



Distr.: General

6 February 2006

Chinese

Original: English

控制危险废物越境转移及其处置巴塞尔公约
不限成员名额工作组
第五届会议
2006年4月3-7日，日内瓦

临时议程*项目4(a)(四)(a)和(b)
缔约方大会第七届会议各项决定的执行情况：
向不限成员名额工作组汇报：
船舶拆解：
国际劳工组织、国际海事组织和《巴塞尔公约》
船舶报废问题联合工作组：
船舶拆解作业的无害环境管理

船舶拆解：国际劳工组织、国际海事组织和《巴塞尔公约》
船舶报废问题联合工作组和船舶拆解作业的无害环境管理

秘书处的说明

一. 执行情况

1. 联合工作组于2005年12月12日至14日在联合国日内瓦办事处举行了第二届会议。已由联合工作组通过的该届会议的报告¹现载于本说明的附件内。

* UNEP/CHW/OEWG/5/1。

¹ ILO/IMO/BC WG 2/11。

2. 在会议上，国际海事组织（海事组织）的代表告知联合工作组，海事组织大会第二十四届会议通过一项决议²，请海洋环境保护委员会就船舶回收问题拟定一个具有法律约束力的文书。联合工作组收到了挪威提出的一项建议，其中含有关于以安全和无害环境方式进行船舶回收的一项具法律约束力的新文书草案案文，供海洋环境保护委员会定于 2006 年 3 月举行的第五十四届会议审议。联合工作组随后的许多讨论都涉及该文书草案。

3. 联合工作组除其他外，审议了下列事项：

(a) 联合工作组的总目标和优先事项；

(b) 国际劳工组织（劳工组织）、海事组织和《巴塞尔公约》缔约方大会相关机构关于船舶报废的工作方案；

(c) 促进执行关于船舶报废的准则；

(d) 审研劳工组织、海事组织和《巴塞尔公约》的船舶报废准则；

(e) 联合的技术合作活动；

(f) 以协调一致方法处理船舶报废的所有相关问题。

4. 上述讨论的结果详细载入了本说明附件的报告内。

5. 联合工作组还讨论了如同其报告第 10.2 段所述，似可考虑列入其今后工作方案的一些事项。

二、 提议采取的行动

6. 不限成员名额工作组或愿通过大意如下的一项决定：

不限成员名额工作组

1. *欢迎* 为制定一项具有法律约束力的文书，促进以安全和无害环境方式进行船舶回收而采取的步骤；

2. *鼓励* 各缔约方积极参与海洋环境保护委员会关于以安全和环境无害方式进行船舶回收的、具法律约束力的新文书草案的审议工作，包括但不限于就船舶回收的准备、船舶回收设施的要求和汇报要求等提出具体条款的建议；

3. *邀请* 各缔约方和其他利益相关方，依照联合工作组第二届会议在其该届

² 海事组织决议 A.981 (24) 号。

会议工作报告³中所载的建议，向秘书处提供资料，介绍其已经推出的或计划中的任何技术合作活动或其他相关活动，以便与国际劳工组织和国际海事组织分享信息，使那些活动得以考虑列入三个组织未来的技术合作方案之内；

4. 请 秘书处继续关注海洋环境保护委员会关于以安全和环境无害方式进行船舶回收的、具法律约束力的文书草案的拟订进展情况并就此事项向缔约方大会第八届会议提出报告；

5. 促请 各缔约方提出建议，设法解决船舶拆解作业在短期和中期内对人类健康和环境可能带来的有害后果。

³ ILO/IMO/BC WG2/11。

附件



IMO

BASEL CONVENTION

E

劳工组织/海事组织/巴塞尔公约
船舶报废问题联合工作组
第二届会议
议程项目 11

ILO/IMO/BC WG 2/11
14 December 2005
ENGLISH ONLY

联合工作组的报告

1. 会议开幕，选举主席，通过议程

会议开幕

1.1 劳工组织/海事组织/巴塞尔公约船舶报废问题联合工作组，以下简称“联合工作组”或“工作组”，于 2005 年 2 月 15 日至 17 日在国际海事组织（海事组织）总部举行了第一届会议后，又于 2005 年 12 月 12 日至 14 日在联合国日内瓦办事处举行了第二届会议。参加会议的人员名单见附件 1。

1.2 《控制危险废物越境转移及其处置巴塞尔公约》秘书处执行秘书 Sachiko Kuwabara-Yamamoto 女士代表海事组织、劳工组织和《巴塞尔公约》秘书处对与会人员表示欢迎。她感谢联合王国为安排举行这次会议提供了资金支持。

1.3 Sachiko Kuwabara-Yamamoto 女士说，船舶回收是国际议事日程上的一个优先事项，而船舶拆解业可造成的风险已成为广泛辩论的一个热点。基于 2005 年世界首脑会议的各项结论，她指出了三个组织的共同信念：设法解决与船舶拆解作业相关的环境、安全和职业健康风险，可确保该产业的长期可持续性并促进实现可持续发展。

1.4 Kuwabara-Yamamoto 女士提醒各代表，联合工作组的成立，其工作任务是审议各组织的工作方案，以便避免重复工作，避免责任和职能的重叠，锁定进一步的需求，和促进交换看法，确保采取协调一致的方法来处理船舶报废。联合工作组承担的任务还有：就相关事项拟定并向三个组织的有关机构提出建议和任何其他相关信息。

1.5 谈到联合工作组第一届会议讨论的事项和回顾该届会议取得的重要进展时，Kuwabara-Yamamoto 女士说，将会提请代表们就其中的许多事项作出进一步审议。

1.6 Kuwabara-Yamamoto 女士进一步指出了本届会议议程上的新事项，其中包括环境无害管理（环保管理）和事先知情同意概念，促进职业健康和安全和船舶拆解作业环保管理的方法，和一个适用的管控机制的基本原则。她重点阐明了这些问题对形成一个可持续的船舶拆解行业的重要性。

1.7 谈到海事组织大会最近通过的、要求就船舶回收问题制定一项新的、具有法律约束力的文书的决议，Kuwabara-Yamamoto 女士提请代表们在审议上述问题时注意到由挪威编写的、拟提交海洋环境保护委员会第 54 届会议的一项具法律约束力的新文书建议草案，该提案的副本已经分发给各代表。她指出，本次会议也许是大家交换意见和经验的一次难得机会，有可能最后拟定可向三个组织的相关机构提出的建议，包括一项具有法律约束力的新文书的建议。

1.8 最后，Kuwabara-Yamamoto 女士谈到了世界首脑会议，首脑会议确认了非政府组织、民间社会、私营部门和其他利益相关方对各国发展事业作出的贡献。

1.9 （劳工组织）社会对话和部门活动部的高级技术专家 Paul Bailey 先生在其开幕式讲话中对 Kuwabara-Yamamoto 女士表示感谢，赞赏她的开幕致词。他着重指出了与船舶拆解作业相关的职业健康的安全问题。他简述了劳工组织的由政府、雇主和工人代表组成三方结构，认为这可确保确立切实可行的准则，因其得到所有三方以协商一致方式的核可。

1.10 Bailey 先生强调指出，在船舶拆解设施中存在着各种重大的危害。他进一步提请注意，作业工人是首先接触此种危害的人，因此，他说，改善对工人的培训和保护是防止和应对环境灾害的第一道防线。

1.11 Bailey 先生对海事组织主动草拟以安全和环境无害方式进行船舶回收的、具有法律约束力的文书这一行动，表示欢迎。他还提请注意，有关职业健康和安全的任何规定均应使之符合劳工组织拟定的总原则。

1.12 他告知代表们说，遗弃船舶的问题固然是另一重大难题，另外，还应注意到，被遗弃海员的境况，目前也在另一工作组内研究处理。Bailey 先生最后提议，应在文件中提到劳工组织不胜枚举的国际文书，例如，在最佳作业方法方面，可以提到经修订的《钢铁工业中职业安全和健康作业守则》。

1.13 高级技术官员（海事组织）Javier Llorens 先生作为海事组织秘书处的代表，在其开幕式讲话中首先感谢 Kuwabara-Yamamoto 女士所作的开幕词。他说，工作组的第一届会议取得了巨大成功，但仍有许多工作要做。

1.14 Llorens 先生报告说，海洋环境保护委员会核可了联合工作组第一届会议的各项建议，核准了关于执行海事组织《准则》的通告（MEPC/Circ.466），而且印发了另一份通告（MEPC/Circ.467），邀请船舶回收国的主管部门和所有利益相关者向海事组织提供信息，介绍其执行海事组织船舶回收《准则》方面取得的经验。

1.15 此外，Llorens 先生还告知联合工作组，海事组织大会通过了第 A.981（24）号决议，提

请海洋环境保护委员会就船舶回收问题拟定一个具有法律约束力的新文书，规范船舶回收作业，其中包括船舶建造，作业和准备，以便有助于安全和环境无害的回收作业，以安全和环境无害方式进行船舶回收的运营，并针对船舶回收建立一个适当的执行机制。Llorens 先生还说，海事组织要求及时完成该文书草案，以便在 2008-2009 两年期内提交审议和通过。该海事组织的代表邀请代表们审查由挪威编写的关于一项具有法律约束力的新文书的提案。

1.16 最后，Llorens 先生指出，海事组织大会在其第 A.980 (24) 号决议中通过了对海事组织《船舶回收准则》的若干修正。Llorens 先生重点阐明了有关下述各项的修正：“船舶”的定义，回收国对于所购回收船舶的状况的责任，和执行适当的有关工人保健和安全的要求。有关船主责任的条款也在经修正的《准则》中作了进一步澄清。

选举主席

1.17 Roy Watkinson 先生（联合王国）当选为联合工作组主席。

通过议程

1.18 主席提议将项目 3 和项目 10 放到一起审议，因两者都涉及联合工作组的工作方案和优先事项。他还提议，这两个项目似可在工作组讨论了议程中众多的实质性事项之后再进行深入探讨。联合工作组一致同意这一建议。

1.19 国际绿色和平运动的代表提议本届会议讨论如何促进执行有关船舶报废的现有文书。

1.20 主席说，“当前”或“临时”措施问题可以在讨论议程项目 4 或 8 时提出。

1.21 联合工作组通过了载于文件 ILO/IMO/BC WG 2/1 之内的临时议程。

2 通过议事规则

2.1 主席邀请秘书处介绍这一议程项目。Donata Rugarabamu 女士提到联合工作组第一届会议报告的第 1.30 段，其中表明联合工作组已同意在其第一届会议上试验性地采用《议事规则草案》，邀请各代表团在联合工作组第二届会议上提交关于修改议事规则的任何书面提案，联合工作组的各项结论和报告通常以协商一致方式通过，只有在不能达成协商一致的情况下才采取投票方式。Donata Rugarabamu 女士指出，在闭会期间没有收到任何书面提案。

2.2 联合工作组商定，继续在本届会议临时采用《议事规则草案》，暂时不提交通过，如同第一届会议的做法一样。

3 联合工作组的总目标和优先事项

3.1 联合工作组商定将这一项目的讨论推延至审议项目 10 之时。

4 劳工组织、海事组织和《巴塞尔公约》缔约方大会有关的相关机构船舶报废问题的工作方案

- 4.1 海事组织秘书处的代表介绍了文件 ILO/IMO/BC WG 2/4，概述了海洋环境保护委员会有关船舶回收问题的工作方案。
- 4.2 他回顾说，海洋环保委员会于 2005 年 7 月 18 日至 22 日举行了第 53 届会议，该届会议的报告已作为 MEPC 53/24 号文件印发。此前，船舶回收工作组于 2005 年 7 月 13 日至 15 日举行了一次闭会期间会议，该会议的报告已提交海洋环保委员会第 53 届会议 (MEPC 53/WP.2)。
- 4.3 他进一步报告说，海洋环保委员会第 53 届会议作出了重要决定，提请海事组织大会通过一项决议，力求在其 24 届会议上制定一项有关船舶回收的、具有法律约束力的文书。
- 4.4 他接着告知工作组，海洋环保委员会第 53 届会议核准了对海事组织《船舶回收准则》的一系列修正。海事组织大会本月早些时候作出的一项决议通过了这些修正。
- 4.5 他最后说，海洋环保委员会第 53 届会议邀请 1972 年《伦敦公约》缔约方第 27 届协商会议和海事组织法律委员会审议在陆地或港口遗弃船舶的问题。海事组织法律委员会将于 2006 年 4 月在其第 91 届会议上审议此事项。
- 4.6 海事组织秘书处的代表概述了 1972 年《伦敦公约》缔约方第 27 届协商会议的成果，该会议审查了海事组织各项法律文书和准则中所含有关遗弃船舶的规定。协商会议核可了海事组织秘书处提交的、载于文件 ILO/IMO/BC WG 1/2/2 的一份概览，随后，工作组第一届会议审议了该文件，其中涉及就《伦敦公约》的权限而言海事组织的法律文书对于船舶遗弃的适用性。
- 4.7 谈到文件 ILO/IMO/BC WG 2/4/1 时，Paul Bailey 先生告诉代表们说，该文件是劳工组织各项活动的清单，并指出，劳工组织被邀请参加一系列国际会议，表明这一主题在全世界引起的高度兴趣。他确认，劳工组织已出版了其有关准则的孟加拉语和印地语版本，以及 CD 盘的中文版本，目前正准备出版中文印刷本，以及乌尔都语和土耳其语版本。然后，他简要介绍了文件 ILO/IMO/BC WG 2/4/1 所述的方案，并说，他的印度同事也有可能对此发表补充意见。
- 4.8 《巴塞尔公约》秘书处的代表然后报告了《巴塞尔公约》相关机构在船舶拆解问题上进行的工作。她说，《巴塞尔公约》不限成员名额工作组(不限名额工作组)在文件 ILO/IMO/BC WG 2/4/2 所述由缔约方大会赋予的任务规定之外，又在其 2005 年 7 月举行的第四届会议上通过了三项决定。她特别提请工作组注意到下列各点：
1. 不限名额工作组核可了联合工作组的各项决定和工作方案；
 2. 不限名额工作组请各利益相关者就船舶拆解所涉实际、法律和技术事项提出评论意见。按照不限名额工作组的指示，已将至今收到的一些评论意见作为文件 ILO/IMO/BC WG 2/8/3 提交本工作组。这一文件还将提交给定于 2006 年 4 月举行的不限名额工作组第五届会议，使之能够拟定建议，提交缔约方大会定于 2006 年 11 月举行的第八届会议；
 3. 已发出一份调查问卷，邀请各缔约方就遗弃船舶问题提出看法。调查问卷回复材

料的一份汇编已作为文件 ILO/IMO/BC WG 2/8/1 分发，其中表明各缔约方都在思考这一事项；但存在着对于这一事项的不同看法和观点。目前尚无特定的标准办法来处理这一问题。

4.9 联合工作组欢迎三个组织当前进行的工作，同时注意到，其他一些组织也在进行相关的活动。

4.10 工作组邀请挪威代表团综合介绍其提出的、针对船舶回收问题制定一项具有法律约束力的新文书的提案，该提案载列于文件 IMO / ILO / BC WG 2/INF.1，提交海洋环保委员会第 54 届会议审议。

4.11 挪威表示，该提案与议程项目 6 和 8 引发的许多问题都有密切联系，因而提出，当工作组开始审议那些项目时，他会再次详细谈及该提案。挪威代表说，这是一个初稿，其中参考了海洋环保委员会第 53 届会议的成果以及《巴塞尔公约》和劳工组织的有关准则。他告知代表们说，该文件提议通过一项新的、完全独立的、规范船舶回收的文书。尽管在目前阶段尚未拟定出细节问题的条款，而且有些拟议的条款也未完全草拟好，该代表说，提案中包含有一个执行机制，汇报机制和针对船舶和回收设施的要求。

4.12 若干代表团对挪威为拟定具有法律约束力的、规范船舶回收的文书草案的建议所进行的工作，表示祝贺。然而，一些代表团说，他们仍需得到时间来进一步考虑该提案，但希望能在海洋环保委员会第 54 届会议上详细讨论这一提案。联合工作组欢迎制定一项具法律约束力的文书，以便加大准则的执行力度并确保其发挥应有作用。

4.13 国际绿色和平运动的代表谈到国际人权联合会和国际绿色和平运动的一份新报告，其中估计过去两个十年内有数以千计的工人死于船舶拆解作业，因此，他强调联合工作组本届会议有必要讨论立即采取措施，防止发生更多的死亡和污染，这一联合工作组起码应向所属各组织和各国发出强烈建议，建议它们作为头等大事，立即执行和实施现有的各项文书。

4.14 劳工组织工人代表表示，涉及船舶回收设施工人安全和健康的工作领域属于劳工组织的职责范围，因此，应由劳工组织秘书处草拟出具有法律约束力的新文书中相关条款的案文。劳工组织工人代表进一步表示，如果海洋环保委员会工作组对这一草案案文提出大量修改建议，则应将其再提交联合工作组审议。

4.15 若干代表团在承认具有法律约束力的新文书的重要性的同时也指出，新文书草案案文的最后敲定和通过还需要一段时间，并且认为，有关船舶回收作业的环境无害管理和对于工人健康的关切是当前面对的问题，需要在短期和长期之内探讨解决。这些代表团指出，现有的、涉及这些问题的文书和准则似可用来应对当前出现的问题。

4.16 在回答有关向海洋环保委员会第 54 届会议提交提案和文件的提问时，海事组织秘书处的代表提醒各代表，海事组织成员和观察员的代表团可以而且应该出席该委员会的各届会议，参与审议这一提案，那些代表团的成员可包括有各类专家。他确认，与该 54 届会议议程相关的、6 页以上的文件，必须在开会之前十三个星期提交，亦即在 2005 年 12 月 16 日前提交，而与该届会议之前的文件或议程项目相关的、6 页以下的文件，应在开会之前九个星期提交，

亦即在 2006 年 1 月 13 日前提交。他说，海洋环保委员会的两次会议分别预定在 2006 年 3 月和 10 月举行；因此，在开会之前仍有相当充裕的时间提交提案或参与审议。

4.17 挪威代表团表示，希望拥有相关专门知识的代表团均为制定文书草案贡献力量。

5 促进执行拆船作业准则

5.1 主席邀请三个组织的秘书处简单介绍其促进执行准则方面所进行的最新活动。主席指出，联合工作组第一届会就此事项提出了五项建议：

1. 请求拆船国家公开宣布其负责处理有关拆船问题的主管部门的联络人和联络单位；
2. 每个组织均应确保建立有一个便于使用的网页，提供与拆船事项相关的信息，并链接另两个组织的相关网页和准则；
3. 每个组织应考虑将其准则翻译成主要拆船国家的工作语文；
4. 请求各政府和所有涉及的利益相关者酌情向三个组织提供信息，介绍其执行准则中取得的经验；和
5. 应同时通过联合技术合作活动来推动准则的执行，这一事项放在该届会议议程项目 5 之下进行讨论。

5.2 联合秘书处随后向代表们通报了下列事项：

1. 海洋环保委员会发布了一个通告，请各国提供其负责船舶拆解事项的联络点的信息；
2. 三个秘书处已在其各自网址上建立了便于使用的网页；
3. 劳工组织已经把劳工组织的准则翻译成相关语文，如上面第 4.7 段所述。海洋环保委员会建议海事组织的准则可考虑结合技术援助活动进行翻译。《巴塞尔公约》正在探讨以何种方式翻译《巴塞尔公约》有关船舶拆解的准则；
4. 联合秘书处已提请各方提供其执行准则中取得的经验的信息；
5. 三个准则的促进执行似可放在议程项目 6 之下审议。

5.3 丹麦代表团告知各代表，他们正编写一本小册子，就如何执行《巴塞尔公约》准则为拆船船坞提供实际指导。

5.4 联合王国的代表随后概要地介绍了其国内在船舶回收问题上进行的工作，包括推动各项

准则的实施。目前正在制定一个《联合王国船舶回收战略》，为回收政府拥有的船舶制定政策并向各船主和回收设施提出建议。此外，还针对希望在联合王国安排拆船的所有人，编写一份指导文件。该战略和指导文件将在 2006 年发布，征求公众意见。

5.5 国际绿色和平运动代表团告知会议代表，海事组织关于“无煤气高温作业”认证的通告，虽然是一个很好的举措，但他们觉得该举措不能认为是有效的举措，因过去几个月内仍然发生人员伤亡事故，因此，他强调说，贯彻执行现有的文书也许能挽救生命。

6 审查劳工组织、海事组织和巴塞尔公约有关船舶拆解作业的准则

6.1 关于议程项目 6，主席说，工作组收到了一份实质性文件，是由一个闭会期间工作组编写出来的，该工作组自联合工作组第一届会议以来一直在进行这一事项的工作。

6.2 美国代表团中参与了该闭会期间工作组的一位代表综合概述了该文件。他重申其目的是要找到可达成协商一致的关键领域，以及任何空白、重叠或含糊不清之处。凡有可能，该工作组都尽力指明如何在实际上落实执行《准则》，找出任何重大遗漏或含混不清之处并就如何解决这些问题提出具体建议。

6.3 联合工作组审议了闭会期间工作组关于比对劳工组织、海事组织和《巴塞尔公约》拆船准则的报告（文件 ILO/IMO/BC WG 2/6）。该文件审查了十一个关键议题领域。有一个列举含义模糊和空白的综合摘要。在讨论文件 ILO/IMO/BC WG 2/6 时，联合工作组意识到由海事组织大会第二十四届会议赋予海洋环保委员会的优先事项，因而认为在海事组织就船舶回收作业制定强制性要求时应当适当考虑该文件中所作的分析和建议。此外，工作组还认为，各利益相关方均应研究该文件，从中寻求有助于他们贯彻执行三套《准则》的信息。这一文件现载于附件 2。

6.4 在审查该报告中提出的各项建议时，加拿大代表团表示，关于其中提到“可交付回收的标准”的第 86、90、106 和 108 段，认为此种标准应在国际一级确定，以便确保所有船舶都能符合共同商定的同样标准。

6.5 土耳其代表团说，废物的越境转移只有在出口国事先给进口国的主管部门发出了书面通知的情况下才能进行。在这方面，有关“事先知情同意和通知程序”的责任到底由出口国承担或由出口公司承担的问题，也许可在联合工作组的会议上加以探讨。

6.6 针对土耳其代表团就“事先知情同意和通知程序”的相关责任所提出的问题，土耳其船舶拆解商协会代表团请求联合工作组探讨一下谁应被视为出口国，从而指定那些国家承担具体责任，以便有效执行《事先知情同意的通知程序》。

7 联合的技术合作活动

7.1 海事组织秘书处的代表介绍文件 ILO/IMO/BC WG 2/7 时说，该文件是大约三个月之前编写的。他着重指出，海洋环保委 53 届会议赞同工作组的意见并同意提请技术合作委员会考虑为该组织进行技术合作活动。他确认技术合作委员会将于 2006 年 6 月再度举行会议，届时，

将会审议一个全球/区域筹资方案，以便提供资金，发展/加强发展中国家执行有关船舶回收的准则的能力。

7.2 他告知工作组说，由于海洋环保委 53 届会议提出请求和技术合作委员会 55 届会议的核可，国际船舶再循环基金预计在近期内即可设立。

7.3 劳工组织工人代表提问是否能提供船舶再循环基金将如何运作的任何信息。针对该问题，海事组织秘书处的代表告知工作组，在设立了该基金之时，将会解决这一事项，而且，在知道了基金的数额后，才是处理这一事项的最佳时机。

7.4 他进一步表示，海事组织在土耳其伊兹密尔举行的讲习班十分成功。海事组织期待着再举办三次这样的活动，欢迎各国在这方向海事组织提出建议。考虑到一位代表先前提出的意见，他又说，海事组织《准则》翻译成孟加拉语、印地语和乌尔都语的工作也正在进行。

7.5 《巴塞尔公约》秘书处的代表简要介绍了其活动的最新情况，并确认能力建设和技术援助是《巴塞尔公约》的优先事项。他对伊兹密尔讲习班表示赞赏，它为各利益相关方交换看法提供了机会，而且也是一个在正式场合之外讨论问题的机会。

7.6 伊兹密尔讲习班，特别是实地考察活动，也受到劳工组织秘书处代表的称赞，该代表也参加了该讲习班。该代表提请各代表团就今后的这种活动和主题提出创意。他说，他很赞赏三个秘书处都参加各讲习班和其他论坛，但他注意到参加此种论坛并非总是实际可行的。

7.7 许多代表团都对海事组织的伊兹密尔讲习班表示赞赏，并鼓励在将来再举办相关的活动。有人说，目前正在举行许多与船舶拆解问题有关的活动，因此，三个组织之间有必要进行协调与合作。

7.8 国际绿色和平运动的代表告知与会代表，在联合工作组第一届会议期间讨论了关于由各船主提供捐款设立一个生态拆解基金的问题，而且提议在下一届联合工作组会议上更深入地讨论设立该基金的可能性。

7.9 劳工组织的一位工人代表说，代表工人的团体参与此种活动的权利应得到更大程度的认可。

7.10 联合工作组考虑了三个组织在船舶拆解方面已开展的或计划中的技术合作活动情况后，一致同意：

1. 建议每个组织都邀请另两个组织参加由该组织举办的讲习班或研讨会；
2. 建议每个组织都在其活动方案中包含有专门一节，介绍另两个组织的《准则》的资料；
3. 建议三个组织的秘书处作出努力，在举办此种活动方面加强协调与合作；和
4. 邀请各国政府和其他利益相关者向三个组织提供信息，告知其已开展的或计划中

的任何技术合作活动或其他相关举措，以便这些组织得以在今后的技术合作方案中考虑到这些活动。

8 以协调一致方法处理船舶拆解的所有相关事项

(a) 在陆地或港口遗弃船舶

8.1 《巴塞尔公约》秘书处的代表介绍了文件 ILO/IMO/BC WG 2/8/1，该文件包含有阿根廷、巴西、文莱、哥伦比亚、爱沙尼亚、意大利、巴拿马和波兰回应不限名额工作组第四届会议印发的关于在陆地或港口遗弃船舶的调查问卷而提交的资料。遵照不限名额工作组的指示，所提交的资料均已转送联合工作组，请各代表在审议这一事项的过程中考虑到这些资料。秘书处的代表指出，在编写了这一文件之后，又收到了哥斯达黎加、希腊、印度、印度尼西亚和墨西哥提交的资料。这些后来提交的资料将会合并汇编到该文件之中，然后提交给不限名额工作组定于 2006 年 4 月举行的第五届会议。《巴塞尔公约》的代表告知，各利益相关者可在 2006 年 1 月 10 日之前提出评论意见供不限名额工作组第五届会议审议。

8.2 各代表团简短地讨论了哪个论坛应是处理这一重要事项的适宜论坛的问题，但工作组未能在这个问题上得出肯定的结论。

8.3 最后，联合工作组注意到目前《巴塞尔公约》不限名额工作组针对在陆地或港口遗弃船舶之事所进行的工作，并表示很愿意看到这些审议取得成果。工作组进一步注意到其他一些机构也在审议这一事项，因而建议，工作组应考虑这些审议取得的结果（又见第 4.5 和 4.6 段）。

(b) 环境无害管理和事先知情同意等概念

环境无害管理

8.4 联合王国以工作组成员身份，代表《巴塞尔公约》不限名额工作组，提交了有关环境无害管理（环保管理）的文件 ILO/IMO/BC WG 2/8。该代表团在概述该文件时说，文件就船舶拆解这一主题锁定了若干关键方面，而且描述了联合王国目前在这一事项中的做法。

8.5 许多代表团对联合王国编制的该文件表示欢迎，认为它提供了信息，有助于改善回收设施的状况，以及目前进行的有关强制性要求的工作。

8.6 对于涉及环境无害管理的该文件，联合工作组一致认为，联合王国文件中所含概念可作为有用资料，帮助海事组织制定一项针对船舶拆解的强制性文书，或用于其他适当用途。该文件现载于附件 3。

8.7 冈比亚代表团作为《巴塞尔公约》非洲组参加联合工作组的代表发言说，联合王国文件可作为有用的资料，用以建立适当机制，促进共同执行相关的准则。

8.8 国际绿色和平运动代表团表示意见认为，一项具有法律约束力的新文书应当建立在现有文书和准则的基础之上，确保一套新的规定对于保护人类健康和环境起到更强有力的作用，而不是相反。

事先知情同意

8.9 《巴塞尔公约》秘书处对文件 ILO/IMO/BC WG 2/8/2 作简要介绍时指出，该文件概述了《巴塞尔公约》的程序，并对比了文件 MEPC 52/WP.8 所载对于拟交付拆解船舶的报告制度提纲草案。

8.10 该代表指出，由于海洋环保委 52 届会议着手拟定针对拟交付拆解船舶的报告制度提纲草案和编制文件 ILO/IMO/BC WG 2/8/2，海事组织已核准交由海洋环保委制定一项具有法律约束力的、规范船舶拆解作业的新文书。

8.11 加拿大代表团表示，十分有必要强调指出，按照《巴塞尔公约》有关事先知情同意的规定，此种同意应当以书面发出。这就是说，进口危险废物和其他废物，必须得到进口国和过境国 *书面形式* 的事先知情同意后，出口国才能批准启动此种废物的任何越境转移。该代表团还指出，《巴塞尔公约》控制机制的另一重要环节是，它设立有一个跟踪系统，跟踪监测此种越境转移过程，直至出具了最后处置证明为止。几个代表团表示赞同上述论点，一致认为《巴塞尔公约》机制的这些重要特点应予突出强调。

8.12 荷兰代表团感谢《巴塞尔公约》秘书处就这一主题提出了一份有价值的文件。荷兰的看法是，在报告制度上，重要的问题是有一种切实可行的办法。因此，他们宣布在 2006 年推出一个拆解四艘船舶的示范项目。这一试验项目将提供信息，说明当前考虑中的几个要点是否切实可行，例如：

1. 盘点记录
2. 船舶拆解计划
3. 环境无害管理所需条件一览表
4. 交付和拆解前的前期清理
5. 报告办法和时间

荷兰将会向海洋环保委 55 届会议报告这一项目的结果，而且，该报告将同时提交给三个相关的联合国机构。

8.13 联合工作组商定，海事组织在船舶拆解方面拟定的任何报告制度应当考虑到船舶拆解的具体情况，考虑到此种报告所应达到的目的，例如，确保拆解作业以环境无害方式进行。工作组建议，海事组织拟定其作为船舶拆解作业强制性文书一部分的报告制度时应当考虑根据《巴塞尔公约》建立的事先知情同意制度和现有其他报告制度的经验。文件 ILO/IMO/BC WG 2/8/2 见附件 4。工作组还指出，其他感兴趣的利益相关者亦可提交更多有关此种经验的详细文件。

(c) 促进船舶拆解作业职业健康和安全以及环境无害管理的实际可行办法

8.14 联合工作组简要讨论了这一项目。一个代表团认为，劳工组织似可作出宝贵贡献，协助海洋环保委员会拟定在具有法律约束力的、有关船舶拆解的新文书中涉及职业健康和安全的条款。

(d) 有关国家，例如船旗国、港口国和回收国，在船舶拆解作业职业健康和环境无害管理方面的可能作用

8.15 挪威代表团指出，上述有关国家的可能作用在挪威提出的具有法律约束力的、有关船舶拆解作业的新文书草案的提案中已经作了规定，该提案案文载列于文件 IMO/ILO/BC WG 2/INF.1，并已提交供海洋环保委 54 届会议审议。该代表团请求联合工作组审议这些提案。

(e) 针对拟拆解船舶的报告制度的要求

8.16 挪威代表团指出，有关针对拟拆解船舶的报告制度建议已在该国提出的船舶拆解作业具有法律约束力的新文书草案建议中有所涉及，该草案案文载于文件 IMO/ILO/BC WG 2/INF.1 并已提交供海洋环保委 54 届会议审议。该代表团请求工作组审议这些提案。

(f) 一个适用的管控机制的基本原则

8.17 在其他议程项目下对适用的管控机制所涉事项进行了实质性讨论后，工作组在此议程项目下并未提出任何进一步的问题。

(g) 船舶的先期清理和准备及其在可持续的船舶拆解作业中的作用

8.18 船舶的先期清理和准备问题在联合工作组内引发了与会者之间的广泛讨论。联合工作组一致认为，这是一个重要事项，必须切实加以解决，它关系到船员以及拆船船坞工人的安全和环境的保护。

8.19 一些代表团认为，在船舶仍需以自身动力航行，在其驶向拆船船坞的途中，有些危险材料或物质并不能去除（例如石棉、多氯联苯、聚氯乙烯和电线）。因此，在船舶最终到达船舶拆解场地之前，先期清理只能在某种程度上完成。一些代表团认为，尽管如此，船舶的先期清理应尽可能做到最大程度，与此同时，仍然允许该船舶持有航行许可证，以便它可以到达拆解船坞。

8.20 许多代表团强调，进行拆解作业的船坞应当有能力以环境无害方式清理去除拟拆解船舶上仍可能残留的任何危险废物。

8.21 有代表指出，不限名额工作组在其 OEWG IV-5 号决定中提请各利益相关者就船舶拆解涉及的实际、法律和技术事项提出评论意见，包括对适用于拆解设施的可能要求，提出意见，此种要求包括例如执照、认证、投资计划等相关规定，以便确保船舶拆解的环境无害管理，确保其进行前期去污染的能力。按照不限名额工作组的指示，已将迄今所收到的一些评论意见作为文件 ILO/IMO/BC WG 2/8/3 提交工作组。在这方面，《巴塞尔公约》秘书处表示，原定的收取此种评论意见以提交不限名额工作组的截止日期似可延长到 2006 年 1 月 10 日。

8.22 国际绿色和平运动代表团强调，根据《巴塞尔公约》，对于危险废物的法律责任应由船主和出口国（废物产生者）承担，而不应由拆船者和拆船国承担。因此，国际绿色和平运动认为，在拟予拆解船舶的最后航行结束之前和船舶拆解之前，船舶在运行寿命期间（在建造中和停在干船坞期间），其先期清理应由船主负责出资进行。

(h) 强制性船舶拆解计划的潜在惠益

8.23 在此议程项目下，工作组没有提出任何进一步的事项。

9 其他事务

9.1 国际绿色和平运动的一位代表同时代表国际绿色和平运动和国际人权联合会发言，提请代表们注意到由 20 个非政府组织，包括人类健康、环境和人权团体和组织和工会，组成的一个全球联盟签署发表的“关于采取紧迫的全球解决办法应对船舶拆解危机的联合宣言”(<http://www.greenpeace.org/sb-declaration>)。据指出，该全球联盟深切关注（工人们）随时可能接触剧烈污染物：石棉、持久性有机污染物和重金属，以及源于残留碳氢化合物的爆炸，造成不可忍受的死亡人数和带来极高水平的职业疾病和污染。全球联盟呼吁海事组织、劳工组织和《巴塞尔公约》联合工作组的成员，立即采取措施，例如实施和执行《巴塞尔公约》和劳工组织《准则》等现有文书，以期拯救生命和保护环境。

9.2 全球联盟在其宣言中还促请劳工组织、海事组织和《巴塞尔公约》船舶拆解问题联合工作组确保使环境、司法和人权方面的现有原则和条例均包容在一个新的、全球性的拆船法规体制之内（监督功能）。

9.3 联合工作组随后审议了工作组下一届会议的问题。与会者针对这一事项进行了广泛讨论。许多代表团认为，鉴于海事组织工作的推展和联合工作组为其未来工作方案所确定的要点，应当再召开一次会议。

9.4 劳工组织工人方表示，他们感到关切的是，举行下次会议之前这段时间恐怕超出了规定，因议事规则草案中规定的时间为一年。

10 工作方案

10.1 在转入这一议程项目时，工作组还审议了议程项目 3，即联合工作组的总目标和优先事项。

10.2 与会者在讨论过程中提出了一系列可予考虑列入联合工作组未来工作方案内的项目。这些项目包括进一步审议：

1. 遗弃船舶的问题；
2. 船舶的前期清理；
3. 环境无害管理的具体界定；

4. 船舶再循环基金；
5. 健康和安全的；
6. 拟议中的海事组织新文书；
7. 海事组织新文书生效之前应予采取的临时措施。

10.3 一些代表团强调加大力度执行现有临时措施, 例如执行现有的文书和准则, 执行海洋环保委员会各项通告, 例如“无煤气的高温作业”, 船舶拆解计划和“绿色护照”等。

11 审议联合工作组的报告

11.1 联合工作组核准了本文件所载的其第二届会议的报告。

11.2 本报告, 连同各附件在内, 将提交海洋环保委员会第 54 届会议, 《巴塞尔公约》不限成员名额工作组第五届会议, 供其参阅和审议, 并提交劳工组织理事会第 295 届会议酌情采取行动。

* * *

附件 1

与会人员名单

主席：Roy Watkinson 先生（联合王国）

国际劳工组织提名的工作组成员

雇主成员

Torben C. Strand 先生，部门经理，波罗的海和国际海事理事会（BIMCO）

John Stawpert 先生，国际海运联合会

Bernard Veldhoven 先生（荷兰）

Oktay Sunata 先生，塞玛斯拆船厂经理，土耳其拆船公司联合会

顾问

Ilker Sari 先生，经理，土耳其拆船公司联合会

Dimitri Ayvatoglu 先生，经理，土耳其拆船公司联合会

工人成员

Robert Johnston 先生，主任，国际金属加工工人联合会（IMF）

John Bainbridge 先生，海员部助理秘书，国际运输工人联合会（ITF）

Vidyadhar V. Rane 先生，副主席，印度钢铁、金属和机械工人联合会（HMS）

T. Dyvadheenam 先生，南亚区域代表，国际金属加工工人联合会（IMF）

* * *

国际海事组提名的政府成员

孟加拉国

Mohammed Anam Chowdhury 船长，孟加拉国拆船业主协会

日本

Shinichiro Otsubo 先生，副主任，日本船运中心

Akihiro Tamura 先生，副主任，造船处，海事局，土地、基础设施和运输部

Kenji Honzawa 先生，职工成员，日本船主协会

Masaya Okuyama 先生，一等秘书，日本常驻联合国日内瓦办事处及日内瓦其他国际组织代表团

Yasaburo Hikasa 先生，一等秘书，日本常驻联合国日内瓦办事处及日内瓦其他国际组织代表团

荷兰

Reinoud Pijpers 先生，高级政策顾问，货物运输总局局长，运输、公共工程和水事管理部

Cees Luttkhuizen 先生，高级政策顾问，住房、空地规划和环境部

Tom Peter Blankestijn 先生，外事经理，P & O Nedlloyd 和 K.V.N.R（荷兰船主协会）

挪威

代表

Sveinung Oftedal 先生，高级顾问，挪威海事总局
Jens Henning Koefoed 先生，高级顾问，挪威海事总局
Jan Johansen 先生，总工程师，挪威控制污染管理局

顾问

Lise K. Jensen 女士，顾问，挪威控制污染管理局

美利坚合众国

Jo Brooks, Attorney 女士，高级律师，美国国务院
Frank McAlister 先生，处长，固体废物厅，美国环保局

* * *

巴塞尔公约缔约方大会 提名的政府成员

中国

E Hailiang 先生，副主任，中国海事安全管理局

冈比亚

Saikou B.M. Njai 先生，高级方案官员，国家环境局

牙买加

Lennox Wayne Bailey 船长，牙买加安全、环境和认证处主任，牙买加海事管理局

俄罗斯联邦

Yuri Shcherbakov 先生，运输问题顾问，俄罗斯联邦常驻代表团
Sergey F. Legusha 先生，首席检察官，俄罗斯海洋运输登记局国际部

联合王国

Sarah Paul 女士，高级政策顾问，环境、粮食及农村事务部（DEFRA）
Jolyon Thomson 先生，法律顾问，环境、粮食及农村事务部（DEFRA）
Peter Grant 先生，政策顾问，运输部
Roy Watkinson 先生，政策经理，环境局
Jonathan Simpson 先生，政策顾问，海洋及海岸警备局
Susan Wingfield 女士，政策顾问，环境、粮食及农村事务部（DEFRA）

* * *

政府观察员

阿根廷

Ernesto Martinez Gondra 先生，部长，助理常驻代表，阿根廷共和国常驻日内瓦国际组织代表团

Dario Celaya 先生，顾问，阿根廷共和国常驻日内瓦国际组织代表团

Ines Fastame 女士，大使馆秘书，阿根廷共和国常驻日内瓦国际组织代表团

奥地利

Ina Kadlec 女士，随员，奥地利常驻日内瓦联合国办事处及其他专门机构代表团

巴西

Antonio Carlos do Nascimento Pedro 先生，部长，巴西常驻日内瓦代表团

Luis Fernando Resano 先生，巴西常驻国际海事组织副代表

Maria Rita Fontes Faria 女士，秘书，巴西常驻日内瓦代表团

Pedro Marcos de Castro Saldanha，秘书，巴西常驻日内瓦代表团

Rudolf de Noronha 先生，环境部

加拿大

Denis Langlois 先生，高级法律顾问，外交部

哥伦比亚

Ricardo Velez Benedetti 先生，部长顾问，哥伦比亚常驻联合国及其专门机构代表团

丹麦

Lis Vedel 女士，处长，丹麦环保局

Lone Schou 女士，处长，丹麦环保局

多米尼加共和国

Carmen Miranda-Levy 女士，多米尼加共和国常驻代表团

厄瓜多尔

Alfonso Velez Verdesoto 先生，协调员，环境部

埃及

Adel Shafei Osman 先生，主任，危险废物处，埃及环境事务局

萨尔瓦多

Miguel Angel Alcaine 阁下，大使，萨尔瓦多常驻日内瓦联合国代表团

Mario Castro Grande 先生，部长顾问，萨尔瓦多常驻日内瓦联合国代表团

Carmen Elena Castillo-Gallandat 先生，部长顾问，萨尔瓦多常驻日内瓦联合国代表团

芬兰

Tuomas Aarnio 先生，法律顾问，环境部

法国

Pascale Clochard 女士，代表团负责人，生态和可持续发展部

希腊

Spyridoula Maltezou 女士，环境部

George Gabriel 先生，海运商会和希腊船主联合会

Elias Sampatakakis 先生，局长，海洋环境保护总局

匈牙利

Andrea Ajan 女士，匈牙利共和国常驻日内瓦联合国办事处及其他国际组织代表团

印度

M.S. Grover 先生，印度常驻副代表，印度常驻代表团

Arun Kumar Chatterjee 先生，顾问，印度常驻代表团

伊拉克

Ali K. Mohammad 博士，主任，环境处，农业部

Sabah Mahdi Abdulaaima 博士，主任，健康司，卫生部

爱尔兰

James Snelgrove 先生，工程师兼船舶检察员，海洋检察局，交通、海洋和自然资源部

科威特

Suad Taqi 夫人，环境督察员，环境公共事务局——工业废物部

利比亚

Adel El -Hamasi 先生，三等秘书，阿拉伯利比亚社会主义人民民众国常驻联合国日内瓦办事处及瑞士国际组织代表团

马耳他

Stephen Camilleri 先生，船旗国和港口国控制视察员，马耳他海洋管理处，商船海运管理局

Franck Lauwers 先生，环境保护高级官员，环境保护总局，马耳他环境和规划署

马绍尔群岛

John Ramage 先生，副专员

毛里求斯

Reena Wilfrid-René 女士，二等秘书，毛里求斯常驻日内瓦联合国代表团

墨西哥

Luis Mario Ramón Bravo Roman 先生，驻法国大使馆海军参赞，墨西哥海军秘书处

摩纳哥

Philippe Blanchi 先生阁下，大使，常驻代表，摩纳哥公国常驻联合国日内瓦办事处及其他国际组织代表团

Carole Lanteri 女士，助理常驻代表，摩纳哥公国常驻联合国日内瓦办事处及其他国际组织代表团

Alexandre Jahlan 先生，三等秘书，摩纳哥公国常驻联合国日内瓦办事处及其他国际组织代表团

巴拿马

Jorge Corrales 先生，顾问，巴拿马共和国常驻日内瓦联合国办事处及其他国际组织代表团

罗马尼亚

Liviu Vasile 先生，顾问

瑞典

Margareta Appelberg 女士，高级技术官员，环境保护局

特立尼达和多巴哥

Linda Wiltshire 女士，部门专家（海洋），工程和运输部

土耳其

Hakan Kivanç 先生，首席顾问，土耳其常驻联合国日内瓦办事处及其他国际组织代表团

Betül Dogru 女士，代理处长，环境和森林部

Simla Yasemin Özkaya 女士，顾问，土耳其常驻联合国日内瓦办事处及其他国际组织代表团

Sevgi Aytas 女士，工程师，环境和森林部

Ali Görkem 先生，专家，海洋事务秘书处

Umut Sentürk 先生，海洋事务秘书处

Nefise Burcu Unal 女士，职业健康和安全管理专家，劳动和社会保障部

* * *

来自政府间组织的观察员**欧洲联盟**

Thomas Ormond 先生，署长，环境署

联合国人权事务高级专员办事处（OHCHR）

Stefano Sensi 先生，人权委员会负责非法转移和倾弃有毒及危险废物和产品对享受人权的不利影响特别报告员助理

* * *

来自非政府组织的观察员

巴塞尔行动网 (BAN)

Richard Gutierrez 先生, 有毒物政策分析员

国际绿色和平运动

Erdem Vardar 先生, 船舶拆解项目宣传负责人

Arifur Rahman 先生, 首席执行官, YPSA

Marietta Harjono 女士, 国际协调员, 船舶拆解项目

Ingvild Jenssen 女士, 项目协调员, 欧洲非政府组织拆船论坛

国际独立油轮船主协会 (INTERTANKO)

Tim Wilkins 先生, 环境经理

国际分类学会联合会 (IACS)

Robin Townsend 先生, 海洋船舶建筑师

人权联盟国际联合会

Alexandra Pomeon 女士, 驻联合国的联络员

Isabelle Brachet 女士, 亚洲处官员

* * *

联合秘书处

巴塞尔公约秘书处

Sachiko Kuwabara-Yamamoto 女士	执行秘书
Pierre Portas 先生	副执行秘书
Donata Rugabaramu 女士	高级法律官员
Ibrahim Shafii 先生	方案官员/技术
Laura Thompson 女士	法律专家
Sophie Schlingemann 女士	法律顾问
Antonia Dougan 女士	秘书
Dima Yared 女士	报告撰写员
Yvonne Nzelle Ewang 女士	报告撰写员
Ariel Dayao 先生	文件助理
Mohammed Hassan Habib 先生	档案员

* * *

国际劳工组织 (ILO)

Paul Bailey 先生	高级技术专家
Igor Fedotov 先生	职业健康和安全问题高级专家
David Sparks 先生	海事顾问

* * *

国际海事组织（IMO）

F. Javier Llorens 先生

高级技术官员

* * *

附件 2

对比分析三套准则的非正式工作组 的研究结果

非正式工作组的说明

摘要

执行部分摘要：本文件载述的是对比分析海事组织/劳工组织/巴塞尔公约有关船舶拆解准则所得出的结果，分析对比工作由一个闭会期间的非正式工作组在联合王国的协调下进行。

相关文件： ILO/IMO/BC WG 1/8 (附件 2 和 3), ILO/IMO/BC WG 1/3/1

执行部分摘要

- 1 看来，三套准则之间并无任何明显的冲突，三套准则之中也经常出现相互参照的提示。
- 2 劳工组织的准则是全面的，可以说，它是有关拆船船坞中职业安全与健康方面的主要指导文件。
- 3 三套准则都认为需要有一个“绿色护照”，都规定了如何将其纳入船舶拆解计划（或等同物）之内。
- 4 三套准则之间一个关键的区别是“知情同意”应如何在船旗国、船主、拆船船坞和拆船国之间加以施行。在这个问题上，仍需进行更多的讨论。
- 5 巴塞尔公约中环境无害管理（环保管理）定义的运用看来限定了其他准则各条款的运用。
- 6 这些准则之中出现的含义模糊和缺漏现象以及通过此项对比分析工作而提出的建议摘要见本文第 94 段以后各段。

引言

7 国际海事组织/国际劳工组织/巴塞尔公约船舶拆解问题联合工作组于 2005 年 2 月在海事组织总部举行了第一届会议。该会议的议程项目 3 要求工作组就三个组织发布的有关船舶拆解的准则进行一次对比分析。为此，设立了一个由联合王国担任主席的非正式工作组。

8 一致认为，在可利用的时限内，不可能对这些准则进行全面分析，因而，仍需进行更多工作。为此，一致商定在闭会期间以通信方式继续进行工作，但需及时完成，以便提交联合工作组 12 月举行的下届会议审议。

9 闭会期间的初步讨论确定，要对这几套准则作出全面分析是不符合实际的，因得不到足够的经费和国家专门知识来执行此任务。因此，提议只重点分析这些准则中的一些关键方面，即认为对联合工作组需予研讨的主要问题具有根本重要性的那些方面。

10 对比分析的目的在于查明已形成共识的重要领域，并查明下面所列的三项船舶拆解准则之中的任何缺漏、重叠或含义模糊之处：

1. 《对全部和部分拆解船舶进行环境无害管理的技术准则》，巴塞尔公约缔约方大会第六届会议 2002 年 12 月 13 日以第 VI/24 号决定通过；
2. 海事组织《船舶回收准则》，由海事组织大会第二十三届会议于 2003 年 12 月 5 日以第 A.962 (23) 号决议通过；
3. 《船舶拆解作业的安全和健康：供亚洲国家和土耳其采用的准则》，经国际劳工组织理事会第 289 届会议（2004 年 3 月）核可发布。

11 一开始就提供非正式工作组审议的有下列资料：

1. 一份表格，根据文件 ILO/IMO/BC WG 1/3/1 中提议的方法编制，以表格形式分别列出每套《准则》中提到的事项（联合工作组报告附件 2），和
2. 一份概览文件草案，由联合王国提交，概述每套准则的目的并指明各准则中发现的一些差异和缺陷（联合工作组报告附件 3）。

各准则的由来和总目的

国际劳工组织（劳工组织）

12 国际劳工局一致赞同由理事会第 289 届会议（2004 年 3 月）公布一整套标准，用以规范船舶寿命期终了的报废和回收。这些标准载列于“船舶拆解作业的安全和健康：供亚洲国家和土耳其采用的准则”，该文件针对的对象是对船舶拆解作业中职业安全和健康负有责任的人，包括船舶拆解的雇主、工人和主管部门。

13 该《准则》的拟定是为了推动：

1. 保护船舶拆解工人避免工作场地的各种危害并消除与工作有关的伤害、健康影响、疾病、事故和死亡；
2. 帮助和促进改善工作场所内外职业安全和健康事项的管理；
3. 劳工组织的准则不具法律约束力，也不意图取代国家法律、条例或认可的标准。准则的意图是提供指导，帮助建立有效的、用以规范船舶拆解作业的国家制度、程序和条例，特别是在尚无或即将出台此种条例的地区。

14 该准则提示了一个国家法规框架，以便界定就船舶拆解而言，雇主、工人和管控部门的一般责任和权利。此外，《准则》还提出了有关安全的船舶拆解作业的建议，包括有害物质的管理，使工人免受危害的保护措施和预防措施，以及针对工作能力培训方案的建议。

15 劳工组织的方针是促进逐步改善在海滩进行船舶拆解的危险作业方法。该准则建议为此而采取以下措施：

1. 确保清查登记船舶上的危险材料；
2. 去除污染和清除煤气；
3. 作出安全拆毁的规划；
4. 拆解；和
5. 废物的安全管理。

国际海事组织（海事组织）

16 国际海事组织（海事组织）于 2003 年 12 月发表了题为“船舶回收准则”的文件，该文件的编制是为了向船舶拆解过程的所有利益相关者提供咨询意见，其中包括船舶建造及海运设备供应国、船旗国、港口国和回收国的管理当局，以及政府间组织和诸如船主、返修者和拆船船坞等商业实体。

17 该《准则》的编制旨在提供最佳实践方面的指导，其中考虑到贯穿整个船舶寿命周期的船舶回收循环过程。

18 该《准则》提出了船舶回收过程的各个阶段所应采取的实际措施，其中包括：

1. 新船舶及设备的设计，特别是要尽可能减少危险物质的使用和减少废物的产生，便于其回收循环和去除危险材料；
2. 为新船舶和现有船舶准备一个“绿色护照”；
3. 选定一个回收设施并准备好拟予回收拆解的船舶，包括一个船舶回收计划；和
4. 主要利益相关者应起到的作用，包括船旗国、港口国和回收国，《巴塞尔公约》，劳工组织和海运业。

19 该《准则》力求做到鼓励以回收再循环作为船舶处置的最佳手段，同时在准备船舶再循环方面提供指导，办法是在船舶寿命期期间尽可能减少潜在危险材料的使用和减少废物的产生。

20 总的来说，该《准则》的观点是，在船舶回收设施中保护环境和保护工人的义务必须由

回收设施自己和回收设施所在国的管理当局来承担。尽管如此，据指出，船主和其他利益相关者也有责任处理和解决所涉及的问题。

巴塞尔公约

21 2002 年，《巴塞尔公约》通过了《对全部和部分拆解船舶实行环境无害管理（环保管理）的技术准则》，该文件针对的对象是已建立或有意建立船舶拆解所涉设施的那些国家。

22 该准则就船舶拆解所涉设施为达到环保管理标准而必须采用的程序、工艺和做法，提供信息和建议。该准则还提出了有关监测和核实环保绩效方面的咨询意见。

23 具体地说，巴塞尔公约的船舶拆解准则提供了下列几方面的指导：

1. 待处置船舶的退役过程以及查明潜在的污染物并防止其释放；
2. 船舶拆解设施的设计、建造和操作方面提议的最佳做法；和
3. 环保管理的原则和如何在船舶拆解设施中加以实现，包括在一年、五年和十年内实现各项要求的建议时间表。

三套准则中关键事项的比较

24 分别就下列 11 个主题领域详细审研了每一套准则。下述分析表明了其存在的共识、含混及缺漏。而且分别提出了供考虑的建议。

绿色护照

25 海事组织定义的“绿色护照”是一份文件，其提供的信息涉及在船舶及其设备和各系统的建造中使用的、已知具有潜在危险的材料。海事组织指出，“绿色护照”应伴随船舶的整个运营寿命并应提交给拆船船坞。海事组织准则的 5.2.2 节开列了一个清单，可作为“绿色护照”的组成要素（见《已知潜在危险物质的材料清册》）。该护照应指明每一种经查明材料的大约数量和位置。海事组织将清查盘点项目分类为：有潜在危险的材料，操作过程中产生的废物，和船上存储物质。海事组织指示各船主根据船舶计划、图表、手册、技术规范说明和船舶存储物记录，在尽可能“实际可行和合理”的程度上编写出一个“绿色护照”。

26 劳工组织 2004 年的《船舶拆解中的安全和健康准则》赞同“绿色护照”的使用。按照劳工组织的准则，“绿色护照”应载有一份盘点清单，其中列出在船舶建造中使用的、对人类健康或环境具有潜在危险的所有材料，而且该清单应伴随船舶的整个运行寿命。

27 《巴塞尔公约》准则的第 4 节建议所有拟予拆解的船舶均备有一份船舶上的危险物质和废物盘点清单。这一做法同海事组织的“绿色护照”要求很相似。因此，在编制和使用“绿色护照”方面，三套准则之间看来并不存在大的差异。

28 **建议：**也许应当编制一份“绿色护照”范本，确认某些要素更适合于相对于新船舶的现

有船舶。将来某个时候，人们对于多氯联苯、三丁锡和石棉的担忧应当逐渐消解，因这些物质的使用将会停止。

船舶回收计划/拆解证书/环保管理计划

29 海事组织建议，回收设施应与船主协商编写出一份船舶回收计划。其 8.3 节描述了该计划的各个部分。8.3.2.4 节确定了这一计划的主要构成部分，包括：一份“绿色护照”，来自船舶建造方的指导意见，船舶运行设备和危险污染物潜在来源和数量的详细情况，和查明对职业安全和健康的潜在危害。该计划包含各种要素，有些要素由船主提交，另一些要素由拆船船坞编制。8.3.3 节建议最后的船主采取某些行动，为防止污染做准备。这些行动包括：尽量减少燃料、润滑剂、液压、油料和化学品的使用数量并在最后港口清除废物。还提请各船主确保填写出一份“绿色护照”，并要求船坞中以某种方式控制排污水和压舱水。这些建议很类似于巴塞尔公约准则中的环保管理要素，但并非逐一对应。

30 海事组织准则 8.3.3.2 节指明，船主在与回收船坞协商后，应“考虑”下述事项：船坞有能力安全地去和处置石棉，船坞能够将哈龙卸下，转到一个适当的设施，并可做到最大程度去除舱内残留物质。该条要求以某种环境无害方式管理所有材料（但这里没有直接提到巴塞尔准则的环保管理定义）。

31 **建议：**在海事组织和劳工组织的《准则》中应酌情提到巴塞尔准则的环保管理定义。

32 海事组织准则在 8.3.4 节中规定的回收计划指明，船主应作出安排，由回收船坞出具一个“无煤气高温作业”证明，并确保查明船舶上氧气不足的所有区域，并实施一个保护职业安全和健康的方案。海事组织准则具体提到 MSC/Cuc 1084 “各类船舶上高温作业的原则”和大会第 A.864(20)号决议关于进入船上封闭空间的建议。这意味着，遵守这两项准则应是“最佳做法”。

33 劳工组织准则 2.3.5 节提倡使用一种“拆解证书”。这种证书含有许多和海事组织船舶回收计划同样的要素。劳工组织证书含有下列要素：船上危险物质和废物的最新清单，由船主和回收船坞作出的保证：船舶已去除污染，没有煤气，提供资料确保可拟定一个安全的拆船计划，实施一个“职业安全和健康”管理制度，并给所有工人提供适当的住所、生活和卫生设施。

34 如上所述，巴塞尔准则要求船坞制定和实施一个环境管理计划，其中包括有海事组织船舶回收计划和劳工组织拆解证书的许多方面。所有这些文件所含要素基本相同，只是使用不同术语。它们要求船坞实施一个职业安全和健康方案，要求有一个“绿色护照”伴随船舶进入回收船坞，要求在交付拆解之前尽可能清除废物，并实施对职业安全和健康以及对环境的监测。

35 **建议：**似有必要归纳与合并三个准则中在环保管理、船舶回收计划和拆解回收证书方面所使用的不同术语。

船舶上的危险废物和危险材料清单

36 海事组织的准则把危险材料定义为：在 IMDG 守则中，在《巴塞尔公约》中或由其他国际

当局指明可危害到人类健康或环境的材料。海事组织提到巴塞尔和 MARISEC 准则。巴塞尔准则拟定了自己的清单，即“与船舶拆解相关的危险废物和物质清单”。MARISEC 准则要求船主列入一份交付回收船坞的船舶上可能有的潜在危险材料清单。看来，海事组织文件中以提及方式包含有巴塞尔定义。

37 **建议：**在未来工作中似可综合归纳这些清单，以便重点聚焦于对船舶拆解作业最为适当的那些要素。例如，清单上列出的物质也许是以钢的构成部分而存在，而钢铁并非“危险物质”。最好是拟定一个单一的清单（海洋环保委目前正处理这一事项）。

职业安全和健康

38 海事组织准则 1.7 节规定，船舶回收设施中保护环境和职业健康和安全的义务应由回收设施本身和回收设施所在国的管理部门承担。然而，海事组织准则又规定，船主有责任处理这些事项。海事组织提到劳工组织准则，但没有详细涉及职业安全和健康问题。

39 巴塞尔准则明确表明，该准则不具体涉及船舶拆解有关的职业安全和健康问题，提请读者直接参阅劳工组织准则。但是，巴塞尔文件第 92 页有一个清单，列有 13 个具体的职业安全和健康事项，必须在一年时间内实施。巴塞尔准则确认，许多回收船坞在作业中均存在差距，应当给它们一段时间，逐渐达到环保管理目标。

40 劳工组织准则是最为全面的指南，其中涉及船舶拆解中职业安全和健康的各个方面。劳工组织准则不是强制性的，各国政府将其看作是建议的做法。ILO-OSH 2001 是劳工组织有关职业安全和健康的指南，指明工作场所应建立一个健康管理系统。健康管理系统包括对工作环境的监视，其中涉及查明和评价可影响到工人健康的环境因素。此种办法还要求不断进行复查。不断审查风险，设法排除风险和不断进行监测的做法是与巴塞尔环保管理方法相一致的。

41 劳工组织准则第 2 节建议拟交付拆解的每一船舶备有一份拆解证书（见第 2.3.5 节）。该证书包含有：1) “绿色护照”的大部分要素，2) 船主、经纪人和拆解业主作出的保证：船舶已有效地去除污染且无煤气存在，3) 建立了职业安全和健康管理系统，4) 保证拆船船坞履行相关的职业安全和健康公约，5) 为所有工人提供适当的住所、生活和卫生设施。针对监督人员、工人和承包商的职业安全和健康培训是劳工组织办法的一个关键方面。第 14 节指出，此种培训应覆盖所有工人，工人们应受到定期再培训，对培训进行复查，确保解决各种风险，而且培训方案应有文件记录，以此为根据向每个工人发给一个培训证明。

42 劳工组织准则第 3 节列出一份国家职业安全和健康方案的一般要求。此种方案由回收国负责拟定，并应以特定的法律规章为依据，建立有负责视察和执行有效机制。这一国家方案必须保护所有工人（3.1.4），定出接触（有害物质）的极限（3.1.5），以及颁布和实施国家劳动法（3.2）。9.2 节明确指出，对于有可能接触石棉的工人应遵照《石棉公约》（第 162 号公约）和《建议书》（第 172 号），确定最佳作业方法，保护工人避免接触石棉。9.2 节还指出，船舶回收船坞还必须遵行劳工组织《防止职业上接触空气中有害健康物质的作业守则》，其中还确定了管理接触工业化学品问题的最佳做法。尽管劳工组织这一《守则》并非具体针对船坞作业，但对于在船舶拆解中可能出现的各类化学品而言，它仍是较全面的。如果船舶回收国尚未定出接触限度和执行方法，也许任何一方都不可能出具劳工组织“拆解证书”或海事组织“已做好拆解准备”宣言中所要求的保证。

43 劳工组织准则 3.4 节规定，保护作业工人是船舶拆解船坞的主要责任。它指明了雇主的一般责任包括：查明和定期评估危害和风险，采取预防和保护措施，以及遵守国际公约、作业守则和国家法规。

44 劳工组织确立了一个进程，请各国政府制定一个适用于拆船船坞的职业安全与健康方案。4.0 节“职业安全健康管理”中提到这一方案。这一管理制度的基石是劳工组织《关于职业安全健康管理制度的准则》（ILO-OSH 2001）。该制度有四个组成部分：职业安全与健康政策，组织和培训，危害风险的评估/规划/实施，和职业安全与健康实绩的评价。劳工组织建议（4.3 节）对拆船船坞进行初步风险评估，而每一船坞应制定一个具体船舶的拆解计划，其中应含有国家职业安全健康管理计划的内容。

45 **建议：**看来可以将劳工组织有关职业安全与健康的要求（拆解证书）融合到海事组织的船舶回收计划之内。也可以编制一份职业安全与健康最低要求的清单（见劳工组织准则 7.2.1.4 节），参照巴塞尔准则 92 页表 11 所列巴塞尔准则一年内的工人事项，规定在一年内完成。

46 劳工组织准则 4.3 至 4.6 节指明，此项管理制度还应包括例常的危害清查和风险评估，计划实施方法，和一项紧急事故应对计划（非常类似于巴塞尔应急事件防备计划）。第 5 节建议，对于工人所受伤害，应遵照《工伤补助金公约》（1964（121））、和劳工组织《作业记录和通报职业事故和疾病的守则》，作出报告。

47 劳工组织准则第 6 节建议各船坞建立现场的职业保健服务。此种服务（见 6.5 节）将对所有工人进行健康监测。这一建议与劳工组织《工人健康监测的技术和道德准则》是一致的。

48 劳工组织准则第二部分含有具体针对船舶拆解安全作业的建议。劳工组织分别就船舶拆解的三个主要方面提出职业安全与健康建议：准备，拆解和材料（碎件）管理。职业安全与健康的所有事项均应综合到具体船舶的船舶拆解计划之中。第 7.1.2 节也要求向拆船船坞提出一个“绿色护照”，作为准备过程的一部分。第 7.1.3 节规定，应在开始拆解之前即编制出船舶拆解计划，作为一种手段，促进有计划地改善工作条件。该计划必须包含有下述保证：所有工人受到适当培训，发给人身保护装备（劳工组织关于人身保护装备的建议见第 15 节）和防护服。劳工组织建议人身保护装备和防护服均应免费发给工人。

49 劳工组织准则 7.2 节列出了一个示范的职业安全与健康标准船舶拆解计划的各个方面。如上所述，劳工组织支持编制一份“绿色护照”。劳工组织还建议所有拟拆解船舶备有一份计划，其中含有“拆解证书”。第 7.2.1.4 节定出了拆解计划的最低要求：1) 由船主依照《巴塞尔公约》规定提供的船上各种危险物质的最新清单，2) 与船主、经纪人和拆解业主核实该船舶已去除污染且无煤气，3) 制定了船舶拆解计划并已提交拆船船坞。

50 劳工组织的办法要求针对特定船舶的具体风险来制订特定的拆船计划。这一计划必须在拆船过程中不断更新。作为最低限度，劳工组织在 7.2.3 节中指出，应有针对进出工作场所的防范和预防措施，提供安全的工作平台，谨慎规划高温作业，使所有工人得到一种安全氛围，而且船舶上配置有充分的灭火设备和急救设备。劳工组织的第 16 节表明，若无正规的医疗设施，拆船船坞应有洗眼处，淋浴室和可呼救的急救电话。无论如何，拆船船坞应配有现场急救

人员，他们应经过应有的常规培训。劳工组织看来已拟定一套暂定急救准则，允许拆船船坞临时执行，直至建立了医疗设施时为止。允许短期内实行的这一办法与海事组织的办法是一致的。

船舶拆解设施中的环保管理

51 《巴塞尔公约关于对全部和部分拆解船舶实行环境无害管理的技术准则》（2003年）在其执行部分摘要的第1页表明，该准则提供的有关程序、工艺和做法的信息和建议必须加以执行以便在此种设施中实现环境无害管理（环保管理）。这项规定没有留出很大的伸缩余地，借以拟定替代的、符合巴塞尔环保管理定义的方法。

52 巴塞尔准则进一步界定“环保管理”的定义为“采取一切切实可行的步骤，确保对于危险废物或其他废物的管理方式得以保护人类健康和环境免受由于此种废物而产生的有害影响”。巴塞尔公约明确指出，其准则既适用于现有的也适用于新的拆船船坞。

53 依照巴塞尔准则，环保管理包括五个主要组成部分：1) 制定一项环保管理政策，2) 确定目标，3) 制定并执行一个环境管理计划，4) 建立管控办法和程序，5) 以适当手段检查遵守情况并在必要时采取纠正行动。巴塞尔准则进一步把环境管理计划定义为具有下列组成部分的文件：a) 对潜在影响的评估（环境影响评估），b) 拟定可能的预防方法（最佳做法的盘点），c) 拟定并执行一个具体船坞的环境管理制度，其中包括一项废物管理计划，一个应急防备计划和一个监测计划。巴塞尔环境管理计划中的潜在风险评估类似于劳工组织准则4.3节。

54 巴塞尔准则6.2节指出，为实现环保管理，各船坞应通过一套环境管理制度来显示出其取得的成效。巴塞尔准则采用的国际标准（最佳做法）是ISO 14001。

55 **建议：**有必要明确界定的问题是，如果采用了其他准则的要素，那么，如何才能确保遵守巴塞尔准则的环保管理要求。

船舶拆解设施的最佳做法/优良做法

56 海事组织准则2.1节指出，遵照实行该准则即构成“最佳做法”。海事组织准则9.4.4节规定，回收国应确保无论是船舶到达之前或之后，均已对石棉、油类和其他危险物质作了清理和处置，而且采取一种“被认可的方式”（未给出定义）。该节还提及劳工组织和巴塞尔准则。

57 巴塞尔准则的整个第4节（自第43页起）描述了为达到环保管理而必需的“优良做法”。显而易见，这一节应当理解为相当于最佳做法，尽管巴塞尔准则的用词是“优良”而不是“最佳”。巴塞尔准则确定的优良做法涉及七种活动：1) 清查盘点船舶上的危险/污染物质（实质上是制作一个“绿色护照”），2) 在拆解前首先拆去除和清理残留物，3) 固定船舶以确保安全进入，4) 拆除设备，5) 去除危险/污染物质，6) 拆解，7) 储存/回收和处置。

58 巴塞尔准则指出，船舶拆解之前，应首先去除所有残留物。应把船舶清理干净，以便在洁净和安全状况下在某一拆船船坞清理船舶。巴塞尔准则有关拆解的“优良做法”要求编制和执行一个拆解计划。这一要求类似于海事组织的“回收计划”和劳工组织的“拆解证书”。

- 59 **建议：**似可就船舶拆解计划拟定一个统一的最低限度要素清单。
- 60 巴塞尔准则第 4.2 节指明了潜在的污染物并提出了如何避免或管理这些污染物的建议。这一条载列的增补建议构成了优良做法，其大部分均与劳工组织和海事组织的准则相一致。巴塞尔准则指明了需予解决的四类排放物：金属，油类和燃料，舱底污水和压舱水，油漆和涂料。
- 61 巴塞尔准则中关于金属的讨论主要涉及金属的切割和如何进行高温作业。在这一问题上，它一般都提请参阅劳工组织准则，因劳工组织提供了十分具体的指导。然而，巴塞尔准则在这一节中有关处理和处置电极、铅和汞废物的讨论，在劳工组织准则根本没有，因而它是劳工组织信息的有用补充。
- 62 巴塞尔准则指出，废弃油料和燃料应尽可能回收利用。然而，该准则没有涉及使用过的油料和燃料有可能在场地外混合后作为燃料燃烧这种情况。
- 63 舱底污水在全世界各港口一直成为一个环境问题，其处理和处置方法已为人们所熟知。巴塞尔准则指出，此种舱底水可在船外处理或排放到船外——在这一点上给予的指导有点含糊不清，没有提出在排放前首先作出必要保护的要求。它提到应遵守《防止船舶导致污染公约》。
- 64 **建议：**为确保达到最低限度的环境保护，也许有必要进一步审查《防止船舶导致污染公约》对舱底污水的现有标准要求以及海事组织最近通过的压舱水处理标准。
- 65 巴塞尔准则指出，三丁锡（TBT）和异氰酸酯油漆的去除和处置会带来环境和职业安全与健康风险。
- 66 巴塞尔准则 4.2.5 节论述了移动和处置石棉所必要的优良做法。如前所述，劳工组织提出，接触石棉的工人应遵守《石棉公约》（第 162 号）和《建议》（第 172 号），其中定出了保护工人不致接触石棉的最佳做法。巴塞尔准则提出的建议是，从船舶上去除的石棉不应再予使用或回收利用。
- 67 第 4.2.6 节涉及多氯联苯的去除和处置，《巴塞尔公约》将废物中多氯联苯含量大于 50 毫克/公斤的废物视为危险废物。看来，人们普遍同意，含有多氯联苯的各种自由液体都应在船舶拆解之前从船舶上清除掉。大家还认为，一份“绿色护照”应明确列出船舶上尚留存的含有多氯联苯的所有设备和电缆。还认识到，含有多氯联苯的电缆线不应以燃烧方式回收金属，因其燃烧时会把多氯联苯释放到空气中。
- 68 巴塞尔准则 4.3 节论述应如何监测职业安全与健康以及环境状况。该准则只是提出了对于向环境排放污染物的监测要求。巴塞尔准则建议制定一个环境监测计划，以便监测流向地面、沉积层、水和空气中的排放物质和噪音。该准则还认为，船舶回收国需定出环保标准，限制进入环境的污染物，然后通过监测手段确保不超出那些标准。
- 69 **建议：**巴塞尔准则的环境监测似可纳入劳工组织针对职业安全与健康所要求的船坞监测计划之中。
- 70 巴塞尔准则有关职业安全与健康的监测提议首先进行风险评估，然后执行一项防控接触

战略。这一做法与劳工组织准则的职业安全与健康管理制度（ILO-OSH 2001）是一致的。巴塞尔准则还建议由船坞执行一项紧急事故应对计划。这一建议与劳工组织准则 4.3 至 4.6 节是一致的。

可接受的回收设施

71 海事组织准则 8.1.1 节指出，船舶回收设施应当有能力依照本国法规和相关的国际公约，包括劳工组织和巴塞尔准则，按照规定的方式拆解回收其购回的船舶。海事组织进一步指出，回收国的主管部门应评估其国内回收设施的能力，并将评估结果提交有关船主。海事组织没有谈到应如何进行和根据何种标准进行此种评估。然而，海事组织再次提请参阅劳工组织和巴塞尔准则。这里不明确的一点是，假如某船坞没有达到 ISO 14001 标准或劳工组织的劳动标准但达到了主管当局所定的某些标准，那么，该船坞是否算遵守法规。

72 巴塞尔准则 5.3 节针对一个示范船舶回收船坞内的六个作业区，确定了其设计和作业规范。巴塞尔准则允许在五年至十年期间逐渐达到所有这些设计标准。劳工组织准则中的图 4（第 64 页）也描述了一个示范船坞的各组成部分。

73 巴塞尔准则 6.2 节指出，一个船坞要实现危险废物的环保管理，必须具备一系列条件。这些条件是：a) 具有一个管控和执行的基础结构，以确保遵守适用的法规，b) 场地或设施经审查后获得批准，确保在处理危险废物方面有了一套适当的技术规范和控制污染的标准，c) 对环境绩效进行监测，d) 有强制执行能力，确保在查出违规情况时可采取相应行动，e) 保持对人员的培训。

74 **建议：**巴塞尔准则具体列出了共 13 条职业安全与健康要求（见第 92 页表二），规定必须在至少一年之内做到，以便达到环保管理标准。作为将来的一项工作，似可进一步拟定一套最低限度的标准。

75 海事组织和巴塞尔准则都认为应首先对船坞的状况作出评估，以便确定其是否达到国家和国际标准。作为此项评估的一部分，应确定该船坞或附近设施是否有能力清理和适当处置在船舶拆解过程中可能产生的大量废物。劳工组织准则在 7.3 节中还指出，对船坞的评估应包括一项“危害清查和风险评估”。

76 **建议：**考虑对船坞的此种评估是否可以/应当由独立的第三方来承办。

77 这些准则一般并不讨论市场领军者会不会对拆船船坞采用的最佳做法施加影响。MARISEC 制定了一个《船舶拆解作业的行业守则》，它与劳工组织、海事组织或巴塞尔准则均不发生冲突，这些都是针对可接受的船舶回收作业的总体方针。然而，各船主也许能够施加影响力，假定他们希望在其强制执行的合同中列入有关职业安全与健康以及环境保护的具体条款作为合同一部分。

知情同意

78 海事组织准则 8.1.8 节指出，船主在选定了回收船坞之后，即应通知回收国的主管当局。

这种做法不同于巴塞尔准则的事先知情同意，后者把出口国和回收国均包含在内。海事组织没有提到巴塞尔准则 9.5.2 节中的事先知情同意办法，后者与海事组织准则 8.1.8 节不一致。劳工组织准则并不直接涉及知情同意。

79 巴塞尔准则在第 22 页提出，“危险废物或其他废物的越境转移只有在出口国事先以书面方式通知了进口国和过境国的主管当局之后才能进行”。巴塞尔准则此种同意方式涉及出口国、回收国和过境国三方。巴塞尔准则推定，各方之间的沟通持续贯穿于整个拆船过程，以便确认它们确实遵守相关的国家标准和国际标准。因此，巴塞尔处理方法与海事组织的做法大有差异。

船主的责任

80 海事组织准则 8.1.3 节认为，船主应当“考虑”下述各点：船坞是否有能力安全地清理危险材料并妥当加以处置，能提供适当的人身防护设备，船坞对船舶的维护和监测可保持无煤气环境，并有一项职业安全和健康方案，其中包括保存记录和举办适当培训。这一系列要求基本上与劳工组织准则相同，只不过采用比较一般化的提法。

81 海事组织准则 8.1.1 节指出，回收设施应有能力依照本国法规和相关的国际公约进行船舶回收作业。海事组织又指出，尤其应当遵照执行劳工组织和巴塞尔准则。此种提法表示，拆船船坞应充分执行所有三个组织的准则。

82 海事组织第 8.1.4 节指出，如果经（船主）调查后评定该拆船船坞并无能力依照国家法律或相关准则管理危险材料或废物，船主则应安排在另一适当设施进行清除。这一提法引发的问题是对拟予回收的船舶要求在多大程度上事先去除废物。

83 **建议：**似应制定一套最低限度要求，规定拆船船坞在清理和储存危险废物方面五年之内必须达到那些要求，使海事组织和巴塞尔准则在此问题上协调一致。

84 如上所述，MARISEC 制定了为妥善进行船舶回收，船主应予遵循的一般指南。巴塞尔准则还指出，除负有获得事先知情同意的责任外，船主在整个拆船过程中仍有一定程度的责任。巴塞尔准则建议，船主不应把船舶送至并不遵守环保管理原则的那种船坞。

船旗国的责任

85 海事组织准则第 9 节列出了船旗国的一般责任。9.2 节规定，船旗国在整个船舶的寿命期（包括其最后航程）内，只要船舶仍在用，均对船舶的运行负有责任。海事组织准则中的责任限度与巴塞尔准则有冲突，后者表明，在整个拆船过程，船主仍负有责任。

86 **建议：**对于最后航程上船主应予采取的行动，例如在多大程度上对船舶进行事先清污的问题，似应达成共识。应注意到，海事组织准则 9.2 节确实指明，船旗国应拟定使船舶得以宣布“已做好拆解准备”的明确标准。

船舶回收国的责任

87 海事组织和劳工组织都明确规定，回收国有责任制定旨在执行海事组织、劳工组织和巴

塞尔准则的本国法律。海事组织准则第 9.4 节还指出，回收国对落实执行本国及国际法规和指南，负有完全责任。第 9.4.1.3 节规定，回收国在其接收船舶之前应核实其有能力对拆船过程中可能产生的任何潜在危险废物进行安全的处理。这一节还指出，回收国应自行审查其船坞状况并向船主提供该信息。

88 **建议：**似有必要在某种程度上合并船旗国和回收国对于拆船船坞的审查，确保交付船舶之前具有最低限度的能力，可以完成危险材料的清理和处置。

89 海事组织准则 9.4.1.2 节提出，回收国应定出在接收拆解船舶方面它认为必要的条件。这一点与 9.2 节略有冲突，因该节提出船旗国应定出其自己的“作好拆解准备”的标准。

90 **建议：**似应协调船旗国“作好拆解准备的标准”和确立一套接收拟拆解船舶之前要求具备的最低限度建议条件。

91 海事组织准则 9.4.2 节指出，《防止船舶导致污染公约》73/78 条规定应有适当的港口接收设施来管理船舶产生的废物。海事组织表示，海事组织《港口接收设施手册》也为管理船舶废物提供了详细指导。海事组织准则在这一问题上也提到巴塞尔准则。然而，仍不清楚当拆船船坞正式接收船舶时船舶应处于何种状况。

92 劳工组织明确指出，回收国应负责在船主和船旗国的协助下制定和实施一个职业安全和健康方案。

93 巴塞尔准则 6.3 节认为需要有某种形式的强制执行和一定程度的报告制度来核实认可遵守情况。巴塞尔准则没有具体定出在一个国家法规框架内应有何种程度的报告制度。如何确定一个船坞是否遵守了国家和国际标准的问题仍需进一步拟定。

各项建议摘要

94 似应拟定一份示范的“绿色护照”，确认某些要素更适宜于针对现有船舶而不是新船舶。将来某个时候，人们对多氯联苯和三丁锡的担忧应会减少，因其将会停止使用（第 28 段）。

95 在海事组织和劳工组织准则中应酌情提到巴塞尔准则的环保管理定义（第 31 段）。

96 似有必要归纳综合三个准则中有关环境管理计划、船舶回收计划和拆解证书方面使用的不同词语（第 35 段）。

97 似可在将来的工作中综合这些清单，重点聚焦于对船舶拆解最为合宜的要素。例如，清单上的有些物质也许是作为钢的组成成分而存在，但钢不是“危险物质”。拟定一份单一清单（海洋环保委员会正在处理这一事项）将是有价值的（第 37 段）。

98 似可将劳工组织有关职业安全和健康的要求（拆解证书）综合纳入海事组织的船舶回收计划之内。也许还应拟定一份职业安全和健康的最低要求清单（见劳工组织准则 7.3.1.4 节），规定在一年之内达到，可比照巴塞尔准则表 11（第 92 页）上列出的一年工人事项（第 45 段）。

99 有必要阐明在采用其他准则所含要素的情况下如何才能达到遵守巴塞尔准则环保管理标准（第 55 段）。

100 似可针对船舶拆解计划拟定一份共同的最低限度要素清单（第 59 段）。

101 为确保达到最低限度的环境保护，似有必要进一步审视现有《防止船舶导致污染公约》有关舱底污水的标准和最近通过的海事组织压舱水处理标准（第 64 段）。

102 似可将巴塞尔准则的环境监测综合到根据劳工组织为职业安全和健康目的而要求的船坞监测计划之中（第 69 段）。

103 巴塞尔准则具体列出了为实行环保管理至少在一年内实行的 13 项职业安全和健康要点（见第 92 页表二）。作为将来的一项工作，似应进一步拟定一套最低限度标准（第 74 段）。

104 考虑对船坞的此种评估是否可以/应该由独立的第三方进行（第 76 段）。

105 也许应制定一套最低限度要求，规定拆船船坞在清理和储存危险废物方面五年之内必须达到那些要求，使海事组织和巴塞尔准则在此问题上协调一致（第 83 段）。

106 对于最后航程上船主应予采取的行动，例如在多大程度上对船舶进行事先清理的问题，似应达成共识。应注意到，海事组织准则 9.2 节确实指明，船旗国应拟定船舶得以宣布“已做好拆解准备”的明确标准（第 86 段）。

107 似有必要在某种程度上合并船旗国和回收国对于拆船船坞的审查，确保交付船舶之前具有最低限度的能力，足以完成危险材料的清理和处置（第 88 段）。

108 似应协调船旗国“做好拆解准备的标准”和确立一套接收拟拆解船舶之前要求具备的最低限度建议条件（第 90 段）。

含义两可或缺的摘要

109 “考虑”一词的使用似可解释为不要求强制行动，因此，可视为与劳工组织和巴塞尔准则不一致。

110 对于并不直接回收利用的废油类和废燃料，如何安全地进行清理和处理，似有必要拟定最低限度的标准。

111 劳工组织的接触限度准则已经涉及工人风险；但是，也许在将来某个时候应当拟定一份废物处置指南，具体涉及三丁锡和异氰酸酯油漆废料的最后处置问题。

112 将来的可能工作似可包括编写关于石棉处置的指南，因许多国家尚无这方面的法规。

113 三个准则文件都不提及一个船坞应如何处置含量少于 50 毫克/公斤的多氯联苯材料。

114 几个准则文件在事先知情同意问题上显然没有达致共识。

115 巴塞尔准则推测在 1 至 5 年的过渡期内，拆船船坞不一定有必要建立设施，但必须有适当的废物储存库。

116 究竟是一个船舶必须达到《防止船舶导致污染公约》或海事组织的接收准则，还是在某种废物上应遵守巴塞尔准则？

* * *

附件 3

联合国以其工作组成员资格作为巴塞尔公约不限名额工作组代表
提交的关于环境无害管理（环保管理）的说明

摘要

执行部分摘要： 本文件指出了环境无害管理（环保管理）所涉的关键方面以及如何使其适用于船舶拆解作业。

相关文件： ILO/IMO/BC WG 1/6

引言

1 《巴塞尔公约》（以下称为“公约”）所含作为其基础的一系列原则是《公约》各条款借以达到其目标的依据。其中的一项是废物实行“环境无害管理”的原则。在这一原则运用于废物的越境转移、储存、处理和处置方面，《公约》力求确保在其管理的所有步骤中使环境得到保护，免受由于废物的管理不善而产生的潜在不利影响。

2 这一原则在《公约》中作了大致界定，但没有具体作出实际规定。《公约》通过秘书处发表的一些文件阐述了如何在各个方面将环保管理施行于具体废物的类别及其管理。在那些文件的基础上，本文件的目的是确定环保管理所涉的关键方面以及如何使其适用于船舶拆解作业。

环保管理是什么意思？

3 就《巴塞尔公约》的目的而言，第 2（8）条大致界定了“危险废物或其他废物的环境无害管理”的含义是：

“…采取一切可行步骤，确保危险废物或其他废物的管理方式将能保护人类健康和环境，使其免受这类废物可能产生的不利后果”。

4 为支持第 2（8）条的规定，《公约》的第 4 条第 2 款（转载于附录 1）详细阐明其中一些步骤。这就要求《公约》缔约方采取“适当措施”，控制废物的产生。它具体规定，参与废物管理的人应设法防止由于其活动而引发的污染，并在缔约方认为所进口废物不能以某种环境无害方式进行管理时，应防止其进口。

5 《公约》发布的准则和其他文件在进一步解释如何在实际中实现这种管理时承认，确保人类健康和环境得到保护的必要步骤可以随具体废物而有所不同，各种地理状况之间也有所不同。环保管理取决于一系列因素。这些因素包括例如有效实行环保管理的先决条件，包括建立法规，直至管理废物的场地所进行的实际活动。

6 《巴塞尔公约》环保管理的几个重要要求可归纳为：

- 遵守规章
- 实际操作标准
- 管理控制

7 考虑到《公约》第 2（8）条的规定，环保管理概念似可描述为：

“规章条例、实际标准和管控措施的组合形成一系列过程的安排。确保人类健康和环境得到保护，免受废物管理活动产生的潜在影响”。

8 《巴塞尔公约》有关环保管理主要标准的准则摘要归纳在一份综合概要文件内，其中界定的环保管理含义旨在制定其他技术准则。这种技术准则载于“关于制定对受到巴塞尔公约管制的废物实行环境无害管理的技术准则”之内。后面附录 2 转载了该文件中的两节。第一节“关于环境无害管理的说明”在第 6 至 9 段中描述了法规管控的关键要求。第二节“优良的管理方法”列述了期望在实地得到执行的标准和管控措施。这些只是一般性的做法，但就其相关的环保管理的考虑因素而言，应当适用于所有作业。

9 另外，还有针对各种废物类别和废物管理活动的具体准则。在这方面，《对船舶的全部和部分拆解作业实行环境无害管理的技术准则》是以《公约》的各项原则作为依据。

在实际上如何理解“环保管理”，以英国为实例。

10 为将环保管理的含义切实运用到跨境管控方面，则需要有一个具体的规章（如同《公约》所期待的）作为确保遵守执行的基础，同时颁布一套标准。这样，即可由一个管控部门必要时采取强制行动，确保在实际中遵守环保管理原则。为说明这一点，可以举英国为例，它是以上面第 7 段所述的过程为手段，在其管控的设施中切实做到了环保管理。

11 英国有一套相当充实的环境法规，交由各系统拥有执行权力的主管部门加以实施。英国迄今颁布的有关废物越境转移的政策、法规和战略，已摘要载入根据《公约》规定，作为国家报告要求的一部分而提出的“国家情况概要”（2004 年，第 513 页）之内。

12 在英国，对环保管理含义的理解见于为履行欧盟“废物运输条例”所述义务而提交的一份政府政策文件，而欧盟的该条例就是为了在欧盟各国执行《巴塞尔公约》。英国在其制定的法规计划中列出了这些义务，并规定了如何由负责管控越境转移废物的主管当局对其作出解释。该计划（目前在复审中，因欧盟已实施一个经修改的“废物运输条例”）规定，其首要目的是确保环境和人类健康得到“高水平”的保护。目前，它描述的环保管理具体措施如下：

“1.44《巴塞尔公约》各缔约方负有义务确保所出口废物在目的地国家或在其他地方以一种环境无害方式进行管理（第 4（8）条）。而且，对于出口到非经合组织国家者，还有额外的考虑因素，特别是由于巴塞尔公约缔约方大会第二和第三届会议作出的各项决定而引起的考虑因素（见第 4.10 至 4.12 段），那些决定涉及自 1997 年以后禁止意图回收利用的危险废物从经合组织国家出口到非经合组织国家。

1.45 评估环境无害管理的含义应参照这一计划的指导意见来进行。对于任何特定个案，应当由主管当局来确定，等待处理废物的设施，其作业所达到的标准是否能确保由于废物处置或回收作业而产生的环境污染保持在可接受的限度之内，亦即确保人类健康和环境得到充分保护，免受其有害影响的必要限度。达到这一标准的作业即为环境无害。主管当局为确定某一作业是否达到环境无害，其所需信息取决于该设施是在英国，还是在另一个经合组织国家，还是在一个非经合组织国家。这些问题在第4和第5章中将加以更详细的探讨。”

13 为达到上面第6段所述的第一条重要要求(遵守规章),不但制定了这些政策,而且颁布了实施“废物运输条例”的法规和管控废物管理的法规。

14 上述计划描述了如何处理在实际中遇到的具体情况。例如,当考虑到向非经合组织国家的出口废物时:

“4.20 为能确定非经合组织国家的设施中环境无害管理的情况,第一项要求必须是遵守执行在该国适用的法规。未能达到此种法规要求的作业应自动视为并非环境无害。如果进口国在法规、执行和技术上尚无相关的基础结构来强制遵守法定要求,则该作业一般而言不应当被认可为环境无害。某些情况作为这一规则的例外也许是适宜的。一个例子也许是这样:某个设施由一个多国公司所拥有并按照得到公认的国际标准来运营,同设在经合组织国家的其他设施不相上下。但这还得取决于其内在的作业程序,而且需要考虑到它采用何种方法来处置其作业过程所产生的任何残余物。

4.21 英国的主管当局不应自动寻求与英国国内设施同样先进的作业。但它们不应自动认可下述这样的任何作业为环境无害作业:假定它设在英国,将被认为不能对人类健康和环境提供充分保护,使其免受有害后果。对于回收作业中产生的任何残余物,就其处置方法而言,这一考虑尤为重要。”

15 该计划然后提到英国自己的一系列技术指南文件,这些文件描述了对于英国设施的管控标准。其中有些文件目前已更新或撤消,但实质上它们仍可作为各种各样的设施实际应用的作业准则。许多这些文件,或其更新修改后的新文件,为管控当局提供了一套明确的条件或标准,可用来具体制定发给特定许可证的条件。

16 在设施中如何实现卓有成效的环境保护因而掌握在经营人的手中,经营人必须遵守其环境许可证的条款,按照许可证上载明的技术标准进行运营,同时执行监测和报告制度。也许还应执行相关的管理标准,例如质量管理体系,确保达到环境保护的必要标准。

17 这些要求加到一起即可满足第二和第三条要求,亦即实际标准和管理控制,按照这些要求,即可评估任何设施的环保管理是否到位。

18 大致说来,使用以上概述的办法,即可评估在任何特定情况下有无可能实现环保管理。它同样可以适用于涉及拆解船舶的作业。似有必要使用一个核对清单来查明任何设施有无可能达到环保管理的条件。此种核对清单,参照上面第6段所列的三项关键标准,似可包括以下各点:

环保管理的核对清单

一 遵守法规

- 是否已在本国法律中落实执行《巴塞尔公约》？
- 哪些法律规定了对废物活动的管控 i) 在国内一级和 ii) 针对废物的进口和出口？
- 是否设有一个环境管控负责人，确保遵守法规制度？
- 是否针对某一设施的作业颁发了特定许可证，其中详细列出针对该设施的条件，规定了防止污染的排放限度，包括排放到空气、水和土地中的限度？
- 是否规定了违规情况下可通过法院强制执行的罚则？
- 是否建立了视察结果的书面记录？
- 是否有记录在案的、由主管部门对该设施进行管控监测的数据？

二 实际标准

- 是否在国家或地方一级颁布了环境标准，其中指明了应予达到的环境保护水平？
- 是否颁布了由上述标准延伸的或独立拟定的环境保护标准(可包括根据相关的公认国际标准)？
- 是否颁布了行业标准？
- 是否有针对设施运营的技术准则包括实用手册？
- 是否有用以核定各设施对环境的潜在影响的环境评估技术和程序？

三 管理控制

- 该设施是否有已形成文件的管理和作业程序？
- 是否有已付诸实施的、规范该设施的作业的质量管理系统(可由第三方例如由特别指定的独立审计人作出审核的)？
- 工作人员是否受过培训并具有技术能力？
- 对于各设施的作业，是否由经营人进行监测，以核实其遵守许可证条款的情况？
- 是否规定有对于设施范围之外和附近环境的监测？
- 是否有规定的措施(例如应急计划，企业关闭程序)来应对违规情况或补救违规的后果？

19 尽管并非在所有情况下都能满足以上所列的每项要求，但其中大部分要求都应得到满足才能达到环保管理标准。也许可以采取一些等效手段来证明其确实达到这些关键标准。例如，在尚无国家标准的情况下，一个设施的管理人自行定出一些本地使用的标准，用来管理该设施。只要这些标准形成了文件，而且有事实证明，正在通过例如一种质量管理体系，加上必要的监测，来落实执行这些标准，在此情况下，仍可表明环保管理已经到位。

* * *

参考文件

联合王国有关废物进出口的管理计划 DoE 1996, HMSO ISBN 0-11-753181-2

1989 年《控制危险废物越境转移及其处置巴塞尔公约》， www.basel.int

关于制定对受到巴塞尔公约管束的废物实行环境无害管理的技术准则的指导文件
www.basel.int

巴塞尔公约关于对全部和部分拆解船舶作业实行环境无害管理的技术准则 2003 ISBN
92-1-158620-8（亦可在网址上查阅）

国家情况概述汇编，巴塞尔公约第 2004/1 号，ISBN 92-1-158632-1

附录 1

《控制危险废物越境转移及其处置巴塞尔公约》第 4 条第 2 款：

4.2. 各缔约国应采取适当措施：

(a) 考虑到社会、技术和经济方面，保证将其国内产生的危险废物和其他废物减至最低限度；

(b) 保证提供充分的处置设施用以从事危险废物和其他废物的环境无害管理，不论处置场所位于何处，在可能范围内，这些设施应设在本国领土内；

(c) 保证在其领土内参与危险废物和其他废物管理的人员视需要采取步骤，防止在这类管理工作中产生危险废物和其他废物的污染，并在产生这类污染时，尽量减少其对人类健康和环境的影响；

(d) 保证在符合危险废物和其他废物的环境无害和有效管理下，把这类废物越境转移减至最低限度，进行此类转移时，应保护环境和人类健康，免受此类转移可能产生的不利影响；

(e) 禁止向属于一经济（或）政治一体化组织而且在法律上完全禁止危险废物或其他废物进口的某一缔约国或一组缔约国，特别是发展中国家，出口此类废物，或者，如果有理由相信此类废物不会按照缔约国第一次会议决定的标准以环境无害方式加以管理时，也禁止向上述国家进行此种出口；

(f) 规定向有关国家提供附件五—A 所要求的关于拟议的危险废物和其他废物越境转移的资料，详细说明拟议的转移对人类健康和环境的影响；

(g) 如果有理由相信危险废物和其他废物将不会以对环境无害的方式加以管理时，防止此类废物的进口；

(h) 直接地并通过秘书处同其他缔约国和其他有关组织合作从事各项活动，包括传播关于危险废物和其他废物越境转移的资料，以期改善对这类废物的环境无害管理并防止非法运输。

附录 2

“编写对巴塞尔公约管束的废物实行环境无害管理的技术准则的指导文件” 摘录
www.basel.int

A- “关于环境无害管理的说明

4. 尽管几千年以来人们显然一直以各种方式来处置废物，但废物管理是比较近期才有的活动。事实上，即使在工业发达国家，也只是在过去 20 年中才出现专门针对废物处置的法律。在此之前的控制措施属于一般性的，也许只涉及公共保健问题或土地使用的规划。废物管理是近期才有的活动，目的是确定废物并对其整个寿命周期作出管理，其着力的侧重点在于减少，再使用和循环使用活动。

5. 虽然“危险废物”一词的使用常常是带有较松散的、并非特定的含义，但《巴塞尔公约》明确划定了应予控制的废物类别。《公约》还进一步规定，它应包括按照出口、进口或过境国缔约方的国内法律被界定为或被视为危险废物的任何废物。废物的环境无害管理也在《公约》中有所描述，其规定为“采取一切可行步骤，确保危险废物或其他废物的管理方式将能保护人类健康状况和环境，使其免受这类废物可能产生的不利后果”。

6. 在没有严格的国家法规的情况下，在任何国家都很难期望能对各种废物，特别是对危险废物的环境无害管理进行有效的技术管控。

7. 国内法规和法定的管控框架被看作是控制各类废物特别是危险废物的越境转移及处置的基本前提条件。尽管如此，这也不应妨碍已成为《公约》缔约方的国家，即使在尚无本国法规的情况下，承担公约义务，采取必要措施来控制当前在其国境内所产生的废物。

8. 在国内一级颁布的法规和措施需包含有强制执行条款。此种条款规定的程序明确列出参与管理危险废物的每个人的责任。国内法律还应提供框架，以便落实执行国际公约并确保此种公约得到切实执行，切实保护环境和人类健康，免受危险废物的越境转移、处理和处置的可能危害。在这方面，监测所采取的措施是寻求实现环境无害管理的一个重要方法。

9. 环境无害管理在《巴塞尔公约》中被界定为采取一切可行步骤，确保危险废物或其他废物的管理方式将能保护人类健康状况和环境，使其免受这类废物可能产生的不利后果。在这方面，用以评估环境无害管理的标准包括下列各点：

- (a) 存在有法规基础结构和执行手段，确保遵守适用条例；
- (b) 场地或设施经过审批，其技术和污染控制达到应有水平，能按照所提议的方式处理危险废物，尤其考虑到出口国的技术和污染控制水平；
- (c) 酌情规定，管理危险废物的场地和设施的经营人必须监测那些活动的后果；
- (d) 在通过监测表明危险废物的管理产生了不可接收的排放量时采取相应行动；
- (e) 参与管理危险废物的人具有能力并受到过本职工作的培训。各国还有义务避免或尽量减少废物的产生并确保可得到用以处理其废物的合宜设施，以便保护人类健康和环境。

在这方面，各国除其他外，应当：

- (a) 采取步骤查明和量化其本国产生的废物类别；
- (b) 使用最佳作业，例如使用洁净方法，避免或尽量减少危险废物的产生；
- (c) 安排经过审批认为能以环境无害方式管理其废物特别是危险废物的场地和设施。

此外，似可通过国际合作，提高执行和监测力度。”

B- “优良的管理方法

40. 管理和控制各种危险废物的处理、回收和处置设施，应达到环境无害水平。设施的管理和监督必须掌握在有经验的、有技术能力的人的手中，设施中雇用的人都应经过适当培训，能够胜任其所应完成的任务和职责。所有的必要培训应在妥善安排的基础上进行，应保持有培训纪录，并定期复查和修改更新培训方案的内容。

41. 所有设施应依照书面准则或程序进行运营。应特别注意这方面的记录，注意工厂和设备的操作方法，场地活动的管理和控制制度，场地安全条例和要求以及确保其得到遵守的方法。所有形成书面的制度和程序应统一综合到一份全面的操作/制度/安全手册之中而且最好交由外聘人员进行质量评估和核查。

42. 设计和运营得当的废物管理设施，其环保方面基本上与处理同样材料的任何其他加工活动的设施没有区别。就其引起环境污染的潜力而言，废物处理同其他形式的加工和制造作业并无实质上的区别。尽管如此，公众常常抱有的相反看法会促使那些处理例如多氯联苯这类敏感物质的废物管理设施的运营人进行更多的环境监测，以便提出保证，其活动并没有造成不利的环境影响。此种监测可能包括定期地在设施内外对土壤、树叶、空气、尘埃和地面覆盖物进行抽样检验。

43. 危险废物管理设施关闭后的监管是尤其关系到填埋活动的一个环节。填埋场地关闭后的监测，其中涉及场地近处渗漏液或钻孔提取物的化验分析，理所当然地可定期研究所存在的污染物或特定的危险成份。工程设计和建造的处理和处置场地在设计上应防止排放物流入环境。此种场地也将能够收集和处置溢出液和受污染的雨水。在这种情况下，某一活动的终止应可包含对工厂、设备和水泥地区域、坑池等的彻底清洗，这应能尽量减少将来能测出重大污染的可能性。在设施得不到此种保护和防范措施惠益时，去除污染活动应包括更广泛的抽样检验，以查明是否存在任何污染和污染程度。将根据特定场地的情况提出要求，但需考虑定期进行重新检验。”

* * *

附件 4

巴塞尔公约秘书处关于事先知情同意的说明

摘要

执行部分摘要： 本文件界定事先知情同意的关键事项以及如何实施于船舶拆解作业。

相关文件： ILO/IMO/BC WG 1/8, ILO/IMO/BC WG 2/8/3, ILO/IMO/BC WG 2/4

导言

1 劳工组织/海事组织/巴塞尔公约船舶拆解事项联合工作组第一届会议商定，应将事先知情同意概念列入其第二届会议的议程。⁴

背景

2 巴塞尔公约缔约方大会第七届会议通过的第VII/26号决定请巴塞尔公约不限成员名额工作组（“不限名额工作组”）“结合对船舶拆解问题寻求一项实际解决办法，审议船舶拆解的实际、法律和技术问题，向缔约方大会第八届会议报告进展情况和酌情就一项有法律约束力的解决办法提出任何提案，同时考虑国际海事组织的工作和联合工作组的工作”。

3 巴塞尔公约缔约方大会第七届会议还邀请国际海事组织（“海事组织”）“继续审议建立其强制性要求的规章，包括对拟予拆解的船舶的报告制度，以确保与《巴塞尔公约》规定的管制相同的管控水平，并继续工作以确立强制性要求，确保船舶拆解作业的环境无害管理，这可包括在其范围内的事先脱污”。

4 不限名额工作组第四届会议通过了 OEWG-IV/5 号决定，在该决定第 1 执行段中，该工作组请各缔约方、其他各国、船主和其他利益攸关者通过各种适当渠道，向巴塞尔公约秘书处提交对于《巴塞尔公约》规定的通知程序和目前海事组织海洋环境保护委员会（“海洋环保委”）正在制订的汇报制度草案之间的缺漏、重叠和含混之处的评论意见，以及为解决这些缺漏、重叠和含混之处而建议的任何解决办法。⁵

5 海洋环保委第五十二届会议在审议了针对船舶拆解作业制定强制性措施问题后，认为海事组织船舶拆解准则（“海事组织准则”）的某些部分也许可被赋予强制效力，因而指示其船舶拆解工作组着手议定对于海事组织准则中的哪些要点可以考虑制定强制性制度，作为落实执行的最适宜办法。在考虑针对拟予拆解的船舶建立一种“报告制度”方面，海洋环保委第 52 届会议指示其工作组着手为拟予拆解船舶的报告制度拟定一个提纲，以便最终制定一个可行而有效的报告制度，该制度应切合世界海洋运输的特定情况。海洋环保委 52 届会议在审议了其工作组关于拟予拆解船舶的报告制度的报告后指出，该工作组商定，这一制度应根据下列基本

⁴ 见文件 ILO/IMO/BC WG 1/8，第 7.4 段。

⁵ 依照 OEWG-IV/5 号决定，业已综合汇编了这些评论意见和建议解决办法并将由巴塞尔公约秘书处在 ILO/IMO/BC WG 2/8/3 号文件中将其提交联合工作组。

原则拟定：

- “1. 该制度应是透明的、有效的、确保一致执行并保守商业上的敏感信息；
2. 该制度的制定应能推动控制并实施海事组织可能拟定的有关船舶拆解的任何强制性规定；
3. 该制度应由船主、拆船设施、船旗国和拆船国加以执行，后两个利益相关方对确保其妥善执行负有主要责任；
4. 该制度应是一个独立的报告机制；和
5. 虽然可以参考在其他现有法律文书下现有的通知和报告程序，但该制度应是一种可施行的和有效的制度，将其所需行政负担减至最低并切合于世界海洋运输的特定情况。”

6 海洋环保委 52 届会议注意到其工作组拟定的、针对拟予拆解船舶的报告制度提纲草案，可以作为起点，以便提纲挈领地确定应报告哪些内容，向谁报告和由谁报告（文件 MEPC 52/WP.8 的附件 2）。在这方面，该会议指出，还需进行更多工作，进一步发展这一制度，进一步考虑除其他事项外，提交报告的合宜时限，统一的报告格式和也许在所涉各利益相关者之间更多地交流信息的必要性。

7 如同文件 ILO/IMO/BC WG 2/4 所述，海洋环保委船舶拆解问题工作组于 2005 年 7 月 13 日至 15 日举行了一次闭会期间会议。工作组除其他外，审议了对于拟予拆解船舶的报告制度，一致认为，虽然这一制度并非单独成立的一个目标，仍然应该拟定并包含有强制要求，目的是便于控制和执行有关船舶拆解的其他强制性规定，同时促进其执行中的透明度。工作组认为该报告制度可作为一种有用手段，确保船舶拆解的安全和环境无害，因而商定该制度的拟定应与其他强制性要求的拟定齐头并进，协调一致，通过这一方式确保最大限度的效率和成效。

8 海洋环保委 53 届会议一致认为，海事组织应作为高度优先事项，拟定一个规范船舶拆解的新文书，以便为国际海洋运输以及为船舶拆解设施提供一套具有法律约束力的、全球普遍执行的船舶拆解条例，会议还核准了一项大会决议草案，准备提交大会第二十四届会议（2005 年 11 月 21 日至 12 月 2 日）通过，其中表明了该组织关于拟定这一新的海事组织文书的承诺。该项大会决议草案中除其他外，

“1. 请海洋环保委针对船舶拆解问题拟定一个新的、具有法律约束力的文书，就下列事项作出规定：

1. 船舶的设计、建造、作业和准备，以便促进安全和环境无害的拆解回收作业，而不影响到船舶的安全和作业效率；
2. 船舶拆解设施以安全和环境无害方式进行作业；和

3. 建立一种船舶拆解的适当实施机制（验证/报告要求）”。⁶

巴塞尔公约的通知程序：在某一越境转移启动之前

9 为达到其保护人类健康和环境的目标，《巴塞尔公约》建立了一种用以控制危险废物越境转移及其处置的制度。《公约》的这一控制制度是通过一种按照《公约》第6条而建立的通知程序来执行，该程序规定，对于危险废物和其他废物的进口，必须首先得到进口国和过境国的事先知情同意，出口国才能批准启动此种废物的任何越境转移。

10 为确保进口国得到必需的信息来作出其接收或拒绝进口废物的知情决定，《巴塞尔公约》规定必须向进口国提供某些信息。应予提供的信息列于《公约》附件五的A部分，该附件包括了所涉废物的详细资料，提议的运输方法和处置方法，以及出口方和处置方之间签订了合同的证据。还要求有书面材料证实发出通知者已经获得了进口国的书面同意而且签订了一份处置合同，其中具体约定了如何对所涉废物实行环境无害管理。

11 《巴塞尔公约》第4条第2款规定，各缔约方“如果有理由相信危险废物和其他废物将不会以一种对环境无害的方式加以管理时”，有义务不允许出口危险废物或其他废物并防止此种废物的进口。

《巴塞尔公约》规定的通知程序和海洋环保委52届会议拟定的船舶报告制度草案的比较

12 本文件的附件中所载图示A和B分别表明了《巴塞尔公约》规定的通知程序和海洋环保委工作组在其第52届会议上拟定的拟予拆解船舶的报告制度提纲草案（以下简称为“海洋环保委52报告制度草案”）。这些图表表明了两种制度之间的许多类似之处，以及两者之间的差异。尽管如此，它突出说明，海洋环保委继续在审议这一项报告制度草案。

13 可以看到，海洋环保委52报告制度草案规定了有关各实体之间的信息传递，包括一个拆解计划中必须附有的、船主与拆解设施之间的合同的信息。如同海事组织准则表明的那样，“拆船计划的一个重要目的是确保有可能造成环境污染的废物或其对工人健康和安全的潜在危害均能妥善查明和清理”。⁷海事组织准则还规定，为执行拆解计划而达成协议应是船主和设施之间签订合同的一部分”。⁸这些规定相应于《巴塞尔公约》的下述要求：出口方和处置方之间应订立合同，具体约定对所涉废物实行环境无害管理。海洋环保委52报告制度草案的示意图提示了由船旗国将信息发送给拆船国的可能性。然而，它没有说明此种信息的性质，而且，其案文放在括号内，对于这一点，也许尚未达成一致意见。

14 可以看出，在海洋环保委52报告制度草案中，并没有明文提到在船舶进入拆解国之前必须得到来自该国的同意表示。如上所述，事先知情同意的要求是《巴塞尔公约》控制制度的一个基本要素。然而，海事组织准则的确规定，“拆船国应在国家条例中规定为拆解目的所购置

⁶ 见海洋环保委53届会议报告的附件7（MEPC 53/24/Add.1）。

⁷ 海事组织大会第A.962(23)号决议附件，第8.3.2.3段。

⁸ 同上，第8.3.2.5段。

船舶应处于何种状况，不但提供其购买时状况，而且提供其交付时的状况。实际上，拆船国应规定在船舶被接收拆解之前它认为必要的任何条件”。⁹此外，海事组织准则规定，“包含有潜在危险材料盘点清单的、应由最后船主提交给拆船设施的绿色护照，需记录有拆船国要求得到的关于船上各种材料的信息。拆船国应在接受拟拆解船舶之前核实，对于在拆解作业中可能产生的任何潜在危险废物，有能力安全地加以处理”。¹⁰这一指导意见反映了事先知情同意概念，似可具体提及并作为报告制度的一个强制性要素列入其中，而且，在这种情况下，可推动达到如同《巴塞尔公约》所定的同等管控水平。

15 此外，《巴塞尔公约》的控制制度也对过境国赋以权力。¹¹还需得到运输货物拟予过境的任何国家的事先知情同意，出口国才能批准启动一项越境转移。这项要求的目的也同样是促进实现《公约》所定保护人类健康和保护环境的目标。

16 对比之下，海洋环保委 52 的报告制度草案显然没有提到向过境国递送信息。为建立针对拟予拆解船舶的一项报告制度，确保达到《巴塞尔公约》制度的同等管控水平，过境国的问题似应有所涉及。联合工作组或愿考虑是否可在海事组织文书规定的港口国权利和义务之下涉及这一事项。

* * *

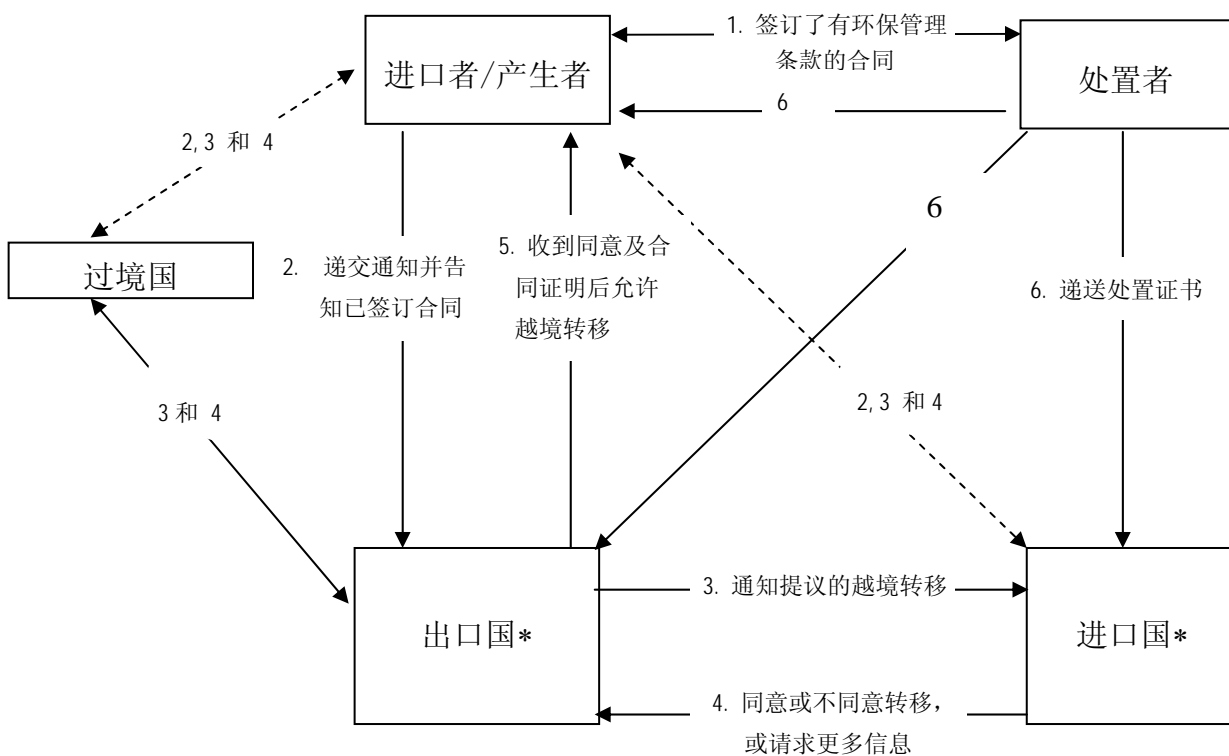
⁹ 同上，第 9.4.1.2 段。

¹⁰ 同上，第 9.4.1.3 段。

¹¹ 第 2 (12) 条规定，过境国是指“危险废物或其他废物转移中通过或计划通过的除出口国和进口国之外的任何国家”。

附件

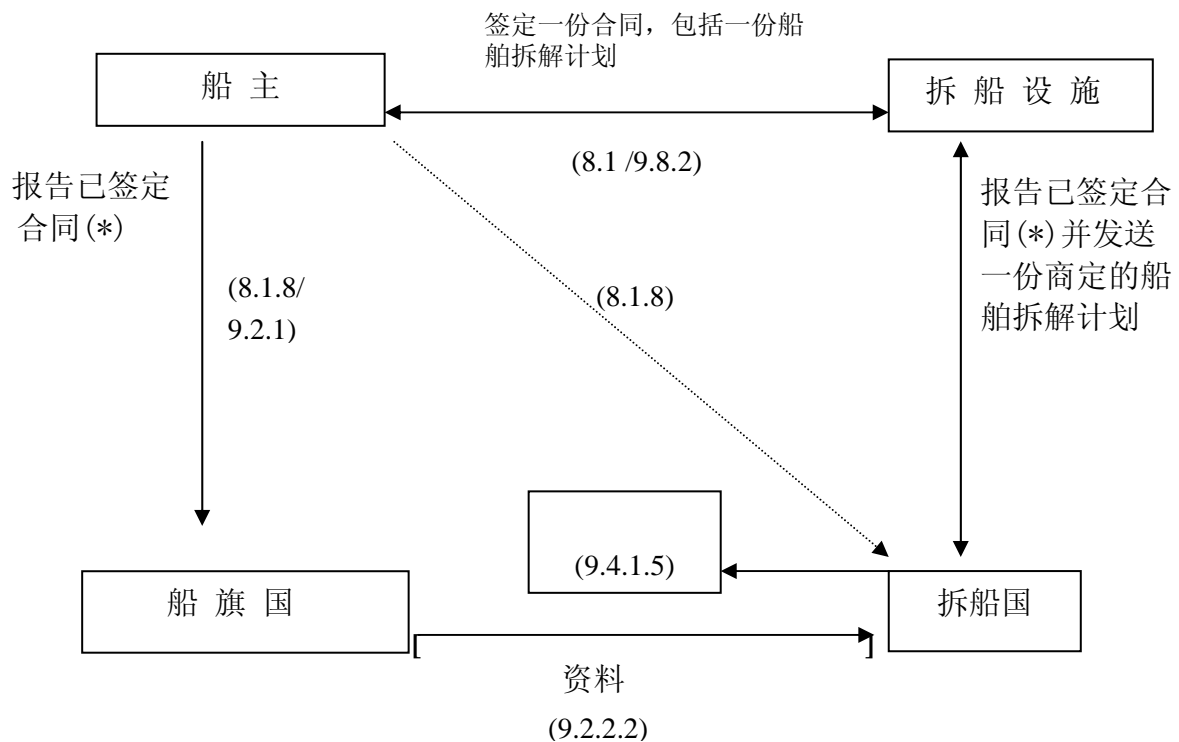
A. 《巴塞尔公约》通知程序



* 出口国和进口国应要求负责安排某项危险废物或其他废物越境转移的各人在交付或在收到废物时在转移单据上签字。

B 海洋环境保护委员会工作组第五十二届会议制定的报告制度提纲草案

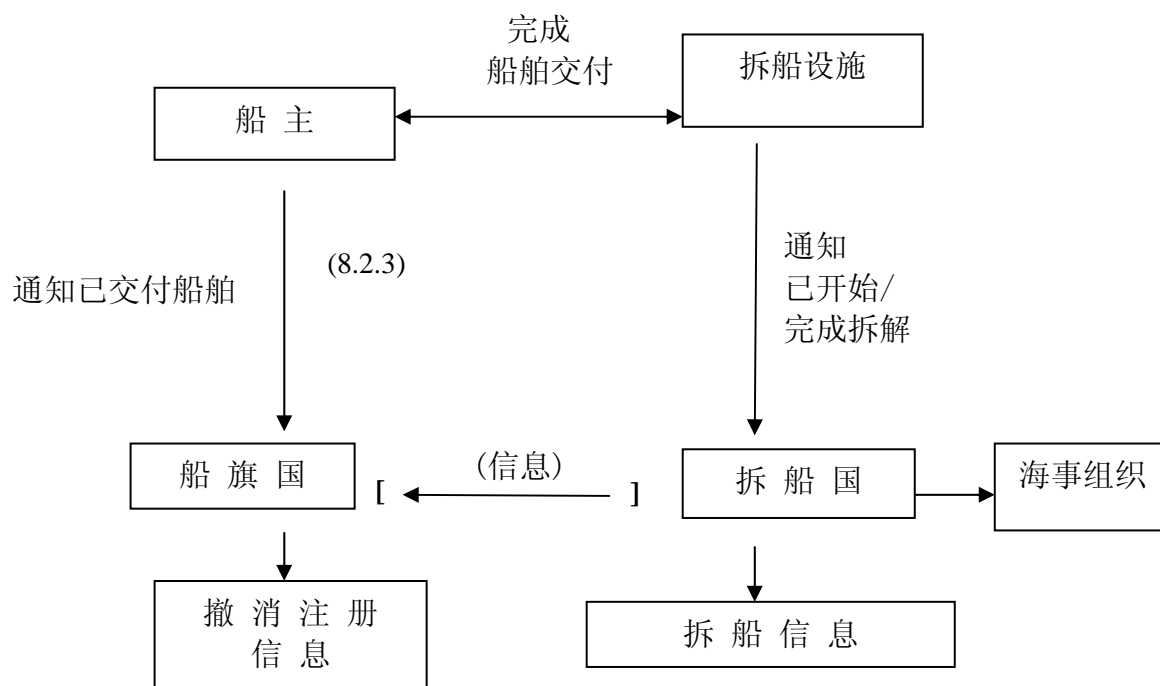
1 在船舶交付给拆船设施之前



(*) 应列入下述信息:

- (a) 从其手上购买船舶的注册船主 (姓名和合同细节);
- (b) 负责执行合同的拆船设施 (姓名, 合同细节, 执照/批准书细节)。

2 船舶交付给拆船设施之后



- 注： 1 放在括号内的事项，工作组尚未最后商定
 2 括号中编号是指其在海事组织准则中的段落