



**Программа Организации
Объединенных Наций по
окружающей среде**

Distr.: General
7 May 2012

Russian
Original: English

Рабочая группа открытого состава Сторон
Монреальского протокола по веществам,
разрушающим озоновый слой
Тридцать второе совещание
Бангкок, 23-27 июля 2012 года
Пункт 5 предварительной повестки дня*

Квалифицирование согласно Монреальскому протоколу озоноразрушающих
веществ, используемых для обслуживания судов (решение XXIII/11)

Информация по озоноразрушающим веществам, используемым для обслуживания судов

Записка секретариата

I. Исполнительное резюме

1. В своем решении XXIII/11 двадцать третье Совещание Сторон Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, просило секретариат подготовить документ, в котором была бы собрана имеющаяся информация о продаже озоноразрушающих веществ для целей обслуживания и других целей на борту судов, включая суда "под флагом других государств"¹. Документ должен был включать руководящие указания и информацию, которые ранее представлялись Сторонам в отношении продажи судам; информацию о том, как Стороны рассчитывают потребление применительно к таким продажам; и информацию о том, как такие международные органы, как Международная морская организация (ИМО) и Всемирная таможенная организация (ВТАО) решают вопросы о торговле озоноразрушающими веществами и их использовании в применении к судам, а также общий обзор рамок, применяемых этими органами для регулирования соответствующей деятельности.
2. Для облегчения подготовки такого документа Совещание просило Стороны представить в секретариат к 1 апреля 2012 года информацию о том, как они в настоящее время квалифицируют озоноразрушающие вещества для использования на борту судов. Аналогичный подход был согласован контактной группой, обсуждавшей данный вопрос на тридцать втором совещании Рабочей группы открытого состава. Информация, представленная Сторонами в ответ на обсуждение данного вопроса в вышеупомянутой контактной группе, воспроизведена для настоящего совещания в приложении I к документу UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/INF/4.
3. Во исполнение решения XXIII/11 секретариат рассмотрел имеющиеся исторические документы и информацию, представленную Сторонами, и провел консультации с Группой по техническому обзору и экономической оценке и с секретариатами ИМО и ВТАО. Основные итоги этой работы представлены в пунктах 4-14 ниже.
4. Вопрос отчетности о поставках озоноразрушающих веществ в целях зарядки холодильных систем и систем пожаротушения судов в портах рассматривался на третьем и

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

¹ Термин "государство флага" означает государство, в соответствии с законами которого зарегистрировано или лицензировано судно.

пятом совещаниях Сторон в 1991 и 1993 годах, соответственно. Более конкретно, решениями III/9 и V/5 Стороны утвердили форматы отчетности по данным, предусмотренным статьей 7 Монреальского протокола. Во вступлении к этим форматам, говорится: "объем регулируемых веществ, используемых для зарядки холодильных систем и систем пожаротушения кораблей в портах, должен рассматриваться в качестве составной части объема потребления той страны, к юрисдикции которой относится данный порт, и поэтому его не следует включать в показатели экспорта"².

5. Форматы отчетности по данным, подготовленные секретариатом для использования Сторонами в период с 1991 по 1997 год, включали инструкции по отчетности в связи с импортом и экспортом объемов для зарядки судовых систем и режимом озоноразрушающих веществ в зонах свободной торговли. В то же время, никогда не разрабатывалось принципов действий в отношении режима озоноразрушающих веществ, которые поставляются на судно в объеме, достаточном для удовлетворения потребностей его обслуживания (или в объеме, превышающем емкость оборудования, в котором такие вещества можно использовать), но фактически не используются для обслуживания (либо компанией, поставляющей такие вещества, либо экипажем судна) во время пребывания судна в порту.

6. В 1997 году в рамках работы по упрощению форм представления данных Стороны приняли решение IX/28. Это привело к исключению из форм инструкций по квалифицированию применения озоноразрушающих веществ для зарядки систем на борту судов под иностранным флагом в их портах в качестве составной части их отечественного потребления. В результате в существующих формах содержатся лишь инструкции по квалифицированию трансграничной перевозки в отличие от импорта и реэкспорта.

7. В целом 21 Страна, включая Европейский союз от имени его 27 членов, представили в секретариат информацию в ответ на указание Рабочей группы открытого состава на ее тридцать первой сессии и на решение XXIII/11. Четыре Стороны не предоставили в формах конкретной информации о квалифицировании таких продаж по сравнению с показателями потребления, но остальные 17 Сторон (включая Европейский союз от имени его государств-членов) сообщили, что они считают поставки озоноразрушающих веществ в целях обслуживания на суда, находящиеся на их территории, частью своего внутреннего потребления. Некоторые из этих Сторон добавили, что такой режим распространяется на все виды применения на борту судов, а не только на обслуживание.

8. В то же время из 17 вышеупомянутых Сторон 3 (включая одну Страну, подавшую отчетность от имени своих 27 членов) сообщили, что они дифференцируют между озоноразрушающими веществами, поставляемыми для обслуживания судового оборудования, и озоноразрушающими веществами, просто поставляемыми на суда (в объемах, либо соответствующих требованиям обслуживания, либо превосходящих их), но не обязательно используемыми для зарядки судовых систем во время пребывания судна в порту. Две из этих Сторон сообщили, что они рассматривают такие поставки как экспорт в государство флага, а третья Страна уточнила, что она поступает так только в тех случаях, когда объемы поставляемых веществ превышают емкость оборудования, подлежащего обслуживанию.

9. Некоторые Стороны сообщили, что они не располагают официальными статистическими данными о продаже или применении озоноразрушающих веществ на судах под иностранным флагом, поскольку такие объемы не учитываются в их системах лицензирования и квот.

10. Что касается предоставления дополнительных данных, требуемых решением XXIII/11, одна из Сторон представила данные об озоноразрушающих веществах на ее судах год в объеме 242 метрических тонн ГХФУ. Данные об экспорте озоноразрушающих веществ на суда под иностранным флагом были представлены лишь двумя Сторонами. Одна из Сторон представила такие данные за период 2008-2010 годов, а другая Страна (от имени ее 27 государств-членов) представила такие данные за период 2009-2010 годов. Первая Страна сообщила об объеме 14,4 метрической тонны за 2008 год (в основном ГХФУ), а общее потребление ГХФУ, о котором сообщили обе Стороны, составило 608 метрических тонн в 2009 году и 483 метрические тонны в 2010 году.

11. Помимо информации, представленной вышеупомянутыми Сторонами, поиск по базе данных секретариата показал, что на данный момент три Стороны сообщали в одном из их ежегодных докладов данные об экспорте озоноразрушающих веществ на суда под флагом других государств. Такие вещества главным образом представляют собой

² UNEP/OzL.Pro.5/12, приложение I, пункт 8.

гидрохлорфторуглероды (ГХФУ) в объемах от примерно 37 метрических тонн в 2005 году до примерно 67 метрических тонн в 2010 году. В то же время важно отметить, что поскольку в формах отчетности не предусмотрено отдельной позиции для указания экспорта на суда, некоторые Стороны, возможно, включают такие данные в свои общие показатели экспорта, не указывая цель такого экспорта.

12. Что касается вопросов, отмечавшихся Сторонами, которые представили информацию в ответ на решение XXIII/11, несколько Сторон заявили, что отсутствие отчетности по озоноразрушающим веществам, поставляемым на суда под иностранным флагом, может стать лазейкой для незаконной торговли, поскольку данные количества, на которые не распространяется лицензирование импорта и экспорта, могут передаваться на другие суда под иностранным флагом, действующие в открытом море или в других портах. Кроме того, ряд Сторон высказали обеспокоенность по поводу того, что поставки озоноразрушающих веществ на суда под их флагом, находящиеся в иностранных портах, могут рассматриваться государствами, которым принадлежат эти порты, как экспорт, а не как свое внутреннее потребление. В частности, они отметили, что такой подход в потенциале может привести к их выходу из режима соблюдения, поскольку в их исходных уровнях для поэтапного отказа от ГХФУ не учитываются количества, применяемые на борту судов под их флагом, задействованных в международной торговле, а существующие национальные средства контроля не распространяются на обычные потребности по обслуживанию таких судов. Некоторые малые островные государства также заявили о своей обеспокоенности в связи с тем, что подобный подход может поставить под угрозу способность их предприятий и отраслей максимально воспользоваться ГХФУ в период, когда развивающиеся страны проходят обязательный переходный процесс, необходимый для замораживания и, в конечном итоге, поэтапного отказа от потребления ГХФУ, как того требует Монреальский протокол.

13. В соответствии с поступившей просьбой секретариат проконсультировался с ИМО и ВТАО по вопросу об их подходе к озоноразрушающим веществам на борту судов. Правила ИМО требуют, чтобы в дополнении к международному сертификату предупреждения загрязнения воздуха, выдаваемому государством флага, по судам водоизмещением 400 и более регистровых тонн подавался перечень систем и оборудования, не герметизированных на постоянной основе и содержащих озоноразрушающие вещества; такие суда также обязаны вести журнал учета озоноразрушающих веществ и заносить в него количества озоноразрушающих веществ, которые используются для операций по обеспечению, подзарядке, спуску и удалению. Хотя к судам предъявляется требование о ведении таких учетных записей, ИМО не имеет мандата на их проверку; за проведение требований в жизнь отвечают должностные лица, ответственные за контроль в портах сторон, участвующих в Приложении VI к Международной конвенции о предупреждении загрязнения сбросами с судов (МАРПОЛ). Никаких международных обязательств по соблюдению в данной области не существует.

14. Правила ВТАО конкретно не затрагивают торговли озоноразрушающими веществами для применения на борту судов и данного вида применения в целом. Количества озоноразрушающих веществ, поставляемые на борт судов во время их пребывания на какой-либо таможенной территории, освобождены от пошлин и налогов, но, согласно рекомендованной практике, должны регистрироваться в любых соответствующих декларациях, требуемых таможенными органами. Однако на настоящий момент данный вид практики принят лишь 16 государствами - членами ВТАО. Регистрация таких таможенных данных остается прерогативой соответствующих стран. ВТАО не имеет мандата на проверку такой информации, и в этой связи не существует никаких международных обязательств по соблюдению. С другой стороны, в 2012 году ВТАО провела пересмотр своей Международной конвенции о гармонизированной системе и соответствующих инструментов, включая номенклатуру озоноразрушающих веществ. Данные инструменты облегчают сбор и сопоставление таких данных.

II. Введение

15. На двадцать третьем Совещании Сторон Монреальского протокола было принято решение XXIII/11 о квалифицировании согласно Монреальскому протоколу озоноразрушающих веществ, используемых для обслуживания судов, включая суда под флагом других государств, направленное на разъяснение проблем, связанных с представлением надлежащих данных о торговле озоноразрушающими веществами для использования на борту судов, в котором также была высказана обеспокоенность по поводу того, что различные толкования Сторонами положений Монреальского протокола, касающихся продажи судам

озоноразрушающих веществ, могут привести к неправильному расчету потребления или к расхождению в данных о потреблении.

16. В этом решении, которое воспроизводится в приложении I к настоящей записке, секретариат по озону просили подготовить документ, в котором была бы собрана имеющаяся информация о продаже озоноразрушающих веществ судам для использования на борту в целях обслуживания и иных целях. Документ должен был включать в виде резюме информацию о том, как Стороны рассчитывают потребление в связи с такими продажами, любые руководящие указания, которые ранее представлялись Сторонам по данному вопросу, и общий обзор рамок и конкретных требований, применяемых ИМО и ВТАО, для решения вопроса торговли озоноразрушающими веществами для использования на борту судов и собственно использования таких веществ на борту судов. Наконец, документ, который предстояло представить Рабочей группе открытого состава на ее тридцать втором совещании, был призван выявить вопросы, относящиеся к квалифицированию потребления озоноразрушающих веществ, используемых для обслуживания судов.

17. Чтобы поддержать секретариат в этой работе, Стороны просили представить ему к 1 апреля 2012 года информацию о применяемой Сторонами существующей системе, если таковая имеется, для регулирования и представления отчетности по озоноразрушающим веществам, поставляемым для использования на борту в целях обслуживания судов, о том, как они рассчитывают потребление применительно к таким озоноразрушающим веществам, и о любых соответствующих случаях, когда они поставляли, импортировали или экспортировали такие озоноразрушающие вещества.

18. Секретариат подготовил настоящую записку во исполнение просьбы Сторон, содержащейся в решении XXIII/11. Записка подразделена на пять разделов. Раздел I выше представляет собой исполнительное резюме, в котором сведены воедино основные результаты работы секретариата. Настоящий раздел представляет собой вступление, а в разделе III представлены дополнительные подробности, касающиеся руководящих указаний и информации по данной проблеме, представленных Сторонам в прошлом. В разделе IV обсуждается информация, представленная Сторонами, включая вопросы, выявленные в ходе ее рассмотрения. В разделе V приводится обзор рамок, применяемых ИМО и ВТАО для регулирования соответствующей деятельности и выделяются основные моменты, которые были обозначены в ходе консультаций секретариата с этими органами.

19. К записке также прилагаются два приложения. В приложении I для справки воспроизводится текст решения XXIII/11. В приложении II приводится информация, представленная Сторонами в 2012 году во исполнение решения XXIII/11, о том, как они квалифицируют озоноразрушающие вещества, используемые на борту судов. Как отмечалось в разделе I выше, Стороны также представили информацию по данному вопросу в 2011 году в ответ на просьбу контактной группы Рабочей группы открытого состава на ее тридцать первом совещании; эта информация воспроизведена в приложении к документу UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/INF/4. Информация, полученная от ИМО и ВТАО, воспроизведена в приложениях II и III, соответственно, к тому же документу. Вся информация, представленная в приложениях к упомянутому документу и в приложении II к настоящей записке, воспроизводится в том виде, как она получена секретариатом, без официального редактирования.

III. Руководящие указания и информация в прошлом

A. Руководящие указания Сторонам относительно определения веществ, поставляемых валом, в отличие от продуктов

20. Обсуждение данного вопроса началось с рассмотрения термина "регулируемое вещество", определение которого дано в пункте 4 статьи 1 Монреальского протокола: "любое вещество, указанное в приложении А к настоящему Протоколу, которое существует самостоятельно или в смеси. Это включает изомеры любого такого вещества, за исключением случаев, указанных в соответствующем приложении, но не относится все же к любым регулируемым веществам или смесям, которые являются составной частью готового продукта, имеющего иную форму, чем емкость, используемая для транспортировки или хранения упомянутого вещества".

21. В пункте А своего решения I/12, принятого в 1989 году, первое Совещание Сторон дополнительно разъяснило определение термина "регулируемое вещество", предусмотрев, что любое количество регулируемого вещества или смеси регулируемых веществ, которое не

является частью системы, содержащей это вещество, представляет собой регулируемое вещество для целей Протокола (например, химическое вещество валом). Было также разъяснено, что "если какое-либо вещество или смесь должны быть сначала перегружены из грузового контейнера в другой контейнер, емкость или оборудование для дальнейшего целенаправленного использования, то первый контейнер, по сути дела, используется лишь для хранения и/или транспортировки, а находящиеся в нем вещество или смесь подпадают под действие пункта 4 статьи 1 Протокола".

22. В 1991 году в своем решении III/15 третье Совещание Сторон приняло в качестве приложения D к Протоколу список продуктов, содержащих регулируемые вещества, указанные в приложении A к протоколу. В соответствии с новым приложением D, коммерческое холодильное оборудование и оборудование для кондиционирования воздуха/тепловые насосы, переносные огнетушители, а также изоляционные щиты, панели и покрытия труб считаются продуктами и, следовательно, подпадают под определение регулируемых веществ, содержащееся в пункте 4 статьи 1.

23. В соответствии с вышеупомянутыми положениями озоноразрушающие вещества, содержащиеся в оборудовании, существующем на борту судов, являются частью систем пользования и, соответственно, считаются веществами, не регулируемые в соответствии с Протоколом. Однако совершенно очевидно, что озоноразрушающие вещества, продаваемые или поставляемые судам для обслуживания на борту или для других видов применения на борту (обычно в контейнерах, используемых для хранения и/или перевозки) необходимо рассматривать как регулируемые вещества, которые должны учитываться в сообщаемых Сторонами данных.

В. Руководящие указания для Сторон по вопросам сообщения данных, относящихся к продаже озоноразрушающими веществами на борт судов

24. Признавая затруднения, с которыми сталкиваются некоторые страны при сообщении данных, требуемых статьей 7 Протокола, второе Совещание Сторон (Лондон, 27-29 июня 1990 года) приняло решение II/9, которым оно учредило специальную группу экспертов, поручив ей рассмотреть причины возникновения таких затруднений, разработать рекомендации возможных решений заинтересованным Сторонам и сообщить о ходе ее работы третьему Совещанию Сторон.

25. Учрежденная таким образом Специальная группа экспертов по вопросам представления данных выявила в докладе своего первого совещания (Найроби, 6-7 декабря 1990 года) ряд связанных с торговлей вопросов, создающих проблемы в плане представления данных и приняла соответствующие рекомендации³. Среди обсуждавшихся вопросов следует упомянуть:

- a) количества регулируемых веществ, используемые для зарядки холодильных систем и систем пожаротушения в портах;
- b) зоны свободной торговли;
- c) трансграничную перевозку в отличие от импорта и последующего реэкспорта.

26. Важно отметить, что в соответствии с определением зоны свободной торговли (зоны, в которой группа стран согласилась сократить или отменить торговые барьеры), поставки озоноразрушающих веществ на суда в таких зонах могут осуществляться без вмешательства таможенных органов. Трансграничная перевозка (технически разновидность транзита), с другой стороны, определяется ВТАО как таможенная процедура, в рамках которой товары передаются под таможенным контролем с импортирующего транспортного средства на экспортирующее транспортное средство в зоне таможенной службы, которая в данном случае считается одновременно службой импорта и службой экспорта. Это может иметь значение в тех случаях, когда поставка озоноразрушающих веществ осуществляется на судно флага одним иностранным государством в то время, когда судно находится в порту другого иностранного государства.

a) Зарядка холодильных систем и систем и пожаротушения в портах

27. В своем решении III/7, третье Совещание Сторон приняло к сведению доклад Специальной группы экспертов и содержащиеся в нем предложения. В своем решении III/9 третье Совещание Сторон приняло пересмотренные форматы для представления данных согласно Протоколу, который незадолго до того момента был изменен.

³ UNEP/OzL.Pro/WG.2/1/4.

28. Пересмотренные форматы, которые были изложены в приложении XI к докладу третьего Совещания Сторон, включали "пояснительный документ", в котором излагались инструкции по пользованию ими. Пункт 8 пояснительного документа гласил следующее:

"В соответствии с рекомендацией Специальной группы экспертов по вопросам представления данных, первое совещание которой состоялось в Найроби 6-7 декабря 1990 года, объем регулируемых веществ, используемых для зарядки холодильных систем и систем пожаротушения кораблей в портах, должен рассматриваться в качестве составной части объема потребления той страны, к юрисдикции которой относится данный порт, и поэтому его не следует включать в показатели экспорта".

29. С принятием на четвертом Совещании Сторон в 1992 году Копенгагенской поправки возникла необходимость пересмотра форматов предоставления данных согласно статье 7 Монреальского протокола с целью включения дополнительных регулируемых веществ и учета импорта и экспорта использованных и утилизированных веществ. Рассмотрев рекомендации по данному вопросу Комитета по выполнению⁴, пятое Совещание Сторон в 1993 году приняло решение V/5, которым оно утвердило такой пересмотренный формат⁵. Пересмотренный формат вновь сопровождался пояснительным документом, пункт 8 которого был идентичен тому, что был утвержден третьим Совещанием Сторон в решении III/9.

30. Ко времени проведения восьмого Совещания Сторон в 1996 году Стороны согласились изучить методы сокращения требований по отчетности в соответствии с Протоколом, которые некоторые Стороны, особенно те, что уже осуществили поэтапный отказ от некоторых озоноразрушающих веществ, и те, где потребление было низким, считали чрезмерными. В результате восьмое Совещание Сторон приняло решение VIII/21, в котором Стороны просили секретариат подготовить доклад, в котором определяются все требования о представлении данных, необходимые в соответствии с Протоколом, и все просьбы о представлении данных, отраженные в решениях Сторон. При подготовке этого доклада секретариату следовало заручиться мнениями Сторон о том, какие касающиеся представления данных положения необходимы для оценки соблюдения, а какие, возможно, более не требуются. В том же решении Стороны просили Комитет по выполнению провести обзор доклада секретариата и рассмотреть, какие положения о представлении данных необходимы для оценки соблюдения, а также в каких положениях больше нет необходимости, и вынести рекомендации девятому Совещанию Сторон о возможных путях упрощения требований о представлении данных в рамках Протокола с учетом любых предложений, касающихся упрощения процедуры, представленных Сторонами.

31. Комитет по выполнению рассматривал данный вопрос на трех своих последующих совещаниях (семинадцатом, восемнадцатом и девятнадцатом), состоявшихся в 1997 году, и направил предлагаемый вариант пересмотренных форматов представления данных на рассмотрение девятому Совещанию Сторон. Затем своим решением IX/28 Стороны утвердили пересмотренные форматы, представления данных, изложенные в приложении VII к докладу этого Совещания⁶. Принятые таким образом форматы были существенным образом пересмотрены и были, как и сопровождающие их инструкции, аналогичны тем вариантам, которые используются в настоящее время. Особую важность для настоящей записки имеет тот факт, что пункт 8 пояснительного документа более ранних форматов представления данных, в котором содержалась инструкция по квалифицированию регулируемых веществ, использующихся для зарядки холодильных систем и систем пожаротушения судов в портах, был изъят из пояснительного документа пересмотренных форматов представления данных. В исторической документации не указано конкретной причины такого изъятия. Правда, поскольку пересмотренные форматы были основаны на мнениях Сторон, складывается впечатление, что на тот момент сохранение пункта 8 в пересмотренном пояснительном документе не считалось необходимым.

b) Зоны свободной торговли

32. Зоны свободной торговли имеют отношение к предмету настоящей записки в той мере, как в таких зонах, на которые не распространяется ни одна торговая юрисдикция, либо распространяется лишь ограниченная юрисдикция, могут осуществляться поставки на суда озоноразрушающих веществ. Зоны свободной торговли рассматривались на третьем Совещании Сторон, и согласно решению III/9 в пояснительный документ, сопровождавший

⁴ UNEP/OzL.Pro/ImpCom/6/3.

⁵ UNEP/OzL.Pro.5/12.

⁶ UNEP/OzL.Pro.9/12.

форматы представления данных, утвержденные этим решением, был включен следующий пункт 7:

"В соответствии с рекомендацией Специальной группы экспертов по вопросам представления данных, первое совещание которой состоялось в Найроби 6-7 декабря 1990 года, страны, имеющие на своей территории зоны свободной торговли, должны при представлении данных уделять особое внимание вопросу учета показателей производства, импорта и экспорта в этих зонах".

33. Как и в случае с зарядкой холодильных систем и систем пожаротушения судов в портах, данное пояснение относительно зон свободной торговли было сохранено в пояснительном документе пересмотренных форматов представления данных, принятых пятым Совещанием Сторон в 1993 году, но было изъято из пояснительного документа, принятого девятым Совещанием Сторон в 1997 году.

с) Трансграничная перевозка в отличие от экспорта и последующего реэкспорта

34. Трансграничная перевозка и импорт и реэкспорт могут иметь значение, поскольку судно под иностранным флагом, находящееся в порту, может закупать озоноразрушающие вещества через государство, которому принадлежит порт, у третьего государства. Озоноразрушающие вещества могут либо импортироваться из третьего государства в государство, которому принадлежит порт перед поставкой на судно (импорт и последующий реэкспорт), либо государство, которому принадлежит порт, может выступать в данной операции в качестве брокера/агента (трансграничная перевозка). Первоначальное руководство по вопросу о различии, которое необходимо проводить между трансграничной перевозкой и импортом и последующим реэкспортом, было предоставлено вышеупомянутой Специальной группой экспертов, а дальнейшее разъяснение было дано четвертым Совещанием Сторон в 1992 году в решении IV/14⁷. Данное разъяснение было повторено в решении IX/34 девятого Совещания Сторон в 1997 году⁸. В части, посвященной данному вопросу, последнее решение предусматривает следующее:

"а) в случаях трансграничной перевозки регулируемых веществ через третью страну было пояснено, что страна происхождения регулируемых веществ рассматривается как экспортер, а страна конечного назначения – как импортер. В этих случаях ответственность за представление данных возлагается на страну происхождения как экспортера и на страну конечного назначения как импортера; и

б) случаи импорта и реэкспорта... должны рассматриваться как две отдельные операции; страна происхождения представляет данные о перевозке в страну промежуточного назначения, которая затем представляет данные об импорте из страны происхождения и экспорте в страну конечного назначения, при этом страна конечного назначения представляет данные об импорте".

35. В отличие от вопросов, связанных с зарядкой и зонами свободной торговли, инструкции по трансграничной перевозке в отличие от импорта и последующего реэкспорта были сохранены в информации, сопровождающей форматы представления данных, начиная с принятия решения IV/14 (см. определения в действующих руководящих указаниях по представлению данных, раздел 5, пункт 5.7)⁹.

С. Историческая информация, представленная Группой по техническому обзору и экономической оценке

36. В попытке получить историческую информацию о руководящих указаниях, предоставленных Сторонам в связи с квалифицированием озоноразрушающих веществ, используемых на судах, секретариат проконсультировался с Группой по техническому обзору и экономической оценке. Группа напомнила об информации, содержащейся в разделах по холодильному оборудованию на транспорте подготавливаемых раз в четыре года докладов по оценке Комитета по техническим вариантам замены холодильного оборудования, систем кондиционирования воздуха и тепловых насосов. Однако обзор информации о холодильном оборудовании на транспорте в докладах по оценке 1989, 1995, 1998, 2002, 2006 и 2010 годов показал, что такая информация связана главным образом с видами и оценками количеств

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.

хладагентов, используемых в холодильных системах и системах кондиционирования воздуха на борту судов всех типов с водоизмещением более 100 регистровых тонн (например, рефрижераторных судов и торгового флота, военных кораблей и рыболовецких судов). В силу этого секретариату не удалось найти какие-либо указания, которые бы давались Сторонам Группой по техническому обзору и экономической оценке относительно озоноразрушающих веществ для использования на борту судов. Ход рассмотрения Группой данного вопроса изложен на страницах 61–63 1-го тома ее доклада о ходе работы 2012 года.

IV. Обзор представленной Сторонами информации о квалифицировании потребления озоноразрушающих веществ, используемых на борту судов

37. К моменту проведения двадцать третьего Совещания Сторон 18 Сторон, включая Европейский союз от имени своих государств-членов, откликнулись на просьбу, с которой обратилась к ним Рабочая группа открытого состава на своем тридцать первом совещании, о предоставлении информации относительно квалифицирования ими озоноразрушающих веществ, используемых на судах. Эта информация приводится в документе UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/INF/4. После принятия решения XXIII/11 двадцать третьим Совещанием Сторон, пять Сторон представили информацию во исполнение этого решения, причем две из них представили информацию до Совещания. Информация, представленная этими пятью Сторонами, содержится в приложении II к настоящей записке, а рассмотрение этой информации свидетельствует о следующем:

а) в целом 21 Страна, включая Европейский союз от имени его 27 членов, представили в секретариат информацию в ответ на более раннее поручение по данному вопросу, с которым обратилась Рабочая группа открытого состава на ее тридцать первом совещании, и на решение XXIII/11. Четыре Страны не предоставили в формах конкретной информации о том, как они квалифицируют такие продажи по сравнению с показателями потребления, но остальные 17 Сторон (включая Европейский союз и его государства-члены) сообщили, что они считают поставки озоноразрушающих веществ на суда, находящиеся на их территории в целях обслуживания частью своего внутреннего потребления. Некоторые из этих Сторон добавили, что такой режим распространяется на все виды применения на борту судов, а не только на обслуживание;

б) в то же время из 17 вышеупомянутых Сторон три (включая одну Страну, представившую данные от имени своих 27 членов) сообщили, что они дифференцируют между озоноразрушающими веществами, поставляемыми для обслуживания судового оборудования, и озоноразрушающими веществами, просто поставляемыми на суда (в объемах, либо соответствующих требованиям обслуживания, либо превосходящих их), но не обязательно используемыми для зарядки судовых систем во время пребывания судна в порту. Две из этих Сторон сообщили, что они рассматривают такие поставки как экспорт в государство флага, а третья Страна уточнила, что она поступает так только в тех случаях, когда объемы поставляемых веществ превышают емкость оборудования, подлежащего обслуживанию;

в) несколько Сторон сообщили, что они не располагают официальными статистическими данными о продаже или применении озоноразрушающих веществ на судах под иностранным флагом, поскольку такие объемы не учитываются в их системах лицензирования и квот;

г) что касается предоставления данных, требуемых решением XXIII/11, одна из Сторон представила данные о запасах озоноразрушающих веществ на ее судах в 2009 году в объеме 242 тонн ГХФУ. Данные об экспорте озоноразрушающих веществ на суда под иностранным флагом были представлены лишь двумя Сторонами. Одна из этих Сторон представила такие данные за период 2008-2010 годов, а другая Страна (от имени ее 27 членов) представила такие данные за период 2009-2010 годов; первая Страна сообщила об объеме 14,4 метрической тонны за 2008 год (в основном ГХФУ), а общее потребление ГХФУ, о котором сообщили обе Страны, составило 608 метрических тонн в 2009 году и 483 метрические тонны в 2010 году;

д) помимо вышеупомянутой информации, представленной Сторонами, поиск по базе данных секретариата показал, что на данный момент три Страны представили в одном из их ежегодных докладов данные об экспорте озоноразрушающих веществ на суда под флагом других государств. Такие вещества главным образом представляют собой гидрохлорфторуглероды (ГХФУ) в объемах от примерно 37 метрических тонн в 2005 году до

примерно 67 метрических тонн в 2010 году. В то же время важно отметить, что поскольку в формах отчетности не предусмотрено отдельной позиции по экспорту на суда, некоторые Стороны, возможно, включают такие данные в свои общие показатели экспорта, не указывая цель такого экспорта;

f) что касается вопросов, отмечавшихся Сторонами, которые представили информацию в ответ на решение XXIII/11, несколько Сторон заявили, что отсутствие отчетности по озоноразрушающим веществам, поставляемым на суда под иностранным флагом может стать лазейкой для незаконной торговли, поскольку данные количества, на которые не распространяется лицензирование импорта и экспорта, могут передаваться на другие суда под иностранным флагом, действующие в открытом море или в других портах. Кроме того, ряд Сторон высказали обеспокоенность по поводу того, что поставки озоноразрушающих веществ на суда под их флагом, находящиеся в иностранных портах, могут рассматриваться государствами, которым принадлежат эти порты, как экспорт, а не как свое внутреннее потребление. В частности, они отметили, что такой подход в потенциале может привести к их выходу из режима соблюдения, поскольку в их исходных уровнях для поэтапного отказа от ГХФУ не учитываются количества, применяемые на борту судов под их флагом, задействованных в международной торговле, а существующие национальные средства контроля не распространяются на обычные потребности по обслуживанию таких судов. Некоторые малые островные государства также заявили о своей обеспокоенности в связи с тем, что подобный подход может поставить под угрозу способность их предприятий и отраслей максимально воспользоваться ГХФУ в период, когда развивающиеся страны проходят обязательные переходные процессы, необходимые для замораживания и, в конечном итоге, поэтапного отказа от потребления ГХФУ, как того требует Монреальский протокол.

V. Консультации с международными органами

38. Во исполнение просьбы Сторон содержащейся в решении XXIII/11, секретариат по озону обратил на это решение внимание секретариатов ИМО и ВТАО и просил их оказать помощь с предоставлением Сторонам такой информации. Ответы этих двух организаций воспроизведены в приложениях II и III, соответственно, к документу UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/INF/4. Основные моменты, а также рамки, применяемые этими органами, изложены в нижеследующих пунктах.

A. Международная морская организация

39. В рамках ИМО озоноразрушающие вещества на борту судов регулируются положениями Международной конвенции 1973/78 года о предупреждении загрязнения сбросами с судов (МАРПОЛ) и Протоколом к ней 1997 года, который был принят в качестве нового Приложения VI к Конвенции. Хотя Приложение VI к МАРПОЛ вступило в силу в мае 2005 года, пересмотр содержащихся в нем правил вступил в силу 1 июля 2010 года. По данным на 30 апреля 2012 года 68 из 170 государств - членов ИМО стали договаривающимися Сторонами Протокола 1997 года – на эти государства приходится примерно 91,16 процента валового регистрового тоннажа мирового торгового флота.

40. В ответ на просьбу секретариата о предоставлении информации в соответствии с пунктом 3 решения XXIII/11 секретариат ИМО сообщил, что ИМО не собирает и не хранит информации о торговле озоноразрушающими веществами для использования на борту судов. Он также отметил, что требования относительно квалифицирования озоноразрушающих веществ на борту судов содержатся в правиле 12 приложения VI к МАРПОЛ, которое регулирует такие вещества в соответствии с Монреальским протоколом и запрещает их любые преднамеренные выбросы.

41. Приложение VI к МАРПОЛ требует, в дополнении к международному сертификату предупреждения загрязнения воздуха, выдаваемому государством флага, по судам водоизмещением 400 и более регистровых тонн содержался перечень не герметизированных на постоянной основе систем и оборудования, содержащих озоноразрушающие вещества; такие суда также обязаны вести журнал учета озоноразрушающих веществ и заносить в него количества озоноразрушающих веществ, которые используются для операций по обеспечению, подзарядке, спуску и удалению. Цель такого учета состоит в обеспечении возможности контроля состояния и объема озоноразрушающих веществ на борту судов, и его данные могут использоваться государствами флага в качестве основы для сбора данных. Хотя к судам предъявляется требование о ведении таких учетных записей, ИМО не имеет мандата на их проверку. За проведение требований в жизнь отвечают должностные лица, ответственные за контроль в портах сторон, участвующих в этом Приложении. Общемировой базы данных, в

которой сводятся воедино данные по озоноразрушающим веществам, заносимые в учетные журналы судов, не существует, как не существует и прямой международной обязанности по обзору учетных записей судов, связанных с системами и оборудованием, в которых используются озоноразрушающие вещества, для оценки масштабов и объемов использования таких веществ в международных судовых перевозках. Кроме того, в данной области не существует и международных обязательств по соблюдению.

42. Далее секретариат ИМО отметил, что хотя озоноразрушающие вещества применяются в качестве пенообразователей изоляционных материалов в судостроении, их основной вид применения на борту судов состоит в зарядке систем пожаротушения и холодильных систем. Остановившись на данном вопросе подробнее, секретариат ИМО сообщил следующее:

- a) холодильные системы и системы кондиционирования воздуха на новых судах подлежат четкой маркировке с указанием информации об используемых в них хладагентах. В то же время, определить необходимые объемы таких хладагентов бывает трудно;
- b) наряду с информацией о хладагентах, используемых в каждой из холодильных систем на борту судов (тип, объем для зарядки, местонахождение), в судовом журнале учета хладагентов должна также содержаться информация о хранении баллонов с хладагентом для последующей зарядки (число, объем, содержимое и местонахождение);
- c) новые установки, содержащие озоноразрушающие вещества, запрещены на всех судах, за исключением установок, содержащих ГХФУ, которые разрешены до 1 января 2020 года. В то же время, суда обязаны выполнять любые более строгие требования, которые могут предъявляться к ним государствами их флага;
- d) установка новых систем пожаротушения с применением галонов запрещена, но на существующих судах галоносодержащие системы могут сохраняться в строю до их замены или до тех пор, пока требование об их замене не будет предъявлено международным, национальным или иным законодательством;
- e) при замене на борту судов жестких пеноматериалов, содержащих озоноразрушающие вещества, или при утилизации судна снятые изоляционные материалы должны направляться в надлежащие приемные пункты.

43. Вопрос о квалифицировании озоноразрушающих веществ на борту судов, участвующих в международном судоходстве, включался в повестку дня нескольких недавних совещаний Комитета ИМО по охране морской среды. Секретариат ИМО выражает свою готовность обратить внимание Комитета на любые соответствующие вопросы, по которым Стороны Монреальского протокола желали бы получить разъяснения.

В. Всемирная таможенная организация

44. В своем ответе на запрос секретариата об информации в соответствии с решением XXIII/11 секретариат ВТАО отметил, что его Организация не занимается конкретно вопросом торговли озоноразрушающими веществами для использования на борту судов или собственно их использования на борту судов. В то же время, были получены ссылки на соответствующие разделы Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур, также известной как Киотская конвенция. Обсуждение этих положений приводится ниже.

45. Киотская конвенция вступила в силу в 1974 году, а в 1999 году она была пересмотрена и обновлена с учетом современных требований, предъявляемых правительствами и международной торговлей. Пересмотренная конвенция была принята в июне 1999 года и вступила в силу 3 февраля 2006 года; на данный момент она ратифицирована 76 государствами.

46. Секретариат ВТАО сообщил, что некоторые указания по рассматриваемому вопросу могут быть найдены в главе 4 приложения J к Конвенции по вопросам припасов. В нем содержится определение "припасов для потребления", которое включает "товары, необходимые для эксплуатации и технического обслуживания средств водного транспорта, ... которые либо находятся на борту транспортного средства по прибытии, либо доставляются во время стоянки на таможенной территории на борт средств водного транспорта...".

47. Кроме того, Стандарт 15 принципов Конвенции в отношении припасов гласит следующее:

"Средствам водного транспорта и воздушным судам, отбывающим в конечный пункт назначения за рубежом, разрешается доставить на борт с освобождением от пошлин и налоговприпасы для потребления, необходимые для их эксплуатации и

технического обслуживания, в количествах, признанных обоснованными для эксплуатации и технического обслуживания во время рейса или полета с учетом также любого количества таких припасов, уже имеющихся на борту".

48. Таким образом, Стандарт 15 требует от таможенных органов разрешения судам, отбывающим в конечные пункты назначения за рубежом, брать на борт все разумные припасы, необходимые для совершения их рейсов с учетом припасов, уже имеющихся на борту. На некоторых таможенных территориях такая возможность предоставляется также морским и воздушным судам, которые покидают таможенную территорию и направляются в конечные пункты назначения, не находящиеся за рубежом. Поставка таких припасов для совершения рейса должна, как правило, учитывать как путь до места назначения, так и обратный путь, а в случае частых и регулярных рейсов на короткие расстояния таможенным органам следует рассмотреть вопрос о поставках количеств припасов, достаточных для удовлетворения потребностей в нескольких рейсах. Это мера упрощения, которая позволяет избежать дополнительного оформления, соблюдения формальных процедур и надзора со стороны таможенных органов.

49. Хотя количества озоноразрушающих веществ, поставляемых судам во время их пребывания на таможенной территории, освобождены от пошлин и налогов, в соответствии с рекомендацией по практическому применению¹⁰ они должны быть записаны в любой декларации на припасы, требуемой таможенной службой. Однако на данный момент эта рекомендация по практическому применению принята лишь 16 государствами - членами ВТАО. Регистрация озоноразрушающих веществ таможенными органами остается прерогативой государств, которым принадлежат порты. Общемировой базы данных по озоноразрушающим веществам, регистрируемым таможенными органами, не существует, как не существует в этом отношении и международной обязанности по соблюдению.

50. Секретариат ВТАО подчеркнул, что Стороны Монреальского протокола могут через свои таможенные организации обращаться к нему с любыми конкретными запросами, которые будут рассмотрены Руководящим комитетом ВТАО на его ежегодном совещании (следующее совещание состоится в октябре 2012 года). Такие запросы, например, могут заключаться в предложениях о составлении перечня национальных видов практики, имеющих отношение к использованию озоноразрушающих веществ на борту судов.

¹⁰ Пересмотренная Киотская конвенция, Специальное приложение J, рекомендация по практическому применению № 8.

Приложение I

XXIII/11: Квалифицирование согласно Монреальскому протоколу озоноразрушающих веществ, используемых для обслуживания судов, включая суда под флагом других государств

Принимая во внимание, что в соответствии со статьей 4В Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, требуется, чтобы Стороны создавали и внедряли системы для лицензирования импорта и экспорта в целях поэтапного прекращения производства и потребления озоноразрушающих веществ, включенных в приложения А, В, С и Е,

принимая также во внимание, что согласно Монреальскому протоколу потребление определяется как производство плюс импорт минус экспорт,

признавая, что суда во время их эксплуатации в национальных и международных водах используют имеющиеся на борту оборудование и технологии, содержащие озоноразрушающие вещества,

памятуя о том, что многие Стороны, зарегистрированные как государства флага, не знакомы с требованиями в отношении отчетности, предъявляемыми к судам согласно Монреальскому протоколу,

будучи обеспокоено тем, что различные толкования Сторонами положений Монреальского протокола, касающихся продажи судам озоноразрушающих веществ, могут привести к неправильному расчету потребления или к расхождениям в отчетности о потреблении,

1. просить секретариат по озону подготовить документ, в котором была бы собрана имеющаяся информация о продаже озоноразрушающих веществ судам, включая суда под флагом других государств, для использования на борту в целях обслуживания и иных целях, в том числе о том, как Стороны рассчитывают потребление в связи с такими продажами, и в котором определялись бы вопросы, имеющие отношение к квалифицированию потребления озоноразрушающих веществ, используемых на борту для обслуживания судов, включая суда под флагом других государств, для представления Рабочей группе открытого состава на ее тридцать втором совещании для того, чтобы дать возможность двадцать четвертому Совещанию Сторон принять решение по данному вопросу;

2. включить в этот документ любые руководящие указания и/или информацию об озоноразрушающих веществах, которые ранее представлялись Сторонам в отношении продажи судам озоноразрушающих веществ для их использования на борту судов;

3. просить секретариат по озону при подготовке упомянутого в пункте 1 документа по мере необходимости консультироваться с соответствующими международными органами, в частности Международной морской организацией и Всемирной таможенной организацией, для включения в этот документ информации о том, решают ли эти органы и как вопросы, касающиеся:

- a) торговли озоноразрушающими веществами для использования на борту судов;
- b) использования озоноразрушающих веществ на борту судов;

и представить общий обзор рамок, применяемых этими органами для регулирования соответствующей деятельности;

4. просить направить этот документ всем Сторонам по меньшей мере за шесть недель до начала тридцать второго совещания Рабочей группы открытого состава;

5. просить Стороны представить в секретариат по озону к 1 апреля 2012 года информацию о применяемой Сторонами существующей системе, если таковая имеется, для регулирования и представления отчетности по озоноразрушающим веществам, поставляемым для использования на борту в целях обслуживания судов, включая суда под флагом других государств, о том, как они рассчитывают потребление применительно к таким озоноразрушающим веществам, и о любых соответствующих случаях, когда они поставляли, импортировали или экспортировали такие озоноразрушающие вещества;

6. просить секретариат включить информацию, представленную в соответствии с предыдущим пунктом, в приложение к документу, испрашиваемому в пункте 1;
7. просить Группу по техническому обзору и экономической оценке включить в свой доклад о ходе работы за 2012 год резюме имеющихся данных об использовании озоноразрушающих веществ на судах, в том числе о количествах, обычно используемых на различных видах судах, предполагаемых запасах охлаждающих веществ на судах и предполагаемых выбросах;
8. предложить Сторонам, которые в состоянии сделать это, по возможности представить Группе к 1 марта 2012 года соответствующие данные об использовании озоноразрушающих веществ на судах, в том числе о количествах, обычно используемых на различных видах судов, предполагаемых запасах охлаждающих веществ на судах и предполагаемых выбросах.

Приложение II

Информация, представленная Сторонами секретариату по вопросу о квалифицировании озоноразрушающих веществ, используемых для обслуживания судов, после двадцать третьего Совещания Сторон

A. Комментарии, представленные Бразилией

1. Я хотел бы обратить внимание на решение XXIII/11, принятое двадцать третьим Совещанием Сторон Монреальского протокола о квалифицировании в рамках Монреальского протокола озоноразрушающих веществ, используемых для обслуживания судов, включая суда под флагом других государств.
2. Что касается пункта 5, то в Бразилии потребители ОРВ, являющиеся лицами или предприятиями, которые закупают ОРВ для использования и продажи, в расчетах не учитываются. Использование ОРВ заявляется пользователями в ежегодных отчетах в рамках онлайн-системы учета данных (Федерального технического реестра ИБАМА) с указанием вещества, количества и вида применения. К видам применения могут относиться: производство пеноматериалов, сельское хозяйство, обрабатывающая промышленность, фармацевтическая отрасль, обслуживание холодильного оборудования, химические вещества или растворители. Таким образом, довожу до Вашего сведения, что количества ОРВ, используемые на борту судов, сообщаются как применяемые для обслуживания холодильного оборудования судов как под отечественным, так и под иностранным флагом. Таким образом, об использовании заявляет бразильская компания (классифицированная как пользователь), которая закупает газ для осуществления обслуживания.
3. В отношении пункта 8 сообщаем, что по информации, полученной от компаний, на большинстве рыболовецких судов для хранения рыбы используются отсеки со льдом. На других видах транспортных судов используются контейнеры-рефрижераторы. Средний объем потребляемого газа составляет 6 кг, а объем газа, необходимого для обслуживания, колеблется в среднем от 2,5 до 3 кг. В холодильных системах используются такие вещества, как ГФУ-134а и ГХФУ-22.

B. Комментарии, представленные Канадой

Пункт 5 решения XXIII/11

5. просить Стороны представить в секретариат по озону к 1 апреля 2012 года информацию о применяемой Сторонами существующей системе, если таковая имеется, для регулирования и представления отчетности по озоноразрушающим веществам, поставляемым для использования на борту в целях обслуживания судов, включая суда под флагом других государств, о том, как они рассчитывают потребление применительно к таким озоноразрушающим веществам, и о любых соответствующих случаях, когда они поставляли, импортировали или экспортировали такие озоноразрушающие вещества.

Комментарии Канады

Потребление ОРВ на судах

4. В соответствии с канадскими национальными нормами экспорт озоноразрушающих веществ без специального разрешения запрещен. В то же время, данное требование не относится к озоноразрушающим веществам, которые продаются в Канаде иностранным судам для зарядки или обслуживания их холодильных систем, систем кондиционирования воздуха и пожаротушения в количествах, не превышающих общую емкость таких систем. Любые количества, превышающие общую емкость оборудования, рассматриваются как экспорт и требуют как разрешения на экспорт, так и, соответственно, ежегодной или ежеквартальной отчетности.
5. Обслуживание или зарядка оборудования на канадских судах осуществляются в рамках системы лицензирования, выдачи разрешений и отчетности, действующей в Канаде. Например, если для систем кондиционирования воздуха судна под канадским флагом требуются ГХФУ, то необходимо разрешение на импорт или производство ГХФУ независимо от того, являются ли

они новопроизведенными, использованными, рекуперированными, утилизированными или восстановленными.

Использование и обработка ОРВ на судах под канадским флагом

6. Дополнительными национальными правилами регулируется использование и обработка озоноразрушающих веществ и их галоуглеродных заменителей в системах кондиционирования воздуха, холодильных системах, системах пожаротушения и системах растворителей, принадлежащих федеральным предприятиям, включая суда.

7. Данные правила в настоящее время запрещают установку и зарядку холодильных систем и систем кондиционирования воздуха ХФУ на всех судах под канадским флагом за исключением малых систем (с хладопроизводительностью менее 19 kW), и охладителей, которые не были модернизированы. Просьба отметить, что эти правила далее запрещают эксплуатацию охладителей, включая судовые охладители, начиная с 1 января 2015 года, а установка/зарядка систем пожаротушения с использованием галонов на судах в Канаде запрещена, за исключением случаев выдачи особого разрешения, хотя данные правила не распространяются на системы, используемые на военных кораблях. Те же правила распространяются на системы с ОРВ на судах под канадским флагом в международных водах и в водах, принадлежащих другим государствам.

Пункт 8 решения XXIII/11

8. предложить Сторонам, которые в состоянии сделать это, по возможности представить Группе к 1 марта 2012 года соответствующие данные об использовании озоноразрушающих веществ на судах, в том числе о количествах, обычно используемых на различных видах судов, предполагаемых запасах охлаждающих веществ на судах и предполагаемых выбросах

Комментарии Канады

8. На основе исследования запасов озоноразрушающих веществ в Канаде, проведенного в 2009 году, в системах на борту судов под канадским флагом предположительно находится 242 тонны ОРВ. Разбивка этих данных приводится в нижеследующей таблице. Число установок рассчитано исходя из доли Канады в общемировом ВВП для предположительного числа судов в каждом из видов передвижных холодильных установок.

Передвижные рефрижераторы	Установки (кол-во)	ГХФУ (тонны)
Рефрижераторные суда	30	61
Иные морские суда	1,531	181

С. Комментарии, представленные Китаем

9. В соответствии с требованием, содержащимся в решении XXIII/11, Стороны просили представить в секретариат по озону к 1 апреля 2012 года информацию о применяемой Сторонами существующей системе, если таковая имеется, для регулирования и представления отчетности по озоноразрушающим веществам, поставляемым для использования на борту в целях обслуживания судов, включая суда под флагом других государств, о том, как они рассчитывают потребление применительно к таким озоноразрушающим веществам, и о любых соответствующих случаях, когда они поставляли, импортировали или экспортировали такие озоноразрушающие вещества. От имени координатора Китая я хотел бы представить следующую информацию по Китаю: Все озоноразрушающие вещества, используемые в целях обслуживания на борту судов в Китае, включая местные суда и суда под флагами других государств, должны поставляться станциями или предприятиями по обслуживанию холодильных систем, поэтому такие ОРВ рассматриваются в Китае как часть внутреннего потребления. ОРВ, используемые для обслуживания судов, а также другие ОРВ, используемые для обслуживания холодильных систем, считаются используемыми для целей обслуживания и регулируются как таковые. В соответствии со статьей 19 Норм регулирования озоноразрушающих веществ, принятых правительством Китая в 2010 году, любое лицо, занятое такой предпринимательской деятельностью, как обслуживание холодильного оборудования и систем, содержащих ОРВ, подлежит регистрации в соответствующем природоохранном ведомстве народного правительства страны по месту своего расположения. В то же время, учитывая большое число станций и предприятий по обслуживанию, а также трудности регулирования, данная система регулирования на основе регистрации до сих пор находится в

стадии становления, поэтому она пока не позволяет точно дифференцировать между различными видами потребления ОРВ, включая обслуживание судов.

D. Комментарии, представленные Европейским союзом

10. ЕС обладает развитой законодательной базой по ОРВ, которая распространяется на использование ОРВ в судоходстве. В целях краткости, достаточно ограничиться приводимой ниже упрощенной информацией:

Законодательство ЕС запрещает любой импорт и экспорт ОРВ, включая продукцию и системы, содержащие ОРВ или основанные на них, например, судов, оснащенных холодильными системами на основе ОРВ. Это применимо ко всем видам таможенных процедур, включая, например, транзит или трансграничные перевозки. В случаях, когда предусмотрены исключения из этого запрета (например, для применения в качестве исходных материалов), любые поставки, за исключением некоторых видов транзитной торговли, подлежат лицензированию.

Передвижение иностранных транспортных средств импортом и экспортом не считается, и поэтому не подлежит лицензированию или импортным/экспортным ограничениям в случае, если:

- они осуществляют перевозку ОРВ для использования на борту транспортного средства
- ОРВ или транспортное средство не импортируются на территорию Европейского союза, и
- на транспортное средство распространяются исключения, применимые к временному ввозу согласно соответствующим международным конвенциям.

Короче говоря, на иностранные суда, заходящие в порты ЕС, торговые запреты не распространяются при условии, что *они покидают порты в неизменном виде*.

Что касается практического применения, то обслуживание и поставки рассматриваются отдельно во исполнение рекомендации, вынесенной Специальной группой экспертов по вопросу представления данных в 1990 году.

Обслуживание квалифицируется как внутреннее потребление и не подлежит лицензированию и отчетности. В случаях, когда компании ЕС выполняют работы по обслуживанию на борту транспортных средств, доставивших свои собственные ОРВ, применяется законодательство ЕС по ОРВ (разрешены только ГХФУ повторного пользования).

Поставкой называется доставка ОРВ судну, находящемуся на данный момент в порту ЕС, для использования на борту, но без проведения обслуживания компанией-поставщиком. В таких случаях собственно работа по обслуживанию выполняется командой судна - обычно, когда судно находится в открытом море.

Фактически подобные ситуации не возникают в отношении других видов транспортных средств помимо судов. В случае же судов мы практически во всех случаях имеем дело с "поставками", а не с "обслуживанием".

Что касается импорта, то импортом считаются поставки ОРВ на транспортное средство под флагом государства-члена ЕС в государство-член ЕС или на территорию государства-члена ЕС, которая является частью ЕС ("суда ЕС"). Учитывая, что импорт ГХФУ (новопроизведенного и повторного использования) в ЕС запрещен, такие поставки на суда ЕС в портах, не принадлежащих ЕС, также запрещены. Если обслуживание проводится в порту, не принадлежащем ЕС, компанией государства порта, то это разрешено лишь при условии применения ГФУ повторного использования.

Моя служба не располагает информацией о технических аспектах использования ОРВ на судах, поэтому я не могу представить подробной информации об объемах, используемых в среднем на различных типах судов, предположительных объемах запасов хладагентов на судах или предположительных выбросах.

В 2010 году на суда было экспортировано 475 метрических тонн (26 тонн ОРС) ГХФУ, практически исключительно ГХФУ-22. В 2009 на суда было экспортировано около 600 метрических тонн (33 тонны ОРС) ГХФУ.

С января 2010 года по август 2011 года нами было лицензировано примерно 2000 поставок. Хотя мы не проводили детального анализа различных поставок, как правило, мы отмечаем, что

большинство из них приходится на рыболовецкие суда. Судя по всему, большие объемы потребляются также рефрижераторными и круизными судами. Отдельные поставки на рыболовецкие суда могут достигать нескольких тонн. 225 из этих поставок были связаны с количествами, превышавшими одну тонну. Мы также отмечаем, что некоторые суда заходят в порты ЕС по несколько раз в год и запрашивают большие объемы. Это наводит на мысль о том, что некоторые суда либо отличаются весьма высокими уровнями выбросов, либо передают хладагент на другие суда. Одно судно загрузило за этот период 53 тонны ГХФУ-22, в другом случае объем погрузки составил 31 тонну. Представляется маловероятным, что такие объемы могут потребляться в холодильных системах одного судна, что наводит на мысль о незаконной торговле такими объемами.

Е. Комментарии, представленные Сент-Винсентом и Гренадинами

11. Как и многие другие малые островные государства, Сент-Винсент и Гренадины ведет открытый регистр личных и коммерческих судов. Под флагом страны зарегистрировано более 2000 судов. Ответственность за контроль этих судов несет Морская администрация, но у нее отсутствует механизм отчетности, она не получает данных о потреблении ОРВ на этих судах и не требует предоставления таких данных.

12. Национальная группа по озону, которая является исполняющим органом Монреальского протокола, в своем ежегодном представлении данных секретариату по озону и секретариату Фонда учитывает только законный импорт в соответствии с определением, содержащемся в Монреальском протоколе. Более того, к законному импорту по определению таможен относятся любые предметы, доставляемые на сушу или проходящие через предписанные порты таможенной обработки на любом из восьми обитаемых островов страны и потребляемые на острове/в государстве. Что касается ОРВ или иных хладагентов, подпадающих под систему лицензирования и квот Монреальского протокола, то они регулируются, контролируются и сообщаются согласно статье 7 Протокола.

13. В то же время, в системе лицензирования и квот, при помощи которой осуществляется контроль за нашим импортом хладагентов, не принимаются во внимание эти "суда под флагом", поскольку большинство из них даже не заходит в порты островов, а те, что заходят, как правило, в государстве не обслуживаются. В целом, насколько нам известно, связей между такими "судами флага" и государством помимо их регистрации не существует.

14. Мы искренне надеемся, что по данному вопросу будут даны необходимые определения и пояснения, четко устанавливающие ответственность за учет импорта/экспорта таких веществ. В то же время необходимо учитывать ограничения, существующие в большинстве стран, действующих в рамках статьи 5, памятуя о том, что осуществление контроля за значительным числом "судов флага", на которые согласно МАРПОЛ не налагается обязанностей по представлению отчетности, может поставить под угрозу или несправедливо затронуть статус соблюдения большинства, если не всех стран.