

Distr. General
7 May 2012

Arabic
Original: English

برنامج الأمم المتحدة للبيئة



الفريق العامل المفتوح العضوية للأطراف في
بروتوكول مونتريال بشأن المواد المستنفدة
لطبقة الأوزون

الاجتماع الثاني والثلاثون

بانكوك، ٢٣ - ٢٧ تموز/يوليه ٢٠١٢

البند ٥ من جدول الأعمال المؤقت*

معالجة بروتوكول مونتريال للمواد المستنفدة للأوزون
المستخدمة في صيانة السفن (المقرر ١١/٢٣)

معلومات عن المواد المستنفدة للأوزون المستخدمة في صيانة السفن

مذكرة من الأمانة

أولاً - موجز تنفيذي

١ - طلب الاجتماع الثالث والعشرون للأطراف في بروتوكول مونتريال بشأن المواد المستنفدة لطبقة الأوزون إلى الأمانة، في مقره ١١/٢٣، أن تعدّ وثيقة تتضمن جميع المعلومات الحالية عن بيع المواد المستنفدة للأوزون لاستخدامها في الصيانة على متن السفن ولاستخدامات أخرى على متن السفن، من بينها السفن التي "ترفع أعلام دول أخرى"^(١) ومن المفترض أن تحتوي الوثيقة على أي توجيهات ومعلومات قُدمت إلى الأطراف في السابق وتعلق بالمبيعات للسفن؛ ومعلومات عن الكيفية التي تتبعها الأطراف لحساب الاستهلاك المرتبط بتلك المبيعات؛ ومعلومات عن الكيفية التي تتعامل بها الهيئات الدولية، مثل المنظمة البحرية الدولية ومنظمة الجمارك العالمية، مع التجارة بالمواد المستنفدة للأوزون

* UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/1

(١) من المفهوم أن مصطلح دولة العلم يعني الدولة التي تم تسجيل السفينة أو ترخيصها بموجب قوانينها.

واستخدامها المرتبطين بالسفن، إلى جانب لحة عامة عن الإطار الذي تطبّقه تلك الهيئات في إدارة الأنشطة ذات الصلة.

٢ - ولتيسير إعداد الوثيقة طلب الاجتماع إلى الأطراف أن تقدم إلى الأمانة، بحلول ١ نيسان/أبريل ٢٠١٢، معلومات عن معاملتها الحالية للمواد المستنفدة للأوزون المستخدمة على السفن. وقد اتفق فريق الاتصال الذي يناقش هذه المسألة في الاجتماع الحادي والثلاثين للفريق العامل المفتوح العضوية، على نهج مماثل. واستنسخت المعلومات التي قدمتها الأطراف استجابةً لمداولات فريق الاتصال، في المرفق الأول بالوثيقة UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/INF/4 لاستخدامها في الاجتماع الحالي.

٣ - واستجابةً للمقرر ١١/٢٣ درست الأمانة الوثائق التاريخية المتاحة واستعرضت المعلومات التي قدمتها الأطراف وتشاورت مع فريق التكنولوجيا والتقييم الاقتصادي وأمانتي المنظمة البحرية الدولية ومنظمة الجمارك العالمية. ويرد موجز للنتائج الرئيسية التي توصلت إليها الأمانة في الفقرات ٤-١٤ أدناه.

٤ - عالج الاجتماعان الثالث والخامس للأطراف المعقودان في عامي ١٩٩١ و١٩٩٣، على التوالي، مسألة الإبلاغ عن الإمداد بالمواد المستنفدة للأوزون بغرض إعادة تعبئة نظم التبريد وإطفاء الحريق على متن السفن عند وجودها في الموانئ، في المقررين ٩/٣ و٥/٥ اللذين اعتمدت بموجبهما الأطراف استمارات الإبلاغ عن البيانات بموجب المادة ٧ من بروتوكول مونتريال. ووفقاً لمقدمة هذه الاستمارات "ينبغي اعتبار كميات المواد الخاضعة للرقابة المستخدمة لإعادة تعبئة نظم التبريد وإطفاء الحرائق على متن السفن عند وجودها في الموانئ جزءاً من الكميات التي يستهلكها البلد ذو السلطة القضائية على الميناء، وينبغي بالتالي إدراجها في أرقام الكميات المصدرّة"^(٢).

٥ - وقد تضمنت استمارات إبلاغ البيانات التي أعدتها الأمانة لتستخدمها الأطراف بين عامي ١٩٩١ و١٩٩٧ تعليمات للإبلاغ عن الواردات والصادرات المتعلقة بإعادة تعبئة تجهيزات السفن ومعالجة المواد المستنفدة للأوزون في مناطق التجارة الحرة. بيد أنها لم توفر أي توجيهات عن كيفية معاملة المواد المستنفدة للأوزون التي تُمدّ بها سفينة بكميات كافية لاستيفاء احتياجات الصيانة (أو تزيد عن السعة الإجمالية للتجهيزات التي تعبأ بها تلك المواد) لكنها لا تستخدم فعلاً للصيانة (إما من الشركة التي توفر المواد أو من طاقم السفينة) خلال فترة وجود السفينة في الميناء.

٦ - وفي عام ١٩٩٧، اعتمد الأطراف المقرر ٢٨/٩ في محاولة لتبسيط استمارات الإبلاغ عن البيانات. وأسفرت أعمالهم عن استبعاد التعليمات التي توعد للأطراف بمعاملة استخدام المواد المستنفدة للأوزون التي تستخدم لإعادة تعبئة التجهيزات على متن سفن العلم الموجودة في موانئها كجزء من استهلاكها المحلي. ونتيجة لذلك، لا تتضمن استمارات الإبلاغ الحالية إلا تعليمات عن الشحنات العابرة بدلاً من الواردات والمواد المعاد تصديرها.

٧ - وقد قدم ما مجموعه ٢١ طرفاً، من بينها الاتحاد الأوروبي باسم دوله الأعضاء السبعة والعشرين، معلومات إلى الأمانة استجابةً منهم لتوجيه صادر عن الفريق العامل المفتوح العضوية في اجتماعه الحادي والثلاثين وللمقرر ١١/٢٣. ولم تقدم أربعة أطراف في تقاريرها معلومات واضحة عن كيفية معاملتها

(٢) UNEP/OzL.Pro.5/12، المرفق الأول، الفقرة ٨.

لتلك المبيعات مقارنة بالاستهلاك، فيما أفادت الأطراف السبعة عشر الباقية (بما فيها الاتحاد الأوروبي نيابة عن دوله الأعضاء) أنها تتعامل مع إمداد السفن الموجودة على أراضيها بالمواد المستنفدة للأوزون لأغراض الصيانة باعتباره جزءاً من استهلاكها المحلي. وأوضح عدد قليل من تلك الأطراف أن هذه المعاملة تطال الاستخدامات على متن السفن عموماً، لا الاستخدامات لأغراض الصيانة فقط.

٨ - ومن بين الأطراف السبعة عشر المذكورة أعلاه أفادت ثلاثة أطراف (بما في ذلك طرف أبلغ باسم دوله الأعضاء السبعة والعشرين) أفادت بأنها تفرّق بين المواد المستنفدة للأوزون المقدمة لصيانة تجهيزات السفينة والمواد المستنفدة للأوزون التي تُمدّ بها السفينة (بكميات تفي باحتياجات الصيانة أو تزيد عنها) لكنها لا تستخدم لإعادة تعبئة تجهيزات السفينة أثناء وجودها في الميناء. وأوضح طرفان منهم أنهما يعاملان هذا الإمداد كصادرات إلى دولة العلم، وحدد الثالث أنه يعامل الإمداد على نفس النحو إذا زادت كميات الإمداد عن السعة الإجمالية للتجهيزات التي ستخضع للصيانة.

٩ - وأشار بعض الأطراف إلى أنهم لا يمتلكون إحصاءات رسمية لمبيعات أو استخدامات المواد المستنفدة للأوزون على متن سفن العلم الأجنبية، لأن نظم الترخيص وتحديد الحصص لديهم لم تأخذ هذه المواد في الاعتبار.

١٠ - وفيما يتعلق بتقديم البيانات الإضافية المطلوبة بموجب المقرر ١١/٢٣، قدم أحد الأطراف بيانات عن المواد المستنفدة للأوزون على متن سفنه مقدارها ٢٤٢ طناً مترياً من مركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية. وقدم طرفان فقط بيانات عن صادرات المواد المستنفدة للأوزون إلى السفن التي تحمل أعلاماً أجنبية. وقدم أحد الطرفين هذه البيانات عن الأعوام ٢٠٠٨ - ٢٠١٠، فيما قدم آخر (باسم دوله الأعضاء السبعة والعشرين) هذه البيانات عن الفترة ٢٠٠٩ - ٢٠١٠. وبلغت الكمية التي أفاد بها الطرف الأول ١٤,٤ طناً مترياً عن عام ٢٠٠٨ (أغلبها من مركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية)، فيما بلغ الاستهلاك الإجمالي من مركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية الذي أفاد به الطرفان ٦٠٨ طناً مترياً و٤٨٣ طناً مترياً لعامي ٢٠٠٩ و٢٠١٠ على التوالي.

١١ - وبالإضافة إلى المعلومات الواردة أعلاه التي قدمتها الأطراف، يتبين من البحث في قاعدة بيانات الأمانة أنه، حتى تاريخه، قامت ثلاثة أطراف بتحديد صادرات المواد المستنفدة للأوزون إلى سفن العلم الأخرى ضمن بعض التقارير عن بياناتها السنوية. وتتكون هذه المواد في المقام الأول من مركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية وتتراوح كمياتها من قرابة ٣٧ طناً مترياً في عام ٢٠٠٥ إلى ما يقرب من ٦٧ طناً مترياً في عام ٢٠١٠. بيد أن من الجدير الإشارة إلى أن استمارات الإبلاغ لا تحتوي على مدخل منفصل للإبلاغ عن الصادرات إلى السفن، وربما تقوم بعض الأطراف بإدراج هذه الأرقام في تقاريرها المحملة عن بيانات الصادرات دون تحديد الغرض من تلك الصادرات.

١٢ - وفيما يتعلق بالمسائل التي نوّهت إليها الأطراف التي قدمت معلومات للاستجابة للمقرر ١١/٢٣، أوضح عدد قليل من الأطراف أن عدم تسجيل المواد المستنفدة للأوزون التي تُمدّ بها سفن العلم قد يشكل ثغرة تستغل للتجار غير المشروع، إذ أن هذه الكميات التي لا تستدعي الحصول على تصريح للاستيراد/التصدير قد تنتقل إلى سفن علم أخرى تعمل في أعالي البحار أو في موانئ أخرى. وبالإضافة إلى ذلك، أعرب عدد من الأطراف عن قلقهم من أن تُعامل دول الميناء إمدادات السفن التي

ترفع أعلامهم بالمواد المستنفدة للأوزون في الموانئ الأجنبية على أنها صادرات إلى دول العلم بدلاً من معاملتها كاستهلاك محلي لدول الميناء. وأشاروا بصورة خاصة إلى أن اتباع هذا النهج قد يؤدي بهم إلى حالة عدم امتثال، نظراً لأن خطوط الأساس المتعلقة بمركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية لم تأخذ في الاعتبار الكميات المستخدمة على متن السفن التي ترفع أعلامها والعاملة في حقل التجارة الدولية، ولأن ضوابطها المحلية لا تشمل إصدار التراخيص أو تحديد حصص لاحتياجات الصيانة المعتادة لهذه السفن. وأعربت عدد من الدول الجزرية الصغيرة بدورها عن قلقها من أن يحدّ هذا النهج من قدرة واستطاعة شركاتها وصناعاتها على استخدام مركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية على النحو الأمثل في الوقت الذي تشارك فيه البلدان النامية في عملية التحول الإلزامية الرامية إلى تجميد استهلاك هذه المركبات والتخلص منها تدريجياً وفقاً لما يشترطه بروتوكول مونتريال.

١٣ - ووفقاً للمطلوب، أقرت الأمانة مشاورات مع المنظمة البحرية الدولية ومنظمة الجمارك العالمية للاطلاع على كيفية معاملتها للمواد المستنفدة للأوزون والسفن. وتشترط قواعد المنظمة البحرية الدولية على السفن التي تبلغ زنتها الإجمالية ٤٠٠ طن وما يزيد أن تقدم قائمة بالنظم والتجهيزات غير المقلدة بصورة دائمة والمحتوية على مواد مستنفدة للأوزون، وأن تدرجها في ملحق الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء التي تصدر عن دولة العلم الذي ترفعه السفينة. ويجب على تلك السفن أيضاً أن تحتفظ بسجل للمواد المستنفدة للأوزون وأن تسجل فيه كميات تلك المواد المستخدمة لعمليات الإمداد وإعادة التعبئة والإصلاح والتفريغ والتخلص. وعلى الرغم من أنه يشترط في السفن أن يكون لديها هذا السجل وأن تقوم بملئه، فلم تكلف المنظمة البحرية الدولية بالولاية اللازمة لاستعراض هذه السجلات، بل يوكل إنفاذ هذا الشرط إلى المسؤولين عن الرقابة في موانئ الأطراف المتعاقدة على المرفق السادس من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن. ولا توجد أي التزامات دولية للامتثال في هذا الصدد.

١٤ - أما قواعد منظمة الجمارك العالمية فلا تتناول مسألة التجارة في المواد المستنفدة للأوزون لاستخدامها على متن السفن أو هذا الاستخدام بحدّ ذاته. وتعفى من الرسوم والضرائب كميات المواد المستنفدة للأوزون التي تُمدّ بها السفينة أثناء وجودها في الأراضي التابعة لجمارك الدولة، بيد أن هناك ممارسة توصي بتسجيلها في أي إعلان ذي صلة تطلبه سلطات الجمارك. لكن هذه الممارسة لم تلق القبول، حتى تاريخه، إلا من ١٦ دولة عضو في منظمة الجمارك العالمية. ولا يزال تسجيل البيانات الجمركية هذه من صلاحيات البلد المعني. ولم تكلف منظمة الجمارك العالمية بالولاية التي تخولها استعراض هذه المعلومات، ولا توجد أي التزامات دولية للامتثال في هذا الصدد. ومن جهة أخرى، قامت المنظمة في عام ٢٠١٢ بتنقيح اتفاقيتها الدولية بشأن النظام المتوائم وما يرتبط بها من أدوات، بما في ذلك تسميات المواد المستنفدة للأوزون. وتيسر هذه الأدوات جمع تلك البيانات ومقارنتها.

ثانياً - مقدمة

١٥ - اعتمد الاجتماع الثالث والعشرون للأطراف في بروتوكول مونتريال المقرر ١١/٢٣ بشأن معاملة بروتوكول مونتريال للمواد المستنفدة للأوزون المستخدمة في صيانة السفن، بما في ذلك السفن من دول العلم الأخرى، سعياً منه لتبيان المسائل ذات الصلة بالإبلاغ السليم عن مبيعات المواد المستنفدة للأوزون لاستخدامها على ظهر السفن ومعرباً عن القلق من أن التفسيرات المتباينة من جانب الأطراف

فيما يتعلق بهذه المبيعات قد تؤدي إلى خطأ في حساب الاستهلاك أو إلى تفاوت في الإبلاغ عن الاستهلاك.^(١)

١٦ - وقد طُلب إلى الأمانة في ذلك المقرر، المدرج في المرفق الأول بهذه المذكرة، أن تعد وثيقة تجمع فيها معلومات عن بيع المواد المستنفدة للأوزون إلى السفن لأغراض الصيانة وللإستخدامات الأخرى على متن السفن. وستشتمل الوثيقة على معلومات وجيزة عن كيفية حساب الأطراف للاستهلاك فيما يتعلق بهذه المبيعات، وأي توجيهات تلقتها الأطراف في السابق بشأن هذه المسألة، وعرض عام لأي إطار عمل أو اشتراطات محددة تستخدمها المنظمة البحرية الدولية ومنظمة الجمارك العالمية لمعالجة الاتجار في المواد المستنفدة للأوزون من أجل استخدامها على متن السفن، واستخدام هذه المواد على متن السفن. وأخيراً، ستحدد الوثيقة التي ستقدم إلى الفريق العامل المفتوح العضوية في اجتماعه الثاني والثلاثين المسائل ذات الصلة بمعاملة استهلاك المواد المستنفدة للأوزون المستخدمة في صيانة السفن.

١٧ - ولمساعدة الأمانة في هذه الجهود طُلب إلى الأطراف تزويدها في موعد أقصاه ١ نيسان/أبريل ٢٠١٢، بمعلومات عن النظام الحالي، إن وجد، الذي تستخدمه الأطراف في تنظيم المواد المستنفدة للأوزون المستخدمة لصيانة السفن والإبلاغ عنها، ومعلومات عن كيفية حساب الأطراف لاستهلاك هذه المواد المستنفدة للأوزون، وعن أي حالات ذات صلة تكون فيها قد زودت بهذه المواد المستنفدة للأوزون، أو استوردتها أو صدرتها؛

١٨ - وقد أعدت الأمانة هذه المذكرة استجابةً لطلب الأطراف الوارد في المقرر ١١/٢٣. وتضم المذكرة خمسة فروع، يتضمن الفرع الأول أعلاه موجزاً تنفيذياً يشتمل على النتائج الرئيسية التي توصلت إليها الأمانة، أما هذا الفرع فيمثل المقدمة، بينما يشتمل الفرع الثالث على تفاصيل إضافية تتعلق بالتوجيهات والمعلومات التاريخية التي قُدمت إلى الأطراف عن هذه المسألة. ويناقش الفرع الرابع المعلومات التي قدمتها الأطراف، بما في ذلك المسائل التي تم تحديدها أثناء العرض العام، بينما يقدم الفرع الخامس عرضاً عاماً لإطار العمل الذي تستخدمه المنظمة البحرية الدولية ومنظمة الجمارك العالمية لإدارة الأنشطة ذات الصلة ويلخص النقاط الرئيسية المستقاة من مشاورات الأمانة مع تلك الهيئات.

١٩ - ولهذه المذكرة مرفقان، يستنسخ في أولهما المقرر ١١/٢٣ لتسهيل الرجوع إليه، بينما يشتمل المرفق الثاني على معلومات قدمتها الأطراف في عام ٢٠١٢ استجابةً للمقرر ١١/٢٣ بشأن معاملتها للمواد المستنفدة للأوزون المستخدمة في صيانة السفن. ووفقاً للمشار إليه في الفرع الأول أعلاه، فإن الأطراف قدمت أيضاً معلومات ذات صلة في عام ٢٠١١ استجابةً لطلب صادر عن فريق الاتصال التابع للفريق العامل المفتوح العضوية في اجتماعه الحادي والثلاثين، حيث استنسخت هذه المعلومات في المرفق الأول بالوثيقة UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/INF/4. أما المعلومات المقدمة من المنظمة البحرية الدولية ومنظمة الجمارك العالمية فقد استنسخت في المرفقين الثاني والثالث بنفس الوثيقة، على التوالي. واستنسخت جميع المعلومات الواردة في مرفقات الوثيقة الآتفة الذكر وفي المرفق الثاني بهذه المذكرة، بالشكل الذي قُدمت به إلى الأمانة دون تحريرها رسمياً.

ثالثاً - التوجيهات والمعلومات التاريخية

ألف - توجيهات الأطراف بشأن تعريف المواد السائبة مقارنةً بالمنتجات

٢٠ - تبدأ مناقشة هذه المسألة باستعراض لمصطلح "المادة الخاضعة للرقابة"، التي يرد تعريفها في الفقرة ٤ من المادة ١ من بروتوكول مونتريال كالتالي "..." أية مادة مدرجة في المرفق ألف أو المرفق باء أو المرفق جيم أو المرفق هاء من هذا البروتوكول، سواء كانت قائمة بذاتها أو موجودة في مخلوط. وتشمل الآيسومرات من أي من هذه المواد، فيما عدا ما حدد بالمرفق ذي الصلة، غير أن ذلك يستبعد أية مادة خاضعة للرقابة أو مخلوط يكون موجوداً في منتج مصنع بخلاف أي حاوية تستخدم في نقل المادة أو في خزنها".

٢١ - وقد أضاف الاجتماع الأول للأطراف المزيد من التوضيح لمصطلح "المادة الخاضعة للرقابة" في الفقرة ألف من مقرره ١٢/١ الذي اعتمده في عام ١٩٨٩، حيث نص على أن أي كمية من مادة خاضعة للرقابة أو من خليط من مواد خاضعة للرقابة ليست جزءاً من نظام استخدام يحتوي على المادة المعنية، تعتبر مادة خاضعة للرقابة لأغراض هذا البروتوكول (أي مادة كيميائية موجودة بكميات كبيرة). وأوضح أيضاً أنه "إذا كان يجب أولاً نقل مادة أو خليط من حاوية كبيرة إلى حاوية أخرى أو إناء أو جزء من جهاز من أجل استخدام المادة أو الخليط في الغرض المتوخى منهما، فإن الحاوية الأولى لا تستخدم في الواقع إلا للتخزين و/أو النقل، وتصبح المادة أو الخليط المعايين فيها مشمولين بالفقرة ٤ من المادة ١ من البروتوكول".

٢٢ - وفي عام ١٩٩١ اعتمد الاجتماع الثالث للأطراف في المقرر ١٥/٣ قائمةً بالمنتجات المحتوية على مواد خاضعة للرقابة المحددة في المرفق ألف من البروتوكول، في شكل المرفق دال من البروتوكول. وبموجب المرفق الجديد دال اعتبرت المعدات التجارية للتبريد وتكييف الهواء/معدات الضخ الحراري ومعدات إطفاء الحرائق المتنقلة وألواح العزل وأغطية الألواح والأنابيب، منتجات، وتقع بالتالي تحت تعريف المواد الخاضعة للرقابة الوارد في الفقرة ٤ من المادة ١.

٢٣ - ووفقاً للأحكام المشار إليها أعلاه فإن المواد المستنفدة للأوزون المعبأة داخل المعدات الموجودة على متن السفن هي جزء من نُظم الاستخدام، ولذلك فإنها تعتبر منتجات غير خاضعة للرقابة. بموجب البروتوكول. بيد أنه من الواضح أن المواد المستنفدة للأوزون التي تباع للسفن أو تزود بها السفن لأغراض الصيانة وللإستخدامات الأخرى على متن السفن (عادةً في حاويات تستخدم للتخزين و/أو النقل)، يجب أن يُنظر إليها على أنها مواد خاضعة للرقابة يتعين بيان كمياتها عند إبلاغ الأطراف عن بياناتها.

باء - توجيهات الأطراف بشأن مسائل الإبلاغ عن البيانات ذات الصلة بتجارة المواد المستنفدة للأوزون على متن السفن

٢٤ - وإدراكاً للصعوبات التي واجهتها بعض البلدان على صعيد الإبلاغ عن البيانات وفق ما تقضي به المادة ٧ من البروتوكول، اعتمد الاجتماع الثاني للأطراف (الذي عقد في لندن في الفترة من ٢٧ إلى ٢٩ حزيران/يونيه ١٩٩٠) المقرر ٩/٢ الذي أنشأ بموجبه فريق خبراء مخصص مكلف بالنظر في الأسباب

التي أدت إلى نشوء هذه الصعوبات، ووضع توصيات بشأن الحلول الممكنة للأطراف المعنية، وتقديم تقرير عن التقدم الذي يحرزه إلى الاجتماع الثالث للأطراف.

٢٥ - وحدد فريق الخبراء المخصص المعني بإبلاغ البيانات، الذي أنشئ آنفً، في التقرير الصادر عن اجتماعه الأول (نيروبي، ٦ و٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٠)، عدداً من المسائل ذات الصلة بالتجارة التي كانت تمثل معضلة من حيث الإبلاغ عن البيانات، واعتمد توصيات ذات صلة^(٣) ومن بين المسائل التي عولجت:

(أ) كميات المواد الخاضعة للرقابة المستخدمة في إعادة تعبئة أنظمة التبريد وإطفاء الحرائق في الموانئ؛

(ب) مناطق التجارة الحرة؛

(ج) الشحنات العابرة مقارنةً بالواردات والمواد المعاد تصديرها لاحقاً.

٢٦ - ومن المهم ملاحظة أنه وفقاً لتعريف منطقة التجارة الحرة (المنطقة التي اتفقت مجموعة من البلدان على خفض أو إزالة الحواجز التجارية فيها)، فإن المواد المستنفدة للأوزون التي تزود بها السفن في هذه المنطقة ربما تتم مناوئتها دون تدخل سلطات الجمارك. من ناحية أخرى فإن منظمة الجمارك العالمية تعرف الشحنات العابرة (وهي من الناحية التقنية نوع من أنواع العبور) على أنها إجراء جمركي تنقل بموجبه البضائع تحت رقابة سلطات الجمارك من واسطة النقل المستوردة إلى واسطة النقل المصدرة داخل منطقة مكتب جمركي واحد يعتبر مكتب الاستيراد ومكتب التصدير في نفس الوقت. ويمكن أن يكون ذلك مهماً في الحالات التي يتم فيها تزويد دولة أجنبية للسفينة التي ترفع علماً ما بالمواد المستنفدة للأوزون عندما تكون تلك السفينة راسيةً في ميناء دولة أجنبية أخرى.

(أ) إعادة تعبئة نظم التبريد وإطفاء الحرائق في الموانئ

٢٧ - أحاط الاجتماع الثالث للأطراف علماً، في مقرره ٧/٣، بتقرير الفريق المخصص وما تضمنته من اقتراحات. واعتمد الاجتماع الثالث للأطراف في مقرره ٩/٣ الاستمارات المنقحة للإبلاغ عن البيانات بموجب البروتوكول التي كانت قد عدلت حديثاً في ذلك الوقت.

٢٨ - وتشتمل الاستمارات المنقحة، التي ترد في المرفق الحادي عشر بتقرير الاجتماع الثالث للأطراف، على "صفحة تعليمات" تقدم إرشادات لاستخدامها. وتنص الفقرة ٨ من صفحة التعليمات على ما يلي:

بموجب توصية فريق الخبراء المخصص المعني بإبلاغ البيانات، الذي عقد اجتماعه الأول في نيروبي يومي ٦ و٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٠، فإنه ينبغي النظر إلى كميات المواد الخاضعة للرقابة المستخدمة في إعادة تعبئة أنظمة التبريد وإطفاء الحرائق في السفن بالموانئ كجزء من استهلاك البلد صاحب الولاية على الميناء، ومن ثم لا تدرج في أرقام صادراته.

٢٩ - ومع اعتماد تعديل كوبنهاجن في الاجتماع الرابع للأطراف في عام ١٩٩٢، أصبح من الضروري تنقيح استمارات الإبلاغ عن البيانات بموجب المادة ٧ من البروتوكول من أجل إضافة المزيد من المواد الخاضعة للرقابة وبيان الواردات والصادرات من المواد المستعملة والمعاد تدويرها. وعند النظر في التوصيات الصادرة عن لجنة التنفيذ والمتعلقة بهذا الموضوع،^(٤) اعتمد الاجتماع الخامس للأطراف في عام ١٩٩٣ المقرر ٥/٥ الذي وافق بموجبه على تلك الاستمارات المنقحة.^(٥) وأرقت مرة أخرى صفحة تعليمات مع الاستمارات المنقحة، تماثل الفقرة ٨ منها الفقرة التي اعتمدها الاجتماع الثالث للأطراف في المقرر ٩/٣.

٣٠ - وبحلول موعد انعقاد الاجتماع الثامن للأطراف في عام ١٩٩٦، اتفقت الأطراف على البحث عن طرق لخفض متطلبات الإبلاغ بموجب البروتوكول، وهي متطلبات مضيئة لبعض الأطراف، خصوصاً الأطراف التي أكملت بالفعل التخلص التدريجي من بعض المواد المستنفدة للأوزون أو البلدان ذات الاستهلاك الشديد الانخفاض. ونتيجة لذلك اعتمد الاجتماع الثامن للأطراف المقرر ٢١/٨ الذي طلب بموجبه إلى الأمانة أن تعد تقريراً يبين جميع عمليات الإبلاغ التي يقضي بها البروتوكول وجميع طلبات الإبلاغ الواردة في مقررات الأطراف. ولإعداد ذلك التقرير كان يتعين على الأمانة أن تستقي آراء الأطراف فيما يتعلق بالأحكام المتعلقة بالإبلاغ الضرورية لتقييم الامتثال وتلك التي لم تعد هناك حاجة لها. وطلب إلى لجنة التنفيذ، في نفس المقرر، أن تستعرض تقرير الأمانة، وأن تنظر في الأحكام لتحديد أيها ضروري لتقييم الامتثال وأيها لم يعد ضرورياً ربما، وأن تضع توصيات للاجتماع التاسع للأطراف بشأن الطرائق المحتملة لتبسيط الإبلاغ بموجب البروتوكول، آخذة في الاعتبار أي مقترحات لتبسيط قدمتها الأطراف.

٣١ - ونظرت لجنة التنفيذ في هذه المسألة في اجتماعاتها الثلاثة التالية (الاجتماعات السابع عشر والثامن عشر والتاسع عشر) التي عقدت جميعها في عام ١٩٩٧، وأحالت نسخة مقترحة من استمارات الإبلاغ المنقحة إلى الاجتماع التاسع للأطراف لكي ينظر فيها. وبموجب المقرر ٢٨/٩، وافقت الأطراف على الاستمارات المنقحة للإبلاغ عن البيانات الواردة في المرفق السابع بتقرير ذلك الاجتماع.^(٦) وقد خضعت الاستمارات التي جرى اعتمادها للتنقيح بشكل كبير وهي تشبه، وما يرافقها من تعليمات، النسخ المستخدمة في الوقت الحالي. وهناك أمر على قدر خاص من الأهمية فيما يخص هذه المذكرة، وهو أن الفقرة ٨ من صفحة التعليمات في استمارات الإبلاغ السابقة، التي تقدم توجيهات بشأن التعامل مع المواد الخاضعة للرقابة المستخدمة في إعادة تعبئة أنظمة التبريد وإطفاء الحرائق في السفن الراسية بالموانئ، قد حذفت من صفحة التعليمات في استمارات الإبلاغ المنقحة، بيد أنه لم يتم الإشارة في الوثيقة التاريخية إلى سبب حذفها بالضبط. ونظراً لأن الاستمارات المنقحة تستند إلى آراء الأطراف، فإن الإبقاء على الفقرة ٨ في صفحة التعليمات المنقحة قد اعتُبر غير ضروري، على ما يبدو، في ذلك الوقت.

(٤) UNEP/OzL.Pro/ImpCom/6/3

(٥) UNEP/OzL.Pro.5/12

(٦) UNEP/OzL.Pro.9/12

(ب) مناطق التجارة الحرة

٣٢ - مناطق التجارة الحرة هي مناطق وثيقة الصلة بهذه المذكورة ما دامت هناك إمكانية لتزويد السفن بالمواد المستنفدة للأوزون في هذه المناطق التي تنعدم فيها القيود التجارية أو توجد فيها قيود تجارية محدودة. وقد عالج الاجتماع الثالث للأطراف مسألة مناطق التجارة الحرة في المقرر ٩/٣. وتنص الفقرة ٧ من صفحة التعليمات المصاحبة لاستمارات الإبلاغ التي اعتمدت بموجب ذلك المقرر على ما يلي:

يتعين على البلدان التي لديها مناطق للتجارة الحرة داخل أراضيها أن تبذل جهداً خاصاً، بموجب توصية فريق الخبراء المخصص المعني بإبلاغ البيانات الذي عقد اجتماعه الأول في نيروبي يومي ٦ و٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٠، من أجل أن تدرج في بياناتها عن الإنتاج، أرقام الواردات والصادرات الخاصة بتلك المناطق.

٣٣ - وكما هو الحال في إعادة تعبئة أنظمة التبريد وإطفاء الحرائق الموجودة في السفن بالموانئ، فقد تم الإبقاء على التوضيح أعلاه المتعلق بمناطق التجارة الحرة في صفحة التعليمات المرافقة للاستمارات المنقحة المتعلقة بالإبلاغ عن البيانات التي اعتمدها الاجتماع الخامس للأطراف في عام ١٩٩٣ لكي تُحذف من صفحة التعليمات التي اعتمدها الاجتماع التاسع للأطراف في عام ١٩٩٧.

(ج) الشحنات العابرة بالمقارنة مع التصدير وإعادة التصدير لاحقاً

٣٤ - يمكن أن تكون الشحنات العابرة وعمليات الاستيراد وإعادة التصدير مهمة نظراً لأنه يمكن لسفينة تحمل علم دولة أجنبية وترسو في أحد الموانئ أن تشتري مواد مستنفدة للأوزون من دولة ثالثة عن طريق الدولة التي يوجد بها الميناء. ويمكن أن تستورد المواد المستنفدة للأوزون من الدولة الثالثة إلى دولة الميناء قبل تزويد السفينة بها (أي الاستيراد ثم إعادة التصدير فيما بعد) أو يمكن لدولة الميناء أن تعمل كوسيط/عميل خلال المعاملة (الشحنات العابرة). وقد قدم فريق الخبراء المخصص المذكور أعلاه توجيهات أولية بشأن التمييز بين الشحنات العابرة وعمليات الاستيراد وإعادة التصدير لاحقاً، وقدم الاجتماع الرابع للأطراف في عام ١٩٩٢ توضيحاً إضافياً في المقرر ١٤/٤^(٧). وتكرر التوضيح في المقرر ٣٤/٩ الصادر عن الاجتماع التاسع للأطراف في عام ١٩٩٧^(٨). وينص المقرر الآنف الذكر على ما يلي في الجزء ذي الصلة:

(أ) [في] حالات نقل شحنات من المواد الخاضعة للرقابة عن طريق بلد ثالث ...

يعتبر بلد منشأ المواد الخاضعة للرقابة هو المصدر ويعتبر بلد الوجهة النهائية هو المستورد. وفي هذه الحالات، تقع مسؤولية الإبلاغ عن البيانات على بلد المنشأ، باعتباره المصدر وعلى بلد الوجهة النهائية باعتباره المستورد؛

(ب) وتعالج حالتنا الاستيراد وإعادة التصدير بوصفهما عمليتين منفصلتين؛ ويقوم

بلد المنشأ بالإبلاغ عن الشحنة إلى البلد الذي يعتبر وجهتها الوسيطة، الذي يقوم فيما بعد

(٧) UNEP/OzL.Pro.4/15

(٨) UNEP/OzL.Pro.9/12

بالإبلاغ عن الواردات من بلد المنشأ والصادرات إلى بلد الوجهة النهائية، الذي يقوم بدوره بالإبلاغ عن الواردات.

٣٥ - وعلى خلاف المسائل ذات الصلة بإعادة التعبئة ومناطق التجارة الحرة فقد تم الإبقاء على الإرشادات المتعلقة بالشحنات العابرة مقارنة بعمليات الاستيراد وإعادة التصدير لاحقاً، في المعلومات المصاحبة لاستمارات إبلاغ البيانات منذ اعتماد المقرر ١٤/٤ (انظر التعاريف الواردة في المبادئ التوجيهية التقنية المتعلقة بالإبلاغ عن البيانات، الفرع ٥، الفقرة ٥-٧).^(٩)

جيم - المعلومات التاريخية التي قدمها فريق التكنولوجيا والتقييم الاقتصادي

٣٦ - في إطار الجهود المبذولة لاستعادة التوجيهات التاريخية التي قدمت إلى الأطراف بشأن التعامل مع المواد المستفدة للأوزون المستخدمة على متن السفن، تشاورت الأمانة مع فريق التكنولوجيا والتقييم الاقتصادي. وأشار الفريق إلى المعلومات الواردة في الفصول المتعلقة بالتبريد على متن وسائط النقل في تقارير التقييم التي تصدر كل أربع سنوات عن لجنة الخيارات التقنية المعنية بالتبريد وتكييف الهواء والمضخات الحرارية. بيد أن استعراض المعلومات المتعلقة بالتبريد على متن وسائط النقل في تقارير التقييم لسنة ١٩٨٩ و ١٩٩٥ و ١٩٩٨ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٦ و ٢٠١٠ أظهر أن هذه المعلومات تتعلق في الأساس بأنواع مواد التبريد وكمياتها التقديرية المستخدمة في التبريد وتكييف الهواء على متن كل أنواع السفن التي يزيد وزنها الإجمالي عن ١٠٠ طن (السفن المبردة والسفن التجارية وسفن البحرية وسفن الصيد). وعليه، فإن الأمانة لم تتمكن من العثور على أي توجيهات قدمها فريق التكنولوجيا والتقييم الاقتصادي إلى الأطراف بشأن المواد المستفدة للأوزون المخصصة للاستخدام على متن السفن. ويمكن الاطلاع على استعراض الفريق لهذه المسألة في الصفحات ٦١-٦٣ من المجلد الأول من تقريره المرحلي لعام ٢٠١٢.

رابعاً - استعراض المعلومات التي قدمتها الأطراف بشأن معاملة استهلاك المواد المستفدة للأوزون المستخدمة على متن السفن

٣٧ - بحلول موعد انعقاد الاجتماع الثالث والعشرين للأطراف استجاب ١٨ طرفاً، بما فيها الاتحاد الأوروبي باسم دوله الأعضاء، لطلب الفريق العامل المفتوح العضوية في اجتماعه الحادي والثلاثين والقاضي بأن تقدم هذه الأطراف معلومات عن تعاملها مع المواد المستفدة للأوزون المستخدمة على متن السفن. ويمكن الاطلاع على تلك المعلومات في الوثيقة UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/INF/4. ومنذ اعتماد المقرر ١١/٢٣ في الاجتماع الثالث والعشرين للأطراف، قدمت خمسة أطراف معلومات استجابةً لذلك المقرر، منها طرفان قدما أيضاً معلومات قبل الاجتماع. وترد المعلومات التي قدمتها تلك الأطراف الخمسة في المرفق الثاني بهذه المذكرة. وبشكل عام، يُظهر استعراض المعلومات المقدمة ما يلي:

(أ) قدم ما مجموعه ٢١ طرفاً، بما فيها الاتحاد الأوروبي باسم دوله الأعضاء السبعة والعشرين، معلومات إلى الأمانة استجابةً لتوجيه سابق من الفريق العامل المفتوح العضوية في اجتماعه الحادي والثلاثين بشأن هذه المسألة والمقرر ١١/٢٣. ورغم أن أربعة من هذه الأطراف لم تقدم في إفادتها

(٩) http://ozone.unep.org/Data_Reporting/Data_Reporting_Tools/Data-Reporting-Instructions-

.English.2009-01-26.pdf.

معلومات صريحة عن كيفية معاملتها مثل هذه المبيعات فيما يتعلق بالاستهلاك، فإن الأطراف السبعة عشر المتبقية (بما فيها الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء) أبلغت عن أنها تعامل توريد السفن بالمواد المستنفدة للأوزون داخل أراضيها لأغراض الصيانة كجزء من استهلاكها المحلي. وذكر عدد قليل من تلك الأطراف أن هذه المعاملة تتعلق بالاستخدامات على متن السفن بشكل عام وليس باستخدامات الصيانة فقط؛

(ب) ومن بين الأطراف السبعة عشر المذكورة أعلاه أبلغت ثلاثة منها (بما فيها طرف يبلغ باسم دوله السبعة والعشرين الأعضاء) عن أنها تفرّق بين المواد المستنفدة للأوزون المقدمة لصيانة معدات السفينة والمواد المستنفدة للأوزون التي تزود بها السفينة (بكميات تلي احتياجات الصيانة فيها أو تزيد عنها) لكن لا تستخدم بالضرورة لإعادة تعبئة معدات السفينة أثناء رسوها في الميناء. وذكر طرفان من هذه الأطراف أنهما يعاملان هذه الإمدادات كصادرات إلى دولة العلم بينما ذكر طرف ثالث أنه يحدو حدوهما فقط إذا كانت الإمدادات من المواد تزيد عن السعة الكلية للمعدات التي تحتاج إلى الصيانة؛

(ج) وأشار عدد قليل من الأطراف إلى أنها لا تمتلك إحصائيات رسمية للمبيعات أو استخدامات المواد المستنفدة للأوزون على متن السفن التي ترفع أعلام الدول الأجنبية نظراً لأن هذه المواد لا تؤخذ في الاعتبار من جانب نظم إصدار التراخيص والحصص لديها؛

(د) وفيما يتعلق بتقديم البيانات المطلوبة بمقتضى المقرر ١١/٢٣، أبلغ أحد الأطراف عن بيانات تتعلق بمصارف المواد المستنفدة للأوزون على السفن التابعة له لعام ٢٠٠٩ تصل إلى ٢٤٢ طناً من مركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية. بيد أن هناك طرفان فقط أبلغا عن بيانات متعلقة بصادرات المواد المستنفدة للأوزون إلى السفن التي ترفع أعلام دول أجنبية. وأبلغ أحد هذين الطرفين عن هذه البيانات للفترة من ٢٠٠٨-٢٠١٠ بينما قدم الطرف الآخر (الذي يبلغ باسم دوله السبعة والعشرين الأعضاء) هذه البيانات للفترة ٢٠٠٩-٢٠١٠؛ وكانت الكمية المبلغ عنها من جانب الطرف الأول لعام ٢٠٠٨ هي ١٤،٤ طناً مترياً (معظمها مركبات كربون هيدروكلورية فلورية) بينما بلغ إجمالي الاستهلاك من مركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية المبلغ عنه من جانب الطرفين ٦٠٨ و ٤٨٣ طناً مترياً في عامي ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ على التوالي؛

(هـ) وإضافةً إلى المعلومات من الأطراف المذكورة أعلاه، أظهر بحث على قاعدة بيانات الأمانة أنه هناك حتى الآن ثلاثة أطراف حددت في جزء من تقارير بياناتها السنوية الصادرات من المواد المستنفدة للأوزون للسفن التي ترفع أعلام دول أخرى. وهذه المواد هي في الأساس مركبات كربون هيدروكلورية فلورية وتتراوح كمياتها من زهاء ٣٧ طناً مترياً في عام ٢٠٠٥ إلى زهاء ٦٧ طناً مترياً في عام ٢٠١٠. بيد أن من المهم الإشارة إلى أن عدم وجود مدخل منفصل على استمارات الإبلاغ عن الصادرات إلى السفن قد حدا ببعض الأطراف إلى أن تدرج هذه الأرقام في بياناتها الكلية المتعلقة بالصادرات، دون أن تحدد الغرض من هذه الصادرات؛

(و) وفيما يتعلق بالمسائل التي أشارت إليها الأطراف التي قدمت معلومات استجابةً للمقرر ١١/٢٣ فإن هناك أطراف قليلة ذكرت أن عدم تسجيل المواد المستنفدة للأوزون التي تزود بها السفن التي ترفع علم دولة ما قد يفتح ثغرة للتجار غير المشروع نظراً لأن هذه الكميات، التي لا تخضع لأذونات

الاستيراد/التصدير، قد تُمرّر إلى سفن ترفع أعلام دول أخرى تعمل في أعالي البحار أو في الموانئ الأخرى. وعلاوةً على ذلك، أبدى عدد من الأطراف قلقهم من أن إمدادات المواد المستنفدة للأوزون إلى السفن التي ترفع أعلام دولها في الموانئ الأجنبية قد تُعامل من جانب دول الميناء على أنها صادرات إلى الدول التي ترفع السفن أعلامها، وليس كاستهلاك محلي لدول الميناء. وأشارت هذه الأطراف على وجه الخصوص إلى أن هذا النهج قد يؤدي إلى جعلها في حالة عدم امتثال نظراً لأن كمياتها الأساسية المتعلقة بالتخلص التدريجي من مركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية لا تدخل فيها الكميات المستخدمة على متن السفن التي ترفع أعلامها والتي تشارك في التجارة الدولية، كما أن الضوابط المحلية الحالية لا تشمل إصدار التراخيص أو تحديد الحصص لمتطلبات الصيانة الاعتيادية في هذه السفن. وأعربت قلة من الدول الجزرية الصغيرة أيضاً عن قلقها من أن هذا النهج قد يضعف من قدرة وطاقات شركائها وصناعاتها على الاستفادة القصوى من مركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية في وقت تنخرط فيه البلدان النامية في عمليات التحول الإلزامي اللازمة لتحميد استهلاك هذه المواد والتخلص التدريجي منها في النهاية، وفق ما يقضي به بروتوكول مونتريال.

خامساً - المشاورات مع الهيئات الدولية

٣٨ - بناءً على طلب الأطراف في المقرر ١١/٢٣، وجهت أمانة الأوزون انتباه أمانتي المنظمة البحرية الدولية ومنظمة الجمارك العالمية إلى المقرر المذكور وطلبت مساعدتهما في تقديم معلومات إلى الأطراف. وقد استنسخت ردود المنظمين في المرفقين الثاني والثالث على التوالي بالوثيقة UNEP.OzL.Pro.WG.1/32/INF/4. ويرد بيان النقاط الرئيسية التي أثبتت وإطار العمل الذي استخدمته المنظمتان في الفقرات التالية.

ألف - المنظمة البحرية الدولية

٣٩ - في إطار المنظمة البحرية الدولية تُنظم المواد المستنفدة للأوزون المستخدمة على متن السفن من خلال الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام ٧٨/١٩٧٣ وبروتوكول عام ١٩٩٧ الملحق بها والذي اعتمد من أجل إضافة المرفق السادس الجديد إلى الاتفاقية. ورغم أن المرفق المشار إليه دخل حيز النفاذ في أيار/مايو ٢٠٠٥، فإن التنقيحات التي أدخلت على اللوائح المضمنة فيه دخلت حيز النفاذ في تموز/يوليه ٢٠١٠. وبحلول ٣٠ نيسان/أبريل ٢٠١٢، أصبح ما مجموعه ٦٨ من ١٧٠ دولة عضواً في المنظمة البحرية الدولية أطرافاً متعاقدة في بروتوكول عام ١٩٩٧، وتمثل هذه الدول الأطراف زهاء ٩١,١٦ في المائة من إجمالي الأطنان التي ينقلها أسطول السفن التجارية في العالم.

٤٠ - ورداً على طلب الأمانة تقديم معلومات وفقاً للفقرة ٣ من المقرر ١١/٢٣، أشارت أمانة المنظمة البحرية العالمية إلى أن المنظمة لا تجمع أو تحتفظ بمعلومات عن الاتجار بالمواد المستنفدة للأوزون المستخدمة على متن السفن. وبينت أمانة المنظمة البحرية العالمية أيضاً أن الشروط التي تحكم معاملة المواد المستنفدة للأوزون المستخدمة على متن السفن ترد في المادة ١٢ من المرفق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن الذي ينظم هذه المواد على غرار بروتوكول مونتريال ويحظر كل التسربات المقصودة.

٤١ - ويقضي المرفق السادس من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن بأن تدرج السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية ٤٠٠ طن أو أكثر، النظم والمعدات المحتوية على المواد المستنفدة للأوزون التي لم تغلق بإحكام وبشكل دائم - في ملحق الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء التي تصدرها دولة العلم. ويتعين على هذه السفن أن تحتفظ أيضاً بسجل للمواد المستنفدة للأوزون وأن تسجل فيه الكميات المستخدمة في عمليات الإمداد وإعادة التعبئة والإصلاح والتفريغ. والهدف من التسجيل هو السماح برصد حالة وكميات المواد المستنفدة للأوزون على متن السفن وقد تستخدمه دول العلم كأساس لجمع البيانات. ورغم أنه يتعين على السفن حمل وتعبئة هذه السجلات فإن المنظمة البحرية الدولية لم تمنح ولاية تخول استعراضها. ويضطلع موظفو الرقابة في دولة الميناء بإنفاذ هذه المتطلبات في موانئ الأطراف المتعاقدة في ذلك المرفق. ولا توجد قاعدة بيانات عالمية تجمع بيانات المواد المستنفدة للأوزون المسجلة على سجلات السفن كما لا يوجد التزام دولي صريح باستعراض سجلات أنظمة ومعدات المواد المستنفدة للأوزون على متن السفن بغية تقييم مدى وحجم استخدام هذه المواد في عمليات النقل الدولية بالسفن. وعلاوةً على ذلك فإنه لا يوجد التزام دولي بالامتثال في هذا الصدد.

٤٢ - وأشارت أمانة المنظمة البحرية الدولية أيضاً إلى أنه على الرغم من أن المواد المستنفدة للأوزون تستخدم كعوامل نفخ في مواد العزل خلال تشييد السفن فإن استخدامها الرئيسي على متن السفن هو في أنظمة مكافحة الحرائق والتبريد التي تعاد تعبئتها. وعند معالجة هذه الاستخدامات بصورة أكثر تفصيلاً أشارت أمانة المنظمة البحرية الدولية إلى ما يلي:

(أ) يتعين وضع بطاقات وسم واضحة على نظم التبريد وتكييف الهواء على متن السفن الجديدة، وتحتوي هذه البطاقات على معلومات عن مواد التبريد المستخدمة في كل نظام. بيد أنه قد يكون من الصعب تحديد كمية هذه المواد؛

(ب) وبالإضافة إلى المعلومات عن مواد التبريد المستخدمة في كل من نظم التبريد على متن السفينة (النوع وكمية الشحنة والموضع) فإنه يتعين أيضاً أن تسجل في سجل مواد التبريد على متن السفينة المعلومات عن الأسطوانات المخزنة المحتوية على بدائل لتلك المواد (أعدادها وأحجامها ومحتواها وموضعها)؛

(ج) ويُحظر تركيب معدات جديدة تحتوي على مواد مستنفدة للأوزون على جميع السفن، باستثناء تلك المحتوية على مركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية التي يسمح بتركيبها حتى ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠. بيد أنه يتعين على السفينة أن تمثل لأي تشريعات أكثر صرامة تطبقها الدولة التي ترفع علمها؛

(د) يحظر تركيب نظم مكافحة الحرائق الجديدة التي تستخدم الهالونات، أما في السفن الحالية فيمكن الاستمرار في استخدام النظم المحتوية على الهالونات إلى حين استبدالها أو طلب إزالتها بموجب تشريعات أو اشتراطات دولية أو وطنية أو غيرها؛

(هـ) وفي حالة استبدال رغوة صلبة تحتوي على مواد مستنفدة للأوزون على متن سفينة ما أو عند تحويل هذه السفينة إلى خردة، يتعين إرسال مادة العزل المزالة إلى مرفق استلام ملائم.

٤٣ - أدرجت معالجة المواد المستنفدة للأوزون على متن السفن المشاركة في التجارة الدولية، في جدول أعمال العديد من الاجتماعات التي عقدها مؤخراً لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية. وتظل أمانة هذه المنظمة على أهبة الاستعداد لكي توجه انتباه اللجنة إلى أي مسائل ذات صلة قد تلمس الأطراف في بروتوكول مونتريال توضيحات بشأنها.

باء - منظمة الجمارك العالمية

٤٤ - استجابةً لطلب الأمانة تقديم معلومات وفقاً للمقرر ١١/٢٣، أشارت أمانة منظمة الجمارك العالمية إلى أن المنظمة لا تعالج على وجه التحديد مسألة التجارة في المواد المستنفدة للأوزون المستخدمة على متن السفن ولا استخدام هذه المواد على متن السفن. بيد أن الأمانة قدمت بعض المراجع للأجزاء ذات الصلة من الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية المعروفة أيضاً باتفاقية كيوتو. وترد أدناه مناقشة وجيزة لهذه المراجع.

٤٥ - دخلت اتفاقية كيوتو حيز النفاذ في عام ١٩٧٤ ونقحت واستكملت في عام ١٩٩٩ لتلبية الاحتياجات الحالية للحكومات والتجارة الدولية. واعتمدت الاتفاقية المنقحة في حزيران/يونيه ١٩٩٩ ودخلت حيز النفاذ في ٣ شباط/فبراير ٢٠٠٦؛ وقد صدقت ٧٦ دولة على هذه الاتفاقية حتى هذا التاريخ.

٤٦ - وأشارت أمانة منظمة الجمارك العالمية إلى أن من الممكن الحصول على بعض التوجيهات بشأن هذه المسألة في الفصل الرابع من المرفق (باء) بالاتفاقية المتعلقة بالمخزونات. وينص ذلك الفصل على أن "مخزونات الاستهلاك" تشمل على "البضائع اللازمة لتشغيل وصيانة السفن، ... التي توجد إما على متن السفينة عند وصولها أو تنقل على متن السفينة أثناء مكوثها في المنطقة الجمركية للسفن ...".

٤٧ - إضافةً إلى ذلك فإن المعيار ١٥ من المبادئ التوجيهية المتعلقة بالمخزونات في الاتفاقية ينص على ما يلي:

يُسمح للسفن والطائرات المغادرة المتجهة إلى وجهات أجنبية نهائية بأن تحمل على متنها، مع الإعفاء من الرسوم والضرائب ... مخزونات الاستهلاك اللازمة لتشغيلها وصيانتها بكميات تعتبر معقولة للتشغيل والصيانة خلال الرحلة البحرية أو الجوية، مع الأخذ في الاعتبار أي كميات من هذه المخزونات موجودة بالفعل على متن السفينة أو الطائرة.

٤٨ - وبناءً عليه فإن المعيار ١٥ يقضي بأن تسمح سلطات الجمارك للسفن المتوجهة إلى وجهات أجنبية بأن تحمل على متنها جميع المخزونات المعقولة اللازمة لإكمال رحلتها مع الأخذ في الاعتبار المخزونات الموجودة بالفعل على متن السفينة. وفي بعض المناطق الجمركية يمنح هذا التسهيل أيضاً للسفن والطائرات التي تغادر المنطقة الجمركية رغم أن وجهاتها النهائية ليست أجنبية. ويجب أن يشمل تزويد أي رحلة بحرية أو جوية بهذه المخزونات بشكل عام رحلات المغادرة والعودة والرحلات المتكررة المنتظمة على مسارات قصيرة. ويتعين على سلطات الجمارك أن تنظر في توفير الكميات التي تلي احتياجات مختلف الرحلات في أي وقت. ويمثل ذلك إجراءً تسهلياً يبغي عن الحاجة للمزيد من المعاملات والإجراءات الرسمية والإشراف من جانب سلطات الجمارك.

٤٩ - ورغم أن كميات المواد المستنفدة للأوزون التي تزود بها السفن أثناء مكوثها في المنطقة الجمركية معفاة من الرسوم والضرائب فإن من الواجب، وفقاً للممارسات الموصى بها،^(١٠) تسجيلها في أي لائحة ذات صلة تطلبها سلطات الجمارك. بيد أن هذه الممارسات لاقت قبولاً من جانب ١٦ دولة عضواً في منظمة الجمارك العالمية فقط حتى الآن. ويظل تسجيل المواد المستنفدة للأوزون من جانب سلطات الجمارك جزءاً من صلاحيات دول الميناء. ولا توجد قاعدة بيانات عالمية تتعلق ببيانات المواد المستنفدة للأوزون التي سجلتها سلطات الجمارك الوطنية، كما لا يوجد التزام دولي بالامتثال في هذا الصدد.

٥٠ - ونوهت أمانة منظمة الجمارك العالمية أنه يمكن للأطراف في بروتوكول مونتريال أن ترسل إليها أي طلبات محددة، من خلال إدارات الجمارك لديها، لكي تنظر فيها اللجنة الإدارية التابعة لمنظمة الجمارك العالمية في اجتماعها السنوي (سيعقد الاجتماع القادم في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٢). ويمكن أن يكون هذا الطلب، على سبيل المثال، اقتراحاً بتجميع قائمة بالممارسات الوطنية ذات الصلة باستخدام المواد المستنفدة للأوزون على متن السفن.

(١٠) اتفاقية كيوتو المنقحة، المرفق الخاص ياء، الممارسة الموصى بها رقم ٨.

المرفق الأول

المقرر ١١/٢٣: معاملة بروتوكول مونتريال للمواد المستنفدة للأوزون المستخدمة في صيانة السفن، بما في ذلك السفن من دول العلم الأخرى

إذ يأخذ في الاعتبار المادة ٤ باء من بروتوكول مونتريال بشأن المواد المستنفدة لطبقة الأوزون التي تطلب من الأطراف وضع وتنفيذ نُظم لإصدار تراخيص الاستيراد والتصدير بهدف التخلص التدريجي من إنتاج واستهلاك المواد المستنفدة للأوزون المدرجة في المرفقات ألف، وباء وجيم، وهاء،

وإذ يأخذ في الاعتبار أيضاً أن بروتوكول مونتريال يعرف الاستهلاك على أنه الإنتاج الذي تُضاف إليه الواردات وتُطرح منه الصادرات،

وإذ يسلم بأن السفن تستخدم على متنها معدات وتكنولوجيات تحتوي على مواد مستنفدة للأوزون أثناء العمليات في الممرات المائية الوطنية والدولية،

وإذ يضع في اعتباره أن كثيراً من الأطراف المسجلة كدول علم ليست على يقين من متطلبات الإبلاغ عن السفن بموجب بروتوكول مونتريال،

وإذ يساوره القلق إزاء التفسيرات المختلفة التي تلجأ إليها الأطراف بروتوكول مونتريال فيما يتصل ببيع المواد المستنفدة للأوزون للسفن، مما قد يؤدي إلى خطأ في حساب الاستهلاك أو إلى تفاوت في الإبلاغ عن الاستهلاك،

١ - يطلب إلى أمانة الأوزون إعداد وثيقة تجمع فيها المعلومات الحالية الخاصة ببيع المواد المستنفدة للأوزون للسفن، بما في ذلك السفن التي ترفع أعلام دول أخرى، لاستخدامها في أعمال الصيانة على متن السفن وغير ذلك من الاستخدامات الأخرى على متنها، وأن تشمل تلك المعلومات كيفية حساب الأطراف للاستهلاك المتصل بهذه المبيعات، وتحدد القضايا المتصلة بمعاملة استهلاك المواد المستنفدة للأوزون المستخدمة في صيانة السفن، بما في ذلك سفن العلم، وللإستخدامات على متن تلك السفن، وأن تقدم تلك الوثيقة إلى الاجتماع الثاني والثلاثين للفريق العامل المفتوح العضوية، لتمكين الاجتماع الرابع والعشرين للأطراف من اتخاذ مقرر في هذا الشأن؛

٢ - يضيف إلى الوثيقة أي توجيهات و/أو معلومات بشأن المواد المستنفدة للأوزون يكون قد سبق تقديمها للأطراف فيما يتصل بالمبيعات للسفن للاستخدامات التي تجرى على متنها؛

٣ - يطلب إلى أمانة الأوزون، لدى إعداد الوثيقة المشار إليها في الفقرة ١، أن تتشاور، عند الضرورة، مع الهيئات الدولية ذات الصلة، وخصوصاً مع المنظمة البحرية الدولية والمنظمة العالمية للبحري، لكي تُضمّن الوثيقة معلومات عما إذا كانت هذه الهيئات تتعامل مع الأمور التالية وكيفية تعاملها معها:

(أ) التجارة في المواد المستنفدة للأوزون لاستخدامها على متن السفن؛

(ب) استخدام المواد المستنفدة للأوزون على متن السفن؛

وتقديم نظرة عامة عن الإطار الذي تطبقه تلك الهيئات في إدارة الأنشطة ذات الصلة؛

٤ - يطلب أن تتاح الوثيقة لجميع الأطراف قبل ستة أسابيع على الأقل من موعد انعقاد الاجتماع الثاني والثلاثين للفريق العامل المفتوح العضوية؛

٥ - يطلب إلى الأطراف تزويد أمانة الأوزون، في موعد أقصاه ١ نيسان/أبريل ٢٠١٢، بمعلومات عن النظام الحالي، إن وجد، الذي تستخدمه الأطراف في تنظيم المواد المستنفدة للأوزون المستخدمة لصيانة السفن، بما في ذلك من السفن التابعة لدول عَلمٍ أخرى، والمستخدمه على متن السفن، وكيفية حساب استهلاك المواد المستنفدة للأوزون والإبلاغ عن هذه المعلومات، وعن أي حالات ذات صلة تكون فيها قد زودت بمواد مستنفدة للأوزون، أو استوردتها أو صدرتها؛

٦ - يطلب إلى الأمانة إدراج المعلومات التي يتم تقديمها عملاً بالفقرة السابقة في مرفق الوثيقة المطلوبة في الفقرة ١؛

٧ - يطلب إلى فريق التكنولوجيا والتقييم الاقتصادي أن يُضمّن تقريره المرحلي لعام ٢٠١٢ موجزاً عن البيانات المتاحة المتعلقة باستخدام المواد المستنفدة للأوزون على متن السفن، بما في ذلك الكميات التي تُستخدم في العادة على متن أنواع مختلفة من السفن، وكميات تقديرية للمواد المبردة على متن السفن، وتقدير للانبعاثات؛

٨ - يدعو القادرين من الأطراف، إلى أن يقدموا إلى الفريق ما يمكن من البيانات ذات الصلة بالمواد المستنفدة للأوزون على متن السفن، بما في ذلك الكميات التي تُستخدم في العادة على متن أنواع مختلفة من السفن، وكميات تقديرية للمواد المبردة على متن السفن وتقدير الانبعاثات، وذلك في موعد أقصاه ١ آذار/مارس ٢٠١٢.

المرفق الثاني

المعلومات التي قدمتها الأطراف إلى الأمانة عن معاملة المواد المستنفدة للأوزون المستخدمة في صيانة السفن منذ الاجتماع الثالث والعشرين للأطراف

ألف - التعليقات التي قدمتها البرازيل

١ - أود الإشارة إلى المقرر ١١/٢٣ الذي اعتمده الاجتماع الثالث والعشرون للأطراف في بروتوكول مونتريال والمتعلق بمعاملة بروتوكول مونتريال للمواد المستنفدة للأوزون المستخدمة في صيانة السفن، بما في ذلك السفن من دول العلم الأخرى.

٢ - واستجابة للفقرة ٥ من المقرر، نُعلمكم أن البرازيل لا تدرج في حساباتها مستهلكي المواد المستنفدة للأوزون في البرازيل من الأفراد أو الشركات الذين يتعاونون المواد المستنفدة للأوزون بغرض استعمالها أو إعادة بيعها. ويصرّح المستخدمون عن استخدام المواد المستنفدة للأوزون من خلال بيانات يتضمنها التقرير السنوي لنظام الرقابة الإلكتروني (السجل الفدرالي التقني لدى المعهد البرازيلي للبيئة والموارد الطبيعية المتجددة) الذي يحتوي على وصف للمادة وكميتها والغرض من استخدامها. وتشمل الاستخدامات ما يلي: الرغوى، الاستخدامات الزراعية، التصنيع، الاستخدامات الصيدلانية، صيانة أجهزة التبريد، المواد الكيميائية أو المذيبات. وفي هذا الصدد، نود إعلامكم أن الإبلاغ عن كميات المواد المستنفدة للأوزون المستخدمة على متن السفن يتم ضمن فئة تطبيقات الصيانة في مجال التبريد، ويشمل ذلك الاستخدامات على سفن العلم المحلية أو سفن العلم الأجنبية. وبالتالي فإن الشركة البرازيلية (المصنفة كمستخدم) التي ابتاعت الغاز لإجراء أعمال الصيانة هي الجهة التي تعلن عن هذا الاستخدام.

٣ - واستجابة للفقرة ٨ من المقرر، ووفقاً للمعلومات الواردة من الشركات، تستخدم معظم سفن الصيد صناديق معبأة بالثلج لتخزين الأسماك. وفيما يتعلق بالأنواع الأخرى من سفن الشحن، يتم النقل في حاويات مبردة. ويبلغ متوسط سعة الغاز المعبأ فيها ٦ كيلوغرامات، فيما تتراوح الكمية المستخدمة للصيانة من ٢،٥ إلى ٣ كيلوغرامات من الغاز وسطياً. أما المواد المستخدمة في نظم التبريد فهي مركب الكربون الهيدروفلوري (HFC-134a) ومركب الكربون الهيدروكلوري فلوري (HCFC-22).

باء - التعليقات التي قدمتها كندا

الفقرة ٥ من المقرر ١١/٢٣

٥ - يطلب إلى الأطراف تزويد أمانة الأوزون، في موعد أقصاه ١ نيسان/أبريل ٢٠١٢، بمعلومات عن النظام الحالي، إن وجد، الذي تستخدمه الأطراف في تنظيم المواد المستنفدة للأوزون المستخدمة لصيانة السفن، بما في ذلك من السفن التابعة لدول علم أخرى، والمستخدم على متن السفن، وكيفية حساب استهلاك المواد المستنفدة للأوزون والإبلاغ عن هذه المعلومات، وعن أي حالات ذات صلة تكون فيها قد زودت بمواد مستنفدة للأوزون، أو استوردتها أو صدرتها؛

تعليقات كندا

استهلاك المواد المستنفدة للأوزون على متن السفن

٤ - تحظر الأنظمة المحلية الكندية تصدير مادة مستنفدة للأوزون دون الحصول على تصريح بذلك، لكن هذا الشرط لا ينطبق على المواد المستنفدة للأوزون التي تباع في كندا لسفينة أجنبية لاستخدامها في إعادة تعبئة أو صيانة أجهزة التبريد أو التكييف أو إطفاء الحرائق بكمية لا تزيد عن السعة الإجمالية للأجهزة. وتعتبر أي كمية تزيد عن السعة الإجمالية للتجهيزات بحكم صادرات، وتستدعي بالتالي الحصول على تصريح بالتصدير والإبلاغ عنها إما سنوياً أو كل ثلاثة أشهر.

٥ - وتقع عمليات صيانة الأجهزة الموجودة على متن السفينة وإعادة تعبئتها تحت سلطة نظام الترخيص والتصريح والإبلاغ المعمول به في كندا. فعلى سبيل المثال، إذا كانت مركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية مطلوبة لنظام تكييف الهواء على متن سفينة ترفع العلم الكندي، فلا بد من الحصول على تصريح لاستيراد تلك المركبات أو تصنيعها، سواء كانت جديدة أو مستعملة، أو مستعادة، أو معادة التدوير، أو مستصلحة.

استخدام ومناولة المواد المستنفدة للأوزون على متن السفن التي ترفع العلم الكندي

٦ - ثمة أنظمة محلية إضافية تحكم استخدام ومناولة المواد المستنفدة للأوزون وبدائلها من الهالوكربونات في نظم تكييف الهواء والتبريد وإطفاء الحريق والمذيبات التي تملكها الأعمال والمشاريع الفدرالية، بما فيها السفن.

٧ - وتحظر هذه الأنظمة في الوقت الحاضر تركيب أو تعبئة نظم التبريد وتكييف الهواء المحتوية على مركبات الكربون الكلورية فلورية الموجودة على جميع السفن التي ترفع العلم الكندي، باستثناء النظم الصغيرة (التي تقل قدرتها التبريدية عن ١٩ كيلواط)، والمبردات التي لم يتم إصلاحها. ويلاحظ أن هذه الأنظمة ستحظر أيضاً تشغيل المبردات، بما في ذلك المبردات الموجودة على متن السفن، اعتباراً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥؛ ويحظر تركيب/تعبئة نظم إطفاء الحرائق المحتوية على الهالونات على متن السفن في كندا، ما لم يصرح باستخدامها بموجب شهادة، ويستثنى من ذلك النظم المستخدمة على متن سفينة عسكرية. وتنطبق هذه الأنظمة أيضاً على نظم المواد المستنفدة للأوزون الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الكندي في المياه الدولية أو في مياه دولة أخرى.

الفقرة ٨ من المقرر ١١/٢٣

٨ - يدعو القادرين من الأطراف، إلى أن يقدموا إلى الفريق ما يمكن من البيانات ذات الصلة بالمواد المستنفدة للأوزون على متن السفن، بما في ذلك الكميات التي تُستخدم في العادة على متن أنواع مختلفة من السفن، وكميات تقديرية للمواد المبردة على متن السفن وتقدير الانبعاثات، وذلك في موعد أقصاه ١ آذار/مارس ٢٠١٢.

تعليقات كندا

٨ - تشير التقديرات الواردة في دراسة أجريت في عام ٢٠٠٩ لمخزونات المواد المستنفدة للأوزون في كندا إلى وجود ٢٤٢ طناً من المواد المستنفدة للأوزون في النظم الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم

الكندي. ويتضمن الجدول أدناه توضيحاً لتوزيع تلك المواد. ويتم حساب عدد الوحدات بالاستناد إلى حصة كندا من الناتج المحلي الإجمالي العالمي لعدد السفن المقدر في كل من القطاعات الفرعية للتبريد المتنقل.

مركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية (بالأطنان)	الوحدات (#)	أجهزة التبريد المتنقل
٦١	٣٠	السفن المبرّدة
١٨١	١,٥٣١	السفن البحرية الأخرى

جيم - التعليقات التي قدمتها الصين

٩ - وفقاً للشرط الوارد في المقرر ١١/٢٣، طُلب إلى الأطراف أن تزود أمانة الأوزون، بمعلومات عن النظام الحالي، إن وجد، الذي تستخدمه الأطراف في تنظيم المواد المستنفدة للأوزون المستخدمة لصيانة السفن، بما في ذلك من السفن التابعة لدول عَلمَ أخرى، والمستخدمه على متن السفن، وكيفية حساب استهلاك المواد المستنفدة للأوزون والإبلاغ عن هذه المعلومات، وعن أي حالات ذات صلة تكون فيها قد زودت بمواد مستنفدة للأوزون، أو استوردتها أو صدرتها. وباسم مسؤول الاتصال الوطني في الصين، أود أن أقدم طيه المعلومات التالية: يجري الإمداد بجميع المواد المستنفدة للأوزون المستخدمة لصيانة السفن، بما فيها السفن المحلية والسفن من دول العلم الأخرى، لاستخدامها على متن السفن في الصين، من خلال محطات أو شركات صيانة أنظمة التبريد، وبالتالي تُعامل هذه المواد وكأنها استهلكت محلياً في الصين. وتعامل المواد المستنفدة للأوزون المستخدمة لصيانة السفن، وكذلك سائر المواد المستنفدة للأوزون المستخدمة لصيانة نظم التبريد باعتبارها مستخدمة لغرض الصيانة ويتم تنظيم استخدامها على هذا الأساس. ووفقاً للمادة ١٩ من لائحة الأنظمة المتعلقة بإدارة المواد المستنفدة للأوزون الصادرة عن الحكومة الصينية في عام ٢٠١٠، يجب على أي وحدة تضطلع بأعمال تتعلق بصيانة تجهيزات ونظم التبريد المحتوية على مواد مستنفدة للأوزون أن تبادر إلى تسجيل نفسها لدى الإدارة المعنية بحماية البيئة التابعة للحكومة في المقاطعة التي توجد فيها تلك الوحدة. لكن نظام إدارة التسجيل لا يزال قيد التكوين نظراً لضخامة أعداد محطات الصيانة وشركاتها وصعوبة إدارتها. وبالتالي فإن الحكومة لا تزال غير قادرة على التفريق بصورة دقيقة بين مختلف الميادين التي يجري فيها استهلاك المواد المستنفدة للأوزون، بما في ذلك صيانة السفن.

دال - التعليقات التي قدمها الاتحاد الأوروبي

١٠ - لدى الاتحاد الأوروبي مجموعة من التشريعات المتقدمة المتعلقة بالمواد المستنفدة للأوزون تشمل استخداماتها في القطاع البحري. وتوخياً للدقة، يشار إلى أنه قد تم تبسيط المعلومات الواردة أدناه:

تخطر تشريعات الاتحاد الأوروبي استيراد وتصدير المواد المستنفدة للأوزون. ويشمل ذلك المنتجات والتجهيزات المحتوية على تلك المواد أو التي تعتمد عليها، مثل السفن المجهزة بنظام تبريد يعمل بمواد مستنفدة للأوزون. وينطبق ذلك على جميع أنواع الإجراءات الجمركية، ومنها، على سبيل المثال، الشحنات العابرة والشحنات المنقولة عبر الأراضي. وفي الحالات المعفاة من هذا الحظر (ومثالها

الاستخدامات كمواد وسيطة)، يشترط حصول أي من هذه الشحنات على تصريح، إلا فيما يتعلق بنوع معين من أنواع التجارة العابرة.

ولا تعتبر حركة وسائط النقل الأجنبية بمثابة استيراد أو تصدير، ولا تستدعي بالتالي الحصول على تصريح ولا تخضع لأي قيود على الاستيراد/التصدير في الحالات التالية:

- إذا كانت تحمل مواد مستنفدة للأوزون لاستخدامها على متن وسائط النقل نفسها،
- إذا لم تكن المواد المستنفدة للأوزون أو وسائط نقلها مستوردة إلى الاتحاد الأوروبي،
- إذا كانت وسائط النقل خاضعة للإعفاءات المطبقة للقبول المؤقت على الأراضي في إطار الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

وباختصار فإن أي سفينة أجنبية ترسو في أحد موانئ الاتحاد الأوروبي لا تتأثر بالحظر المفروض على التجارة شرط أن تغادر الميناء بالحالة التي دخلته فيها.

وفيما يتعلق بالتطبيق العملي، يتم التمييز بين الصيانة والإمداد بغرض أعمال التوصية الصادرة في عام ١٩٩٠ عن فريق الخبراء المخصص المعني بالإبلاغ.

(أ) تعتبر الصيانة استهلاكاً محلياً ولا تخضع للتصريح أو الإبلاغ. وفي الحالات التي تنفذ فيها شركة مقرها في الاتحاد الأوروبي أعمال صيانة على متن وسائط نقل جلبت معها المواد المستنفدة للأوزون، فإن قوانين الاتحاد الأوروبي المتعلقة بتلك المواد تنطبق عليها (لا يسمح مثلاً إلا بمركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية غير البكر).

(ب) الإمداد هو التزويد بالمواد المستنفدة للأوزون لسفينة راسية في أحد موانئ الاتحاد الأوروبي، لاستخدامها على متنها دون أن تتولى الشركة المزودة تنفيذ أعمال الصيانة. وفي هذه الحالات، يتولى الطاقم أعمال الصيانة التي تجري عادة عندما تكون السفينة في أعالي البحار.

والواقع أن هذه الحالات لا تحدث على متن وسائط للنقل من غير السفن. وفيما يتعلق بالسفن، فإن معظم الحالات هي حالات "إمداد" وليست حالات "صيانة".

وعلى صعيد الاستيراد، تعتبر المواد المستنفدة للأوزون مواداً مستوردة إذا زُودت بها وسائط نقل ترفع علم دولة من دول الاتحاد الأوروبي أو منطقة من دولة عضو في الاتحاد الأوروبي ("سفن الاتحاد الأوروبي"). وبما أن استيراد مركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية (سواء كانت بكر أو لا) إلى الاتحاد الأوروبي لاستخدامات التبريد هو أمر محظور، فإن إمداد سفن الاتحاد الأوروبي بها في موانئ خارج الاتحاد الأوروبي هو أمر محظور أيضاً. وإذا جرت أعمال الصيانة في ميناء خارج الاتحاد الأوروبي واضطلعت بها شركة تابعة لدولة الميناء، فإن هذه الأعمال مسموح بها شرط أن تستخدم فيها مركبات كربون هيدروكلورية فلورية مستعادة.

وليس لدى دائرتي أي معلومات عن الجوانب التقنية لاستخدام المواد المستنفدة للأوزون على متن السفن، ولا يمكنني بالتالي أن أقدم معلومات تفصيلية عن الكميات المستخدمة عادة على مختلف أنواع السفن، أو عن مخزونات المواد المبردة على متن السفن، أو تقدير للانبعاثات.

وفي عام ٢٠١٠، تم تصدير ما يقرب من ٤٧٥ طناً مترياً (٢٦ طناً محسوبة بدالة استنفاد الأوزون) من مركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية إلى السفن، وتكونت بأكملها تقريباً من مركب الكربون الهيدروكلوري فلوري -٢٢ (HCFC-22). وفي عام ٢٠٠٩، تم تصدير ما يقرب من ٦٠٠ طن متري (٣٣ طناً محسوبة بدالة استنفاد الأوزون) إلى السفن.

وفي الفترة من كانون الثاني/يناير ٢٠١٠ وآب/أغسطس ٢٠١١، أصدرنا تصاريح لحوالي ٢٠٠٠ عملية تزويد. ولم نجر تحليلاً متعمقاً لعمليات التزويد، لكننا نلاحظ عموماً أن سفن الصيد تشكل أغلبية في عداد تلك السفن. ويبدو أن السفن المبردة وسفن السياحة البحرية تستهلك كميات كبيرة من تلك المواد أيضاً. وقد تصل الكمية التي تزود بها سفينة واحدة من سفن الصيد إلى عدة أطنان. وزادت كمية ٢٢٥ من عمليات التزويد هذه عن طن واحد.

ونلاحظ أيضاً أن عدداً من السفن ترسو في موانئ الاتحاد الأوروبي عدة مرات كل سنة وتطلب كميات كبيرة. ويدل ذلك على أن فرادى السفن تسجل معدلات انبعاثات مرتفعة جداً أو أنها تمرر مواد التبريد لسفن أخرى. وفي حالة واحدة، قامت سفينة بتحميل ٥٣ طناً من مركب الكربون الهيدروكلوري فلوري -٢٢ (HCFC-22) خلال تلك الفترة. وفي حالة أخرى، تم تحميل ٣١ طناً. ومن غير المرجح أن تستهلك هذه الكميات الضخمة لأغراض التبريد عن متن سفينة واحدة، وقد يكون في ذلك دلالة على حصول اتجار غير مشروع بتلك الكميات.

هاء - التعليقات التي قدمتها سانت فنسنت وجزر غرينادين

١١ - على غرار العديد من جزر البحر الكاريبي، تمتلك سانت فنسنت وجزر غرينادين سجلاً مفتوحاً لسفن الترفيه والسفن التجارية. ويزيد عدد السفن المسجلة في ذلك البلد عن ٢٠٠٠ سفينة علم. وتعدّ الإدارة البحرية الوكالة المسؤولة عن مراقبة سفن العلم هذه، لكنها لا تمتلك أي آلية للإبلاغ، ولا تتلقى البلاغات عن استهلاك المواد المستنفدة للأوزون من تلك السفن، ولا تكلف تلك السفن بتقديم هذه البلاغات.

١٢ - وتورد الوحدة الوطنية للأوزون، وهي الهيئة المنفذة لبروتوكول مونتريال، في بيانها الوطنية المقدمة إلى أمانتي الأوزون والصندوق، الواردات المشروعة فقط كما يعرفها بروتوكول مونتريال. وعلاوة على ذلك، تعرّف الجمارك الواردات المشروعة بأنها أي صنف يتم إنزاله في موانئ الدخول التي تم تحديدها على أي من الجزر المأهولة الثماني في البلاد، أو تمريره عبرها، ويتم استهلاكه في الجزيرة/الدولة. وفيما يتعلق بالمواد المستنفدة للأوزون أو المواد المبردة الأخرى، يتم تنظيم تلك الأصناف ومراقبتها والإبلاغ عنها بموجب المادة ٧ من البروتوكول، من خلال نظام الترخيص والحصص من لائحة أنظمة بروتوكول مونتريال.

١٣ - لكن نظام الترخيص والحصص الذي يرصد وأردتنا من المواد المبردة لا يأخذ في الاعتبار المبيعات "لسفن العلم"، باعتبار أن غالبية هذه السفن لا تأتي إلى ميناء الجزيرة، وأن السفن التي ترسو في الميناء لا تقوم بأعمال الصيانة عادة أثناء رسوها فيه. وعموماً، لا توجد رابطة أو علاقة بين "سفن العلم" هذه والدولة فيما عدا أنها مسجلة لديها، وذلك وفقاً لما وردنا من معلومات.

١٤ - ونأمل في أن نكون قد وفرنا بعض التعريف والوضوح فيما يتعلق بهذا الموضوع، وأنا قد حددنا بوضوح الجهة المسؤولة عن واردات/صادرات هذه المواد. بيد أنه ينبغي مراعاة القيود الموجودة في كثير من البلدان العاملة بموجب المادة ٥ آخذين في الاعتبار أن مراقبة عدد كبير من "سفن العلم" غير الملزمة بالإبلاغ في إطار الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن سوف يمنع معظم البلدان، إن لم نقل جميعها، من بلوغ حالة الامتثال وسيهدد امتثالها.
