в секторе (SGF) за 2023 год не будет получен к 31 октября 2024 года и государства будут еще не в состоянии проинформировать эксплуатантов об их суммарных окончательных компенсационных обязательствах за период 2021–2023 гг., ИКАО опубликует обновленные сроки, связанные с погашением единиц эмиссии для соблюдения условий в период 2021–2023 гг., в том числе следующие сроки:

- не ранее чем через 90 дней после получения SGF за 2023 год эксплуатантом самолетов для погашения единиц эмиссии с целью соблюдения условий в период 2021–2023 гг. в соответствии с разделом 4.2 главы 4 части II;
- не ранее чем через 180 дней после получения SGF за 2023 год эксплуатантом самолетов и органом по верификации для совместного представления верифицированного отчета о погашении единиц эмиссии и соответствующего отчета о верификации за период 2021–2023 гг. государству в соответствии с п. 4.4.1.4 главы 4 части II;
- не ранее чем через 270 дней после получения SGF за 2023 год государством для представления в ИКАО требуемой информации о погашении единиц эмиссии в период 2021–2023 гг. в соответствии с п. 4.3.2 главы 4 части II.

2.4 Период 2027–2029 гг.

В период 2027–2029 гг. эксплуатанты самолетов и государства соблюдают условия в соответствии с ниже-следующими сроками, где это применимо.

Таблица A1-4. Информация о сроках соблюдения условий на период 2027–2029 гг.

Срок	Мероприятие
1 января 2027 года – 31 декабря 2027 года	Эксплуатант самолетов в соответствии с разделом 2.2 главы 2 осуществляет мониторинг эмиссии CO ₂ за 2027 год от международных полетов, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II
1 января 2027 года – 30 апреля 2027 года	<p>Эксплуатант самолетов собирает данные об эмиссии за 2026 год, подлежащие верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 2.4 главы 2 части II</p> <p>Рекомендация. Эксплуатанту самолетов следует представить для верификации свой отчет об эмиссии как можно скорее после завершения подготовки этого отчета.</p>
30 апреля 2027 года	Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации за 2026 год в соответствии с п. 2.4.1.4 главы 2 части II

Срок	Мероприятие
1 мая 2027 года – 31 июля 2027 года	Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете об эмиссии за 2026 год в соответствии с п. 2.4.1.5 главы 2 части II, в том числе восполнение любых пробелов в данных в случае непредставления данных эксплуатантами самолетов в соответствии с п. 2.5.2 главы 2 части II
30 июня 2027 года	Государство уведомляет ИКАО о любых изменениях в своем решении добровольно участвовать или прекратить добровольное участие в применении главы 3 части II с 1 января 2028 года в соответствии с п. 3.1.3 главы 3 части II
31 июля 2027 года	Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся эмиссии CO ₂ за 2026 год, в соответствии с п. 2.3.2.2 главы 2 части II
1 августа 2027 года	Государство получает и использует документ ИКАО под названием "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", применяемый в отношении 2028 года соблюдения условий, в соответствии с п. 3.1.1 главы 3 части II
31 октября 2027 года	Государство получает и использует коэффициент роста в секторе (SGF) за 2026 год из документа ИКАО под названием "CORSIA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", размещенного в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО, в соответствии с п. 3.2.2 главы 3 части II
30 ноября 2027 года	Государство производит расчет компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за 2026 год в соответствии с разделом 3.2 главы 3 части II и информирует их об этих обязательствах.
	Государство производит расчет суммарных окончательных компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за период 2024–2026 гг. в соответствии с п. 3.4.4 главы 3 части II и информирует их об этих обязательствах Государство представляет в ИКАО обновленный перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов в соответствии с п. 1.2.7 главы 1 части II, а также обновленный перечень аккредитованных в государстве органов по верификации в соответствии с п. 1.3.7 главы 1 части II
31 декабря 2027 года	Рекомендация. Государству следует получить и использовать документ ИКАО под названием "CORSIA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству", в котором содержится перечень эксплуатантов самолетов с указанием государства, к которому они отнесены, в соответствии с п. 1.2.3 главы 1 части II. Этот документ размещен в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.
1 января 2028 года – 31 декабря 2028 года	Эксплуатант самолетов в соответствии с разделом 2.2 главы 2 части II осуществляет мониторинг эмиссии CO ₂ за 2028 год от международных полетов, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II
31 января 2028 года или через 60 дней после того, как государство проинформирует эксплуатантов самолетов об их суммарных окончательных компенсационных обязательствах за период 2024–2026 гг., при этом применяется более поздний из этих сроков	Эксплуатант самолетов погашает единицы эмиссии за период 2024–2026 гг. в целях соблюдения условий в соответствии с разделом 4.2 главы 4 части II

Срок	Мероприятие
7 февраля 2028 года	Эксплуатант самолетов направляет заявку на размещение информации о погашении им отвечающих критериям единиц эмиссии за период 2024–2026 гг. на общедоступном(ых) веб-сайте(ах) реестра (или реестров) соответствующей программы по отвечающим критериям единицам эмиссии согласно п. 4.2.2 б) главы 4 части II
1 декабря 2027 года – 30 апреля 2028 года	Эксплуатант самолетов подготавливает свой отчет о погашении единиц эмиссии за период 2024–2026 гг., подлежащий верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 4.4 главы 4 части II
1 января 2028 года – 30 апреля 2028 года	<p>Эксплуатант самолетов собирает данные об эмиссии за 2027 год, подлежащие верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 2.4 главы 2 части II</p> <p>Рекомендация. Эксплуатанту самолетов следует представить для верификации свой отчет об эмиссии как можно скорее после завершения подготовки этого отчета.</p>
30 апреля 2028 года	<p>Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации за 2027 год в соответствии с п. 2.4.1.4 главы 2 части II.</p> <p>Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет о погашении единиц эмиссии и соответствующий отчет о верификации за период 2024–2026 гг. в соответствии с п. 4.4.1.4 главы 4 части II</p>
1 мая 2028 года – 31 июля 2028 года	<p>Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете об эмиссии за 2027 год в соответствии с п. 2.4.1.5 главы 2 части II, в том числе восполнение любых пробелов в данных в случае непредставления данных эксплуатантами самолетов в соответствии с п. 2.5.2 главы 2 части II.</p> <p>Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете о погашении единиц эмиссии за период 2024–2026 гг. в соответствии с п. 4.4.1.5 главы 4 части II</p>
30 июня 2028 года	Государство уведомляет ИКАО о каких-либо изменениях в своем решении добровольно участвовать или прекратить добровольное участие в применении главы 3 части II с 1 января 2028 года в соответствии с п. 3.1.3 главы 3 части II
31 июля 2028 года	<p>Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся эмиссии CO₂ за 2027 год, в соответствии с п. 2.3.2.2 главы 2 части II.</p> <p>Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся погашения единиц эмиссии за период 2024–2026 гг., в соответствии с п. 4.3.2 главы 4 части II</p>
1 августа 2028 года	Государство получает и использует документ ИКАО под названием "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", применяемый в отношении 2029 года соблюдения условий, в соответствии с п. 3.1.1 главы 3 части II

Срок	Мероприятие
31 октября 2028 года	Государство получает и использует коэффициент роста в секторе (SGF) за 2027 год из документа ИКАО под названием "CORSA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", размещенного в разделе CORSA веб-сайта ИКАО, в соответствии с п. 3.2.2 главы 3 части II
30 ноября 2028 года	Государство производит расчет компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за 2027 год в соответствии с разделом 3.2 главы 3 части II и информирует их об этих обязательствах
	Государство представляет в ИКАО обновленный перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов в соответствии с п. 1.2.7 главы 1 части II, а также обновленный перечень аккредитованных в государстве органов по верификации в соответствии с п. 1.3.7 главы 1 части II
31 декабря 2028 года	Рекомендация. Государству следует получить и использовать документ ИКАО под названием "CORSA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству", в котором содержится перечень эксплуатантов самолетов с указанием государства, к которому они отнесены, в соответствии с п. 1.2.3 главы 1 части II. Этот документ размещен в разделе CORSA веб-сайта ИКАО.
1 января 2029 года – 31 декабря 2029 года	Эксплуатант самолетов в соответствии с разделом 2.2 главы 2 части II осуществляет мониторинг эмиссии CO ₂ за 2029 год от международных полетов, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II
1 января 2029 года – 30 апреля 2029 года	Эксплуатант самолетов собирает данные об эмиссии за 2028 год, подлежащие верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 2.4 главы 2 части II
	Рекомендация. Эксплуатанту самолетов следует представить для верификации свой отчет об эмиссии как можно скорее после завершения подготовки этого отчета.
30 апреля 2029 года	Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации за 2028 год в соответствии с п. 2.4.1.4 главы 2 части II
1 мая 2029 года – 31 июля 2029 года	Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете об эмиссии за 2028 год в соответствии с п. 2.4.1.5 главы 2 части II, в том числе восполнение любых пробелов в данных в случае непредставления данных эксплуатантами самолетов в соответствии с п. 2.5.2 главы 2 части II
30 июня 2029 года	Государство уведомляет ИКАО о любых изменениях в своем решении добровольно участвовать или прекратить добровольное участие в применении главы 3 части II с 1 января 2030 года в соответствии с п. 3.1.3 главы 3 части II
31 июля 2029 года	Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся эмиссии CO ₂ за 2028 год, в соответствии с п. 2.3.2.2 главы 2 части II
1 августа 2029 года	Государство получает и использует документ ИКАО под названием "CORSA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", применяемый в отношении 2030 года соблюдения условий, в соответствии с п. 3.1.1 главы 3 части II

Срок	Мероприятие
31 октября 2029 года	Государство получает и использует коэффициент роста в секторе (SGF) за 2028 год из документа ИКАО под названием "CORSIA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", размещенного в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО, в соответствии с п. 3.2.2 главы 3 части II
30 ноября 2029 года	Государство производит расчет компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за 2028 г. в соответствии с разделом 3.2 главы 3 части II и информируют их об этих обязательствах
	Государство представляет в ИКАО обновленный перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов в соответствии с п. 1.2.7 главы 1 части II, а также обновленный перечень аккредитованных в государстве органов по верификации в соответствии с п. 1.3.7 главы 1 части II
31 декабря 2029 года	Рекомендация. Государству следует получить и использовать документ ИКАО под названием "CORSIA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству", в котором содержится перечень эксплуатантов самолетов с указанием государства, к которому они отнесены, в соответствии с п. 1.2.3 главы 1 части II. Этот документ размещен в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.

Примечание. Если коэффициент роста в секторе (SGF) за 2026 год не будет получен к 31 октября 2027 года и государства будут еще не в состоянии проинформировать эксплуатантов об их суммарных окончательных компенсационных обязательствах за период 2024–2026 гг., ИКАО опубликует обновленные сроки, связанные с погашением единиц эмиссии для соблюдения условий в период 2024–2026 гг., в том числе следующие сроки:

- не ранее чем через 90 дней после получения SGF за 2026 год эксплуатантом самолетов для погашения единиц эмиссии с целью соблюдения условий в период 2024–2026 гг. в соответствии с разделом 4.2 главы 4 части II;*
- не ранее чем через 180 дней после получения SGF за 2026 год эксплуатантом самолетов и органом по верификации для совместного представления верифицированного отчета о погашении единиц эмиссии и соответствующего отчета о верификации за период 2024–2026 гг. государству в соответствии с п. 4.4.1.4 главы 4 части II;*
- не ранее чем через 270 дней после получения SGF за 2026 год государством для представления в ИКАО требуемой информации о погашении единиц эмиссии в период 2024–2026 гг. в соответствии с п. 4.3.2 главы 4 части II.*

2.5 Период 2030–2032 гг.

В период 2030–2032 гг. эксплуатанты самолетов и государства соблюдают условия в соответствии с ниже-следующими сроками, где это применимо.

Таблица А1-5. Информация о сроках соблюдения условий на период 2030-2032 гг.

Срок	Мероприятие
1 января 2030 года – 31 декабря 2030 года	Эксплуатант самолетов в соответствии с разделом 2.2 главы 2 части II осуществляет мониторинг эмиссии CO ₂ за 2030 год от международных полетов, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II
1 января 2030 года – 30 апреля 2030 года	<p>Эксплуатант самолетов собирает данные об эмиссии за 2029 год, подлежащие верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 2.4 главы 2 части II</p> <p>Рекомендация. Эксплуатанту самолетов следует представить для верификации свой отчет об эмиссии как можно скорее после завершения подготовки этого отчета.</p>
30 апреля 2030 года	Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации за 2029 год в соответствии с п. 2.4.1.4 главы 2 части II
1 мая 2030 года – 31 июля 2030 года	Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете об эмиссии за 2029 год в соответствии с п. 2.4.1.5 главы 2 части II, в том числе восполнение любых пробелов в данных в случае непредставления данных эксплуатантами самолетов в соответствии с п. 2.5.2 главы 2 части II
30 июня 2030 года	Государство уведомляет ИКАО о любых изменениях в своем решении добровольно участвовать или прекратить добровольное участие в применении главы 3 части II с 1 января 2031 года в соответствии с п. 3.1.3 главы 3 части II
31 июля 2030 года	Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся эмиссии CO ₂ за 2029 год, в соответствии с п. 2.3.2.2 главы 2 части II
1 августа 2030 года	Государство получает и использует документ ИКАО под названием "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", применяемый в отношении 2031 года соблюдения условий, в соответствии с п. 3.1.1 главы 3 части II
31 октября 2030 года	Государство получает и использует коэффициент роста в секторе (SGF) за 2029 год из документа ИКАО под названием "CORSIA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", размещенного в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО, в соответствии с п. 3.2.2 главы 3 части II
30 ноября 2030 года	<p>Государство производит расчет компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за 2029 год в соответствии с разделом 3.2 главы 3 части II и информирует их об этих обязательствах.</p> <p>Государство производит расчет суммарных окончательных компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за период 2027–2029 гг. в соответствии с положениями п. 3.4.4 главы 3 части II и информирует их об этих обязательствах</p> <p>Государство представляет в ИКАО обновленный перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов в соответствии с п. 1.2.7 главы 1 части II, а также обновленный перечень аккредитованных в государстве органов по верификации в соответствии с п. 1.3.7 главы 1 части II</p>

Срок	Мероприятие
31 декабря 2030 года	Рекомендация. Государству следует получить и использовать документ ИКАО под названием "CORSIA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству", в котором содержится перечень эксплуатантов самолетов с указанием государства, к которому они отнесены, в соответствии с п. 1.2.3 главы 1 части II. Этот документ размещен в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.
1 января 2031 года – 31 декабря 2031 года	Эксплуатант самолетов в соответствии с разделом 2.2 главы 2 части II осуществляет мониторинг эмиссии CO ₂ за 2031 год от международных полетов, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II
31 января 2031 года или через 60 дней после того, как государство проинформирует эксплуатантов самолетов об их суммарных окончательных компенсационных обязательствах за период 2027–2029 гг., при этом применяется более поздний из этих сроков.	Эксплуатант самолетов погашает единицы эмиссии за период 2027–2029 гг. в целях соблюдения условий в соответствии с разделом 4.2 главы 4 части II
7 февраля 2031 года	Эксплуатант самолетов направляет заявку на размещение информации о погашении им отвечающих критериям единиц эмиссии за период 2027–2029 гг. на общедоступном(ых) веб-сайте(ах) реестра (или реестров) соответствующей программы по отвечающим критериям единицам эмиссии согласно п. 4.2.2 b) главы 4 части II
1 декабря 2030 года – 30 апреля 2031 года	Эксплуатант самолетов подготавливает свой отчет о погашении единиц эмиссии за период 2027–2029 гг., подлежащий верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 4.4 главы 4 части II
1 января 2031 года – 30 апреля 2031 года	<p>Эксплуатант самолетов собирает данные об эмиссии за 2030 год, подлежащие верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 2.4 главы 2 части II</p> <p>Рекомендация. Эксплуатанту самолетов следует представить для верификации свой отчет об эмиссии как можно скорее после завершения подготовки этого отчета.</p>
30 апреля 2031 года	<p>Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации за 2030 год в соответствии с п. 2.4.1.4 главы 2 части II.</p> <p>Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет о погашении единиц эмиссии и соответствующий отчет о верификации за период 2027–2029 гг. в соответствии с п. 4.4.1.4 главы 4 части II</p>

Срок	Мероприятие
1 мая 2031 года – 31 июля 2031 года	<p>Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете об эмиссии за 2030 год в соответствии с п. 2.4.1.5 главы 2 части II, в том числе восполнение любых пробелов в данных в случае непредставления данных эксплуатантами самолетов в соответствии с п. 2.5.2 главы 2 части II.</p> <p>Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете о погашении единиц эмиссии за период 2027–2029 гг. в соответствии с п. 4.4.1.5 главы 4 части II</p>
30 июня 2031 года	Государство уведомляет ИКАО о любых изменениях в своем решении добровольно участвовать или прекратить добровольное участие в применении главы 3 части II с 1 января 2032 года в соответствии с п. 3.1.3 главы 3 части II
31 июля 2031 года	<p>Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся эмиссии CO₂ за 2030 год, в соответствии с п. 2.3.2.2 главы 2 части II.</p> <p>Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся погашения единиц эмиссии за период 2027–2029 гг., в соответствии с п. 4.3.2 главы 4 части II</p>
1 августа 2031 года	Государство получает и использует документ ИКАО под названием "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", применяемый в отношении 2032 года соблюдения условий, в соответствии с п. 3.1.1 главы 3 части II
31 октября 2031 года	Государство получает и использует коэффициент роста в секторе (SGF) за 2030 год из документа ИКАО под названием "CORSIA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", размещенного в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО, в соответствии с п. 3.2.2 главы 3 части II
30 ноября 2031 года	<p>Государство производит расчет компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за 2030 год в соответствии с разделом 3.2 главы 3 части II и информирует их об этих обязательствах</p> <p>Государство представляет в ИКАО обновленный перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов в соответствии с п. 1.2.7 главы 1 части II, а также обновленный перечень аккредитованных в государстве органов по верификации в соответствии с п. 1.3.7 главы 1 части II</p>
31 декабря 2031 года	<p>Рекомендация. Государству следует получить и использовать документ ИКАО под названием "CORSIA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству", в котором содержится перечень эксплуатантов самолетов с указанием государства, к которому они отнесены, в соответствии с п. 1.2.3 главы 1 части II. Этот документ размещен в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.</p>
1 января 2032 года – 31 декабря 2032 года	Эксплуатант самолетов в соответствии с разделом 2.2 главы 2 части II осуществляет мониторинг эмиссии CO ₂ за 2032 год от международных полетов, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II

Срок	Мероприятие
1 января 2032 года – 30 апреля 2032 года	<p>Эксплуатант самолетов собирает данные об эмиссии за 2031 год, подлежащие верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 2.4 главы 2 части II</p> <p>Рекомендация. Эксплуатанту самолетов следует представить для верификации свой отчет об эмиссии как можно скорее после завершения подготовки этого отчета.</p>
30 апреля 2032 года	<p>Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации за 2031 год в соответствии с п. 2.4.1.4 главы 2 части II</p>
1 мая 2032 года – 31 июля 2032 года	<p>Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете об эмиссии за 2031 год в соответствии с п. 2.4.1.5 главы 2 части II, в том числе восполнение любых пробелов в данных в случае непредставления данных эксплуатантами самолетов в соответствии с п. 2.5.2 главы 2 части II</p>
30 июня 2032 года	<p>Государство уведомляет ИКАО о любых изменениях в своем решении добровольно участвовать или прекратить добровольное участие в применении главы 3 части II с 1 января 2033 года в соответствии с п. 3.1.3 главы 3 части II</p>
31 июля 2032 года	<p>Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся эмиссии CO₂ за 2031 год, в соответствии с п. 2.3.2.2 главы 2 части II</p>
1 августа 2032 года	<p>Государство получает и использует документ ИКАО под названием "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", применяемый в отношении 2033 года соблюдения условий, в соответствии с п. 3.1.1 главы 3 части II</p>
31 октября 2032 года	<p>Государство получает и использует коэффициент роста в секторе (SGF) за 2031 год из документа ИКАО под названием "CORSIA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", размещенного в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО, в соответствии с п. 3.2.2 главы 3 части II</p>
30 ноября 2032 года	<p>Государство производит расчет компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за 2031 г. в соответствии с разделом 3.2 главы 3 части II и информирует их об этих обязательствах</p> <p>Государство представляет в ИКАО обновленный перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов в соответствии с п. 1.2.7 главы 1 части II, а также обновленный перечень аккредитованных в государстве органов по верификации в соответствии с п. 1.3.7 главы 1 части II</p>
31 декабря 2032 года	<p>Рекомендация. Государству следует получить и использовать документ ИКАО под названием "CORSIA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству", в котором содержится перечень эксплуатантов самолетов с указанием государства, к которому они отнесены, в соответствии с п. 1.2.3 главы 1 части II. Этот документ размещен в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.</p>

Примечание. Если коэффициент роста в секторе (SGF) за 2029 год не будет получен к 31 октября 2030 года и государства будут еще не в состоянии проинформировать эксплуатантов об их суммарных окончательных компенсационных обязательствах за период 2027–2029 гг., ИКАО опубликует обновленные сроки, связанные с погашением единиц эмиссии для соблюдения условий в период 2027–2029 гг., в том числе следующие сроки:

- не ранее чем через 90 дней после получения SGF за 2029 год эксплуатантом самолетов для погашения единиц эмиссии с целью соблюдения условий в период 2027–2029 гг. в соответствии с разделом 4.2 главы 4 части II;
- не ранее чем через 180 дней после получения SGF за 2029 год эксплуатантом самолетов и органом по верификации для совместного представления верифицированного отчета о погашении единиц эмиссии и соответствующего отчета о верификации за период 2027–2029 гг. государству в соответствии с п. 4.4.1.4 главы 4 части II;
- не ранее чем через 270 дней после получения SGF за 2029 год государством для представления в ИКАО требуемой информации о погашении единиц эмиссии в период 2027–2029 гг. в соответствии п. 4.3.2 главы 4 части II.

2.6 Период 2033–2035 гг.

2.6.1 В период 2033–2035 гг. эксплуатанты самолетов и государства соблюдают условия в соответствии с нижеследующими сроками, где это применимо.

Таблица А1-6. Информация о сроках соблюдения условий на период 2033-2035 гг.

Срок	Мероприятие
1 января 2033 года – 31 декабря 2033 года	Эксплуатант самолетов в соответствии с разделом 2.2 главы 2 части II осуществляет мониторинг эмиссии CO ₂ за 2033 год от международных полетов, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II
1 января 2033 года – 30 апреля 2033 года	<p>Эксплуатант самолетов собирает данные об эмиссии за 2032 год, подлежащие верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 2.4 главы 2 части II</p> <p>Рекомендация. Эксплуатанту самолетов следует представить для верификации свой отчет об эмиссии как можно скорее после завершения подготовки этого отчета.</p>
30 апреля 2033 года	Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации за 2032 год в соответствии с п. 2.4.1.4 главы 2 части II
1 мая 2033 года – 31 июля 2033 года	Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете об эмиссии за 2032 год в соответствии с п. 2.4.1.5 главы 2 части II, в том числе восполнение любых пробелов в данных в случае непредставления данных эксплуатантами самолетов в соответствии с п. 2.5.2 главы 2 части II
30 июня 2033 года	Государство уведомляет ИКАО о любых изменениях в своем решении добровольно участвовать или прекратить добровольное участие в применении главы 3 части II с 1 января 2034 года в соответствии с п. 3.1.3 главы 3 части II
31 июля 2033 года	Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся эмиссии CO ₂ за 2032 год, в соответствии с п. 2.3.2.2 главы 2 части II

Срок	Мероприятие
1 августа 2033 года	Государство получает и использует документ ИКАО под названием "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", применяемый в отношении 2034 года соблюдения условий, в соответствии с п. 3.1.1 главы 3 части II
31 октября 2033 года	Государство получает и использует коэффициент роста в секторе (SGF) за 2032 год из документа ИКАО под названием "CORSIA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", размещенного в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО, в соответствии с п. 3.2.2 главы 3 части II
30 ноября 2033 года	<p>Государство производит расчет компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за 2032 год в соответствии с разделом 3.2 главы 3 части II и информируют их об этих обязательствах.</p> <p>Государство производит расчет суммарных окончательных компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за период 2030–2032 гг. в соответствии с п. 3.4.4 главы 3 части II и информируют их об этих обязательствах</p> <p>Государство представляет в ИКАО обновленный перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов в соответствии с п. 1.2.7 главы 1 части II, а также обновленный перечень аккредитованных в государстве органов по верификации в соответствии с п. 1.3.7 главы 1 части II</p>
31 декабря 2033 года	Рекомендация. Государству следует получить и использовать документ ИКАО под названием "CORSIA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству", в котором содержится перечень эксплуатантов самолетов с указанием государства, к которому они отнесены, в соответствии с п. 1.2.3 главы 1 части II. Этот документ размещен в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.
1 января 2034 года – 31 декабря 2034 года	Эксплуатант самолетов в соответствии с разделом 2.2 главы 2 части II осуществляет мониторинг эмиссии CO ₂ за 2034 год от международных полетов, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II
31 января 2034 года или через 60 дней после того, как государство проинформирует эксплуатантов самолетов об их суммарных окончательных компенсационных обязательствах за период 2030–2032 гг., при этом применяется более поздний из этих сроков.	Эксплуатант самолетов погашает единицы эмиссии за период 2030–2032 гг. в целях соблюдения условий в соответствии с разделом 4.2 главы 4 части II
7 февраля 2034 года	Эксплуатант самолетов направляет заявку на размещение информации о погашении им отвечающих критериям единиц эмиссии за период 2030–2032 гг. на общедоступном(ых) веб-сайте(ах) реестра (или реестров) соответствующей программы по отвечающим критериям единицам эмиссии согласно п. 4.2.2 b) главы 4 части II
1 декабря 2033 года – 30 апреля 2034 года	Эксплуатант самолетов подготавливает свой отчет о погашении единиц эмиссии за период 2030–2032 гг., подлежащий верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 4.4 главы 4 части II

Срок	Мероприятие
1 января 2034 года – 30 апреля 2034 года	<p>Эксплуатант самолетов собирает данные об эмиссии за 2033 год, подлежащие верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 2.4 главы 2 части II</p> <p>Рекомендация. Эксплуатанту самолетов следует представить для верификации свой отчет об эмиссии как можно скорее после завершения подготовки этого отчета.</p>
30 апреля 2034 года	<p>Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации за 2033 год в соответствии с п. 2.4.1.4 главы 2 части II.</p> <p>Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет о погашении единиц эмиссии и соответствующий отчет о верификации за период 2030–2032 гг. в соответствии с п. 4.4.1.4 главы 4 части II</p>
1 мая 2034 года – 31 июля 2034 года	<p>Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете об эмиссии за 2033 год в соответствии с п. 2.4.1.5 главы 2 части II, в том числе восполнение любых пробелов в данных в случае непредставления данных эксплуатантами самолетов в соответствии с п. 2.5.2 главы 2 части II.</p> <p>Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете о погашении единиц эмиссии за период 2030–2032 гг. в соответствии с п. 4.4.1.5 главы 4 части II</p>
30 июня 2034 года	<p>Государство уведомляет ИКАО о любых изменениях в своем решении добровольно участвовать или прекратить добровольное участие в применении главы 3 части II с 1 января 2035 года в соответствии с п. 3.1.3 главы 3 части II</p>
31 июля 2034 года	<p>Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся эмиссии CO₂ за 2033 год, в соответствии с п. 2.3.2.2 главы 2 части II.</p> <p>Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся погашения единиц эмиссии за период 2030–2032 гг., в соответствии с п. 4.3.2 главы 4 части II</p>
1 августа 2034 года	<p>Государство получает и использует документ ИКАО под названием "CORSIA. Государства, входящие в пары государств для целей главы 3", применяемый в отношении 2035 года соблюдения условий, в соответствии с п. 3.1.1 главы 3 части II</p>
31 октября 2034 года	<p>Государство получает и использует коэффициент роста в секторе (SGF) за 2033 год из документа ИКАО под названием "CORSIA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", размещенного в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО, в соответствии с п. 3.2.2 главы 3 части II</p>
30 ноября 2034 года	<p>Государство производит расчет компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за 2033 год в соответствии с разделом 3.2 главы 3 части II и информирует их об этих обязательствах</p> <p>Государство представляет в ИКАО обновленный перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов в соответствии с п. 1.2.7 главы 1 части II, а также обновленный перечень аккредитованных в государстве органов по верификации в соответствии с п. 1.3.7 главы 1 части II</p>

Срок	Мероприятие
1 декабря 2034 года	Рекомендация. Государству следует получить и использовать документ ИКАО под названием "CORSIA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству", в котором содержится перечень эксплуатантов самолетов с указанием государства, к которому они отнесены, в соответствии с п. 1.2.3 главы 1 части II. Этот документ размещен в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО
1 января 2035 года – 31 декабря 2035 года	Эксплуатант самолетов в соответствии с разделом 2.2 главы 2 части II осуществляет мониторинг эмиссии CO ₂ за 2035 год от международных полетов, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II
1 января 2035 года – 30 апреля 2035 года	<p>Эксплуатант самолетов собирает данные об эмиссии за 2034 год, подлежащие верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 2.4 главы 2 части II</p> <p>Рекомендация. Эксплуатанту самолетов следует представить для верификации свой отчет об эмиссии как можно скорее после завершения подготовки этого отчета</p>
30 апреля 2035 года	Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации за 2034 год в соответствии с п. 2.4.1.4 главы 2 части II
1 мая 2035 года – 31 июля 2035 года	Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете об эмиссии за 2034 год в соответствии с п. 2.4.1.5 главы 2 части II, в том числе восполнение любых пробелов в данных в случае непредставления данных эксплуатантами самолетов в соответствии с п. 2.5.2 главы 2 части II
31 июля 2035 года	Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся эмиссии CO ₂ за 2034 год, в соответствии с п. 2.3.2.2 главы 2 части II
31 октября 2035 года	Государство получает и использует коэффициент роста в секторе (SGF) за 2034 год из документа ИКАО под названием "CORSIA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", размещенного в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО, в соответствии с п. 3.2.2 главы 3 части II
30 ноября 2035 года	Государство производит расчет компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за 2034 год в соответствии с разделом 3.2 главы 3 части II и информируют их об этих обязательствах

Примечание. Если коэффициент роста в секторе (SGF) за 2032 год не будет получен к 31 октября 2033 года и государства будут еще не в состоянии проинформировать эксплуатантов об их суммарных окончательных компенсационных обязательствах за период 2030–2032 гг., ИКАО опубликует обновленные сроки, связанные с погашением единиц эмиссии для соблюдения условий в период 2021–2023 гг., в том числе следующие сроки:

- не ранее чем через 90 дней после получения SGF за 2032 год эксплуатантом самолетов для погашения единиц эмиссии с целью соблюдения условий в период 2030–2032 гг. в соответствии с п. 4.2 главы 4 части II;
- не ранее чем через 180 дней после получения SGF за 2032 год эксплуатантом самолетов и органом по верификации для совместного представления верифицированного отчета о погашении единиц эмиссии и соответствующего отчета о верификации за период 2030–2032 гг. государству в соответствии с п. 4.4.1.4 главы 4 части II;

- не ранее чем через 270 дней после получения SGF за 2032 год государством для представления в ИКАО требуемой информации о погашении единиц эмиссии в период 2030–2032 гг. в соответствии п. 4.3.2 главы 4 части II.

2.6.2 В целях завершения периода 2033–2035 гг. эксплуатанты самолетов и государства соблюдают условия в соответствии с нижеследующими сроками, где это применимо.

Срок	Мероприятие
1 января 2036 года – 30 апреля 2036 года	<p>Эксплуатант самолетов собирает данные об эмиссии за 2035 год, подлежащие верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 2.4 главы 2 части II</p> <p>Рекомендация. Эксплуатанту самолетов следует представить для верификации свой отчет об эмиссии как можно скорее после завершения подготовки этого отчета.</p>
30 апреля 2036 года	<p>Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации за 2035 год в соответствии с п. 2.4.1.4 главы 2 части II</p>
1 мая 2036 года – 31 июля 2036 года	<p>Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете об эмиссии за 2035 год в соответствии с п. 2.4.1.5 главы 2 части II, в том числе восполнение любых пробелов в данных в случае непредставления данных эксплуатантами самолетов в соответствии с п. 2.5.2 главы 2 части II</p>
31 июля 2036 года	<p>Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся эмиссии CO₂ за 2035 год, в соответствии с п. 2.3.2.2 главы 2 части II</p>
31 октября 2036 года	<p>Государство получает и использует коэффициент роста в секторе (SGF) за 2035 год из документа ИКАО под названием "CORSIA. Годовой коэффициент роста в секторе (SGF)", размещенного в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО, в соответствии с п. 3.2.2 главы 3 части II</p>
30 ноября 2036 года	<p>Государство производит расчет компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за 2035 год в соответствии с разделом 3.2 главы 3 части II и информируют их об этих обязательствах.</p> <p>Государство производит расчет суммарных окончательных компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов за период 2033–2035 гг. в соответствии с п. 3.4.4 главы 3 части II и информируют их об этих обязательствах</p>
31 января 2037 года 7 или через 60 дней после того, как государство проинформирует эксплуатантов самолетов об их суммарных окончательных компенсационных обязательствах за период 2033–2035 гг., при этом применяется более поздний из этих сроков.	<p>Эксплуатант самолетов погашает единицы эмиссии за период 2033–2035 гг. в целях соблюдения условий в соответствии с разделом 4.2 главы 4 части II</p>

Срок	Мероприятие
7 февраля 2037 года	Эксплуатант самолетов направляет заявку на размещение информации о погашении им отвечающих критериям единиц эмиссии за период 2033–2035 гг. на общедоступном(ых) веб-сайте(ах) реестра (или реестров) соответствующей программы по отвечающим критериям единицам эмиссии согласно п. 4.2.2 b) главы 4 части II
1 декабря 2036 года – 30 апреля 2037 года	Эксплуатант самолетов подготавливает свой отчет о погашении единиц эмиссии за период 2033–2035 гг., подлежащий верификации, проводимой органом по верификации, в соответствии с разделом 4.4 главы 4 части II
30 апреля 2037 года	Эксплуатант самолетов и орган по верификации по получении разрешения от эксплуатанта самолетов независимо друг от друга представляют государству верифицированный отчет о погашении единиц эмиссии и соответствующий отчет о верификации за период 2033–2035 гг. в соответствии с п. 4.4.1.4 главы 4 части II
1 мая 2037 года – 31 июля 2037 года	Государство проводит проверку порядка величин в верифицированном отчете о погашении единиц эмиссии за период 2033–2035 гг. в соответствии с п. 4.4.1.5 главы 4 части II
31 июля 2037 года	Государство представляет в ИКАО необходимую информацию, касающуюся погашения единиц эмиссии за период 2033–2035 гг., в соответствии с п. 4.3.2 главы 4 части II

Примечание. Если коэффициент роста в секторе (SGF) за 2035 год не будет получен к 31 октября 2036 года и государства будут еще не в состоянии проинформировать эксплуатантов об их суммарных окончательных компенсационных обязательствах за период 2033–2035 гг., ИКАО опубликует обновленные сроки, связанные с погашением единиц эмиссии для соблюдения условий в период 2033–2035 гг., в том числе следующие сроки:

- не ранее чем через 90 дней после получения SGF за 2035 год эксплуатантом самолетов для погашения единиц эмиссии с целью соблюдения условий в период 2033–2035 гг. в соответствии с разделом 4.2 главы 4 части II;*
- не ранее чем через 180 дней после получения SGF за 2035 год эксплуатантом самолетов и органом по верификации для совместного представления верифицированного отчета о погашении единиц эмиссии и соответствующего отчета о верификации за период 2033–2035 гг. государству в соответствии с п. 4.4.1.4 главы 4 части II;*
- не ранее чем через 270 дней после получения SGF за 2035 год государством для представления в ИКАО требуемой информации о погашении единиц эмиссии в период 2033–2035 гг. в соответствии с п. 4.3.2 главы 4 части II.*

ДОБАВЛЕНИЕ 2. МЕТОДЫ МОНИТОРИНГА ПОТРЕБЛЕНИЯ ТОПЛИВА

1. ВВЕДЕНИЕ

Примечание. Изложенные в настоящем добавлении процедуры относятся к мониторингу потребления топлива эксплуатантами самолетов. Предлагаемые методы соответствуют наиболее точным устоявшимся практическим подходам.

Любые процедуры, эквивалентные содержащимся в настоящем добавлении, разрешается применять только после их предварительного представления государству и утверждения им.

2. МЕТОДЫ МОНИТОРИНГА ПОТРЕБЛЕНИЯ ТОПЛИВА

2.1 Эксплуатант самолетов, если только на него не распространяются условия применимости инструмента оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, выбирает один из следующих методов мониторинга потребления топлива:

- a) метод А;
- b) метод В;
- c) уборка/установка колодок;
- d) заправленное топливо;
- e) распределение топлива согласно полному полетному времени.

2.2 Метод А

Примечание. См. дополнение С-1, где приведена схема мониторинга потребления топлива по отдельным полетам посредством применения метода А.

2.2.1 Эксплуатант самолетов использует следующую формулу для расчета потребления топлива методом А:

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

- где F_N – расход топлива за рассматриваемый полет (полет N), определенный методом А (в тоннах);
 T_N – количество топлива, содержащееся в баках самолета по завершении заправки для рассматриваемого полета (т. е. полета N) (в тоннах);
 T_{N+1} – количество топлива, содержащееся в баках самолета по завершении заправки для следующего полета (т. е. полета $N+1$) (в тоннах);
 U_{N+1} – суммарное количество заправленного топлива для следующего полета (т. е. полета $N+1$), измеренное в единицах объема и умноженное на значение плотности (в тоннах).

Примечание 1. См. п. 2.2.3.1 главы 2 части II, где изложены требования к значениям плотности топлива.

Примечание 2. Количество заправленного топлива U_{N+1} определяется по количеству, указанному поставщиком топлива в накладных или счетах на поставку топлива для каждого полета; см. дополнение С-2, где приведена схема сбора данных, необходимых для применения метода А.

Примечание 3. В целях обеспечения полноты данных важно учитывать, что необходимы не только данные, относящиеся к рассматриваемому полету (т. е. полету N), но и данные, относящиеся к следующему полету (т. е. полету $N+1$). Это особенно важно в том случае, когда за внутренним полетом следует международный полет (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II) или наоборот. Поэтому для самолетов, используемых в международных полетах (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II), во избежание пробелов в данных рекомендуется всегда регистрировать количество топлива при установке колодок или количество топлива в баке после всех заправок топлива для полета. По тем же причинам следует собирать данные о заправке топлива для всех полетов этих самолетов до принятия решения о том, какие полеты являются международными.

2.2.2 Эксплуатант самолетов, выполняющий на разовой основе полеты, отнесенные к другому эксплуатанту самолетов, предоставляет последнему значения количества топлива, полученные методом "уборка/установка колодок".

2.2.3 В том случае, когда заправка топлива для полета или следующего полета не производится, количество топлива, содержащегося в баках самолета (T_N или T_{N+1}), определяется в момент уборки колодок для данного полета или следующего полета. В исключительных случаях переменная T_{N+1} не может быть определена. Это имеет место тогда, когда самолет после подлежащего мониторингу полета занят в действиях, не являющихся полетом, включая прохождение масштабных работ по техническому обслуживанию, в ходе которых опорожняются баки. В таком случае эксплуатант самолетов может заменить значение " $T_{N+1} + U_{N+1}$ " на количество топлива, остающегося в баках в момент начала последующих действий с самолетом или количество топлива в баках в момент установки колодок, зарегистрированное в технических журналах.

2.3 Метод В

Примечание. См. дополнение С-3, где приведена схема мониторинга потребления топлива по отдельным полетам посредством применения метода В.

2.3.1 Эксплуатант самолетов использует следующую формулу для расчета потребления топлива методом В:

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

где F_N – расход топлива за рассматриваемый полет (т. е. полет N), определенный методом В (в тоннах);
 R_{N-1} – количество топлива, остающееся в баках самолета в конце предыдущего полета (т. е. полета $N-1$) в момент установки колодок перед рассматриваемым полетом (в тоннах);
 R_N – количество топлива, остающееся в баках самолета в конце рассматриваемого полета (т. е. полета N) в момент установки колодок после полета (в тоннах);
 U_N – количество заправленного топлива для рассматриваемого полета, измеренное в единицах объема и умноженное на значение плотности (в тоннах).

Примечание 1. См. п.2.2.3.1 главы 2 части II, где изложены требования к значениям плотности топлива.

Примечание 2. Количество заправленного топлива определяется по количеству, указанному поставщиком топлива в накладных или счетах на поставку топлива для каждого полета; см. дополнение С-4, где приведена схема сбора данных, необходимых для применения метода В.

Примечание 3. В целях обеспечения полноты данных важно учитывать, что необходимы не только данные, относящиеся к рассматриваемому полету (т. е. полету N), но и данные, относящиеся к предыдущему полету (т. е. полету $N-1$). Это особенно важно в том случае, когда за внутренним полетом следует международный полет или наоборот. Поэтому для самолетов, используемых в международных полетах (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II), во избежание пробелов в данных рекомендуется всегда регистрировать количество топлива, остающегося в баке после полета или количество топлива в баке после заправки топлива. По тем же причинам следует собирать данные о заправке топлива для всех полетов этих самолетов до принятия решения о том, какие полеты являются международными.

2.3.2 Эксплуатант самолетов, выполняющий на разовой основе полеты, отнесенные к другому эксплуатанту самолетов, предоставляет последнему значения количества топлива, полученные методом "уборка/установка колодок".

2.3.3 В том случае, когда самолет не выполняет полета перед полетом, в отношении которого осуществляется мониторинг потребления топлива (например, когда этот полет следует за масштабной проверкой или работами по техническому обслуживанию), эксплуатант самолетов может заменить количество R_{N-1} на количество топлива, остающееся в баках самолета в момент окончания предыдущей операции с самолетом и зарегистрированное в технических журналах.

2.4 Уборка/установка колодок

Примечание. См. дополнение С-5, где приведена схема мониторинга потребления топлива по отдельным полетам посредством применения метода "уборка/установка колодок", а также дополнение С-6, где показан процесс сбора данных, необходимых для применения метода "уборка/установка колодок".

2.4.1 Эксплуатант самолетов использует следующую формулу для расчета потребления топлива методом "уборка/установка колодок":

$$F_N = T_N - R_N,$$

- где F_N – расход топлива за рассматриваемый полет (т. е. полет N), определенный методом "уборка/установка колодок" (в тоннах);
- T_N – количество топлива, содержащееся в баках самолета в момент уборки колодок для рассматриваемого полета (т. е. полета N) (в тоннах);
- R_N – количество топлива, остающееся в баках самолета в момент установки колодок для рассматриваемого полета (т. е. полета N) (в тоннах).

2.5 Заправленное топливо

Примечание. См. дополнение С-7, где приведена схема процесса мониторинга потребления топлива по отдельным полетам методом "заправленное топливо".

2.5.1 Применительно к полетам с заправкой топлива, кроме тех случаев, когда заправка топлива для следующего полета не производится, эксплуатант самолетов рассчитывает потребление топлива методом "заправленное топливо" по следующей формуле:

$$F_N = U_N,$$

- где F_N – расход топлива за рассматриваемый полет (т. е. полет N), определенный методом "заправленное топливо" (в тоннах);
- U_N – количество заправленного топлива для рассматриваемого полета, измеренное в единицах объема и умноженное на значение плотности (в тоннах).

Примечание. См. п.2.2.3.1 главы 2 части II, где изложены требования к значениям плотности топлива.

2.5.2 Применительно к полету(ам) без заправки топлива (т. е. полет $N+1$, ..., полет $N+n$) эксплуатант самолетов использует следующую формулу для распределения потребления топлива от предыдущей заправки топлива (т. е. от полета N) пропорционально полному полетному времени:

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

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

...

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

- где F_N – расход топлива за рассматриваемый полет (т. е. полет N), определенный методом "заправленное топливо" (в тоннах);
 F_{N+1} – расход топлива за следующий полет (т. е. полет $N+1$), определенный методом "заправленное топливо" (в тоннах);
 ...
 F_{N+n} – расход топлива за один из последующих полетов (т. е. полет $N+n$), определенный методом "заправленное топливо" (в тоннах);
 U_N – количество заправленного топлива для рассматриваемого полета (т. е. полета N) (в тоннах);
 BH_N – полное полетное время рассматриваемого полета (т. е. полета N) (в часах);
 BH_{N+1} – полное полетное время следующего полета (т. е. полета $N+1$) (в часах).
 ...
 BH_{N+n} – полное полетное время последующего полета (т. е. полета $N+n$) (в часах).

Примечание. Количество заправленного топлива определяется по количеству, указанному поставщиком топлива в накладных или счетах на поставку топлива для каждого полета.

2.6 Распределение топлива согласно полному полетному времени

Примечание. См. дополнение С-8, где приведена схема процесса мониторинга потребления топлива по отдельным полетам методом "распределение топлива согласно полному полетному времени".

2.6.1 Расчет средних норм расхода топлива

2.6.1.1 Втом случае, если эксплуатант самолетов может провести четкое различие между заправленным топливом для международных и внутренних полетов, этот эксплуатант самолетов рассчитывает для каждого типа самолета среднюю норму расхода топлива путем деления суммарного количества всего фактически заправленного топлива для международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II) на суммарное фактическое количество полного полетного времени международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II) за рассматриваемый год по следующей формуле:

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

- где $AFBR_{AO,AT}$ – средние нормы расхода топлива для эксплуатанта самолетов (АО) и типа самолета (АТ) (в тоннах в час);
- $U_{AO,AT,N}$ – количество заправленного топлива для международного полета N для эксплуатанта самолетов (АО) и типа самолета (АТ), определенное методом мониторинга заправленного топлива (в тоннах);
- $BH_{AO,AT,N}$ – полное полетное время международного полета N для эксплуатанта самолетов (АО) и типа самолета (АТ) (в часах).

2.6.1.2 В том случае, если эксплуатант самолетов не может провести четкого различия между заправленным топливом для международных и внутренних полетов, этот эксплуатант самолетов рассчитывает для каждого типа самолета среднюю норму расхода топлива путем деления суммарного количества всего фактически заправленного топлива для международных и внутренних полетов на суммарное фактическое количество полного полетного времени этих полетов за рассматриваемый год по следующей формуле:

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

- где $AFBR_{AO,AT}$ – средние нормы расхода топлива для эксплуатанта самолетов (АО) и типа самолета (АТ) (в тоннах в час);
- $U_{AO,AT,N}$ – количество заправленного топлива для международного или внутреннего полета N для эксплуатанта самолетов (АО) и типа самолета (АТ), измеренное в единицах объема и умноженное на значение удельной плотности (в тоннах);
- $BH_{AO,AT,N}$ – полное полетное время международного и внутреннего полета N для эксплуатанта самолетов (АО) и типа самолета (АТ) (в часах).

2.6.1.3 Средние нормы расхода топлива для конкретного эксплуатанта самолетов рассчитываются на ежегодной основе с использованием годовых данных за рассматриваемый отчетный год. Средние нормы расхода топлива для каждого типа самолетов представляются в отчете об эмиссии эксплуатанта самолетов.

Примечание 1. См. п. 2.2.3.1 главы 2 части II, где изложены требования к значениям плотности топлива.

Примечание 2. Типы самолетов содержится в документе Doc 8643 "Условные обозначения типов воздушных судов".

2.6.2 Расчет потребления топлива для отдельных полетов

2.6.2.1 Эксплуатант самолетов рассчитывает потребление топлива для каждого международного полета путем умножения средних норм расхода топлива для конкретного эксплуатанта самолетов на полное полетное время данного полета по следующей формуле:

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

- где F_N – количество топлива, распределенное на рассматриваемый международный полет (т. е. полет N) методом "распределение топлива согласно полному полетному времени" (в тоннах);

- $AFBR_{AO, AT}$ – средние нормы расхода топлива для эксплуатанта самолетов (АО) и типа самолета (АТ) (в тоннах в час);
- $VH_{AO, AT, N}$ – полное полетное время рассматриваемого международного полета (полета N) для эксплуатанта самолетов (АО) и типа самолета (АТ) (в часах).

Примечание 1. Количество заправленного топлива определяется по количеству, указанному поставщиком топлива в накладных или счетах на поставку топлива для каждого полета.

Примечание 2. Отчет о верификации, подготовленный внешним органом по верификации, содержит оценку средней нормы расхода топлива для конкретного эксплуатанта самолетов в отношении каждого типа воздушного судна, имеющего условное обозначение ИКАО.

Примечание 3. Средняя норма расхода топлива (AFBR) учитывает все полеты за отчетный год и округляется как минимум до трех десятичных разрядов.

2.6.2.2 Орган по верификации проводит перекрестную проверку касательно обоснованности представленных данных об эмиссии по сравнению с другими данными этого эксплуатанта самолетов, касающимися топлива.

ДОБАВЛЕНИЕ 3. МЕТОДЫ И ИНСТРУМЕНТЫ ОЦЕНКИ И ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ОТЧЕТНОСТИ В ОТНОШЕНИИ ЭМИССИИ CO₂

1. ВВЕДЕНИЕ

Примечание 1. Изложенные в настоящем добавлении процедуры касаются оценки эмиссии CO₂ эксплуатантом самолетов в целях мониторинга эмиссии CO₂ и восполнения пробелов в данных. Предлагаемые методы и инструменты соответствуют наиболее точным устоявшимся практическим подходам.

Примечание 2. Инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО можно получить из документа ИКАО под названием "Инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО" в целях использования в рассматриваемом году. Инструмент CERT размещен в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО.

2. ИНСТРУМЕНТ ОЦЕНКИ И ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ОТЧЕТНОСТИ В ОТНОШЕНИИ CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО

2.1 Использование инструмента CERT CORSIA ИКАО в целях соблюдения требований по мониторингу и отчетности

Примечание 1. Инструмент CERT CORSIA ИКАО разработан для эксплуатантов самолетов и предоставлен в их распоряжение, с тем чтобы оказать им содействие в проведении мониторинга и представлении отчетности об их эмиссии CO₂. Инструмент CERT способствует исполнению эксплуатантами самолетов их обязанностей в области мониторинга и отчетности при заполнении типовых форм плана мониторинга эмиссии и отчета об эмиссии, содержащихся в добавлении 1 к тому IV "Порядок демонстрации соответствия системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501). Такое содействие предусматривает следующее:

- a) оценку правомочности использования эксплуатантом самолетов инструмента CERT, как определено в добавлении 3, в целях подготовки им своего плана мониторинга эмиссии (например, требования в отношении порогов эмиссии CO₂);*
- b) оценку того, распространяется ли на него сфера применимости требований MRV главы 2 части II;*
- c) восполнение любых пробелов в данных об эмиссии CO₂.*

Примечание 2. Инструмент CERT CORSIA ИКАО также предоставлен в распоряжение государствам, с тем чтобы оказать им помощь в проведении проверок порядка величин и восполнении любых пробелов в данных об эмиссии CO₂, как указано в п. 2.5.2.1 главы 2 части II.

2.1.1 Эксплуатант самолетов использует инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО в соответствии с критериями применимости, как указано в главе 2 части II, и с одобрения государства, к которому он отнесен.

2.1.2 Эксплуатант самолетов использует либо: 1) метод ввода полного полетного времени, либо 2) метод ввода расстояния по ортодромии для внесения необходимой информации в инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО.

2.1.3 Эксплуатант самолетов, для которого утверждено использование метода ввода полного полетного времени, собирает следующие данные и вводит их в инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО в целях оценки своей эмиссии CO₂ за год соблюдения условий:

- a) условное обозначение ИКАО типа – модели воздушного судна;
- b) условное обозначение ИКАО аэродрома вылета;
- c) условное обозначение ИКАО аэродрома назначения;
- d) полное полетное время (в часах);
- e) количество полетов;
- f) дата (факультативно);
- g) опознавательный индекс полета (факультативно).

2.1.4 Эксплуатант самолетов, для которого утверждено использование метода ввода расстояния по ортодромии, собирает следующие данные и вводит их в инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО в целях оценки своей эмиссии CO₂ за год соблюдения условий:

- a) условное обозначение ИКАО модели – типа воздушного судна;
- b) аэродром вылета;
- c) аэродром назначения;
- d) количество полетов;
- e) дату (факультативно);
- f) опознавательный индекс полета (факультативно).

Примечание 1. Условные обозначения ИКАО типов – моделей воздушных судов содержатся в документе Doc 8643 "Условные обозначения типов воздушных судов".

Примечание 2. Условные обозначения аэродрома вылета и аэродрома назначения содержатся в документе Doc 7910 "Указатели (индексы) местоположения" (Doc 7910).

Примечание 3. Инструмент CERT CORSIA ИКАО автоматически рассчитывает расстояние по ортодромии, исходя из данных об аэродроме вылета и аэродроме назначения.

2.2 Сбор данных в целях разработки и обновления модуля оценки CO₂ ИКАО, используемого в рамках CERT CORSIA ИКАО

2.2.1 **Рекомендация.** *Государствам следует содействовать усовершенствованию модуля оценки CO₂ ИКАО, используемого в рамках CERT CORSIA ИКАО, путем сбора данных о расходе топлива на эшелонах полетов среди*

тех эксплуатантов самолетов, которые готовы предоставлять эту информацию. Данные эксплуатанта самолетов должны включать следующее:

- a) дату и время (по всемирному координированному времени);
- b) условное обозначение ИКАО типа – модели воздушного судна;
- c) условное обозначение ИКАО аэродрома вылета;
- d) условное обозначение ИКАО аэродрома назначения;
- e) полное полетное время (в часах до двух десятичных разрядов);
- f) расход топлива (в тоннах до как минимум 1 десятичного разряда), определенный одним из методов мониторинга потребления топлива, как изложено в добавлении 2;
- g) вид использованного метода мониторинга потребления топлива.
- h) максимальную сертифицированную взлетную массу воздушного судна (в кг)
- i) расстояние по ортодромии для полета (в км).

2.2.2 Рекомендация. Государствам следует представлять в ИКАО данные в целях постоянного усовершенствования модуля оценки CO₂ ИКАО, используемого в рамках CERT CORSIA ИКАО. Если государство предоставляет данные, они включают:

- a) дату и время (по всемирному координированному времени);
- b) обобщенный код, обезличивающий информацию эксплуатанта самолетов и позволяющий объединять информацию;
- c) условное обозначение ИКАО типа – модели воздушного судна;
- d) расстояние по ортодромии для полета (в км);
- e) полное полетное время (в часах до двух десятичных разрядов);
- f) расход топлива (в тоннах до как минимум 1 десятичного разряда), определенный одним из методов мониторинга потребления топлива, как изложено в добавлении 2;
- g) тип использованного метода мониторинга потребления топлива.

2.2.3 Государства придают данным, предоставляемым в ИКАО согласно п. 2.2.2, анонимный характер, если данные представляются в соответствии с п. 2.2.2.

ДОБАВЛЕНИЕ 4. ПЛАНЫ МОНИТОРИНГА ЭМИССИИ

1. ВВЕДЕНИЕ

План мониторинга эмиссии эксплуатанта самолетов содержит информацию, приведенную в разделе 2 настоящего добавления.

2. СОДЕРЖАНИЕ ПЛАНОВ МОНИТОРИНГА ЭМИССИИ

Примечание. Образец плана мониторинга эмиссии приводится в добавлении 1 к тому IV "Порядок демонстрации соответствия системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501).

2.1 Идентификация эксплуатанта самолетов

2.1.1 Наименование и адрес юридически ответственного эксплуатанта самолетов.

2.1.2 Информация для отнесения эксплуатанта самолетов к государству:

- a) *Условное обозначение ИКАО.* Условное(ые) обозначение(ия) ИКАО, применяемые для целей управления воздушным движением, как указано в документе Doc 8585 "Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб".
- b) *Сертификат эксплуатанта (СЭ).* Если у эксплуатанта самолетов нет условного обозначения ИКАО, копия сертификата эксплуатанта.
- c) *Место юридической регистрации.* Если у эксплуатанта самолетов нет условного обозначения ИКАО или сертификата эксплуатанта, место юридической регистрации эксплуатанта самолетов.

2.1.3 Подробная информация о структуре собственности в отношении каких-либо других эксплуатантов самолетов, выполняющих международные полеты (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II), в том числе указание того, является ли данный эксплуатант самолетов материнской компанией по отношению к другим эксплуатантам самолетов, выполняющим международные полеты (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II), дочерней компанией по отношению к другому(им) эксплуатанту(ам) самолетов, выполняющему(им) международные полеты (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II), и/или имеет ли он материнскую и/или дочерние компании, являющиеся эксплуатантами самолетов, выполняющими международные полеты (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II).

2.1.4 Если эксплуатант самолетов, являющийся участником отношений материнской и дочерней компаний, намерен считаться единым эксплуатантом самолетов для целей настоящего тома, то представляется подтверждение того, что материнская и дочерняя(ие) компания(ии) отнесены к одному и тому же государству и что дочерняя(ие) компания(ии) полностью принадлежит(ат) материнской компании.

2.1.5 Контактная информация сотрудника компании эксплуатанта самолетов, ответственного за план мониторинга эмиссии.

2.1.6 Описание деятельности эксплуатанта самолетов (например, регулярные/нерегулярные, пассажирские/грузовые/деловые полеты и их географический охват).

2.2 Парк воздушных судов и данные о полетах

2.2.1 Перечень типов самолетов и видов топлива (например, Jet-A, Jet-A1, Jet-B, AvGas), используемого в самолетах, на которых выполняются международные полеты (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II) в момент представления плана мониторинга эмиссии, при понимании того, что со временем возможны изменения. В перечень должна входить следующая информация:

- a) типы самолетов максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или более и количество самолетов каждого типа, собственных и арендованных.

Примечание 1. Типы самолетов содержатся в документе Doc 8643 "Условные обозначения типов воздушных судов".

Примечание 2. Эксплуатант самолетов, использующий инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, может воспользоваться функциями CERT в целях определения применимых типов самолетов;

- b) вид (виды) топлива, используемый(ые) в самолетах (например, Jet-A, Jet-A1, Jet-B, AvGas).

Примечание. Эксплуатант самолетов, использующий инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, не обязан указывать используемый в самолетах вид топлива.

2.2.2 Информация, используемая для отнесения международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II) к эксплуатанту самолетов:

- a) *Условное обозначение ИКАО.* Перечень условных обозначений ИКАО, указанных в пункте 7 планов полета эксплуатанта самолетов.
- b) *Регистрационные знаки.* Если у эксплуатанта самолетов нет условного обозначения ИКАО, перечень национальных или общих знаков, а также регистрационных знаков самолетов, явно указанных в сертификате эксплуатанта самолетов (или эквиваленте) и указанных в пункте 7 планов полета эксплуатанта самолетов.

2.2.3 Порядок отслеживания изменений в парке самолетов и используемом топливе и их последующего включения в план мониторинга эмиссии.

2.2.4 Порядок отслеживания конкретных полетов самолета для обеспечения полноты мониторинга.

2.2.5 Порядок установления того, какие полеты самолетов соответствуют определению "международные полеты" (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II) и, следовательно, подпадают под требования главы 2 части II.

Примечание. Эксплуатант самолетов, использующий инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, может воспользоваться функциями CERT в целях определения международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II) при условии, что все полеты (т. е. внутренние и международные), выполненные за отчетный год, введены в инструмент в качестве входных данных.

2.2.6 Перечень государств, в которые эксплуатант самолетов выполняет международные полеты (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II) в момент первоначального представления плана мониторинга полетов.

Примечание. Эксплуатант самолетов, использующий функции оценки в инструменте оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО в целях оценки правомочности использования им CERT, может использовать результаты инструмента (т. е. перечень государств) в качестве входных данных при представлении плана мониторинга эмиссии.

2.2.7 Порядок установления того, на какие международные полеты самолетов распространяются требования главы 3 части II.

Примечание. Эксплуатант самолетов, использующий инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, может воспользоваться функциями CERT в целях определения полетов, на которые распространяются компенсационные обязательства в соответствии с разделом 3.1 главы 3 части II в рассматриваемом году соблюдения условий, если только эксплуатант самолетов использует CERT надлежащей версии (т. е. года соблюдения условий).

2.2.8 Порядок определения внутренних полетов и/или международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II) в гуманитарных, медицинских или противопожарных целях, на которые не распространяются требования главы 2 части II.

2.3 Методы и способы расчета эмиссии от международных полетов

2.3.1 Методы и способы установления средней эмиссии за период 2019–2020 гг.

2.3.1.1 Если эксплуатант самолетов соответствует критериям применимости п. 2.2.1.2.2 главы 2 части II и решает использовать инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, как изложено в добавлении 3, то представляется следующая информация:

- a) оценка эмиссии CO₂ для всех международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II) за 2019 год с дополнительной информацией о том, как была рассчитана эта оценка;
- b) метод ввода информации, использованный в инструменте оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО:
 - 1) метод ввода расстояния по ортодромии или
 - 2) метод ввода полного полетного времени.

Примечание. Дополнительный инструктивный материал, касающийся эмиссии CO₂ за 2019 год, содержится в томе IV "Порядок демонстрации соответствия системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501).

2.3.1.2 Если эксплуатант самолетов соответствует критериям применимости п. 2.2.1.2.1 главы 2 части II или решает использовать один из методов мониторинга потребления топлива, как изложено в добавлении 2, то представляется следующая информация:

- a) Метод мониторинга потребления топлива, который будет использоваться:
 - 1) метод А;
 - 2) метод В;

- 3) уборка/установка колодок;
 - 4) заправленное топливо;
 - 5) распределение топлива согласно полетному времени.
- b) Если для разных типов самолетов предполагается использовать разные методы мониторинга потребления топлива, то эксплуатант самолетов указывает, какой метод используется для того или иного типа самолетов.
- c) Информация о порядке определения и регистрации значений плотности топлива (стандартных или фактических), используемых в эксплуатационных целях и целях обеспечения безопасности, со ссылкой на соответствующие документы эксплуатанта самолетов.
- d) Информация о системах и порядке мониторинга потребления топлива в собственных и арендованных самолетах. Если эксплуатант самолетов выбрал метод распределения топлива согласно полетному времени, то представляется информация о системах и порядке установления средних норм расхода топлива, как указано в добавлении 2.

2.3.1.3 Если эксплуатант самолетов является участником отношений материнской и дочерней компаний и намерен считаться единым эксплуатантом самолетов для целей настоящего тома, то он сообщает о порядке ведения учета расхода топлива и мониторинга эмиссии в период 2019–2020 гг. для соответствующих различных корпоративных предприятий. Эта информация используется при установлении индивидуальной средней эмиссии за период 2019–2020 гг. для материнской и дочерней (или дочерних) компаний.

2.3.2 Методы и способы мониторинга эмиссии и соблюдения условий 1 января 2021 года или после этой даты

2.3.2.1 Если эксплуатант самолетов выполняет международные полеты (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II), но на эти полеты не распространяются компенсационные обязательства, как определено в разделе 3.1 главы 3 части II, то он представляет подтверждение касательно того, предполагает ли он использовать инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, как указано в добавлении 3, или методы мониторинга потребления топлива, как указано в добавлении 2.

2.3.2.2. Если эксплуатант самолетов соответствует критериям применимости п. 2.2.1.3.2 главы 2 части II и решает использовать инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, как изложено в добавлении 3, то представляется следующая информация:

- a) Оценка эмиссии CO₂ всех международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II), на которые распространяются компенсационные обязательства, как определено в главе 3 части II, за год, предшествующий предполагаемому началу мониторинга эмиссии (например, оценка такой эмиссии за 2020 год при мониторинге в 2021 году), а также информация о том, как производился расчет потребления топлива и оценки CO₂.
- b) Метод ввода, использованный в инструменте оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО:
 - 1) метод ввода расстояния по ортодромии или
 - 2) метод ввода полного полетного времени.

2.3.2.3 Если эксплуатант самолетов соответствует критериям применимости п. 2.2.1.3.1 главы 2 части II или решает использовать один из методов мониторинга потребления топлива, как изложено в добавлении 2, то представляется следующая информация:

- a) Метод мониторинга потребления топлива, который будет использоваться:
 - 1) метод А,
 - 2) метод В,
 - 3) уборка/установка колодок,
 - 4) заправленное топливо или
 - 5) распределение топлива согласно полному полетному времени.
- b) Если для разных типов самолетов предполагается использовать разные методы мониторинга потребления топлива, то эксплуатант самолетов указывает, какой метод используется для того или иного типа самолетов.
- c) Информация о порядке определения и регистрации значений плотности топлива (стандартных или фактических), используемых в эксплуатационных целях и целях обеспечения безопасности, со ссылкой на соответствующие документы эксплуатанта самолетов.
- d) Информация о системах и порядке мониторинга потребления топлива в собственных и арендованных самолетах. Если эксплуатант самолетов выбрал метод распределения топлива согласно полному полетному времени, то представляется информация о системах и порядке установления средних норм расхода топлива, как указано в добавлении 2.

2.3.2.4 Если эксплуатант самолетов применяет один из методов мониторинга потребления топлива, как определено в добавлении 2, он указывает, предполагает ли он использовать инструмент CERT CORSIA ИКАО для международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II), на которые распространяются требования по мониторингу эмиссии, но не компенсационные обязательства. Если это так, то эксплуатант самолетов также сообщает о том, какой используется метод ввода информации в CERT CORSIA ИКАО (т. е. метод ввода расстояния по ортодромии или метод ввода полного полетного времени).

2.4 Управление информацией, ее передача и контроль

2.4.1 Эксплуатант самолетов представляет следующую информацию:

- a) функции, обязанности и правила, касающиеся управления информацией;
- b) порядок восполнения пробелов в данных и исправления ошибочных данных, в том числе:
 - 1) дополнительные источники справочной информации, которые предполагается использовать в качестве альтернативных;
 - 2) альтернативный метод на тот случай, если дополнительный источник справочной информации недоступен;
 - 3) для эксплуатантов самолетов, использующих один из методов мониторинга потребления топлива, информация о системах и порядке выявления пробелов в данных и оценки того, достигнут ли порог в 5 % для существенных пробелов в данных;

- с) план составления и хранения документов;
 - д) оценка рисков, связанных с процессами управления информацией, и способы уменьшения существенных рисков;
 - е) порядок пересмотра плана мониторинга эмиссии и повторного представления его соответствующих частей государству в случае внесения существенных изменений;
 - ф) порядок представления в отчете об эмиссии уведомления о несущественных изменениях, требующих внимания государства;
 - г) схема передачи данных, где в общих чертах представлены системы, используемые для регистрации и хранения информации, связанной с мониторингом и отчетностью об эмиссии CO₂.
-

ДОБАВЛЕНИЕ 5. ОТЧЕТНОСТЬ

1. ВВЕДЕНИЕ

Примечание. Изложенные в настоящем добавлении процедуры касаются требований по представлению отчетности в соответствии с положениями части II настоящего тома.

1.1 Если не указано иное, информация о потреблении топлива и эмиссии CO₂ представляется с точностью до ближайшей тонны.

2. СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА ОБ ЭМИССИИ, ПРЕДСТАВЛЯЕМОГО ЭКСПЛУАТАНТОМ САМОЛЕТОВ ГОСУДАРСТВУ

Таблица А5-1. Содержание отчета об эмиссии эксплуатанта самолетов

Примечание. Типовая форма отчета об эмиссии (предоставляемого эксплуатантом самолетов государству) содержится в томе IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501).

№ поля	Поле данных	Описание
Поле 1	Информация об эксплуатанте самолетов	1.a Наименование эксплуатанта самолетов. 1.b Подробная контактная информация эксплуатанта самолетов. 1.c Имя и фамилия контактного лица. 1.d Метод и опознавательный индекс, с помощью которых эксплуатант самолетов был отнесен к государству в соответствии с п. 1.2.4 главы 1 части II. 1.e Государство.
Поле 2	Справочная информация о плане мониторинга эмиссии эксплуатанта самолетов	2. Справочная информация о плане мониторинга эмиссии, на основе которого проводится мониторинг эмиссии в рассматриваемом году. <i>Примечание. Государство может потребовать предоставления справочной информации об обновленном плане мониторинга эмиссии, если это применимо.</i>
	Информация для идентификации органа по верификации и отчета о верификации	3.a Наименование и контактная информация органа по верификации. 3.b Отчет о верификации должен быть отчетом, отдельным от отчета об эмиссии эксплуатанта самолетов.
Поле 4	Отчетный год	4. Год, в который проводился мониторинг эмиссии.

№ поля	Поле данных	Описание
Поле 5	Вид (виды) и масса использованного топлива	<p>5.a Суммарная масса каждого вида топлива:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jet-A (в тоннах); • Jet-A1 (в тоннах); • Jet-B (в тоннах); • AvGas (в тоннах). <p><i>Примечание 1. Вышеуказанные суммарные значения должны включать виды топлива, отвечающего условиям CORSIA.</i></p> <p><i>Примечание 2. Эксплуатант самолетов, использующий инструмент CERT CORSIA ИКАО, как указано в добавлении 3, не обязан заполнять поле 5.</i></p>
Поле 6	Общее количество международных полетов за отчетный период	<p>6.a Общее количество международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II) за отчетный период.</p> <p><i>Примечание. Суммарное количество (сумма значений из поля 7).</i></p>
Поле 7	Количество международных полетов по парам государств или парам аэродромов	<p>7.a Количество международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2) по парам государств (без округления); или</p> <p>7.b количество международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II) по парам аэродромов (без округления).</p>
Поле 8	Эмиссия CO ₂ по парам аэродромов или парам государств	<p>8.a Эмиссия CO₂ от международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2) по парам государств (в тоннах); или</p> <p>8.b эмиссия CO₂ от международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2) по парам аэродромов (в тоннах).</p>
Поле 9	Масштаб пробелов в данных	<p>9.a Процентная доля пробелов в данных (в соответствии с критериями, определенными в п. 2.5.1 главы 2 части II, и после округления до ближайшей 0,1 %).</p> <p>9.b Причина пробелов в данных, если процентная доля пробелов в данных превышает порог, определенный в п. 2.5.1 главы 2 части II.</p>
Поле 10	Информация о самолетах	<p>10.a Перечень типов самолетов.</p> <p>10.b Опознавательные индексы самолетов, указанные в пункте 7 планов полетов за рассматриваемый год для всех международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II). В том случае, когда опознавательный индекс основан на условном обозначении ИКАО, необходимо представить только соответствующее условное обозначение ИКАО.</p> <p>10.c Информация об арендованных самолетах.</p>

№ поля	Поле данных	Описание
		<p>10.d Средняя норма расхода топлива (AFBR) для каждого типа самолетов из перечня в п. 10.a в соответствии с документом Doc 8643 "Условные обозначения типов воздушных судов" (в тоннах в час с тремя десятичными разрядами).</p> <p><i>Примечание. Заполнение п. 10.d необходимо только в том случае, если эксплуатант самолетов использует метод распределения топлива согласно полному полетному времени, как определено в добавлении 2.</i></p>
Поле 11	Соответствие критериям применимости инструмента оценки и представления отчетности в отношении CO ₂ (CERT) CORSIA ИКАО в соответствии с п. 2.2.1 главы 2 и его использование	<p>11.a Используемая версия инструмента CERT CORSIA ИКАО.</p> <p>11.b Область применения инструмента CERT CORSIA ИКАО, т. е. для всех полетов или только для международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II), на которые не распространяются компенсационные обязательства, как определено в разделе 3.1 главы 3 части II.</p>
Поле 12 <i>Примечание. Если подается заявление о сокращении эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, то см. таблицу A5-2, где указана дополнительная информация, которую необходимо представить вместе с отчетом об эмиссии эксплуатанта самолетов.</i>	Заявленное топливо, отвечающее условиям CORSIA	<p>12.a Вид топлива (т. е. вид топлива, сырьевой материал и процесс преобразования).</p> <p>12.b Суммарная масса заявленного несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA (в тоннах), для каждого вида топлива.</p>
	Информация об эмиссии (по видам топлива)	<p>12.c Утвержденные значения эмиссии в течение жизненного цикла.</p> <p>12.d Заявленное сокращение эмиссии за счет использования топлива, отвечающее условиям CORSIA (рассчитанное по формулам, приведенным в разделе 3.3 главы 3 части II, и представленное в тоннах).</p>
	Сокращение эмиссии (суммарное)	<p>12.e Суммарное заявленное сокращение эмиссии за счет использования всех видов топлива, отвечающего условиям CORSIA (в тоннах).</p> <p><i>Примечание. В период 2019–2020 гг. заполнение полей 12.a–12.e не требуется, поскольку глава 3 части II применяется начиная с 1 января 2021 года, т. е. в период 2019–2020 гг. компенсационные обязательства и сокращение эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, отсутствуют.</i></p>
Поле 13	Суммарная эмиссия CO ₂	<p>13.a Суммарная эмиссия CO₂ (основанная на суммарной массе топлива в тоннах из поля 5 и представленная в тоннах).</p> <p>13.b Суммарная эмиссия CO₂ от полетов, на которые распространяются компенсационные обязательства, как определено в разделе 3.1 главы 3 части II (в тоннах).</p> <p>13.c Суммарная эмиссия CO₂ от международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2), на которые не распространяются компенсационные обязательства, как определено в разделе 3.1 главы 3 части II (в тоннах).</p>

№ поля	Поле данных	Описание
		<i>Примечание. В период 2019–2020 гг. необходимо заполнение только поля 13.а, поскольку глава 3 части II применяется начиная с 1 января 2021 года, т. е. в период 2019–2020 гг. пары государств, на которые распространяются компенсационные обязательства, отсутствуют.</i>

Примечание. Государство может расширить этот перечень включением в него дополнительной или более подробной информации от эксплуатантов самолетов, зарегистрированных в своем государстве.

Таблица А5-2. Дополнительная информация к отчету об эмиссии эксплуатанта самолетов, если подается заявление о сокращении эмиссии за счет использования каждого вида топлива, отвечающего условиям CORSIA

Примечание. Типовая форма для дополнительной информации о видах топлива, отвечающего условиям CORSIA, к отчету об эмиссии (представляемого эксплуатантом самолетов государству) содержится в добавлении 1 к тому IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501).

№ поля	Поле данных	Описание
Поле 1	Дата приобретения несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA	
Поле 2	Идентификация производителя несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA	2.a Наименование производителя несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA. 2.b Контактная информация производителя несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA.
Поле 3	Производство топлива	3.a Дата производства несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA. 3.b Место производства несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA. 3.c Номер каждой партии несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA. 3.d Масса каждой партии произведенного несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA.
Поле 4	Вид топлива	4.a Вид топлива (т. е. Jet-A, Jet-A1, Jet-B, AvGas). 4.b Сырьевой материал, использованный для производства несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA. 4.c Процесс преобразования, использованный для производства несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA.

№ поля	Поле данных	Описание
Поле 5	Приобретенное топливо	<p>5.a Приобретенная доля партии несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA (с округлением до ближайшего процента).</p> <p><i>Примечание. Если приобретено менее целой партии топлива, отвечающего условиям CORSIA.</i></p> <p>5.b Суммарная масса каждой партии приобретенного несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA (в тоннах).</p> <p>5.c Масса приобретенного несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA (в тоннах).</p> <p><i>Примечание. Значение поля 5.c равно суммарному значению для всех партий топлива, отвечающего условиям CORSIA, указанных в поле 5.b.</i></p>
Поле 6	Свидетельство соответствия топлива критериям устойчивости CORSIA	То есть действительный документ о сертификации устойчивости.
Поле 7	Значения эмиссии в течение жизненного цикла топлива, отвечающего условиям CORSIA	<p>7.a Установленное по умолчанию или фактическое значение эмиссии в течение жизненного цикла (LS_f) данного отвечающего условиям CORSIA топлива f, равное сумме 7.b and 7.c (в gCO₂e/MJ, округленное до ближайшего целого числа).</p> <p>7.b Установленное по умолчанию или фактическое значение базовой оценки жизненного цикла (LCA) данного отвечающего условиям CORSIA топлива f (в gCO₂e/MJ, округленное до ближайшего целого числа).</p> <p>7.c Значение по умолчанию обусловленного изменения в землепользовании (ILUC) для данного отвечающего условиям CORSIA топлива f (в gCO₂e/MJ, округленное до ближайшего целого числа).</p>
Поле 8	Промежуточный покупатель	<p>8.a Наименование промежуточного покупателя.</p> <p>8.b Контактная информация промежуточного покупателя.</p> <p><i>Примечание. Эта информация сообщается в том случае, если эксплуатант самолетов, заявляющий о сокращении эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, не был первоначальным покупателем этого топлива у производителя (например, если эксплуатант самолетов приобрел топливо у брокера или дистрибьютера). В таких случаях эта информация необходима в целях демонстрации полной цепи обеспечения сохранности от производства до пункта смешивания.</i></p>
Поле 9	Сторона, ответственная за доставку несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA, смешивателю топлива	<p>9.a Наименование стороны, ответственной за доставку несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA, смешивателю топлива.</p> <p>9.b Контактная информация стороны, ответственной за доставку несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA, смешивателю топлива.</p>

№ поля	Поле данных	Описание
Поле 10	Смешиватель топлива	10.a Наименование стороны, ответственной за смешивание несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA, с авиационным топливом. 10.b Контактная информация стороны, ответственной за смешивание несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA, с авиационным топливом.
Поле 11	Место, где несмесевое топливо, отвечающее условиям CORSIA, смешивается с авиационным топливом	
Поле 12	Дата получения несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA, смешивателем	
Поле 13	Масса полученного несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA (в тоннах)	<i>Примечание. Это число может отличаться от числа, указанного в поле 5.с, в тех случаях, когда смешиватель получил только часть партии или партий (например, в результате продажи промежуточному покупателю).</i>
Поле 14	Соотношение, в котором несмесевое топливо, отвечающее условиям CORSIA, смешивается с авиационным топливом (округленное до ближайшего процента)	
Поле 15	Документы, подтверждающие, что вышеуказанная партия или партии несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA, была(и) смешана(ы) с авиационным топливом (например, оформленный по результатам смешивания сертификат анализа смесевого топлива)	
Поле 16	Масса заявленного несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA (в тоннах)	<i>Примечание. Это число может отличаться от числа, указанного в поле 5.с, в тех случаях, когда только часть партии или партий заявляется эксплуатантом самолетов.</i>

3. СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА ОБ ЭМИССИИ, ПРЕДСТАВЛЯЕМОГО ГОСУДАРСТВОМ В ИКАО

3.1 Перечень отнесенных к государству эксплуатантов самолетов и аккредитованных в государстве органов по верификации

Таблица А5-3. Отчет государства об отнесенных к государству эксплуатантах самолетов и аккредитованных в государстве органах по верификации

№ поля	Поле данных	Описание
Поле 1	Перечень отнесенных к государству эксплуатантов самолетов	1.a Наименование и контактная информация эксплуатанта самолетов. 1.b Код эксплуатанта самолетов. 1.c Метод и опознавательный индекс, с помощью которых эксплуатант самолетов был отнесен к государству в соответствии с п. 1.2.4 главы 1.
Поле 2	Перечень аккредитованных в государстве органов по верификации (за рассматриваемый год соблюдения условий)	2.a Государство. 2.b Наименование органа по верификации.

Примечание. Информация, касающаяся следующих полей, содержится в документе ИКАО под названием "CORSIA. Центральный реестр (CCR). Информация и данные для обеспечения транспарентности", размещенном в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО:

- *перечень отнесенных к государству эксплуатантов самолетов;*
- *перечень аккредитованных в каждом государстве органов по верификации.*

3.2 Отчет об эмиссии, представляемый государством в ИКАО

Таблица А5-4. Отчет об эмиссии за 2019 и 2020 гг., представляемый государством в ИКАО

№ поля	Поле данных	Описание
Поле 1	Суммарная годовая эмиссия CO ₂ по парам государств, обобщенная по всем эксплуатантам самолетов, отнесенным к государству (в тоннах)	<i>Примечание. Включая эмиссию от видов отвечающего условиям CORSIA топлива, рассчитанную с использованием коэффициента(ов) преобразования топлива из соответствующих видов авиационного топлива в соответствии с п. 2.2.3.3 главы 2 части II.</i>

Таблица А5-5. Отчет об эмиссии, ежегодно представляемый государством в ИКАО после 2021 года

№ поля	Поле данных	Описание
Поле 1	Суммарная годовая эмиссия CO ₂ по каждой паре государств, обобщенная по всем эксплуатантам самолетов, отнесенным к государству	1.a Суммарная годовая эмиссия CO ₂ по каждой паре государств, на которую распространяются компенсационные обязательства, как определено в разделе 3.1 главы 3 части II, обобщенная по всем эксплуатантам самолетов, отнесенным к государству (в тоннах). 1.b Суммарная годовая эмиссия CO ₂ по каждой паре государств, на которую не распространяются компенсационные обязательства, как определено в разделе 3.1 главы 3 части II, обобщенная по всем эксплуатантам самолетов, отнесенным к государству (в тоннах).
Поле 2	Суммарная годовая эмиссия CO ₂ для каждого эксплуатанта самолетов, отнесенного к государству	2.a Суммарная годовая эмиссия CO ₂ для каждого эксплуатанта самолетов, отнесенного к государству (в тоннах). 2.b Укажите, используется ли инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO ₂ (CERT) CORSIA ИКАО, как определено в добавлении 3.
Поле 3	Суммарная обобщенная годовая эмиссия CO ₂ по всем парам государств, на которые распространяются компенсационные обязательства, как определено в разделе 3.1 главы 3 части II, для каждого эксплуатанта самолетов, отнесенного к государству (в тоннах)	
Поле 4	Суммарная обобщенная годовая эмиссия CO ₂ по всем парам государств, на которые не распространяются компенсационные обязательства, как определено в разделе 3.1 главы 3 части II, для каждого эксплуатанта самолетов, отнесенного к государству (в тоннах)	

Примечание 1. Информация, касающаяся следующих полей, содержится в документе ИКАО под названием "CORSIA. Центральный реестр (CCR). Информация и данные для обеспечения транспарентности", размещенном в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО:

- a) суммарная средняя эмиссия CO₂ за 2019 и 2020 гг., обобщенная по всем эксплуатантам самолетов для каждой пары государств;
- b) суммарная годовая эмиссия CO₂, обобщенная по всем эксплуатантам самолетов для каждой пары государств (с указанием пар государств, на которые распространяются компенсационные обязательства, т. е. положения главы 3 части II, в рассматриваемом году) (поле 1);

с) для каждого эксплуатанта самолетов:

- 1) наименование эксплуатанта самолетов;
- 2) государство, к которому отнесен эксплуатант самолетов;
- 3) отчетный год;
- 4) суммарная годовая эмиссия CO₂ (поле 2);
- 5) суммарная обобщенная годовая эмиссия CO₂ по всем парам государств, на которые распространяются компенсационные обязательства, как определено в разделе 3.1 главы 3 части II (поле 3);
- 6) суммарная обобщенная годовая эмиссия CO₂ по всем парам государств, на которые не распространяются компенсационные обязательства, как определено в разделе 3.1 главы 3 части II (поле 4).

Примечание 2. В тех случаях, где данные об эмиссии CO₂ получены с помощью инструмента оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, как определено в добавлении 3, это указывается.

Примечание 3. Вся информация, признанная конфиденциальной в соответствии с п. 2.3.1.6 главы 2 части II, должна быть обобщена и опубликована без отнесения к конкретному эксплуатанту самолетов. Вся информация, признанная конфиденциальной в соответствии с п. 2.3.1.7 главы 2 части II, должна быть обобщена и опубликована ИКАО без отнесения к конкретной паре государств, но с разграничением между парами государств, на которые распространяются компенсационные обязательства, как определено в разделе 3.1 главы 3, и парами государств, на которые не распространяются компенсационные обязательства.

3.3 Использование видов, отвечающего условиям CORSIA, в государстве

Таблица А5-6. Дополнительная информация о видах топлива, отвечающего условиям CORSIA, к отчету об эмиссии, представляемому государством в ИКАО

№ поля	Поле данных	Описание	Примечания
Поле 1	Производство	1.a Год производства заявленного топлива, отвечающего условиям CORSIA. 1.b Наименование производителя топлива, отвечающего условиям CORSIA.	
Поле 2	Партия топлива, отвечающего условиям CORSIA	2.a Номер (номера) каждой партии заявленного топлива, отвечающего условиям CORSIA. 2.b Суммарная масса каждой партии заявленного топлива, отвечающего условиям CORSIA (в тоннах).	
Поле 3	Заявленное топливо, отвечающее условиям CORSIA	3.a Виды топлива (т. е. вид топлива, сырьевой материал и процесс преобразования). 3.b Суммарная масса несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA (в тоннах), по каждому виду топлива, заявленная всеми эксплуатантами самолетов, отнесенными к государству.	Указывается суммарная масса каждого вида топлива, заявляемого всеми отнесенными к государству эксплуатантами самолетов.

№ поля	Поле данных	Описание	Примечания
Поле 4	Информация об эмиссии (по видам топлива)	4. Суммарное заявленное сокращение эмиссии за счет использования топлива, отвечающего условиям CORSIA (в тоннах).	
Поле 5	Сокращение эмиссии (суммарное)	5. Суммарное сокращение эмиссии за счет использования всех видов топлива, отвечающего условиям CORSIA (в тоннах), заявленное всеми отнесенными к государству эксплуатантами самолетов.	

Примечание. Во избежание двойного заявления о видах топлива, отвечающего условиям CORSIA, информация, касающаяся следующих полей, включена в документ ИКАО под названием "CORSIA. Центральный реестр (CCR). Информация и данные для обеспечения транспарентности", размещенный в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО:

- a) год производства заявленного топлива, отвечающего условиям CORSIA;
- b) производитель заявленного топлива, отвечающего условиям CORSIA;
- c) вид топлива, сырьевой материал и процесс преобразования для каждого вида заявленного топлива, отвечающего условиям CORSIA;
- d) номер (номера) каждой партии заявленного топлива, отвечающего условиям CORSIA;
- e) суммарная масса каждой партии заявленного топлива, отвечающего условиям CORSIA.

4. СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА О ПОГАШЕНИИ ЕДИНИЦ ЭМИССИИ, ПРЕДСТАВЛЯЕМОГО ЭКСПЛУАТАНТОМ САМОЛЕТОВ ГОСУДАРСТВУ

Таблица A5-7. Отчет о погашении единиц эмиссии, представляемый эксплуатантом самолетов государству

№ поля	Поле данных	Описание
Поле 1	Информация об эксплуатанте самолетов	1.a Наименование эксплуатанта самолетов. 1.b Подробная контактная информация эксплуатанта самолетов. 1.c Имя и фамилия контактного лица. 1.d Уникальный опознавательный индекс, с помощью которого эксплуатант самолетов отнесен к государству в соответствии с п. 1.2.4 главы 1 части II. 1.e Государство.
Поле 2	Отчетные годы периода соблюдения условий	2. Год (годы) отчетного периода соблюдения условий, за который(ые) в настоящем отчете производится покрытие компенсационных обязательств.

№ поля	Поле данных	Описание
Поле 3	Суммарные окончательные компенсационные обязательства эксплуатанта самолетов	3. Суммарные окончательные компенсационные обязательства (в тоннах) эксплуатанта самолетов, сообщенные государством.
Поле 4	Суммарное количество погашенных единиц эмиссии	4. Суммарное количество единиц эмиссии, погашенных в целях покрытия суммарных окончательных компенсационных обязательств, указанных в поле 3.
Поле 5	Сводная идентификационная информация о погашенных единицах эмиссии	<p>Для каждой партии погашенных единиц эмиссии (<i>партия</i> определяется как непрерывная последовательность единиц эмиссии с заданными серийными номерами) укажите следующее:</p> <p>5.a количество погашенных единиц эмиссии;</p> <p>5.b начало серийных номеров;</p> <p>5.c конец серийных номеров;</p> <p>5.d дату погашения;</p> <p>5.e программу по отвечающим критериям единицам эмиссии;</p> <p>5.f вид единицы;</p> <p>5.g государство регистрации;</p> <p>5.h методику⁷;</p> <p>5.i подтверждение того, что дата единицы отвечает требованиям;</p> <p>5.j наименование назначенного реестра программы;</p> <p>5.k уникальный опознавательный индекс счета в реестре, на котором была погашена партия;</p> <p>5.l эксплуатанта самолетов, от имени которого была погашена единица;</p> <p>5.m уникальный опознавательный индекс счета в реестре, с которого было инициировано погашение.</p>

Примечание. Государство может расширить этот перечень включением в него дополнительной или более подробной информации от эксплуатантов самолетов, зарегистрированных в своем государстве.

⁷ Методика может также обозначаться как "протокол" или "механизм".

**5. СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА О ПОГАШЕНИИ ЕДИНИЦ ЭМИССИИ,
ПРЕДСТАВЛЯЕМОГО ГОСУДАРСТВОМ В ИКАО**

**Таблица А5-8. Содержание отчета о погашении единиц эмиссии,
представляемого государством в ИКАО**

<i>№ поля</i>	<i>Поле данных</i>	<i>Описание</i>
Поле 1	Эксплуатанты самолетов, отнесенные к государству	1.a Отнесенные к государству эксплуатанты самолетов с компенсационными обязательствами в отчетный период соблюдения условий.
Поле 2	Отчетные годы периода соблюдения условий	2. Год (годы) отчетного периода соблюдения условий, за который(ые) в отчете производится покрытие компенсационных обязательств.
Поле 3	Суммарные окончательные компенсационные обязательства	3. Суммарные обобщенные компенсационные обязательства (в тоннах) эксплуатантов самолетов, сообщенные государством.
Поле 4	Суммарное количество погашенных единиц эмиссии	4. Суммарное обобщенное количество единиц эмиссии, погашенных в целях покрытия суммарных окончательных компенсационных обязательств, указанных в поле 3.
Поле 5	Сводная идентификационная информация о погашенных единицах эмиссии	<p>Для каждой партии погашенных единиц эмиссии (<i>партия</i> определяется как непрерывная последовательность единиц эмиссии с заданными серийными номерами) укажите следующее:</p> <p>5.a количество погашенных единиц эмиссии;</p> <p>5.b начало серийных номеров;</p> <p>5.c конец серийных номеров;</p> <p>5.d дату погашения;</p> <p>5.e программу по отвечающим критериям единицам эмиссии;</p> <p>5.f вид единицы;</p> <p>5.g государство регистрации;</p> <p>5.h методику;</p> <p>5.i подтверждение того, что дата единицы отвечает требованиям;</p> <p>5.j наименование назначенного реестра программы.</p>

Примечание 1. Информация в поле 5 будет необходима для обеспечения выполнения критических функций реестра CORSIA, в том числе осуществления мониторинга ИКАО, периодического пересмотра и статистического анализа CORSIA.

Примечание 2. Информация, касающаяся следующих полей, содержится в документе ИКАО под названием "CORSIA. Центральный реестр (CCR). Информация и данные для обеспечения транспарентности", размещенном в разделе CORSIA веб-сайта ИКАО:

- a) информация на государственном и глобальном уровнях обобщения за конкретный период соблюдения условий:
 - 1) суммарные окончательные компенсационные обязательства за период соблюдения условий;
 - 2) суммарное количество единиц эмиссии, погашенных за период соблюдения условий в целях покрытия суммарных окончательных компенсационных обязательств;
 - 3) сводная идентификационная информация о погашенных единицах эмиссии, указанная в поле 5 таблицы A5-8.
-

ДОБАВЛЕНИЕ 6. ВЕРИФИКАЦИЯ

1. ВВЕДЕНИЕ

Примечание. Изложенные в настоящем добавлении процедуры касаются требований по верификации в соответствии с положениями части II настоящего тома.

2. ОРГАН ПО ВЕРИФИКАЦИИ

2.1 Орган по верификации аккредитуется в соответствии с ИСО 14065:2013 и соответствует следующим дополнительным требованиям, с тем чтобы обладать полномочиями для верификации отчета об эмиссии и, где это применимо, отчета о погашении единиц эмиссии эксплуатанта самолетов.

Примечание. Нижеуказанные документы следует использовать в качестве нормативных справочных материалов, содержащих рекомендации по применению настоящего тома:

- a) Том IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Технического руководства по окружающей среде (Doc 9501).
- b) Документ Международного форума по аккредитации (IAF), озаглавленный "Обязательный документ IAF для применения ИСО 14065:2013 (IAF MD 6:2014)".
- c) Документ Международной организации по стандартизации (ИСО), озаглавленный "ИСО 14066:2011. Парниковые газы. Требования к компетентности групп по валидации и верификации парниковых газов".

2.2 Избежание конфликта интересов (раздел 5.4.2 ИСО 14065:2013)

2.2.1 Если руководитель группы по верификации шесть раз проводит годовую верификацию для одного эксплуатанта самолетов, то руководитель группы по верификации делает перерыв продолжительностью три последовательных года в предоставлении услуг по верификации тому же эксплуатанту самолетов. В упомянутый максимальный шестилетний период входит любая верификация парниковых газов, проведенная для эксплуатанта самолетов до того, как у него возникнет необходимость в услугах по верификации в соответствии с положениями настоящего тома.

2.2.2 Орган по верификации, а также любая часть того же юридического лица не являются эксплуатантом самолетов, владельцем эксплуатанта самолетов или собственностью эксплуатанта самолетов.

2.2.3 Орган по верификации, а также любая часть того же юридического лица не являются органом, торгующим единицами эмиссии, владельцем органа, торгующего единицами эмиссии, или собственностью органа, торгующего единицами эмиссии.

2.2.4 Взаимоотношения между органом по верификации и эксплуатантом самолетов не основаны на общей собственности, общем управлении, общем руководстве или персонале, общих ресурсах, общих финансах и общих контрактах или маркетинге.

2.2.5 Орган по верификации не принимает на себя ведение какой-либо деятельности, делегируемой эксплуатантом самолетов и касающейся подготовки плана мониторинга эмиссии, отчета об эмиссии (включая мониторинг потребления топлива и расчет эмиссии CO₂) и отчета о погашении единиц эмиссии.

2.2.6 В целях обеспечения возможности оценки беспристрастности и независимости, проводимой национальным органом по аккредитации, орган по верификации документально оформляет свои отношения с другими сторонами того же юридического лица.

2.3 Руководство и персонал (раздел 6.1 ИСО 14065:2013)

2.3.1 Орган по верификации устанавливает, внедряет и документально оформляет метод оценки компетентности персонала группы по верификации в соответствии с требованиями к компетенции, изложенными в ИСО 14065:2013, ИСО 14066:2011 и разделах 2.4, 2.5 и 2.6 настоящего добавления.

2.3.2 Орган по верификации ведет документацию в целях подтверждения компетентности группы по верификации и персонала в соответствии с разделом 2.4 настоящего добавления.

2.4 Компетентность персонала (раздел 6.2 ИСО 14065:2013)

Орган по верификации выполняет следующее:

- a) определяет и отбирает компетентный персонал группы для каждого задания;
- b) обеспечивает надлежащий состав группы по верификации для заданий, связанных с авиацией;
- c) обеспечивает наличие в группе по верификации как минимум руководителя группы, ответственного за планирование задания и руководство группой;
- d) обеспечивает постоянное поддержание компетентности всего персонала, осуществляющего деятельность по верификации, включая постоянное профессиональное развитие и подготовку верификаторов в целях поддержания и/или повышения компетентности;
- e) проводит регулярную оценку процесса оценки компетентности, с тем чтобы обеспечить его постоянное соответствие требованиям настоящего тома.

2.5. Эрудиция группы по валидации или верификации (раздел 6.3.2 ИСО 14065:2013)

2.5.1 Группа по верификации в целом и независимый эксперт демонстрируют знание:

- a) требований, изложенных в настоящем томе, резолюции А39-3 Ассамблеи, томе IV *"Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Технического руководства по окружающей среде* (Дос 9501), а также в любых пояснительных материалах ИКАО, находящихся в открытом доступе;
- b) требований к верификации, изложенных в настоящем томе и томе IV *"Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Технического руководства по окружающей среде* (Дос 9501), включая порог существенности, критерии верификации, область и цели верификации, а также требований к подготовке и представлению отчета о верификации;

- c) критериев соответствия условиям технических исключений, сферы применимости, правил поэтапного включения пар государств и применимости к парам государств, как изложено в настоящем томе и в резолюции А39-3 Ассамблеи;
- d) требований к мониторингу, изложенных в настоящем томе;
- e) национальных требований в дополнение к положениям настоящего тома.

2.5.2 В случае верификации отчета о погашении единиц эмиссии применяются только подпункты а), b) и e) п. 2.5.1 .

2.6. Специальные технические знания группы по валидации или верификации (раздел 6.3.3 ИСО 14065:2013)

2.6.1 Группа по верификации в целом и независимый эксперт демонстрируют знание следующих технических вопросов:

- a) общие технические процессы в области гражданской авиации;
- b) виды авиационного топлива и их характеристики, включая топливо, отвечающее условиям CORSIA;
- c) процессы, связанные с топливом, в том числе планирование полета и соответствующий расчет топлива;
- d) актуальные тенденции или ситуации в авиационном секторе, которые могут оказать воздействие на оценку эмиссии CO₂;
- e) методики количественного определения эмиссии CO₂, изложенные в настоящем томе, в том числе оценка планов мониторинга эмиссии;
- f) устройства для мониторинга и измерения потребления топлива, а также соответствующие правила мониторинга потребления топлива, связанные с эмиссией парниковых газов, в том числе правила и практика эксплуатации, технического обслуживания и тарировки таких измерительных устройств;
- g) средства контроля и системы управления информацией и данными о парниковых газах, в том числе системы управления качеством и методы обеспечения/контроля качества;
- h) связанные с авиацией системы ИТ, такие как программное обеспечение для планирования полетов или системы управления эксплуатацией;
- i) знание утвержденных систем сертификации устойчивости CORSIA, соответствующих видам топлива, отвечающего условиям CORSIA, согласно положениям настоящего тома, включая область сертификации;
- j) базовые знания о рынках парниковых газов и реестрах программ по единицам эмиссии.

2.6.2 Свидетельством компетентности в вышеуказанных вопросах служит доказательство наличия соответствующего профессионального опыта, дополненное официальными документами о надлежащей подготовке и образовании.

2.6.3 При проведении верификации отчета об эмиссии применяются положения подпунктов а)–i) п. 2.6.1.

2.6.4 В случае верификации отчета о погашении единиц эмиссии применяются только подпункты g) и j) п. 2.6.1.

2.7. Компетентность группы по валидации или верификации в области аудита данных и информации (раздел 6.3.4 ИСО 14065:2013)

2.7.1 Группа по верификации в целом демонстрирует доскональное знание ИСО 14064-3:2006, включая подтвержденную способность разрабатывать основанный на оценке рисков подход к верификации, выполнять процедуры верификации, в том числе оценку средств контроля и систем данных и информации, а также собирать достаточные и надлежащие свидетельства и выносить заключения на основе этих свидетельств.

2.7.2 Свидетельством специальных знаний и компетентности в области аудита данных и информации служит прежний профессиональный опыт работы в сфере аудита и обеспечения гарантий, дополненный официальными документами о надлежащей подготовке и образовании.

2.8. Привлечение инспекторов по валидации и верификаторов на договорной основе (раздел 6.4 ИСО 14065:2013)

Орган по верификации документально оформляет функции и обязанности персонала по верификации, в том числе лиц, осуществляющих деятельность по верификации на договорной основе.

2.9. Внешний подряд (раздел 6.6 ИСО 14065:2013)

2.9.1 Орган по верификации не передает на внешний подряд окончательное решение о верификации и выдачу заявления о верификации.

2.9.2 Независимый анализ передается на внешний подряд только в том случае, если услуги внешнего подряда являются надлежащими, компетентными и соответствуют требованиям по аккредитации.

2.10. Конфиденциальность (раздел 7.3 ИСО 14065:2013)

Орган по верификации обеспечивает получение выраженного в явной форме согласия эксплуатанта самолетов перед представлением государству верифицированных отчета об эмиссии и отчета о погашении единиц эмиссии, где это применимо, а также отчета о верификации. Механизм получения такого согласия излагается в договоре между органом по верификации и эксплуатантом самолетов.

2.11 Документация (раздел 7.5 ИСО 14065:2013)

Орган по верификации хранит документы, связанные с процессом верификации, в течение по меньшей мере десяти лет, в том числе:

- a) предоставленные клиентом план мониторинга эмиссии, отчет об эмиссии и, где это применимо, отчет о погашении единиц эмиссии;
- b) отчет о верификации и связанные с ним внутренние документы;
- c) идентификационные сведения о членах группы и критерии отбора в группу;
- d) рабочие документы с проанализированными группой данными и информацией в целях предоставления независимой стороне возможности оценки качества деятельности по верификации и соответствия этой деятельности требованиям по верификации.

2.12. Договор (раздел 8.2.3 ИСО 14065:2013)

В договоре между органом по верификации и эксплуатантом самолетов излагаются условия проведения верификации посредством указания:

- a) области верификации, целей верификации, уровня гарантий, порога существенности и соответствующих стандартов по верификации (ИСО 14065, ИСО 14064-3, настоящего тома и тома IV Технического руководства по окружающей среде);
- b) периода времени, отведенного на верификацию;
- c) гибкости в части изменения временных рамок, если в этом возникнет необходимость из-за результатов, полученных в ходе верификации;
- d) условий, выполнение которых необходимо для проведения верификации, таких как доступ ко всем соответствующим документам, персоналу и помещениям;
- e) требования о согласии эксплуатанта самолетов с проведением проверки в форме наблюдательного аудита, осуществляемого инспекторами национального органа по аккредитации;
- f) требования к эксплуатанту самолетов разрешить органу по верификации передать государству отчет об эмиссии и отчет о погашении единиц эмиссии, где это применимо, а также отчет о верификации;
- g) страхования ответственности.

3. ВЕРИФИКАЦИЯ ОТЧЕТА ОБ ЭМИССИИ И ОТЧЕТА О ПОГАШЕНИИ ЕДИНИЦ ЭМИССИИ

Группа по верификации проводит верификацию в соответствии с ИСО 14064-3:2006 и следующими дополнительными требованиями.

3.1. Уровень гарантий (раздел 4.3.1 ИСО 14064-3:2006)

Для всех верификаций, проводимых в соответствии с положениями настоящего тома, требуется разумный уровень гарантий.

3.2. Цели (раздел 4.3.2 ИСО 14064-3:2006)

3.2.1 При проведении верификации отчета об эмиссии орган по верификации выполняет действия, достаточные для вывода о том, что:

- a) утверждение, касающееся парниковых газов, является в существенной мере достоверным, точно представляет эмиссию за период отчета об эмиссии и обосновано достаточными и надлежащими свидетельствами;
- b) эксплуатант самолетов провел мониторинг и количественную оценку своей эмиссии, а также представил отчетность о ней за период отчета об эмиссии в соответствии с положениями настоящего тома и утвержденным планом мониторинга эмиссии;

- c) эксплуатант самолетов правильно применил метод отнесения полета, указанный в утвержденном плане мониторинга эмиссии и соответствующий положениям главы I части II настоящего тома, с тем чтобы обеспечить правильное отнесение арендованного самолета и международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы I части II), выполняемых другими эксплуатантами самолетов в рамках той же организационной структуры;
- d) заявленный объем сокращения эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, в существенной мере достоверен, точно представляет сокращение эмиссии за отчетный период и обоснован достаточными и надлежащими внутренними и внешними свидетельствами;
- e) заявленные партии видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, не были также заявлены эксплуатантом самолетов в рамках каких-либо других добровольных или обязательных систем, в которых он принимал участие (где предусмотрена возможность заявить о сокращении эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA) в текущий период соблюдения условий, а также в непосредственно предшествующий ему период соблюдения условий;
- f) эксплуатант самолетов провел мониторинг и количественную оценку сокращения своей эмиссии, связанного с использованием видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, а также представил отчетность об этом сокращении за отчетный период в соответствии с положениями настоящего тома.

3.2.2 При проведении верификации отчета о погашении единиц эмиссии орган по верификации выполняет действия, достаточные для вынесения заключения о том, что:

- a) эксплуатант самолетов представил точную информацию о погашении своих отвечающих критериям CORSIA единиц эмиссии в соответствии с положениями настоящего тома;
- b) указанное количество погашенных единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA, является достаточным для выполнения суммарных окончательных компенсационных обязательств эксплуатанта самолетов, связанных с соответствующим периодом соблюдения условий, после учета какого-либо заявленного сокращения эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, и эксплуатант самолетов может подтвердить исключительное право использования этих погашенных единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA;
- c) отвечающие критериям единицы эмиссии, погашенные эксплуатантом самолетов в целях выполнения своих компенсационных обязательств в соответствии с положениями настоящего тома, не были использованы эксплуатантом самолетов в целях компенсации какой-либо другой эмиссии.

3.3 Область верификации (раздел 4.3.4 ИСО 14064-3:2006)

3.3.1 При проведении верификации отчета об эмиссии область верификации соответствует периоду времени и информации в отчете, а также, где это применимо, заявлению(иям) о видах топлива, отвечающего условиям CORSIA. В эту область входит следующее:

- a) эмиссия CO₂, полученная методами мониторинга потребления топлива самолетами и рассчитанная согласно разделу 2.2 главы 2 части II;
- b) сокращение эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA.

3.3.2 Сфера верификации в связи с рассмотрением заявления(ий) о видах топлива, отвечающего условиям CORSIA, в отчете об эмиссии включает следующее:

- a) Любые внутренние процедуры эксплуатанта самолетов, связанные с видами топлива, отвечающего условиям CORSIA, в том числе средства контроля эксплуатанта самолетов за обеспечением соответствия заявленных видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, критериям устойчивости, предусмотренным CORSIA.
- b) Проверки дублирования заявлений ограничиваются конкретным эксплуатантом самолетов. Любые результаты, полученные вне этой области, не имеют отношения к заявлению о верификации, однако они, тем не менее, должны быть включены в отчет о верификации для дальнейшего рассмотрения государством.
- c) Оценка риска при верификации с надлежащими изменениями плана верификации.
- d) Оценка того, имеется ли достаточный доступ к соответствующей внутренней и внешней информации для обретения достаточной степени доверия к каждому заявлению о топливе, отвечающем условиям CORSIA. В том случае, когда свидетельство устойчивости или размера заявленных видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, сочтено ненадлежащим или недостаточным, дополнительная информация должна быть запрошена непосредственно у производителя топлива, прямой доступ к которому обеспечивается через посредство эксплуатанта самолетов.

3.3.3 При проведении верификации отчета о погашении единиц эмиссии область верификации соответствует периоду времени и информации в отчете, а орган по верификации подтверждает, что погашенные отвечающие критериям единицы эмиссии, использованные для выполнения компенсационных обязательств эксплуатанта самолетов в соответствии с положениями настоящего тома, не были использованы для компенсации какой-либо другой эмиссии.

3.4 Существенность (раздел 4.3.5 ИСО 14064-3:2006)

3.4.1 При проведении верификации отчета об эмиссии орган по верификации применяет следующие пороги существенности:

- a) 2 % для эксплуатантов самолетов с годовой эмиссией от международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II) более 500 000 т;
- b) 5 % для эксплуатантов самолетов с годовой эмиссией от международных полетов (как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II и разделе 2.1 главы 2 части II), равной или менее 500 000 т CO₂.

3.4.2 При проведении верификации отчета об эмиссии завышенные и заниженные показатели в п. 3.4.1 разрешается сбалансировать в обоих случаях.

3.5 Общие положения (раздел 4.4.1 ИСО 14064-3:2006)

До разработки подхода к верификации орган по верификации оценивает риск неточностей и несоответствий и вероятность, с которой они могут оказать существенное воздействие на основу стратегического анализа информации об эмиссии парниковых газов эксплуатанта самолетов⁸. В зависимости от информации, полученной в ходе верификации, орган по верификации пересматривает оценку рисков и изменяет или повторяет необходимые действия по верификации.

⁸ Определения стратегического анализа и оценки рисков содержатся в обязательном документе IAF для применения ИСО 14065: 2013, выпуск 2 (IAF MD 6:2014).

3.6 План валидации или верификации (раздел 4.4.2 ИСО 14064-3:2006)

3.6.1 Группа по верификации подготавливает план верификации на основе стратегического анализа и оценки рисков. План верификации включает описание действий по верификации для каждой переменной, которая может оказать воздействие на представленную в отчете эмиссию. При определении размера выборки группа по верификации учитывает оценку риска и требование о представлении заключения о верификации с разумным уровнем гарантий.

3.6.2 В план верификации входит следующая информация:

- a) члены группы по верификации, их функции, обязанности и квалификация;
- b) какие-либо необходимые внешние ресурсы;
- c) график выполнения действий по верификации;
- d) план отбора данных, включая подлежащие верификации процессы, средства контроля и информацию, а также подробные сведения об оценке риска, проведенной в целях определения этих данных.

3.7 План выборки данных (раздел 4.4.3 ИСО 14064-3:2006)

3.7.1 В плане выборки данных отчета об эмиссии содержится следующая информация:

- a) количество и вид документов и свидетельств, подлежащих проверке;
- b) методика, использованная для определения представительной выборки;
- c) обоснование избранной методики.

3.7.2 При проведении верификации отчета о погашении единиц эмиссии орган по верификации не полагается на выборку.

3.8 Оценка данных и информации о ПГ (раздел 4.6 ИСО 14064-3:2006)

3.8.1 Группа по верификации подтверждает, что данные отчета об эмиссии собраны в соответствии с утвержденным планом мониторинга эмиссии и требованиями к мониторингу, изложенными в настоящем томе.

3.8.2 В соответствии с планом выборки данных отчета об эмиссии орган по верификации проводит проверку данных по существу, состоящую из аналитических процедур и верификации данных, с тем чтобы оценить достоверность и полноту данных. Группа по верификации, как минимум, оценивает достоверность флуктуаций и тенденций во времени или между сравнимыми элементами данных, а также выявляет и оценивает непосредственные отклонения, непредусмотренные данные, аномалии и пробелы в данных.

3.8.3 В зависимости от результатов проверки и оценки данных отчета об эмиссии в оценку риска и планы верификации и выборки данных при необходимости вносятся изменения.

3.9 Оценка утверждения, касающегося ПГ (раздел 4.8 ИСО 14064-3:2006)

3.9.1 Орган по верификации привлекает независимого эксперта, не участвующего в деятельности по верификации, к оценке внутренней верификационной документации и отчета о верификации до его представления эксплуатанту самолетов и государству.

3.9.2 Этот независимый анализ, сфера охвата которого включает весь процесс верификации, регистрируется во внутренних документах по верификации.

3.9.3 Независимый анализ проводится с целью удостовериться, что верификация проводилась в соответствии с ИСО 14065:2013, ИСО 14064-3:2006 и положениями настоящего тома и что собранные свидетельства являются надлежащими и достаточными для выдачи органом по верификации отчета о верификации с разумным уровнем гарантий.

3.10 Заявление о валидации или верификации (раздел 4.9 ИСО 14064-3:2006)

3.10.1 Орган по верификации направляет экземпляр отчета о верификации эксплуатанту самолетов. По получении разрешения от эксплуатанта самолетов орган по верификации направляет экземпляр отчета о верификации вместе с отчетом об эмиссии, отчетом о погашении единиц эмиссии или и тем, и другим государству. В отчет о верификации входит следующая информация:

- a) наименование органа по верификации, имена и фамилии членов группы по верификации;
- b) отведенный период времени (включая любые пересмотры и даты);
- c) область верификации;
- d) основные результаты оценки беспристрастности и избежания конфликта интересов;
- e) критерии, по которым верифицировался отчет об эмиссии;
- f) информация и данные эксплуатанта самолетов, использованные органом по верификации для перекрестной проверки данных и проведения других действий по верификации;
- g) основные результаты стратегического анализа и оценки риска;
- h) описание выполненных действий по верификации, места их выполнения (на месте или удаленно) и результатов проверок средств контроля и системы информации об эмиссии CO₂;
- i) описание выборки данных и проведенных проверок, в том числе документы или свидетельства из выборки, объем выборки и использованный(ые) метод(ы) выборки;
- j) результаты всех выборок данных и проверок, в том числе перекрестных проверок;
- k) соответствие плану мониторинга эмиссии;
- l) любые несоответствия плана мониторинга эмиссии положениям настоящего тома;
- m) выявленные несоответствия и искажения (включая описание того, каким образом они были устранены);
- n) выводы о качестве и существенности данных;

- о) выводы о верификации отчета об эмиссии;
- р) выводы о верификации отчета о погашении единиц эмиссии;
- q) обоснование заключения о верификации, вынесенного органом по верификации;
- г) результаты независимого анализа, а также имя и фамилия независимого эксперта;
- с) заключительное заявление о верификации.

3.10.2 В случае верификации отчета о погашении единиц эмиссии применяются только подпункты а), b), c), d), f), g), h), m), p), q), г) и s) п. 3.10.1.

3.10.3 Орган по верификации представляет вывод по каждой из целей верификации, перечисленных в п. 3.2, если это применимо, в заключительном заявлении о верификации.

3.10.4 При проведении верификации отчета об эмиссии или отчета о погашении единиц эмиссии орган по верификации выбирает между двумя видами заявления, выражающего мнение о верификации, либо "верифицирован как удовлетворительный" или "верифицирован как неудовлетворительный". Если в отчете содержатся незначительные искажения и/или незначительные несоответствия, то делается заявление "верифицирован как удовлетворительный с замечаниями" с указанием этих искажений и несоответствий. Если в отчете содержатся существенные искажения и/или несоответствия, или область верификации слишком ограничена, или орган по верификации не в состоянии установить достаточную достоверность данных, то делается заявление "верифицирован как неудовлетворительный".

3.11 Документы, связанные с валидацией или верификацией (раздел 4.10 ИСО 14064-3:2006)

3.11.1 По просьбе государства орган по верификации раскрывает государству на конфиденциальной основе внутренние документы, связанные с верификацией.

3.11.2 В тех случаях, когда до сведения органа по верификации доводятся вопросы, которые могут сделать недействительным или неточным ранее сделанное заявление о верификации, он ставит об этом в известность государство.

Дополнение А. Процессы отнесения полета к эксплуатанту самолетов и эксплуатанта самолетов к государству

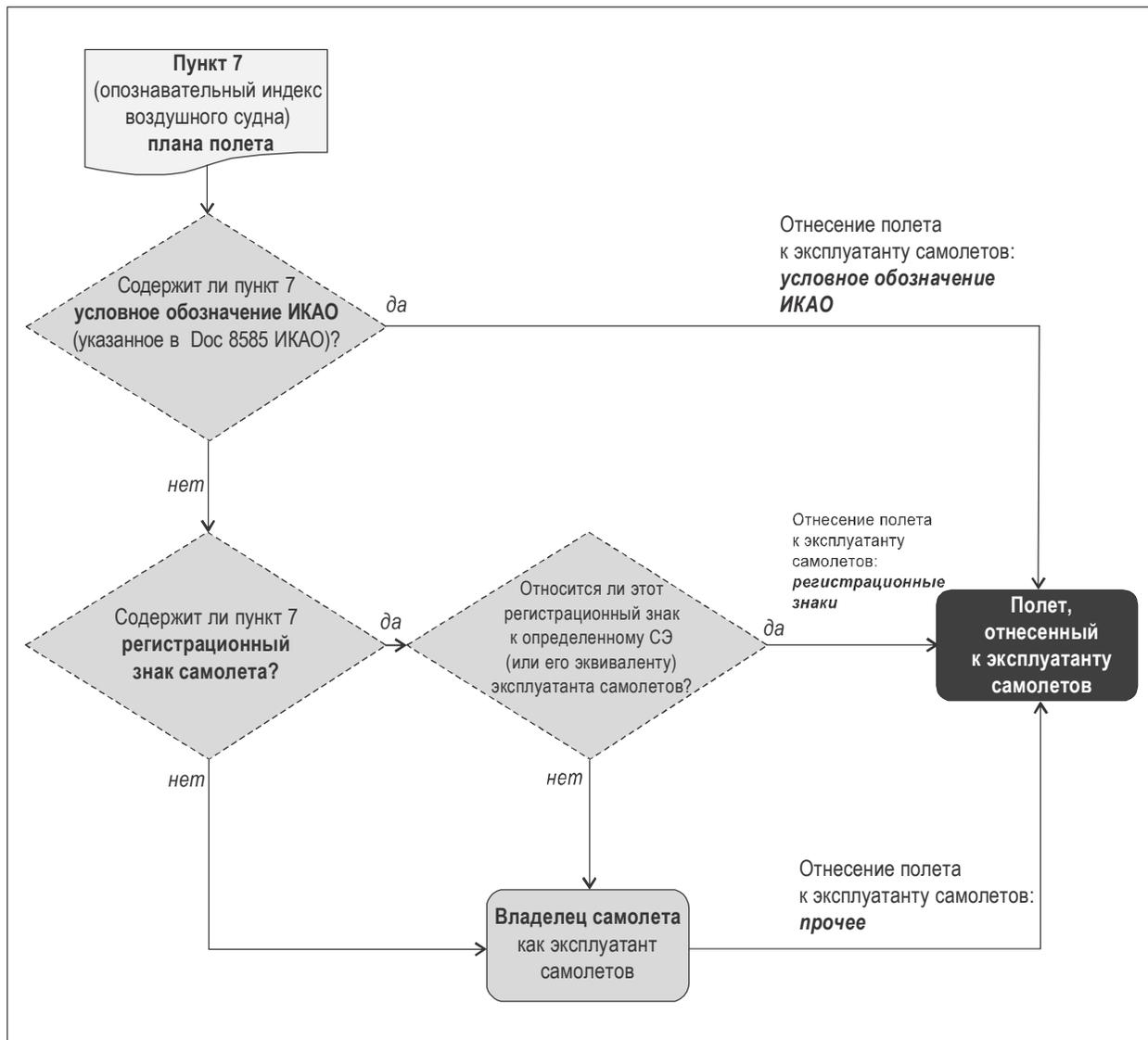


Рис. А-1. Процесс отнесения полета к эксплуатанту самолетов

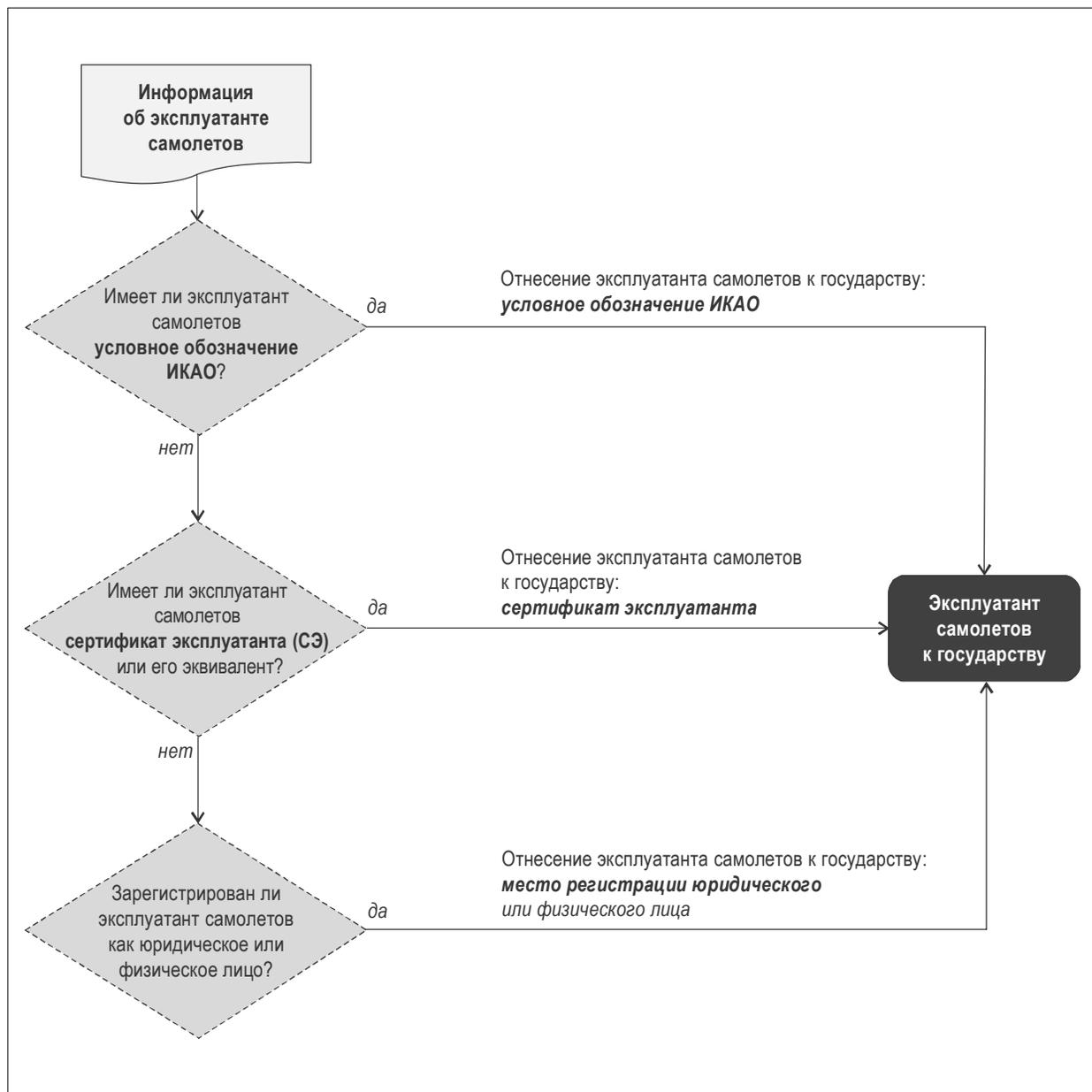


Рис. А-2. Процесс отнесения эксплуатанта самолетов к государству

Дополнение В. Применимость требований в отношении MRV к международным полетам

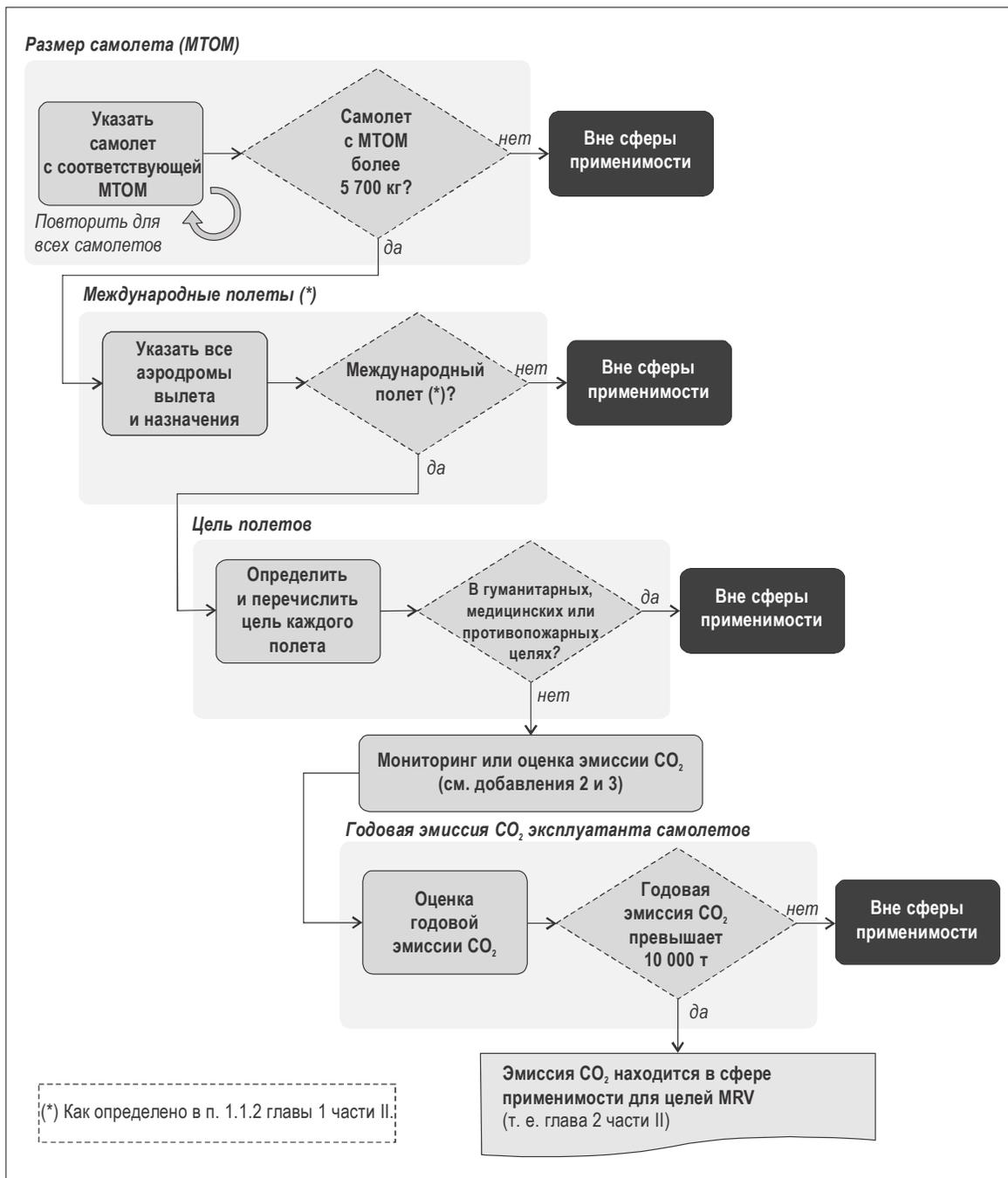


Рис. В-1. Определение применимости главы 2 части II к международным полетам, как определено в п. 1.1.2 главы 1 части II (для требований к MRV)

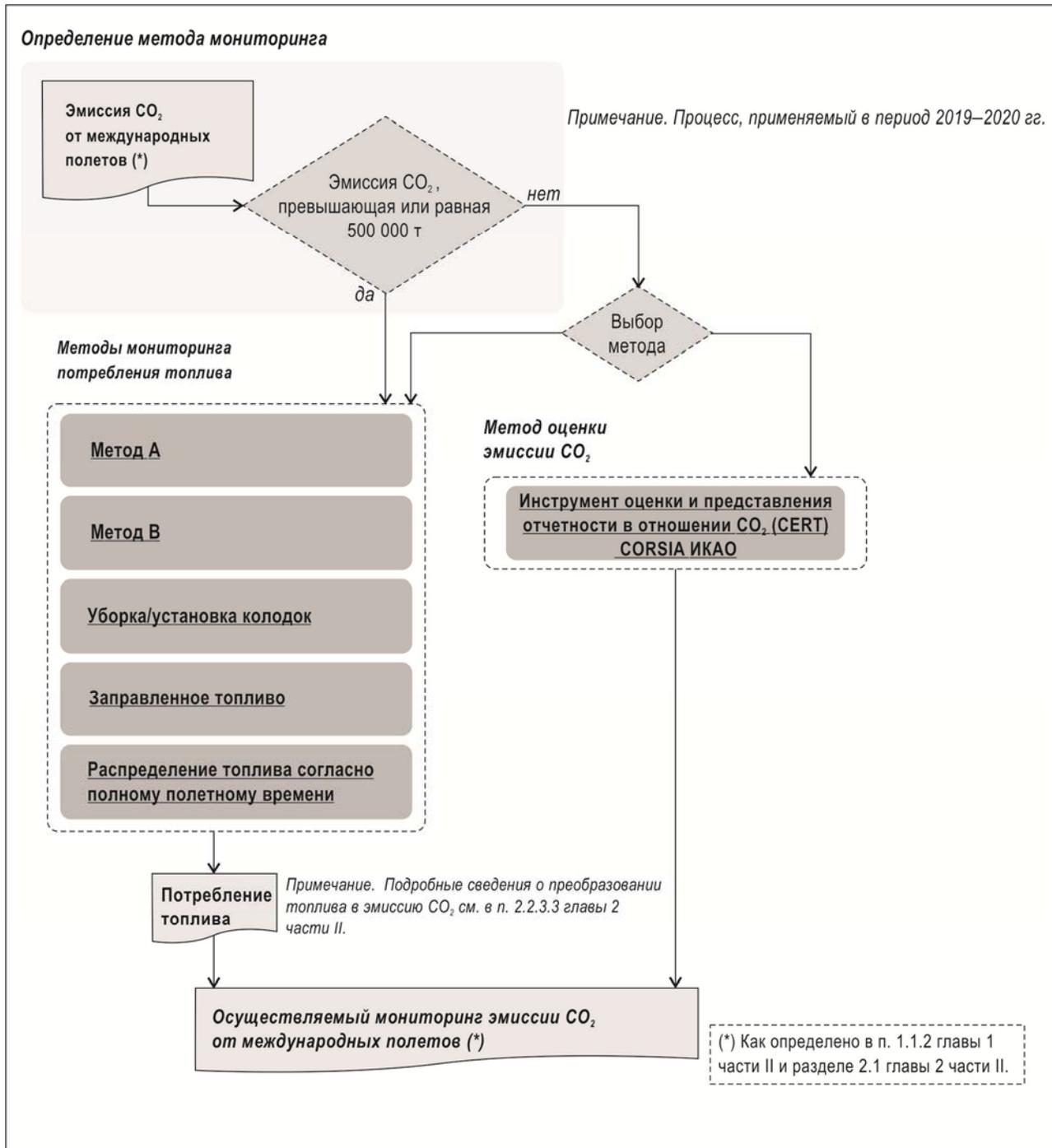


Рис. В-2. Определение применимых методов мониторинга потребления топлива в период 2019–2020 гг.

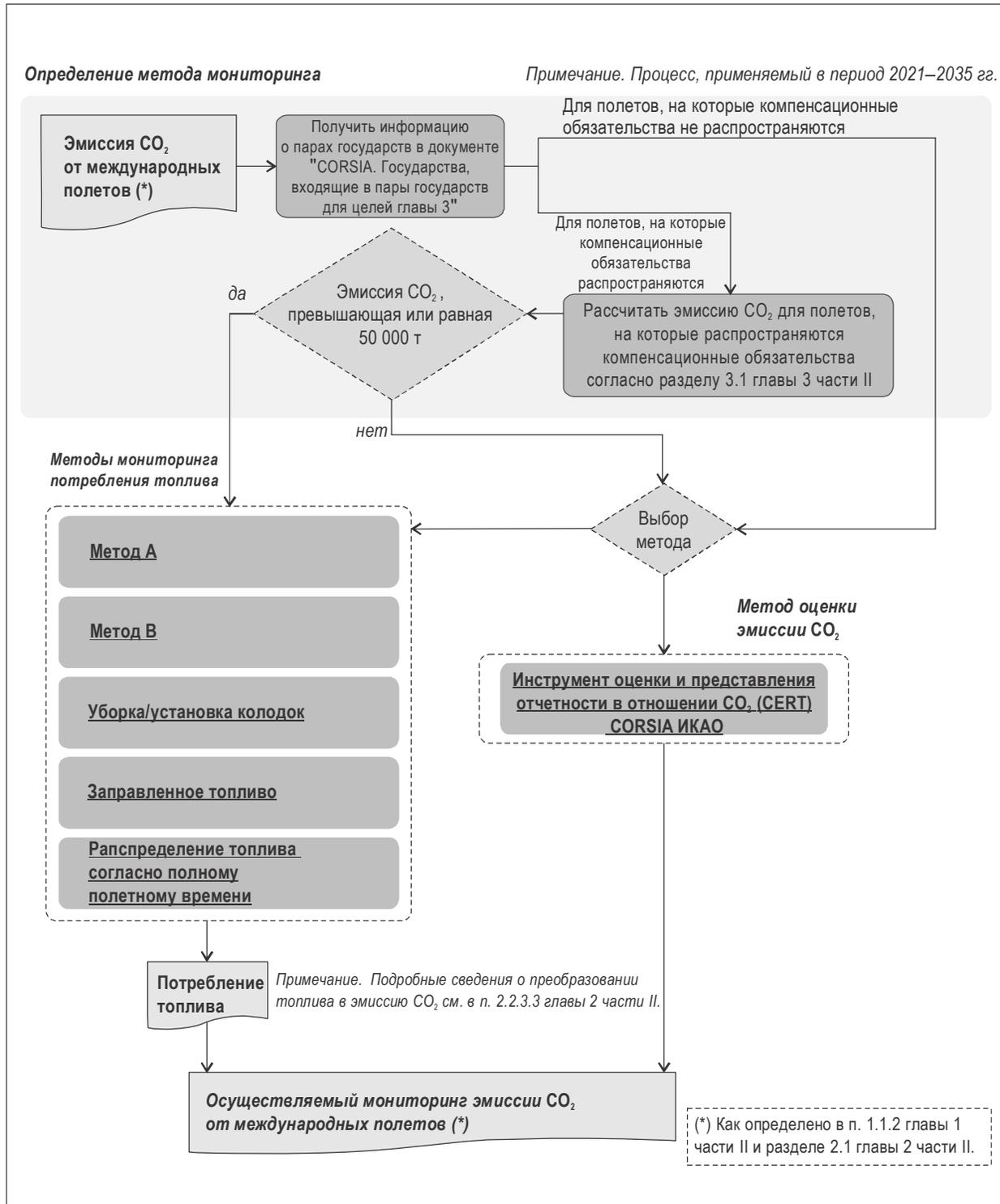


Рис. В-3. Определение применимых методов мониторинга потребления топлива в течение периодов соблюдения условий (2021–2035 гг.)

Дополнение С. Процессы мониторинга потребления топлива

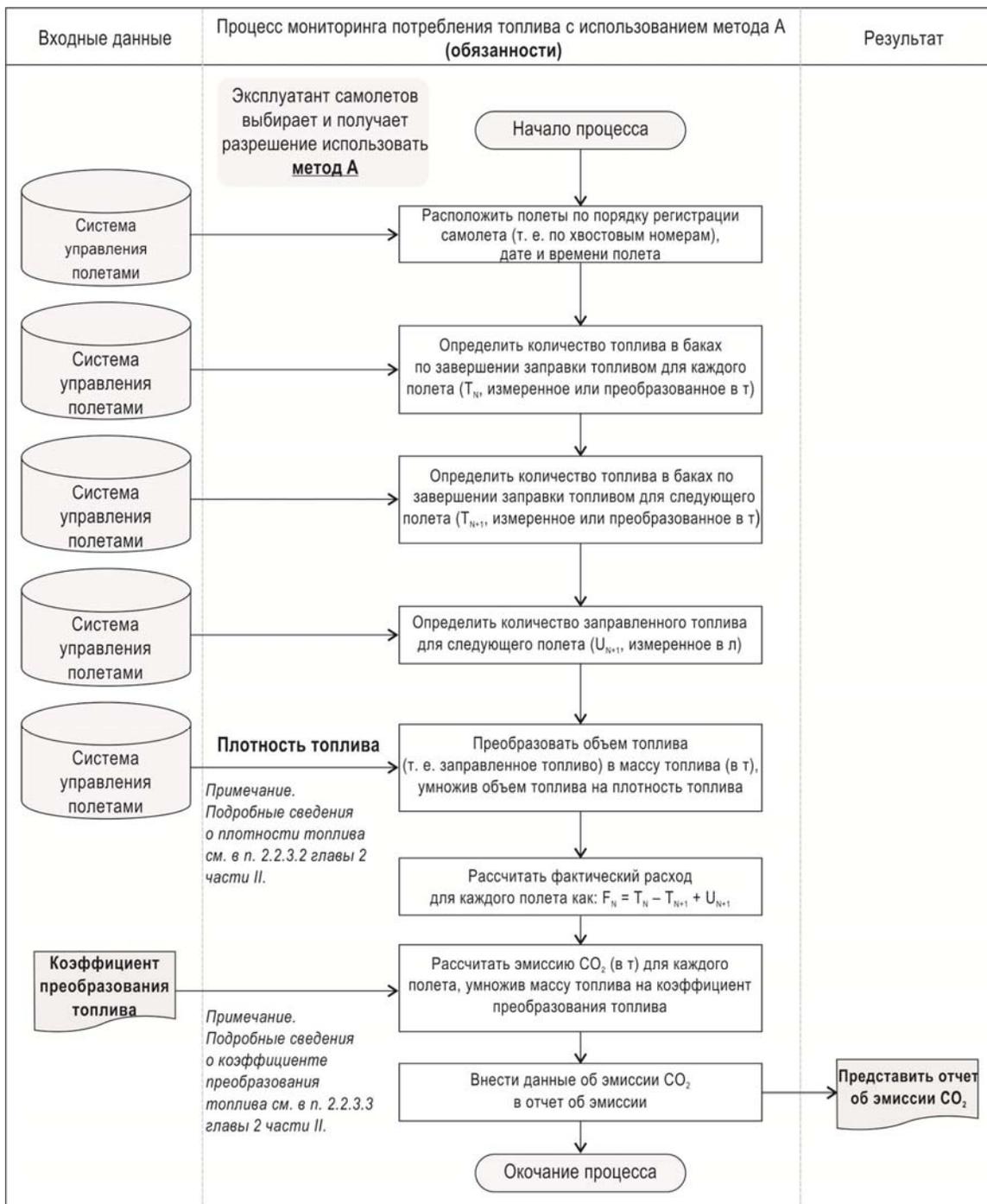


Рис. С-1. Мониторинг потребления топлива за полет с использованием метода А

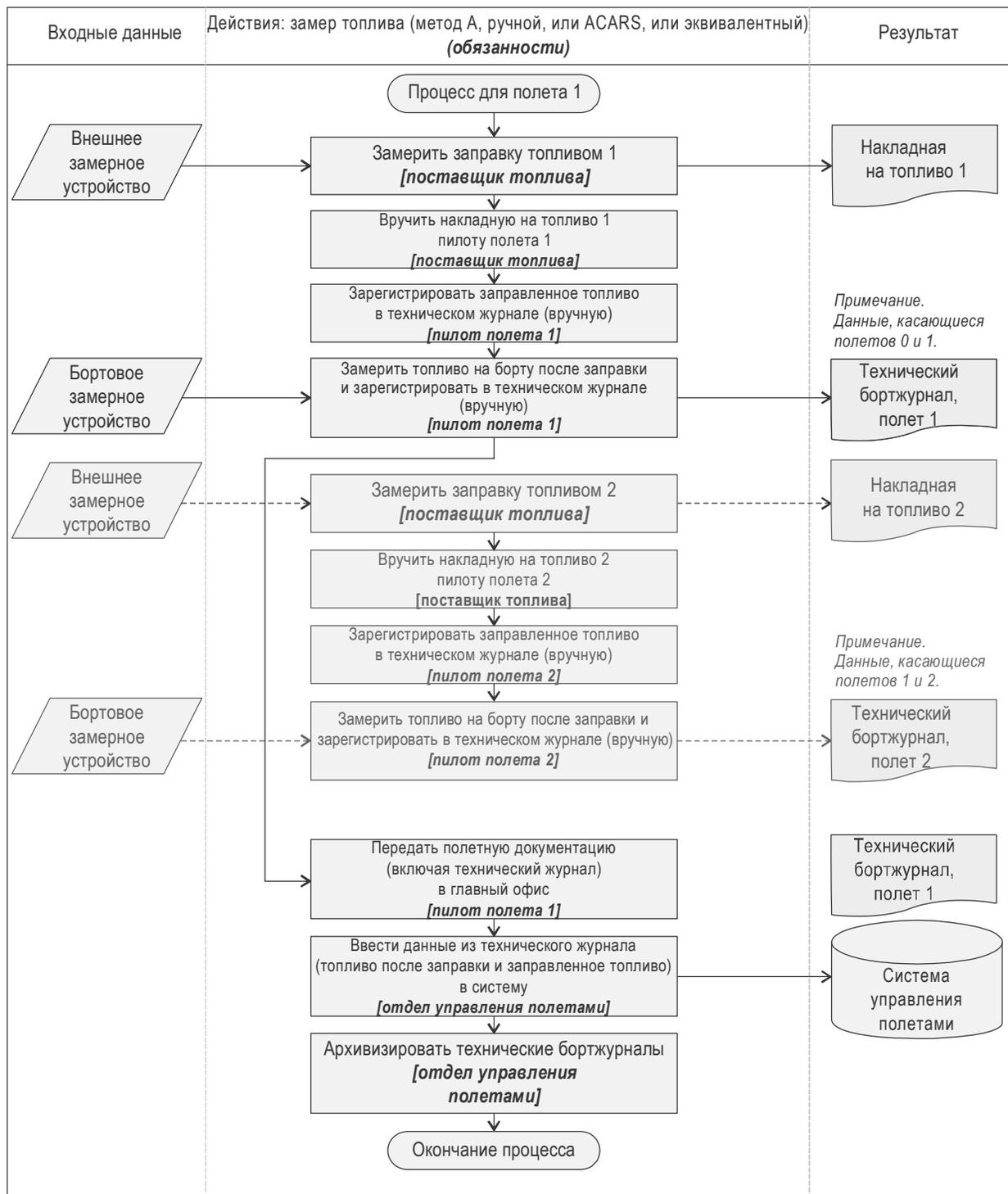


Рис. С-2. Сбор требуемых данных для применения метода А с заправленным топливом от поставщика топлива

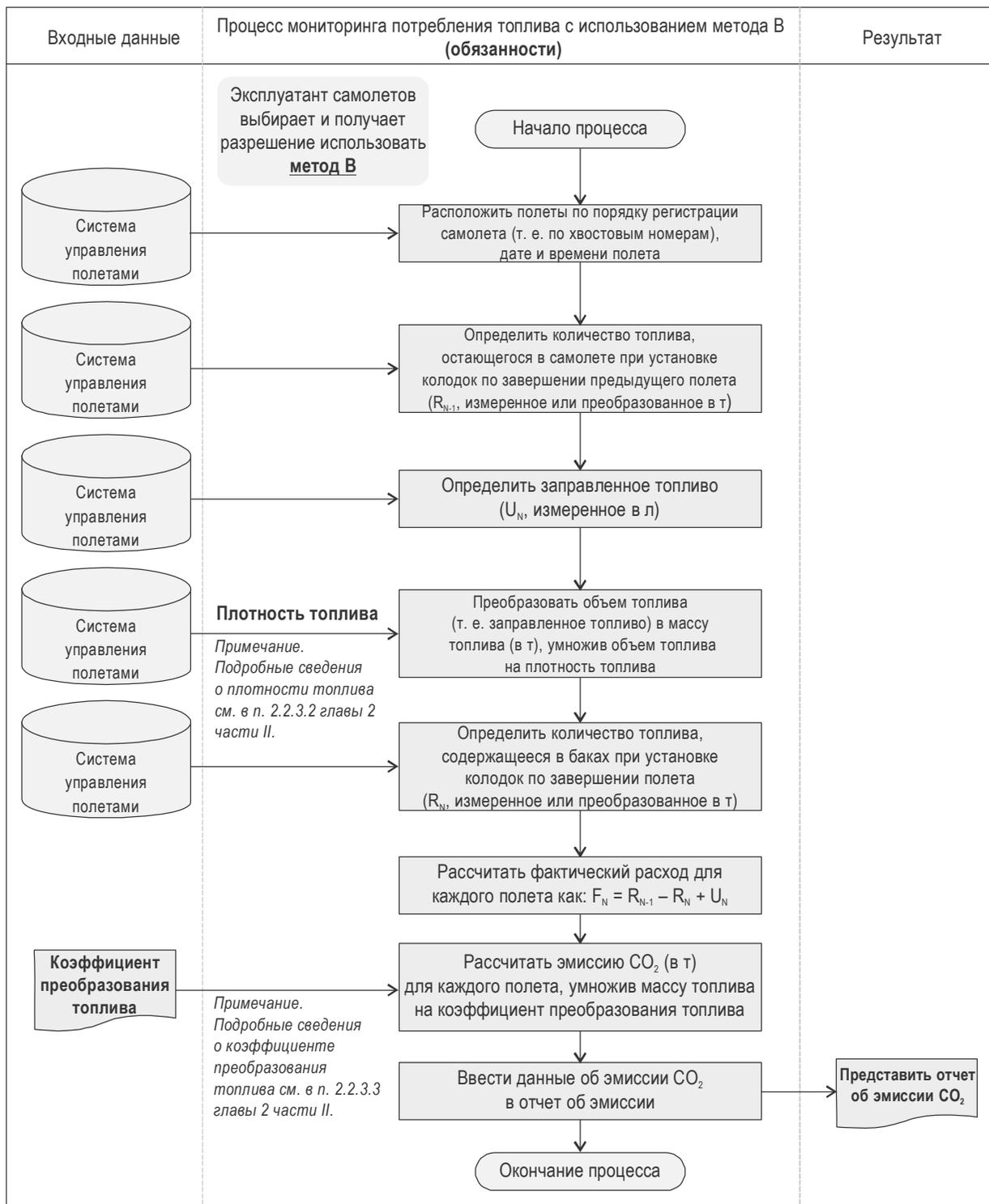


Рис. С-3. Мониторинг потребления топлива за полет с использованием метода В

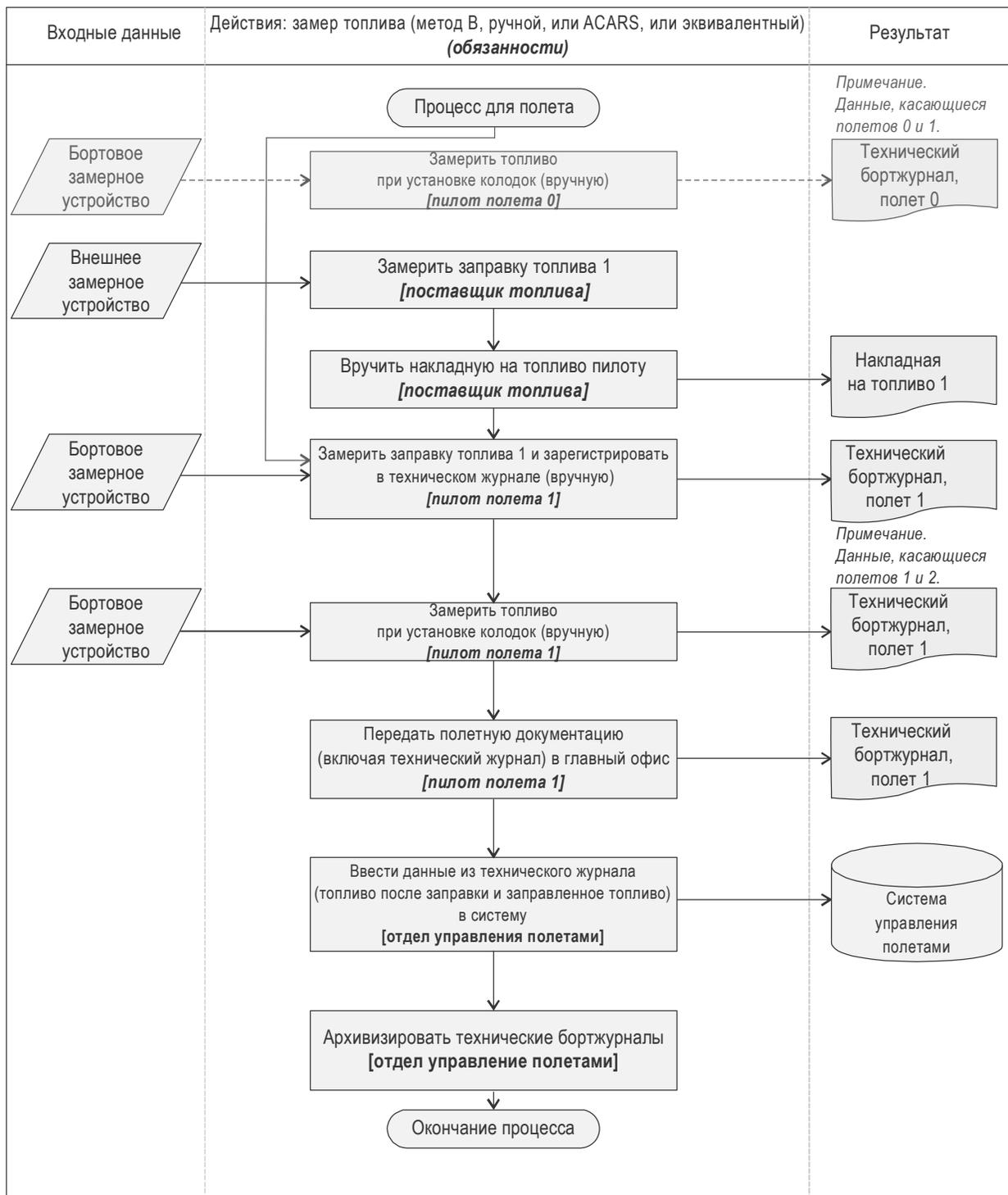


Рис. С-4. Сбор требуемых данных для применения метода В с заправленным топливом (ручной процесс)

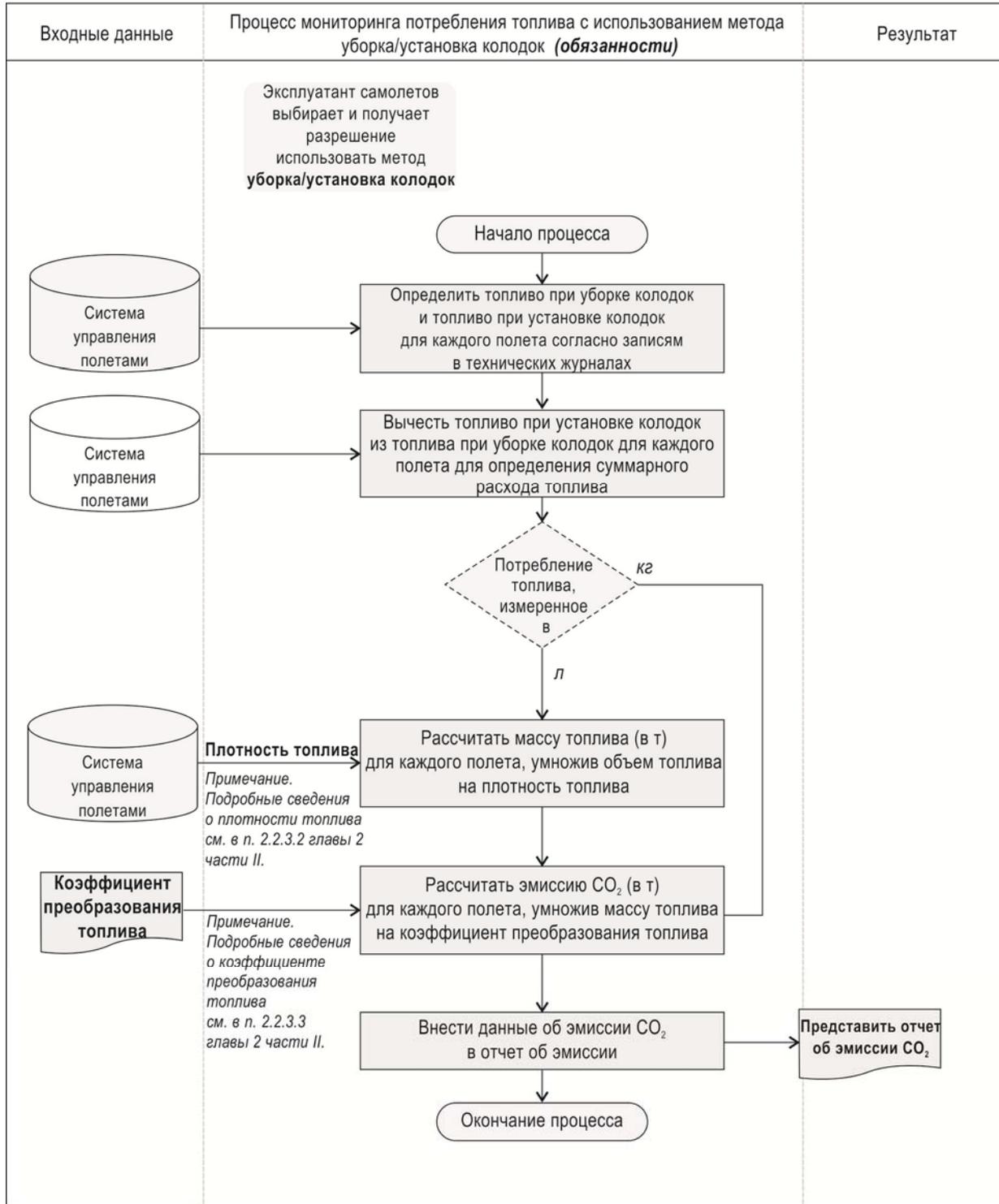


Рис. С-5. Мониторинг потребления топлива за полет с использованием метода "уборка/установка колодок"

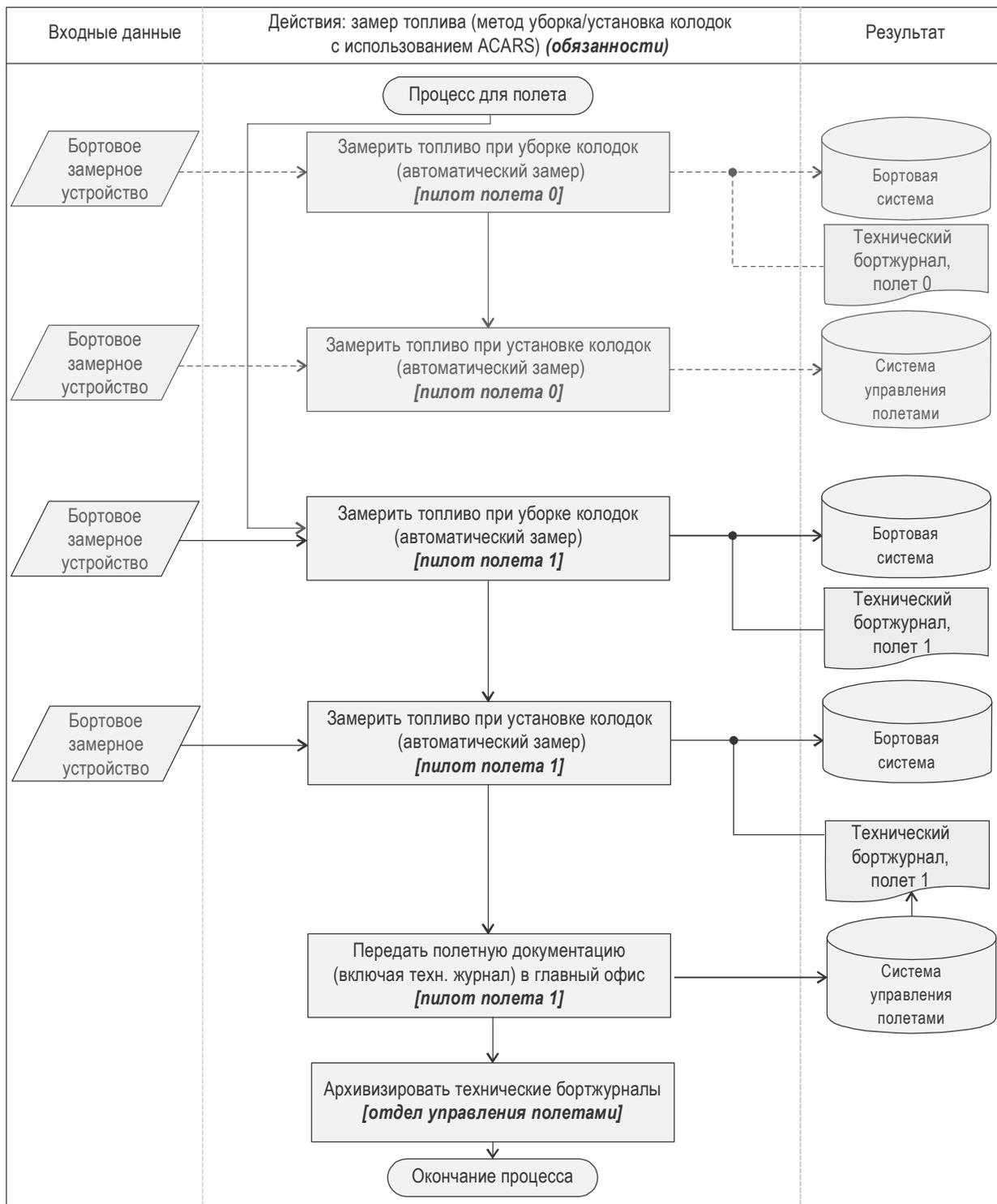


Рис. С-6. Сбор требуемых данных для применения метода "уборка/установка колодок"

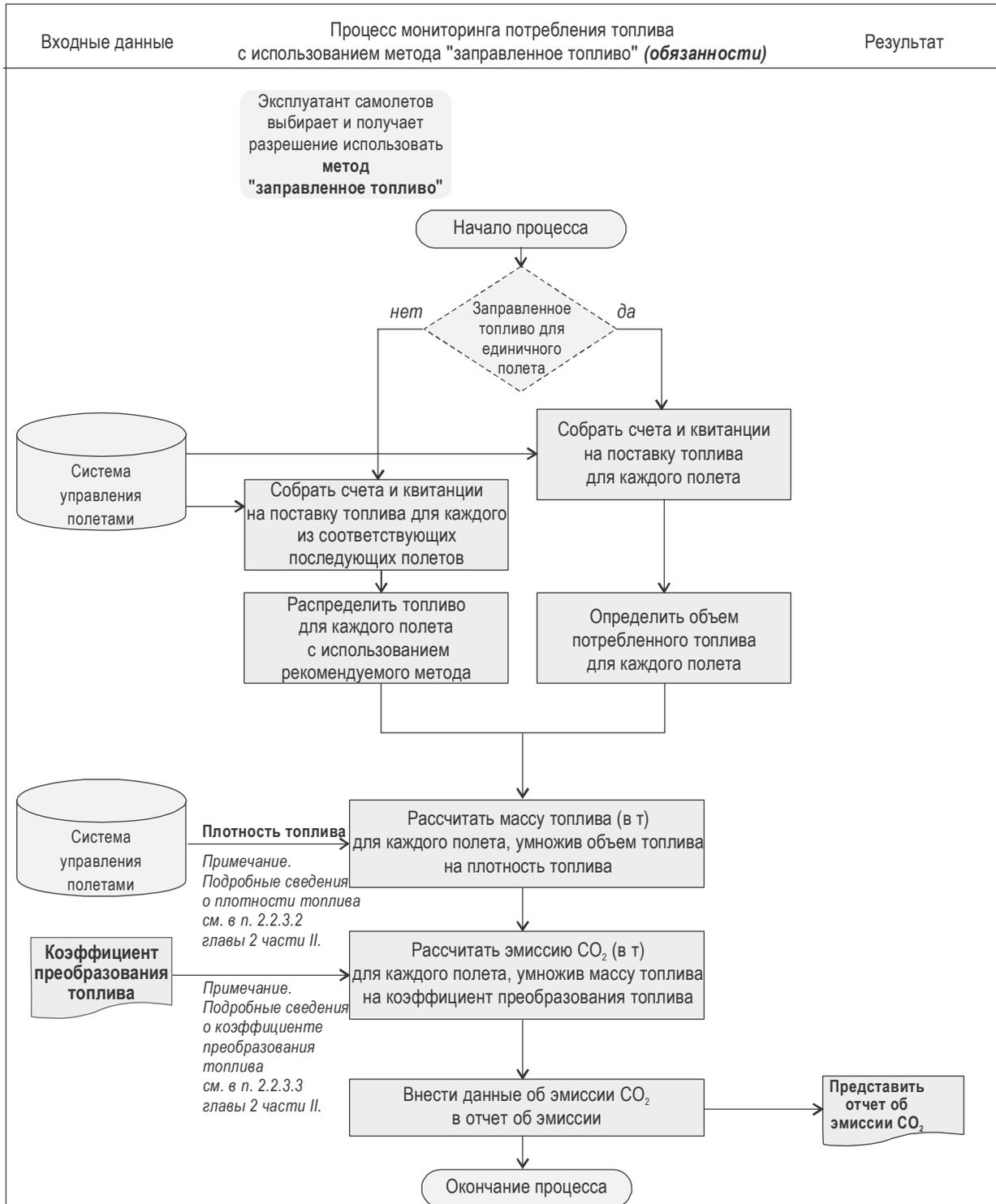


Рис. С-7. Мониторинг потребления топлива за полет с использованием метода "заправленное топливо"

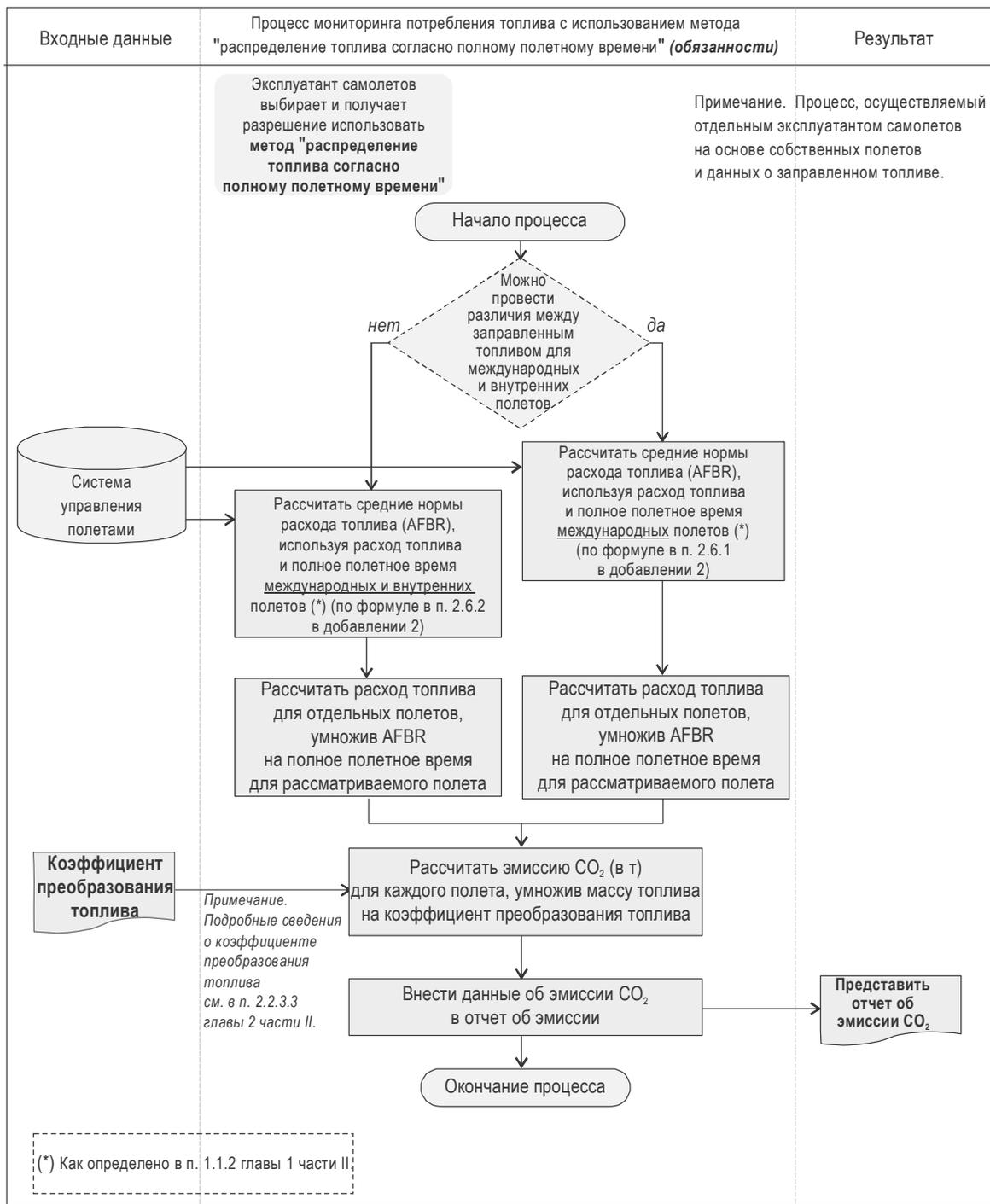


Рис. С-8. Мониторинг потребления топлива за полет с использованием метода "распределение топлива согласно полному полетному времени"

— КОНЕЦ —

ISBN 978-92-9258-614-0



9

789292

586140