

برنامج الأمم المتحدة للبيئة

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

الاجتماع الثاني والثلاثون
بانكوك، ٢٣ - ٢٧ تموز/يوليه ٢٠١٢
البند ١٢ من جدول الأعمال
مسائل أخرى

مشروع مقرر بشأن التجارة في المواد الخاضعة للرقابة مع السفن التي تبحر رافعة علماً
أجنبياً

مقدم من الاتحاد الأوروبي وكرواتيا

مذكرة تفسيرية

١ - مقدمة

تستخدم المواد المستنفدة للأوزون كمواد مستهلكة في استخدامات متنوعة على متن وسائط نقل مختلفة،
ومثال ذلك استخدامها كمواد مبردة على متن سفن الشحن أو سفن الصيد. وللمواد المستنفدة للأوزون
استخدامات متعددة على متن السفن، لكن التطبيق الرئيسي لها من حيث الحجم هو الاستخدام كمادة
مبردة. فبخلاف الاستخدامات الأخرى، كما في نظم إطفاء الحرائق، والرغاوى المكونة باستخدام تلك
المواد، أو الاستخدامات كمواد مذيبة، تحتاج معدات التبريد البحرية غير محكمة الإغلاق إلى صيانتها
 وإعادة تعبئتها بصورة منتظمة.

والسؤال المطروح هو كيف يمكن للأطراف التعامل مع هذه الاستخدامات على نحو يكفل توشي الشفافية
والامتثال للملزمين في سياق متطلبات الإبلاغ والترخيص التي ينص عليها بروتوكول مونتريال. وتمثل
القضية الأساسية فيما إذا كان من الواجب اعتبار عمليات تسليم المواد للسفن التي تبحر رافعة علماً
أجنبياً بمثابة عملية استيراد أو عملية تصدير لأغراض بروتوكول مونتريال.

وقد طلب المقرر ١١/٢٣ إلى أمانة الأوزون وفريق التكنولوجيا والتقييم الاقتصادي والأطراف تقديم معلومات إضافية تيسر إجراء مناقشات مستنيرة. وتبين المعلومات التي قدمتها أمانة الأوزون والأطراف (UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/INF/4 و UNEP/OzL.Pro.WG.1/32/2) أن الأطراف تتبّع نهجاً مختلفة.

٢ - التبعات المحتملة

ترتب عن النهج المختلفة التي تتبعها الأطراف تبعات عديدة.

٢ - ١ تضارب البيانات

يحصل تضارب في البيانات عندما يبلغ أحد الأطراف عن صادرات إلى سفينة ما ولا تبلغ دولة العلم الذي ترفعه السفينة عن ذلك. وتُلاحظ هذه التضاربات في الوقت الحاضر ويَطال تأثيرها المحتمل عدة آلاف من أطنان المواد المستنفدة للأوزون سنوياً، وفقاً للبيانات التي قدمتها لجنة الخيارات التقنية المعنية بالتبريد وتكييف الهواء والمضخات الحرارية.

٢ - ١ - ٢ الأخطار المترتبة على خطط التخلص التدريجي ووجود المصارف

تتعرض الاطراف للخطر إذا لم يتم إبلاغ الوحدة الوطنية للأوزون في البلد المستورد بالكميات. وبالتالي فإن استراتيجية التخلص التدريجي التي يضعها الطرف لن تشمل هذه الكميات حيثما تستدعي الضرورة ذلك. وفي وقت من الأوقات، قد يواجه الطرف زيادة كبيرة وغير متوقعة في مصارف المواد المستنفدة للأوزون.

٢ - ١ - ٣ الاتجار غير المشروع والعلاقات التجارية مع غير الأطراف

يؤدي اختلاف النهج المتبعة إلى حدوث ثغرة تستغل في الاتجار غير المشروع، إذ سيكون من السهل لسفينة ما أن تحمل على متنها مواد مستنفدة للأوزون وأن تعلن عنها كمواد مستهلكة على متنها. وإذا لم يقم الطرف المسؤول عن السفينة برصد مخزونات المواد المستنفدة للأوزون على النحو الملائم، فيمكن عندئذ إنزالها في أي مكان، مما يحبط استراتيجيات التخلص التدريجي لأطراف ثالثة. وتبين تجارب الاتحاد الأوروبي أن المواد المستنفدة للأوزون كثيراً ما يتم تحميلها على متن سفن والإعلان عنها كمواد للاستهلاك على متن تلك السفن. لكن الواقع أن هذه الحاويات كثيراً ما تُسلم في وقت لاحق إلى سفن أخرى تبقى في أعالي البحار. ويجري ذلك على ما يبدو بين أساطيل سفن الصيد بصورة خاصة.

وبنفس الطريقة المذكورة أعلاه، يمكن لسفن أن تشتري مواد مستنفدة للأوزون، لكنها تقوم بإنزالها في بلدان ثالثة يجب اعتبارها بلداناً غير اطراف في هذه العلاقة التجارية. وقد يؤدي ذلك إلى إحباط تدابير الرقابة في إطار بروتوكول مونتريال.

٣ - حجم المشكلة

قدمت لجنة الخيارات التقنية المعنية بالتبريد وتكييف الهواء والمضخات الحرارية، في تقريرها المرحلي لعام ٢٠١٢، معلومات عن الكميات التقديرية للمواد المبردة وما يتصل بها من انبعاثات.

القدرة الكلية على إحداث الاحتراق العالمي	الكمية الكلية محسوبة بدالة استنفاد الأوزون	مركبات الكربون الهيدروفلورية	مركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية	مركبات الكربون الكلورية فلورية	
٦٧٠١٨٦٠٠	٢٧٠٢	٤٤٨٠	٢٦٤٠٠	١٢٥٠	كميات المواد المبردة (بالأطنان)
٢٠٤٠٧٧٠٠	٩٣٦	٥٧٠	٧٩٢٠	٥٠٠	الكمية التقريبية للانبعاثات الناجمة عن المواد المبردة (بالأطنان/سنوياً)

وقد تبين أن الحمولة المعتادة من المواد المبردة اللازمة للسفن التي تزيد حمولتها الإجمالية عن ١٠٠ طن تتراوح من ١٠٠ إلى ٥٠٠ كيلوغرام للنظم المباشرة، وبين ١٠ إلى ١٠٠ كيلوغرام للنظم غير المباشرة. وقُدّرت نسبة التسرب السنوية للمادة المبردة من ٢٠ إلى ٤٠ في المائة.

وتبين الخبرة التي اكتسبها الاتحاد الأوروبي وأبلغ عنها بموجب المقرر ١/٢٣ أن بعض هذه الأرقام قد يكون أكثر ارتفاعاً. ففي الفترة من كانون الثاني/يناير ٢٠١٠ إلى آب/أغسطس ٢٠١١، تم إصدار تراخيص لحوالي ٢٠٠٠ عملية تسليم مواد لسفن ترفع علماً من خارج الاتحاد الأوروبي. ولم يجر تحليل متعمق لمختلف عمليات التسليم هذه، لكن الملاحظ عموماً أن سفن الصيد تستأثر بالنصيب الأكبر منها.

ويبدو أيضاً أن السفن المبردة وسفن السياحة البحرية تستهلك كميات كبيرة من تلك المواد. وقد تصل الكمية المسلمة لسفن الصيد في كل عملية إلى عدة أطنان، وقد تم تسليم كميات تزيد عن طن واحد في ٢٢٥ عملية. ولوحظ أيضاً أن عدداً من السفن ترسو في موانئ الاتحاد الأوروبي عدة مرات في السنة وأنها تطلب كميات كبيرة من المواد المستنفدة للأوزون. ويدل ذلك على أن فرادى السفن قد تصدر انبعاثات أكبر مما تتوقعه لجنة الخيارات التقنية المعنية بالتبريد وتكييف الهواء والمضخات الحرارية، وأنها قد تنقل المادة المبردة إلى سفن أخرى (وربما إلى سفن تابعة لدولة علم أخرى)، أو تنزل المادة المبردة في موانئ أخرى. وبالنظر أيضاً إلى المعلومات التي قدمها فريق التكنولوجيا والتقييم الاقتصادي، يبدو من غير المرجح أن تُستهلك هذه الكميات لأغراض التبريد على متن سفينة واحدة، مما قد يشير إلى عمليات اتجار غير مشروع بتلك الكميات، ويهدد بالتالي نجاح هذه الأطراف في التخلص تدريجياً من مركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية.

٤ - القانون الدولي ذو الصلة

يتعين في هذه المناقشات إيلاء الاعتبار للأحكام الأخرى في القانون الدولي، والأهم في هذا الصدد هو القانون البحري وقانون الجمارك. ولتيسير إنفاذ بروتوكول مونتريال فإن الاتساق مع القوانين الدولية الأخرى سيكون مفيداً للغاية.

١-٤ بروتوكول مونتريال

١-١-٤ تعريف الاستيراد والتصدير

لا يقدم بروتوكول مونتريال تعريفاً للاستيراد والتصدير، ومن الواضح أن هناك اختلافات في تفسير الأطراف لهذين المصطلحين. وفي المقررين ١٤/٤ و ٣٤/٩، بتت الأطراف في كيفية معالجة حالات العبور والشحنات العابرة والاستيراد بغرض إعادة التصدير.

٢-٢-٤ توصيات الفريق المخصص المعني بالإبلاغ

كما هو مبين في ورقة الأمانة فإن مسألة صيانة السفن التي ترفع علم دولة أخرى قد عولجت بالفعل في بداية التسعينات من القرن الماضي. فقد أوصى أول تقرير للفريق المخصص المعني بالإبلاغ بأنه "يتعين تضمين كميات المواد الخاضعة للرقابة المستخدمة في إعادة تعبئة أنظمة التبريد وإطفاء الحرائق في الموانئ في أرقام الاستهلاك الخاصة بالبلد ذي الولاية على الميناء".

وقد بينت أمانة الأوزون أن الفريق المخصص تناول فقط مسألة إعادة التعبئة في الموانئ لكنه لم ينظر في المبيعات غير المتعلقة بإعادة التعبئة. بيد أن إعادة التعبئة في الوقت الحالي نادراً ما تتم في الموانئ حيث أن فترة بقاء السفينة في الميناء انخفضت إلى حد كبير ولم تعد تسمح بإجراء أعمال الصيانة. وعلى ما يبدو فإن الممارسة التي أصبحت شائعة هي أن يقوم فني على متن السفينة بأعمال الصيانة الفعلية لمعدات التبريد على متن السفن وهي في أعالي البحار. وتشتري السفينة فقط المبرد من دولة الميناء.

٢-٤ اتفاقية كيوتو

١-٢-٤ تعريف الاستيراد والتصدير والإقليم الجمركي

نظراً لأن بروتوكول مونتريال لا يقدم تعريفاً خاصاً به للواردات والصادرات فإنه يتعين الأخذ في الاعتبار القوانين الجمركية الدولية ذات الصلة. ورغم أن الأطراف قد تعرّف هذه المصطلحات بشكل فردي في سياق التشريعات المحلية فإن منظمة الجمارك العالمية تعرّف، على المستوى الدولي، الواردات والصادرات على النحو التالي:

- التصدير: "هو عملية إخراج أو التسبب في إخراج أي سلع من الإقليم الجمركي"
- الاستيراد: "هو عملية إدخال أو التسبب في إدخال أي سلعة إلى الإقليم الجمركي"

وتقدم الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية، المعروفة أيضاً باتفاقية كيوتو المنقحة، من بين جملة أمور أخرى، الإجراءات المختلفة التي يمكن أن تتم عمليات الاستيراد والتصدير في إطارها.

علاوةً على ذلك، وكما ورد في رد أمانة منظمة الجمارك العالمية على طلب أمانة الأوزون فإن اتفاقية كيوتو تناول أيضاً ما يسمى بـ "مخزونات الاستهلاك"، وتعرّف هذه كما يلي:

- "[...] السلع الضرورية لعمل وصيانة السفن أو الطائرات أو القطارات بما في ذلك الوقود والزيوت لكن مع استثناء قطع الغيار والمعدات، التي توجد إما على متن السفينة عند وصولها أو تنقل على متن السفينة أثناء مكوثها في المنطقة الجمركية [...]]"

ويتمشى ذلك مع الغرض من المواد المستنفدة للأوزون التي تنقل إلى السفن. ورغم أن المخزونات تستفيد من بعض التباينات فإنها غير مستثناة من تعريف الواردات والصادرات.

واستشهدت أمانة منظمة الجمارك العالمية بالمعيار ١٥ من الاتفاقية الذي يشير إلى أنه:

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

وهذا يضع حداً معيناً للكمية يمكن لعمليات النقل هذه أن تستفيد في إطاره من إجراءات التبسيط السارية، كما يشير إلى أن نقل كميات أكبر يخضع لكل الشروط السارية في المنطقة الجمركية.

٣-٤ القانون البحري

تم تحديد مسؤولية دولة العلم عن السفن التي ترفع علمها في أجزاء مختلفة من القانون البحري الدولي، بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن وأخيراً اتفاقية هونغ كونغ.

١-٣-٤ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هي القانون البحري الدولي الرئيسي. وتُعرف جنسيات السفن في المادة ٩١ كما يلي "[...] تكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، ويجب أن تكون هناك رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة [...]". وتُعرف المسؤولية الأولية لدول العلم عن السفن التي ترفع علمها في المادة ٩٢ المتعلقة بالوضع القانوني للسفن، كالتالي "[...] تبحر السفن تحت علم دولة واحدة فقط وتكون خاضعة لولايتها الخالصة [...]".

٢-٣-٤ الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن

تعرف اللائحة ١٠ من المرفق ٦ من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، المراقبة من قبل دولة الميناء على متطلبات التشغيل كما يلي:

- تكون السفينة، عند وجودها في ميناء أو محطة بحرية تحت ولاية طرف آخر، خاضعة للتفتيش من جانب موظفين مأذون لهم على النحو الواجب من جانب ذلك الطرف فيما يتعلق بمتطلبات التشغيل بموجب هذا المرفق، حيثما كانت هناك أسباب واضحة للاعتقاد بأن الريان أو الطاقم ليسوا على علم بالإجراءات الضرورية على متن السفن والمتعلقة بمنع تلوث الهواء الناجم عن السفن.

وتفوض اللائحة ١٢ من المرفق السادس جميع السفن التي تزيد حمولتها عن ٤٠٠ طن بالاحتفاظ بسجل لجميع المعدات التي تحتوي على المواد المستنفدة للأوزون التي لا تغلق بإحكام بشكل دائم والاحتفاظ بسجل لكل الإمدادات والتسريبات إلى الغلاف الجوي ومرافق الاستقبال الأرضية والإصلاح والصيانة وإعادة تعبئة هذه المعدات.

٥ - مقترح الاتحاد الأوروبي

عند مناقشة كيفية معالجة هذه التجارة يتعين الأخذ في الاعتبار العديد من الأهداف بغية الوصول إلى حل مستدام. والأهداف هي:

- الامتثال لأحكام بروتوكول مونتريال ومقررات الأطراف السابقة.
- الاتساق مع القانون الدولي ذي الصلة مثل اتفاقية كيوتو لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية، والقانون الدولي للبحار، والاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، والأحكام الأخرى للقانون البحري الدولي.
- يجب ألا يؤثر أي حل على الكميات الأساسية الحالية لمركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية.
- يجب ألا يجعل أي حل طرفاً ما في حالة عدم امتثال بأثر رجعي.
- يجب ألا يمنع هذا المقرر الأطراف من تطبيق تشريعاتها المحلية على المواد المستنفدة للأوزون طالما أن هذه المتطلبات لا تمنع الأطراف الأخرى من تطبيق تشريعاتها الخاصة بها.

ويلتزم مقترح الاتحاد الأوروبي بالنهج الذي يتعين أن تلتزم به المشورة السابقة المقدمة إلى الأطراف من جانب الفريق المخصص والممارسة السابقة. بيد أنه لا بد من استكمال هذا المقترح بحيث يغطي الحالات التي تتم فيها الصيانة الفعلية خارج الموانئ وعندما تتجاوز الكميات المقدمة الكمية المعقولة المطلوبة للصيانة على متن السفينة.

وفي هذا الصدد فإن العناصر الرئيسية للمقترح هي:

- بحث الخدمة على اعتبار أنه أساس استهلاك محلي لدولة الميناء سواء تم أو لم يتم ذلك في الميناء لم شريطة ألا تتجاوز الكمية الطلب المعقول
- في حالة الكميات التي تطلبها السفن والتي تتجاوز الطلب المعقول، فينبغي اعتبار هذه الكميات على أنها صادرات لدولة العلم مع اتخاذ تدابير تسهل لدولة العلم التصرف في هذه الكميات أو منع تسليمها
- أنه حتى في الحالات التي يتم فيها تجاوز الطلبات المعقولة فإن هذه الطلبات ينبغي ألا تكون ضمن الاستهلاك المحسوب لدولة العلم
- مطالبة فريق التكنولوجيا والتقييم الاقتصادي بتقديم تقديرات لطلب دول العلم وللكميات المعقولة حسب نوع السفينة

أما الاجراء الدقيق عن الطريقة التي يلزم أن تتبعها أمانة الأوزون لإجراء الحسابات التي تكفل ظهور الكميات في عملية المحاسبة ولكنها لا تدخل ضمن الاستهلاك المحسوب في دولة العلم، فينبغي تحديده في مرفق للمقرر النهائي. وينبغي تحديد هذه التفاصيل بعد التشاور مع الخبراء ذوي الصلة بشأن ابلاغ البيانات في أمانة الأوزون لضمان اقتراح الطريقة الأنسب من الناحية العملية. وينبغي للمرفق تحديد ما يلي بشكل خاص:

- كيفية تجنب الحساب المزدوج
- في أي مرحلة من عملية الإبلاغ ينبغي لأمانة الأوزون إجراء الحسابات
- كيفية ضمن الشفافية وإمكانية التتبع

مشروع مقرر

يقرر الاجتماع الرابع والعشرون للأطراف:

وإذ يرى أن المادة ٩١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تعرّف جنسية السفن بالعبارات التالية "[...] تكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها. ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة [...]"

وإذ يرى أيضاً أن المادة ٩٢ من الاتفاقية تنص على ما يلي: "[...] تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة [...]"،

وإذ يرى كذلك أن المنظمة العالمية للجمارك تعرّف التصدير على أنه "عملية أخذ أو العمل على أخذ سلع على متن سفن أثناء مكوثها في المنطقة الجمركية" وتعرّف الاستيراد بأنه "عملية نقل أو العمل على نقل أي سلع إلى المنطقة الجمركية"،

وإذ يرى أنه بموجب الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، يمكن أن تخضع السفن لضوابط دولة الميناء، كما تقع المسؤولية الرئيسية عن التنظيم والإنفاذ فيما يتعلق باستخدام المواد المستنفدة للأوزون على متن السفينة على دولة العلم،

وإذ يرى أيضاً أنه بموجب الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لا يزال يجوز استخدام مركبات الكربون الهيدروكلورية فلورية على متن السفن الجديدة حتى عام ٢٠٢٠ ولكن على أساس أن مركبات الكربون الهيدروكلورية ستحلل بصورة منتظمة،

وإذ يرى كذلك أن المرفق السادس من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن يطلب من سفن معينة الاحتفاظ بسجلات تبين جملة أمور منها كميات المواد المستنفدة للأوزون التي تزود بها السفن والمراد التخلص منها،

وإذ يرى أن جمع البيانات اللازمة لتقييم استخدام المواد الخاضعة للرقابة على السفن سيكون متعذراً لفترة قصيرة من الوقت،

وقد بحث أيضاً توصية فريق الخبراء المخصص المعني بإبلاغ البيانات وهي أنه ينبغي إدراج كميات المواد الخاضعة للرقابة والمستخدمه لإعادة تعبئة نظم التبريد وإطفاء الحرائق بالموائئ ضمن أرقام الاستهلاك الخاصة بالبلدان ذات السلطة القضائية على الموائئ التي توجد بها عمليات التعبئة الخاصة بهذه النظم،

وإذ يرى كذلك أن متطلبات بروتوكول مونتريال ينبغي أن تتسق مع متطلبات الأحكام الأخرى للقوانين الدولية من أجل تسهيل إنفاذها، مع الاعتراف في الوقت نفسه بحق الأطراف في تقديم تفسيرات مختلفة حسب الضرورة،

وإذ يدرك أن بعض الأطراف تحتاج إلى مزيد من المعلومات عن الكميات المركبة من المواد الخاضعة للمراقبة على متن السفن من أجل إدارتها بصورة سليمة؛

وإذ يعترف بالألا تستبعد الأطراف من تطبيق تشريعاتها الداخلية على التجارة في المواد المستندة للأوزون طالما أن هذه التشريعات لا تمنع أطرافاً أخرى من تطبيق تشريعاتها أيضاً وكذلك تطبيق هذا المقرر،

١ - توضيح أنه، من أجل تطبيق توصية فريق الخبراء المخصص المعني بالإبلاغ عن البيانات الخاصة بالمواد الخاضعة للمراقبة المستخدمة لخدمة معدات على متن سفن ترفع أعلاماً أجنبية في موانئ أطراف أخرى غير دول العلم، تعتبر شحنات المواد الخاضعة للمراقبة على متن سفينة ما على أنها مخصصة للخدمة والاستهلاك في دولة الميناء حتى إذا لم تتم الخدمة الفعلية في الميناء، شريطة ألا تتجاوز كمية المواد المقدمة الكمية المعقولة على النحو المستخدم عادة لخدمة المعدات على متن سفينة معينة من النوع الذي حدده فريق التكنولوجيا والتقييم الاقتصادي لنوع السفن؛

٢ - توضيح أيضاً أن عمليات نقل نفايات المواد الخاضعة للمراقبة من السفن التي ترفع أعلاماً أجنبية إلى مرافق ملائمة في موانئ أطراف بخلاف دول العلم تعامل على هذا النحو، شريطة ألا تتجاوز كمية المواد المنقولة الكمية المعقولة المشار إليها في الفقرة ١ من هذا المقرر؛

٣ - توضيح كذلك أن الكميات الخاضعة للمراقبة التي تزود بها سفن ترفع أعلاماً أجنبية، أو الكميات الآتية من هذه السفن ولا تشملها الفقرة ١ أو ٢ من هذا المقرر ستعتبر على أنها واردات وصادرات لسفن تقوم بالخدمة، ويتم الإبلاغ عنها بصورة منفصلة بموجب المادة ٧، مع الإشارة إلى دول العلم المعنية والكميات في كل حالة؛

٤ - مطالبة أمانة الأوزون بإضافة الصادرات المبلغ عنها بموجب الفقرة ٣ من هذا المقرر إلى البيانات التي أبلغتها دولة العلم لاتباع الإجراء المنصوص عليه في المرفق لهذا المقرر، ولكن مع تجاهل هذه الكميات في مستويات الاستهلاك المحسوبة في دولة العلم لغرض المادة ٢ واو من بروتوكول مونتريال؛

٥ - مطالبة أمانة الأوزون أيضاً بإبلاغ الأطراف المعنية بأي تغييرات تجرى على بياناتها وفقاً للفقرة ٤ من هذا المقرر عن طريق إدراج مثل هذه المعلومات في البيانات التي تقدمها بموجب المقرر ١٧/١٦؛

٦ - دعوة الأطراف إلى استخدام آلية الموافقة غير الرسمية المسبقة عن علم لتقديم معلومات عن الكميات المسلمة التي لا تشملها الفقرة ١ أو ٢ من هذا المقرر قبل استكمال عمليات التسليم هذه، ودعوة الأطراف المشاركة في آلية الموافقة غير الرسمية المسبقة عن علم بأن توضح في صحائف ترخيصها مسبقاً ما إذا كانت ترغب أو لا ترغب في تلقي مثل هذه الكميات؛

٧ - مطالبة فريق التكنولوجيا والتقييم الاقتصادي بتقديم تقرير خاص مع تقريره المرحلي عام ٢٠١٣ يتضمن المعلومات التالية:

(أ) تصنيفاً لأنواع السفن وتقديرات لرسوم التبريد العادية بالنسبة لكل نوع، بما في ذلك طلباً معقولاً للخدمة، وتحديث هذه المعلومات على ضوء ما يستجد من معلومات حسب الاقتضاء ولكن كل خمس سنوات على الأقل؛

(ب) معلومات عن المواد الخاضعة للرقابة والتي لا تزال تستخدم في بناء السفن، وأين تستخدم، ومعلومات تقنية واقتصادية عن البدائل الملائمة والمتاحة بيئياً لمثل هذه المواد، ومعلومات مماثلة من أجل إحلال المعدات الموجودة في السفن، وخاصة في قطاع مصائد الأسماك؛

(ج) صيغة محدثة من المعلومات التي قدمها فريق التكنولوجيا والتقييم الاقتصادي في تقريره المرحلي السابق عن النقل لأغراض التبريد في القطاع البحري؛

٨ - مطالبة فريق التكنولوجيا والتقييم الاقتصادي بأن يقدم لكل طرف في تقريره المرحلي لعام ٢٠١٥ تقديراً لكميات المواد الخاضعة للرقابة المطلوبة على متن السفن التي ترفع أعلامها الخاصة خلال الفترة من ٢٠١٦ إلى ٢٠٢٠، وتحديث هذه التقديرات كل خمس سنوات، وتقديم النصح للفريق بأنه في حالة عدم تقديم بيانات من جانب الأطراف، يتم تقدير كميات المواد المستنفدة للأوزون والمطلوبة للسفن التي تقوم بالخدمة على أساس أفضل البيانات المتاحة عن أساطيل سفن الأطراف؛

٩ - مطالبة الأطراف بجمع بيانات عن كميات وأنواع واستخدامات الكميات الخاضعة للرقابة على متن السفن والمأخوذة من السفن، استناداً، قدر المستطاع، إلى سجل المواد المستنفدة للأوزون المنصوص عليه في المرفق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، وتقديم هذه البيانات لفريق التكنولوجيا والتقييم الاقتصادي في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥؛

١٠ - دعوة الأطراف المصنعة للسفن إلى الامتناع عن استخدام المواد الخاضعة للرقابة وبحث بدائل ملائمة بيئياً وذات كفاءة من حيث استخدام الطاقة كلما أتاحت؛

١١ - دعوة الأطراف المتعاقدة في المرفق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن إلى ممارسة حقها في رصد الأوضاع التي يتم بموجبها الاحتفاظ بمواد خاضعة للرقابة على متن السفن، وكمية هذه المواد، والسجلات المرتبطة بها.

المرفق

الاستهلاك المحسوب لدول العلم المشار إليها في الفقرة ٤