



Distr.: General  
7 May 2012

Chinese  
Original: English



联合国  
环境规划署

关于消耗臭氧层物质的蒙特利尔议定书  
缔约方不限成员名额工作组  
第三十二次会议

2012年7月23-27日，曼谷  
临时议程\*项目5

《蒙特利尔议定书》对用于保养船舶的臭氧消耗物质的处理  
(第 XXIII/11 号决定)

有关用于保养船舶的臭氧消耗物质的资料

秘书处的说明

一、 执行摘要

1. 在第 XXIII/11 号决定中，关于消耗臭氧层物质的蒙特利尔议定书缔约方第二十三次会议请秘书处编制一份文件，汇集向船舶（包括来自其他船旗国<sup>1</sup>的船舶）出售臭氧消耗物质以便用于船上保养和其他船上用途方面的现有资料。文件将包括如下内容：之前提供给各缔约方的有关向船舶销售情况的指导意见和资料；有关缔约方如何计算与此类出售活动有关的消费量方面的资料；有关国际海事组织和世界海关组织等国际机构如何处理船舶臭氧消耗物质贸易和使用情况的资料；以及这些机构用于管理相关活动的框架概览。

2. 为便于编写文件，会议要求缔约方在 2012 年 4 月 1 日前向秘书处提供有关其目前处理用于保养船舶的臭氧消耗物质的资料。联络小组在不限成员名额工作组第三十一次会议上讨论了这一问题，已商定一项类似的方法。缔约方针对联络小组的审议情况所提供的资料转载于文件 UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/INF/4 附件一，供本次会议参考。

3. 应第 XXIII/11 号决定要求，秘书处核查了已有的历史文件，审查了缔约方提交的资料，并与技术和经济评估小组以及国际海事组织秘书处和世界海关组织秘书处开展了磋商。其主要调查结果在下文第 4 至 14 段做了总结。

\* UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/1。

1 船旗国一词是指根据法律对一艘船舶进行登记或授予许可的国家。

4. 1991 年和 1993 年举行的缔约方第三次和第五次会议分别通过第 III/9 号和第 V/5 号决定解决了如何就为填充港内船舶制冷和灭火系统而提供的臭氧消耗物质进行汇报的问题，缔约方在上述决定中通过了根据《蒙特利尔议定书》汇报数据的表格。根据表格规定，“用以再次填充在港口内停泊船舶的制冷设备和灭火设备的受控物质的数量应计入对港口拥有管辖权的国家的消费数字之内，而不应计入其出口数字内”。<sup>2</sup>
5. 1991 至 1997 年间秘书处编制的、供各缔约方使用的数据汇报表格还包括有关汇报再次填充船舶设备产生的进出口量和处理自由贸易区臭氧消耗物质的说明。但是，并未就如何处理如下情况中的臭氧消耗物质提供任何指导：提供给船舶的臭氧消耗物质数量已达到保养需求（或已超过安装设备的总容量），但是此类物质并未在船舶停港期间（由提供物质的公司或船员）用于船舶保养。
6. 1997 年，缔约方通过了第 IX/28 号决定，以简化数据汇报表格。该行动取消了建议各缔约方将港口旗船上用于再次填充船舶设备的臭氧消耗物质作为国内消费一部分的指导要求。因此，当前的数据汇报表格中仅包括转运要求，不包括进口和再出口要求。
7. 共有 21 个缔约方（包括代表 27 个成员国的欧洲联盟）根据不限成员名额工作组第三十一次会议所下达的指令和第 XXIII/11 号决定的要求，向秘书处提交了资料。其中，有 4 个缔约方并未在呈文中明确提供有关如何处理消费量和销售量的资料，另外 17 个缔约方（包括代表其成员国的欧洲联盟）汇报称，将供应给境内船舶用于保养用途的臭氧消耗物质视为国内消费的一部分。少数几个缔约方指出，这种处理方法与船舶一般用途有关，而非只是保养用途。
8. 然而，在上文所述的 17 个缔约方中，有三个缔约方（包括一个代表 27 个成员国进行汇报的缔约方）汇报说，会区分用于保养船舶设备的臭氧消耗物质和仅供应给船舶的臭氧消耗物质（数量达到或超过保养需求，但不一定在船舶停港期间用于再次填充船舶设备）。两个缔约方指出将此类供应视为向船旗国出口，另有一个缔约方指出只有当供应物质数量超过待保养设备的总容量时，才会视为出口。
9. 少数缔约方指出，它们没有关于向悬挂外旗船舶销售臭氧消耗物质或此类船舶所使用臭氧消耗物质的官方统计数据，因为它们的许可证和配额系统未将此类物质纳入考虑范畴。
10. 就按照第 XXIII/11 号决定的要求提交额外数据而言，一个缔约方汇报称其船舶共使用了 242 公吨氯氟烃。仅有两个缔约方汇报了有关向悬挂外旗船舶出口臭氧消耗物质的数据；其中一个汇报了 2008-2010 年间的的数据，另一个（代表 27 个成员国汇报）提交了 2009-2010 年间的的数据。前者汇报 2008 年总量为 14.4 公吨（主要为氯氟烃），而这两个缔约方汇报的 2009 年和 2010 年的氯氟烃总消费量分别为 608 公吨和 483 公吨。
11. 除上述缔约方提供的资料外，通过搜索秘书处的数据库发现，迄今为止有三个缔约方在其年度数据报告中说明了向其他船旗国的船舶出口臭氧消耗物质的情况。出口的物质主要是氯氟烃，数量从 2005 年约 37 公吨到 2010 年约 67 公吨不等。然而，必须指出的是，汇报表格中并没有单独一栏用于汇报向船

---

2 UNEP/OzLPro.5/12, 附件一, 第 8 段。

船舶出口的数量，因此可能有些缔约方将出口数据纳入了总体出口数据报告中，而没有指明出口的具体用途。

12. 根据第 XXIII/11 号决定提供资料的缔约方提出了各项问题，在此方面，若干缔约方指出，对供应给旗船的臭氧消耗物质缺乏记录，可能会给非法贸易创造条件，因为这些数量不受进出口授权的限制，可能提供给在公海或其他港口作业的其他旗船。另外，一些缔约方担心，向停泊在外国港口的船舶提供臭氧消耗物质可能被港口国视为向船旗国出口，而非港口国的国内消费。它们特别指出，这种做法可能会使相关国家违约，因为其逐步淘汰氯氟烃的基准并未考虑到参与国际航运的船舶上使用的数量，而且现有的国内管控措施并不包括针对船舶的日常保养需求颁发许可或设定限额。一些小岛屿国家也表示担心，认为此种做法可能影响其企业和行业的能力，使其无法在发展中国家根据《蒙特利尔议定书》的规定为冻结并逐步淘汰氯氟烃消费而参与强制性过渡进程时，对氯氟烃实现最大程度的利用。

13. 按照要求，秘书处就处理臭氧消耗物质和船舶的问题与国际海事组织和世界海关组织进行了磋商。国际海事组织的规定要求，重达 400 毛吨或以上的船舶需在其船旗国签发的国际预防空气污染证明的附录中列出含有臭氧消耗物质、非永久性密封的系统和设备；此类船舶还必须在臭氧消耗物质记录册和登记簿中记录用于供应、补给、维修、卸货和处置作业的臭氧消耗物质的数量。虽然船舶必须携带并填写此类记录，但国际海事组织无义务进行审查；应由《国际防止船舶造成污染公约》（《防止船污公约》）附件六缔约方港口的港口国监管官员负责落实这一规定。在此方面不存在国际合规义务。

14. 世界海关组织的规定并未明确解决船舶上使用的臭氧消耗物质的贸易或此类用途的问题。向在关税区停留的船舶供应的臭氧消耗物质可免交关税和税款，但根据推荐做法，应在海关当局要求的相关申报单上进行记录。迄今为止，这种做法仅被 16 个世界海关组织成员国接受。记录此类海关数据仍是相关国家的特权。世界海关组织无义务进行审查，在此方面不存在国际合规义务。另一方面，2012 年世界海关组织修订了《协调制度国际公约》及相关工具，其中包括臭氧消耗物质的命名问题。这些工具将促进数据的收集和比较工作。

## 二、 导言

15. 蒙特利尔议定书缔约方第二十三次会议通过了关于用于保养船舶（包括来自其他船旗国的船舶）的臭氧消耗物质处理问题的第 XXIII/11 号决定，以求澄清关于供船舶使用的臭氧消耗物质出售情况的合理汇报问题，同时担忧缔约方对上述出售情况的不同解读可能会导致消费量的误算或在消费量的报告中出现差异。<sup>1</sup>

16. 该决定（载于本说明附件一）要求臭氧秘书处编写一份文件，收集关于向船舶出售臭氧消耗物质以用于船舶保养或其他船上用途的资料。总的来说，该文件须包含如下内容：有关缔约方如何计算与此类出售活动有关的消费量方面的资料；之前就此问题向各缔约方提供的任何指导；以及国际海事组织或世界海关组织用于处理供船上使用的臭氧消耗物质的贸易问题和此类物质的船上用途的任何框架或具体要求的概览。最后，该文件将确定与供保养船舶的臭氧消耗物质的消费量处理相关的问题，并提交不限成员名额工作组第三十二次会议。

17. 为支持秘书处开展此项工作，要求各缔约方在 2012 年 4 月 1 日前向秘书处提交下述资料：对出于保养船舶的目的而供应的臭氧消耗物质进行监督和管

理的现有系统（如有）；此类臭氧消耗物质的消费量计算方式；以及任何有关供应、进口或出口此类臭氧消耗物质的案例。

18. 秘书处为回应缔约方在第 XXIII/11 决定中的要求而编写了本说明。本文件分为五节：上文第一节为执行摘要，归纳了秘书处的主要结论。本节为导言，第三节列述了过去就此问题向缔约方提供的指导和资料的更多详情。第四节讨论了缔约方提交的资料，包括审查过程中确定的各个问题。第五节概述了国际海事组织和世界海关组织用来管理相关活动的框架，并归纳了秘书处与这两个组织开展的磋商的要点。

19. 本说明包含两个附件。附件一重载了第 XXIII/11 号决定，以方便参考。附件二载列了各缔约方为回应第 XXIII/11 号决定而于 2012 年提交的关于其如何处理用于保养船舶的臭氧消耗物质的资料。如上文第一节所述，各缔约方还根据不限成员名额工作组联络小组在第三十一次会议上提出的要求，于 2011 年提交了相关资料；这些资料重载于文件 UNEP.OzL.Pro.WG.1/32/INF/4 附件一。国际海事组织和世界海关组织提交的资料分别重载于同一文件的附件二和附件三。此文件各附件中所载的信息及本说明附件二中的信息均按秘书处收到的原文转载，未经正式编辑。

### 三、 过去提供的指导和资料

#### A. 缔约方就散装物质及产品的定义提供的指导

20. 在讨论该问题时，首先审查了“受控物质”这一术语，《蒙特利尔议定书》第 1 条第 4 款中将其定义为“……本议定书附件 A 或附件 B、附件 C 或附件 E 所载单独存在的或存在于混合物之内的物质；除非特别在有关附件中指明，它应包括任何这类物质的异构体，但不包括制成品内所含任何此种受控物质或混合物，而包括运输或储存该物质的容器中的此种物质或混合物”。

21. 在 1989 年通过的第 I/12 号决定第 A 段，缔约方第一次会议进一步澄清了“受控物质”这一术语的定义，规定出于《议定书》考虑，不属于含有有关物质的使用系统的任何数量的受控物质或受控物质混合物即为受控物质（即散装化学品）。其中还澄清表示，“如果一种物质或混合物首先要从一个散装容器移到另一个容器、器皿或设备部件中才能用于原定用途，第一个容器事实上只用于储存和/或运输，则《议定书》第 1 条第 4 款对其中的物质或混合物已有论述”。

22. 1991 年，在第 III/15 号决定中，缔约方第三次会议通过了作为《议定书》附件 D 的含有《议定书》附件 A 中所述受控物质的产品清单。在新的附件 D 中，商业制冷和空调/热泵设备及便携式灭火器，以及绝缘板、隔板和管道外壳均被视为相关产品，因此符合第 1 条第 4 款中关于受控物质的定义。

23. 根据上文的规定，船上所用设备中含有的臭氧消耗物质属于使用系统的一部分，因此被视为不受《议定书》控制的产品。但是很明显，向船舶出售或供应的用于船上保养及其他船上用途（通常被用于集装箱储存及/或运输）的臭氧消耗物质将被视为受控物质，应纳入缔约方的数据报告。

#### B. 缔约方就船上交易臭氧消耗物质的数据汇报问题提供的指导

24. 认识到一些国家在根据《议定书》第 7 条汇报数据方面遇到的困难，缔约方第二次会议（1990 年 6 月 27-29 日，伦敦）通过了第 II/9 号决定，并依据该决定成立了特设专家组，授权其审议出现上述困难的原因，向有关缔约方提供制定潜在解决方案的建议，并向缔约方第三次会议报告工作进展。

25. 随后成立的数据汇报问题特设专家组在其第一次会议（1990年12月6-7日，内罗毕）的报告中确定了一些存在数据汇报问题的交易事项，并通过了相关建议。<sup>3</sup>该报告所涉及的一些事项包括：

- (a) 用于再次填充港口内制冷和灭火系统的受控物质的数量；
- (b) 自由贸易区；
- (c) 转运（而非进口后再出口）。

26. 必须指出，根据自由贸易区的定义（某几个国家同意减少或消除贸易壁垒的区域），向自由贸易区内的船舶供应臭氧消耗物质可以在不受海关当局的干涉下进行。然而，转运（从技术上来说属于过境贸易）则被世界海关组织界定为一种海关手续，物品在海关监管下在同一个海关区域内从进口运输转换为出口运输，该海关既属于进口海关，也属于出口海关。一国向目前停留在另一国港口的旗船供应臭氧消耗物质便属于上述情况。

#### (a) 再次填充港口内制冷和灭火系统

27. 缔约方第三次会议在第 III/7 号决定中注意到特设专家组的报告及其中的建议。在第 III/9 号决定中，缔约方第三次会议通过了用于汇报《议定书》所规定数据的修订表格，此表格当时刚做过修正。

28. 经修订的表格载于缔约方第三次会议报告附件十一，该表格含“说明页”，对如何使用表格做了说明。说明页第 8 段做了如下规定：

根据数据汇报特设专家组 1990 年 12 月 6-7 日在内罗毕举行的第一次会议的建议，用于再次填充在港口内停泊船舶的制冷设备和灭火设备的受控物质数量应计入对港口拥有管辖权的国家的消费量之内，而不应计入其出口量内。

29. 缔约方第四次会议于 1992 年通过《哥本哈根修正》后，必须修订《议定书》第 7 条下的数据汇报表格，以便纳入额外的受控物质，并考虑已用和已回收物质的进出口情况。在审议履行委员会就此问题提出的建议<sup>4</sup>后，1993 年举行的缔约方第五次会议通过了第 V/5 号决定，该决定批准了修订后的数据汇报表格<sup>5</sup>。修订后的表格同样附有说明页，第 8 段的内容与缔约方第三次会议在第 III/9 号决定中通过的内容一致。

30. 截至 1996 年缔约方第八次会议召开时，缔约方已商定寻求方法降低《议定书》的汇报要求，因为有些国家已彻底淘汰了某些臭氧消耗物质，还有些国家消费量非常低，对于这些国家而言，汇报要求过于严苛。因此，缔约方第八次会议通过了第 VIII/21 号决定，决定要求秘书处编制一份报告详细介绍《议定书》规定的所有汇报要求，以及缔约方各决定中规定的汇报要求。编制报告时，秘书处征求了缔约方的意见，以了解汇报规定对于评估合规情况是否必要，以及哪些规定已经没有必要。该决定提请履行委员会审查秘书处的报告，审议哪些汇报规定对于评估合规情况至关重要，哪些已没有必要，并考虑到缔约方提交的简化提案，就简化《议定书》下汇报流程的问题向缔约方第九次会议提出建议。

3 UNEP/OzL.Pro/WG.2/1/4。

4 UNEP/OzL.Pro/ImpCom/6/3。

5 UNEP/OzL.Pro.5/12。

31. 履行委员会随后在 1997 年举行的三次会议（第十七、十八和十九次）上审议了该议题，并向缔约方第九次会议转交了一份拟议的修订汇报表格，以供会议审议。缔约方在第 IX/28 号决定中批准了载于第九次会议报告附件七<sup>6</sup>的修订后的数据汇报表格。该表格经过实质性修订，再加上所附的说明，与当前使用的版本类似。本说明中非常重要的一点是，之前汇报表格的说明页第 8 段就如何处理用于再次填充港口内停泊船舶的制冷和灭火系统的受控物质提供了指导，修订后的汇报表格的说明页中已将这一内容删除。历史文献中并未明确指出删除的具体原因。由于经修订的表格是根据各缔约方的意见制定的，因此，可能当时各缔约方认为无需在修订后的说明页中保留第 8 段。

## (b) 自由贸易区

32. 自由贸易区与本说明有关，因为可能向在此类贸易区停泊的船舶提供臭氧消耗物质，而不受任何贸易限制或仅受有限的贸易限制。缔约方第三次会议在第 III/9 号决定中讨论了自由贸易区的问题。该决定通过的汇报表格所附的说明页第 7 段规定：

根据数据汇报特设专家组 1990 年 12 月 6-7 日在内罗毕举行的第一次会议的建议，凡是领土内有自由贸易区的国家，应特别注意把每个自由贸易区的生产、进口和出口数字纳入其汇报的数据之内。

33. 和有关再次填充港口内停泊船舶的制冷和灭火系统的规定一样，上述有关自由贸易区的说明在缔约方第五次会议于 1993 年通过的修订后的数据汇报表格的说明页中得以保留，但缔约方第九次会议于 1997 年通过的修订后的数据汇报表格的说明页中已将其删除。

## (c) 转运和进口后再出口

34. 转运、进口和再出口可能也与本说明有关，因为港口停泊的悬挂外旗船舶可能通过港口国从第三国购买臭氧消耗物质。港口国可能从第三国进口臭氧消耗物质，然后再将物质提供给船舶（进口后再出口）；或者港口国可以担任交易的中间人/经纪人（转运）。上文所述特设专家组对如何区分转运和进口后再出口提供了初步指导，1992 年举行的缔约方第四次会议在第 IV/14 号决定<sup>7</sup>中进一步澄清了该问题。1997 年举行的缔约方第九次会议在第 IX/34 号决定中<sup>8</sup>重申了澄清内容，该决定的相关部分规定：

(a) 受控物质通过第三国转运时……受控物质的原产国应视为出口国，最终目的地国视为进口国。在这种情况下，原产国和最终目的地国应分别作为出口国和进口国承担汇报数据的责任；

(b) 进口后再出口时，……应作为两次单独交易分开处理；即原产国应该报告对下一中转目的地国的交货，该国则应随后报告从原产国的进口和对最终目的地国的出口，最终目的地国则应报告进口情况。

6 UNEP/OzL.Pro.9/12。

7 UNEP/OzL.Pro.4/15。

8 UNEP/OzL.Pro.9/12。

35. 与有关再次填充设备和自由贸易区的规定不同，自通过第 IV/14 号决定以来（各项定义可参见现有数据汇报准则第 5 节第 5.7 段）<sup>9</sup>，数据汇报表所附的说明页中一直保留了有关转运和进口后再出口的说明。

### C. 技术和经济评估小组提供的历史资料

36. 为了获取就如何处理船上使用的臭氧消耗物质而曾向缔约方提供的指导，秘书处与技术和经济评估小组进行了磋商。评估小组提及制冷、空调和热泵技术选择委员会每四年一次的评估报告中有关航运制冷章节所含的信息。经审查 1989、1995、1998、2002、2006 和 2010 年评估报告中航运制冷部分的内容，结果发现其内容主要关于船上用于制冷和空调用途的制冷剂的类型和预计数量，各种船舶的重量超过了 100 毛吨（包括冷藏船、商船、军舰和渔船）。因此，秘书处未能找到技术和经济评估小组就船上使用的臭氧消耗物质问题提供给缔约方的任何指导。评估小组对该问题的审查意见载于 2012 年进度报告第 1 卷第 61-63 页。

## 四、 审查缔约方提交的有关处理船上使用的臭氧消耗物质消费量的资料

37. 截至缔约方第二十三次会议，共有 18 个缔约方（包括代表其成员国的欧洲联盟）根据不限成员名额工作组在第三十一次会议上提出的要求提交了有关处理船上使用的臭氧消耗物质的资料。资料载于文件 UNEP.OzL.Pro.WG.1/32/INF/4。自缔约方第二十三次会议通过第 XXIII/11 号决定后，5 个缔约方根据决定要求提供了资料，其中两个缔约方在会议之前提供了资料。这 5 个缔约方提交的资料载于本说明附件二。总体看来，审查提交的资料后发现如下要点：

(a) 根据不限成员名额工作组在第三十一次会议上就该问题发出的一项指令以及第 XXIII/11 号决定，共有 21 个缔约方（包括代表 27 个成员国的欧洲联盟）向秘书处提交了资料。有 4 个缔约方并未在呈文中明确提供有关如何处理消费量和销售量的资料，另外 17 个缔约方（包括欧洲联盟及其成员国）汇报称，将供应给境内船舶用于保养用途的臭氧消耗物质视为国内消费的一部分。少数几个缔约方指出，这种处理方法与船舶一般用途有关，而非只是保养用途；

(b) 然而，在上文所述的 17 个缔约方中，有三个缔约方（包括一个代表 27 个成员国进行汇报的缔约方）汇报说，会区分用于保养船舶设备的臭氧消耗物质和仅供应给船舶的臭氧消耗物质（数量达到或超过保养需求，但不一定在船舶停港期间用于再次填充船舶设备）。两个缔约方指出将此类供应视为向船旗国出口，另有一个缔约方指出只有当供应物质数量超过待保养设备的总容量时，才会视为出口；

(c) 少数缔约方指出，它们没有关于向悬挂外旗船舶销售臭氧消耗物质或此类船舶所使用臭氧消耗物质的官方统计数据，因为它们的许可证和配额系统未将此类物质纳入考虑范畴；

(d) 就按照第 XXIII/11 号决定的要求提交数据而言，一个缔约方汇报称 2009 年其船舶共使用了 242 公吨氯氟烃。仅有两个缔约方汇报了有关向悬挂外旗船舶出口臭氧消耗物质的数据；其中一个汇报了 2008-2010 年间的的数据，另一个（代表 27 个成员国汇报）提交了 2009-2010 年间的的数据；前者汇报 2008

<sup>9</sup> [http://ozone.unep.org/Data\\_Reporting/Data\\_Reporting\\_Tools/Data-Reporting-Instructions-English.2009-01-26.pdf](http://ozone.unep.org/Data_Reporting/Data_Reporting_Tools/Data-Reporting-Instructions-English.2009-01-26.pdf)。

年总量为 14.4 公吨（主要为氯氟烃），而这两个缔约方汇报的 2009 年和 2010 年的氯氟烃总消费量分别为 608 公吨和 483 公吨；

(e) 除上述缔约方提供的资料外，通过搜索秘书处的数据库发现，迄今为止有三个缔约方在其年度数据报告中说明了向其他船旗国的船舶出口臭氧消耗物质的情况。出口的物质主要是氯氟烃，数量从 2005 年约 37 公吨到 2010 年约 67 公吨不等。然而，必须指出的是，汇报表格中并没有单独一栏列出向船舶出口的情况，因此可能有些缔约方将出口数据纳入了总体出口数据报告中，没有指明出口的具体用途；

(f) 根据第 XXIII/11 号决定提供资料的缔约方提出了各项问题，在此方面，若干缔约方指出，对供应给旗船的臭氧消耗物质缺乏记录，可能会给非法贸易创造条件，因为这些数量不受进出口授权的限制，可能提供给在公海或其他港口作业的其他旗船。另外，一些缔约方担心，向停泊在外国港口的船舶提供臭氧消耗物质可能被港口国视为向船旗国出口，而非港口国的国内消费。它们特别指出，这种做法可能会使相关国家违约，因为其逐步淘汰氯氟烃的基准并未考虑到参与国际航运的船舶上使用的数量，而且现有的国内管控措施并不包括针对船舶的日常保养需求颁发许可或设定限额。一些小岛屿国家也表示担心，认为此种做法可能影响其企业和行业的能力，使其无法在发展中国家根据《蒙特利尔议定书》的规定为冻结并逐步淘汰氯氟烃消费而参与强制性过渡进程时，对氯氟烃实现最大程度的利用。

## 五、 与国际机构磋商

38. 按照缔约方在第 XXIII/11 号决定中的要求，臭氧秘书处提请国际海事组织和世界海关组织注意该决定，并要求其协助为缔约方提供资料。两组织的回应分别载于文件 UNEP.OzL.Pro.WG.1/32/INF/4 的附件二和附件三中。下文概述了两组织的回应要点和采用的框架。

### A. 国际海事组织

39. 海事组织根据《1973/78 国际防止船舶造成污染公约》（《防止船污公约》）及其《1997 年议定书》（作为《防止船污公约》新增的附件六）管理船舶上的臭氧消耗物质。《防止船污公约》附件六已于 2005 年 5 月生效，但其中部分法规的修订于 2010 年 7 月 1 日才生效。截至 2012 年 4 月 30 日，170 个海事组织成员国中已有 68 个成为《1997 年议定书》的缔约方，约占全球商船队总吨位的 91.16%。

40. 秘书处根据第 XXIII/11 号决定第 3 段要求提供资料，对此海事组织秘书处指出，海事组织并未收集或隐瞒有关在船上使用的臭氧消耗物质的贸易资料。海事组织还强调，《防止船污公约》附件六第 12 条包含了对船上使用的臭氧消耗物质的处理要求，其根据《蒙特利尔议定书》管理该类物质，并禁止一切故意排放臭氧消耗物质的行为。

41. 《防止船污公约》附件六要求，重达 400 毛吨或以上的船舶需在其船旗国签发的国际预防空气污染证明的附录中列出含有臭氧消耗物质、非永久性密封的系统和设备。此类船舶还必须在臭氧消耗物质记录册和登记簿中记录用于供应、补给、维修、卸货和处置作业的臭氧消耗物质的数量。记录的目的是，监测船上使用臭氧消耗物质的条件和数量，它们还可作为船旗国收集数据的基础。虽然船舶必须携带并填写此类记录，但国际海事组织无义务对其进行审



查。应由附件六各缔约方港口的港口国监管官员负责落实这一规定。尚无全球数据库来整合船舶航海登记簿中的各项臭氧消耗物质数据记录，也不存在关于审查船舶上臭氧消耗物质系统和设备记录，以评估此类物质在国际航运中的使用程度和数量的明确国际义务。另外，在此方面不存在国际合规义务。

42. 海事组织秘书处进一步指出，虽然臭氧消耗物质在造船的绝缘材料中被用作发泡剂，但其在船上主要用于可填充型消防设备和制冷系统。海事组织秘书处在下文中更详细地介绍了此类用途：

(a) 新船舶上的制冷和空调系统必须清楚标明其使用的制冷剂的相关信息，但可能很难确定制冷剂的使用量；

(b) 船舶的制冷剂登记簿中应记录船上各种制冷系统使用的制冷剂的相关信息（类型、用量、位置），以及含有替代制冷剂的储存气缸相关信息（数量、规格、容量和位置）；

(c) 除了含有氯氟烃的新设备在 2020 年 1 月 1 日之前仍允许安装外，其他所有含有臭氧消耗物质的新设备都禁止在船上安装使用。但船舶需遵守船旗国采用的任何更严格的法规；

(d) 禁止安装使用哈龙的新型灭火系统。但已含有哈龙的现有船舶灭火系统，在按照国际、国家或其他法规或其他要求被替换或移除前，仍能继续使用；

(e) 当船上含有臭氧消耗物质的硬质泡沫被替换或该船舶被废弃时，必须将被移除的绝缘材料送至合适的接收设施。

43. 最近海事组织海洋环境保护委员会多次会议的议程中都列入了如何处理国际航运船舶上的臭氧消耗物质的问题。海事组织秘书处随时准备提请委员会注意《蒙特利尔议定书》各缔约方希望得到澄清的任何相关问题。

## B. 世界海关组织

44. 秘书处要求根据第 XXIII/11 号决定提供资料，对此海关组织秘书处指出，该组织未具体处理船上使用的臭氧消耗物质的贸易问题或此类物质的船上用途问题。但是该组织提供了《关于简化和协调海关业务制度的国际公约》（也称为《京都公约》）的相关章节作为参考。下文简要讨论了相关参考章节。

45. 《京都公约》于 1974 年生效，并于 1999 年进行了修订和更新，以满足目前各国政府和国际贸易的需求。修订后的《公约》于 1999 年 6 月获得通过，并于 2006 年 2 月 3 日生效。迄今为止已有 76 个国家批准了该《公约》。

46. 海关组织秘书处指出，有关该事项的某些指导意见可查阅《京都公约》有关储存问题的附约 J 的第四章。《公约》中将“消费储备”定义为包括“抵达时船上已有的或被在关税区停泊期间被带上船的……用于船舶运行和维护的物品，……”。

47. 此外，《京都公约》准则第 15 条标准就物品储备问题规定如下：

驶往国外目的港的船舶和飞机在装载下列物品时，可免交关税和税款：……运输工具的运行与维修所必需的物品，其数量应合理满足航程中的运行和维修需求，同时考虑业已装载的此类物品的数量。

48. 因此，第 15 条标准要求，海关主管部门应允许驶往国外目的港的船舶装载其航程所需的任何合理物品，同时考虑船上业已装载的物品。在某些关税区

中，驶离该关税区但并不驶往国外目的港的船舶和飞机也享有这一权利。此类物品的供应通常应涵盖往返航程以及定期、频繁的短途航程。海关主管部门在任何时刻均应考虑使供应量满足多次航程的需求。这一便利措施可为海关主管部门免去多余的文书工作以及相关手续和监督工作。

49. 尽管向在关税区停留的船舶供应的臭氧消耗物质可免交关税和税款，但根据推荐做法<sup>10</sup>，应按照海关主管部门要求的相关规定进行记录。迄今为止，这种做法仅被 16 个世界海关组织成员国接受。由海关主管部门记录臭氧消耗物质的做法仍是港口国的特权。目前尚未建立由国家海关主管部门记录的臭氧消耗物质数据的全球数据库，在此方面也不存在国际合规义务。

50. 世界海关组织秘书处强调，《蒙特利尔议定书》缔约方可通过海关主管部门向其发送任何具体请求，供世界海关组织管理委员会在其年度会议（下次会议将于 2012 年 10 月召开）上审议。这类请求包括，如提议汇编一份清单，总结关于臭氧消耗物质船上用途的国家做法。

---

10 修订后的《京都公约》，专项附约 J，推荐做法 8。

## 附件一

**第 XXIII/11 号决定：《蒙特利尔议定书》对用于保养船舶（包括来自其他船旗国的船舶）的臭氧消耗物质的处理**

*考虑到* 《关于消耗臭氧层物质的蒙特利尔议定书》第 4B 条要求各缔约方建立并实施进出口许可证制度，以逐步淘汰列于附件 A、B、C 和 E 的臭氧消耗物质的生产和消费，

*亦考虑到* 《蒙特利尔议定书》将消费量界定为生产量加上进口量减去出口量，

*认识到* 船舶在国内和国际航道运行期间，船上使用含有臭氧消耗物质的设备和技术，

*铭记* 许多登记为船旗国的缔约方对《蒙特利尔议定书》规定的船舶报告要求并不确定，

*担忧* 缔约方在向船舶出售臭氧消耗物质问题上对《蒙特利尔议定书》的不同解读可能导致消费量的误算，或在消费量的报告中出现差异，

1. 请臭氧秘书处编写一份文件，以供提交不限成员名额工作组第三十二次会议，从而使缔约方第二十四次会议可就该问题做出决定。该文件应：汇集向船舶（包括来自其他船旗国的船舶）出售臭氧消耗物质以便用于船上保养和其他船上用途方面的现有资料，其中包括缔约方如何计算与此类出售活动有关的消费量方面的资料；确定在船上保养船舶（包括旗舰）的臭氧消耗物质的消费量的处理问题上存在的各种相关问题；

2. 在上述文件中纳入任何此前已向缔约方提供过的关于向船舶出售臭氧消耗物质以供用于船上用途的臭氧消耗物质方面的指导意见和/或资料；

3. 请臭氧秘书处在编写第 1 段所述文件时，酌情咨询相关国际机构，尤其是国际海事组织和世界海关组织，以在上述文件中纳入有关上述机构是否和如何处理以下问题的信息：

- (a) 用于船上用途的臭氧消耗物质的贸易；
- (b) 臭氧消耗物质的船上用途；

并就上述机构所采用的相关活动管理框架提供总体概览；

4. 请在不限成员名额工作组第三十二次会议召开前至少提前六周向所有缔约方提供上述文件；

5. 请各缔约方在 2012 年 4 月 1 日前，向臭氧秘书处提供以下资料：缔约方目前用以监管和报告为保养船舶（包括来自其他船旗国的船舶）而供应的供船上使用的臭氧消耗物质的制度（如果有此种制度的话）；缔约方如何计算与此类臭氧消耗物质有关的消费量；以及缔约方曾供应、进口或出口过此类臭氧消耗物质的任何相关案例；

6. 请秘书处在第 1 段所要求的文件附件中纳入依照前一段所提供的资料；

7. 请技术和经济评估小组在其 2012 年进度报告中归纳总结有关船上使用臭氧消耗物质的可得数据，包括各类船舶通常的使用数量、船上的制冷剂估计存量以及估计排放量；

8. 邀请有条件的缔约方于 2012 年 3 月 1 日前，向评估小组尽可能地提供臭氧消耗物质船上用途方面的相关数据，包括各类船舶通常的使用数量、船上的制冷剂估计存量以及估计排放量。

## 附件二

### 自缔约方第二十三次会议以来各缔约方向秘书处提交的关于对用于保养船舶的臭氧消耗物质的处理情况的资料

#### A. 巴西提交的评论意见

1. 我谨愿提及蒙特利尔议定书缔约方第二十三次会议上通过的关于《蒙特利尔议定书》对用于保养船舶（包括来自其他船旗国的船舶）的臭氧消耗物质的处理的第 XXIII/11 号决定。

2. 针对第 5 段内容，在巴西，臭氧消耗物质的消费者均为购买此类物质用于使用的个人或企业，该类物质的转售情况并未纳入计算。臭氧消耗物质的使用情况由各使用者通过在线控制系统（国家环境和可再生资源管理局联邦技术登记簿）的年度报告数据予以申报，同时区分具体物品、数量和使用目的。该物质的使用领域可包括：泡沫、农业、制造业、制药、维修设备制冷、化学品或制剂。在此方面，建议在制冷维修的用途下汇报臭氧消耗物质在国内船舶或悬挂外旗船舶上的使用量。因此，可由购买天然气以用于维修用途的巴西公司（界定为使用者）申报有关此类物质的使用情况。

3. 针对第 8 段内容，根据各公司提供的资料，多数捕捞船舶均使用冰舱进行渔业储存。其他类型的货船则使用制冷容器进行运输。天然气的平均使用容量为 6 千克，而用于维修用途的天然气平均数量则从 2.5 千克至 3 千克不等。制冷系统中使用的物质是 HFC-134a 和 HCFC-22。

#### B. 加拿大提交的评论意见

##### 第 XXIII/11 号决定第 5 段

5. 请各缔约方在 2012 年 4 月 1 日前，向臭氧秘书处提供以下资料：缔约方目前用以监管和报告为保养船舶（包括来自其他船旗国的船舶）而供应的供船上使用的臭氧消耗物质的制度（如果有此种制度的话）；缔约方如何计算与此类臭氧消耗物质有关的消费量；以及缔约方曾供应、进口或出口过此类臭氧消耗物质的任何相关案例

#### 加拿大的评论意见

##### *船上消费的臭氧消耗物质*

4. 根据加拿大国内条例规定，禁止在未获许可的情况下出口臭氧消耗物质。但这一规定并不适用于下列情况：由加拿大向国外船舶出售臭氧消耗物质，以便用于再次填充或保养该船舶上的制冷、空调或灭火设备，并且出售的臭氧消耗物质数量不超过该设备的总容量。若其数量超过该设备的总容量，则将视为出口行为，必须先获得出口许可，并应随后提交一份年度或季度报告。

5. 加拿大船舶上的设备保养或再次填充作业应遵循加拿大现行的许可证、允许和报告制度。例如，如果需要向悬挂加拿大旗帜的船舶上的空调系统供应氯氟烃（无论是未经使用还是已使用、经过回收、再循环或再利用的此类物质），则需获得进口或生产氯氟烃的授权。

### 悬挂加拿大旗帜的船舶对臭氧消耗物质的使用和处理情况

6. 此外，还有其他国内条例负责控制联邦工厂和企业（包括船舶）空调、制冷、灭火及溶剂系统内的臭氧消耗物质及其卤烃替代品的使用和处理情况。

7. 这些条例目前禁止在一切悬挂加拿大旗帜的船舶上安装或装载使用氯氟化碳的制冷和空调系统，但小型系统（制冷量在 19 千瓦以下）及尚未检修的制冷机除外。应注意，根据这些条例，2015 年 1 月 1 日将进一步禁止制冷机的运作，包括船舶上的制冷机；同时禁止在未获许可的情况下在加拿大船舶上安装/装载使用哈龙的灭火系统，但用于军事船舶的系统除外。这些条例还适用于国际水域或他国所属水域中悬挂加拿大旗帜的船舶上的臭氧消耗物质系统。

#### 第 XXIII/11 号决定第 8 段

8. 请有能力的缔约方尽可能于 2012 年 3 月 1 日前向评估小组提供关于船舶上臭氧消耗物质使用情况的数据，包括不同船舶的一般使用量、船舶内制冷剂的预计库存以及预计排放量。

#### 加拿大的评论意见

8. 根据 2009 年编制的一份关于加拿大臭氧消耗物质库存的研究报告，预计在悬挂加拿大旗帜的船舶系统中存在 242 吨臭氧消耗物质。明细情况列于下表。单位数量根据全球国内生产总值中加拿大所占比例计算得出，代表各移动制冷分部门中的船舶估算数量。

移动制冷	单位 (#)	氯氟烃 (吨)
冷藏船	30	61
其他海事船舶	1,531	181

#### C. 中国提交的评论意见

9. 根据第 XXIII/11 号决定，要求各缔约方向臭氧秘书处提供如下资料：关于各缔约方当前用来管理和报告用于船舶（包括来自其他船旗国的船舶）船上保养用途的臭氧消耗物质的系统（如有）；此类臭氧消耗物质消费量的计算方式；以及其涉及此类臭氧消耗物质供应、进口或出口的任何案例。作为中国的国家协调人，我谨在此介绍中国的如下信息：在中国，所有用于船舶（包括本地船舶和来自其他船旗国的船舶）船上保养用途的臭氧消耗物质都应由制冷系统服务站或企业供应，因而此类臭氧消耗物质被视为中国的国内消费。用于保养船舶及制冷系统的臭氧消耗物质被视为用于保养用途，并据此加以管理。根据中国政府 2010 年颁布的《消耗臭氧层物质管理条例》第 19 条，从事含消耗臭氧层物质的制冷设备和系统维修等经营活动的单位，应当向所在地县级人民政府环境保护主管部门备案。然而，由于服务站和企业数量庞大且管理上存在困难，备案管理系统仍处于建设之中。因此目前仍无法准确区分不同领域（包括船舶保养领域）的臭氧消耗物质消费量。

#### D. 欧洲联盟提交的评论意见

10. 欧盟拥有关于臭氧消耗物质的先进立法，涵盖臭氧消耗物质在海事部门中的用途。应注意，为简明起见，简要介绍了如下信息：

欧盟立法禁止所有臭氧消耗物质的进口和出口。这包括含有或依赖臭氧消耗物质的产品和设备，如含有基于臭氧消耗物质的制冷系统的船舶。该立法适用于所有海关程序，例如包括过境转运。在此项禁令豁免的领域（如原料用途），除某类过境贸易外，所有运输均须遵照许可进行。

外国运输工具的转移不视作进口或出口，因此若出现如下情况，可不遵照许可或进/出口限制条件进行：

- 运载臭氧消耗物质，以便在运输工具内使用；并且
- 臭氧消耗物质或运输工具未进口至欧洲联盟；并且
- 运输工具受益于相关国际公约下适用于暂时进口的豁免。

简言之：停泊在欧盟港口的外国船舶不受贸易禁令影响，*但前提是其再次离开时应保持原样。*

为切实落实该禁令，对保养和供应进行了明确区分，以采纳特设专家组 1990 年提出的建议。

(a) 保养被视为国内消费，不必遵循许可或报告要求。在此情况下，欧盟公司使用自带臭氧消耗物质在运输工具内执行维修工作，适用关于臭氧消耗物质使用的欧盟法律（例如，只允许采用已使用过的氯氟烃）。

(b) 供应系指向当前停泊在欧盟港口的船舶出售臭氧消耗物质以供船上使用，但出售公司不必提供任何保养服务。在此情况下，实际维修工作通常由船员在船舶位于公海时执行。

实际上，船舶以外的运输工具不会遇到此类情况。而且，在所有涉及船舶的案例中，我们几乎都只涉及“供应”而非“保养”。

在进口方面，如臭氧消耗物质被出售至悬挂欧盟成员国旗帜或隶属欧盟的欧盟成员国领土的旗帜的运输工具（“欧盟船舶”），我们则将此情况视为进口。由于欧盟禁止进口用于制冷用途的氯氟烃（未使用或已使用过的），在非欧盟港口中向欧盟船舶提供此类氯氟烃也将被禁止。只有在使用回收氯氟烃的情况下，才允许港口国公司在非欧盟港口提供保养服务。

我们的服务不涉及有关使用臭氧消耗物质 011 的船舶的技术资料。因此，本人无法提供有关不同类型船舶上的一般使用量、船舶内制冷剂的预计库存或预计排放量的详细资料。

2010 年向各类船舶出口约 475 公吨（26 耗氧潜能吨）氯氟烃，几乎全为一氯二氟甲烷。2009 年向各类船舶出口约 600 公吨（33 耗氧潜能吨）氯氟烃。

2010 年 1 月至 2011 年 8 月期间，我们共为约 2000 次出售活动授予了许可。尽管我们未对不同出售活动进行透彻分析，但据普遍观察，渔船的出售活动占据了其中大部分。显而易见，冷藏船和游轮的消费量也非常大。单独向渔船的出售数量可达数吨。这些出售活动中，有 225 起所涉数量超过 1 吨。我们还注意到，大量船舶在一年内数次停泊在欧盟港口，这些船舶的需求量也很大。这表明，私人船舶将产生很高的排放量，或将其制冷剂转移至其他船舶。在一个案例中，一艘船舶在此期间运载了 53 吨一氯二氟甲烷。在另一个案例中，则运载了 31 吨。一艘船上用于制冷用途的消费量似乎不可能如此之高，这表明这些数量通过非法贸易获得。

## E. 圣文森特和格林纳丁斯提交的评论意见

11. 同许多加勒比岛国一样，圣文森特和格林纳丁斯对游乐和商业船舶实行公开船舶注册制度。目前在该国注册的旗船已超过 2000 艘。海洋局是负责监督此类旗船的机构，但其并未落实任何报告机制，既不接收关于此类船舶臭氧消耗物质消费量的报告，也不强制对此进行报告。

12. 国家臭氧主管部门是《蒙特利尔议定书》的实施机构，在其向臭氧和基金秘书处报告的年度数据中，仅纳入了《蒙特利尔议定书》定义的合法进口物质。此外，海关定义的合法进口物质，可以通过规定入境港登陆或转入该国 8 个居住岛屿中任何一个且在该岛屿/国家消费的任何物质。对臭氧消耗物质或其他制冷剂而言，根据《议定书》第 7 条，通过《蒙特利尔议定书》条例中的许可证和配额制度，对这些物质进行了管理、监测和报告。

13. 然而，对我们的制冷剂进口予以监督的许可证和配额制度并未考虑向各“旗船”进行的销售，原因是大部分此类船舶几乎不会停泊在该岛屿的港口，并且停泊在该岛屿的船舶通常也不会在该国境内接受服务。总体而言，据我们所知，除注册关系外，此类“旗船”与该国并无关联或联系。

14. 我们由衷希望能够就此事项进行一些定义和澄清，明确界定负责对此类物质的进口/出口进行说明的责任人。然而还应考虑到大多数按第 5 条行事的国家所面临的各种限制，同时铭记，监测不受《防污公约》规定的报告义务约束的大量“旗船”，将阻碍并不恰当地威胁到大部分甚至所有国家的履约状况。

---