

УЧЕБНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО ТИПОВЫМ ПРАВИЛАМ ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ ГОСУДАРСТВАМ ВО ВНЕДРЕНИИ CORSIA

Август 2018 года

Содержание

ВВЕДЕНИЕ.....	1
Исходная информация и цель учебного материала.....	1
Сфера применения учебного материала и инструктивные указания по его использованию.....	1
Определения.....	2
Глава 1. Общие положения.....	3
Глава 2. Мониторинг эмиссии CO ₂	5
Глава 3. Представление данных об эмиссии CO ₂ и отчет об эмиссии	9
Глава 4. Требования к верификации.....	12
Добавление 1. Содержание плана мониторинга эмиссии.....	15
Добавление 2. Методы мониторинга потребления топлива	21
Добавление 3. Содержание отчета об эмиссии, представляемого эксплуатантом самолетов государству	27
Добавление 4. Дополнительная информация к отчету об эмиссии эксплуатанта самолетов, если заявлено о сокращении эмиссии за счет использования каждого отвечающего условиям CORSIA вида топлива.....	30
Добавление 5. Отчет об эмиссии, представляемый государством в ИКАО за 2019 и 2020 гг.....	33
Добавление 6. Отчет об эмиссии, ежегодно представляемый государством в ИКАО после 2021 года.....	34
Добавление 7. Дополнительная информация к отчету об эмиссии, представляемому государством в ИКАО, касающаяся отвечающих условиям CORSIA видов топлива.....	35
Добавление 8. Требования в отношении проведения верификации	36
Добавление 9. Требования в отношении органа по верификации.....	42

ВВЕДЕНИЕ

Исходная информация и цель учебного материала

Совет в ходе своей 214-й сессии в июне 2018 года принял том IV Приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации, который содержит Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) для внедрения системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной гражданской авиации (CORSA). Дата начала применения тома IV Приложения 16 установлена на 1 января 2019 года.

Цель настоящего документа – предоставить учебный материал по типовым правилам, который предназначен способствовать установлению нормативной системы для CORSA в государствах – членах ИКАО в соответствии с томом IV Приложения 16.

Настоящий документ основан на томе IV Приложения 16 и томе IV *"Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)" Технического руководства по окружающей среде (ETM)* (Doc 9501) ИКАО. Эти типовые правила не повышают и не понижают какие-либо требования, содержащиеся в томе IV Приложения 16 в отношении внедрения CORSA.

Включенные в настоящий документ типовые правила приведены исключительно в целях наглядности и государства – члены ИКАО могут использовать их в качестве справочного материала и вправе адаптировать их к своим собственным конкретным потребностям, законодательной практике и нормам для соблюдения требований CORSA.

Сфера применения учебного материала и инструктивные указания по его использованию

Настоящий учебный материал предназначен оказать помощь в разработке национальных правил для внедрения системы мониторинга, отчетности и верификации (MRV) CORSA в отношении эмиссии CO₂ в государствах – членах ИКАО, начиная с 1 января 2019 года. В частности, приведенные в настоящем документе типовые правила включают административные требования CORSA, а также требования к MRV, в том числе: план мониторинга эмиссии и требования в отношении мониторинга эмиссии CO₂; представление данных об эмиссии CO₂ и отчет об эмиссии, а также требования к верификации.

Настоящий учебный материал не содержит положений, касающихся компенсационных обязательств и единиц эмиссии, которые начинают применяться с 2021 года.

В настоящем учебном материале [ГОСУДАРСТВО] означает государство – член ИКАО, а [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] означает организацию, назначенную государством выступать в качестве полномочного административного органа для CORSA.

Включенные в настоящий документ типовые правила не носят предписывающий, обязательный характер или их ни в коем случае нельзя интерпретировать как подменяющие правовые структуры отдельных государств. Они призваны предоставить государствам типовые формулировки, с тем чтобы способствовать разработке нормативных договоренностей для внедрения CORSA. При разработке этого документа было признано, что конкретные национальные правовые требования могут у всех государств различаться и поэтому государства вправе надлежащим образом адаптировать типовые правила в соответствии с их конкретными потребностями. Эти типовые правила не упраздняют или заменяют том IV Приложения 16. Кроме того, каждое государство будет решать с учетом существующего внутреннего законодательства, будут ли включенные в настоящий документ положения иметь силу основного законодательства (например, закона) или вспомогательного законодательства (например, правил, указа, меморандума о взаимопонимании и т. д.).

ТИПОВЫЕ ПРАВИЛА

Определения

Определения

Примечание к типовым правилам. Определения должны быть включены в правила государства, однако ввиду разнообразия национальных законов и правил материал в данном разделе отсутствует. Просьба обратиться к тому IV Приложению 16, содержащему определения, которые могут быть включены в правила государства.

Глава 1. Общие положения

Применимость

§1.1. Настоящая глава применяется к эксплуатанту самолетов, отнесенного к [ГОСУДАРСТВО] согласно подходу в §1.2.

Отнесение эксплуатанта самолетов к [ГОСУДАРСТВО]

§1.2. Эксплуатант самолетов считается отнесенным к [ГОСУДАРСТВО] согласно этому правилу в следующих случаях:

а) в том случае, когда эксплуатант самолетов имеет условное обозначение Международной организации гражданской авиации (ИКАО), уведомление о котором направлено [ГОСУДАРСТВО];

б) в том случае, когда эксплуатант самолетов не имеет условного обозначения ИКАО, но имеет действительный сертификат эксплуатанта (или эквивалент), выданный [ГОСУДАРСТВО]; или

в) в том случае, когда эксплуатант самолетов не имеет условного обозначения ИКАО или сертификата эксплуатанта, но зарегистрирован как юридическое лицо в [ГОСУДАРСТВО]. Это также применяется в том случае, когда эксплуатант самолетов является физическим лицом, имеющим место жительства и регистрацию в [ГОСУДАРСТВО].

§1.3. 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 рамках CORSIA с начала следующего периода соблюдения условий.

§1.4. [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] обеспечивает правильное отнесение эксплуатанта самолетов в соответствии с подходом, изложенным в § 1.2.

§1.5. Эксплуатант самолетов с полностью принадлежащим ему дочерним предприятием – эксплуатантом самолетов, официально зарегистрированным в [ГОСУДАРСТВО], могут рассматриваться как единый объединенный эксплуатант самолетов, ответственный за соблюдение требований настоящего правила, при условии утверждения [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН]. В плане мониторинга эмиссии эксплуатанта самолетов (см. главу 2) представляются свидетельства, подтверждающие полное владение указанным дочерним предприятием.

§1.6. [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] представляет в ИКАО перечень отнесенных к нему эксплуатантов самолетов к 30 апреля 2019 года, а впоследствии ежегодно к 30 ноября [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] может представлять в ИКАО обновленные перечни на более частой основе.

Отнесение международных полетов к эксплуатанту самолетов

§1.7. Эксплуатант самолетов идентифицирует международные полеты, отнесенные к нему в соответствии с подходом, изложенным в §1.8.

§1.8. Отнесение конкретного международного полета к эксплуатанту самолетов осуществляется следующим образом:

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

б) Регистрационные знаки. В том случае, когда п. 7 (опознавательный индекс воздушного судна) плана полета содержит национальный или общий знак, а также регистрационный знак самолета, явно указанный в выданном [ГОСУДАРСТВО] сертификате эксплуатанта (или его эквиваленте), полет относится к эксплуатанту самолетов, которому принадлежит этот сертификат эксплуатанта (или его эквивалент); или

с) Прочее. В том случае, когда эксплуатант самолетов, выполняющий полет, не установлен с помощью пп. а) или б), этот полет относится к владельцу самолета, который в этом случае считается эксплуатантом самолетов.

§1.9. По требованию [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] владельца самолетов, зарегистрированные в [ГОСУДАРСТВО] предоставляют всю необходимую информацию для

установления фактического эксплуатанта самолетов, выполняющего полет.

§1.10. Эксплуатант самолетов может делегировать исполнение административных обязанностей согласно настоящему правилу третьей стороне. Третья сторона не может в то же время проводить верификацию для эксплуатанта самолетов, как указано в главе 4. Во всех случаях ответственность за соблюдение условий возлагается на эксплуатанта самолетов.

*Примечание к типовым правилам.
Информация о роли полномочного органа,
административных процессах и условиях
заключения двусторонних договоренностей
между государствами в настоящий доку-
мент не включена, а содержится в томе IV
Приложения 16.*

Хранение документации

§1.11. Эксплуатант самолетов хранит документы, имеющие отношение к демонстрации соответствия требованиям настоящего правила, в течение 10 лет.

§1.12. [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] 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.

Глава 2. Мониторинг эмиссии CO₂

Применимость

§2.1 Настоящая глава применяется к эксплуатанту самолетов, отнесенному к [ГОСУДАРСТВО], который производит свыше 10 000 тонн годовой эмиссии CO₂ от использования самолета(ов) максимальной сертифицированной взлетной массой более 5 700 кг, выполняющего(их) международные полеты 1 января 2019 года или после этой даты, за исключением полетов в гуманитарных, медицинских или противопожарных целях.

§2.2 Настоящая глава не применяется к международным полетам, 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 в орган по верификации или, по запросу, в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН].

§2.3 Настоящая глава применяется к новому участнику – эксплуатанту самолетов, отнесенному к [ГОСУДАРСТВО], начиная с года, следующего за годом, в котором на него начинают распространяться требования в § 2.1 и § 2.2.

План мониторинга эмиссии

§2.4 Эксплуатант самолетов представляет план мониторинга эмиссии на утверждение в

[ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] к 28 февраля 2019 года.

§2.5 План мониторинга эмиссии должен содержать информацию, указанную в добавлении 1.

§2.6 Эксплуатант самолетов представляет план мониторинга эмиссии в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] по форме, установленной [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН].

§2.7 [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] взаимодействует с эксплуатантом самолетов в целях решения любых неурегулированных вопросов в плане мониторинга эмиссии и план мониторинга эмиссии эксплуатанта самолетов представляется на утверждение в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] к 30 апреля 2019 года.

§2.8 [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] принимает решение об уровне обобщения (т. е. пары государств или пары аэродромов), на котором эксплуатант самолетов представляет информацию о числе международных полетов и объеме эмиссии CO₂ и [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] информирует эксплуатанта самолетов об уровне обобщения в ходе утверждения плана мониторинга эмиссии.

§2.9 Новый участник – эксплуатант самолетов представляет план мониторинга эмиссии в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН], в течение трех месяцев после того, как на него начинают распространяться условия применимости настоящей главы.

§2.10 Эксплуатант самолетов вновь представляет план мониторинга эмиссии в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН], если в

информацию, содержащуюся в этом плане мониторинга эмиссии, было внесено существенное изменение.

§2.11 Эксплуатант самолетов информирует [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] об изменениях, влияющих на осуществление со стороны [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] надзора (например, об изменении фирменного наименования или адреса), даже если эти изменения не подпадают под определение существенного изменения.

Мониторинг эмиссии CO₂

§2.12 Эксплуатант самолетов осуществляет мониторинг и документально оформляет потребление топлива в международных полетах, в соответствии с применимым методом мониторинга.

§2.13 Метод мониторинга потребления топлива эксплуатанта самолетов представляется на утверждение в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН].

§2.14 Вслед за утверждением плана мониторинга эмиссии эксплуатант самолетов использует данный применимый план мониторинга эмиссии в течение всего периода соблюдения условий.

Период 2019–2020 гг.

§2.15 Эксплуатант самолетов с годовой эмиссией CO₂ от международных полетов в рамках применимости настоящей главы, превышающей или равной 500 000 т, использует один из методов мониторинга потребления топлива, изложенных в добавлении 2.

§2.16 Эксплуатант самолетов с годовой эмиссией CO₂ от международных полетов в рамках применимости настоящей главы

менее 500 000 т, использует либо метод мониторинга потребления топлива, либо инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО.

§2.17 Если годовая эмиссия CO₂ эксплуатанта самолетов от международных полетов увеличивается и в 2019 году превышает порог в 500 000 т, то [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] по своему усмотрению разрешает этому эксплуатанту самолетов продолжить использование в 2020 году выбранного метода мониторинга.

§2.18 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 в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН].

§2.19 Если будет установлено, что план мониторинга эмиссии эксплуатанта самолетов, неполон и/или не соответствует применимому методу мониторинга потребления топлива, то [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] по своему усмотрению утверждает другой применимый метод мониторинга потребления топлива в рамках плана мониторинга эмиссии на период, заканчивающийся не позднее 30 июня 2019 года.

§2.20 Если эксплуатант самолетов не располагает достаточной информацией для того, чтобы использовать метод мониторинга потребления топлива то [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] 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.

Период 2021-2035 гг.

§2.21 Эксплуатант самолетов с годовой эмиссией CO₂ от международных полетов, на которые распространяются компенсационные обязательства, превышающей или равной 50 000 т, использует для этих полетов один из методов мониторинга потребления топлива, изложенный в добавлении 2. Для международных полетов, на которые не распространяются компенсационные обязательства, эксплуатант самолетов использует либо один из методов мониторинга потребления топлива, либо инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО.

§2.22 Эксплуатант самолетов с годовой эмиссией CO₂ от международных полетов, на которые распространяются компенсационные обязательства, менее 50 000 т, использует либо метод мониторинга потребления топлива, либо инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО.

§2.23 Если годовая эмиссия CO₂ эксплуатанта самолетов от международных полетов, на которые распространяются компенсационные обязательства, 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, изложенного в добавлении 2, 1 января (y+3) года.

§2.24 Если годовая эмиссия CO₂ эксплуатанта самолетов от международных полетов, на которые распространяются компенсационные обязательства, 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.

Расчет эмиссии CO₂ на основе потребления топлива самолетом

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

§2.26 Эксплуатант самолетов регистрирует значение плотности топлива, используемое в эксплуатационных целях и в целях обеспечения безопасности. Плотность топлива может быть фактической или стандартной величиной, составляющей 0,8 кг на литр. Эксплуатант самолетов подробно излагает методику обоснования использования фактической или стандартной плотности в плане мониторинга эмиссии со ссылками на соответствующие документы эксплуатанта самолетов.

§2.27 Эксплуатант самолетов, использующий один из методов мониторинга потребления топлива, рассчитывает эмиссию CO₂ от международных полетов по следующей формуле:

$$CO_2 = \sum_f M_f * FCF_f$$

где CO_2 – эмиссия CO_2 (в тоннах);
 M_f – масса потребленного топлива f (в тоннах);
 FCF_f – коэффициент преобразования определенного топлива f , равный 3,16 (в кг CO_2 /кг топлива) для топлива Jet-A/Jet-A1 и 3,10 (в кг CO_2 /кг топлива) для топлива AvGas или Jet-B.

Примечание. Для целей расчета эмиссии CO_2 в массу потребленного топлива включается масса всех видов авиационного топлива.

Мониторинг в связи с заявлениями об использовании топлива, отвечающего условиям CORSIA

§2.28 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.

§2.29 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.

§2.30 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.

Глава 3. Представление данных об эмиссии CO₂ и отчет об эмиссии

§3.1 Настоящая глава применяется к эксплуатанту самолетов, отнесенному к [ГОСУДАРСТВО], который производит свыше 10 000 т годовой эмиссии CO₂ от использования самолета(ов) максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, выполняющего(их) международные полеты 1 января 2019 года или после этой даты, за исключением полетов в гуманитарных, медицинских и противопожарных целях.

§3.2 Настоящая глава не применяется к международным полетам, 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 в орган по верификации или, по запросу, в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН].

§3.3 Настоящая глава применяется к новому участнику – эксплуатанту самолетов, отнесенному к [ГОСУДАРСТВО], начиная с года, следующего за годом, в котором на него начинают распространяться требования в § 3.1 и § 3.2.

Представление данных об эмиссии CO₂

Эмиссия CO₂ за отчетный период 2019 и 2020 гг.

§3.4 Эксплуатант самолетов представляет в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации к 31 мая календарного года, следующего за отчетным периодом.

§3.5 Когда эксплуатант самолетов представляет отчетность о совокупной эмиссии CO₂ от международных полетов за период 2019–2020 гг., включающую данные дочерних эксплуатантов самолетов, к главному отчету об эмиссии прилагаются разукрупненные данные, относящиеся к каждому дочернему эксплуатанту самолетов.

Эмиссия CO₂ за отчетные периоды 2021–2035 гг.

§3.6 Эксплуатант самолетов представляет в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] верифицированный отчет об эмиссии и соответствующий отчет о верификации к 30 апреля календарного года, следующего за отчетным периодом.

Отчет об эмиссии эксплуатанта самолетов

§3.7 Отчет об эмиссии содержит информацию, содержащуюся в добавлении 3.

§3.8 Эксплуатант самолетов представляет отчет об эмиссии в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] по форме, установленной [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН].

§3.9 Эксплуатант самолетов представляет отчет об эмиссии на утверждение в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН].

§3.10 На основании отчета об эмиссии [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] рассчитывает среднюю суммарную годовую эмиссию CO₂

каждого эксплуатанта самолетов за период 2019–2020 гг. [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] информирует эксплуатанта самолетов о таких расчетах к 30 сентября 2021 года.

Опубликование информации из отчета об эмиссии

§3.11 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 в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] письменную просьбу о том, чтобы такая информация не публиковалась на уровне эксплуатанта самолетов, объяснив причины, по которым раскрытие информации нанесло бы ущерб его коммерческим интересам. На основании этой просьбы [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] определяет, конфиденциальна ли эта информация.

§3.12 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 в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] 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 [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] определяет, конфиденциальна ли эта информация.

Представление данных о топливе, отвечающем условиям CORSIA

§3.13 Данные об использовании отвечающего условиям CORSIA топлива, представляемые в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] не включают виды топлива, проданные третьей стороне.

§3.14 Эксплуатант самолетов, который участвует в других системах сокращения парниковых газов, уведомляет [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] о таком участии. Это уведомление будет включать декларацию о том, что отвечающие условиям CORSIA виды топлива, данные о которых представлены согласно настоящему правилу, не были также заявлены в рамках другой системы сокращения парниковых газов.

§3.15 Эксплуатант самолетов может в своем отчете об эмиссии сделать заявление о сокращении эмиссии за счет использования отвечающего условиям CORSIA топлива. Для того чтобы сделать такое заявление, эксплуатант самолетов должен представить дополнительную информацию, изложенную в добавлении 4. Такая информация должна исходить из пункта смешивания и включать информацию о топливе как от производителя несмесевого топлива, так и от смешивателя топлива.

§3.16 Эксплуатант самолетов может решить, когда представить заявление о топливе, отвечающем условиям CORSIA, в пределах рассматриваемого периода соблюдения условий относительно всего топлива, отвечающего условиям CORSIA и полученного смешивателем в течение этого периода соблюдения условий.

§3.17 Если эксплуатант самолетов приобретает топливо у поставщика ниже по

потоку от смешивателя 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.

/ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН/
представляющий данные в ИКАО

§3.18 В отношении эмиссии CO₂ за 2019 год [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] представляет к 31 августа 2020 года в Международную организацию гражданской авиации по необходимости информацию, указанную в добавлениях 5 и 7.

§3.19 В отношении эмиссии CO₂ за 2020 год [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] представляет к 31 августа 2021 года в Международную организацию гражданской авиации по необходимости информацию, указанную в добавлениях 5 и 7.

§3.20 В отношении эмиссии CO₂ за период 2021–2035 гг. [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН]

представляет к 31 августа 2020 года, а впоследствии к 31 июля ежегодно в Международную организацию гражданской авиации по необходимости информацию, указанную в добавлениях 6 и 7.

§3.21 В том случае, если применяются §3.11 и §3.12, [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] определяет, являются ли эти данные конфиденциальными и также информирует Международную организацию гражданской авиации о любых данных, которые считаются конфиденциальными в соответствии с §3.11 и §3.12 в отчете, который следует представить к 31 августа 2020 года.

§3.22 Все данные эксплуатантов самолетов, считающиеся конфиденциальными согласно §3.11 и §3.12, 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.

Глава 4. Требования к верификации

§4.1. Настоящая глава применяется к эксплуатанту самолетов, отнесенному к [ГОСУДАРСТВО], который производит свыше 10 000 т годовой эмиссии CO₂ от использования самолета(ов) максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, выполняющего(их) международные полеты 1 января 2019 года или после этой даты, за исключением полетов в гуманитарных, медицинских и противопожарных целях.

§4.2. Настоящая глава не применяется к международным полетам, 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 в орган по верификации или, по запросу, в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН].

§4.3. Настоящая глава применяется к новому участнику – эксплуатанту самолетов, отнесенному к [ГОСУДАРСТВО] начиная с года, следующего за годом, в котором на него начинают распространяться требования в § 4.1 и § 4.2.

Верификация отчета об эмиссии и представление соответствующих отчетов

§4.4. Эксплуатант самолетов привлекает орган по верификации к верификации своего отчета об эмиссии.

§4.5. Орган по верификации проводит верификацию согласно ИСО 14064-3:2006 и соответствующим требованиям добавления 8.

§4.6. 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 в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН].

§4.7. [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] проводит проверку порядка величин в отчете об эмиссии.

§4.8. В целях упрощения проверок порядка величин и обеспечения полноты информации в отчетности, а также, при необходимости, оказания поддержки в исполнении требований настоящего правила [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] предоставляет по соглашению с административным органом другого государства конкретные данные и информацию, содержащиеся в отчете об эмиссии эксплуатанта самолетов, касающиеся эксплуатантов самолетов, выполняющих полеты в запрашивающее государство и из него.

§4.9. [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] ставит в известность соответствующих эксплуатантов самолетов о просьбах предоставить информацию. В отсутствие договоренности между двумя государствами эта информация не раскрывается третьим сторонам.

§4.10. [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] сообщает наименование органа по верификации, проводившего верификацию каждого отчета об эмиссии, по просьбе о раскрытии информации.

Требования к органу по верификации и национальный орган по аккредитации

§4.11. Орган по верификации аккредитуется в соответствии с ИСО 14065:2013 и соответствующими требованиями добавления 9 национальным органом по аккредитации, с тем чтобы обладать полномочиями для верификации отчета об эмиссии эксплуатанта самолетов.

§4.12. Национальный орган по аккредитации работает в соответствии с ИСО/МЭК 17011.

§4.13. [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] представляет в ИКАО перечень органов по верификации, аккредитованных в [ГОСУДАРСТВО] к 30 апреля 2019 года и впоследствии ежегодно к 30 ноября. [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] может представлять обновленные перечни в ИКАО на более частой основе.

Верификация видов топлива, отвечающего условиям CORSIA

§4.14. 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.

§4.15. Эксплуатант самолетов обеспечивает, чтобы он или его назначенный представитель обладал правами проверки производственной документации, относящейся к видам топлива,

отвечающего условиям CORSIA, которые он приобретает.

Пробелы в данных и исправление ошибок

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

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

- а) в период 2019–2020 гг.: 5 % международных полетов;
- б) в период 2021–2035 гг.: 5 % международных полетов, на которые распространяются компенсационные обязательства.

§4.18. Если эксплуатант самолетов осознает, что у него есть пробелы в данных, превышающие порог, указанный в §4.17, то он взаимодействует с [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН], с тем чтобы принять корректирующие меры для решения этих вопросов.

§4.19. В том случае, когда порог превышен, эксплуатант самолетов указывает процентную долю международных полетов за период 2019–2020 гг. или полетов, на которые распространяются компенсационные обязательства, за период 2021–2035 гг., в отношении которых имели место пробелы в данных,

и в своем годовом отчете об эмиссии представляет объяснение в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН].

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

§4.21. Если эксплуатант самолетов не представляет свой годовой отчет об эмиссии в соответствии со сроками, то [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] взаимодействует с этим эксплуатантом самолетов в целях получения необходимой информации. Если это не приносит результатов, то [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] 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.

§4.22. Если [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН], орган по верификации или эксплуатант самолетов выявляет ошибку в отчете об эмиссии после того, как отчет об эмиссии CO₂ уже представлен в ИКАО, то [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] обновляет представленную отчетность об эмиссии CO₂, с тем чтобы исправить ошибку. [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] 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.

§4.23. [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] сообщает ИКАО об ошибке в информации об эмиссии CO₂ эксплуатанта самолетов и о последующем результате соответствующей корректировки.

Добавление 1. Содержание плана 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 (представляемого эксплуатантом самолетов государству) приводится в добавлении I к тому IV "Порядок демонстрации соответствия системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)" 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, в том числе указание того, является ли данный эксплуатант самолетов материнской компанией по отношению к другим эксплуатантам самолетов, выполняющим международные полеты, дочерней компанией по отношению к другому(им) эксплуатанту(ам) самолетов, выполняющему(им) международные полеты, и/или имеет ли он материнскую и/или дочерние компании, являющиеся эксплуатантами самолетов, выполняющими международные полеты.

2.1.4 Если эксплуатант самолетов, являющийся участником отношений материнской и дочерней компаний, намерен считаться единым эксплуатантом самолетов для целей настоящего правила, то представляется подтверждение того, что материнская и дочерняя(ие) компания(ии) отнесены к [ГОСУДАРСТВО] 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 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 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 подпадают под требования глав 2, 3 и 4.

Примечание. Эксплуатант самолетов, использующий инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, может воспользоваться функциями CERT в целях определения международных полетов 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 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 компенсационные обязательства CORSIA.

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 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 в гуманитарных, медицинских или противопожарных целях, на которые не распространяются требования глав 2, 3 или 4.

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 в § 2.16 и решает использовать инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, то представляется следующая информация:

- a) оценка эмиссии CO₂ для всех международных полетов в рамках применимости требований глав 2, 3 и 4 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:
 - метод ввода расстояния по ортодромии или
 - 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 в § 2.15 и 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:
- метод А;
 - метод В;
 - уборка/установка колодок;
 - заправленное топливо;
 - 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.

2.3.1.3 Если эксплуатант самолетов является участником отношений материнской и дочерней компаний и намерен считаться единым эксплуатантом самолетов для целей настоящего правила, 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, но на эти полеты не распространяются компенсационные обязательства, то он представляет подтверждение касательно того, предполагает ли он использовать инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, или методы мониторинга потребления топлива, как указано в добавлении 2.

2.3.2.2 Если эксплуатант самолетов соответствует критериям применимости в § 2.22 и решает использовать инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, то представляется следующая информация:

- a) Оценка эмиссии CO₂ всех международных полетов, на которые распространяются компенсационные обязательства, 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:

- метод ввода расстояния по ортодромии или
- метод ввода полного полетного времени.

2.3.2.3 Если эксплуатант самолетов соответствует критериям применимости в § 2.21 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:

- метод А,
- метод В,
- уборка/установка колодок,
- заправленное топливо или
- 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, 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:

- i) дополнительные источники справочной информации, которые предполагается использовать в качестве альтернативных;
 - ii) альтернативный метод на тот случай, если дополнительный источник справочной информации недоступен;
 - iii) 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;
- c) план составления и хранения документов;
 - d) оценка рисков, связанных с процессами управления информацией, и способы уменьшения существенных рисков;
 - e) порядок пересмотра плана мониторинга эмиссии и повторного представления его соответствующих частей [ГОСУДАРСТВО] в случае внесения существенных изменений;
 - f) порядок представления в отчете об эмиссии уведомления о несущественных изменениях, требующих внимания [ГОСУДАРСТВО];
 - g) схема передачи данных, где в общих чертах представлены системы, используемые для регистрации и хранения информации, связанной с мониторингом и отчетностью об эмиссии CO₂.

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 [ГОСУДАРСТВО] 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

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. § 2.23 и § 2.24, 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.

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 или наоборот. Поэтому для самолетов, используемых в международных полетах, 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

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. § 2.25 и § 2.26, 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.

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, 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

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

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. § 2.25 и § 2.26, 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

2.6.1 Расчет средних норм расхода топлива

2.6.1.1 В том 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 на суммарное фактическое количество полного полетного времени международных 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 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. § 2.25 и § 2.26, где изложены требования к значениям плотности топлива.

Примечание 2. Типы самолетов содержатся 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. Содержание отчета об эмиссии, представляемого эксплуатантом самолетов государству

<i>№ поля</i>	<i>Поле данных</i>	<i>Описание</i>
Поле 1	Информация об эксплуатанте самолетов	<p>1.a Наименование эксплуатанта самолетов.</p> <p>1.b Подробная контактная информация эксплуатанта самолетов.</p> <p>1.c Имя и фамилия контактного лица.</p> <p>1.d Метод и опознавательный индекс, с помощью которых эксплуатант самолетов был отнесен к [ГОСУДАРСТВО] в соответствии с § 1.2.</p> <p>1.e Государство.</p>
Поле 2	Справочная информация о плане мониторинга эмиссии эксплуатанта самолетов	<p>2. Справочная информация о плане мониторинга эмиссии, на основе которого проводится мониторинг эмиссии в рассматриваемом году.</p> <p><i>Примечание. [ГОСУДАРСТВО] может потребовать предоставления справочной информации об обновленном плане мониторинга эмиссии, если это применимо.</i></p>
Поле 3	Информация для идентификации органа по верификации и отчета о верификации	<p>3.a Наименование и контактная информация органа по верификации.</p> <p>3.b Отчет о верификации должен быть отчетом, отдельным от отчета об эмиссии эксплуатанта самолетов.</p>
Поле 4	Отчетный год	4. Год, в который проводился мониторинг эмиссии.
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, не обязан заполнять поле 5.</i></p>
Поле 6	Общее количество международных полетов за отчетный период	<p>6.a Общее количество международных полетов, подпадающих под действие требований глав 2, 3 и 4, 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, подпадающих под действие требований глав 2, 3 и 4, по парам государств (без округления); или</p> <p>7.b количество международных полетов по парам аэродромов (без округления).</p>

№ поля	Поле данных	Описание
Поле 8	Эмиссия CO ₂ по парам аэродромов или парам государств	<p>8.a Эмиссия CO₂ от международных полетов, подпадающих под действие требований глав 2, 3 и 4, по парам государств (в тоннах); или</p> <p>8.b эмиссия CO₂ от международных полетов, подпадающих под действие требований глав 2, 3 и 4, по парам аэродромов (в тоннах).</p>
Поле 9	Масштаб пробелов в данных	<p>9.a Процентная доля пробелов в данных (в соответствии с критериями § 4.17 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 § 4.17.</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. 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>
		<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 главой 2	<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, на которые не распространяются компенсационные обязательства.</p>
Поле 12 <i>Примечание. Если заявлено о сокращении эмиссии за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, то см. добавление 4, где указана дополнительная информация, которую необходимо представить вместе с отчетом</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.</p>
	Сокращение эмиссии (суммарное)	12.e Суммарное заявленное сокращение эмиссии за счет использования всех видов топлива, отвечающего условиям CORSIA (в тоннах).

№ поля	Поле данных	Описание
<i>об эмиссии эксплуатанта самолетов.</i>		<i>Примечание. В период 2019–2020 гг. заполнение полей 12.a–12.e не требуется, поскольку компенсационные обязательства CORSIA применяются 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>
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 (в тоннах).</p> <p>13.c Суммарная эмиссия CO₂ от международных полетов, подпадающих под действие требований глав 2, 3 и 4, но на которые не распространяются компенсационные обязательства (в тоннах).</p>
		<i>Примечание. В период 2019–2020 гг. необходимо заполнение только поля 13.a, поскольку компенсационные обязательства CORSIA применяется начиная с 1 января 2021 года, т. е. в период 2019–2020 гг. пары государств, на которые распространяются компенсационные обязательства, отсутствуют.</i>

Добавление 4. Дополнительная информация к отчету об эмиссии эксплуатанта самолетов, если заявлено о сокращении эмиссии за счет использования каждого отвечающего условиям CORSIA вида топлива

<i>№ поля</i>	<i>Поле данных</i>	<i>Описание</i>
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.
Поле 5	Приобретенное топливо	5.a Приобретенная доля партии несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA (с округлением до ближайшего процента). <i>Примечание. Если приобретено менее целой партии топлива, отвечающего условиям CORSIA.</i> 5.b Суммарная масса каждой партии приобретенного несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA (в тоннах). 5.c Масса приобретенного несмесевого топлива, отвечающего условиям CORSIA (в тоннах). <i>Примечание. Значение поля 5.c равно суммарному значению для всех партий топлива, отвечающего условиям CORSIA, указанных в поле 5.b.</i>
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	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 и 7.c (в gCO_2e/MJ , округленное до ближайшего целого числа).

№ поля	Поле данных	Описание
		<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 несмесового топлива, отвечающего условиям CORSIA, смешивателю топлива	<p>9.a Наименование стороны, ответственной за доставку несмесового топлива, отвечающего условиям CORSIA, смешивателю топлива.</p> <p>9.b Контактная информация стороны, ответственной за доставку несмесового топлива, отвечающего условиям CORSIA, смешивателю топлива.</p>
Поле 10	Смешиватель топлива	<p>10.a Наименование стороны, ответственной за смешивание несмесового топлива, отвечающего условиям CORSIA, с авиационным топливом.</p> <p>10.b Контактная информация стороны, ответственной за смешивание несмесового топлива, отвечающего условиям CORSIA, с авиационным топливом.</p>
Поле 11	Место, где несмесовое топливо, отвечающее условиям CORSIA, смешивается с авиационным топливом	
Поле 12	Дата получения несмесового топлива, отвечающего условиям CORSIA, смешивателем	
Поле 13	Масса полученного несмесового топлива, отвечающего условиям CORSIA (в тоннах)	<p><i>Примечание. Это число может отличаться от числа, указанного в поле 5.c, в тех случаях, когда смешиватель получил только часть партии или партий (например, в результате продажи промежуточному покупателю).</i></p>
Поле 14	Соотношение, в котором несмесовое топливо, отвечающее условиям CORSIA, смешивается с авиационным топливом (округленное до ближайшего процента)	

<i>№ поля</i>	<i>Поле данных</i>	<i>Описание</i>
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>

Добавление 5. Отчет об эмиссии, представляемый государством в ИКАО за 2019 и 2020 гг.

<i>№ поля</i>	<i>Поле данных</i>	<i>Описание</i>
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 § 2.27.</i>

**Добавление 6. Отчет об эмиссии, ежегодно представляемый государством в ИКАО
после 2021 года**

<i>№ поля</i>	<i>Поле данных</i>	<i>Описание</i>
Поле 1	Суммарная годовая эмиссия CO ₂ по каждой паре государств, обобщенная по всем эксплуатантам самолетов, отнесенным к государству	<p>1.a Суммарная годовая эмиссия CO₂ по каждой паре государств, на которую распространяются компенсационные обязательства, обобщенная по всем эксплуатантам самолетов, отнесенным к государству (в тоннах).</p> <p>1.b Суммарная годовая эмиссия CO₂ по каждой паре государств, на которую не распространяются компенсационные обязательства, обобщенная по всем эксплуатантам самолетов, отнесенным к государству (в тоннах).</p>
Поле 2	Суммарная годовая эмиссия CO ₂ для каждого эксплуатанта самолетов, отнесенного к государству	<p>2.a Суммарная годовая эмиссия CO₂ для каждого эксплуатанта самолетов, отнесенного к государству (в тоннах).</p> <p>2.b Укажите, используется ли инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО.</p>
Поле 3	Суммарная обобщенная годовая эмиссия CO ₂ по всем парам государств, на которые распространяются компенсационные обязательства 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 для каждого эксплуатанта самолетов, отнесенного к государству (в тоннах)	

Добавление 7. Дополнительная информация к отчету об эмиссии, представляемому государством в ИКАО, касающаяся отвечающих условиям CORSIA видов топлива

<i>№ поля</i>	<i>Поле данных</i>	<i>Описание</i>	<i>Примечания</i>
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.	<i>Указывается суммарная масса каждого вида топлива, заявляемого всеми отнесенными к государству эксплуатантами самолетов.</i>
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.	

Добавление 8. Требования в отношении проведении верификации

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 правила, 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 правила и утвержденным планом мониторинга эмиссии;
- c) эксплуатант самолетов правильно применил метод отнесения полета, указанный в утвержденном плане мониторинга эмиссии и соответствующий положениям §1.8, с тем чтобы обеспечить правильное отнесение арендованного самолета и международных полетов, 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 правила.

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 правила;
- 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 правила, 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(ям) о видах топлива, отвечающего условиям CORSIA. В эту область входит следующее:

- a) эмиссия CO₂, полученная методами мониторинга потребления топлива самолетами и рассчитанная согласно главе 2;
- 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 правила, 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, подпадающих под действие требований глав 2, 3 и 4, более 500 000 т;
- b) 5 % для эксплуатантов самолетов с годовой эмиссией от международных полетов, подпадающих под действие требований глав 2, 3 и 4, 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 самолетов¹. В зависимости от информации, полученной в ходе верификации, орган по верификации пересматривает оценку рисков и изменяет или повторяет необходимые действия по верификации.

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;

¹ Определения стратегического анализа и оценки рисков содержатся в обязательном документе IAF для применения ИСО 14065: 2013, выпуск 2 (IAF MD 6:2014).

- 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 правиле.

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 правила 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 правила;
- m) выявленные несоответствия и искажения (включая описание того, каким образом они были устранены);
- n) выводы о качестве и существенности данных;
- o) выводы о верификации отчета об эмиссии;
- p) выводы о верификации отчета о погашении единиц эмиссии;
- q) обоснование заключения о верификации, вынесенного органом по верификации;
- r) результаты независимого анализа, а также имя и фамилия независимого эксперта;
- s) заключительное заявление о верификации.

3.10.2 В случае верификации отчета о погашении единиц эмиссии применяются только подпункты а), b), с), d), f), g), h), m), p), q), r) 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 несущественные искажения и/или несущественные 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 [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] орган по верификации раскрывает [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] 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 [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН].

Добавление 9. Требования в отношении органа по верификации

1. ВВЕДЕНИЕ

Примечание. Изложенные в настоящем добавлении процедуры касаются требований по верификации в соответствии с положениями главы 4 настоящего правила.

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 правила:

- 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 правила.

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 правила.

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 правиле, 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* (Doc 9501), а также в любых пояснительных материалах ИКАО, находящихся в открытом доступе;

- b) требований к верификации, изложенных в настоящем правиле и томе IV *"Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)" 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 правиле и в резолюции А39-3 Ассамблеи;
- d) требований к мониторингу, изложенных в настоящем правиле;
- e) национальных требований в дополнение к положениям настоящего правила.

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 CORSA;
- 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 правиле, 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 правила, 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 в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] 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 правила 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 в [ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН] отчет об эмиссии и отчет о погашении единиц эмиссии, где это применимо, а также отчет о верификации;
- g) страхования ответственности.

— КОНЕЦ —