



Distr.: General
7 de mayo de 2012

Español
Original: Inglés



Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente

Grupo de Trabajo de composición abierta de las Partes en el Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono 32ª reunión

Bangkok, 23 a 27 de julio de 2012
Tema 5 del programa provisional*

Tratamiento de sustancias que agotan el ozono utilizadas para servicios de mantenimiento de buques con arreglo al Protocolo de Montreal (decisión XXIII/11)

Información sobre sustancias que agotan el ozono utilizadas para servicios de mantenimiento a buques

Nota de la Secretaría

I. Resumen ejecutivo

1. En su decisión XXIII/11, la 23ª Reunión de las Partes solicitó a la Secretaría que elaborase un documento en que se compilase información actual sobre la venta de sustancias que agotan el ozono a buques, incluidos buques de otros Estados del pabellón¹, para servicios de mantenimiento u otros usos a bordo. El documento debía incluir toda orientación o información dada previamente a las Partes en relación con las ventas a buques, información sobre la manera en que las Partes calculaban el consumo en relación con esas ventas e información sobre la manera en que los órganos internacionales tales como la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) abordaban las cuestiones del comercio de sustancias que agotan el ozono y su uso en relación con los buques, junto con una reseña general del marco que aplicaban esos órganos en la gestión de las actividades pertinentes.

2. Con el fin de facilitar la preparación del documento, la Reunión pidió a las Partes que presentaran a la Secretaría, a más tardar el 1 de abril de 2012, información actualizada sobre sustancias que agotan el ozono utilizadas para servicios de mantenimiento de buques. Un grupo de contacto que examinó la cuestión en la 31ª reunión del Grupo de Trabajo de composición abierta acordó un enfoque similar. La información suministrada por las Partes en respuesta a las deliberaciones de ese grupo de contacto se reproduce en el anexo I del documento UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/INF/4 para su examen en la reunión en curso.

3. En respuesta a la decisión XXIII/11, la Secretaría examinó documentos presentados previamente y la información facilitada por las Partes, y celebró consultas con el Grupo de Evaluación y con las secretarías de la OMI y la OMA. Las conclusiones principales se resumen en los párrafos 4 a 14 a continuación.

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

¹ Se entenderá por Estado del pabellón el Estado con arreglo a cuya legislación se ha registrado o concedido licencia a un buque.

4. Las Reuniones de las Partes tercera y quinta, celebradas en 1991 y 1993, respectivamente, trataron la cuestión de la presentación de datos sobre el suministro de sustancias que agotan el ozono para rellenar los sistemas de refrigeración y de extinción de incendios de los buques en los puertos. Específicamente, en sus decisiones III/9 y V/5 las Partes aprobaron los formularios para la presentación de datos de conformidad con el artículo 7 del Protocolo de Montreal. Según la introducción de esos formularios, “las cantidades de sustancias controladas utilizadas para rellenar los sistemas de refrigeración y de extinción de incendios de los buques en los puertos deben considerarse parte del consumo del país con jurisdicción sobre el puerto y, por lo tanto, no deben incluirse en sus cifras de exportación”².

5. Los formularios de presentación de datos elaborados por la Secretaría entre 1991 y 1997 para que los utilizaran las Partes incluían instrucciones respecto de la notificación de las importaciones y exportaciones relacionadas con el relleno de los equipos de los buques y la manera de tratar las sustancias que agotan el ozono en las zonas de libre comercio. No obstante, nunca se ha proporcionado orientación alguna sobre la manera de tratar las sustancias que agotan el ozono provistas a un buque en cantidades suficientes para satisfacer sus necesidades de mantenimiento (o superiores a la capacidad total de los equipos en los que podrían instalarse) pero que en realidad no son utilizadas para esos servicios de mantenimiento (ya sea por la compañía que provee las sustancias o por la tripulación del buque) mientras el buque está en el puerto.

6. En 1997 las Partes adoptaron la decisión IX/28, en la cual estudiaron las posibilidades de simplificar los formularios para notificar datos. Como resultado de esa iniciativa, se excluyeron las instrucciones en las que se aconsejaba a las Partes que consideraran el uso de sustancias que agotan el ozono para rellenar equipos a bordo de buques del pabellón en sus puertos parte de su consumo interno. Por consiguiente, en los formularios actuales de presentación de datos se incluyen instrucciones únicamente sobre el transbordo y no sobre las importaciones y reexportaciones.

7. En total, 21 Partes, entre ellas, la Unión Europea en nombre de sus 27 Estados miembros, presentaron información a la Secretaría en respuesta a una directiva del Grupo de Trabajo de composición abierta en su 31ª reunión y la decisión XXIII/11. Aunque cuatro de esas Partes no facilitaron información explícita en sus presentaciones sobre la manera en que trataban las ventas relacionadas con el consumo, las otras 17 Partes (entre ellas, la Unión Europea en nombre de sus Estados miembros) notificaron que el suministro de sustancias que agotan el ozono a buques en sus territorios nacionales para servicios de mantenimiento se consideraba parte de su consumo interno. Algunas de esas Partes afirmaron que ese criterio se aplicaba a los usos a bordo en general y no únicamente a los usos para servicios de mantenimiento.

8. Sin embargo, de las 17 Partes mencionadas en el párrafo anterior, 3 (entre ellas, una Parte que presentó información en nombre de sus 27 Estados miembros) informaron de que establecían una distinción entre las sustancias que agotan el ozono suministradas para servicios de mantenimiento de los equipos de un buque y las sustancias que agotan el ozono suministradas, sin más, a un buque (en cantidades que satisfacían las necesidades de mantenimiento del buque o las superaban) pero no necesariamente utilizadas para rellenar los equipos del buque mientras este se encontraba en el puerto. Dos de esas Partes afirmaron que el suministro de esas sustancias se consideraba exportación al Estado del pabellón, mientras que la tercera aclaró que se consideraba de esa manera únicamente si las sustancias en cuestión excedían de la capacidad total de los equipos que necesitaban mantenimiento.

9. Algunas Partes indicaron que no contaban con estadísticas oficiales de las ventas ni los usos de sustancias que agotan el ozono en buques de pabellones extranjeros porque esas sustancias no estaban contempladas en sus sistemas de cupos y concesión de licencias.

10. Con respecto a la presentación de los datos adicionales que se solicitan en la decisión XXIII/11, una Parte, dentro de los datos presentados sobre el uso de sustancias que agotan el ozono en sus buques, notificó que había utilizado 242 toneladas de HCFC. Solo dos Partes notificaron datos sobre exportaciones de sustancias que agotan el ozono a buques de pabellón extranjero. Una de esas Partes comunicó esos datos para el período 2008–2010 y la otra (que notificaba datos en nombre de sus 27 Estados miembros) para el período 2009–2010. La cantidad notificada por la primera de esas dos Partes para 2008 fue de 14,4 toneladas métricas (en su mayoría, HCFC), mientras que el consumo combinado de HCFC comunicado por ambas Partes arrojó un total de 608 y 483 toneladas métricas en 2009 y 2010, respectivamente.

11. Además de la información presentada por las Partes que se mencionan en los párrafos anteriores y según una búsqueda en la base de datos de la Secretaría, a la fecha tres Partes han incluido

2 UNEP/OzL.Pro.5/12, anexo I, párr. 8.

en algunos de sus informes anuales de datos cifras de exportación de sustancias que agotan el ozono a buques de otros Estados del pabellón. Se trataba principalmente de hidroclorofluorocarbonos (HCFC) y de cantidades que iban de unas 37 toneladas métricas en 2005 a unas 67 toneladas métricas en 2010. No obstante, cabe destacar que, como en los formularios de presentación de datos no hay ningún renglón especial para las exportaciones a buques, es posible que algunas Partes incluyan esas cifras en sus datos generales de exportación sin especificar la finalidad.

12. Con respecto a las cuestiones planteadas por las Partes que proporcionaron información en respuesta a la decisión XXIII/11, varias Partes afirmaron que la falta de registro de las sustancias que agotan el ozono suministradas a los buques del pabellón podía dar lugar al comercio ilícito ya que esas cantidades, que no estaban sujetas a ninguna autorización de importación o exportación, podían traspasarse a buques de otros Estados del pabellón en altamar o en otros puertos. Además, varias Partes expresaron preocupación por que el suministro de sustancias que agotan el ozono a los buques que enarbolaban su pabellón en puertos extranjeros se considerase, en los Estados con jurisdicción sobre esos puertos, exportación a los Estados del pabellón y no consumo interno de los Estados de los puertos. En particular, señalaron que, si se seguía ese criterio, corrían el riesgo de encontrarse en una situación de incumplimiento, ya que su nivel de base para la eliminación de los HCFC no tenía en cuenta las cantidades utilizadas a bordo de los buques de pabellón nacional que realizaban travesías internacionales y los controles internos existentes no se extendían a la concesión de licencias ni a la fijación de cupos para las necesidades normales de mantenimiento de esos buques. Algunos pequeños Estados insulares también manifestaron su preocupación por que ese criterio impidiese a sus empresas e industrias aprovechar al máximo los HCFC en un momento en que los países en desarrollo se embarcaban en el proceso de transición obligatoria que se necesitaba para congelar y, en última instancia, eliminar por completo el consumo de HCFC como se exigía en el Protocolo de Montreal.

13. Tal como se le pidió, la Secretaría mantuvo consultas con la OMI y la OMA respecto de la manera en que esas organizaciones abordaban la cuestión de las sustancias que agotan el ozono y los buques. Conforme a las normas de la OMI, los buques de más de 400 toneladas brutas deben especificar los sistemas y equipos que contengan sustancias que agotan el ozono, que no estén sellados permanentemente, en el suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica expedido por el Estado del pabellón del buque; esos buques también deben llevar un registro de las sustancias que agotan el ozono y hacer constar en él las cantidades de esas sustancias que se utilicen para las operaciones de suministro, recarga, reparación, descarga y eliminación. Si bien se exige a los buques que lleven esos registros, la OMI no tiene competencia para revisarlos; los encargados de verificar que se cumpla el requisito son, en realidad, los inspectores del Estado del puerto en los puertos de las Partes contratantes en el anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL). En este sentido, no existe obligación internacional de cumplir el requisito.

14. Las normas de la OMA no hacen referencia específica al comercio de sustancias que agotan el ozono para su uso a bordo de buques ni de dicho uso en sí. Las cantidades de sustancias que agotan el ozono suministradas a un buque durante su permanencia en un determinado territorio aduanero están exentas de derechos e impuestos pero, según una práctica recomendada, deberían constar en la declaración pertinente exigida por las autoridades aduaneras. No obstante, a la fecha solo 16 Estados miembros de la OMA han aceptado esta práctica. El registro de esos datos aduaneros sigue siendo prerrogativa del país de que se trate. La OMA no tiene competencia para revisar esa información, y no existe obligación internacional de cumplir el requisito de registro. Ahora bien, en 2012 la OMA revisó su Convenio Internacional sobre el Sistema Armonizado y los instrumentos conexos, entre los que se incluye la nomenclatura de las sustancias que agotan el ozono. Estos instrumentos facilitan la recopilación y comparación de esos datos.

II. Introducción

15. La 23ª Reunión de las Partes en el Protocolo de Montreal adoptó la decisión XXIII/11 sobre el tratamiento de sustancias que agotan el ozono utilizadas para servicios de mantenimiento de buques, incluidos buques de otros Estados insignia, con arreglo al Protocolo de Montreal, con objeto de aclarar cuestiones relacionadas con procedimientos adecuados para la presentación de informes relativos a la venta de sustancias que agotan el ozono para su uso en buques y poner de relieve la preocupación que suscita el hecho de que las diferentes interpretaciones por las Partes en lo que se refiere a la venta de esas sustancias puedan generar errores en el cálculo del consumo o disparidades en la presentación de datos sobre el consumo¹.

16. En esa decisión, que figura en el anexo I de la presente nota, se solicitó a la Secretaría del Ozono que elaborase un documento en que compilase información actual sobre la venta de sustancias que agotan el ozono a buques, incluidos buques de otros Estados del pabellón, para servicios de

mantenimiento u otros usos a bordo. El documento debía incluir, en resumen, información sobre la manera en que las Partes calculan el consumo en relación con esas ventas, cualesquiera orientaciones proporcionadas previamente a las Partes sobre esa cuestión, y una reseña general del marco o los requisitos específicos que aplicaban la OMI o la OMC para abordar el comercio de sustancias que agotan el ozono para su uso a bordo y el uso de esas sustancias a bordo de buques. Por último, en el documento, que se ha de presentar al Grupo de Trabajo de composición abierta en su 32ª reunión, habrían de determinarse las cuestiones relativas al procedimiento para el cálculo del consumo de las sustancias que agotan el ozono utilizadas para servicios de mantenimiento de buques.

17. Con el fin de apoyar los esfuerzos de la Secretaría en ese sentido, se solicitó a las Partes que proporcionaran, a más tardar el 1 de abril de 2012, información sobre el sistema aplicado actualmente por las Partes, si lo hubiese, para reglamentar y presentar datos sobre las sustancias que agotan el ozono suministradas para servicios de mantenimiento de buques, incluidos buques de otros Estados del pabellón, para uso a bordo, sobre la forma en que calculan el consumo respecto de esas sustancias, y todos los casos pertinentes en que hayan suministrado, importado o exportado esas sustancias.

18. La Secretaría ha preparado la presente nota en respuesta a la petición de las Partes en la decisión XXIII/11. La presente nota se divide en cinco secciones. La sección I es un resumen ejecutivo en el que se consolidan las conclusiones principales de la Secretaría. La sección II sirve como introducción, mientras que en la sección III se ofrecen detalles adicionales sobre las orientaciones e información que históricamente han suministrado las Partes. En la sección IV se examina la información presentada por las Partes, incluidas cuestiones identificadas durante el estudio. En la sección V se ofrece una reseña general del marco aplicado por la OMI y la OMA para gestionar las actividades pertinentes y se esbozan los puntos principales derivados de las consultas celebradas por la Secretaría con esos órganos.

19. La presente nota consta de dos anexos. En el anexo I se reproduce, para facilitar la referencia, la decisión XXIII/11. En el anexo II figura información presentada por las Partes en 2012, en respuesta a la decisión XXIII/11, sobre el tratamiento de sustancias que agotan el ozono utilizadas para servicios de mantenimiento de buques. Como se observó en la sección I, que figura anteriormente, en 2011 las Partes presentaron también información pertinente en respuesta a una petición formulada por el Grupo de Trabajo de composición abierta en su 31ª reunión; esa información se ha reproducido en el anexo I del documento UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/INF/4. En los anexos II y III, respectivamente, de ese documento se reproduce la información recibida de la OMI y la OMA. Toda la información presentada en los anexos de este último documento y en el anexo II de la presente nota se publica tal como la ha recibido la Secretaría, sin que haya sido objeto de revisión editorial oficial.

III. Orientaciones e información suministradas previamente

A. Orientación de las Partes sobre la definición de sustancias a granel y productos

20. El examen de esta cuestión se inicia con la revisión del término “sustancia controlada”, que se define en el párrafo 4 del artículo 1 del Protocolo de Montreal como “[...] una sustancia enumerada en el anexo A, el anexo C o el anexo E de este Protocolo, bien se presente aisladamente o en una mezcla. Incluye los isómeros de cualquiera de esas sustancias, con excepción de lo señalado específicamente en el anexo pertinente, pero excluye toda sustancia o mezcla controlada que se encuentre en un producto manufacturado, salvo si se trata de un recipiente utilizado para el transporte o almacenamiento de esa sustancia”.

21. En el párrafo A de su decisión I/12, adoptada en 1989, la Primera Reunión de las Partes ofreció mayor aclaración sobre la definición del término “sustancia controlada”, indicando que cualquier cantidad de sustancia controlada o de una mezcla de sustancias controladas que no formase parte de un sistema de uso que contuviese la sustancia es una sustancia controlada a los fines del Protocolo (es decir, un producto químico a granel). Se aclaró también que “si una sustancia o mezcla debe pasarse primero de un contenedor de productos a granel a otro contenedor, envase o pieza de equipo a fin de utilizarla en la forma prevista, el primer contenedor se utiliza de hecho tan sólo para el almacenamiento o el transporte, y la sustancia o mezcla así envasada está contemplada en el párrafo 4 del artículo 1 del Protocolo”.

22. En 1991, en su decisión III/15, la Tercera Reunión de las Partes adoptó como anexo D del Protocolo una lista de productos que contenían sustancias controladas especificadas en el anexo A del Protocolo. En el nuevo anexo D, los equipos de refrigeración y aire acondicionado/bombas de calor comerciales y los extintores portátiles, así como las planchas, tableros y cubiertas de tuberías aislantes,

se consideran productos y por ende están sujetos a la definición de sustancias controladas del párrafo 4 del artículo 1.

23. De conformidad con lo dispuesto anteriormente, las sustancias que agotan el ozono utilizadas en equipos a bordo de buques son parte de sistemas de uso y, por lo tanto, se consideran productos no controlados por el Protocolo. No obstante, es evidente que las sustancias que agotan el ozono vendidas o suministradas para servicios de mantenimiento u otros usos a bordo (normalmente en contenedores utilizados para el almacenamiento o transporte) deben ser consideradas sustancias controladas respecto de las cuales las Partes deberían presentar información.

B. Orientación de las Partes sobre cuestiones de presentación de datos relacionadas con el comercio de sustancias que agotan el ozono a bordo de buques

24. Reconociendo las dificultades que afrontan algunos países para presentar datos tal como se exige en el artículo 7 del Protocolo, la Segunda Reunión de las Partes (Londres, 27 a 29 de junio de 1990), adoptó la decisión II/9, en virtud de la cual estableció un grupo especial de expertos encargado de examinar los problemas de los que se derivan esas dificultades, recomendar posibles soluciones a las Partes interesadas e informar sobre sus progresos a la Tercera Reunión de las Partes.

25. El Grupo Especial de Expertos sobre la Presentación de Datos que se estableció a tales efectos identificó en el informe de su primera reunión (Nairobi, 6 y 7 de diciembre de 1990) un grupo de cuestiones relacionadas con el comercio que planteaban problemas con respecto a la presentación de datos y formuló las recomendaciones correspondientes³. Entre las cuestiones abordadas cabe mencionar:

- a) Cantidades de sustancias controladas para rellenar sistemas de refrigeración y de extinción de incendios en puertos;
- b) Zonas de libre comercio;
- c) Transbordo de sustancias que agotan el ozono a diferencia de las exportaciones y las subsiguientes reexportaciones.

26. Es importante señalar que de conformidad con la definición de zona de libre comercio (un ámbito en el que un grupo de países han convenido en reducir o eliminar las barreras comerciales) las sustancias que agotan el ozono suministradas a buques en esas zonas se pueden manipular sin la intervención de las autoridades aduaneras. Por otra parte, la OMA define el transbordo (considerado desde el punto de vista técnico un tipo de tránsito) como el régimen aduanero bajo el cual se transfieren mercancías bajo el control aduanero de un medio de transporte utilizado para la importación al medio de transporte utilizado para la exportación dentro del área de la oficina aduanera, que se considera tanto oficina de importación como de exportación. Puede ser pertinente en casos en los que se provean sustancias que agotan el ozono a un buque de pabellón extranjero mientras el buque se encuentre en un puerto de otro Estado extranjero.

a) Rellenado de sistemas de refrigeración y de extinción de incendios en puertos

27. En su decisión III/7, la Tercera Reunión de las Partes tomó nota del informe del Grupo Especial de Expertos sobre la Presentación de Datos y de las sugerencias que contenía. En su decisión III/9, la Tercera Reunión de las Partes aprobó los formularios revisados de presentación de datos, que habían sido enmendados hacía poco tiempo.

28. En el anexo XI del informe de la Tercera Reunión de las Partes sobre la revisión de los formularios para la presentación de datos, figura una "hoja de instrucciones" sobre su uso. En el párrafo 8 de la hoja de instrucciones se indica que:

De conformidad con la recomendación del Grupo Especial de Expertos sobre la Presentación de Datos, que celebró su primera reunión en Nairobi el 6 y 7 de diciembre de 1990, las cantidades de sustancias controlada para rellenar los sistemas de refrigeración y de extinción de incendios de los buques en los puertos deben considerarse parte del consumo del país con jurisdicción sobre el Puerto y, por lo tanto, no deben incluirse en sus cifras de exportación.

29. Con la adopción de la Enmienda de Copenhague por la Cuarta Reunión de las Partes en 1992, se hizo necesario revisar los formularios de presentación de datos con arreglo al artículo 7 del

Protocolo para incluir nuevas sustancias controladas y rendir cuentas de las importaciones y exportaciones de sustancias usadas o recicladas. Después de que el Comité de Aplicación⁴ analizara las recomendaciones sobre el tema, la Quinta Reunión de las Partes adoptó en 1993 la decisión V/5 en virtud de la cual aprobó los formularios revisados⁵. También en esa ocasión los formularios revisados se acompañaron de una hoja de instrucciones, cuyo párrafo 8 era idéntico al adoptado por la Tercera Reunión de las Partes en la decisión III/9.

30. Al momento de celebrarse la Octava Reunión de las Partes en 1996, las Partes habían convenido en investigar métodos para reducir la carga de presentación de informes en virtud del Protocolo, que resultaba abrumadora para algunas Partes, en particular para aquellas que ya habían eliminado totalmente determinadas sustancias que agotan el ozono o que eran países con muy bajo consumo. Como consecuencia, la Octava Reunión de las Partes adoptó la decisión VIII/21 en la cual pidió a la Secretaría que elaborase un informe en el que expusiera todos los requisitos de presentación de informes que figuran en el Protocolo y todas las peticiones de presentación de informes contenidas en las decisiones de las Partes. Para preparar ese informe, la Secretaría debía recabar las opiniones de las Partes respecto de las disposiciones relativas a la presentación de informes que fuesen esenciales para evaluar el cumplimiento y cuales podrían ya no ser necesarias. En esa misma decisión se pidió al Comité de Aplicación que examinase el informe de la Secretaría, estudiase qué disposiciones relativas a la presentación de informes eran esenciales para evaluar el cumplimiento y cuáles podrían no ser ya necesarias, y formularse recomendaciones a la Novena Reunión de las Partes sobre posibles formas de simplificar los requisitos de presentación de informes del Protocolo, teniendo presentes las propuestas de simplificación que pudieran haber presentado las Partes.

31. El Comité de Aplicación examinó la cuestión en sus tres reuniones siguientes (17^a, 18^a y 19^a), que tuvieron lugar en 1997, y remitió una propuesta de versión de los formularios de presentación de informes revisados a la Novena Reunión de las Partes para que los estudiase. En su decisión IX/28, las Partes aprobaron los formularios revisados de presentación de datos que figuran en el anexo VII del informe de esa reunión⁶. Los formularios aprobados se habían revisado exhaustivamente y, junto con la hoja de instrucciones, eran similares a las versiones que se utilizan hoy día. En lo que a la presente nota se refiere, el hecho de que el párrafo 8 de la hoja de introducción de los antiguos formularios de presentación de informes, en la que se ofrecía orientación sobre el tratamiento de sustancias controladas para rellenar los sistemas de refrigeración y de extinción de incendios de los buques en los puertos, se hubiese eliminado de la hoja de instrucciones de los formularios de presentación de informes revisados, reviste especial importancia. En la documentación histórica no se indica el motivo exacto de la eliminación de ese párrafo. Habida cuenta de que los formularios revisados se basaban en las opiniones de las Partes, todo parece indicar, sin embargo, que en ese momento no se consideró necesario mantener el párrafo 8 de la hoja introductoria revisada.

b) Zonas de libre comercio

32. Las zonas de libre comercio son pertinentes a la presente nota por cuanto es probable que sea preciso suministrar sustancias que agotan el ozono a buques en esas zonas, que no están sujetas a limitación comercial alguna o tienen muy pocas restricciones comerciales. La Tercera Reunión de las Partes abordó el tema de las zonas de libre comercio en la decisión III/9. En el párrafo 7 de la hoja de instrucciones que se adjunta a los formularios de presentación de datos aprobados en virtud de esa decisión se señala que:

De conformidad con la recomendación del Grupo Especial de Expertos sobre la Presentación de Datos, que celebró su primera reunión en Nairobi el 6 y 7 de diciembre de 1990, los países con zonas de libre comercio en el interior de sus territorios deben hacer un esfuerzo especial para incluir en su presentación de datos las cifras de producción, importaciones y exportaciones de esas zonas.

33. Como en el caso del rellenado de equipos de refrigeración y de extinción de incendios en puertos, la aclaración que figura en el párrafo anterior sobre las zonas de libre comercio se mantuvo en la hoja de instrucciones de los formularios revisados de presentación de datos aprobado por la Quinta Reunión de las Partes en 1993, pero fue eliminada de la hoja de instrucciones aprobada por la Novena Reunión de las Partes en 1997.

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

5 UNEP/OzL.Pro.5/12.

6 UNEP/OzL.Pro.9/12.

c) **Transbordo de sustancias que agotan el ozono a diferencia de las exportaciones y las subsiguientes reexportaciones**

34. El transbordo, la importación y reexportación pueden revestir importancia ya que un buque de pabellón extranjero puede comprar sustancias que agotan el ozono a un tercer Estado por intermedio del Estado con jurisdicción sobre el puerto. Puede darse el caso de que las sustancias que agotan el ozono sean importadas de un tercer Estado al Estado con jurisdicción sobre el puerto antes de que sean proveídas al buque (importación y la subsiguiente reexportación) o que el Estado con jurisdicción sobre el puerto actúe como intermediario/agente durante una transacción (transbordo). El Grupo Especial de Expertos mencionado en párrafos anteriores impartió orientaciones iniciales sobre la distinción entre casos de transbordo e importación y subsiguiente reexportación, y la Cuarta Reunión de las Partes ofreció más aclaraciones al respecto en 1992 en su decisión IV/14⁷. Esa aclaración se reiteró en la decisión IX/34 de la Novena Reunión de las Partes en 1997⁸, la cual establece que:

a) [En] casos de transbordo de sustancias controladas a través de un tercer país [...] el país de origen de las sustancias controladas será considerado el exportador y el país de destino final será considerado el importador. En tales casos, la responsabilidad por la presentación de datos corresponderá al país de origen en calidad de exportador y al país de destino final en calidad de importador;

b) En los casos de importación y reexportación, [...] la importación y reexportación deberán considerarse como dos transacciones separadas; el país de origen informará del envío al país intermedio, el cual posteriormente informará de la importación procedente del país de origen y la exportación al país de destino final, en tanto que el país de destino final informará de la importación.

35. Contrario a las cuestiones relacionadas con el relleno y las zonas francas, las instrucciones sobre el transbordo en comparación con las relativas a las importaciones y las subsiguientes reexportaciones se han mantenido en la información que acompaña a los formularios de presentación de datos desde la adopción de la decisión IV/14 (véanse las definiciones en las orientaciones vigentes sobre la presentación de datos, sección 5, párr. 5.7)⁹.

C. Información histórica suministrada por el Grupo de Evaluación Tecnológica y Económica

36. Con el fin de recuperar orientaciones impartidas anteriormente por las Partes en relación con el tratamiento de sustancias que agotan el ozono utilizadas para servicios de mantenimiento de buques, la Secretaría celebró consultas con el Grupo de Evaluación Tecnológica y Económica. El Grupo se refirió a la información contenida en los capítulos sobre refrigeración en el transporte de los informes cuatrienales de evaluación del Comité de opciones técnicas sobre refrigeración, acondicionamiento de aire y bombas de calor. Sin embargo, el estudio de la información sobre refrigeración en el transporte que figura en los informes de evaluación de 1989, 1995, 1998, 2002, 2006 y 2010 reveló que esa información guardaba relación fundamentalmente con los tipos y cantidades estimadas de refrigerantes utilizados para equipos de refrigeración y aire acondicionado a bordo de buques con capacidad superior a las 100 toneladas brutas (por ejemplo, buques frigoríficos y buques de la marina mercante, de la marina naval y de pesca). En consecuencia, la Secretaría no pudo encontrar ninguna orientación impartida a las Partes por el Grupo de Evaluación Tecnológica y Económica sobre las sustancias que agotan el ozono utilizadas a bordo de buques. El examen de esta cuestión por el Grupo se puede encontrar en las páginas 61 a 63 (del texto en inglés) del volumen 1 de su informe sobre la marcha de los trabajos correspondiente a 2012.

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.

IV. Examen de la información presentada por las Partes sobre el procedimiento para calcular el consumo de sustancias que agotan el ozono utilizadas a bordo de buques

37. Al momento de celebrarse la 23ª Reunión de las Partes, 18 Partes, entre ellas la Unión Europea en nombre de sus 27 Estados miembros, habían respondido a la solicitud del Grupo de Trabajo de composición abierta en su 31ª reunión de que suministraran información sobre la manera de tratar las sustancias que agotan el ozono utilizadas en buques. Esa información puede encontrarse en el documento UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/INF/4. Desde que la 23ª Reunión de las Partes adoptará la decisión XXIII/11, cinco Partes han suministrado información en cumplimiento de esa decisión, dos de ellas habían presentado también información antes de celebrarse la reunión. La información presentada por esas cinco Partes figura en el anexo II de la presente nota. De modo general, un análisis de la información presentada revela lo siguiente:

a) En total, 21 Partes, entre ellas, la Unión Europea en nombre de sus 27 Estados miembros, presentaron información a la Secretaría en cumplimiento de una directiva anterior sobre esa cuestión del Grupo de Trabajo de composición abierta en su 31ª reunión y la decisión XXIII/11. Aunque cuatro de esas Partes no facilitaron información explícita en sus presentaciones sobre la manera en que se trataban las ventas relacionadas con el consumo, las 17 Partes restantes (entre ellas, la Unión Europea y sus Estados miembros) notificaron que el suministro de sustancias que agotan el ozono a buques en sus territorios nacionales para servicios de mantenimiento se consideraba parte de su consumo interno. Algunas de esas Partes indicaron que ese criterio se aplicaba a los usos a bordo en general y no únicamente a los usos para servicios de mantenimiento;

b) No obstante, de las 17 Partes antes mencionadas, tres (entre ellas, una Parte que presentó la información en nombre de sus 27 Estados miembros) informaron de que establecían una distinción entre las sustancias que agotan el ozono suministradas para servicios de mantenimiento de los equipos de un buque y las sustancias que agotan el ozono suministradas, sin más, a un buque (en cantidades que satisfacían las necesidades de mantenimiento del buque, o las superaban) pero que no necesariamente eran utilizadas para rellenar los equipos del buque mientras se encuentran en el puerto. Dos de esas Partes afirmaron que el suministro de esas sustancias se consideraba exportación al Estado del pabellón, mientras que la tercera aclaró que se consideraba de esa manera únicamente si las sustancias suministradas excedían de la capacidad total de los equipos que requerían mantenimiento.

c) Algunas Partes indicaron que no contaban con estadísticas oficiales de las ventas ni los usos de sustancias que agotan el ozono en buques de pabellones extranjeros porque esas sustancias no estaban contempladas en sus sistemas de cupos y concesión de licencias;

d) Con respecto a la presentación de datos que se solicitan en la decisión XXIII/11, una Parte notificó datos sobre bancos de sustancias que agotan el ozono en sus buques correspondientes a 2009 que equivalían a 242 toneladas de HCFC. Solo dos Partes notificaron datos sobre exportaciones de sustancias que agotan el ozono a buques de pabellón extranjero. Una de esas Partes presentó datos para el período 2008-2010, y otra (que rindió informe en nombre de sus 27 Estados miembros) para el período de 2009 a 2010; la cantidad notificada por la primera de esas dos Partes para 2008 fue de 14,4 toneladas métricas (en su mayoría, HCFC), mientras que el consumo combinado de HCFC comunicado por Partes arrojó un total de 608 y 483 toneladas métricas en 2009 y 2010, respectivamente;

e) Además de la información presentada por las Partes que se mencionan en los párrafos anteriores y según una búsqueda en las bases de datos de la Secretaría, a la fecha tres Partes han incluido en sus informes anuales cifras de exportación de sustancias que agotan el ozono a buques de otros Estados del pabellón. Se trata fundamentalmente de hidroclorofluorocarbonos (HCFC) y de cantidades que oscilan entre unas 37 toneladas métricas en 2005 a una 67 toneladas métricas en 2010. Sin embargo, cabe destacar que, como en los formularios de presentación de datos no hay ningún renglón especial para las exportaciones a buques, es posible que algunas Partes sí incluyan esas cifras en sus datos generales de exportación sin especificar la finalidad.

f) Con respecto a las cuestiones planteadas por las Partes que proporcionaron información en respuesta a la decisión XXIII/11, un reducido número de Partes afirmó que la falta de un sistema de registro de sustancias que agotan el ozono suministradas a los buques de pabellón podía dar lugar al comercio ilícito ya que esas cantidades, que no estaban sujetas a ninguna autorización de importación o exportación, podían transbordarse a buques de otros Estados del pabellón en altamar o en otros puertos. Además, varias Partes expresaron preocupación por que el suministro de sustancias que agotan el ozono a los buques que enarbolaban su pabellón en puertos extranjeros se considerase, en los Estados con jurisdicción sobre esos puertos, exportación a los Estados del pabellón y no como

consumo interno de los Estados de los puertos. En particular, señalaron, si se seguía ese criterio, corrían el riesgo de encontrarse en una situación de incumplimiento, ya que en su nivel de base para la eliminación de HCFC no tenía en cuenta las cantidades utilizadas a bordo de los buques de pabellón nacional que realizaban travesías internacionales y los controles internos vigentes no se extendían a la concesión de licencias ni a la fijación de cupos para las necesidades normales de mantenimiento de esos buques. Algunos pequeños Estados insulares dijeron estar preocupados por que ese criterio impidiese a sus empresas e industrias aprovechar al máximo los HCFC en un momento en que los países en desarrollo se embarcaban en el proceso de transición obligatoria para congelar y, en última instancia, eliminar el consumo de HCFC como exigía el Protocolo de Montreal.

V. Consultas con organismos internacionales

38. De conformidad con lo solicitado por las Partes en la decisión XXIII/11, la Secretaría del Ozono señaló la decisión a la atención de las secretarías de la OMI y la OMA y recabó su asistencia para facilitar información a las Partes. Las respuestas de ambas organizaciones se reproducen en los anexos II y III, respectivamente, del documento UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/INF/4. En los párrafos siguientes se esbozan los principales puntos planteados y el marco aplicado por ambos organismos.

A. Organización Marítima Internacional

39. En el marco de la OMI, las sustancias que agotan el ozono utilizadas a bordo de buques están reguladas en virtud del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, (MARPOL) y su Protocolo de 1997, el cual fue aprobado para incluir el anexo VI del Convenio. Si bien el anexo VI del Convenio MARPOL entró en vigor en mayo de 2005, no fue hasta el 1 de julio de 2010 que entró en vigor una revisión de las regulaciones contenidas en ese documento. Al 30 de abril de 2012, 68 de los 170 Estados miembros de la OMI se habían convertido en Partes contratantes en el Protocolo de 1997, lo que representa aproximadamente el 91,16% del arqueo bruto de marina mercante mundial.

40. En su respuesta a la solicitud de información de la Secretaría con arreglo al párrafo 3 de la decisión XXIII/11, la secretaría de la OMI observó que esa organización no compilaba ni mantenía información sobre el comercio de sustancias que agotan el ozono para su uso a bordo de buques. Asimismo, destacó que los requisitos para el tratamiento de sustancias que agotan el ozono utilizadas a bordo de buques estaban recogidos en la regla 12 del anexo VI del Convenio MARPOL, que regula el uso de esas sustancias con arreglo a las disposiciones del Protocolo de Montreal y prohíbe toda liberación intencional.

41. Conforme al anexo VI del Convenio MARPOL, los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas deben especificar los sistemas y equipos que contengan sustancias que agotan el ozono, que no estén sellados permanentemente, en el suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación expedido por el Estado de pabellón del buque; esos buques también deben llevar registro de las sustancias que agotan el ozono y hacer constar en él las cantidades de esas sustancias que se utilicen para las operaciones de suministro, recarga, reparación, descarga y eliminación. La finalidad de estos registros es dejar constancia de la condición y cantidades de sustancias que agotan el ozono a bordo de buques; esos datos pueden ser utilizados por los Estados del pabellón para su compilación de datos. Si bien se exige a los buques que lleven esos registros, la OMI no tiene competencia para revisarlos; los encargados de verificar que se cumpla el requisito son, en realidad, los inspectores del Estado del puerto en los puertos de las Partes contratantes en ese anexo. A nivel mundial no existe una base de datos que consolide los registros de datos de sustancias que agotan el ozono a bordo de buques, como tampoco existe obligación internacional explícita de examinar los registros de sistemas y equipos que utilizan sustancias que agotan el ozono para evaluar el alcance y volumen del uso de esas sustancias en transporte marítimo internacional. Por otra parte, no existe ninguna obligación internacional de cumplir el requisito.

42. La secretaría de la OMI señaló también que si bien las sustancias que agotan el ozono se utilizaban como agentes espumantes en materiales de aislamiento durante la construcción de buques, su uso principal a bordo era en el rellenado de sistemas de extinción de incendios y refrigeración. Al abordar esos usos de manera más exhaustiva, la secretaría de la OMI señaló lo siguiente:

a) Los sistemas de refrigeración y aire acondicionado en buques nuevos deben estar etiquetados claramente y se deberá suministrar información sobre los refrigerantes que utilicen. No obstante, puede resultar difícil determinar la cantidad de esos refrigerantes;

b) Junto con la información sobre los refrigerantes utilizados en los sistemas de refrigeración de los buques (tipo, cantidad de carga, ubicación), se deberá reflejar también en los

registros de refrigerantes del buque toda información relativa a los cilindros almacenados que contengan el refrigerante de sustitución;

c) Se prohíben en todos los buques las nuevas instalaciones que contengan sustancias que agotan el ozono, salvo las instalaciones nuevas que contengan HCFC, que se permitirán hasta el 1 de enero de 2020. Empero, los buques están obligados a cumplir todo control más estricto que se aplique en el Estado del pabellón;

d) Se prohíbe la instalación de nuevos sistemas de lucha contra incendios. No obstante, los buques que ya operan pueden seguir utilizando sistemas que contienen halones hasta que estos sean sustituidos o hasta que la legislación internacional, nacional u otra, así como otros requisitos, estipulen su eliminación;

e) En caso de que se sustituyan a bordo de un buque espumas rígidas que contengan sustancias que agotan el ozono o que el buque sea reducido a chatarra, el material aislante retirado debe enviarse a una instalación de recepción que reúna las condiciones necesarias.

43. El tratamiento de sustancias que agotan el ozono utilizadas a bordo de buques que realicen una travesía internacional ha sido un tema recurrente en las últimas reuniones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI. La secretaría de la OMI sigue estando dispuesta a señalar a la atención del Comité cualesquiera cuestiones pertinentes respecto de las cuales las Partes en el Protocolo de Montreal tal vez deseen aclaración.

B. Organización Mundial de Aduanas

44. En su respuesta a la petición de información formulada por la Secretaría en consonancia con la decisión XXIII/11, la secretaria de la OMA observó que la Organización no trataba específicamente el comercio de sustancias que agotan el ozono para su uso a bordo de buques ni su uso a bordo de buques. No obstante, hizo algunas referencias a secciones pertinentes del Convenio internacional para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros, conocido también como Convenio de Kyoto, las cuales se examinan brevemente a continuación.

45. El Convenio de Kyoto entró en vigor en 1974 y fue revisado y actualizado en 1999 para responder a las demandas de los gobiernos y el comercio internacional. El texto revisado del Convenio se aprobó en junio de 1999 y entró en vigor el 3 de febrero de 2006; hasta la fecha ha sido ratificado por 76 Estados.

46. La Secretaría de la OMA indicó que en el capítulo 4 del anexo J del Convenio, sobre provisiones se podrían encontrar orientaciones sobre el asunto. El capítulo 4 define como “provisiones para el consumo” las “mercancías necesarias para el funcionamiento y mantenimiento de las embarcaciones, [...] ya sea que se encuentren a bordo o a la llegada o que sean embarcadas mientras permanezcan en territorio aduanero las embarcaciones [...]”.

47. Además, en la Norma 15 de las directrices del Convenio sobre provisiones se indica que:

[L]as embarcaciones y los aviones que partan con un destino final en el extranjero estarán autorizadas a embarcar, con franquicia de los derechos y los impuestos [...] las provisiones de consumo necesarias para su funcionamiento y mantenimiento en las cantidades que se considere razonables a efectos del funcionamiento y el mantenimiento durante el trayecto o el vuelo, teniendo en cuenta, asimismo, las cantidades que ya se encuentren a bordo.

48. En virtud de la Norma 15 las autoridades aduaneras deben autorizar a las embarcaciones que partan con destino final en el extranjero a embarcar las provisiones que se consideren razonables según la duración del trayecto, teniendo en cuenta la cantidad de provisiones que se encuentren a bordo. En algunos territorios aduaneros se otorga ese permiso también a buques y embarcaciones que abandonan el territorio aduanero aunque su destino final no sea en el extranjero. Al proveer esas provisiones para un trayecto o vuelo por lo general se debería tener en cuenta el viaje de salida y de llegada y, en el caso de tráfico frecuente y ordinario en rutas cortas, las autoridades aduaneras deberían considerar la posibilidad de proveer, de una sola vez, las cantidades necesarias para satisfacer las necesidades de varios viajes. Esta es una medida facilitadora que evitaría a las autoridades aduaneras trámites, formalidades y supervisión adicionales.

49. Si bien las cantidades de sustancias que agotan el ozono suministradas a un buque durante su permanencia en un determinado territorio aduanero están exentas de derechos e impuestos, deberían,

según la práctica recomendada¹⁰, constar en la declaración pertinente exigida por las autoridades aduaneras. Sin embargo, a la fecha solo 16 Estados miembros de la OMA han aceptado esta práctica. El registro de sustancias que agotan el ozono por parte de las autoridades aduaneras sigue siendo prerrogativa de los Estados con jurisdicción en los puertos. A nivel mundial no existe una base de datos de sustancias que agotan el ozono registradas por las autoridades aduaneras y no existe obligación internacional de cumplir el requisito de registro.

50. La secretaría de la OMA destacó que las Partes en el Protocolo de Montreal le podrían remitir cualesquiera peticiones específicas, por intermedio de sus administraciones aduaneras, para que fuesen examinadas por el Comité de Gestión de la OMA en su reunión anual (la próxima reunión se celebrará en octubre de 2012). Un ejemplo de propuesta podría ser compilar una lista de prácticas nacionales relacionadas con el uso de sustancias que agotan el ozono a bordo de buques.

10 Texto revisado del Convenio de Kyoto, Anexo Específico J, Práctica Recomendada Núm 8.

Anexo I

Decisión XXIII/11: Tratamiento de sustancias que agotan el ozono utilizadas para dar servicio a buques, incluidos buques de otros Estados insignia, con arreglo al Protocolo de Montreal

Teniendo en cuenta que en el artículo 4B del Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono se prescribe que las Partes establecerán y pondrán en práctica sistemas de concesión de licencias para la importación y exportación a efectos de la eliminación de la producción y del consumo de las sustancias que agotan el ozono enumeradas en los anexos A, B, C y E,

Teniendo en cuenta también que con arreglo al Protocolo de Montreal por consumo se entiende la producción más las importaciones menos las exportaciones,

Reconociendo que los buques utilizan equipo y tecnologías en que están presentes sustancias que agotan el ozono a bordo durante las operaciones en las vías de navegación nacionales e internacionales,

Teniendo presente que muchas Partes que se han registrado como Estados insignia desconocen los requisitos de presentación de datos aplicables a los buques con arreglo al Protocolo de Montreal,

Preocupada por que las diferentes interpretaciones por las Partes del Protocolo de Montreal en lo que se refiere a la venta de sustancias que agotan el ozono a buques puedan generar errores en el cálculo del consumo o disparidades en la presentación de datos sobre el consumo,

1. Solicitar a la Secretaría del Ozono que elabore un documento en que se compile información actual sobre la venta de sustancias que agotan el ozono a buques, incluidos buques de otros Estados insignia, para servicios de mantenimiento u otros usos a bordo, incluida la manera en que las Partes calculan el consumo en relación con esas ventas, y se determinen las cuestiones relativas al procedimiento para el cálculo del consumo de las sustancias que agotan el ozono utilizadas para servicios de mantenimiento de buques, incluidos los buques insignia, para usos a bordo para presentarlo al Grupo de Trabajo de composición abierta en su 32ª reunión a fin de que la 24ª Reunión de las Partes pueda adoptar una decisión al respecto;

2. Incluir en el documento toda orientación, o información, o ambas, sobre las sustancias que agotan el ozono dada previamente a las Partes en relación con las ventas a buques para usos a bordo;

3. Pedir a la Secretaría del Ozono que a la hora de preparar el documento a que se hace referencia en el párrafo 1 celebre las consultas que estime necesarias con los órganos internacionales competentes, en especial la Organización Marítima Internacional y la Organización Mundial de Aduanas, a fin de incluir en el documento información sobre si estos órganos abordan las cuestiones que se mencionan a continuación, y de qué manera:

- a) El comercio de sustancias que agotan el ozono para su uso a bordo;
- b) Uso de sustancias que agotan el ozono a bordo de buques;

y que presente una reseña general del marco que aplican esos órganos en la gestión de las actividades pertinentes;

4. Solicitar que el documento se ponga a disposición de todas las Partes como mínimo seis semanas antes de la 32ª reunión del Grupo de Trabajo de composición abierta;

5. Solicitar a las Partes que proporcionen a la Secretaría del Ozono, a más tardar el 1 de abril de 2012, información sobre el sistema aplicado actualmente por las Partes, si lo hubiese, para reglamentar y presentar datos sobre las sustancias que agotan el ozono suministradas para servicios de mantenimiento de buques, incluidos buques de otros Estados insignia, para uso a bordo, sobre la forma en que calculan el consumo respecto de esas sustancias, y todos los casos pertinentes en que hayan suministrado, importado o exportado esas sustancias;

6. Solicitar a la Secretaría que compile la información presentada con arreglo al párrafo precedente en un anexo del documento cuya preparación se pide en el párrafo 1;

7. Pedir al Grupo de Evaluación Tecnológica y Económica que en su informe sobre la marcha de los trabajos de 2012 presente un resumen de los datos existentes sobre el uso de sustancias que agotan el ozono en buques, incluidas las cantidades que se suelen utilizar en los distintos tipos de buques, el volumen estimado del banco de refrigerantes en los buques y una estimación de las emisiones;

Invitar a las Partes que estén en condiciones de hacerlo a que, en la medida de lo posible, presenten al Grupo, a más tardar el 1 de marzo de 2012, datos relativos al uso de sustancias que agotan el ozono en buques, incluidas las cantidades que se suelen utilizar en los distintos tipos de buques, el volumen estimado del banco de refrigerantes en los buques y una estimación de las emisiones.

Anexo II

Información presentada por las Partes a la Secretaría sobre el tratamiento de sustancias que agotan el ozono utilizadas para servicios de mantenimiento de buques desde la 23ª Reunión de las Partes

A. Observaciones presentadas por el Brasil

1. Quisiera hacer referencia a la decisión XXIII/11, adoptada por la 23ª Reunión de las Partes en el Protocolo de Montreal, relativa al tratamiento de sustancias que agotan el ozono utilizadas para servicios de mantenimiento a buques, incluidos buques de otros Estados insignia, con arreglo al Protocolo de Montreal.
2. En respuesta al párrafo 5, en el Brasil, los consumidores de SAO son particulares o empresas que compran esas sustancias para su uso; la reventa no se tiene en cuenta en los cálculos. Los usuarios declaran el uso de SAO por medio de la presentación anual de datos del sistema de control en línea (Cadastró Técnico Federal de IBAMA) haciendo distinción entre la sustancia, la cantidad y el fin para el que se utiliza. Pueden ser utilizadas en el sector de las espumas, en la agricultura, la manufactura, el sector farmacéutico, el mantenimiento de equipo de refrigeración, el sector de los productos químicos o solventes. De ese modo, rogamos se tenga en cuenta que la cantidad de SAO utilizadas en buques se notifica bajo la aplicación de mantenimiento en refrigeración, ya sea en buques nacionales o buques de otros Estados del pabellón. Por consiguiente, corresponde a la empresa brasileña (clasificada como usuario) que adquirió el gas para realizar las operaciones de mantenimiento declara el uso.
3. En respuesta al párrafo 8, según la información proporcionada por las empresas, la mayoría de los buques pesqueros utilizan bodegas refrigeradas para el almacenamiento del pescado. En buques de carga de otro tipo el transporte se realiza en contenedores refrigerados. La capacidad media de gas utilizada es de 6 kg y la cantidad que se emplea en el mantenimiento oscila entre 2,5 y 3 kg de gas, como promedio. Las sustancias utilizadas en los sistemas de refrigeración son HFC-134a y HCFC-22.

B. Observaciones presentadas por el Canadá

Párrafo 5 de la decisión XXIII/11

5. Solicitar a las Partes que proporcionen a la Secretaría del Ozono, a más tardar el 1 de abril de 2012, información sobre el sistema aplicado actualmente por las Partes, si lo hubiese, para reglamentar y presentar datos sobre las sustancias que agotan el ozono suministradas para servicios de mantenimiento de buques, incluidos buques de otros Estados insignia, para uso a bordo, sobre la forma en que calculan el consumo respecto de esas sustancias, y todos los casos pertinentes en que hayan suministrado, importado o exportado esas sustancias

Observaciones del Canadá

Consumo de SAO en buques

4. El reglamento interno del Canadá prohíbe la exportación de sustancias que agotan el ozono sin previa autorización. Sin embargo, este requisito no se aplica a una sustancia que agota el ozono vendida en el Canadá a un buque extranjero para rellenar o dar servicio de mantenimiento a sus equipos de refrigeración, aire acondicionado o extinción de incendios, en una cantidad que no exceda la capacidad total del equipo. Toda cantidad que supere la capacidad total del equipo se consideraría una exportación por lo que se requeriría un permiso de exportación y, posteriormente, la presentación de un informe anual o trimestral.
5. Las operaciones de mantenimiento o recarga de equipos en un buque canadiense se incluyen en el sistema de concesión de licencias, permisos y de presentación de informes vigente en el Canadá. Por ejemplo, si se necesitan HCFC para un sistema de aire acondicionado en un buque de pabellón canadiense, se requiere una autorización para importar o fabricar los HCFC, ya sean vírgenes, usados, recuperados, reciclados o regenerados.

Uso y manipulación de SAO en buques de pabellón canadiense

6. Nuevas leyes nacionales controlan el uso y la manipulación de sustancias que agotan el ozono y sus alternativas con halocarbonos en sistemas de aire acondicionado, refrigeración, extinción de

incendios y solventes propiedad de entidades y empresas federales, que realicen operaciones relacionadas con los buques.

7. Actualmente estas regulaciones prohíben instalar o rellenar sistemas de refrigeración y aire acondicionado con CFC en todos los buques de pabellón canadiense, salvo en sistemas de poca capacidad (capacidad de refrigeración de menos de 19kW), y enfriadores que no hayan sido reformados. Obsérvese que en virtud de esas regulaciones, al 1 de enero de 2015, se prohibirá además el uso de enfriadores, incluso en esos buques; y que la instalación/rellenado de sistemas de extinción de incendios con halones está prohibida en todos los buques canadienses a menos que se autorice mediante un permiso, salvo en el caso de los sistemas utilizados en buques militares. Esas mismas regulaciones se aplican también a los sistemas de SAO en buques de pabellón canadiense que transiten en aguas internacionales o en aguas de otro Estado.

Párrafo 8 de la decisión XXIII/11

8. Invitar a las Partes que estén en condiciones de hacerlo a que, en la medida de lo posible, presenten al Grupo, a más tardar el 1 de marzo de 2012, datos relativos al uso de sustancias que agotan el ozono en buques, incluidas las cantidades que se suelen utilizar en los distintos tipos de buques, el volumen estimado del banco de refrigerantes en los buques y una estimación de las emisiones.

Observaciones del Canadá

8. Sobre la base de un estudio de los bancos de sustancias que agotan el ozono realizado en 2009 en el Canadá, se estima que hay 242 toneladas de SAO utilizados en sistemas en buques de pabellón canadiense. En el cuadro que figura a continuación se desglosan las cantidades. El número de unidades se ha calculado sobre la base de la parte de PIB mundial que corresponde al Canadá por el número estimado de embarcaciones en cada uno de los subsectores de sistemas móviles de refrigeración.

Sistemas móviles de refrigeración	Unidades (#)	HCFC (toneladas)
Buques frigoríficos	30	61
Otros buques de navegación marina	1 531	181

C. Observaciones presentadas por China

9. En la decisión XXIII/11, se solicita a las Partes información sobre el sistema aplicado actualmente por las Partes, si lo hubiese, para reglamentar y presentar datos sobre las sustancias que agotan el ozono suministradas para servicios de mantenimiento de buques, incluidos buques de otros Estados de pabellón, para uso a bordo, sobre la forma en que calculan el consumo respecto de esas sustancias, y todos los casos pertinentes en que hayan suministrado, importado o exportado esas sustancias. En nombre del coordinador nacional de China, desearía en este punto proporcionar la información siguiente: todas las sustancias que agotan el ozono utilizadas para dar servicio de mantenimiento a buques, entre otros, buques locales y buques de otros Estados de pabellón, para uso a bordo en China, deben ser suministradas por estaciones o empresas de servicios a los sistemas de refrigeración, de manera que esas SAO sean tratadas como consumo interno de China. El uso de SAO en servicios de mantenimiento de buques, así como de otras SAO utilizadas en servicios de mantenimiento de sistemas de refrigeración, se considera para fines de servicio y se regula en consecuencia. De conformidad con el artículo 19 del Reglamento sobre la gestión de sustancias que agotan el ozono publicado por el gobierno de China en 2010, toda dependencia que realice actividades comerciales, como el mantenimiento de equipo de refrigeración, en las que se utilicen SAO se inscribirá en el departamento de protección ambiental pertinente del gobierno popular del condado donde esté ubicada. Sin embargo, aún no se ha logrado finalizar el sistema de gestión de la inscripción debido al alto número de estaciones y compañías de servicio y a las dificultades en su manejo. Por ello todavía no se ha podido establecer una distinción entre el consumo de SAO en distintos ámbitos, entre otros el mantenimiento de buques.

D. Observaciones presentadas por la Unión Europea

10. La UE cuenta con una legislación avanzada sobre las SAO que incluye sus usos en el sector marítimo. Obsérvese que con objeto de ser concisos se ha simplificado la información que se ofrece a continuación:

La legislación de la UE prohíbe todas las importaciones y exportaciones de SAO. Ello incluye los productos y equipos que contienen SAO o dependen de ellas, tales como los buques que tienen sistemas de refrigeración que utilizan SAO. Se aplica a todos los tipos de procedimientos aduaneros por ejemplo, el tránsito o los transbordos. En los casos en que se aplican exenciones a esta prohibición (por ejemplo para usos como materias primas), los envíos han de contar con la licencia pertinente salvo en determinados tipos de comercio en tránsito.

Los movimientos de medios de transporte extranjeros no se consideran importación ni exportación y, en consecuencia no están sujetos a licencias ni restricciones a la importación/exportación si:

- transportan SAO para su uso a bordo de medios de transporte, y
- las SAO o los medios de transporte no se importan a la Unión Europea, y
- los medios de transporte aprovechan las exenciones aplicables a la admisión temporal en el marco de los convenios internacionales pertinentes.

En resumen: un buque extranjero que recale en un puerto de la UE no se ve afectado por las prohibiciones impuestas al comercio siempre que abandone el puerto sin que haya sido modificado.

A los fines de la aplicación práctica, se establece una distinción entre mantenimiento y suministro para reajustar la recomendación formulada por el Grupo de Expertos Especiales en 1990 sobre la presentación de datos.

a) Se considera el mantenimiento como consumo interno y no está sujeto a licencias ni es preciso presentar datos al respecto. En los casos en que una empresa radicada en la UE esté ejecutando labores de mantenimiento a bordo de su medio de transporte y utilice sus propias SAO, se aplica la ley de la UE sobre el uso de SAO (por ejemplo, solo se permite el uso de HCFC no vírgenes).

b) Se considera suministro la entrega de SAO a un buque que se encuentre a la sazón en un puerto de la UE para uso a bordo, pero sin que la compañía que efectúa la entrega realice el mantenimiento. En estos casos la tripulación realiza las labores de mantenimiento, por lo general cuando el buque se encuentra en alta mar.

De facto, situaciones como esa no se presentan en medios de transportes distintos de los buques. Sin embargo, cuando se trata de buques casi en todos los casos se trata de “suministro” y no de “mantenimiento”.

En el ámbito de la importación, se consideraría importación si las SAO fuesen suministradas a medios de transporte con pabellón de un Estado miembro de la UE o un territorio de un Estado miembro de la UE que sea parte de la UE (“buques de la UE”). Habida cuenta de que se prohíbe la importación de HCFC (sea virgen o no) para usos en equipo de refrigeración en la UE, queda también prohibido su suministro a buques de la UE en puertos que no sean de la UE. En los casos en que una empresa del Estado con jurisdicción sobre el puerto realice labores de mantenimiento en un puerto que no sea de la UE, estas se permitirán únicamente si se utilizan HCFC recuperados.

Mi servicio no conserva ninguna información relativa a los aspectos técnicos del uso de SAO en buques. Por ende, no me es posible ofrecer información exhaustiva sobre las cantidades que se suelen utilizar en diferentes tipos de buques, el estimado de banco de refrigerantes en buques ni una estimación de las emisiones.

En 2010 se exportaron unas 475 toneladas métricas (26 toneladas PAO) de HCFC, casi en su totalidad HCFC-22, para buques. En 2009 se exportaron unas 600 toneladas métricas (33 toneladas PAO) de HCFC.

Entre enero de 2010 y agosto de 2011 se concedieron 2.000 licencias para suministros. Si bien no hemos realizado un análisis exhaustivo de los diferentes suministros, por lo general se observa que la mayoría de ellos están destinados a buques de pesca. Aparentemente, los buques frigoríficos y los cruceros consumen grandes cantidades. Se pueden llegar a proveer varias toneladas a buques de pesca. En 225 casos esos suministros fueron de más de una tonelada. Hemos observado que varios buques recalán en puertos de la UE varias veces en el año y piden volúmenes importantes de esas sustancias. Ello nos hace pensar que los buques tienen elevadas tasas de emisiones o que transfieren refrigerantes a otros buques. En un caso un buque cargó 53 toneladas de HCFC-22 durante este período. En otro, se

cargaron 31 toneladas. Parece poco probable que se puedan consumir esas cantidades con fines de refrigeración en un solo buque, lo que sugería una situación de tráfico ilícito de esas cantidades.

E. Observaciones presentadas por San Vicente y las Granadinas

11. Como muchas islas del Caribe, San Vicente y las Granadinas llevan un registro de buques para embarcaciones de ocio y comerciales. En el país hay registrados más de 2.000 buques de pabellón. La Administración Marítima es el órgano encargado de la vigilancia de estos buques de pabellón, pero no cuenta con ningún mecanismo de presentación de informes ni recibe información sobre el consumo de SAO en esos buques ni tiene jurisdicción en ellos.

12. La Dependencia Nacional de Ozono, que es el órgano de ejecución del Protocolo de Montreal, al presentar anualmente los datos a las secretarías del Ozono y del Fondo rinde cuenta únicamente de las importaciones lícitas definidas por el Protocolo de Montreal. Además, según la definición aduanera, se entiende por importación lícita, la importación de cualesquiera artículos que llegue por vía aérea o entre al territorio por los puertos de entrada designados en cualesquiera de las ocho islas habitadas y sean consumidos en las islas/estado. En el caso de las SAO u otros refrigerantes, por intermedio del sistema de cupos y de concesión de licencias del reglamento del Protocolo de Montreal, se regulan, controlan y notifican esos productos de conformidad con el artículo 7 del Protocolo.

13. Sin embargo, el sistema de cupos y de concesión de licencias que controla las importaciones de refrigerantes, no incluye la venta a los “buques de pabellón” ya que la mayoría de esas embarcaciones ni siquiera recalán en la isla y las que lo hacen por lo general no reciben mantenimiento local. Según nos han informado, por lo general no existe vínculo o relación entre esos “buques de pabellón” y el estado, más que su registro.

14. Confiamos sinceramente en que se den definiciones y aclaraciones sobre este asunto, y se defina claramente a quién corresponde rendir cuentas por las importaciones/exportaciones de esas sustancias. Sin embargo, se deben tener en cuenta las limitaciones que existen en la mayoría de los países que operan al amparo del artículo y tener presente que la vigilancia de un número importante de 'buques de pabellón' que no están sujetos a las obligaciones en materia de presentación de informes con arreglo al Convenio MARPOL, incidiría injustamente en la situación de cumplimiento de la mayoría, sino de la totalidad, de los países.
