



**Programa de las
Naciones Unidas
para el Medio Ambiente**



Distr.
Limitada

UNEP/OzL.Pro/ExCom/38/6
19 de octubre de 2002

ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

COMITÉ EJECUTIVO DEL FONDO MULTILATERAL
PARA LA APLICACIÓN DEL
PROTOCOLO DE MONTREAL
Trigésima octava Reunión
Roma, 20 al 22 de noviembre de 2002

**INFORME DE EVALUACIÓN DE LOS PROYECTOS DE EQUIPOS DE AIRE
ACONDICIONADO DE VEHÍCULOS EN LA INDIA:
SEGUIMIENTO DE LA DECISIÓN 37/5 (c)**

Antecedentes

1. En su 37ª Reunión, el Comité Ejecutivo consideró la información recopilada en relación con el estado de ejecución de los proyectos de equipos de aire acondicionado de vehículos, como seguimiento de la Decisión 36/3 (UNEP/OzL.Pro/ExCom/37/7). El análisis de la información recibida de nueve países con proyectos de equipos de aire acondicionado de vehículos reveló que continúan produciéndose importantes cantidades de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC sólo en la India. Por lo tanto, el Comité decidió limitar la evaluación en el terreno dicho país. (Decisión 37/5).

2. La misión de evaluación se realizó los días 2 y 3 de septiembre de 2002 y contó con la participación del Oficial superior de supervisión y evaluación, un experto en producción de equipos de aire acondicionado de vehículos como consultor independiente y un miembro del personal de la Secretaría, en calidad de profesional de recurso, responsable de la revisión de los equipos de aire acondicionado de vehículos. La Célula del Ozono del Ministerio de Medio Ambiente y Forestación de la India prestó mucha ayuda para informar a la misión y organizar las visitas a las compañías. La Célula del Ozono y el Banco Mundial recibieron los comentarios acerca del proyecto de informe de evaluación, que se tomaron en cuenta en la redacción final del mismo.

3. Los productores de equipos de aire acondicionado de vehículos de la India, conforme a una reglamentación nacional publicada en julio de 2000, tienen la obligación de completar la eliminación de los sistemas y componentes de equipos de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 antes del 1º de enero de 2003, fecha a partir de la cual no se permitirá la venta e instalación de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC. Esta regla se aplica a la producción de vehículos nuevos; la venta de componentes para el servicio y la reparación de las unidades de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 estará permitida hasta el 1º de enero de 2010.

4. Tres grandes compañías, que han recibido donaciones del Fondo Multilateral para convertir su producción de equipos de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 a una tecnología compatible con el HFC-134^a, representan la mayor parte de la fabricación y el suministro de sistemas de aire acondicionado de vehículos al mercado de la India. Estas compañías son:

- a) Subros Ltd
- b) Sanden Vikas (SVIL)
- c) Pranav Vikas (PVIL)

5. Una cuarta compañía, ACD/Visteon, produce desde su fundación hace unos años sólo sistemas de aire acondicionado de vehículos a base de HFC-134^a.

6. Subros Ltd. es 74% de propiedad local; el restante 26% se distribuye por partes iguales entre Denso y Suzuki de Japón. La propiedad de Sanden Vikas se distribuye en 50% de

propiedad local y 50% de propiedad extranjera (Sanden International of Japan). Pranav Vikas es 100% de propiedad del socio local de Sanden Vikas.

7. Sanden Vikas y Pranav Vikas completaron totalmente la conversión de la producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 a tecnología compatible con HFC-134a. Subros completó la Fase I de la conversión de su producción para los vehículos exportados por su principal cliente, Maruti, y unos pocos componentes y sistemas de aire acondicionado de vehículos exportados en forma directa. Sin embargo, continúa fabricando sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 para satisfacer la demanda del mercado local. Setenta por ciento de la producción aún consiste en sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12.

8. El costo del HFC-134a en la India continúa siendo significativamente más alto que el costo del CFC-12. Subros indicó que el costo de un kilogramo de HFC-134a es entre 11 \$EUA y 12 \$EUA, en comparación con alrededor de 5 \$EUA por kilogramo para el CFC-12. Aparentemente, el arancel de importación del HFC-134a es uno de los motivos que contribuye a su alto costo, mientras que el CFC-12 se produce en forma local. El costo más alto del HFC-134a y de los sistemas de aire acondicionado de vehículos con HFC-134a son las principales razones por las que Maruti, el principal cliente de Subros, continúa instalando hasta ahora sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12.

Evaluación de los proyectos

II.1 Estado de ejecución de la conversión

9. SVIL y PVIL comenzaron a utilizar exitosamente, entre 1998 y 2000, tecnología compatible con el HFC-134a en su producción de equipos de aire acondicionado de vehículos. Toda la producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC cesó en ambas compañías hacia fines de marzo de 2001. La probabilidad de que se reanude la producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 es nula, ya que todos los equipos dedicados para la producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12, incluso para fines de servicio, han sido modificados en forma permanente para la producción de equipos con HFC-134a o destruidos.

10. Conforme a los requisitos de los clientes, los componentes de reemplazo para los sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 se han producido en forma anticipada y se encuentran almacenados. Este banco de piezas de repuesto se utilizará para satisfacer las futuras necesidades de los clientes. Permite a SVIL y PVIL:

- a) Contar con los componentes necesarios para satisfacer sus compromisos con los clientes.
- b) Eliminar la necesidad de continuar la producción de equipos de aire acondicionado de vehículos con CFC-12.
- c) Desechar todos los equipos de producción dedicados para la producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12.

11. Subros también introdujo con éxito la tecnología compatible con HFC-134a en la producción de equipos de aire acondicionado de vehículos. Subros comenzó a respaldar las exportaciones de su principal cliente, Maruti, con sistemas de aire acondicionado de vehículos de HFC-134a (en cantidades limitadas) ya en 1994, y en una producción más amplia a partir de octubre de 1996. Si bien la tecnología con HFC-134a se aplicó en la forma aprobada, la producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 se duplicó en forma paralela para mantener el ritmo del aumento de la demanda del mercado interno. La producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con HFC-134a representa ahora alrededor de 30% de la producción total. Los equipos de producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 aún se utilizan en forma plena y resultó evidente que se agregaron diversas actualizaciones y aumentos de la capacidad en los últimos años. Se prevé que, a principios de diciembre de 2002, la producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 se limitará al servicio y la reparación de los sistemas con CFC existentes. Durante la visita a la compañía, la gerencia de Subros informó que todos los equipos para la producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC se colocará luego en un edificio independiente.

II.2 Desarrollo de la capacidad de producción y producción de equipos de aire acondicionado de vehículos en Subros

12. La capacidad instalada y con licencias para la producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 era, hasta marzo de 1995, de 50 000 unidades por año, tal como lo confirma la Memoria Anual de Subros de 1994-1995. La siguiente Memoria Anual, que cubre el período entre abril de 1995 y marzo de 1996, indica un aumento de la capacidad a 150 000 unidades por año, como resultado de un programa de expansión financiado por Subros. No está completamente claro si toda la capacidad agregada estaba instalada antes del 25 de julio de 1995, como resultado de la expansión realizada entre 1992 y 1994, como sostiene Subros. La Memoria Anual de 1994/1995 indica que “se han realizado pedidos de equipos de capital y se ha recibido importante maquinaria”; la memoria del año siguiente confirma que se completó la expansión de la capacidad a 200 000 sistemas de aire acondicionado de vehículos por año. Mientras que la producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 aumentó en 1995/1996 a 100 006 unidades (en comparación con 65 319 unidades el año anterior), las 35 000 unidades adicionales a la producción del año anterior podrían también haber sido producidas si la puesta en servicio de las nuevas capacidades se hubiera realizado después de julio de 1995, y no en marzo de 1995, como ahora sostiene Subros. La mayor parte de los agregados de planta y equipos, incluidas las inversiones para duplicar la capacidad de producción de motores de ventilador, ha sido informada para los años 1995/1996 y 1996/1997 (véase la Tabla 1) y, como antes se mencionó, el aumento de la capacidad para los sistemas de aire acondicionado de vehículos se informó sólo en la memoria anual correspondiente a 1995/1996 (véase la Tabla 2).

Tabla (1) Agregados de planta y equipos en Subros

Año	Valor en millones de rupias	Tipo de cambio (1 INR) = \$EUA	Valor en millones de \$EUA
4/94-3/95	31,2	0,0318	1,0
4/95-3/96	113,8	0,0284	3,2
4/96-3/97	174,8	0,0278	4,9
Totales	319,8		9,1

Fuente: Memorias Anuales de Subros

Tabla (2) Capacidad y producción de equipos de aire acondicionado de vehículos en Subros

Año	Capacidad instalada		Producción real	
	Equipos de aire acond. con CFC	Equipos de aire acond. con HFC	Equipos de aire acond. con CFC	Equipos de aire acond. con HFC
4/93-3/94	50 000 ¹	0	43 300	0
4/94-3/95			65 319	3 620
4/95-3/96	150 000 ²		100 006	13 544
4/96-3/97			109 263	19 352
4/97-3/98			124 280	25 560
4/98-3/99		50 000 ³	131 555	13 508
4/99-3/00			165 906	15 340
4/00-3/01		100 000 ⁴	136 334	48 865
4/01-3/02			126 313	61 122

¹ Capacidad instalada desde mediados de la década de 1980² Expansión de la capacidad financiada por Subros, informada en la Memoria Anual de 1995-1996³ Proyecto de conversión financiado por el Fondo Multilateral, cuya ejecución comenzó en 1995 y finalizó en noviembre de 1998⁴ Expansión de la capacidad financiada por Subros entre 1999 y 2001

Fuente: Memorias Anuales de Subros e Informe de terminación de proyecto.

13. El proyecto de conversión de unidades de equipos de aire acondicionado de vehículos con HFC-134a fue aprobado en noviembre de 1993; el acuerdo de donación se firmó en junio de 1995, fecha en la que también se adjudicaron los contratos. Según el Informe de terminación de proyecto, el proyecto se completó en noviembre de 1998, tres años después de la fecha de terminación prevista originalmente. El proyecto estableció una nueva línea para sistemas de aire acondicionado de vehículos con HFC-134a que funcionaba en forma paralela con la antigua línea que producía unidades con CFC-12. En este sentido, no se realizó una conversión sino que se permitió a la empresa que satisficiera la demanda de Maruti de sistemas de aire acondicionado de vehículos de HFC-134^a para automóviles de exportación. En forma paralela, la producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 se duplicó entre los años 1994/1995 y 1997/1998 y se mantuvo en ese nivel en los años siguientes, con un pico en 1999/2000. (Véase la Tabla 2.)

14. El documento de proyecto y el Informe de terminación de proyecto no indican cifras claras respecto de la capacidad de producción planificada o creada. Se esperaba que Maruti requeriría 12 000 sistemas de aire acondicionado de vehículos con HFC-134a para automóviles de exportación en 1994/1995 y Nippondenso indicó una demanda anual de 11 000 compresores a base de HFC-134a para la exportación a diversas subsidiarias. Se calculó una eliminación gradual indirecta de 84 toneladas PAO, presuponiendo una carga original de 1 kg de CFC-12 por unidad de aire acondicionado de vehículos instalada, más 350 gramos adicionales por año para el servicio de un total de 50 000 unidades. En el Informe de terminación de proyecto, se indican sólo 23 toneladas PAO como eliminación gradual real, en relación con las 23 000 unidades de HFC prevista para exportación, pero sin calcular las cargas para el servicio ni considerar la producción real de unidades de aire acondicionado de vehículos con HFC-134^a, que ascendió a 13 508 unidades en 1998/1999, año de terminación del proyecto.

15. Subros sostiene que el proyecto de conversión financió únicamente una capacidad de producción de 15 000 unidades de aire acondicionado de vehículos con HFC y que la compañía debió agregar sustanciosos fondos para elevar la producción a 50 000 unidades por año. Sin embargo, en el Informe de terminación de proyecto de enero de 2001, no se mencionan ni fondos de contraparte ni una expansión adicional en la Fase I. Por el contrario, se indica que la infraestructura de las instalaciones fue creada según lo previsto en la Fase II. Asimismo, señala que los reglamentos del Gobierno habían demorado la ejecución y que la Fase II no es un proyecto del Fondo Multilateral. (Informe de terminación de proyecto, pág. 4). Esto parece indicar que Subros invirtió fondos adicionales para preparar la expansión de la capacidad de la producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con HFC-134a para el mercado interno (fase II) pero no indica lo mismo en cuanto a las exportaciones (fase I).

16. El Informe de terminación de proyecto indicó que se realizaron procesos de prueba entre junio de 1995 y octubre de 1997. Como se indica en la Tabla 1 anterior, los volúmenes reales de 19 532 unidades se lograron entre junio de 1996 y marzo de 1997, es decir antes de que se completaran los procesos de prueba. La capacidad de la línea de producción instalada en ese entonces debe haber sido mayor que 15 000 unidades; en caso contrario, no se hubiera podido alcanzar la producción de 19 352 unidades en una época en la que aún se estaba probando y depurando la línea.

II.3 Demoras en la ejecución

17. Los tres proyectos sufrieron importantes demoras, especialmente el de Subros, cuya terminación llevó más de cinco años (véase el Anexo I).

18. Las demoras en la ejecución se debieron generalmente a:

- a) Identificación de proveedores locales para los equipos y materiales conforme a las especificaciones.
- b) Proveedores que no pudieron cumplir con los calendarios de entrega y/o las especificaciones.

- c) Algunas cuestiones de procedimientos y administrativas, que Subros, de todos modos, considera menores.
- d) Maruti demoró mucho tiempo en preparar las especificaciones para los sistemas de aire acondicionado de vehículos con HFC-134, debido a las intensas comunicaciones y la coordinación con Suzuki y Denso.

II.4 Elección de equipos

19. PVIL, SVIL y Subros seleccionaron una tecnología compatible con HFC-134a que resulta adecuada y conforme a los proyectos aprobados.

20. La mayoría de los equipos se importaron del Japón con la asistencia del socio empresarial en el Japón. PVIL obtuvo el horno Nocloc en Europa y diversos componentes para la planta de nitrógeno en forma local.

21. En todos los casos, el funcionamiento de los nuevos equipos en un entorno de trabajo seguro y adecuado requirió espacio adicional. Se incorporaron actualizaciones y capacidad adicional; sin embargo, éstas fueron con cargo a las empresas.

II.5 Sostenibilidad

22. PVIL, SVIL y Subros demostraron confianza en su capacidad para sostener la producción continua de sistemas de aire acondicionado de vehículos con HFC-134a. Los ingenieros residentes de sus socios del Japón son parte de la gerencia y del personal técnico. Las instalaciones de producción de todas las empresas visitadas estaban limpias y presentaban una buena distribución y buenas condiciones de trabajo. Todas las compañías parecen haber logrado un buen nivel de eficiencia, productividad y calidad en su proceso de fabricación. Esto resultó evidente debido a:

- a) Escasos o ningún producto rechazado y
- b) Ausencia de materiales no que no se ajustaran a las normas.

23. Un ejemplo del nivel de competencia alcanzado es que PVIL diseñó y construyó equipos para la producción de equipos de aire acondicionado de vehículos con HFC-134a por sí misma.

II.6 Destino del equipo antiguo

24. En el caso de PVIL y SVIL, resultó claro que todos los equipos dedicados para la producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 ya no se encuentran en servicio, sino que fueron destruidos o modificados en forma permanente.

25. En el caso de Subros, se observó que se habían destruido algunos de los equipos para la producción de equipos de aire acondicionado de vehículos con CFC-12. En el Informe de terminación de proyecto se incluyó una lista detallada de los equipos de producción de equipos

de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 que se habían inutilizado en octubre de 1996 (julio de 1997 en otra tabla), certificada por un ingeniero independiente. Esto no se pudo confirmar en forma clara, ya que la línea de producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 se mantenía plenamente en operaciones, los volúmenes de producción habían alcanzado más del doble durante la ejecución del proyecto y se habían agregado nuevos equipos para producir sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 en respuesta a la demanda del mercado, es especial de parte de Maruti, a la que Subros se encuentra vinculada a través de la participación de Suzuki en ambas compañías.

Conclusiones

26. Los fabricantes de vehículos controlan los plazos de conversión de los productores de equipos de aire acondicionado de vehículos, que deben seguir los dictados de la demanda de los fabricantes. Maruti indicó que el costo más alto fue la principal razón que demoró la conversión de algunos de los modelos de automóviles menos costosos. Subros cambió una parte de su producción a sistemas de aire acondicionado de vehículos con HFC-134a para respaldar los compromisos de exportación de Maruti y continuó produciendo sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 para el mercado local mientras Maruti continuó instalando dichos sistemas en los automóviles destinados al mercado de la India.

27. Las normas legales habrían sido la única manera de acelerar la eliminación gradual de los sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 si se hubieran emitido en forma más temprana. El costo del CFC-12 fue y continúa siendo considerablemente más bajo que el del HFC-134a, como así también para los sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 en comparación con los equipos con HFC-134a, aunque los fabricantes de automóviles no pagan un precio más alto por los sistemas de aire acondicionado de vehículos con HFC-134^a, sino que fuerzan a los productores de equipos de aire acondicionado de vehículos a soportar los costos adicionales.

28. Las deliberaciones entre la industria y el Gobierno de la India acerca de las leyes necesarias para poner en vigor la conversión llevaron un período prolongado. Se iniciaron en 1996, se preparó un proyecto en abril de 1998, seguido de un proyecto final en enero de 2000, y en julio de 2000 se promulgó la ley que estipula la eliminación completa para enero de 2003.

29. El prolongado proceso de deliberación y redacción de las leyes otorgó a Maruti y Subros, las únicas empresas que aún deben realizar la conversión, un plazo suficiente para prepararse para la fecha límite del 1° de enero de 2003. Entre 1999 y 2001, Subros ya ha ampliado su capacidad para la producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con HFC-134a a 100 000 unidades por año.

30. Sin embargo, existe inquietud respecto del hecho de que la mayoría de los vehículos existentes en la India no cuentan con aire acondicionado y pueden ser reequipados, en parte, con sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 durante los próximos años debido a los siguientes motivos:

- a) Algunos propietarios de vehículos ahora cuentan con los medios para agregar equipos de aire acondicionado a sus vehículos, pero no así para comprar un vehículo nuevo ya equipado.
- b) El CFC-12 y los sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 continuarán estando disponibles en el mercado para el servicio. Subros prevé continuar con la producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 para cumplir con los requerimientos del mercado de servicio, y SVIL y PVIL satisfarán esta demanda con bancos de piezas de repuesto.
- c) No hay reglamentos vigentes que impidan la instalación de nuevos sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 en los vehículos más antiguos.
- d) Los consumidores seleccionarán la opción de costo más bajo.

31. Si se toma en cuenta la cantidad de vehículos sin equipo de aire acondicionado de la India, este riesgo debería considerarse seriamente. Si no se toman medidas decididas y apropiadas, la instalación de equipos de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 puede aumentar y la producción de equipos de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 continuará satisfaciendo las demandas del mercado.

Recomendaciones

32. El Comité Ejecutivo puede considerar oportuno decidir:

- a) Tomar nota de los hallazgos y las conclusiones de este informe de evaluación.
- b) Limitar la financiación para un segundo proyecto de conversión en Subros a las capacidades claramente instaladas y puestas en servicio antes del 25 de julio de 1995.
- c) Alentar al Gobierno de la India a considerar la introducción de:
 - i) Incentivos económicos para la retroadaptación de los vehículos antiguos únicamente con sistemas de aire acondicionado de vehículos con HFC-134a.
 - ii) Reglamentos que impidan la instalación de sistemas de aire acondicionado de vehículos con CFC-12 en los vehículos más antiguos que no cuentan con un sistema de aire acondicionado.
 - iii) Medidas que reduzcan el precio del HFC-134a, por ejemplo, disminuyendo el arancel de importación.

INDIA
DESCRIPCIÓN GENERAL RESUMIDA DE LOS PROYECTOS DE EQUIPOS DE AIRE ACONDICIONADO DE VEHÍCULOS Y
COMPRESORES DE EQUIPOS DE AIRE ACONDICIONADO DE VEHÍCULOS

UNEP/OzL.Pro/ExCom/38/6
Anexo I

Código	Título del proyecto	Descripción del proyecto	Sustitución de SAO	PAO a ser eliminadas	PAO eliminadas*	Eliminación indirecta aprobada	Fondos totales aprobados, incluidos ajustes	Fondos desembolsados	Fecha aprobada	Fecha de finalización aprobada	Fecha de terminación según informe	Fecha de terminación según evaluación	Duración del proyecto (meses)	Demoras (meses)
IND/REF/11/1 NV/12	Modificación de fabricación de equipos de aire acondicionados de vehículos con CFC-12	Cambios en la línea de compresores, líquido de la tubería, mangueras, receptor, condensador, maquinaria de piezas de compresores, transferencia de tecnología y capacitación.		0	0	84	1710 000	1648 419	nov-93	nov-95 mar-97 (según revisión)	nov-98	No terminado completamente*	61	20
IND/REF/22/1 NV/116	Conversión a tecnología sin CFC en la producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos en Sistemaire, S.A.	Reemplazo de la máquina de paletas y equipos relacionados (maquinaria de enderezado, rectificación y corte de tuberías e instalaciones de limpieza de tuberías), un horno de campana de control de temperatura automático, aranceles de transferencia de tecnología, capacitación, instalación y puesta en marcha. La empresa pagará 200 000 \$EUA por un equipo que se utilizará para la producción de evaporadores. La compañía prevé trasladar sus instalaciones a una nueva planta, lo que conlleva gastos en terrenos y edificio, adquisición de equipos de limpieza, compresor de aire y sistemas de distribución de electricidad y control.		0	0	16,07	944 914	854 245	may-97	jun-99	ago-00	mar-01	47	21
IND/REF/22/1 NV/121	Conversión a tecnología sin CFC en la producción de sistemas de aire acondicionado de vehículos en Sanden Vikas India Ltd.	Modificación y reemplazo de equipos y componentes relacionados, incluidas una máquina de engastado y una máquina para reducir, montaje en el sitio de la línea de producción después de la adquisición de otros equipos en el mercado local (bancos, sistema de transportador, herramental de verificación), modificación de líneas de alimentación, suministro de aire comprimido y circulación de solventes, aranceles de transferencia de tecnología, capacitación e instalación y puesta en marcha. Este enfoque reducirá al mínimo los costos de inversión en las instalaciones de fabricación de compresores. La empresa financiará los costos adicionales relacionados con los equipos destinados a fabricar el bloque de cilindros del compresor, la carcasa frontal, el secador receptor y el deshidratador de aceite, y aranceles de transferencia de tecnología, que se calculan en 1 249 548 \$EUA.	CFC-113 a limpieza acuosa	8,4	8,4	13,51	490 820	360 655	may-97	jun-99	ago-00	mar-01	47	21
* Según los informes sobre la marcha de las actividades de 2001														
**No terminado aún completamente conforme a la Decisión 28/2 del Comité Ejecutivo														