



**Programme des  
Nations Unies  
pour l'environnement**

UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/3

Distr.: générale  
7 mai 2012

Français  
Original : anglais

**Groupe de travail à composition non limitée des Parties  
au Protocole de Montréal relatif à des substances  
qui appauvrissent la couche d'ozone  
Trente-deuxième réunion  
Bangkok, 23-27 juillet 2012  
Point 5 de l'ordre du jour provisoire\*  
Traitement, au titre du Protocole de Montréal, des  
substances qui appauvrissent la couche d'ozone  
utilisées pour l'entretien des navires  
(décision XXIII/11)**

**Informations sur les substances qui appauvrissent la couche  
d'ozone utilisées pour l'entretien des navires**

**Note du Secrétariat**

**I. Résumé**

1. Dans sa décision XXIII/11, la vingt-troisième Réunion des Parties au Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone a demandé au Secrétariat de préparer un document qui rassemble des informations actualisées sur la vente de substances appauvrissant la couche d'ozone aux navires, y compris ceux « battant pavillon d'autres États »<sup>1</sup>, pour l'entretien et d'autres utilisations à bord. Elle a également demandé au Secrétariat d'inclure dans ce document toutes les orientations et les informations sur les substances appauvrissant la couche d'ozone fournies antérieurement aux Parties concernant la vente de substances réglementées aux navires; des précisions sur la façon dont les Parties calculent la consommation pour ces ventes; des informations expliquant comment les organismes internationaux tels que l'Organisation maritime internationale et l'Organisation mondiale des douanes traitent la vente de substances appauvrissant la couche d'ozone à des navires et leur utilisation à bord des navires; ainsi qu'un aperçu général du cadre appliqué par ces organismes à la gestion des activités en cause.
2. Afin de faciliter la préparation du document précité, la Réunion a demandé aux Parties de fournir au Secrétariat de l'ozone, avant le 1<sup>er</sup> avril 2012, des informations sur le régime qu'elles appliquent actuellement aux substances appauvrissant la couche d'ozone destinées à être utilisées à bord des navires. Une démarche similaire avait été convenue par un groupe de contact chargé d'étudier cette question à la trente et unième réunion du Groupe de travail à composition non limitée. Les informations soumises par les Parties comme suite aux délibérations de ce groupe de contact sont reproduites dans l'annexe I du document UNEP.OzL.Pro.WG.1/32/INF/4.

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

1 Le terme « État du pavillon » désigne le pays dans lequel un navire est immatriculé ou qui lui a délivré son titre de navigation.

3. En application de la décision XXIII/11, le Secrétariat a examiné les documents antérieurs disponibles ainsi que les informations soumises par les Parties et a mené des consultations avec le Groupe de l'évaluation technique et économique et les secrétariats de l'Organisation maritime internationale et de l'Organisation mondiale des douanes. On trouvera dans les paragraphes 4 à 14 ci-dessous un résumé de ses principales conclusions.
4. La question de la communication des informations concernant la fourniture de substances appauvrissant la couche d'ozone destinées à recharger les systèmes de réfrigération et les extincteurs d'incendie des navires dans les ports a été abordée lors des troisième et cinquième Réunions des Parties, en 1991 et 1993 respectivement, dans les décisions III/9 et V/5, par lesquelles les Parties ont adopté les formulaires pour la communication des données au titre de l'article 7 du Protocole de Montréal. Depuis l'introduction de ces formulaires, « les quantités de substances réglementées destinées à recharger les systèmes de réfrigération et les extincteurs d'incendie des navires dans les ports devraient être considérées comme faisant partie de la consommation du pays qui exerce sa juridiction nationale sur le port considéré et ne devraient donc pas être incluses dans des chiffres d'exportation.<sup>2</sup>
5. Par ailleurs, les formulaires pour la communication des données préparés par le Secrétariat entre 1991 et 1997 comprennent des instructions visant à faciliter la communication des données concernant les importations et exportations liées au rechargement des équipements à bord des navires et le traitement des substances qui appauvrissent la couche d'ozone dans les zones franches. Aucune orientation n'a toutefois été fournie sur la façon de traiter les substances appauvrissant la couche d'ozone qui sont délivrées aux navires en quantités suffisantes pour assurer l'entretien de leurs équipements (ou en quantités excédant la capacité totale des équipements auxquels les substances sont destinées) mais qui ne sont en fait pas utilisées pour l'entretien (par l'entreprise fournissant les substances ou par l'équipage du navire) pendant le séjour au port.
6. En 1997, les Parties ont adopté la décision IX/28 en vue de simplifier les formulaires pour la communication des données. Cela a conduit à l'abandon des instructions conseillant aux Parties de faire figurer dans les données relatives à la consommation nationale les substances qui appauvrissent la couche d'ozone destinées à recharger les équipements des navires battant leur pavillon se trouvant dans un port relevant de leur juridiction. Les instructions incluses dans le formulaire actuel ne concernent que le transbordement, et non l'importation et la réexportation.
7. Vingt et une Parties au total – dont l'Union européenne, au nom de ses 27 États membres – ont présenté des informations au Secrétariat comme suite à une directive adoptée par le Groupe de travail à composition non limitée à sa trente et unième réunion et à la décision XXIII/11. Bien que quatre de ces Parties n'aient pas fourni d'informations explicites sur leur façon de traiter ces ventes au regard de la consommation, les 17 autres (dont l'Union européenne, au nom de ses États membres) ont signalé qu'elles incluaient dans leur consommation nationale les substances appauvrissant la couche d'ozone fournies aux navires se trouvant sur leur territoire à des fins d'entretien. Quelques Parties ont déclaré qu'elles appliquaient ce traitement à toutes les utilisations à bord et pas seulement à l'entretien.
8. Parmi les 17 Parties susmentionnées, trois – dont l'Union européenne, au nom de ses 27 États membres – ont signalé qu'elles établissaient une distinction entre les substances appauvrissant la couche d'ozone destinées à l'entretien des équipements à bord des navires et celles qui étaient simplement fournies aux navires (dont les quantités correspondent aux besoins en matière d'entretien des équipements ou les dépassent), mais qui n'étaient pas nécessairement utilisées pour recharger les équipements à bord pendant le séjour au port. Deux Parties ont indiqué qu'elles traitaient ce type d'opération comme des exportations vers l'État du pavillon, alors que la troisième Partie a précisé qu'elle ne comptabilisait ces opérations dans ses exportations que lorsque les quantités fournies dépassaient la capacité totale des équipements à entretenir.
9. Quelques Parties ont indiqué qu'elles ne disposaient d'aucune donnée statistique officielle sur les substances appauvrissant la couche d'ozone vendues aux navires battant pavillon étranger ou utilisées à bord de ces navires car elles n'étaient pas prises en considération dans leur système de permis et de quotas.
10. En ce qui concerne la communication des données supplémentaires demandées par la décision XXIII/11, une Partie a signalé que la consommation de HCFC par ses navires s'élevait à 242 tonnes. Deux Parties seulement ont communiqué des données sur l'exportation de substances qui appauvrissent la couche d'ozone vers des navires battant pavillon d'un État tiers. Une de ces Parties a communiqué ces données pour la période 2008–2010 et l'autre Partie (communiquant les données au nom de ses 27 États membres) les a communiquées pour la période 2009–2010. La première Partie a

---

<sup>2</sup> UNEP/OzLPro.5/12, annexe I, para. 8.

signalé pour 2008 une quantité de 14,4 tonnes métriques (essentiellement des HCFC) et la consommation totale de HCFC signalée par ces deux Parties s'est élevée à 608 tonnes métriques en 2009 et 483 tonnes métriques en 2010.

11. Outre les informations communiquées par les Parties, les recherches dans la base de données du Secrétariat ont révélé que trois Parties ont à ce jour signalé dans certains de leurs rapports annuels des exportations de substances appauvrissant la couche d'ozone vers des navires battant pavillon étranger. Les substances concernées sont principalement les hydrochlorofluorocarbones (HCFC) et les quantités exportées se situent entre 37 tonnes environ en 2005 et 67 tonnes environ en 2010. Il convient toutefois de noter que, faute de ligne distincte dans les formulaires de communication des données sur les exportations vers les navires, certaines Parties ont probablement inscrit les chiffres concernant ces exportations dans les données générales d'exportation sans en préciser la finalité.

12. S'agissant des problèmes mentionnés par les Parties ayant fourni des informations comme suite à la décision XXIII/11, un certain nombre de Parties ont déclaré que le fait que les Parties ne consignent pas les quantités de substances appauvrissant la couche d'ozone fournies aux vaisseaux navigant sous leur pavillon créait une lacune qui risquait d'encourager le commerce illégal, sachant que ces quantités, qui ne sont soumises à aucune autorisation d'importation ou d'exportation, peuvent être introduites sur des navires battant un autre pavillon, se trouvant en haute mer ou dans d'autres ports. Plusieurs Parties se sont par ailleurs inquiétées que les quantités de substances appauvrissant la couche d'ozone fournies aux vaisseaux navigant sous leur pavillon lors de séjours dans le port d'un État tiers soient considérées par l'État du port comme des exportations vers l'État du pavillon, plutôt que comme faisant partie de la consommation nationale de l'État du port. Elles ont souligné, en particulier, que cette façon de procéder pouvait les conduire à une situation de non-respect, sachant que leur niveau de référence pour l'élimination des HCFC ne tenait pas compte des quantités utilisées à bord des navires de leur pavillon impliqués dans le transport maritime international et que les contrôles au niveau national ne concernaient pas la délivrance de permis ou l'établissement de quotas s'agissant de l'entretien ordinaire de ces navires. Quelques petits États insulaires en développement ont déclaré qu'ils craignaient que cette approche ne compromette la capacité de leurs entreprises et de leurs industries de tirer parti des HCFC au moment où les pays en développement s'étaient engagés dans le processus obligatoire de transition, nécessaire pour geler et, à terme, éliminer la consommation de HCFC au titre du Protocole de Montréal.

13. Comme cela le lui était demandé, le Secrétariat a consulté l'Organisation maritime internationale et l'Organisation mondiale des douanes au sujet de leur façon de traiter la question des substances appauvrissant la couche d'ozone à bord des navires. Les règles de l'Organisation maritime internationale imposent aux navires de jauge brute supérieure ou égale à 400 tonnes de posséder, outre le certificat de prévention de la pollution délivré par l'État du pavillon, une liste du matériel contenant des substances appauvrissant la couche d'ozone et qui n'est pas scellé de façon permanente; ces navires doivent également tenir un registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone dans lequel les quantités concernées doivent être notées lors de chaque ravitaillement, recharge, réparation, rejet et évacuation. Bien que les navires soient tenus de posséder et tenir de tels registres, les inspections ne relèvent pas de l'Organisation maritime internationale, mais des inspecteurs de l'État du port dans les ports relevant de la juridiction des Parties à l'Annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). Il n'existe au plan international aucune obligation de respect en la matière.

14. L'Organisation mondiale des douanes ne régit pas directement le commerce de substances appauvrissant la couche d'ozone destinées à être utilisées à bord des navires ou leurs utilisations. Les quantités de substances appauvrissant la couche d'ozone fournies aux navires au cours de leur séjour sur un territoire douanier sont exemptés de droits et de taxes mais, selon une pratique recommandée, devraient être signalées sur la déclaration remise au service des douanes. Cette pratique n'a, à ce jour, été acceptée que par 16 États membres de l'Organisation mondiale des douanes. La consignation des données douanières demeure la prérogative du pays concerné. L'organisation mondiale des douanes n'a pas compétence pour examiner ces renseignements et il n'existe, au plan international, aucune obligation de respect en la matière. En revanche, l'Organisation mondiale des douanes a amendé en 2012 la Convention internationale sur le système harmonisé et les instruments connexes, qui comprennent la nomenclature des substances appauvrissant la couche d'ozone. Ces outils facilitent le recueil et la comparaison de données.

## II. Introduction

15. La vingt-troisième Réunion des Parties au Protocole de Montréal a adopté la décision XXIII/11 relative au traitement, au titre du Protocole de Montréal, des substances qui appauvrissent la couche d'ozone utilisées pour l'entretien des navires, y compris ceux battant pavillon d'autres États dans le but de clarifier les questions concernant la communication des données sur les ventes de ces substances utilisées à bord des navires et de manifester la préoccupation suscitée par le fait qu'en raison d'interprétations divergentes par les Parties s'agissant de ces ventes l'on pourrait aboutir à un mauvais calcul de la consommation ou à des disparités quant à la communication des données s'y rapportant.<sup>1</sup>

16. Dans cette décision, qui figure à l'annexe I à la présente note, il a été demandé au Secrétariat de l'ozone d'établir un document rassemblant des informations sur les ventes de substances appauvrissant la couche d'ozone aux navires à des fins d'opérations d'entretien et d'autres utilisations à bord. Le document devait récapituler les informations sur la façon dont les Parties calculaient la consommation des substances acquises, indiquer les avis précédemment fournis aux Parties sur cette question et donner un aperçu général éventuel du cadre ou des conditions expressément utilisées par l'OMI ou le CCD pour traiter la question du commerce des substances qui appauvrissent la couche d'ozone utilisées à bord des navires. Enfin, le document, qui doit être présenté au Groupe de travail à composition non limitée à sa trente-deuxième réunion, devait recenser les questions se rapportant au traitement du problème de la consommation des substances qui appauvrissent la couche d'ozone utilisées pour l'entretien des navires.

17. Pour assister le Secrétariat dans cette initiative, il était demandé aux Parties de lui fournir, le 1<sup>er</sup> avril 2012 au plus tard, des informations sur le système qu'elles utilisent, le cas échéant, pour réglementer les substances qui appauvrissent la couche d'ozone fournies pour l'entretien des navires, et pour communiquer les données s'y rapportant, ainsi que des informations sur le mode de calcul de la consommation de ces substances et sur tous les cas pertinents où elles en ont fournies, importées ou exportées.

18. C'est pour donner suite à la demande des Parties exprimée dans la décision XXIII/11 que le Secrétariat a établi la présente note qui comporte cinq sections. La première section, qui figure plus haut dans le présent document, est un résumé analytique qui récapitule les principales conclusions du Secrétariat. La présente section fait office d'introduction tandis que la troisième section comporte des précisions supplémentaires sur les avis et informations déjà fournis aux Parties. À la section IV on examine les informations communiquées par les Parties, y compris les questions recensées au cours de l'examen. La section V consiste en un aperçu du cadre utilisé par l'OMI et le CCD pour gérer les activités pertinentes et souligne les points essentiels découlant des consultations du Secrétariat avec ces organisations.

19. La présente note comporte deux annexes. L'annexe I reproduit, à toutes fins utiles, la décision XXIII/11. L'annexe II fait état des informations communiquées par les Parties en 2012 pour donner suite à la décision XXIII/11 concernant leur mode de traitement des substances qui appauvrissent la couche d'ozone utilisées pour l'entretien des navires. Comme indiqué à la section I plus haut, les Parties ont également communiqué des informations pertinentes en 2011 en réponse à une demande d'un groupe de contact du Groupe de travail à composition non limitée créé lors de sa trente et unième réunion; ces informations sont reproduites à l'annexe I du document UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/INF/4. Les informations reçues de l'OMI et du CCD figurent aux annexes II et III, respectivement, du même document. Toutes les informations figurant aux annexes de ce dernier document ainsi qu'à l'annexe II à la présente note sont reproduites telles que reçues par le Secrétariat et n'ont pas fait l'objet d'une édition en bonne et due forme.

## III. Précédentes directives et informations

### A. Directives des Parties relatives à la définition des substances en vrac par opposition aux produits

20. Le débat sur cette question débute par l'examen du terme « substance réglementée » qui est défini au paragraphe 4 de l'article premier du Protocole de Montréal où la substance réglementée est entendue comme « ... une substance figurant à l'Annexe A ou à l'Annexe B, à l'Annexe C ou à l'Annexe E au présent Protocole, qu'elle se présente isolément ou dans un mélange. La définition inclut les isomères de cette substance sauf indication contraire à l'annexe pertinente mais exclut

cependant toute substance réglementée de cette nature ou si elle se trouve dans un mélange entrant dans la composition d'un produit manufacturé autre qu'un contenant servant au transport ou au stockage de la substance figurant à l'annexe considérée ».

21. Au paragraphe A de sa décision I/12 adoptée en 1989, la première Réunion des Parties a encore précisé la définition du terme « substance réglementée » indiquant que toute substance réglementée ou mélange de substances réglementées ne faisant pas partie d'un dispositif d'utilisation contenant la substance visée est considéré comme substance réglementée aux fins du Protocole (c'est-à-dire comme une substance chimique en vrac). Il y est également précisé que « lorsqu'une substance ou un mélange doit d'abord être transféré d'un conteneur de substances en vrac à un autre conteneur, navire ou dispositif en vue de l'utilisation prévue de ladite substance ou dudit mélange, le premier conteneur n'est en fait utilisé que pour le stockage et/ou le transport, de ce fait la substance ou le mélange transféré est visé par le paragraphe 4 de l'article premier du Protocole ».

22. En 1991, par la décision III/15, la troisième Réunion des Parties a adopté, en tant qu'Annexe D au Protocole, une liste de produits contenant des substances réglementées énumérées à l'Annexe A du Protocole. En vertu de la nouvelle Annexe D, les équipements commerciaux de réfrigération et de climatisation, les pompes à chaleur et les extincteurs portables ainsi que les panneaux d'isolation et les revêtements de panneaux et de conduits sont considérés comme des produits et relèvent de ce fait de la définition donnée au paragraphe 4 de l'article premier des substances réglementées.

23. Conformément aux dispositions indiquées ci-dessus, les substances qui appauvrissent la couche d'ozone contenues dans des équipements à bord des navires font partie des systèmes d'utilisation et par conséquent sont considérées comme des produits non réglementés par le Protocole. Il est toutefois évident que les substances qui appauvrissent la couche d'ozone vendues ou fournies aux navires en vue d'être utilisées à bord pour l'entretien ou à d'autres fins (habituellement dans des conteneurs utilisés pour le stockage et/ou le transport) doivent être considérées comme des substances réglementées devant être prises en compte par les données communiquées par les Parties.

## **B. Directives des Parties relatives à la question de la communication des données se rapportant au commerce des substances qui appauvrissent la couche d'ozone à bord des navires**

24. Consciente des difficultés auxquelles étaient confrontées certaines Parties en matière de communication des données exigées à l'article 7 du Protocole, la deuxième Réunion des Parties (Londres, 27-29 juin 1990) a adopté la décision II/9 par laquelle elle a créé un groupe spécial d'experts ayant pour mandat d'examiner les raisons ayant conduit à ces difficultés en vue d'élaborer des recommandations sur des solutions éventuelles à l'intention des Parties concernées, et de faire rapport sur ses progrès à la troisième Réunion des Parties.

25. Le Groupe spécial d'experts sur la communication des données ainsi créé a recensé dans le rapport de sa première réunion (Nairobi, 6 et 7 décembre 1990) un certain nombre de questions concernant le commerce soulevant des problèmes du point de vue de la communication des données et a adopté des recommandations en conséquence.<sup>3</sup> Les questions traitées étaient, entre autres, les suivantes :

- a) Quantités de substances réglementées utilisées pour recharger les systèmes de réfrigération et les extincteurs des ports;
- b) Les zones franches;
- c) Le transbordement par opposition aux importations et réexportations ultérieures.

26. Il importe de noter que conformément à la définition d'une zone franche (zone dans laquelle un groupe de pays a décidé d'abaisser ou de supprimer les barrières commerciales) les substances qui appauvrissent la couche d'ozone fournies aux navires qui s'y trouvent peuvent être manutentionnées sans intervention des autorités douanières. Le transbordement (sorte de transit technique), au contraire, est défini par le CCD comme une procédure douanière par laquelle les marchandises sont transférées, sous supervision douanière, du moyen de transport utilisé pour l'importation au moyen de transport utilisé pour l'exportation dans la zone relevant d'un service douanier qui est considéré comme un service s'occupant à la fois des importations et des exportations. Cela peut être utile dans les cas où les substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont fournies à un navire battant pavillon national par un État étranger alors que le navire se trouve dans le port d'un autre État étranger.

3 UNEP/OzL.Pro.WG.2/1/4.

a) **Recharge des systèmes de réfrigération et des extincteurs des ports**

27. Par sa décision III/7, la troisième Réunion des Parties a pris note du rapport du Groupe spécial d'experts et des suggestions qu'il contient. Par sa décision III/9, la Réunion a adopté les versions révisées des formulaires de communication des données prévus par le Protocole qui à cette date venait d'être récemment amendé.

28. Les versions révisées des formulaires, qui figurent à l'annexe XI du rapport de la troisième Réunion des Parties, comportent une « introduction » concernant leur utilisation. Le paragraphe 8 de l'introduction se lit comme suit :

Conformément à la recommandation émise par le Groupe spécial d'experts sur la communication des données, qui a tenu sa première réunion à Nairobi les 6 et 7 décembre 1990, les quantités de substances réglementées, utilisées, pour recharger les systèmes de réfrigération et les extincteurs d'incendie dans les ports étrangers devraient être considérées comme faisant partie de la consommation du pays qui exerce sa juridiction nationale sur le port considéré et ne devraient donc pas être incluses dans ses chiffres d'exportation.

29. L'adoption de l'Amendement de Copenhague par la quatrième Réunion des Parties en 1992 a rendu nécessaire la révision des formulaires de communication des données en application de l'article 7 du Protocole afin qu'y figurent les substances réglementées supplémentaires et qu'il soit tenu compte des importations et exportations des substances ayant été utilisées et recyclées. À l'issue de l'examen des recommandations sur cette question par le Comité d'application,<sup>4</sup> la cinquième Réunion des Parties a adopté en 1993 la décision V/5 par laquelle elle approuvait les versions révisées des formulaires.<sup>5</sup> Celles-ci comportaient à nouveau des instructions dont le paragraphe 8 est identique à celui qui avait été adopté par la troisième Réunion des Parties par sa décision III/9.

30. Lors de la huitième Réunion des Parties en 1996, les Parties ont décidé d'étudier les moyens permettant de limiter les obligations en matière de communication des données au titre du Protocole, car cette opération s'avérait particulièrement ardue pour certaines Parties, en particulier celles qui avaient déjà complètement éliminé certaines des substances appauvrissant la couche d'ozone ou qui étaient des pays en consommant des quantités extrêmement faibles. C'est pourquoi la huitième Réunion des Parties a adopté la décision VIII/21 par laquelle elle a prié le Secrétariat d'établir un rapport récapitulatif toutes les données devant être communiquées en application du Protocole et toutes les demandes de communication figurant dans les décisions des Parties. En établissant ce rapport le Secrétariat devait demander aux Parties quelles étaient, à leur avis, les obligations en matière de communication qui étaient essentielles pour déterminer s'il y avait eu respect des obligations et déterminer celles qui ne l'étaient peut-être plus. Dans la même décision, il était demandé au Comité d'application d'examiner le rapport du Secrétariat, de déterminer les dispositions en matière de communication essentielles pour dire s'il y avait respect des dispositions du Protocole et celles qui n'étaient peut-être plus nécessaires et de faire à la neuvième Réunion des Parties des recommandations sur la possibilité de simplifier la communication des données exigées au titre du Protocole, en prenant en considération les propositions de simplification que les Parties auraient pu présenter.

31. Le Comité d'application a examiné la question au cours de ses trois réunions suivantes (dix-septième, dix-huitième et dix-neuvième), qui ont toutes eu lieu en 1997, et a présenté une proposition de version révisée des formulaires de communication des données à la neuvième Réunion des Parties pour examen. Par la décision IX/28, les Parties ont alors approuvé les formulaires révisés de communication des données qui figurent à l'annexe VII du rapport de ladite réunion.<sup>6</sup> Les formulaires ainsi adoptés avaient été profondément remaniés; ils sont, ainsi que les instructions qui les accompagnent, semblables aux versions actuellement utilisées. Pour la présente note il est un fait qui revêt une importance particulière, à savoir le retrait du paragraphe 8 de l'introduction aux précédents formulaires de communication des données qui avait servi d'orientation pour le traitement des substances réglementées utilisées pour les recharges des systèmes de réfrigération et des extincteurs des navires mouillant dans les ports. La raison exacte de ce retrait n'est indiquée dans aucun des documents antérieurs. Étant donné que les formulaires révisés étaient fondés sur les vues des Parties, il semble que le maintien du paragraphe 8 dans l'introduction révisée n'a pas été jugé nécessaire à l'époque.

4 UNEP/OzL.Pro/ImpCom/6/3.

5 UNEP/OzL.Pro.5/12.

6 UNEP/OzL.Pro.9/12.

**b) Zones franches**

32. Les zones franches présentent un intérêt pour la présente note dans la mesure où les navires qui les fréquentent peuvent être approvisionnés en substances appauvrissant la couche d'ozone alors que lesdites zones ne sont soumises qu'à de rares, restrictions commerciales voire aucune. La question des zones franches a fait l'objet de la décision III/9 de la troisième Réunion des Parties. Au paragraphe 7 de l'introduction accompagnant les formulaires pour la communication des données adoptés au titre de cette décision, il est indiqué ce qui suit :

Conformément à la recommandation émise par le Groupe spécial d'experts sur la communication des données, qui a tenu sa première réunion les 6 et 7 décembre 1990, les pays qui possèdent des zones franches sur leur territoire devraient veiller spécialement à inclure dans les données qu'ils doivent communiquer les chiffres concernant la production, les importations et les exportations de ces zones.

33. Comme dans le cas de la recharge des systèmes de réfrigération et des extincteurs d'incendie se trouvant dans les ports, la précision ci-dessus concernant les zones franches a été maintenue dans les instructions relatives à la version révisée des formulaires pour la communication des données adoptée par la cinquième Réunion des Parties en 1993 puis a été retirée des instructions adoptées par la neuvième Réunion des Parties en 1997.

**c) Le transbordement par opposition à l'exportation et à la réexportation ultérieures**

34. Le transbordement et l'importation et la réexportation peuvent présenter un intérêt dans la mesure où un navire battant pavillon étranger dans un port peut acquérir des substances qui appauvrissent la couche d'ozone auprès d'un État tiers par l'intermédiaire de l'État du port. Les substances appauvrissant la couche d'ozone peuvent être importées dans l'État du port à partir d'un État tiers avant d'être remises au navire (importation et réexportation ultérieure) ou bien l'État du port peut agir en qualité de courtier/d'agent au cours de la transaction (transbordement). Un premier avis concernant la distinction à établir entre transbordement et importation et réexportations ultérieures a été donné par le Groupe spécial d'experts mentionné plus haut, tandis qu'ultérieurement, une précision a été apportée par la quatrième Réunion des Parties en 1992 dans la décision IV/14.<sup>7</sup> Cette précision a été réitérée dans la décision IX/34 de la neuvième Réunion des Parties en 1997.<sup>8</sup> Les parties pertinentes de cette dernière décision se lisent comme suit :

a) Dans le cas du transit de substances réglementées par un pays tiers ... le pays d'origine des substances réglementées est considéré comme l'exportateur et le pays de destination finale est considéré comme l'importateur. En pareil cas, la communication des données incombe au pays d'origine en qualité d'exportateur et au pays de destination finale en qualité d'importateur;

b) Dans les cas d'importation et de réexportation, ... l'importation et la réexportation devraient être considérées comme deux transactions distinctes; le pays d'origine déclarerait l'expédition vers le pays de destination intermédiaire, lequel déclarerait ensuite l'importation en provenance du pays d'origine et l'exportation vers le pays de destination finale, tandis que le pays de destination finale déclarerait l'importation.

35. Contrairement aux questions concernant la recharge et les zones franches, les instructions relatives au transbordement par opposition aux importations et aux réexportations ultérieures, ont été maintenues dans les informations accompagnant les formulaires de communication des données depuis l'adoption de la décision IV/14 (voir les définitions figurant dans les directives relatives à la communication des données en vigueur, au paragraphe 5.7 de la section 5).<sup>9</sup>

**C. Précédentes informations fournies par le Groupe de l'évaluation technique et économique**

36. Pour récupérer les avis précédemment fournis aux Parties relatifs au traitement des substances qui appauvrissent la couche d'ozone utilisées à bord des navires, le Secrétariat a consulté le Groupe de l'évaluation technique et économique. Le Groupe l'a renvoyé aux informations figurant dans les chapitres des rapports d'évaluation quadriennaux consacrés aux systèmes de réfrigération des moyens de transport du Comité des choix techniques pour la réfrigération, la climatisation et les pompes à

7 UNEP/OzL.Pro.4/15.

8 UNEP/OzL.Pro.9/12.

9 [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).

chaleur. Il ressort toutefois des rapports d'évaluation de 1989, 1995, 1998, 2002, 2006 et 2010 que les informations concernant la réfrigération des moyens de transports ont trait principalement aux types et quantités estimées de réfrigérants utilisés pour la réfrigération et la climatisation à bord des navires de toutes catégories excédant 100 tonnes brutes (navires frigorifiques et navires marchands, navires des marines nationales et bateaux de pêche). C'est pourquoi le Secrétariat n'a pas été en mesure de retrouver les avis du Groupe de l'évaluation technique et économique destinés aux Parties sur l'utilisation des substances qui appauvrissent la couche d'ozone à bord des navires. On peut consulter le texte du Groupe relatif à l'examen de cette question aux pages 61 à 63 du volume 1 de son rapport d'activité de 2012.

#### **IV. Examen des informations communiquées par les Parties concernant le traitement de la question de la consommation des substances appauvrissant la couche d'ozone utilisées à bord des navires**

37. Au moment de la vingt-troisième Réunion des Parties, 18 Parties, dont l'Union européenne au nom de ses États membres, avaient répondu à la demande exprimée par le Groupe de travail à composition non limitée à sa trente et unième réunion les priant de lui communiquer des informations sur la façon dont elles avaient traité la question des substances appauvrissant la couche d'ozone utilisées à bord des navires. Ces informations figurent dans le document UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/INF/4. Depuis l'adoption de la décision XXIII/11 par la trente et unième Réunion des Parties, cinq Parties ont communiqué des informations pour donner suite à cette décision, dont deux avaient déjà fourni des informations avant la réunion. Les informations communiquées par ces cinq Parties figurent à l'annexe II à la présente note. En gros, il ressort des informations communiquées ce qui suit :

a) 21 Parties au total, dont l'Union européenne au nom de ses 27 États membres, ont communiqué des informations au Secrétariat pour donner suite à une précédente directive formulée par le Groupe de travail à composition non limitée à sa trente et unième réunion sur la question ainsi qu'à la décision XXIII/11. Alors qu'aucune de ces Parties n'avait communiqué d'informations précises quant à la façon dont elles avaient traité la question des ventes de substances consommées, les 17 autres (y compris l'Union européenne et ses États membres), ont indiqué qu'elles considéraient les substances qui appauvrissent la couche d'ozone fournies à des navires se trouvant sur leur territoire aux fins d'opérations d'entretien comme des substances entrant dans leur consommation nationale. Un petit nombre d'entre elles ont précisé qu'en l'occurrence, la question traitée était celle des utilisations à bord d'une façon générale plutôt que celle de l'utilisation des substances aux fins d'entretien exclusivement;

b) Sur les 17 Parties mentionnées plus haut toutefois, 3 (y compris celle communiquant des données au nom de ses 27 États membres) ont indiqué faire la distinction entre les substances appauvrissant la couche d'ozone fournies pour l'entretien des équipements à bord du navire et les substances simplement destinées aux navires (en quantités correspondant aux besoins pour l'entretien des navires ou en quantités supérieures) qui n'avaient pas nécessairement pour objet la recharge des équipements des navires à quai. Deux de ces Parties ont précisé qu'elles considéraient ces approvisionnements comme une forme d'exportation à destination de l'État du pavillon tandis que la troisième a indiqué qu'elle ne procédait de la sorte que si la quantité de substances fournies excédait la capacité totale de l'équipement à entretenir;

c) Un petit nombre de Parties ont indiqué qu'elles ne disposaient pas de statistiques officielles sur la vente ou l'utilisation de substances appauvrissant la couche d'ozone destinées aux navires battant pavillon étranger car ces substances n'étaient pas prises en considération par leur système d'octroi d'autorisations et de quotas;

d) S'agissant des données communiquées en application de la décision XXIII/11, une Partie a indiqué que la quantité de substances appauvrissant la couche d'ozone en réserve sur ses navires en 2009 s'élevait à 242 tonnes de HCFC. Deux Parties seulement ont indiqué avoir exporté des SAO à destination de navires battant pavillons étrangers. Pour l'une d'entre elles ces données correspondaient à la période 2008–2010, tandis que pour l'autre (qui communiquait les données au nom de ses 27 États membres) les données correspondaient à la période 2009–2010; la quantité dont la première Partie a fait état pour 2008 s'élevait à 14,4 tonnes métriques (principalement des HCFC), tandis que la consommation totale de HCFC des deux Parties s'élevait à 608 et 483 tonnes métriques, pour 2009 et 2010 respectivement;



e) Outre les informations émanant des Parties mentionnées ci-dessus, une recherche sur la base de données du Secrétariat a montré qu'à ce jour, trois Parties avaient indiqué dans certains de leurs rapports annuels des exportations de SAO à destination de navires autres que des navires des États du pavillon. Ces substances sont principalement des hydrochlorofluorocarbones (HCFC) dont les quantités étaient de l'ordre de 37 tonnes métriques en 2005 et d'environ 67 tonnes métriques en 2010. Il importe toutefois de noter que dans la mesure où il n'existe pas dans les formulaires concernant la communication des données de rubriques concernant expressément les exportations à destination de navires, des Parties pourraient avoir consigné ces chiffres dans leurs rapports sur l'ensemble des données concernant les exportations sans préciser l'objet de ces exportations;

f) S'agissant des questions soulignées par les Parties ayant fourni des informations au titre de la décision XXIII/11, un certain nombre d'entre elles ont indiqué que le fait de ne pas enregistrer les SAO fournies aux navires battant pavillon national pourraient être une échappatoire propice au commerce illicite dans la mesure où les quantités considérées, qui ne sont soumises à aucune autorisation d'importer/d'exporter, pourraient être attribuées à des navires battant d'autres pavillons naviguant en haute mer ou attachés à d'autres ports. De plus, un certain nombre de Parties s'inquiétaient du fait que l'approvisionnement en SAO de navires battant leur pavillon dans des ports étrangers pourrait être considéré par les États du port comme des exportations vers des États du pavillon plutôt que comme une consommation intérieure des États du port. Elles ont observé en particulier que cette approche pourrait les entraîner vers une situation de non-respect dans la mesure où leurs niveaux de référence concernant l'élimination des HCFC ne prenaient pas en compte les quantités utilisées à bord des navires battant leur pavillon participant au trafic maritime international, et où les contrôles internes en vigueur ne concernaient ni les autorisations ni la fixation de quotas s'agissant des besoins ordinaires de ces navires en matière d'entretien. Quelques petits États insulaires étaient également préoccupés par le fait que cette approche compromettrait l'aptitude et la capacité de leurs entreprises et industries à tirer le meilleur parti de la plupart des HCFC au moment où les pays en développement s'étaient engagés dans la voie obligatoire de la transition devant aboutir au gel et finalement à l'élimination de la consommation de HCFC comme l'exigeait le Protocole de Montréal.

## V. Consultations avec des organismes internationaux

38. Comme l'ont demandé les Parties dans la décision XXIII/11, le Secrétariat de l'ozone a appelé l'attention des secrétariats de l'OMI et du CCD sur la décision, auxquels elle a demandé une assistance aux fins d'information des Parties. Les réponses des deux organisations sont reproduites aux annexes II et III, respectivement, du document UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/INF/4. Les principales observations de ces organisations et le cadre qu'elles ont utilisé sont esquissés aux paragraphes ci-après.

### A. Organisation maritime mondiale

39. L'OMI réglemente les substances appauvrissant la couche d'ozone à bord des navires à l'aide des dispositions de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) de 1973/78 et de son Protocole y relatif de 1997 dont l'adoption a permis d'adopter une annexe VI à la Convention. L'Annexe VI de la Convention MARPOL est entrée en vigueur en mai 2005 tandis qu'une version révisée de la réglementation qui y figure est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2010. Au 30 avril 2012, 68 des 170 États membres de l'OMI étaient devenus des Parties contractantes au Protocole de 1997, ce qui représente approximativement 91,16 % du tonnage brut de la flotte marchande mondiale.

40. Répondant à la demande d'informations du Secrétariat formulée en application du paragraphe 3 de la décision XXIII/11, le secrétariat de l'OMI a fait observer que l'organisation ne rassemblait pas ni ne détenait d'informations sur les substances qui appauvrissent la couche d'ozone utilisées à bord des navires. Il a également souligné que les obligations régissant le traitement de ces substances à bord des navires figuraient dans la Règle 12 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL qui réglemente ces substances conformément au Protocole de Montréal et en interdit tous les rejets délibérés.

41. Aux termes de l'Annexe VI de la Convention MARPOL, les navires de 400 tonnes brutes et plus sont tenus de dresser la liste des systèmes et équipements contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone qui ne sont pas munis d'un dispositif permanent d'étanchéité en vertu du supplément au certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère délivré par l'état du pavillon du navire; ces navires doivent aussi tenir un registre des substances appauvrissant la couche d'ozone dans lequel sont consignées les quantités de substances correspondant à chacune des opérations suivantes : approvisionnement, recharge, réparation, rejet et élimination. L'enregistrement des données a pour objet de permettre de contrôler l'état et les quantités de substances à bord des navires et peut être utilisé par les États du pavillon comme moyen de collecte des données. Alors que

les navires sont tenus de tenir ces registres et d'y consigner toutes les données, l'OMI n'a pas pour mandat de les vérifier. Le respect des obligations est plutôt assuré par les officiers de l'État du port en poste dans les pays Parties contractantes à ladite annexe. Il n'existe pas de bases de données mondiales rassemblant toutes les données sur les substances qui appauvrissent la couche d'ozone consignées dans les livres de bord des navires et aucune obligation internationale ne commande explicitement d'examiner les registres correspondant aux systèmes et équipements contenant ces substances à bord des navires en vue d'en déterminer les quantités utilisées par le secteur maritime international. En outre, il n'existe à cet égard aucune obligation internationale à respecter.

42. Le secrétariat de l'OMI a en outre indiqué que si les substances appauvrissant la couche d'ozone étaient utilisées comme agents d'expansion des matières utilisées pour l'isolation au moment de la construction des navires, elles étaient néanmoins principalement utilisées à bord des navires pour la recharge des systèmes de lutte contre l'incendie et de réfrigération. Le secrétariat de l'OMI a donné plus de détails au sujet de ces utilisations et noté ce qui suit :

a) Sur les systèmes de réfrigération et de climatisation des nouveaux navires, des étiquettes doivent être apposées indiquant clairement les types de réfrigérants utilisés. Toutefois il peut être difficile de connaître les quantités de ces réfrigérants;

b) Outre les informations sur les réfrigérants utilisés dans chacun des systèmes à bord des navires (type, importance des charges, emplacement), des informations sur les bouteilles contenant des réfrigérants de remplacement (nombre, taille, teneur et emplacement) devraient également être consignées sur le livre de bord prévu à cet effet;

c) De nouvelles installations contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont interdites sur tous les navires à l'exception de celles contenant des HCFC qui sont autorisées jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Cependant, un navire est tenu d'observer toute législation plus rigoureuse appliquée dans l'État de son pavillon;

d) L'installation de nouveaux systèmes de lutte contre l'incendie utilisant des halons est interdite. Cependant, sur les navires en service, les systèmes contenant des halons peuvent demeurer en service jusqu'au moment où leur remplacement interviendra ou sera exigé par la législation ou d'autres obligations internationales, nationales ou autres;

e) Lorsque des mousses rigides contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont remplacées à bord de navires ou lorsque le navire est envoyé à la casse, les matériaux d'isolation enlevés doivent être envoyés à une installation chargée de les recevoir correctement équipée.

43. La question du traitement des substances qui appauvrissent la couche d'ozone à bord des navires opérant dans les eaux internationales a été à l'ordre du jour de plusieurs réunions récentes du Comité de la protection de l'environnement marin de l'OMI. Le secrétariat de l'OMI se tient prêt à appeler l'attention du Comité sur toutes questions pertinentes au sujet desquelles les Parties au Protocole de Montréal souhaiteraient obtenir des précisions.

## **B. Conseil de coopération douanière**

44. Suite à la demande d'informations du Secrétariat en vertu de la décision XXIII/11, le secrétariat du Conseil de coopération douanière a indiqué que le Conseil ne traitait pas expressément la question du commerce des substances qui appauvrissent la couche d'ozone utilisées à bord des navires. Toutefois, il a fait état de certaines des sections pertinentes de la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, également connue sous le nom de Convention de Kyoto. Les points mentionnés sont brièvement examinés ci-dessous.

45. La Convention de Kyoto est entrée en vigueur en 1974 et a été révisée et actualisée en 1999 pour répondre aux demandes récentes des gouvernements et à l'évolution du commerce international. La version révisée de la Convention a été adoptée en juin 1999 et est entrée en vigueur le 3 février 2006; 76 États l'ont ratifiée à ce jour.

46. Le secrétariat du Conseil de coopération douanière a indiqué que certaines directives sur la question pouvaient être consultées au chapitre 4 de l'Annexe J de la Convention relative aux produits d'avitaillement. On y définit les « produits d'avitaillement » à consommer parmi lesquels « les marchandises nécessaires » au fonctionnement et à l'entretien des navires ... qui se trouvent déjà à bord à l'arrivée, ou sont embarquées pendant le séjour dans le territoire douanier des navires .... ».

47. En outre, la Norme 15 relative aux produits d'avitaillement dispose ce qui suit :

Les navires et aéronefs qui partent pour une destination finale se trouvant à l'étranger sont autorisés à embarquer, en franchise des droits et taxes ... les produits d'avitaillement à consommer nécessaires à leur fonctionnement et à leur entretien, jusqu'à concurrence des quantités jugées raisonnables pour le fonctionnement et l'entretien au cours de la traversée ou du vol, compte tenu également des quantités déjà à bord.

48. La Norme 15 invite donc les autorités douanières à autoriser les navires en partance pour des destinations étrangères à embarquer tous les produits d'avitaillement nécessaires pour leur traversée compte tenu des quantités déjà à bord. Dans certains territoires douaniers, cette facilité est également accordée aux navires et aéronefs quittant lesdits territoires alors que leur destination finale n'est pas située en territoire étranger. Les produits d'avitaillement prévus pour une traversée ou un vol devraient généralement suffire pour le voyage aller et le voyage retour et, dans le cas de déplacements fréquents et réguliers sur de courts trajets, les autorités douanières devraient envisager de prévoir à tout moment un avitaillement suffisamment important pour que puissent être satisfaits les besoins au cours de plusieurs voyages. Cette mesure de facilitation devrait permettre d'éviter toutes paperasserie, formalités et supervisions supplémentaires aux autorités douanières.

49. Les substances qui appauvrissent la couche d'ozone fournies aux navires durant leur séjour dans un territoire douanier le sont en franchise de droits et taxes mais doivent néanmoins, selon une pratique recommandée<sup>10</sup> être consignées conformément à tout règlement pertinent invoqué par les autorités douanières. Toutefois, cette pratique n'a été acceptée à ce jour que par 16 États membres seulement du Conseil de coopération douanière. La consignation des substances appauvrissant la couche d'ozone par les autorités douanières demeure une prérogative des États du port. Il n'existe pas de bases mondiales rassemblant les données détenues par les autorités douanières nationales sur ces substances et il n'existe aucune obligation internationale en matière de respect à cet égard.

50. Le secrétariat du Conseil de coopération douanière a souligné que les Parties au Protocole de Montréal pourraient adresser à son Comité de gestion des demandes précises qu'il examinerait à l'occasion de ses réunions annuelles (la prochaine aura lieu en octobre 2012) par l'intermédiaire de leurs administrations douanières. L'une de ces demandes pourrait consister par exemple en une proposition tendant à ce que soit compilée une liste des pratiques nationales intéressant l'utilisation des substances qui appauvrissent la couche d'ozone à bord des navires.

---

10 Version révisée de la Convention de Kyoto, Annexe J, pratique recommandée n° 8.

## Annexe I

### **Décision XXIII/11 : Traitement, au titre du Protocole de Montréal, des substances qui appauvrissent la couche d'ozone utilisées pour l'entretien des navires, y compris les navires battant pavillon d'un État tiers**

*Considérant* qu'aux termes de l'article 4B du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, chaque Partie est tenue de mettre en place et de mettre en œuvre un système d'octroi de licences pour les importations et les exportations en vue d'éliminer la production et la consommation des substances appauvrissant la couche d'ozone inscrites aux Annexes A, B, C et E,

*Considérant également* que la consommation est définie, dans le Protocole de Montréal, comme la production augmentée des importations déduction faite des exportations,

*Sachant* que les navires utilisent des équipements et des technologies faisant appel à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone au cours de leurs opérations dans les eaux nationales et internationales,

*Consciente* que de nombreuses Parties enregistrées comme États du pavillon ne savent pas bien quelles sont leurs obligations en matière de communication de données pour les navires au titre du Protocole de Montréal,

*Préoccupée* par le fait que les interprétations divergentes du Protocole de Montréal qu'ont les Parties en ce qui concerne la vente à des navires de substances appauvrissant la couche d'ozone peuvent entraîner des erreurs de calcul des quantités consommées ou des disparités dans la communication des données relatives à la consommation,

1. De demander au Secrétariat de l'ozone de préparer un document qui rassemble des informations actualisées sur la vente de substances appauvrissant la couche d'ozone aux navires, y compris ceux battant pavillon d'autres États, pour l'entretien et d'autres utilisations à bord, y compris sur la façon dont les Parties calculent la consommation pour ces ventes, et qui recense les questions relatives au traitement de la consommation des substances appauvrissant la couche d'ozone utilisées pour l'entretien des navires, y compris les navires du pavillon, en vue de leur utilisation à bord, pour présentation au Groupe de travail à composition non limitée à sa trente-deuxième réunion afin que la vingt-quatrième Réunion des Parties puisse prendre une décision en la matière;

2. D'inclure dans ce document toutes les orientations et/ou informations sur les substances appauvrissant la couche d'ozone fournies antérieurement aux Parties dans le cadre de ventes à des navires pour des utilisations à bord;

3. De prier le Secrétariat de l'ozone, pour préparer le document mentionné au paragraphe 1, de tenir des consultations selon que de besoin avec les organismes internationaux compétents, en particulier l'Organisation maritime internationale et l'Organisation mondiale des douanes, en vue de fournir dans le document des informations sur la question de savoir si et comment ces organismes traitent :

a) Le commerce des substances appauvrissant la couche d'ozone destinées à être utilisées à bord de navires;

b) L'utilisation de substances appauvrissant la couche d'ozone à bord de navires;

et de donner un aperçu général du cadre appliqué par ces organismes à la gestion des activités en cause;

4. De demander que ce document soit mis à la disposition de l'ensemble des Parties au moins six semaines avant la trente-deuxième réunion du Groupe de travail à composition non limitée;

5. De demander aux Parties de fournir au Secrétariat de l'ozone, d'ici au 1<sup>er</sup> avril 2012, des informations sur le système qu'elles utilisent, le cas échéant, pour réglementer les substances appauvrissant la couche d'ozone qui sont fournies pour l'entretien des navires, y compris ceux battant pavillon d'États tiers, en vue de leur utilisation à bord, et pour communiquer des données à leur sujet, ainsi que sur le mode de calcul de la consommation de ces substances et sur tous les cas pertinents où elles en ont fourni, importé ou exporté;

6. De demander au Secrétariat de faire figurer les informations communiquées comme suite au paragraphe précédent dans une annexe au document demandé au paragraphe 1;

7. De demander au Groupe de l'évaluation technique et économique de résumer dans son rapport d'activité pour 2012 les données disponibles sur l'utilisation de substances appauvrissant la couche d'ozone à bord des navires, y compris les quantités généralement utilisées sur différents types de navires, la quantité estimative de réfrigérants à bord des navires et une estimation des émissions correspondantes;

8. D'inviter les Parties qui sont en mesure de le faire à fournir au Groupe, si possible, d'ici au 1<sup>er</sup> mars 2012, des données pertinentes sur l'utilisation de substances appauvrissant la couche d'ozone à bord des navires, y compris les quantités généralement utilisées sur différents types de navires, la quantité estimative de réfrigérants à bord des navires et une estimation des émissions correspondantes.

## Annexe II

### Informations communiquées par les Parties au Secrétariat concernant le traitement, au titre du Protocole de Montréal, des substances qui appauvrissent la couche d'ozone utilisées pour l'entretien des navires, depuis la vingt-troisième Réunion des Parties

#### A. Observations communiquées par le Brésil

1. Je souhaiterais me reporter à la décision XXIII/11 adoptée par la vingt-troisième Réunion des Parties au Protocole de Montréal relative au traitement, au titre du Protocole, des substances qui appauvrissent la couche d'ozone utilisées pour l'entretien des navires, y compris les navires battant pavillon d'un État tiers.
2. Au sujet du paragraphe 5, il convient de dire qu'au Brésil, les consommateurs de SAO sont des particuliers ou des entreprises qui achètent ces substances pour les utiliser et dont la revente n'entre pas dans le calcul de la consommation. Les quantités des SAO utilisées sont déclarées par les utilisateurs au moyen des données communiquées dans le rapport annuel du système de contrôle en ligne (Registre technique fédéral de l'IBAMA) qui distingue les substances, les quantités et les fins auxquelles les substances sont utilisées. Les demandes peuvent concerner les substances utilisées pour la fabrication de mousses, dans l'agriculture, dans l'industrie, dans le secteur pharmaceutique, pour l'entretien des équipements de réfrigération et comme produits chimiques ou solvants. Vous voudrez donc bien prendre note du fait que la quantité de SAO utilisées à bord des navires figure dans la demande présentée aux fins d'entretien d'appareils de réfrigération sur les navires battant pavillon national ou étranger. C'est donc la société brésilienne (considérée comme l'utilisateur) qui déclare les substances acquises aux fins d'entretien.
3. Au sujet du paragraphe 8, il ressort des informations communiquées par les sociétés que la majorité des bateaux de pêche disposent de cales à glace pour la conservation du poisson. Les autres types de cargo sont dotés de conteneurs réfrigérés. La quantité moyenne de substances utilisées est de 6 kg tandis que la quantité utilisée pour l'entretien varie, en moyenne, entre 2,5 et 3 kg. Les substances utilisées par les appareils de réfrigération sont le HFC-134a et le HCFC-22.

#### B. Observations communiquées par le Canada

##### Paragraphe 5 de la décision XXIII/11

5. De demander aux Parties de fournir au Secrétariat de l'ozone, d'ici au 1<sup>er</sup> avril 2012, des informations sur le système qu'elles utilisent, le cas échéant, pour réglementer les substances appauvrissant la couche d'ozone qui sont fournies pour l'entretien des navires, y compris ceux battant pavillon d'États tiers, en vue de leur utilisation à bord, et pour communiquer des données à leur sujet, ainsi que sur le mode de calcul de la consommation de ces substances et sur tous les cas pertinents où elles en ont fourni, importé ou exporté;

##### Observations du Canada

###### *Consommation de SAO à bord des navires*

1. La réglementation nationale du Canada interdit l'exportation de substances appauvrissant la couche d'ozone sans autorisation. Toutefois cette interdiction ne s'applique pas à une substance vendue au Canada à un navire étranger aux fins de recharge ou d'entretien de ses appareils de réfrigération, de climatisation ou de lutte contre l'incendie en quantité n'excédant pas la capacité totale des appareils. Toute quantité excédant la capacité totale des appareils sera considérée comme une exportation et sera soumise à l'obtention d'une autorisation d'exporter puis devra être consignée dans un rapport annuel ou trimestriel.
2. Les opérations d'entretien ou la recharge d'appareils à bord d'un navire canadien sont soumises aux dispositions en vigueur au Canada en matière d'autorisations, de permis et de communication des données. Ainsi, les HCFC nécessaires à un appareil de climatisation à bord d'un navire battant pavillon canadien doivent faire l'objet d'une autorisation en vue de leur importation ou de leur fabrication, qu'il s'agisse de substances vierges ou usagées, récupérées, recyclées ou régénérées.

**Utilisation et manipulation des SAO à bord des navires battant pavillon canadien**

3. D'autres règlements nationaux réglementent l'utilisation et la manipulation de substances appauvrissant la couche d'ozone et les hydrocarbures halogénés de remplacement utilisés à des fins de climatisation, de réfrigération, de lutte contre l'incendie et comme solvants par des installations et entreprises fédérales, y compris des navires.

4. Ces règlements interdisent actuellement l'installation ou la recharge d'appareils de réfrigération et de climatisation fonctionnant aux CFC sur tous les navires battant pavillon canadien à l'exception des petits appareils (dont la capacité est inférieure à 19 kW), ainsi que les refroidisseurs n'ayant pas fait l'objet d'une révision. À noter que ces règlements interdiront aussi, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015, les refroidisseurs, y compris à bord des navires; l'installation et la recharge des systèmes de lutte contre l'incendie fonctionnant aux halons sur les navires canadien sont interdits sauf si cela est autorisé par un permis ou s'il s'agit de systèmes utilisés à bord de navires militaires. Ces mêmes règlements s'appliquent aux appareils utilisant des SAO à bord de navires battant pavillon canadien opérant dans les eaux internationales ou dans des eaux relevant de la souveraineté d'un autre État.

**Paragraphe 8 de la décision XXIII/11**

8. D'inviter les Parties qui sont en mesure de le faire à fournir au Groupe, si possible d'ici au 1<sup>er</sup> mars 2012, des données pertinentes sur l'utilisation de substances appauvrissant la couche d'ozone à bord des navires, y compris les quantités généralement utilisées sur différents types de navires, la quantité estimative de réfrigérants à bord des navires et une estimation des émissions correspondantes.

**Observations du Canada**

5. En se fondant sur une étude de 2009 sur les substances appauvrissant la couche d'ozone en réserve au Canada, on estime que les appareils à bord des navires battant pavillon canadien contiennent 242 tonnes de ces substances. Au tableau ci-dessous, on ventile cette quantité en fonction du type de navires. Le nombre d'appareils est calculé à partir de la part du Canada dans le PIB mondial revenant au nombre estimatif de navires de chacun des sous-secteurs de la réfrigération mobile.

Réfrigération mobile	Nombre d'appareils (#)	HCFC (tonnes)
Navires frigorifiques	30	61
Autres navires	1 531	181

**C. Observations communiquées par la Chine**

6. Conformément à l'obligation énoncée dans la décision XXIII/11, les Parties sont tenues de communiquer au Secrétariat de l'ozone des informations sur les systèmes qu'elles utilisent, le cas échéant, pour réglementer les substances appauvrissant la couche d'ozone qui sont fournies pour l'entretien des navires, y compris ceux battant pavillon d'États tiers, en vue de leur utilisation à bord, et pour communiquer des données à leur sujet, ainsi que sur le mode de calcul de la consommation de ces substances et sur tous les cas pertinents où elles en ont fourni, importées ou exportées. Au nom du Correspondant national pour la Chine, je tiens à communiquer par la présente les informations de la Chine qui sont les suivantes : toutes les substances appauvrissant la couche d'ozone utilisées aux fins d'entretien des navires, y compris les navires de la marine nationale et les navires battant pavillon d'autres États, en vue de l'utilisation de substances à bord des navires en Chine, doivent être fournies par les installations et entreprises chargées de l'entretien des systèmes de réfrigération afin que ces substances soient considérées comme entrant dans la consommation nationale de la Chine. Les SAO utilisées pour l'entretien des navires, ainsi que d'autres SAO destinées à l'entretien des systèmes de réfrigération, sont considérées comme des substances réservées à l'entretien et sont réglementées comme telles. Conformément à l'article 19 du règlement relatif à la gestion des substances appauvrissant la couche d'ozone publié en 2010 par le Gouvernement chinois, toute installation commerciale s'occupant d'entretien d'appareils et de systèmes de réfrigération contenant des SAO doit être enregistrée auprès du Service de protection de l'environnement compétent de l'administration du comté dans lequel se trouve son siège. Toutefois, le système de gestion des enregistrements est encore en voie d'élaboration étant donné le grand nombre d'installations et d'entreprises s'occupant d'entretien et des difficultés en matière de gestion. C'est pourquoi il est encore impossible de

déterminer précisément la consommation de SAO des divers secteurs, y compris le secteur de l'entretien des navires.

#### **D. Observations communiquées par l'Union européenne**

7. L'Union européenne dispose d'une législation de pointe sur les SAO qui vise leurs utilisations dans le secteur maritime. Il convient de noter qu'aux fins de concision, les informations ci-après sont simplifiées.

La législation de l'UE interdit toute importation et exportation de SAO. Cela vaut pour les produits et équipements contenant des SAO ou en dépendant à bord des navires tels que les systèmes de réfrigération. Cette interdiction s'applique aussi à tous les types d'opérations douanières comme par exemple le transit ou le transbordement. Lorsqu'il est dérogé à cette interdiction (aux fins d'utilisation des substances comme produits intermédiaires), le chargement est soumis à autorisation sauf dans le cas d'un certain type de commerce de transit.

Les mouvements des moyens de transport étrangers ne sont pas considérés comme des importations ou des exportations et ne sont donc pas soumis à des autorisations ou à des restrictions lorsque :

- Les SAO transportées doivent être utilisées à bord,
- Les SAO ou les moyens de transport ne sont pas importés dans l'Union européenne,
- Les moyens de transport bénéficient des dérogations applicables en cas d'admission temporaire en vertu des conventions internationales pertinentes.

En bref, un navire étranger relâchant dans un port de l'Union européenne n'est pas visé par les *interdictions commerciales à condition qu'il reparte sans avoir subi aucun changement*.

En vue d'une application pratique des dispositions, l'on établit une distinction entre entretien et ravitaillement pour tenir compte de la recommandation du groupe spécial d'experts relative à la communication des données de 1990.

a) Les substances utilisées pour l'entretien sont considérées comme des substances consommées sur le territoire national et ne sont soumises à aucune autorisation ni à l'obligation d'être signalées. En l'occurrence, c'est une société basée dans l'Union européenne qui effectue les opérations d'entretien à bord du moyen de transport à l'aide de ses propres SAO, auquel cas la législation de l'UE s'applique à ces substances (c'est-à-dire que seuls les HCFC non vierges sont autorisés);

b) Ravitaillement s'entend de la livraison de SAO aux navires relâchant dans un port de l'UE en vue de leur utilisation à bord sans que l'entretien soit assuré par la société qui les a fournies. Lorsqu'il en est ainsi, les opérations d'entretien sont exécutées par l'équipage, habituellement lorsque le navire est en haute mer.

En fait, ce genre de situation ne se présente que dans le cas où le moyen de transport est un navire. Cependant, dans la plupart des cas concernant les navires, il s'agit de « ravitaillement » et non « d'entretien ».

On ne considérerait comme importations que les SAO fournies au moyen de transport battant pavillon d'un État membre de l'UE ou d'un territoire d'un État membre de l'UE faisant partie de l'Union (« navire de l'UE »). Étant donné que l'importation de HCFC (vierges ou non) destinés à la réfrigération à l'intérieur de l'UE est interdite, le ravitaillement des navires de l'UE dans des ports extérieurs à l'Union serait également interdit. Les opérations d'entretien effectuées dans un port extérieur à l'UE par une société de l'État du port ne seraient autorisées que dans le cas où des HCFC régénérés seraient utilisés.

Nous ne disposons d'aucune information concernant les aspects techniques des SAO de norme 011 à bord des navires. Nous ne pouvons donc donner d'informations détaillées sur les quantités généralement utilisées sur différents types de navires, les quantités estimatives de réserve de réfrigérants à bord et les estimations des émissions correspondantes.

En 2010, environ 475 tonnes métriques (26 tonnes PDO) de HCFC, constituées presque entièrement de HCFC-22, ont été exportées aux fins de ravitaillement des navires. En 2009 c'était environ 600 tonnes métriques (soit 33 tonnes PDO) de HCFC qui l'avaient été.

Entre janvier 2010 et août 2011 nous avons autorisé 2 000 livraisons. Bien que n'ayant pas procédé à une analyse fouillée des différentes livraisons, nous constatons d'une façon générale que les navires de pêche ont principalement été les destinataires de ces livraisons. Apparemment, de grandes quantités ont également été consommées par les navires frigorifiques et les paquebots de croisière. Les quantités livrées à chaque bateau de pêche peuvent atteindre plusieurs tonnes. Pour 225 de ces livraisons, il



s'agissait de quantités dépassant une tonne. Nous observons aussi qu'un certain nombre de navires relâchent plusieurs fois par an dans les ports de l'UE ce qui suppose la livraison d'importantes quantités de substances. On peut inférer que chaque navire est source de très importantes émissions ou qu'il fournit du réfrigérant à d'autres navires. Durant la période considérée, un navire a embarqué 53 tonnes de HCFC-22. Dans un autre cas, la quantité s'élevait à 31 tonnes. Il semble peu probable que ces quantités puissent être entièrement consommées comme réfrigérant à bord d'un seul navire de sorte que l'on peut penser que ces quantités ont fait l'objet d'un commerce illicite.

## **E. Observations communiquées par Saint-Vincent-et-les Grenadines**

8. Comme de nombreuses îles des Caraïbes, Saint-Vincent-et-les Grenadines s'est doté d'un régime de libre immatriculation des bateaux de plaisance et des navires civils. Plus de 2 000 navires battant pavillon national sont immatriculés dans le pays. L'administration maritime est l'organisme responsable de la surveillance de ces navires mais ne dispose d'aucun mécanisme pour enregistrer et communiquer la consommation de SAO de ces navires, opération pour laquelle aucun mandat ne lui a été confié.

9. Le Service national de l'ozone, qui est chargé de l'application du Protocole de Montréal, indique dans son rapport annuel aux Secrétariats de l'ozone et du Fonds que seules des importations licites, telles que définies par le Protocole de Montréal, ont eu lieu. De plus, selon la définition des services douaniers, importation licite s'entend de tout article qui est déchargé dans ou emprunte les ports d'entrée situés dans l'une quelconque des huit îles habitées du pays où il y est consommé. C'est au moyen du système d'octroi d'autorisations et de quotas prévu par le Protocole de Montréal que les SAO et autres réfrigérants sont réglementés et contrôlés et que les données les concernant sont communiquées en application de l'article 7 du Protocole.

10. Toutefois, le système d'octroi d'autorisations et de quotas, qui permet de contrôler les importations de réfrigérants, ne prend pas en compte la vente aux navires battant pavillon national car la majorité d'entre eux ne mouillent même pas dans un port de l'île et ceux qui y mouillent ne font pas habituellement l'objet d'opérations d'entretien sur le territoire de l'État. D'une façon générale, il n'existe aucun lien ni relation entre ces navires battant pavillon national et l'État autre que l'immatriculation, pour autant que nos informations soient exactes.

11. Nous espérons sincèrement qu'une définition et une précision en la matière soient données afin de savoir précisément qui est responsable du calcul de l'importation/exportation de ces substances. Toutefois, il conviendrait aussi de tenir compte des contraintes pesant sur la plupart des pays visés à l'article 5 en se souvenant du fait que le contrôle d'un nombre imposant de « navires battant pavillon national », qui ne sont pas soumis à l'obligation de communiquer des données en vertu de la Convention MARPOL, mettrait la plupart des pays, sinon tous, dans l'impossibilité de respecter leurs obligations ou les mettrait injustement en position de se retrouver dans cette situation.

---