



ЮНЕП

BC

UNEP/CHW/OEWG/4/5



БАЗЕЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ

Distr.: General
27 May 2005

Russian
Original: English

Рабочая группа открытого состава Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением

Четвертая сессия

Женева, 4-8 июля 2005 года

Пункт 5 d) предварительной повестки дня*

Осуществление решений, принятых Конференцией

Сторон на ее седьмом совещании: Совместная рабочая группа Международной организации труда, Международной морской организации и Базельской конвенции

Совместная рабочая группа Международной организации труда, Международной морской организации и Базельской конвенции

Записка секретариата

I. Введение

1. Своим решением VII/25 относительно Совместной рабочей группы Международной организации труда, Международной морской организации и Базельской конвенции по слому судов¹ («Совместная рабочая группа»), принятым на седьмом совещании, Конференция Сторон определила круг ведения и порядок организации работы Совместной рабочей группы. Кроме того, Конференция Сторон постановила, что Совместная рабочая группа будет проводить свои совещания на регулярной основе поочередно в штаб-квартирах Международной организации труда (МОТ), Международной морской организации (ИМО) и секретариате Базельской конвенции или любом другом согласованном месте и что принимающая организация возьмет на себя функции секретариата для целей проведения таких совещаний.

2. Тем же решением Конференция Сторон назначила следующие пять Сторон Базельской конвенции, кандидатуры которых были выдвинуты региональными группами, для участия в деятельности Совместной рабочей группы: от группы государств Азии и Тихого океана – Китай; от группы африканских государств – Гамбию; от группы государств Центральной и Восточной Европы – Российскую Федерацию; от группы государств Латинской Америки и Карибского бассейна – Ямайку; и от группы западноевропейских и других государств – Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии. Это назначение было произведено при том

* UNEP/CHW/OEWG/4/1.

¹ Поскольку МОТ, ИМО и Базельская конвенция используют в своих документах разные термины – «разборка судов», «рециркуляция» и «демонтаж», в настоящей записке в интересах единообразия секретариатом используется термин «слом судов».

K0581834 010705

Из соображений экономии настоящий документ напечатан в ограниченном количестве экземпляров. Просьба к делегатам приносить свои копии на заседания и не запрашивать дополнительных копий.

понимании, что представители других Сторон, стран, подписавших Конвенцию, межправительственных и неправительственных организаций могут принимать участие в сессиях Совместной рабочей группы в качестве наблюдателей.

3. На своем седьмом совещании Конференция Сторон уполномочила Рабочую группу открытого состава рассматривать вопрос о составе делегации Базельской конвенции в Совместной рабочей группе и при необходимости назначать представителей вместо выбывающих членов и просила секретариат докладывать на будущих совещаниях Рабочей группы открытого состава и Конференции Сторон об итогах первого и последующих совещаний Совместной рабочей группы. Этот вопрос будет вынесен в повестку дня для его рассмотрения Конференцией Сторон на ее восьмом совещании.

II. Осуществление

4. Первая сессия Совместной рабочей группы состоялась 15-17 февраля 2005 года в штаб-квартире ИМО. Доклад о работе сессии, принятый Совместной рабочей группой, содержится в дополнении к настоящей записке.

5. В ходе сессии Совместная рабочая группа проанализировала программы работы трех организаций во избежание дублирования усилий и перекрещивания функций, обязанностей и компетенции и с целью выявления дополнительных потребностей. Она выделила следующие основные вопросы, которые рассматриваются одновременно во всех трех организациях, а именно: первое, обязательные требования; второе, система представления сведений о судах, предназначенных для рециркуляции; третье, так называемый «единый список» потенциально опасных материалов на борту судна; и, четвертое, оставление судов на суше или в порту. По каждому из выделенных вопросов был составлен перечень предусмотренных в программах работы мероприятий, которые осуществляются или планируются каждой из организаций, и были подготовлены некоторые рекомендации на предмет их рассмотрения теми из трех организаций, кого это касается, в ходе дальнейшей проработки ими указанных вопросов. Перечень мероприятий и рекомендаций содержится в приложении 1 к приведенному в дополнении докладу.

6. Кроме того, Совместной рабочей группой была учреждена неофициальная рабочая группа для изучения руководящих принципов ИМО, МОТ и Базельской конвенции, касающихся слома судов. Информация об итогах деятельности неофициальной рабочей группы отражена в приложениях 2 и 3 к приведенному в дополнении докладу. Неофициальная рабочая группа не смогла завершить свою работу в ходе сессии, ввиду чего было решено продолжить работу в форме межсессионной переписки, с использованием возможностей секретариатов и, возможно, с дополнительным привлечением специалистов, чьи соображения будут на добровольной основе представлены другими заинтересованными сторонами. Эта работа будет координироваться Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии с целью подготовки документа, который будет представлен Совместной рабочей группе на ее второй сессии.

7. Наряду с этим Совместная рабочая группа рассмотрела меры, содействующие осуществлению руководящих принципов ИМО, МОТ и Базельской конвенции, касающихся слома судов, совместные мероприятия в рамках технического сотрудничества и программу работы Совместной рабочей группы. Что касается совместных мероприятий в рамках технического сотрудничества, то Группа рассмотрела вопрос о разработке глобальной или региональной программы по мобилизации ресурсов на цели финансирования работы по формированию и укреплению в развивающихся странах потенциала по выполнению соответствующих руководящих принципов трех организаций, касающихся слома судов. Совместная рабочая группа приняла решение о целесообразности дальнейшего рассмотрения названными тремя организациями вопроса о разработке глобальной программы технического сотрудничества в области слома судов. По мнению некоторых делегаций, вопрос о финансировании следует рассмотреть в более широком контексте с учетом, во-первых, всех потенциальных источников финансирования и, во-вторых, других приоритетных направлений деятельности по мобилизации ресурсов и созданию потенциала, осуществляемой каждой из трех организаций.

8. Что касается вопроса об оставлении судов на суше или в портах, то Совместная рабочая группа рекомендовала Рабочей группе открытого состава рассмотреть на своей четвертой сессии информацию, изложенную в записке, распространенной секретариатом ИМО на первой сессии

Совместной рабочей группы. Данная записка была распространена среди членов Рабочей группы открытого состава в виде документа UNEP/CHW/OEWG/4/INF/3.

9. Кроме того, Совместная рабочая группа определила вопросы, которые будут вынесены в повестку дня ее второй сессии; они обозначены в пункте 7.4 прилагаемого доклада.

10. И наконец, Совместная рабочая группа рекомендовала возложить организацию второй сессии Группы на Базельскую конвенцию и провести ее в Женеве (Швейцария) либо в декабре 2005 года, либо в январе 2006 года.

11. В самый канун сессии Совместной рабочей группы Соединенным Королевством было организовано предсессионное совещание, ставившее целью обсудить вопросы, представляющие важность для Базельской конвенции. Состоявшиеся дискуссии были посвящены вопросу о необходимости насыщенного обмена между организациями взглядами и информацией об их программах; реальным мерам, которые могут быть приняты в области слома судов в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе; а также вопросу о финансировании, во-первых, деятельности Совместной рабочей группы и, во-вторых, работы по созданию потенциала.

Ш. Предлагаемые меры

12. Рабочая группа открытого состава, возможно, пожелает принять решение следующего содержания:

Рабочая группа открытого состава,

ссылаясь на решение VII/25 относительно Совместной рабочей группы Международной организации труда, Международной морской организации и Базельской конвенции по слому судов,

приветствуя достигнутый к настоящему времени прогресс в деле содействия как на национальном, так и на международном уровне сотрудничеству в вопросе о демонтаже судов,

принимая к сведению доклад о работе первой сессии Совместной рабочей группы Международной организации труда, Международной морской организации и Базельской конвенции по слому судов, которая состоялась 15-17 февраля 2005 года в штаб-квартире Международной морской организации,

отмечая далее, что доклад о работе первой сессии Совместной рабочей группы был представлен на рассмотрение Административного совета Международной организации труда на его двести девяносто второй сессии и будет представлен на рассмотрение Комитета по защите морской среды Международной морской организации на его пятьдесят третьей сессии,

1. *приветствует* рекомендацию Совместной рабочей группы о том, чтобы вторая сессия Совместной рабочей группы была организована Базельской конвенцией в Женеве (Швейцария);

2. *побуждает* Стороны обеспечить свое полное и эффективное участие в работе второй сессии Совместной рабочей группы Международной морской организации, Международной организации труда и Базельской конвенции – либо через своих представителей, либо в роли наблюдателей;

3. *настоятельно призывает* Стороны и других партнеров заранее представить, если это требуется, на предмет рассмотрения Совместной рабочей группой на ее второй сессии свои письменные замечания по вопросам, поднятым в докладе о работе первой сессии, соблюдая крайние сроки, указанные в приглашении, которое будет распространено перед второй сессией Совместной рабочей группы;

4. *предлагает* Сторонам и другим партнерам оказать техническую и финансовую поддержку в проведении предполагаемых межведомственных мероприятий по линии технической помощи и в содействии осуществлению руководящих принципов Международной морской организации, Международной организации труда и Базельской конвенции, касающихся слома судов, в соответствии с изложенным в докладе о работе первой сессии Совместной рабочей группы;

5. *просит* секретариат представить на рассмотрение Рабочей группы открытого состава на ее пятой сессии доклад о проделанной работе, в том числе об итогах второй сессии Совместной рабочей группы.

Дополнение*

Доклад Рабочей группы

1. Введение

Открытие сессии

1.1 Совместная рабочая группа МОТ/ИМО/БК по слому судов, ниже именуемая «Совместная рабочая группа», провела свою первую сессию 15-17 февраля 2005 года в штаб-квартире Международной морской организации (ИМО). Список участников приводится в приложении 5.

1.2 Г-н Жан-Клод Сенло, директор отдела морской окружающей среды (ИМО), приветствовал участников от имени Генерального секретаря ИМО.

1.3 Г-н Сенло отметил, что рециркуляция судов содействует устойчивому развитию и является наиболее экологически безопасным способом их утилизации; вместе с тем, как известно, в ряде регионов мира применяемые на объектах по рециркуляции методы работы и экологические нормы оставляют желать много лучшего.

1.4 Он далее указал, что в последние несколько лет соответствующие органы ИМО, МОТ и Базельской конвенции, принимая во внимание растущую озабоченность проблемами экологической безопасности, здоровья и благополучия работников на предприятиях по рециркуляции судов и необходимость свести к минимуму экологические риски и угрозы для безопасности и здоровья работников в сфере рециркуляции судов, предприняли оперативные меры по решению этой проблемы.

1.5 Касаясь соответствующих решений пятьдесят первой сессии Комитета по защите морской среды (КЗМС) ИМО, седьмого совещания Конференции Сторон Базельской конвенции (КС-7) и 291-й сессии Административного совета МОТ об учреждении Совместной рабочей группы, г-н Сенло подчеркнул, что перед Группой стоит важная задача – служить в качестве платформы для консультаций, координации и сотрудничества в отношении программы работы и деятельности МОТ, ИМО и Конференции Сторон Базельской конвенции по вопросам, касающимся рециркуляции судов. Он настоятельно призвал членов Группы, следуя скоординированному подходу к соответствующим аспектам рециркуляции судов, подготовить необходимые рекомендации для занимающихся этими вопросами органов, соответственно, ИМО, МОТ и Базельской конвенции.

1.6 Г-н Сенло заявил, что Совместной рабочей группе, согласно ее кругу ведения, предстоит выполнить важную миссию по анализу программ работы соответствующих органов МОТ, ИМО и Конференции Сторон Базельской конвенции в области рециркуляции судов, с тем чтобы не допустить дублирования усилий и перекрещивания функций, обязанностей и компетенции трех организаций и выявить их дополнительные потребности. Совместной рабочей группе следует предпринять всесторонний предварительный анализ соответствующих руководящих принципов МОТ, ИМО и Базельской конвенции, касающихся сломов судов, с целью выявления возможных пробелов, совпадающих или неоднозначно сформулированных положений и, кроме того, подумать о механизмах для совместного оказания содействия осуществлению этих принципов. Им было также отмечено, что одной из важных задач Совместной рабочей группы является обсуждение мероприятий по техническому сотрудничеству в области сломов судов и что Группе следует вести поиск путей дальнейшего наращивания помощи развивающимся странам в оздоровлении окружающей среды и повышении безопасности в связи с работами по рециркуляции судов.

1.7 Отметив важность работы, предстоящей Совместной рабочей группе, он подчеркнул целесообразность и насущную необходимость сотрудничества между ИМО, МОТ и Базельской конвенцией в формировании на международном уровне единого подхода, требуемого для более

* Доклад распространяется в том виде, в каком он был представлен, без официального редактирования. Перевод доклада на другие языки был подготовлен Международной морской организацией и региональными центрами Базельской конвенции при поддержке со стороны Отделения Организации Объединенных Наций в Найроби.

надежной охраны труда и соблюдения природоохранных правил на объектах по рециркуляции судов и для мобилизации ресурсов в этих целях. Он далее заявил, что рециркуляция судов будет и впредь оставаться одной из приоритетных задач в повестке дня международного сообщества и что по этой причине плодотворное сотрудничество в этой области должно быть продолжено, с тем чтобы дать ответ на возникающие вызовы в интересах людей и окружающей среды.

1.8 Что касается деятельности ИМО в сфере рециркуляции судов, то, по его словам, КЗМС уделяет этому вопросу приоритетное и неотложное внимание и исполнен решимости содействовать поиску реалистичного, прагматичного, сбалансированного, осуществимого и эффективного решения проблемы рециркуляции судов, учитывающего особенности международного морского транспорта и необходимость неосложненного вывода судов из эксплуатации в конце их срока службы.

1.9 В ответ на конкретную просьбу Генерального секретаря он коснулся вопроса о разрушительном цунами в Южной Азии и поделился краткой информацией о принятых ИМО мерах реагирования. Он сказал, что с самого начала ИМО, как и весь остальной мир, восприняла эту ужасную весть с чувством потрясения и скорби, и, пользуясь случаем, вновь от имени Генерального секретаря и секретариата ИМО выразил самую искреннюю солидарность с теми, кого постигло это несчастье. Сразу после трагедии Генеральный секретарь в своем письме Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций и всем затронутым бедствием странам, представленным в Лондоне, сообщил, что морское сообщество опечалено гигантскими масштабами бедствия, и предложил внести посильный вклад в более широкие усилия по оказанию помощи и поддержки нуждающимся.

1.10 Позднее Генеральный секретарь объявил о создании Морского фонда помощи жертвам цунами, призванного служить каналом для передачи со стороны Организации и сектора судоходства в целом пожертвований учреждению Организации Объединенных Наций по оказанию помощи в случае стихийных бедствий. Фонд по-прежнему открыт для приема взносов, а в зале заседаний и в других местах в здании, где проводится сессия, установлены урны для сбора пожертвований со стороны участников. На текущий момент было собрано 61 200 фунтов; Генеральный секретарь передал благодарность всем донорам, включая персонал и переводчиков, за проявленную ими щедрость. Директор выразил надежду, что к концу сессии сможет доложить о значительном превышении указанной суммы. Было бы непроситительно допустить, сказал он, чтобы сила нашего сочувствия постепенно убывала, по мере того как это ужасное бедствие уходит в прошлое.

1.11 Вслед за этими инициативами Организация разработала план дальнейших действий, подлежащих осуществлению совместно с Международной ассоциацией маячных служб и Международной гидрографической организацией. По мере перехода кризиса в стадию преодоления последствий и восстановления эти три организации совместно с Всемирной организацией здравоохранения будут концентрировать свое внимание главным образом на обеспечении бесперебойного функционирования инфраструктуры морского судоходства в регионе и тем самым безопасности плавания судов, в том числе доставляющих неотложно необходимую гуманитарную помощь. ИМО также постановила удовлетворить просьбу Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) о направлении двух экспертов ИМО в Индонезию в помощь при создании там центра по экологическим кризисным ситуациям, и готова внести свой вклад в разработку системы раннего предупреждения о цунами в Индийском океане, аналогичной той, что имеется в регионе Тихого океана.

1.12 В заключение г-н Сенло пожелал Совместной рабочей группе всяческих успехов в ее работе на текущей первой сессии.

1.13 Г-жа Доната Ругарабаму, старший юриконсульт секретариата Базельской конвенции, в своем вступительном слове от имени Исполнительного секретаря Базельской конвенции поблагодарила ИМО за организацию данного первого совещания Совместной рабочей группы, а секретариат ИМО – за проделанную им большую работу по выполнению секретариатских функций в связи с нынешним совещанием. Кроме того, она выразила признательность г-ну Сенло за превосходный обзор деятельности Совместной рабочей группы и обрисовку задач, которыми Группе предстоит заниматься в ближайшие несколько дней.

1.14 Она отметила, что в рамках Базельской конвенции признается необходимость сотрудничества между заинтересованными организациями в деле внедрения связанных, практически осуществимых и эффективных подходов к вопросу о демонтаже судов, с тем чтобы

обеспечить надлежащими средствами экологически безопасное проведение этих операций. Она добавила, что, по мнению секретариата Базельской конвенции, выгоды от сотрудничества международных организаций дополняются пользой от взаимодействия между различными заинтересованными министерствами на национальном уровне, которыми, как правило, являются министерства охраны окружающей среды, транспорта и труда. В этой связи она приветствовала присутствие на сессии Совместной рабочей группы многих делегаций, имеющих в своем составе представителей каждого из указанных трех секторов, поскольку согласование эффективного решения на международном уровне, по всей видимости, потребует взаимодействия на национальном уровне.

1.15 Касаясь предстоящей четвертой сессии Рабочей группы открытого состава Базельской конвенции (Женева, 4-8 июля 2005 года), она сослалась на предположения о том, что вопрос о демонтаже судов займет важное место в повестке дня указанного совещания. Она проинформировала участников о том, что Рабочая группа открытого состава рассмотрит практические, правовые и технические аспекты демонтажа судов в контексте согласования практически осуществимого подхода к вопросу о таком демонтаже и всю представленную Сторонами информацию об оставлении судов на суше или в портах. И наконец, она отметила, что Рабочей группе открытого состава будет представлен доклад о работе первого совещания Совместной рабочей группы, и выразила надежду, что Совместная рабочая группа попытается сформулировать конкретные, практически осуществимые рекомендации, которые могли бы быть представлены на рассмотрение Рабочей группы открытого состава в июле, что позволит обеспечить одобрение Сторонами Базельской конвенции будущей программы работы в минимальные сроки.

1.16 Она высказала мнение, что, учитывая близкую возможность обратиться за поддержкой к Сторонам Базельской конвенции, было бы целесообразно рассмотреть вопрос о поддержке участия, а также другие вопросы, касающиеся финансирования деятельности Совместной рабочей группы, в контексте будущей программы ее деятельности. В этой связи она от имени секретариата Базельской конвенции выразила признательность Соединенному Королевству и Нидерландам за их щедрый взнос на цели поддержки участия представителей Конвенции в работе нынешнего совещания.

1.17 Касаясь цунами в Южной Азии, она проинформировала участников о том, что секретариатом Базельской конвенции и Региональным центром Базельской конвенции в Индонезии предприняты меры в качестве вклада в усилия, направленные на облегчение тяжелых страданий людей, затронутых этим ужасным бедствием. Так, в сотрудничестве с ЮНЕП, Управлением Организации Объединенных Наций по координации гуманитарной деятельности (УКГД) и другими заинтересованными сторонами секретариат Базельской конвенции оказал экспертную помощь в проведении оценки экологического риска в пораженных бедствием районах Индийского океана. Кроме того, секретариатом совместно с Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) и Продовольственной и сельскохозяйственной организацией Объединенных Наций (ФАО) было подготовлено руководство по экологически рациональному регулированию опасных отходов при проведении операций по преодолению последствий и восстановлению; это было сделано в ответ на просьбы, поступившие от стран региона, поскольку таких материалов не существовало. Деятельность по линии Базельской конвенции в регионе, включая распространение руководства, будет координироваться Региональным центром Базельской конвенции в Индонезии.

1.18 В заключение она пожелала Совместной рабочей группе всяческих успехов в ее работе и заверила участников в готовности секретариатов оказать им поддержку в их важных усилиях в предстоящие несколько дней.

1.19 Г-н Пол Бейли, старший технический специалист департамента секторальных мероприятий (МОТ), напомнил, что МОТ была учреждена в 1919 году наряду с Лигой Наций в соответствии с Версальским мирным договором и что после второй мировой войны, во время которой ее штаб-квартира находилась в Монреале, МОТ возвратилась в Женеву, став первым специализированным учреждением системы Организации Объединенных Наций. Он подчеркнул, что МОТ – это не имеющий аналогов трехсторонний орган, в котором каждая страна-член представлена трехсторонней делегацией, формируемой на равноправной основе правительством, работодателями и организациями трудящихся. Упомянув о том, что МОТ и ИМО учредили в последние годы несколько совместных рабочих групп, например, по вопросам рыболовства, оставления в беде мореплавателей и безопасности и охраны в портах, он от имени

МОТ приветствовал создание Совместной рабочей группы, участие в работе которой будет принимать и Базельская конвенция.

1.20 Он проинформировал участников о том, что вопрос о разборке судов фигурирует в повестке дня МОТ уже в течение некоторого времени: резолюции на этот счет принимались Комитетом по металлообработке в 1988 и повторно в 1994 году. Однако всерьез работа началась лишь в 2000 году, после того как на совещании по транспортному оборудованию была высказана просьба о разработке руководящих принципов; это отчасти объясняется тем, что к тому моменту МОТ и Базельской конвенцией уже велась работа на этом направлении. В августе 2000 года был в ускоренном порядке снят видеоматериал, а в 2001 году были направлены миссии для проведения инспекций на местах и установления фактов в Читтагонг (Бангладеш), Гаддами-Истейт (Пакистан), Мумбай (Индия) и на четыре объекта в Китае. Еще одна миссия была направлена в 2003 году в Алигию (Измир, Турция). Кроме того, в каждой из стран были проведены трехсторонние семинары-практикумы (с участием представителей различных государственных ведомств, ассоциаций работодателей и профсоюзных организаций), в ходе которых организаторы познакомили участников со своей позицией и с теми мерами, принятию которых, по их мнению, должен быть отдан приоритет. Он далее сказал, что с самого начала в работе первого семинара-практикума в Читтагонге принимали участие ИМО, представитель которой председательствовал на заседаниях Корреспондентской группы по рециркуляции судов, и Базельская конвенция, представитель которой вел заседания Технической рабочей группы.

1.21 Он добавил, что вся эта работа завершилась выпуском публикации МОТ под названием «Техника безопасности и гигиена труда при разборке судов: руководящие принципы для стран Азии и Турции», в основу которой был положен подготовленный Международным бюро труда проект, принятый на трехстороннем совещании экспертов в Бангкоке в сентябре 2003 года и утвержденный к публикации в качестве руководства Административным советом Международного бюро труда в марте 2004 года.

1.22 Отметив, что для более эффективного содействия осуществлению руководящих принципов в странах, производящих разборку судов, требуется их публикация на местных языках, он подчеркнул необходимость технического сотрудничества и помощи по вопросу о разборке судов.

1.23 Он напомнил Совместной рабочей группе о том, что в рамках МОТ согласовано немало других международных документов, которые могут служить руководством по вопросу о технике безопасности и гигиене труда, и что наиболее свежим из них является принятый на недавнем совещании экспертов пересмотренный «Кодекс практики в области безопасности и гигиены труда в сталелитейной промышленности», который включает главу, посвященную рециркуляции черных металлов.

1.24 Завершая свое вступительное слово, он пожелал Совместной рабочей группе всяческих успехов в ее работе в ближайшие дни.

Выборы Председателя

1.25 Председателем Совместной рабочей группы ИМО/МОТ/Базельской конвенции был избран г-н Йенс Хеннинг Кёфёд (Норвегия). Принимая возложенные на него функции Председателя, г-н Кёфёд отметил, что члены Совместной рабочей группы с интересом ознакомились со вступительными замечаниями представителей секретариатов ИМО, Базельской конвенции и МОТ, и выразил мнение, что перед Совместной рабочей группой стоит весьма важная задача – содействовать международным усилиям по защите работников и окружающей среды на рециркуляционных верфях.

Принятие правил процедуры

1.26 Члены Совместной рабочей группы напомнили о том, что согласно статье III существующего соглашения между МОТ и ИМО (1959 год), правила процедуры любого совместного комитета МОТ и ИМО определяются самим комитетом и что в своем решении VII/25 Конференция Сторон Базельской конвенции согласилась с таким порядком.

1.27 Представитель секретариата ИМО внес документ ILO/IMO/BC WG 1/1/2, содержащий проект правил процедуры Совместной рабочей группы, который был подготовлен секретариатами ИМО, МОТ и Базельской конвенции.

1.28 В ходе последовавшей дискуссии участники отметили, что проект правил процедуры был составлен с учетом специфики Совместной рабочей группы, а также потребности в эффективном и действенном порядке работы. Вместе с тем ими была высказана озабоченность относительно положений проекта правила 10, касающегося процесса принятия решений; в этой связи было указано, что Совместная рабочая группа должна во всех случаях стремиться принимать решения консенсусом и что вопросы должны ставиться на голосование только в крайних случаях.

1.29 Были высказаны замечания и о возможных поправках к проекту правила 4, касающегося доступа для средств массовой информации, и к правилу 6, касающемуся представления документов. Представитель одной из делегаций, имеющих статус наблюдателя, заявил, что, учитывая нынешний состав Совместной рабочей группы, в правилах процедуры следует провести четкое различие между представителями правительств и неправительственных организаций, прописав их соответствующие функции.

1.30 Рассмотрев проект правил процедуры и отметив необходимость избежать продолжительных дискуссий по этому вопросу и тем самым освободить достаточно времени для рассмотрения основных пунктов повестки дня данной сессии, Совместная рабочая группа постановила:

1. на данной первой сессии в пробном порядке применять правила процедуры, изложенные в приложении 1 к документу ILO/IMO/BC WG 1/1/2, с тем чтобы, основываясь на поступивших отзывах об их применении, принять их на одной из последующих сессий;
2. предложить делегациям представить в письменном виде любые предложения о поправках к правилам процедуры на рассмотрение Совместной рабочей группы на ее второй сессии;
3. принимать документы с заключениями Группы и доклады о ее работе, как правило, консенсусом, и только когда консенсуса достичь не удастся, то или иное решение может выноситься на голосование.

Утверждение повестки дня

1.31 Совместная рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, приводимую в документе ILO/IMO/BC WG 1/1.

2. Рассмотрение программ работы соответствующих органов МОТ, ИМО и Конференции Сторон Базельской конвенции по вопросу о рециркуляции судов

2.1 В соответствии с кругом ведения Совместной рабочей группы на ее рассмотрение были вынесены программы работы соответствующих органов МОТ, ИМО и Базельской конвенции, касающиеся слома судов, во избежание дублирования усилий и перекрещивания функций, обязанностей и компетенции трех организаций и с целью выявления дополнительных потребностей.

2.2 Внося документ ILO/IMO/BC WG 1/2, представитель секретариата ИМО ознакомил участников с программой работы Комитета ИМО по защите морской среды, касающейся рециркуляции судов. Он сообщил, что на своей пятьдесят второй сессии КЗМС добилась значительного прогресса по ряду ключевых вопросов, в числе которых были: обязательное применение некоторых элементов «Руководящих принципов ИМО, касающихся рециркуляции судов» (далее именуются «Руководящие принципы ИМО»), разработка системы представления информации о судах, предназначенных для рециркуляции, и подготовка «единого списка» потенциально опасных материалов, находящихся на борту судна. На той же сессии КЗМС рассмотрела также некоторые другие вопросы, такие, как механизмы содействия применению Руководящих принципов ИМО, разработка критериев применительно к судам, подлежащим объявлению «готовыми для рециркуляции», предлагаемые поправки к Руководящим принципам ИМО и предлагаемое учреждение Международного фонда рециркуляции судов.

2.3 Представитель секретариата ИМО также проинформировал Группу о том, что на своей пятьдесят второй сессии КЗМС, учитывая неотложную необходимость добиться продвижения в вопросах рециркуляции судов:

1. постановила учредить корреспондентскую группу для продолжения работы в межсессионный период;

2. постановила провести межсессионное совещание Рабочей группы по рециркуляции судов продолжительностью в три дня на неделе, предшествующей пятьдесят третьей сессии КЗМС; и

3. постановила воссоздать Рабочую группу по рециркуляции судов на пятьдесят третьей сессии КЗМС.

2.4 В документе ILO/IMO/BC WG 1/2/1, внесенном представителем секретариата Базельской конвенции, содержалась информация о программе работы в области демонтажа судов, принятой на седьмом совещании Конференции Сторон. Он напомнил, что своим решением VII/26 об экологически обоснованном регулировании демонтажа судов Конференция Сторон поручила Рабочей группе открытого состава рассмотреть практические, правовые и технические аспекты демонтажа судов в контексте достижения практического подхода к вопросу о демонтаже судов. Рабочей группе открытого состава была адресована просьба представить Конференции Сторон на ее восьмом совещании доклад о ходе работы и любые предложения, если это будет сочтено целесообразным, по вопросу об имеющем обязательную юридическую силу решении, принимая во внимание деятельность ИМО и деятельность Совместной рабочей группы. На Конференции было заявлено, что то или иное юридически обязательное решение может быть разработано под эгидой ИМО, МОТ или Базельской конвенции.

2.5 Представитель секретариата Базельской конвенции далее проинформировал Совместную рабочую группу о том, откликаясь на озабоченность, выраженную многими Сторонами, Конференция Сторон на своем седьмом совещании решила приступить к работе по вопросу об оставлении судов на суше или в портах. В этой связи Конференция Сторон предложила Сторонам Базельской конвенции представить информацию относительно оставления судов на суше или в портах и поручила Рабочей группе открытого состава рассмотреть представленную таким образом информацию «с целью принятия тех мер, какие будут сочтены целесообразными». Кроме того, Конференция поручила секретариату Базельской конвенции провести по данному вопросу консультации с секретариатом ИМО.

2.6 Представитель секретариата МОТ проинформировал участников о том, что теперь, после одобрения Административным советом Международного бюро труда в марте 2004 года документа «Техника безопасности и гигиена труда при разборке судов: руководящие принципы для стран Азии и Турции», акцент в работе МОТ будет перенесен на популяризацию этих руководящих принципов в соответствующих странах. По его словам, первым шагом станет его перевод на местные языки, причем издания на французском, испанском и китайском языках и языке хинди уже подготовлены, а работа над переводом на бенгальский и турецкий языки и на урду продолжается.

2.7 Представитель секретариата ИМО внес документ ILO/IMO/BC WG 1/2/2, который был подготовлен во исполнение решения VII/27 об оставлении судов, принятого на седьмом совещании Конференции Сторон; в нем содержится информация о положениях различных юридических документов и руководящих принципов ИМО по вопросу об оставлении судов. На основе проведенного анализа в документе сделан вывод о том, что оставление судна в море для целей избавления от него равнозначно операции по неконтролируемому сбросу и в силу этого должно рассматриваться как нарушение Лондонской конвенции 1972 года и Протокола к ней от 1996 года и служить основанием для применения соответствующими Сторонами принудительных процедур после проведения необходимого расследования. Случаи оставления судна на суше или в порту – с экипажем или без него – не охватываются Лондонской конвенцией и Протоколом к ней; вместе с тем такое оставление служило бы для государства порта основанием поставить перед государством флага или судовладельцем вопрос об ответственности. Поэтому случаи оставления судов во внутренних водах того или иного государства должны регулироваться национальным законодательством затронутого государства. Если же сторона предпочитает применять в отношении своих внутренних вод положения Лондонского протокола согласно статье 7.2, то избавление от судна во внутренних водах такого государства охватывалось бы Протоколом. Было также отмечено, что конвенция об удалении обломков, переговоры по проекту которой ведутся в Юридическом комитете ИМО, будет применяться в отношении случаев оставления судна, только если судно было оставлено или брошено после морской аварии.

2.8 Члены Совместной рабочей группы, приняв к сведению информацию, изложенную в документах ILO/IMO/BC WG 1/2 и ILO/IMO/BC WG 1/2/1, а также информацию, доложенную представителями секретариата ИМО, провели продолжительное обсуждение всевозможных

путей выполнения своей задачи по данному пункту повестки дня в соответствии с кругом ведения Группы.

2.9 По предложению делегации Норвегии Совместная рабочая группа постановила учредить неофициальную рабочую группу для рассмотрения программ работы соответствующих органов МОТ, ИМО и Конференции Сторон Базельской конвенции, касающихся слома судов, во избежание дублирования усилий и перекрещивания функций, обязанностей и компетенции трех организаций и с целью выявления дополнительных потребностей. Рабочей группе было поручено:

1. принимать во внимание информацию, изложенную в документах ILO/IMO/BC WG 1/2, ILO/IMO/BC WG 1/2/1 и ILO/IMO/BC WG 1/2/1 Corr/1, а также замечания, высказанные в ходе пленарного заседания;
2. установить, какие основные вопросы рассматриваются одновременно более чем в одной организации;
3. подготовить рекомендации о мероприятиях в рамках программ работы по подобным выявленным вопросам, в том числе о сроках обмена информацией между тремя организациями; и
4. представить Совместной рабочей группе свой доклад до среды, 16 февраля 2005 года.

Оставление судов

2.10 Делегация Гамбии, которую поддержали несколько других делегаций, отметила, что вопрос об оставлении судов на суше или в портах вызывает серьезную озабоченность, особенно у многих развивающихся стран, которые обладают скромными возможностями для разработки, создания и обеспечения функционирования адекватных правовых механизмов и при этом не располагают достаточной инфраструктурой для разборки судов.

2.11 Делегация Вануату, имеющая статус наблюдателя, заметила, что данный вопрос вызывает особую озабоченность; это в первую очередь относится к судам, которые используют для незаконного лова рыбы, а затем бросают на берегу.

2.12 Совместная рабочая группа, приняв во внимание информацию, изложенную в документе ILO/IMO/BC WG 1/2/2, и замечания, высказанные на пленарном заседании, постановила, что трем организациям следует добиваться того, чтобы вопрос об оставлении судов на суше или в портах нашел адекватное отражение в том юридически обязательном международном документе, какой будет признан целесообразным.

2.13 Совместная рабочая группа далее постановила:

1. настоятельно призвать заинтересованные правительства представить Рабочей группе открытого состава на ее четвертой сессии информацию относительно оставления судов на суше или в портах в соответствии с требованиями решения VII/27;
2. рекомендовать КЗМС предложить Консультативному совещанию Договаривающихся сторон Лондонской конвенции 1972 года и Юридическому комитету ИМО рассмотреть с учетом анализа, результаты которого изложены в документе ILO/IMO/BC WG 1/2/2, вопрос об оставлении судов на суше или в портах в порядке содействия поиску эффективного решения этой проблемы; и
3. рекомендовать Рабочей группе открытого состава рассмотреть на ее четвертой сессии информацию, изложенную в документе ILO/IMO/BC WG 1/2/2.

Итоги дискуссии в неофициальной рабочей группе

2.14 Представляя доклад о работе неофициальной рабочей группы (ILO/IMO/BC WG/WP.1), координатор группы г-н Свейнунг Офтедал (Норвегия) проинформировал Совместную рабочую группу о том, что в соответствии с данным ей поручением группой был разработан перечень основных вопросов, которые одновременно рассматриваются всеми тремя организациями; к их числу относятся обязательные требования, система представления информации о судах, предназначенных для рециркуляции, «единый список» потенциально опасных материалов на борту судна и оставление судов на суше или в порту. Такие темы, как содействие осуществлению руководящих принципов и техническое сотрудничество, группой не

затрагивались, поскольку они были включены в повестку дня под пунктами, соответственно, 4 и 5. По каждому из выделенных вопросов был составлен перечень предусмотренных в программах работы мероприятий, которые осуществляются или планируются каждой из организаций, и были подготовлены некоторые рекомендации на предмет их рассмотрения теми из трех организаций, кого это касается, в ходе дальнейшей проработки ими указанных вопросов.

2.15 Совместная рабочая группа, внося ряд редакционных поправок, одобрила результаты деятельности неофициальной рабочей группы, изложенные в приложении 1 к настоящему докладу, отметив при этом, что данный документ следует в дальнейшем обновить с учетом изменений в программах работы трех организаций.

3. Рассмотрение соответствующих руководящих принципов МОТ, ИМО и Базельской конвенции, касающихся слома судов

3.1 Совместная рабочая группа напомнила:

1. что 13 декабря 2002 года Конференция Сторон Базельской конвенции на своем шестом совещании решением VI/24 приняла «Технические руководящие принципы экологически рационального управления процессом полного и частичного демонтажа судов»;

2. что 5 декабря 2003 года Ассамблея ИМО на своей двадцать третьей сессии резолюцией A.962(23) приняла «Руководящие принципы рециркуляции судов»; и

3. что Межрегиональным трехсторонним совещанием экспертов по вопросам техники безопасности и гигиены труда при разборке судов в отдельных странах Азии и в Турции (Бангкок, 7-14 октября 2003 года) был принят документ «Техника безопасности и гигиена труда при разборке судов: руководящие принципы для стран Азии и Турции», который был утвержден к публикации в качестве руководства Административным советом МОТ на его двести восемьдесят девятой сессии (март 2004 года).

3.2 Представитель секретариата ИМО внес документ ILO/IMO/BC WG 1/3 с информацией о руководящих принципах разработки плана рециркуляции судов, которые были утверждены КЗМС на ее пятьдесят второй сессии и распространены в виде документа MEPC/Circ.419. Он отметил, что в этих руководящих принципах содержится дополнительная техническая информация и руководство для подготовки адекватного плана рециркуляции судов, как это рекомендовано в разделе 8.3.2 Руководящих принципов ИМО по рециркуляции судов.

3.3 Совместная рабочая группа, отметив, что руководящие принципы ИМО по разработке плана рециркуляции судов (MEPC/Circ.419) тесно увязаны с положениями Руководящих принципов ИМО и развивают их, постановила принимать их во внимание в ходе своей работы по данному пункту повестки дня.

3.4 Представитель секретариата МОТ, внесший документ ILO/IMO/BC WG 1/3/1, предложил вниманию участников методику, которую целесообразно использовать при первоначальном анализе соответствующих руководящих принципов МОТ, ИМО и Базельской конвенции, касающихся слома судов, ниже именуемых «руководящие принципы». Было внесено следующее предложение:

1. Группе – провести сравнительный анализ трех блоков руководящих принципов на предмет выявления вопросов и тем, затрагиваемых не менее чем в двух блоках таких принципов;

2. постараться решить эту задачу путем разработки документа-матрицы, в котором перечислялись бы соответствующие вопросы и темы, охватываемые в руководящих принципах, и который был бы структурно привязан к хронологии этапов процесса слома судов и содержал бы отсылку к тому или иному из трех блоков руководящих принципов;

3. в случае если по тому или иному вопросу или теме имеется одна или более ссылок на два или три блока принципов, провести тщательный анализ тех положений руководящих принципов, к которым они относятся, с целью установить, не имеют ли место элементы совпадения или неоднозначные формулировки; и

4. при выявлении каких-либо пробелов, элементов совпадения или неоднозначных формулировок – рассмотреть в Группе соответствующие рекомендации о путях решения проблемы.

3.5 Обсудив предложение, изложенное в документе ILO/IMO/BC WG 1/3/1, Совместная рабочая группа согласилась в принципе с предложенной методикой первоначального анализа соответствующих руководящих принципов МОТ, ИМО и БК, касающихся слома судов. Вместе с тем было отмечено, что это непростое дело, которое потребует немало времени и усилий и которое не удастся довести до конца на текущей сессии Совместной рабочей группы.

3.6 В этой связи Совместная рабочая группа рассмотрела предложение Соединенного Королевства о проведении общего обзора Руководящих принципов с целью предварительной аналитической оценки сферы применения каждого из соответствующих блоков и их основного содержания.

3.7 Совместная рабочая группа, подробно обсудив этот вопрос, решила учредить неофициальную рабочую группу, поручив ей провести предварительное изучение трех блоков руководящих принципов с применением методики, изложенной в документе ILO/IMO/BC WG 1/3/1, и с учетом предложений и замечаний делегации Соединенного Королевства, о которых говорится в предыдущем пункте. Рабочей группе было также поручено обсудить и сформулировать рекомендации о дальнейших действиях, включая меры, которые необходимо принять Совместной рабочей группе для эффективного и действенного решения стоящей перед ней задачи в соответствии с ее кругом ведения.

3.8 Делегация Базельской сети действий (БСД), имеющая статус наблюдателя, призвала Совместную рабочую группу держать в поле зрения в ходе дискуссий по данному пункту повестки дня документ ILO/IMO/BC WG 1/7/3, который был внесен БСД и «Гринпис Интернэшнл». В этом документе приведены аналитические выкладки, подкрепляющие вывод БСД и «Гринпис Интернэшнл» о том, что Руководящие принципы ИМО противоречат требованиям Базельской конвенции и принципам и руководящим положениям, разработанным позднее на их основе. В указанном документе речь идет конкретно о вопросах, касающихся предварительной деконтаминации, определения судна как отходов и ответственности судоходных компаний как владельцев или производителей отходов.

3.9 Группа приняла к сведению соображения, представленные «Гринпис Интернэшнл» и БСД в виде документа ILO/IMO/BC WG 1/7/3.

Доклад неофициальной рабочей группы

3.10 Совместная рабочая группа, получив доклад неофициальной рабочей группы (ILO/IMO/BC WG 1/WP.2) и внося в него ряд редакционных поправок, утвердила доклад в целом и приняла решения, текст которых приводится ниже.

3.11 Совместная рабочая группа констатировала, что неофициальная рабочая группа провела предварительную дискуссию в порядке выполнения поручения, сформулированного в пункте 3 круга ведения Совместной рабочей группы, а именно:

«провести всесторонний первоначальный анализ ... соответствующих руководящих принципов МОТ, ИМО и Базельской конвенции, касающихся слома судов, (ниже именуются «руководящие принципы») ... с целью выявления любых возможных пробелов, элементов дублирования или неоднозначных формулировок».

Группа отметила, что это явится подспорьем при дальнейших усилиях по разработке и популяризации руководящих принципов.

3.12 Совместная рабочая группа приняла к сведению сделанный неофициальной рабочей группой вывод о том, что всесторонний анализ – дело трудоемкое, требующее дополнительных усилий, которое едва ли удастся довести до конца на первом совещании Совместной рабочей группы. Уже сделан первоначальный вклад в виде:

1. таблицы-матрицы (приложение 2) с сопоставлением вопросов, фигурирующих в каждом из блоков руководящих принципов, при составлении которой применялась методика, предложенная в документе ILO/IMO/BC WG 1/3/1; и
2. представленного Соединенным Королевством проекта обзорного документа с изложением в общих чертах предназначения каждого документа и указанием по каждому из них некоторых предположительных отличий и недостатков (приложение 3).

3.13 Совместная рабочая группа приняла к сведению сделанный также вывод о том, что для работы над руководящими принципами, возможно, было бы полезно провести стратегический обзор, который помог бы прояснить, как их можно использовать в сочетании друг с другом. В

этой связи группа не упускала из виду, что Совместной рабочей группе предстоит также рассмотреть вопрос о механизмах содействия на совместной основе осуществлению руководящих принципов.

3.14 Совместная рабочая группа констатировала, что при рассмотрении дальнейших мер неофициальная рабочая группа высказала следующие соображения:

1. таблица-матрица с перечислением тем (приложение 2) нуждается в проработке под углом зрения точности и полноты;
2. тематический анализ документов глава за главой позволил бы глубже уяснить содержание руководящих принципов, разобраться в их взаимосвязи и понять, в чем они, возможно, частично совпадают или дублируют друг друга;
3. термины, используемые в разных документах, могут не совпадать в ряде важных аспектов, создавая путаницу у читателя, пытающегося применять их на практике;
4. пробелы в некоторых руководящих принципах, возможно, были допущены сознательно, поскольку каждый документ составлялся под конкретные потребности разных организаций и отражает различия между ними с точки зрения круга ответственности и заинтересованных сторон;
5. было бы желательно выявить элементы совпадения и неоднозначные формулировки, с тем чтобы обеспечить лучшую стыковку руководящих принципов; требуется более тщательный анализ для выявления возможных пробелов; и
6. можно было бы уточнить место некоторых тем в структуре документа, с тем чтобы лучше отразить хронологию этапов срока службы судна – от проектирования и эксплуатации до окончательной рециркуляции.

3.15 Совместная рабочая группа констатировала, что в интересах выполнения задач, поставленных в круге ведения Совместной рабочей группы, неофициальная рабочая группа решила для начала объединить проекты обзорных документов, содержащихся в приложениях 2 и 3. Кроме того, было отмечено, что неофициальная рабочая группа не пыталась дать оценку этих документов, которые приобщаются в справочных целях. Дальнейшая работа над этими текстами требует рассмотрения проектов и предложений о поправках. Было далее принято к сведению предложение группы о проведении такой работы:

1. путем межсессионной переписки;
2. с использованием возможностей секретариатов и, при необходимости, с дополнительным привлечением специалистов, чьи соображения будут на добровольной основе представлены другими заинтересованными сторонами;
3. с завершением ее в сроки, достаточные для рассмотрения итогов Совместной рабочей группой на ее следующем совещании.

3.16 Делегация Соединенного Королевства предложила взять на себя координацию этой работы и подготовку соответствующего документа ко второй сессии Совместной рабочей группы*. Несколько делегаций заявили о своей готовности к сотрудничеству и оказанию помощи в этой работе.

4. Содействие осуществлению руководящих принципов, касающихся слова судов

4.1 В своем документе ILO/IMO/BC WG 1/4 представитель секретариата ИМО представил информацию об обсуждении в КЗМС возможных механизмов содействия осуществлению Руководящих принципов ИМО, касающихся рециркуляции судов. Было заявлено, что

* Г-н Рой Уоткинсон
 Ответственный за политику регулирования опасных отходов
 Агентство по охране окружающей среды
 Rio House Aztec West
 Almondsbury Тел.: +44 (0) 1454 284328
 Bristol BS32 4UD Факс: +44 (0) 1454 284302
 United Kingdom Эл.-почта: roy.watkinson@environment-agency.gov.uk

межсессионная Корреспондентская группа по рециркуляции судов, учрежденная КЗМС на его пятьдесят первой сессии, разработала комплекс возможных и целесообразных механизмов содействия осуществлению каждого из ключевых мероприятий, предусмотренных Руководящими принципами ИМО, и на своей пятьдесят второй сессии КЗМС в свете достигнутого в ходе этой сессии прогресса в вопросах рециркуляции судов постановил рассмотреть данную тему на одной из своих будущих сессий. На указанной сессии КЗМС также пришел к согласию о необходимости выработки предварительного плана, определяющего приоритеты, реальные сроки и параметры того, что в этой связи требуется от комитетов и подкомитетов ИМО, и в итоге соответствующая задача была включена в круг ведения Корреспондентской группы, учрежденной КЗМС.

4.2 Представитель секретариата МОТ проинформировал участников о том, что англоязычная версия документа «Техника безопасности и гигиена труда при разборке судов: руководящие принципы для стран Азии и Турции» была опубликована как издание, предназначенное для коммерческого распространения. По завершении работы над текстом Руководящих принципов МОТ на хинди, в мае 2004 года в Алаанге (Индия) была организована его официальная презентация, приуроченная к Всемирному дню безопасности и гигиены труда. Кроме того, было объявлено о планируемом проведении семинаров-практикумов в каждой из следующих стран, где производится разборка судов: в Бангладеш, Китае, Индии, Пакистане и Турции. На этих семинарах будут также рассматриваться вопросы, касающиеся Базельской конвенции и Руководящих принципов ИМО, в связи с чем для участия в них будут приглашены представители Базельской конвенции и ИМО.

4.3 Представитель секретариата Базельской конвенции заявил, что стороны этой конвенции придают первостепенное значение осуществлению руководящих принципов, однако еще предстоит разработать и претворить в жизнь конкретные планы и структуры. Было заявлено, что в число этих инициатив должна входить организация практикумов и семинаров, в связи с чем Совместной рабочей группе был адресован призыв представить соответствующие рекомендации и предложения.

4.4 Совместная рабочая группа, приняв к сведению информацию, представленную тремя секретариатами, пришла к согласию о том, что осуществление руководящих принципов чрезвычайно важно с точки зрения минимизации угроз и рисков в области экологии, безопасности и гигиены труда при утилизации судов, а также в плане обеспечения более надежной охраны здоровья людей и защиты окружающей среды на предприятиях по рециркуляции судов.

4.5 В Совместной рабочей группе состоялась общая дискуссия, в ходе которой был высказан ряд практических предложений, направленных на содействие осуществлению руководящих принципов. Представитель организации работодателей МОТ проинформировал Совместную рабочую группу о ряде инициатив, с которыми выступил судоходный сектор, таких, как выработка документа-инструкции по осуществлению Руководящих принципов ИМО, подготовка «зеленых паспортов» для некоторых вновь построенных судов, активное участие классификационных обществ в подготовке списков потенциально опасных материалов на борту судов и разработка типового договора на рециркуляцию, предусматривающего продажу судна его владельцем предприятию по рециркуляции и их согласие с Руководящими принципами ИМО.

4.6 Представитель имеющей статус наблюдателя делегации Международной ассоциации независимых владельцев танкеров (ИНТЕРТАНКО) особо остановился на ряде скоординированных инициатив, предпринятых членами этой ассоциации во исполнение Руководящих принципов ИМО, подчеркнув, что набранный судоходной промышленностью темп работы должен быть сохранен и что сотрудничество и оказание помощи следует продолжать в интересах облегчения и содействия осуществлению Руководящих принципов ИМО.

4.7 Делегация Нидерландов проинформировала Группу об инициативах, предпринятых с целью содействия осуществлению Руководящих принципов, включая обращение правительства Нидерландов к ассоциациям судовладельцев с призывом применять и осуществлять на практике Руководящие принципы ИМО.

4.8 Делегация Норвегии, отметив, что в контексте осуществления руководящих принципов чрезвычайно важно иметь обратную связь при рассмотрении прогресса в реализации предусмотренных этими принципами задач, предложила, чтобы правительства и все

заинтересованные стороны по мере необходимости докладывали трем организациям о своем опыте выполнения руководящих принципов.

4.9 Ряд делегаций высказали мысль, что лучший способ содействовать осуществлению руководящих принципов – это сделать их обязательными для исполнения. Однако другие делегации, сославшись на то, что для этого может потребоваться довольно много времени, указали на необходимость сосредоточить внимание на краткосрочных мерах и предложениях практического характера.

4.10 Представитель Международной федерации судоходства (МФС) представил документ ILO/IMO/BC WG 1/7/2, где излагаются мнения судоходных кампаний о работе, которую необходимо проделать в краткосрочном, среднесрочном и долгосрочном плане, с тем чтобы найти практическое, прагматичное решение проблем, выявленных в области рециркуляции судов. Представитель МФС также назвал области, применительно к которым могли бы быть разработаны обязательные для выполнения правила, действующие на этапе до вывода судна из эксплуатации и на этапе между эксплуатацией и рециркуляцией, а также рассказал о той роли, которую в этой связи могли бы сыграть руководящие принципы в области судоходства и добровольные кодексы, регулирующие практическую деятельность.

4.11 Совместная рабочая группа, рассмотрев высказанные на пленарном заседании предложения и соображения, пришла к согласию о следующем:

1. рекомендовать государствам, осуществляющим слом судов, сделать общественно доступной информацию о контактных пунктах компетентных учреждений, которые отвечают за вопросы, касающиеся слома судов;
2. каждой организации следует обеспечить создание в Интернете удобной для пользователей веб-страницы с информацией по вопросам, касающимся слома судов, и с гиперссылками на соответствующие веб-страницы двух других организаций и на руководящие принципы;
3. каждой организации следует рассмотреть вопрос о переводе ее руководящих принципов на рабочие языки ведущих государств, осуществляющих слом судов;
4. предложить правительствам и всем участвующим в этом деле заинтересованным сторонам представлять по мере необходимости трем вышеуказанным организациям информацию о любом опыте, накопленном ими в процессе осуществления руководящих принципов; и
5. осуществлению руководящих принципов следует также способствовать путем проведения совместных мероприятий по техническому сотрудничеству (вопрос, который обсуждался в рамках пункта 5 повестки дня).

5. Совместные мероприятия по техническому сотрудничеству

5.1 Представитель секретариата ИМО представил документ ILO/IMO/BC WG 1/5, содержащий информацию о мероприятиях ИМО в области технического сотрудничества, которые уже запланированы или рассматриваются на предмет включения в принятую этой организацией Объединенную программу технического сотрудничества (ОПТС) с целью помочь развивающимся странам в обеспечении более надежной защиты окружающей среды и безопасности труда при осуществлении работ по рециркуляции судов. Было указано, что эти мероприятия, направленные на поощрение применения Руководящих принципов ИМО по рециркуляции судов, включают главным образом:

1. проведение семинаров-практикумов, призванных привлечь внимание соответствующих официальных органов в странах, осуществляющих рециркуляцию, к проблеме рециркуляции судов и к необходимости выполнения соответствующих Руководящих принципов ИМО в этой области;
2. представление технических рекомендаций и оказание содействия, в частности, в форме технико-экономического обоснования строительства приемных сооружений вблизи рециркуляционных верфей; а также
3. оказание содействия органам по вопросам судоходства в странах, осуществляющих рециркуляцию, в деле разработки и осуществления национальных правил, регулирующих приемку и контроль за судами, поступающими на утилизацию.

5.2 Представитель секретариата ИМО проинформировал Совместную рабочую группу о том, что на своей предстоящей в июне 2005 года пятьдесят пятой сессии Комитет по техническому сотрудничеству ИМО рассмотрит, в частности, вопрос о включении темы рециркуляции судов в ОПТС на 2006-2007 годы, а также предложение об учреждении Международного фонда рециркуляции судов, договоренность о чём была в принципе достигнута на пятьдесят второй сессии КЗМС.

5.3 Совместная рабочая группа была также поставлена в известность о том, что КЗМС при рассмотрении на своей пятьдесят первой сессии рамок межучрежденческой технической помощи в вопросе рециркуляции судов пришел к согласию о возможности совместного проведения тремя организациями региональных или национальных семинаров и практикумов на тему о рециркуляции судов и что, вероятно, существует потребность в разработке глобальной программы по рециркуляции судов, направленной на мобилизацию ресурсов в целях содействия осуществлению соответствующих руководящих принципов.

5.4 Секретариат МОТ проинформировал Совместную рабочую группу о начале осуществления по инициативе его расположенного в Дакке бюро в сотрудничестве с министерством труда и занятости Бангладеш финансируемого ПРООН проекта (на сумму 1,3 млн. долл. США) в области безопасной для человека и окружающей среды разборки судов. Данный проект реализуется в Читтагонге, однако первый, «инаугурационный» семинар-практикум был проведен в июне 2004 года в Дакке. Работы по проекту начались в ноябре 2004 года с прибытием на место главного технического советника.

5.5 Совместная рабочая группа была далее проинформирована о том, что субрегиональное отделение МОТ в Дели (Индия) разрабатывает учебные пособия для работников управленческого и оперативного звена по различным аспектам Базельских руководящих принципов и Руководящих принципов МОТ. Этот финансируемый Канадским агентством международного развития (СИДА) проект представляет собой малую часть (70 тыс. долл. США) того, что предусмотрено более крупным соглашением о регулировании отходов, заключенным между канадским министерством охраны окружающей среды и Индией.

5.6 Представитель имеющей статус наблюдателя делегации Канады известил Группу о том, что в январе 2005 года канадские представители встретились с представителями регионального отделения МОТ в Дели для обсуждения программы наращивания потенциала и содействия экологически обоснованному регулированию производственных процессов на предприятиях по демонтажу судов и что Канада согласилась составить учебное пособие для института по вопросам подготовки кадров и благосостояния, учрежденного властями штата Гуджарат. Представитель Канады проинформировал далее Группу о том, что по линии данного канадско-индийского проекта по усилению природоохранных институтов на эту деятельность было выделено 200 000 канадских долларов.

5.7 Кроме того, секретариат МОТ проинформировал Группу о том, что были подготовлены и обсуждены с представителями Всемирного банка, других отделений ПРООН, ФГОС и отдельных «двусторонних» доноров, таких как НОРАД и министерство труда Соединенных Штатов, многочисленные документы по различным проектам. МОТ выразила готовность к сотрудничеству с ИМО и Базельской конвенцией в осуществлении любого из вышеперечисленных мероприятий и отметила важность и практическую целесообразность совместного выдвижения тремя организациями инициативных предложений по проектам.

5.8 Совместная рабочая группа, приняв во внимание представленную информацию о начатых и планируемых тремя организациями мероприятиях по техническому сотрудничеству в области слома судов, пришла к согласию о том, чтобы рекомендовать каждой организации:

1. приглашать представителей двух других организаций для участия в проводимых этой организацией семинарах и практикумах; а также
2. предусматривать в качестве составной части программы таких мероприятий предоставление информации о руководящих принципах двух других организаций.

5.9 Совместная рабочая группа также решила рекомендовать правительствам и другим заинтересованным сторонам предоставлять трем указанным организациям информацию об уже начатых или планируемых мероприятиях в рамках технического сотрудничества или об иных соответствующих инициативах, с тем чтобы эти мероприятия могли быть учтены в будущих программах технического сотрудничества данных организаций.

Глобальная/региональная программа

5.10 Представитель секретариата МОТ, представляя от имени секретариатов ИМО, МОТ и Базельской конвенции документ ILO/IMO/BC WG 1/5/1, предложил разработать глобальную/региональную программу по мобилизации средств для финансирования создания и наращивания потенциала развивающихся стран в деле выполнения положений руководящих принципов ИМО, МОТ и Базельской конвенции, касающихся слома судов. Было предложено в рамках такой программы:

1. определить потребности в технической помощи;
2. рассмотреть оптимальные способы удовлетворения этих потребностей;
3. наметить необходимые в этой связи технические мероприятия;
4. обеспечить требуемое финансирование;
5. распределить между тремя организациями ответственность за осуществление различных мероприятий с учетом сферы компетенции каждой из них; а также
6. следить за тем, чтобы эти мероприятия осуществлялись должным образом.

5.11 Представитель секретариата МОТ далее предложил, чтобы МОТ, ИМО, Базельская конвенция или иные заинтересованные стороны рассмотрели возможность совместного финансирования разработки такой программы и чтобы после того как программа будет разработана, Совместная рабочая группа рассмотрела ее и согласовала различные возможные альтернативные варианты мобилизации ресурсов.

5.12 Совместная рабочая группа, с интересом рассмотрев изложенное в документе ILO/IMO/BC WG 1/5/1 предложение, пришла к выводу о необходимости дальнейшего изучения тремя организациями вопроса о разработке программы глобального технического сотрудничества в области слома судов.

5.13 Соединенное Королевство, поддержанное рядом других делегаций, указало, что вопрос о финансировании должен рассматриваться в более широком контексте с учетом, во-первых, всех потенциальных источников финансирования и, во-вторых, других приоритетных целей, на которые направлены мероприятия по мобилизации средств и наращиванию потенциала, осуществляемые каждой из трех организаций.

Фонд рециркуляции судов

5.14 В документе ILO/IMO/BC WG 1/INF.3, представленном организацией «Гринпис Интернэшнл», приводится информация о подготовленном по заказу «Гринпис Интернэшнл» докладе о разработке концепции и создании международного фонда экологически рационального демонтажа, предназначенного для финансирования экологически безопасного слома судов за счет повышения взносов судовладельцев на основе принципа «платит загрязнитель».

5.15 При рассмотрении документа ILO/IMO/BC WG 1/INF.3 Совместная рабочая группа сошлась во мнении, что все усилия следует направить на дальнейшее изучение в ИМО предложения, в принципе согласованного КЗМС на его пятьдесят второй сессии, относительно учреждения международного фонда рециркуляции судов с целью содействия безопасному и экологически обоснованному регулированию демонтажа судов путем осуществления в рамках ИМО мероприятий по техническому сотрудничеству.

5.16 Несмотря на возражение, высказанное в отношении формулировок вводной части представленного «Гринпис Интернэшнл» доклада, ряд делегаций выразили мнение, что данное предложение можно рассматривать в качестве одного из многих возможных вариантов, которые могут стать предметом рассмотрения при определении порядка функционирования и механизма финансирования такого фонда. В этом контексте представитель делегации трудящихся, представленных в МОТ, отметил, что все заинтересованные стороны должны стремиться к выработке такого основанного на здравом смысле подхода, который обеспечивал бы безопасность труда и охрану здоровья трудящихся.

6. Прочие вопросы

6.1 Представитель секретариата ИМО представил документ ILO/IMO/BC WG 1/7, где излагаются высказанные на пятьдесят второй сессии КЗМС мнения о рассматривавшемся на седьмом совещании Конференции Сторон предложении относительно ответственности государства флага в контексте применения Базельской конвенции, как это отражено в пункте 6 документа МЕРС 52/3/7.

6.2 Совместная рабочая группа, приняв во внимание результаты седьмого совещания Конференции Сторон по данному вопросу, как они отражены в предпоследнем абзаце преамбулы решения VII/26, пришла к согласию об отсутствии необходимости дальнейшего рассмотрения Группой данного документа.

6.3 Делегация Бангладеш в своем документе ILO/IMO/BC WG 1/7/1 представила информацию об осуществляемой в этой стране работе по рециркуляции судов, играющей жизненно важную роль в развитии там социального и экономического секторов, и подчеркнула важность надлежащих усилий по выработке заинтересованными сторонами реалистичного, сбалансированного и эффективного решения проблем рециркуляции судов. Наряду с этим Бангладеш настоятельно призвала Совместную рабочую группу содействовать эффективному, скоординированному техническому сотрудничеству в целях совершенствования инфраструктуры, подготовки кадров и лучшей организации работ на объектах по рециркуляции.

6.4 Комментируя документ ILO/IMO/BC WG 1/7/1, ряд делегаций выразили признательность Бангладеш за представленную информацию. В то же время отмечалось, что в документ можно было бы включить дополнительную информацию, в частности, о тех или иных инициативах, предпринимаемых с целью охраны здоровья людей и обеспечения безопасности труда, а также для улучшения экологических показателей работы судоразделочных предприятий.

6.5 Совместная рабочая группа, приняв к сведению информацию, содержащуюся в документе ILO/IMO/BC WG 1/7/1, пришла к согласию о следующем:

1. что любые предлагаемые меры нормативного регулирования должны преследовать цель выработки реалистичного, сбалансированного и эффективного решения проблем рециркуляции судов, которое при этом должно учитывать необходимость обеспечения устойчивого процесса слом судов; а также

2. рекомендовать другим осуществляющим слом судов странам по мере необходимости представлять трем вышеупомянутым организациям любую имеющуюся информацию о проводимых ими мероприятиях по слому судов.

6.6 Совместная рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную Базельской сетью действий в ее документе ILO/IMO/BC WG 1/7/4, который содержит соображения и рекомендации относительно решения ряда правовых вопросов, связанных с осуществлением Базельской конвенции в части, касающейся демонтажа судов, включая реакцию Базельской сети действий на вопросы и проблемы, связанные с юридическими аспектами демонтажа судов, как они изложены в пункте 1 решения II/4 второй сессии РГОС.

6.7 По просьбе специального докладчика Верховной комиссии Организации Объединенных Наций по правам человека г-на Окечукву Ибеану текст его выступления был распространен среди участников Совместной рабочей группы по слому судов (см. приложение 4 к настоящему докладу).

7. Программа работы Совместной рабочей группы

7.1 Совместная рабочая группа напомнила о том, что:

1. на своей пятьдесят первой сессии КЗМС, дав согласие на учреждение Совместной рабочей группы МОТ/ИМО/Базельской конвенции по слому судов, утвердил ее круг ведения, как он определен в приложении к документу ILO/IMO/BC WG 1/6/1;

2. Конференция Сторон принятым ею на седьмом совещании решением VII/25 одобрила создание Совместной рабочей группы и ее круг ведения. Кроме того, Конференция Сторон внесла ряд незначительных редакционных поправок в круг ведения, которые были утверждены КЗМС на его пятьдесят второй сессии и приведены в приложении к документу ILO/IMO/BC WG 1/6/1; и что

3. Административный совет МОТ на своей двести девяносто первой сессии также одобрил учреждение Совместной рабочей группы.

7.2 Представитель секретариата Базельской конвенции, представляя документ ILO/IMO/BC WG 1/6, поделился информацией о вопросах, которые Конференция Сторон своим решением VII/25 предложила рассмотреть Совместной рабочей группе в дополнение к пунктам, содержащимся в круге ведения. Так, Конференция Сторон предложила Совместной рабочей группе:

1. представить на рассмотрение трех организаций практический подход, задающий основные направления содействия экологически обоснованному регулированию демонтажа судов;
2. обсудить вопрос об ответственности государств флага в контексте экологически обоснованного регулирования демонтажа судов; а также
3. рассмотреть возможность создания системы представления сведений о судах, предназначенных для демонтажа.

7.3 Совместная рабочая группа, обсуждая предложение седьмого совещания Конференции Сторон относительно программы ее работы, провела предметную дискуссию, в ходе которой выступило большинство делегаций и наблюдателей. В ходе обсуждения были высказаны следующие основные соображения:

1. ряд делегаций придерживались того мнения, что три вышеперечисленных пункта программы работы, заняты которыми Конференция Сторон предложила Совместной рабочей группе, могут рассматриваться как входящие в круг ведения последней, и поэтому должны быть обсуждены Совместной рабочей группой;
2. другие же говорили о необходимости получения дополнительной информации и разъяснений для того, чтобы Совместная рабочая группа могла эффективно и продуктивно обсуждать эти вопросы;
3. некоторые делегации высказывались в том смысле, что любые предложения относительно будущей программы работы Совместной рабочей группы должны рассматриваться и согласовываться тремя организациями-учредителями, прежде чем обсуждать такие пункты программы в самой Группе. Однако другие делегации отметили, что такой порядок действий создал бы ненужные ограничения и привел бы к задержке в работе Совместной рабочей группы;
4. ряд делегаций высказали мнение, согласно которому в интересах достижения прогресса внимание следует сосредоточить на реализуемых в короткий срок решениях и практических мерах;
5. состоялась общая дискуссия по таким вопросам, как возможная роль государств флага, государств порта и рециркулирующих государств в контексте слома судов, а также о возможных системах информирования о судах, предназначенных на слом, однако участники сошлись в том, что для более предметного обсуждения требуется заблаговременное представление на рассмотрение Совместной рабочей группы соответствующих документов и предложений в письменном виде.

7.4 Следуя предложению Соединенного Королевства, Совместная рабочая группа при рассмотрении программы своей дальнейшей работы пришла к согласию о том, что в повестку дня ее второй сессии должны быть включены следующие вопросы:

1. общие цели и определение приоритетов Совместной рабочей группы в отношении слома судов;
2. такие концепции, как экологически обоснованное регулирование и предварительно обоснованное согласие;
3. практические подходы, способствующие обеспечению гигиены труда и безопасности на производстве, а также экологически обоснованному регулированию слома судов;
4. роли, которые могут играть соответствующие государства, в том числе государства флага, государства порта и рециркулирующие государства, в обеспечении гигиены труда и техники безопасности, а также экологически обоснованного регулирования слома судов;

5. требования, предъявляемые к системе представления сведений о судах, предназначенных на слом;
6. основные принципы применимого здесь механизма контроля;
7. предварительная очистка и подготовка судов и ее роль в обеспечении устойчивого процесса слом судов;
8. утверждение правил процедуры;
9. оставление судов на суше или в портах; и
10. потенциальные преимущества обязательного плана по рециркуляции судов.

7.5 Тексты заявлений, с которыми выступило Соединенное Королевство, и Совместного заявления Базельской сети действий и «Гринпис Интернэшнл» приводятся в приложении 4 к настоящему докладу.

Сроки и место проведения следующего совещания

7.6 Совместная рабочая группа, рассмотрев вопрос о сроках и месте проведения своей следующей сессии, приняла решение рекомендовать, чтобы вторая сессия Совместной рабочей группы была организована Базельской конвенцией, выступающей в качестве принимающей стороны, в Женеве (Швейцария) в декабре 2005-го или в январе 2006 года. Делегация Нидерландов заявила, что для нее предпочтительным вариантом является проведение следующей сессии в октябре 2005 года.

7.7 Делегация Соединенного Королевства довела до сведения Совместной рабочей группы, что правительство Соединенного Королевства окажет финансовое содействие в организации второго совещания.

8. Утверждение доклада

8.1 Совместная рабочая группа утвердила доклад о своей первой сессии, содержащийся в настоящем документе.

8.2 Настоящий доклад будет представлен КЗМС на его пятьдесят третьей сессии, Рабочей группе открытого состава Базельской конвенции на ее четвертой сессии и Административному совету MOT на его двести девяносто второй сессии.

Приложение 1

Итоги дискуссии в неофициальной рабочей группе

Вопрос	Программа работы (мероприятие)		Рекомендация
<p>Обязательные требования (см. приложение 1 к документу ILO/ИМО/BC WG 1/2)</p>	ИМО	<p>КЗМС-53 (июль 2005 года) Рассмотреть доклад КГ и межсессионной РГ.</p> <p>Рассмотреть результаты совещания Совместной РГ МОТ/ИМО/БК.</p> <p>Рассмотреть результаты КС-7 и РГОС-4 БК.</p> <p>Принять решение об основах для выработки обязательных требований.</p> <p>Рассмотреть аспекты, связанные с реализацией обязательных требований (такие как надзор, инспекции, схема выдачи свидетельств и система представления сведений).</p> <p>Определить вопросы для дальнейшей проработки.</p>	<p>Возможная разработка в ИМО обязательных требований, касающихся рециркуляции судов, имеет чрезвычайно важное значение. Поэтому трем организациям следует:</p> <p>вести свою работу так, чтобы это обеспечивало позитивную динамику в данном вопросе;</p> <p>принять во внимание соответствующие решения каждой организации;</p> <p>обеспечить эффективный обмен информацией между тремя организациями;</p> <p>определить вопросы, которые каждая из организаций могла бы рассмотреть, в тех областях, где у нее имеются специальные знания;</p> <p>рационализировать график работы в трех организациях, обеспечив их надлежащий вклад в проработку обсуждаемых вопросов и возможность представления соответствующих докладов (так, представлялось бы целесообразным запланировать проведение РГОС-5 до созыва КЗМС-54).</p>
		<p>Ассамблея-24 (ноябрь-декабрь 2005 года) Рассмотреть результаты КЗМС-53 и предпринять любые необходимые действия.</p>	
		<p>КЗМС-54 (март 2006 года) Принять меры по итогам Ассамблеи-24.</p> <p>Определить роль подкомитетов ИМО.</p> <p>Дальнейшая разработка соответствующего обязательного режима.</p>	

Вопрос	Программа работы (мероприятие)		Рекомендация
	БК	<p>РГОС-4 БК (июль 2005 года) Рассмотреть результаты совещания Совместной РГ МОТ/ИМО/БК.</p> <p>Принять меры во исполнение принятого на КС-7 решения VII/26, в частности в том, что касается практических, правовых и технических аспектов демонтажа судов в контексте достижения практического подхода к вопросу о демонтаже судов.</p>	
		<p>РГОС-5 БК (2006 год) Рассмотреть результаты КС-7/РГОС-4 БК.</p> <p>Рассмотреть результаты совещания Совместной РГ МОТ/ИМО/БК.</p> <p>Рассмотреть результаты КЗМС-53/54 и при необходимости сформулировать для КС-8 соответствующие предложения по поводу решения, носящего юридически обязательный характер, принимая во внимание работу ИМО и деятельность Совместной рабочей группы МОТ/ИМО/Базельской конвенции.</p>	
		<p>КС-8 БК (2006 год) Рассмотреть результаты совещания Совместной РГ МОТ/ИМО/БК.</p> <p>Рассмотреть предложения, выдвинутые в ходе РГОС-5, и при необходимости предпринять надлежащие действия.</p>	
	МОТ		

Вопрос	Программа работы (мероприятие)		Рекомендация
<p>Система представления сведений о судах, предназначенных для рециркуляции</p>	ИМО	<p>КЗМС-53 (июль 2005 года) Рассмотреть доклад КГ и межсессионной РГ.</p> <p>Рассмотреть результаты КС-7/РГОС-4 БК.</p> <p>Рассмотреть результаты совещания Совместной РГ МОТ/ИМО/БК.</p> <p>Продолжить работу и дополнительно развить основные положения о системе представления сведений как неотъемлемой части обязательных требований.</p>	<p>Трем организациям следует:</p> <p>принять во внимание соответствующие решения каждой организации;</p> <p>обеспечить, чтобы при разработке системы представления сведений учитывался опыт других систем такого рода, действующих в рамках различных режимов под эгидой этих организаций;</p> <p>признать, что требования о представлении сведений в рамках нового режима рециркуляции судов должны базироваться на собственных принципах, учитывающих опыт других систем отчетности;</p> <p>обеспечить работоспособность системы, ее эффективность и способность обеспечивать защиту здоровья населения и окружающей среды, а также минимальный объем связанной с ней административной нагрузки и адекватность этой системы специфическим особенностям глобального морского транспорта;</p> <p>обеспечить такое построение системы, которое облегчало бы контроль и обеспечение соблюдения обязательных положений о рециркуляции судов, которые могут быть разработаны ИМО.</p>
		<p>КЗМС-54 (март 2006 года) Продолжить работу и дополнительно развить систему представления сведений.</p>	
	БК	<p>РГОС-4 БК (июль 2005 года) Рассмотреть результаты совещания Совместной РГ МОТ/ИМО/БК.</p> <p>РГОС-5 БК (2006 год) Рассмотреть результаты КС-7/РГОС-4 БК.</p> <p>Рассмотреть результаты совещания Совместной РГ МОТ/ИМО/БК.</p> <p>Рассмотреть результаты КЗМС-53/54.</p> <p>Внести вклад в работу КЗМС по данному вопросу.</p>	
	МОТ		

Вопрос	Программа работы (мероприятие)		Рекомендация
Единый список потенциально опасных материалов на борту	ИМО	<p>КЗМС-53 (июль 2005 года) Рассмотреть доклад КГ и межсессионной РГ.</p> <p>Рассмотреть результаты совещания Совместной РГ МОТ/ИМО/БК.</p> <p>Разработать единый список потенциально опасных материалов вместо приложений 1–3 к Руководящим принципам ИМО.</p> <p>Продолжить работу.</p>	Трем организациям следует обеспечить, чтобы в ходе этой работы был задействован экспертный потенциал Базельской конвенции, ИМО и МОТ.
		<p>КЗМС-54 (март 2006 года) Окончательно доработать единый список с учетом замечаний, которые могут быть высказаны в ходе РГОС-4/5 БК.</p>	
	БК	<p>РГОС-4 БК (июль 2005 года) Рассмотреть результаты совещания Совместной РГ МОТ/ИМО/БК.</p> <p>РГОС-5 БК (2006 год) Рассмотреть результаты КС-7/РГОС-4 БК.</p> <p>Рассмотреть результаты совещания Совместной РГ МОТ/ИМО/БК.</p> <p>Рассмотреть результаты КЗМС-53/54.</p> <p>Высказать соображения по разработанному КЗМС проекту «единого списка» опасных материалов.</p>	
Оставление судов на суше или в порту	МОТ		Трем организациям следует обеспечить, чтобы вопрос об «оставлении судов на суше или в порту» был должным образом охвачен положениями имеющего обязательную силу международно-правового документа – в той мере, в какой это будет сочтено целесообразным; к заинтересованным правительствам должен быть обращен призыв предоставлять РГОС информацию
	БК	<p>РГОС-4 БК (июль 2005 года) Рассмотреть результаты совещания Совместной РГ МОТ/ИМО/БК.</p> <p>Рассмотреть информацию по данному вопросу, которая может быть представлена Сторонами Базельской конвенции.</p> <p>Рассмотреть вопрос об оставлении судов на суше или в порту с целью принятия тех мер, какие будут сочтены целесообразными.</p>	

Вопрос	Программа работы (мероприятие)		Рекомендация
	ИМО	<p>КЗМС-53 (июль 2005 года) Рассмотреть результаты КС-7/РГОС-4 БК.</p> <p>Рассмотреть результаты совещания Совместной рабочей группы МОТ/ИМО/БК.</p>	<p>относительно оставления судов на суше или в портах, в соответствии с просьбой, содержащейся в решении КС VII/27;</p> <p>КЗМС должен предложить Консультативному совещанию Договаривающихся сторон Лондонской конвенции 1972 года (27-я сессия которого состоится 24-28 октября 2005 года) и Юридическому комитету ИМО, основываясь на аналитическом материале, изложенном в документе ILO/ИМО/BC WG 1/2/2, рассмотреть вопрос об оставлении судов на суше или в портах и представить соображения по этому поводу в целях содействия выработке эффективного решения данной проблемы; и</p> <p>документ ILO/ИМО/BC WG 1/2/2 следует представить на рассмотрение РГОС-4.</p> <p>Предложить сторонам ЛК рассмотреть возможность применения Лондонской конвенции в их внутренних водах.</p>
	МОТ		
Вопрос	Программа работы (мероприятие)		Рекомендация
Содействие осуществлению руководящих принципов, касающихся слома судов	См. обсуждение Группой пункта 4 повестки дня.		
Вопрос	Программа работы (мероприятие)		Рекомендация
Техническое сотрудничество	См. обсуждение Группой пункта 5 повестки дня.		

Приложение 2

Рассмотрение руководящих принципов Международной морской организации, Международной организации труда и Базельской конвенции

Введение

Соответствующая роль Международной морской организации, Международной организации труда и Базельской конвенции

Краткая формулировка (одно предложение), выражающая роль и цели (секретариата) каждой из них.

Общий обзор руководящих принципов

Собственные руководящие принципы слова судов имеются как у ИМО, так и у МОТ, и у Базельской конвенции. Одной из ключевых задач Совместной рабочей группы МОТ/ИМО/Базельской конвенции является всесторонний исходный анализ этих трех наборов руководящих принципов на предмет выявления возможных пробелов, элементов совпадения или неоднозначных формулировок. Ожидается, этот процесс позволит выработать общее понимание и рассмотреть механизмы совместного содействия соблюдению соответствующих руководящих принципов, касающихся слова судов.

Сами по себе вышеупомянутые руководящие принципы на сегодняшний день существуют отдельно друг от друга, и целенаправленных действий по их сведению воедино до сих пор не предпринималось.

В нижеследующем тексте приводятся примеры потенциальных областей расхождения между руководящими принципами.

A. Руководящие принципы ИМО, касающиеся рециркуляции судов

Аудитория

Все стороны, причастные к процессу рециркуляции судов.

Содержание

Руководящие принципы, касающиеся рециркуляции судов, были приняты на двадцать третьей сессии Ассамблеи ИМО в Лондоне, Соединенное Королевство, в ноябре-декабре 2003 года. Они разработаны в качестве рекомендаций для всех сторон, причастных к процессу рециркуляции, включая административное руководство в странах постройки судов и странах – поставщиках морского оборудования, в государствах флага, государствах порта и государствах, осуществляющих рециркуляцию, а также для межправительственных организаций и коммерческих структур, таких, как судовладельцы, судоремонтные верфи и предприятия по рециркуляции судов.

В Руководящих принципах предлагаются практические меры, относящиеся ко всем этапам процесса рециркуляции судов, включая:

- применение новых конструктивных решений при проектировании судов и оборудования, позволяющих, в частности, свести к минимуму использование опасных веществ и образование отходов и облегчающих рециркуляцию и извлечение опасных материалов;
- подготовку «зеленого паспорта» для новых и существующих судов;
- подбор предприятий по рециркуляции и подготовку судов к рециркуляции, включая составление плана рециркуляции судна;

- роль основных заинтересованных сторон, включая государство флага, государство порта и рециркулирующее государство, Базельскую конвенцию, МОТ и судоходную отрасль.

Пробелы, элементы совпадения и неоднозначные формулировки

- В пункте 9.5.2 упоминаются закрепленные в Базельской конвенции принципы уведомления и предварительного письменного согласия, но не говорится о том, как эти принципы могли бы учитываться в процессе рециркуляции судов, о котором идет речь в Руководящих принципах;
- приводятся указания по выбору предприятия по рециркуляции, но нет конкретных указаний относительно того, как обеспечить экологически рациональное регулирование работы предприятий по рециркуляции судов;
- основная ответственность возлагается на государство-импортер или государство, осуществляющее разборку судна.

В. Базельская конвенция: Технические руководящие принципы экологически рационального управления процессом полного и частичного демонтажа судов

Аудитория

Страны, где имеются объекты по демонтажу судов или предполагается создание такие объектов.

Содержание

Технические руководящие принципы были приняты Конференцией Сторон Базельской конвенции на ее шестом совещании в Женеве, Швейцария, в декабре 2002 года. Они содержат информацию и рекомендации относительно процедур, процессов и практики, применение которых необходимо для того, чтобы деятельность предприятий по демонтажу судов была экологически рациональной. В частности, в них приводятся указания по:

- процедурам списания судов на утилизацию, выявления потенциального содержания в них загрязняющих веществ и предотвращения их выброса;
- рекомендуемой надлежащей практике проектирования, сооружения и эксплуатации предприятий по демонтажу судов;
- принципам экологически рационального управления демонтажем судов и способам, позволяющим придать деятельности предприятий по демонтажу судов экологически рациональный характер.

Пробелы, элементы совпадения и неоднозначные формулировки

- Отсутствуют указания по сокращению количества опасных материалов на борту судов;
- Руководящие принципы посвящены в первую очередь проблемам окружающей среды.

В Руководящих принципах сформулирована концепция "образцового предприятия" и предложена поэтапная схема преобразований по внедрению надлежащей практики на действующих предприятиях. Однако в реальности применение таких решений, как "зоны локализации", является и будет оставаться трудной задачей для действующих предприятий.

С. МОТ: Техника безопасности и гигиена труда при разборке судов: руководящие принципы для стран Азии и Турции

Аудитория

Лица, ответственные за соблюдение техники безопасности и гигиену труда при разборке судов, т. е. администрация судоразделочных предприятий, работники и компетентные органы.

Содержание

Руководящие принципы МОТ были приняты на Межрегиональном трехстороннем совещании экспертов по вопросам техники безопасности и гигиены труда при разборке судов в отдельных странах Азии и в Турции, состоявшемся в Бангкоке, Таиланд, в октябре 2003 года, и одобрены Административным советом МОТ в марте 2004 года. Они разработаны в целях содействия:

- защите работников судоразделочных предприятий от опасностей на производстве и предотвращению производственных травм, медицинских расстройств, заболеваний, происшествий и гибели людей;
- облегчению и поддержке усилий по более эффективному решению вопросов безопасности и гигиены на производстве и в связи с ним.

В Руководящих принципах предложена национальная схема, в общих чертах определяющая обязанности и права работодателей, работников и инспектирующих органов применительно к разборке судов. Кроме того, в них содержатся рекомендации по безопасной разборке судов, включая обращение с опасными веществами, меры профилактики и защиты от опасностей на производстве и предложения по программе обучения и повышения квалификации.

Подход МОТ заключается в содействии поэтапному изменению опасной практики разборки судов на побережье. Это может быть достигнуто путем:

- обеспечения наличия на борту судов инвентарной описи опасных материалов;
- деконтаминации и дегазации;
- планирования безопасного слома конструкций;
- рециркуляции;
- безопасного обращения с отходами.

Пробелы, элементы совпадения и неоднозначные формулировки

- В Руководящих принципах предложена национальная схема, определяющая права и обязанности сторон, причастных к деятельности судоразделочного предприятия, но не упоминается об обязанностях судовладельцев;
- в предлагаемом типовом графике разборки судов используются такие понятия, как свидетельство о безопасности демонтажа и «зеленый паспорт», но ничего не говорится о взаимодействии между судовладельцем и предприятием по рециркуляции, призванном обеспечить выполнение соответствующих требований;
- предлагаемые типовые графики разборки судов и схемы деления судоразделочного предприятия на зоны относятся только к береговым объектам.

Приложение 3

Сопоставление руководящих принципов МОТ, ИМО и Базельской конвенции, касающихся слома судов¹

(.)

1. Общие положения²

	Вопрос/Тема	ИМО	МОТ	БК
1.1	Сфера применения/Предмет	1; 2	1.2	2.4
1.2	Введение/Характеристика отрасли/Справочная информация	1	2	2.2; 3.4
1.3	Определения/Глоссарий	3	стр. X–XV	Приложение А
1.4	Сокращения			Приложение А
1.5	Ссылки/Библиография		стр. 141–146	8/стр.95; Приложение С
1.6	Современная практика и нормы, касающиеся слома судов			3.4.2 – 2.4.6

2. Роль заинтересованных сторон и других органов

	Вопрос/Тема	ИМО	МОТ	БК
2.1	Роль государства флага	9.2		
2.2	Роль государства порта	9.3		
2.3	Роль рециркулирующего государства	9.4		
2.4	Роль национального компетентного органа		3.1; 3.2	
2.5	Обязанности инспекции по охране труда		3.3	
2.6	Обязанности работодателей	9.9	3.4; 3.9	
2.7	Обязанности и права работников		3.5; 3.6	
2.8	Обязанности и права подрядчиков		3.8; 3.9	
2.9	Международная морская организация (ИМО)			2.3/стр. 14-17;
2.10	Базельская конвенция (БК)	9.5		3.1
2.11	Роль ЮНЕП	9.6		2.3/стр. 14
2.12	Международная организация труда (МОТ)	9.7		2.3/стр. 17-18
2.13	Лондонская конвенция 1972 года/Протокол 1996 года	9.8		
2.14	Роль судоходной отрасли	9.9		2.3/стр. 18-19
2.15	Роль сектора рециркуляции судов			

3. Проектирование и строительство судов

	Вопрос/Тема	ИМО	МОТ	БК
3.1	Сведение к минимуму количества опасных веществ, используемых при строительстве новых судов и изготовлении оборудования для них	6.1		
3.2	Конструктивные решения, облегчающие рециркуляцию судов и их оборудования и извлечение из них опасных материалов	6.2		
3.3	Подготовка «зеленого паспорта»	5; 6.3; Приложение 3	2.3.5.1	

¹ Настоящее приложение подлежит дальнейшей доработке на предмет подтверждения точности и полноты содержащейся в нем информации.

² Цифры в столбцах «ИМО», «МОТ» и «БК» во всех таблицах, включенных в настоящее приложение, обозначают пункты или разделы соответствующих руководящих принципов.

4. Эксплуатация и обслуживание судов

	Вопрос/Тема	ИМО	МОТ	БК
4.1	Подготовка «зеленого паспорта»	5; 7.1; Приложение 3	2.3.5.1	
4.2	Сведение к минимуму использования потенциально опасных веществ	6.4; 7.2		
4.3	Сведение к минимуму образования отходов	6.5; 6.1.5; 7.3		

5. Подготовка к рециркуляции судов

	Вопрос/Тема	ИМО	МОТ	БК
5.1	Подбор предприятия по рециркуляции	8.1	2.3.5	
5.2	Договор купли-продажи судна, направляемого на рециркуляцию	9.8.2		3.4.1/стр. 30-31
5.3	Доставка судна на предприятие по рециркуляции	8.2		
5.4	План рециркуляции судна	8.3.2; MEPC/Circ.41 9	2.3.5.1; 4.3; 7.1.1; 7.1.3 - 7.1.4; 7.1.9; 7.2	
5.6	Подготовка судна к рециркуляции на предмет предотвращения загрязнения	8.3.1; 8.3.3	7.2.2; 7.3.5	4.1; 5.2
5.7	Подготовка судна к рециркуляции на предмет обеспечения безопасности и охраны труда	8.3.1; 8.3.4	2.3.5; 7.2.2	4.1; 5.2

6. Безопасность и охрана труда при сломе судов

	Вопрос/Тема	ИМО	МОТ	БК
6.1	Последовательность операций по разборке судов		7.1; 7.2	3.4; 4.1
6.2	Удаление и рециркуляция			3.4
6.3	Определение характера опасности и оценка риска, оценка степени воздействия	4.2; 4.4.1	4.4; 7.3	4.2; 4.4
6.4	Анализ оценок риска		4.3; 7.4	
6.5	Меры профилактики и защиты		4.4; 7.5; 8	4.4
6.6	Вредные факторы на производстве		2.4; 7.3	
6.7	Потенциально опасные материалы (общие положения)	Приложение 1; Приложение 2	2.3.2; 7.2.2; 9 Приложение IV, стр.173 Инвентарная опись (ИМО)	4.2
6.8	Процедуры удаления металлов, горюче-смазочных материалов, трюмной и балластной воды, краски и покрытий, асбеста, ПХД, отходов других групп и иных химических веществ			4.2; 4.1
6.9	Система обеспечения безопасности и охраны труда		4	
6.10	Отчетность, учет производственных травм, заболеваний, медицинских расстройств и происшествий и информация об этом		5	4.5
6.11	Охрана здоровья на производстве		6	
6.12	Общие меры профилактики и защиты: способы доступа в зону работ и покидания ее; средства эвакуации при пожаре и других опасностях; подъездные пути, причалы, верфи и другие места; административно-хозяйственное обеспечение работ; леса и трапы; страховка от падения людей и материалов; пожарная безопасность и пожаротушение; знаки, предупреждающие надписи и цветовая маркировка; предотвращение доступа посторонних лиц		7.1.7; 7.1.8; 7.2.1.2; 7.2.2.6; 8.2; 8.3; 8.4; 8.5; 8.6; 8.7; 8.8; 8.10	4.1.3

	Вопрос/Тема	ИМО	МОТ	БК
6.13	Техника безопасности и процедуры проведения горячих работ (свидетельство о безопасности для проведения горячих работ), доступа в замкнутые пространства на борту судов (свидетельство о дегазации), а также меры по предотвращению случайного обрушения конструкций	9.4.3.2	7.2.2.6; 7.2.3; 8.9; 13.4	4.2.1
6.14	Рекомендации, касающиеся доступа в замкнутые пространства на борту судов	Приложение 5	7.2.2.7; 8.9	4.1
6.15	Общие положения о работах с опасными веществами и оценке таких веществ			4.2
6.16	Контроль химической опасности на производстве		9.3	4.3; 4.4
6.17	Меры профилактики химической опасности и защиты от нее		9.4	4.4; 9.2
6.18	Карты химической безопасности		9.5	
6.19	Санитарный контроль на производстве		6.5; 7.1.3; 9.6 10.2.6; 10.3.3; 10.4.2; 10.5.2; 10.6	4.4
6.20	Контроль условий труда		6.6; 7.1.5	
6.21	Меры по защите от вредных физических воздействий: шума, вибрации, светового излучения, тепловой нагрузки и сырости; освещение и электроэнергия		10; 10.2; 10.3; 10.4; 10.5; 10.6; 10.7	4.3
6.22	Меры по защите от биологических опасностей		11	4.2
6.23	Эргономические и психологические опасности		12	
6.24	Требования к безопасности инструментов, машин и оборудования: ручных и электроинструментов, приспособлений для газопламенной резки и других горячих работ, газовых баллонов, генераторов, подъемного оборудования и приспособлений, подъемных канатов, транспортных средств		6.7; 13.1; 13.2; 13.3; 13.4; 13.5; 13.6; 13.7; 13.8; 13.9	
6.25	Профессиональные знания и навыки: квалификация управленческих кадров, контролеров, работников, подрядчиков и третьих сторон		8.8; 10.7.7; 11; 14; 14.2; 14.3; 14.4	
6.26	Индивидуальные средства защиты и спецодежда		15	5.2
6.27	Подготовка на случай непредвиденных и чрезвычайных ситуаций: первая медицинская помощь, спасательные работы		4.6; 16	4.5
6.28	Особые виды защиты: надежность трудоустройства и социальное страхование, часы работы, работа в ночное время, детский труд, проблемы, связанные с употреблением алкоголя и наркотиков, ВИЧ/СПИД		17; 17.2; 17.3; 17.4; 17.5; 17.6	
6.29	Бытовые условия: питьевая вода, сантехническое оборудование, раздевалки, места для хранения продуктов питания и приема пищи, обеспечение жильем		18	3.4.2 – 3.4.6

7. Экологически рациональное управление предприятиями по слову судов

	Вопрос/Тема	ИМО	МОТ	БК
7.1	Определение			1; 3.2
7.2	Группа отходов		7.2.4	2; 3.3; 3.4; 4.2
7.3	Опасные вещества и другие вещества, небезобидные для окружающей среды (типы выбросов)			4.2; Приложение В
7.4	Программа мониторинга почвы/грунтовых вод, морской воды/отложений, воздуха, шума и вибраций в прилегающей зоне			4.3

7.5	Обеспечение экологически рационального управления	9.5.1		6; 7.2
7.6	Анализ пробелов и рекомендации			7

8. Проектирование, сооружение и эксплуатация предприятий по слому судов

	Вопрос/Тема	ИМО	МОТ	БК
8.1	Основные типы судоразделочных предприятий			3; 4.1; 5.1
8.2	Образцовая судоразделочная верфь, зоны на судоразделочном производстве, соответствующие виды работ и связанные с ними опасности		7.2	1; 3;
8.3	Основные опасности, их возникновение и предотвращение			3.3; 4.2; 5.1; 5.2
8.4	Меры профилактики или снижения выявленных опасностей, связанных с горюче-смазочными материалами, трюмной и балластной водой, красками и покрытиями, асбестом, ПХД	9.4.4.2		4.2.2; 5.2
8.5	Проектирование и оборудование различных зон судоразделочного предприятия			5.3
8.6	Потенциальные проблемы экологии, безопасности и охраны труда в различных зонах судоразделочного предприятия.		Таблица 1, стр. 8–9	5.3;

Приложение 4

Заявление, представленное г-ном Окечукву Ибеану, Специальным докладчиком Комиссии по правам человека по вопросу о неблагоприятных последствиях незаконных перевозок и захоронения токсичных и опасных продуктов и отходов для осуществления прав человека

Уважаемые делегаты и участники совещания Совместной рабочей группы МОТ/ИМО/Базельской конвенции по слому судов, позвольте мне выразить признательность секретариатам Международной морской организации, Базельской конвенции и Международной организации труда за их усилия по организации данного совещания, государствам-участникам за поддержку, оказанную ими в этой работе, а также присутствующим здесь представителям гражданского общества, углубленно занимающимся данной проблемой.

Учреждение этой рабочей группы является позитивным и обнадеживающим шагом к решению на глобальном уровне проблемы разборки судов. Комиссия Организации Объединенных Наций по правам человека уже давно считает, что проблема незаконного захоронения токсичных и опасных продуктов и отходов в развивающихся странах отрицательно сказывается на таких правах человека, как право на жизнь и право на здоровье. В 1995 году практикуемое транснациональными корпорациями и другими предприятиями из промышленно развитых стран захоронение опасных и иных отходов в странах Африки и в других развивающихся странах стало причиной принятия Комиссией резолюции 1995/81, содержащей мандат Специального докладчика, который непосредственно касается неблагоприятных последствий незаконных перевозок и захоронения токсичных и опасных продуктов и отходов для осуществления прав человека.

Специальным докладчиком было рассмотрено несколько связанных с отходами явлений, вызывающих озабоченность с точки зрения прав человека. В 2004 году Специальный докладчик выпустил доклад (E/CN.4/2004/46) с анализом того, как деятельность предприятий по разборке представляющих опасность судов, особенно в развивающихся странах, может отражаться на правах человека. Предметом особой обеспокоенности Специального докладчика были потенциальные угрозы правам человека в случаях, когда устаревшие суда, конструкции которых содержат асбест, ПХД и другие токсичные вещества, допускаются к экспорту на предмет рециркуляции в страны, где отсутствуют надлежащие меры предосторожности, призванные не допустить попадания токсичных веществ в почву, морские и речные воды, и где работники и местное население подвергаются воздействию ядовитых веществ на производстве и в окружающей среде.

Осуществление прав человека и состояние окружающей среды тесно взаимосвязаны. Их взаимосвязь отчетливо видна на примере трансграничных перевозок опасных отходов из развитых в развивающиеся страны, будь то в форме отслуживших свой срок судов или бочек с химикатами, сбрасываемых на наши берега под покровом ночи. Конечный результат одинаков: это экспорт загрязнения, зачастую из стран с мощной экономикой и высокоразвитой промышленностью в экономически слабые страны, население которых не в состоянии защитить свои интересы.

К сожалению, я не имею возможности присутствовать на вашем совещании. Однако я надеюсь, что в ходе дискуссий на этой неделе и на последующих встречах вы будете стремиться не упускать из вида правозащитные задачи, возникающие в связи с рассматриваемой деятельностью, которая в своих крайних формах может по сути превращаться в эксплуатацию неосведомленных людей, отчаянно стремящихся хоть как-то заработать на жизнь. Я с воодушевлением отмечаю, что в сегодняшней встрече принимают участие Международная морская организация, секретариат Базельской конвенции о трансграничной перевозке опасных отходов и их удалении, Международная организация труда, а также представители судоходной отрасли и неправительственных организаций. Невозможно представить себе лучший форум для нахождения долговременных и справедливых решений этой многогранной проблемы. Вновь желаю всем участникам и соответствующим секретариатам всяческих успехов в этом важном начинании и удачи в ходе предстоящей на этой неделе работы.

Заявление, представленное Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии

Делегация Соединенного Королевства с интересом следила за ходом дискуссии и выступила с целым рядом замечаний на ее различных стадиях. Мы отмечаем, что начало положено. У нас имелось понимание того, что дискуссия по столь обширной повестке дня на первом совещании такого рода едва ли могла обеспечить ее рассмотрение по существу и принятие рекомендаций об эффективных мерах по решению всех вопросов. На наш взгляд, для того, чтобы оправдать ожидания ИМО, МОТ и Базельской конвенции, придется проделать еще немалую работу, и проведение дальнейших совещаний является крайне необходимым, как и предполагалось изначально.

В частности, мы считаем целесообразным включить в повестку дня второго совещания как минимум следующие вопросы:

- рассмотрение общих целей и определение приоритетов Совместной рабочей группы в том, что касается слома судов;
- практический подход, задающий направление усилиям по поддержке экологически рационального регулирования деятельности по слому судов;
- обсуждение ответственности государств флага и других государств, которых это касается – таких, как государства порта и государства, осуществляющие рециркуляцию, – применительно к экологически рациональному регулированию деятельности по слому судов;
- вопрос о разработке системы представления сведений о судах, предназначенных на слом;
- основные принципы применимого в этой связи механизма контроля;
- предварительная очистка судов и ее роль в обеспечении экологической устойчивости при сломе судов;
- понимание таких принципов, как экологически рациональное регулирование и предварительно обоснованное согласие;
- дальнейшая разработка потенциально необходимых механизмов финансирования.

Исходя из необходимости сохранения набранных темпов и достижения прогресса, мы также считаем, что следующее совещание должно быть проведено в текущем году.

На данном этапе мы стремимся к выработке рекомендаций не о том, на какой из соответствующих органов может быть в итоге возложено обеспечение работы возможного механизма, а о том, достижению каких целей этот механизм должен служить.

В интересах обеспечения прогресса нам следует сосредоточить внимание на краткосрочных решениях, улучшающих положение уже сейчас – в ожидании возможной выработки более долгосрочных мер.

Соединенное Королевство вместе с группой западных государств в контексте Базельской конвенции, а также в качестве члена ИМО рассмотрит возможность представления документов, направленных на решение некоторых из перечисленных нами выше ключевых вопросов существа.

Заявление, представленное «Гринпис интернэшнл» и Базельской сетью действий (БСД)

От имени «Гринпис» и БСД хотелось бы отметить, что для продвижения вперед к решению проблем, связанных с разборкой судов, необходимо создать две ключевые предпосылки: 1) обеспечить обсуждение и обмен мнениями по существу вопросов (о которых говорится в письменном заявлении Соединенного Королевства по пункту 6 повестки дня); и 2) добиться изменения атмосферы и подхода в дискуссиях между делегациями, входящими в Рабочую группу.

Среди тех, кто искренне заинтересован в превращении судоразделочного производства в экологически чистую и устойчивую отрасль, характеризующуюся бережным отношением к окружающей среде и уважением к правам человека – о чем уже говорилось в течение последнего часа – не мы одни испытываем глубокое разочарование текущим совещанием, на котором полностью отсутствовала какая-либо дискуссия по существу поставленных вопросов.

Ход этого совещания и настрой его участников заставляют вспомнить о проводившихся в этом же зале в середине и в конце 1980-х годов совещаниях сторон Лондонской конвенции о сбросе отходов. В те времена Лондонскую конвенцию о сбросе отходов считали своего рода клубом, в котором те, кто занимается таким сбросом, объединились для защиты собственных интересов, а не для заботы о благе человечества, о морских экосистемах и о будущих поколениях. К счастью, в начале 1990-х годов стороны Лондонской конвенции о сбросе отходов заметно изменили свой подход и перешли к сотрудничеству, поставив своей целью узаконное прекращение сброса промышленных отходов и распространение экологически устойчивой практики их удаления и действительно запретив сброс промышленных и ядерных отходов, а также сжигание отходов на море. Теперь эта конвенция известна уже не как Лондонская конвенция о сбросе отходов, а просто как Лондонская конвенция.

Мы призываем к аналогичному пересмотру подхода со стороны представителей судоходной отрасли и тех учреждений и правительств, которые настойчиво стремятся оградить ее интересы в ущерб здоровью людей, окружающей среде, правам человека и устойчивому развитию. Проблема слома судов – показательный пример в этом отношении. Особенно это справедливо в 2005 году, в год проведения встречи на высшем уровне по рассмотрению хода достижения целей в области развития, поставленных в Декларации тысячелетия, согласование которых, по общему признанию, дало миру шанс реально преодолеть существующее положение с нищетой, неустойчивым развитием и глобальной безопасностью. Если говорить о глобальной безопасности, то ее зависимость от устойчивого развития и охраны окружающей среды мало кто в наши дни подвергает сомнению.

К сожалению, наше совещание на этой неделе закончилось неудачей. Оно не выполнило данный ему мандат. Оно не позволило обсудить вопросы по существу и добиться той решающей перемены настроения, которая дала бы возможность перейти от защиты узких эгоистических интересов к охране здоровья планеты и всех ее жителей. На нем не были рассмотрены наши наиважнейшие цели – то, чего мы должны достичь в предстоящие пять лет, чтобы деятельность судоразделочной отрасли стала экологически устойчивой и не нарушала права человека.

На совещании не обсуждался полученный нами от более чем 160 Сторон Базельской конвенции мандат на сведение к минимуму трансграничной перевозки опасных отходов, обеспечение предварительного обоснованного согласия и экологически рационального регулирования. На нем ничего не говорилось о ликвидации специфических лазеек в установленном Базельской конвенцией правовом режиме и не рассматривалась важнейшая проблема предварительной очистки судов перед их экспортом, с тем чтобы азиатские страны не оказывались лишь в силу своего экономического статуса в положении государств, куда стекается непропорционально большая масса опасных отходов мирового судоходства.

Надеемся, что все делегаты найдут время для ознакомления с письмом г-на Окечукву Ибеану, Специального докладчика Комиссии по правам человека по вопросу о неблагоприятных последствиях незаконных перевозок и захоронения токсичных и опасных продуктов и отходов для осуществления прав человека. В этом письме, адресованном текущему совещанию и распространенном сегодня, к участникам обращена убедительная просьба не забывать о том, что данная проблема касается не только технологий и химикатов, но и защиты прав человека – важнейшей цели, о которой на этой неделе не было сказано ни слова. Основопологающим

принципом прав человека является то, что ни один народ не должен испытывать на себе непропорционально тяжкие экологические последствия лишь по причине своей бедности. Это называют принципом экологической справедливости, и именно этот принцип нарушается сегодня, когда свалкой для 98% списываемых в мире судов служат всего 3-4 беднейших государства Азии, а связанные с этим последствия выпадают на долю работников, чье экономическое положение является едва ли ни самым отчаянным на планете. Запрет, установленный Базельской конвенцией, и ее положения о сведении трансграничных перевозок к минимуму были изначально продиктованы именно этими правозащитными соображениями; однако соответствующие фундаментальные принципы и обязательства по Базельской конвенции полностью игнорировались в ходе совещания.

Преследуя узкие интересы сохранения статус-кво в судоходной отрасли, участники совещания не договорились ни о каких мерах по реальному сокращению ущерба, ежедневно причиняемого морскому побережью. Вместо этого продолжается противозаконная деятельность по разборке судов – именно противозаконная, приравненная в Базельской конвенции к преступным деяниям. Противозаконный и преступный характер этой деятельности подтвержден решениями судебных органов Индии, Турции и Нидерландов; поэтому отсутствие обсуждения реальной практики такого рода вызывает тревогу.

Очевидно, что решение проблемы разборки судов не будет найдено в данной рабочей группе до тех пор, пока ее подход не изменится и в ней не возобладает дух искреннего сотрудничества, позволяющий представителям отраслевых интересов отвлечься от погони за прибылью и возвыситься до содействия решению объективных задач устойчивого развития данной отрасли, столь важной для целого ряда развивающихся стран и для всего мира. Без такой перемены настроения решать эту проблему в будущем придется Сторонам Базельской конвенции, в рамках которой на эту тему уже сформулирован четкий мандат, прочно опирающийся на основные принципы прав человека и охраны окружающей среды. Представителями Базельской конвенции уже не раз отмечалось, что она может применяться к направляемым на рециркуляцию судам и что стороны должны соблюдать свои обязательства по этой конвенции. Мы надеялись на содействие участников данного совещания в этом отношении, но, судя по всему, нам в таком содействии отказывают.

Будем надеяться, что в дальнейшем дух сотрудничества возьмет верх. А пока нам надо работать.

Приложение 5

Список участников

Председатель: г-н Йенс Х. Кёфёд (Норвегия)

Члены Группы, назначенные МОТ

От работодателей

Г-н Брайан Паркинсон, советник по коммерческим и оперативным вопросам, Международная федерация судоходства (МФС)

Г-н Торбен Странд, старший управляющий, Балтийский международный морской совет (БИМКО)

Г-н Бернард Й. М. Вельдховен (Нидерланды)

Г-н Зафар Алам, председатель, Ассоциация бангладешских судоразделочных предприятий

Г-н Шокат Чодхури, заместитель председателя, Ассоциация бангладешских судоразделочных предприятий

От трудящихся

Г-н Роб Джонсон, директор, Международная федерация работников металлообрабатывающей промышленности (МФРМ)

Г-н Видьяхар В. Ране, Международная федерация работников металлообрабатывающей промышленности (МФРМ – Индия)

Г-н Джон Бэйнбридж, Международная федерация работников транспорта (МФРТ)

Г-н Джон Куигли, Международная федерация работников металлообрабатывающей промышленности (МФРМ, АМИКУС, Соединенное Королевство)

Правительства стран, включенных в состав группы от ИМО

Бангладеш

Представители

Г-н Мд. Таебур Рахман, общий секретарь, министерство судоходства

Капитан Мохаммед Хабибур Рахман, главный управляющий, Департамент торгового флота

Г-жа Шахназ Гази, первый секретарь, представительство Высокого комиссара Бангладеш, Лондон

Заместители представителей

Г-н Мохаммед Абу Тахер, ЛС министра судоходства, министерство судоходства

Г-н Мустафизур Рахман, заместитель секретаря, министерство промышленности

Советник

Капитан Мохаммед Анам Чодхури, консультант, Ассоциация бангладешских судоразделочных предприятий

Япония

Представители

Г-н Синичиро Оцубо, заместитель директора отдела судостроения, Бюро по морским делам, министерство земельных ресурсов, инфраструктуры и транспорта

Г-н Тадаюки Уемура, первый секретарь, посольство Японии, Лондон

Г-н Коичи Като, директор Центра японского судостроения, Лондон

Советники

Г-н Кендзи Хондзава, помощник управляющего, Ассоциация японских судовладельцев

Г-н Кенго Накамура, помощник управляющего, Ассоциация японских судовладельцев (Европейское региональное отделение)

Нидерланды

Представитель

Г-н Сес Люттикейзен, старший советник по общим вопросам, министерство жилищного строительства, территориального планирования и экологии

Заместители представителя

Г-н Яп Колпа, советник по общим вопросам, Главное управление грузового транспорта, министерство транспорта, общественных работ и водного хозяйства

Г-н Рейнауд Пейперс, старший советник по общим вопросам, Главное управление грузового транспорта, министерство транспорта, общественных работ и водного хозяйства

Советник

Г-н Том Петер Бланкестейн, управляющий по политическим и административным аспектам деятельности на море, «П. и О. Недллойд», Королевская ассоциация нидерландских судовладельцев (КВНР)

Норвегия

Представитель

Г-н Свейнунг Офтедал, старший советник, Управление по морским делам Норвегии

Заместители представителя

Г-н Йенс Кёфёд, советник, Управление по морским делам Норвегии

Г-жа Ингрид Бертинуссен, советник, министерство экологии

Советники

Г-н Ян Йохансен, главный инженер, Управление по борьбе с загрязнением окружающей среды Норвегии

Г-н Терье К. Глёрсен, директор, Ассоциация норвежских судовладельцев

Соединенные Штаты Америки

Представитель

Г-н Майкл Картер, директор Бюро природоохранных мероприятий, Морская администрация США, министерство транспорта (МАРАД)

Советники

Г-н Джозеф Фридман, старший юрист, юридический департамент Агентства по охране окружающей среды США

Г-н Фрэнк Макэлистер, заведующий отделом по международным вопросам и вопросам транспорта, Управление твердых отходов, Агентство по охране окружающей среды США

Правительства стран, включенных в состав группы от Конференции Сторон Базельской конвенции

Китай

Представитель

Г-н Бин Жонь, сотрудник по программам, Государственное управление по охране окружающей среды

Гамбия

Представитель

Г-н Сайку Б. М. Нджаи, старший сотрудник по программам, отдел качества окружающей среды, Национальное агентство по охране окружающей среды

Ямайка

Представитель

Капитан Леннокс Бейли, начальник отдела безопасности, экологии и сертификации, Управление по морским делам Ямайки

Советник

Г-жа Рут Потопсингх, заместитель исполнительного директора группы, «Пертолеум Корпорейшн оф Джамайка»

Российская Федерация

Представитель

Г-н Олег Зборовский, старший эксперт, Отдел безопасности морского и речного транспорта, министерство транспорта Российской Федерации

Советники

Г-н Юрий Колесников, заместитель постоянного представителя Российской Федерации в ИМО

Г-н Сергей Легуша, главный инспектор, Российский морской регистр судоходства

Соединенное Королевство

Представители

Г-н Джолион Томсон, юрисконсульт, министерство экологии, продовольствия и по делам сельских районов (ДЕФРА)

Г-н Рой Уоткинсон, ответственный за политику регулирования опасных отходов, Агентство по охране окружающей среды

Г-н Энди Ховарт, заведующий отделом опасных отходов, министерство экологии, продовольствия и по делам сельских районов (ДЕФРА)

Г-жа Франческа Стидсон, отдел по общим вопросам судоходства, министерство транспорта

Г-н Годфри Х. Саутер, отдел по общим вопросам судоходства, министерство транспорта

Г-н Джонатан Симпсон, помощник советника по общим вопросам, отдел качества окружающей среды, Агентство морской безопасности и береговой охраны (МСА)

Г-жа Сара Пол, старший советник по общим вопросам, министерство экологии, продовольствия и по делам сельских районов (ДЕФРА)

Г-жа Сьюзен Уингфилд, советник по общим вопросам, министерство экологии, продовольствия и по делам сельских районов (ДЕФРА)

Правительства стран-наблюдателей

Багамские Острова

Представитель

Г-жа Джудит Фрэнсис, морской атташе, заместитель постоянного представителя, представительство Высокого комиссара Багамских Островов, Лондон

Советники

Г-н Фазлур Чодхури, заместитель директора, Морская администрация Багамских Островов

Г-жа Биринда Кэрролл, представительство Высокого комиссара Багамских Островов, Лондон

Бразилия

Представители

Капитан Луис Фернандо Ресано, заместитель постоянного представителя Бразилии в ИМО, постоянное представительство Бразилии при ИМО

Г-жа Марша Силкок, сотрудник миссии, постоянное представительство Бразилии при ИМО

Канада

Представитель

Г-н Дени Ланглуа, старший юрист, министерство иностранных дел Канады

Кипр

Представитель

Г-н Джордж Деметриадес, советник по морским делам, представительство Высокого комиссара Кипра, Лондон

Дания

Представитель

Г-жа Лоне Схоу, заведующая отделом, Агентство по охране окружающей среды Дании

Франция

Представители

Г-жа Паскаль Клошар, заведующая сектором трансграничной перевозки отходов, министерство экологии и устойчивого развития

Г-н Жан-Луи Биссюэль, заведующий сектором по морским делам, управление по экономическим и финансовым вопросам, министерство иностранных дел

Греция

Представители

Капитан береговой охраны Николаос Нестерулис, морской атташе, посольство Греции, Лондон

Капитан третьего ранга Спирос Никитакис, Силы береговой охраны Греции, Управление по охране морской среды, Департамент по международным вопросам

Советник

Г-н Г. Гавриел, Греческая палата судоходства

Иран (Исламская Республика)

Представитель

Г-н Хусейн Али Голизаде, заместитель постоянного представителя в ИМО

Ирландия

Представитель

Г-н Томас Дэвид Тэйлор, инженер, судовой инспектор, Управление безопасности на море

Ливан

Представители

Г-жа Каролина Зиаде, первый секретарь, посольство Ливана, Лондон

Г-н Виссам Калакех, первый секретарь, посольство Ливана, Лондон

Либерия

Представитель

Капитан Арметт Е. Хилл, заместитель постоянного представителя, постоянное представительство Либерии при ИМО, Лондон

Советник

Г-н Молин Доэлу, помощник комиссара по международным делам/маркетингу, постоянное представительство Либерии при ИМО, Лондон

Мальта

Представитель

Г-н Франк Лауверс, сотрудник по охране окружающей среды, Управление экологии и планирования Мальты

Маршалловы Острова

Представитель

Капитан Дэвид Дж. Ф. Брюс, первый заместитель комиссара по морским делам

Марокко

Представитель

Г-н Мохаммед Саид Валид, полномочный посланник, посольство Королевства Марокко, Лондон

Новая Зеландия

Представитель

Г-н Рассел Килвингтон, директор по безопасности на море, Управление безопасности на море

Панама

Представитель

Г-н Рамон Перес, инженер-механик, постоянное представительство Панамы при ИМО, Лондон

Республика Корея

Представитель

Г-н Чан Ён Чжун, постоянный представитель в ИМО, морской атташе, посольство Республики Кореи, министерство по морским делам и рыболовству, Лондон

Советник

Г-н Хён Чхол Ли, генеральный директор, Корейский регистр судоходства

Саудовская Аравия

Представитель

Г-н Мохаммед Аль-Гилани, инженер по борьбе с загрязнением и охране окружающей среды, «Сауди Арамко/Вела Интернэшнл Марин Лтд.»

Швеция

Представитель

Г-жа Маргарета Аппельберг, старший сотрудник по техническим вопросам, Агентство по охране окружающей среды

Турция

Представители

Г-н Фикрет Хакгуден, заместитель постоянного представителя Турции в ИМО, посольство Турции, Лондон

Г-н Садик Алтинкайнар, помощник заместителя секретаря по морским делам, аппарат заместителя секретаря по морским делам

Заместитель представителя

Г-н Али Горкем, эксперт, аппарат заместителя секретаря по морским делам

Советники

Г-н Хасон Арал, Ассоциация турецких судоразделочных предприятий

Г-н Булент Гокдуман, Ассоциация турецких судоразделочных предприятий

Г-н Толга Томба, Ассоциация турецких судоразделочных предприятий

Г-н Илкер Сари, Ассоциация турецких судоразделочных предприятий

Г-н Эркут Хасмет Савас, Ассоциация турецких судоразделочных предприятий

Г-н Демирай Картеш, Ассоциация турецких судоразделочных предприятий

Г-н Адем Симсек, Ассоциация турецких судоразделочных предприятий

Г-н Бариш Сиври, Ассоциация турецких судоразделочных предприятий

Г-н Кадир Эзкара, Ассоциация турецких судоразделочных предприятий

Г-н Бильгехан Аджарер, Ассоциация турецких судоразделочных предприятий

Г-н Октай Суната, управляющий, Ассоциация турецких судоразделочных предприятий

Г-н Иоаннис Айваоглу, Ассоциация турецких судоразделочных предприятий

Г-н Димитрис Айваоглу, Ассоциация турецких судоразделочных предприятий

Вануату

Представитель

Д-р Джеймс Коули, постоянный представитель Республики Вануату в ИМО

Венесуэла (Боливарианская Республика)

Представители

Капитан Гийермо Ранхел Халлей, постоянный представитель Боливарианской Республики Венесуэла в ИМО

Капитан Хесус Мартин Асеведо, заместитель постоянного представителя Боливарианской Республики Венесуэла в ИМО

* * *

Наблюдатели от межправительственных организаций

Европейская комиссия

Г-н Томас Ормонд, администратор

* * *

Наблюдатели от неправительственных организаций

Международная палата судоходства (МПС)

Г-н Джон Стапверт

Г-н Эндрю Финн

Международная организация по стандартизации (ИСО)

Г-н Антонио А. Вьейра

Международный союз морского страхования (МСОМС)

Г-н Энтони Нанн, специальный сотрудник по связи с ИМО

Международная ассоциация классификационных обществ (МАКО)

Г-н Оге Бьорн Андерсен, главный инженер, «Норске Веритас»

Г-н Робин Таунсенд, старший инспектор

Международный морской форум нефтяных компаний (ОКИМФ)

Г-н Марк Фортнум, технический советник

Г-н Эндрю Доэрти, старший советник

«Гринпис интернэшнл»

Г-жа Мариетта Э. Харджоно, участник кампании по вопросам слома судов

Г-н Мартин Бесье, участник кампании по вопросам слома судов

Г-н Кевин Стэрс, советник

Базельская сеть действий (БСД)

Г-н Джеймс Пакетт, координатор

Международная ассоциация независимых владельцев танкеров (ИНТЕРТАНКО)

Г-н Тим Уилкинс, менеджер по вопросам окружающей среды

Международная ассоциация владельцев сухогрузных судов (ИНТЕРКАРГО)

Г-н Сяньон Чжоу, менеджер по техническим вопросам

Международная ассоциация по парцельным танкерам (ИПТА)

Г-жа Джанет Строуд

Всемирный институт перевозки ядерных материалов (ВНТИ)

Г-н Тревор Диксон

Г-н Том Пирс, советник

* * *

Объединенный секретариат**Международная морская организация (ИМО)**

Г-н Жан-Клод Сенло	директор, отдел морской окружающей среды
Г-н Ду Дачан	первый заместитель директора, отдел морской окружающей среды
Г-н Хавьер Льоренс	старший сотрудник по техническим вопросам, отдел морской окружающей среды
Г-жа Маламин Тиам	сотрудник по техническим вопросам, отдел морской окружающей среды
Г-н Сократис Димакопулос	сотрудник по вопросам осуществления, отдел морской окружающей среды
Г-н Джеймс Поу	сотрудник по координации программ, отдел морской окружающей среды
Г-н Эдвард Клеверлан	технический сотрудник по программам, отдел морской окружающей среды
Г-н Юзо Хиракава	сотрудник по техническим вопросам, отдел морской окружающей среды

* * *

Г-н Дж. Либрандо	заведующий сектором договоров и норм, отдел по юридическим вопросам и внешним связям
------------------	--

* * *

Г-н Моин Ахмед	заведующий сектором Азии и Тихого океана, региональные контактные пункты, отдел технического сотрудничества
----------------	---

* * *

Г-жа М. Н. Мбанефо	директор, отдел конференций
--------------------	-----------------------------

Г-н А. Гарофало	заместитель директора/заведующий сектором конференций, отдел конференций
Г-н Ф. ван Тонгерлой	заведующий сектором документации, отдел конференций

* * *

Международная организация труда (МОТ)

Г-н Пол Дж. Бейли	старший технический специалист, департамент секторальных мероприятий
Д-р Игорь Федотов	старший специалист по безопасности и охране труда, целевая программа МОТ «За безопасный труд»

* * *

Секретариат Базельской конвенции

Г-жа Доната Ругарабаму	старший юриконсульт
------------------------	---------------------
