



环境署

BC

UNEP/CHW/OEWG/4/5



巴塞尔公约

Distr.: General
27 May 2005

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

第四届会议

2005年7月4—8日，日内瓦

临时议程*项目 5(d)

缔约方大会第七届会议各项决定的贯彻执行情况：
国际劳工组织、国际海事组织和巴塞尔公约联合工作组

国际劳工组织、国际海事组织和巴塞尔公约联合工作组

秘书处的说明

一. 导言

1. 根据国际劳工组织、国际海事组织和巴塞尔公约联合工作组("联合工作组")关于拆船¹问题的第 VII/25 号决定，缔约方大会在其第七届会议上通过了联合工作组的职权规定和工作安排。缔约方大会亦同意联合工作组将轮流在国际劳工组织（劳工组织）总部、国际海事组织（海事组织）和巴塞尔公约秘书处或任何共同商定的地点定期举行会议，并将由担任主办方的组织为会议提供秘书处服务。
2. 在同一项决定中，缔约方大会第七届会议指定由各区域组提名的以下 5 个巴塞尔公约缔约方参与联合工作组的工作：中国代表亚洲和太平洋组；冈比亚代表非洲组；俄罗斯联邦代表中欧和东欧组；牙买加代表拉丁美洲和加勒比海组；大不列颠联合王国和北爱尔兰代表西欧和其他国家组。各方在指定这些缔约方时达成的谅解是，其他缔约方、签署方、政府间组织和非政府组织的代表亦可作为观察员参加联合工作组的会议。
3. 缔约方会议在其第七届会议上授权不限成员名额工作组审议派往参与联合工作组的《巴塞尔公约》代表团的构成情况，并视需要更换派往联合工作组的代表，同时酌情请秘书处向不限成员名额工作组和缔约方大会汇报联合工作组第一届及其后各届会议的成果。应把这一事项列入缔约方大会第八届会议的议程。

* UNEP/CHW/OEWG/4/1。

¹ 鉴于劳工组织、海事组织和巴塞尔公约秘书处在其各自编制的文件中亦同时使用了“分解”、“再循环”和“船舶拆解”等术语，为了取得协调划一，秘书处在本说明中使用的术语为“拆船”。

K0581831 270605 270605

为节省开支，本文件仅作少量印刷。请各位代表自带文件与会，勿再另行索要文件副本。

二. 执行情况

4. 联合工作组的第一届会议于 2005 年 2 月 15—17 日在国际海事组织总部召开；工作组在该届会议上所通过的报告现列于本说明的附件中。

5. 会议期间，联合工作组审议了所涉三个组织的工作计划，旨在避免它们彼此之间在工作上出现重复、以及在作用、责任和权能上出现重叠，并旨在确定今后的需求。联合工作组确定了这三个组织一直在加审议的以下三个主要事项：第一，强制性规定；第二，关于拟作回收处理的船舶的报告系统；第三，船载潜在危险物质的所谓“单一目录”；第四，船舶在陆上或港口内的废弃。对所确定的每一事项，订立了一个关于所涉每一组织正在执行或计划予以执行的活动的行动计划清单，并提出了供这三个组织今后在这些事项进行详尽审议时酌情予以考虑的一些建议。这些活动和计划的清单和建议已列入所附报告的附件一。

6. 联合工作组还设立了一个非正式的工作小组，负责对国际海事组织、国际劳工组织和巴塞尔公约关于船舶拆解的准则进行审议。该非正式工作小组的工作成果已反映在所附报告的附件二和附件三中。鉴于非正式工作小组未能在会议期间完成其工作，会议商定，应在秘书处的协助下，利用会议之间的间隔期，以通信方式完成进一步的工作，同时亦可利用可由其他感兴趣的各方的其他专家对此提供的投入。此项工作将由大不列颠及北爱尔兰联合王国负责予以协调，以期编制一份供提交联合工作组第二届会议审议的文件。

7. 此外，联合工作组还审议了用于推动国际海事组织、国际劳工组织和《巴塞尔公约》船舶拆解作业准则的各项措施、联合技术合作行动、以及联合工作组的工作方案。在联合技术合作事项上，联合工作组考虑了制订全球/区域计划的事项，以期为加强发展和加强发展中国家在实施这三个组织分别订立的船舶拆解准则方面的能力而筹措资金。联合工作组商定，这三个组织应进一步考虑制订全球船舶拆解技术合作计划的事项。一些代表团指出，应在更广泛的范围内讨论供资问题，并顾及一些各个相关层面：第一，所有可能的资金来源；第二，这三个组织中的每一组织在筹集资金和能力建设方面正在开展的各项活动的其他优先重点。

8. 关于在陆上或港口内船舶废弃的问题，联合工作组建议，国际海事组织秘书处在联合工作组第一届会议期间提供的信息和资料应在不限名额成员工作组第四届会议上予以讨论。该说明已作为文件 UNEP/CHW/OEWG/4/INF/3 分发给不限名额工作组。

9. 联合工作组还确定了其第二届会议议程的各项相关议题；附报告的 7.4 节中对这些议题作了概述。

10. 最后，联合工作组建议其第二届会议应由巴塞尔公约秘书处于 2005 年 12 月或 2006 年 1 月在瑞士的日内瓦主办。

11. 在联合工作组本届会议举行前夕，举行了一次由联合王国主持的前期会议，专门讨论《巴塞尔公约》下的主要事务。这些讨论着重表明，需要针对所涉每一组织的计划交换意见和加深了解；可针对船舶拆解问题采取的短期、中期和长期步骤；以及供资问题，即首先是设法为联合工作组的活动筹资，其次则是为能力建设活动筹资。。

三. 提议采取的行动

12. 不限成员名额工作组或愿通过一项措辞大致如下的决定：

不限成员名额工作组，

回顾 关于国际劳工组织、国际海事组织和巴塞尔公约船舶拆解事项联合工作组问题的第 VII/25 决议，

欢迎 迄今为止就拆船问题在国家和国际两级开展机构间合作方面所取得的进展，

注意到 国际劳工组织、国际海事组织和巴塞尔公约联合工作组于 2005 年 2 月 15—17 日在国际海事组织总部召开的第一届会议的报告，

进一步注意到 联合工作组第一届会议的报告已提交给国际劳工局理事机构的第二九二届会议、并亦将提交给国际海事组织海洋环境保护委员会第五十三届会议，

1. *欢迎* 联合工作组关于其第二届会议将由巴塞尔公约负责在瑞士日内瓦主办的提议；

2. *鼓励* 各缔约方通过其各自的代表或观察员全力和有效地参与国际海事组织、国际劳工组织和巴塞尔公约联合工作组第二届会议的议事工作；

3. *促请* 各缔约方和其他有关方面，酌情根据拟在邀请各方出席联合工作组第二届会议的通知书中列出的截止日期，预先针对其第一届会议的报告提出的各相关事项提交书面意见，供其第二届会议审议；

4. *邀请* 缔约方和其他有关方面为所提议的机构间技术援助活动、以及为推动实施在联合工作组第一届会议的报告中所介绍的国际海事组织、国际劳工组织和《巴塞尔公约》的拆船作业准则提供技术和资金方面的支持；

5. *请* 秘书处向不限成员名额工作组第五届会议汇报包括联合工作组第二届会议的成果在内的进展情况。

附文*

工作组报告

1. 导言

会议开幕

1.1 国际劳工组织/国际海事组织/巴塞尔公约关于船舶拆解联合工作组，以下称为“联合工作组”于 2005 年 2 月 15 至 17 日在国际海事组织总部举行了第一届会议。参加会议人员名单见附件 5。

1.2 海事环境处（国际海事组织）处长 Jean-Claude Sainlos 先生代表国际海事组织秘书长对参加会议人员表示了欢迎。

1.3 Sainlos 先生强调，船舶回收对可持续发展有贡献，并且是船舶处置最为环境无害化的方式。但是报告提出，在世界一些地方回收设施运行和环境标准的现状存在许多需要改善的地方。

1.4 之后他声明，在最近几年中，国际海事组织、国际劳工组织和巴塞尔公约的相关部门已经注意到提高船舶再回收工业中的环境安全、健康和福利，并且需要减少有关船舶回收的环境、安全和职业健康的风险，并已经采取快速的行动来处理这些问题。

1.5 谈及国际海事组织海事环境保护委员会（MEPC）的第 51 届会议相关的决定、巴塞尔公约缔约方第 7 届会议以及国际劳工组织主要机构关于建立联合工作组的 291 届会议时，Sainlos 先生强调，工作组有一项重要任务是作为国际劳工组织、国际海事组织和巴塞尔公约缔约方船舶回收有关问题工作计划和行动的咨询、协调和合作的平台。他催促工作组积极寻求船舶再回收方面合作方式，对国际海事组织、国际劳工组织和巴塞尔公约的相关机构提出适当的建议。

1.6 Sainlos 先生声明，根据职责联合工作组有一项重要的任务，就是完成讨论国际劳工组织、国际海事组织和巴塞尔公约缔约方的相关机构关于船舶拆解问题方面的工作计划，以避免三个机构之间的重复工作和重叠任务、职责和能力，并确定今后需求。联合工作组应该承担对国际劳工组织、国际海事组织和巴塞尔公约船舶拆解方面的准则进行全面审查的任务，以识别任何可能的遗漏、重叠或不明确，并也应考虑推动合作实施的机制。同时提到，船舶拆解技术合作的考虑是联合工作组的一项重要工作，应该考虑进一步加强对发展中国家改善船舶再回收中的环境和安全水平的援助的途径。

1.7 Sainlos 先生强调了国际海事组织、国际劳工组织和巴塞尔公约之间的合作，对于在国际水平上，建立必须的一致以改善船舶回收设施方面的人体健康的保护和环境，并筹集资金以实现这些目的是非常有帮助和必要的。他进一步提出，船舶再回收会成为国际议程上的优先领域，因此，这种成功的合作应该继续，尽早迎接人和环境利益方面的挑战。

1.8 关于国际海事组织在船舶再回收方面的工作，Sainlos 先生声明，MEPC 已经把这个问题放在最优先和最紧迫位置，国家海事组织积极地开发现实的、实际的、平稳的、实用的和有效的解决船舶再回收方面的解决方案，重视世界海运的特点和确保从商业运行末端平稳收回的需求。

* 此份报告系按所收到的原文予以分发，未对之进行任何正式编辑处理。报告的其他联合国语文文本则是由国际海事组织和巴塞尔公约各区域中心在联合国内罗毕办事处协助下翻译的。

1.9 在执行秘书的特别请求下，他提到南亚海啸灾难和国际海事组织对这届灾难的响应。从开始，他说，国际海事组织已经和其他世界人民一起对这届可怕事件表示了震惊和悲哀，他又一届利用这个机会，代表执行秘书向遇难者表示国际海事组织秘书处最深切的同情。在直接后果中，秘书长已经致信给联合国秘书长和所有国家在伦敦的代表，表达海事机构对这届巨大灾难的悲哀，并对需要者尽最大的努力提供所有可能的援助和安慰。

1.10 之后，执行秘书建立了海啸救济基金，通过国际海事组织和船舶工业的努力，与联合国赈灾机构建立了渠道。基金仍然开放，在会议室和建筑物内仍然有为捐赠者设立的箱子。至今，已经已经募集了 £ 61, 200，而且秘书长向所有的捐赠者，包括职员和翻译对他们的慷慨表示了感谢。主管者希望在此届活动结束之前能够得到更多数额的捐赠。他说，在过去的每天减少我们的同情是不可原谅的，因为可怕的灾难已经发生。

1.11 作为这些活动的成果，国际海事组织为今后与国际海事援助协会共同为航海、灯塔当局和国际水道组织的援助制定了行动计划。当危机进入恢复时期，三个组织与世界气象的组织一起将把注意力重点放在确保区域海事航行基础设施的完整性，以确保船舶航行安全，包括那些急需的救济品补给的运送。国际海事组织也同意联合国环境署的请求，两个国际海事组织的专家帮助在印度尼西亚建立一个环境危机中心，并且国际海事组织准备好在印度洋早期海啸预警系统的开发方面发挥作用，类似于已有的太平洋系统。

1.12 Sainlos 先生把希望联合工作组第一届会议期间的讨论能够成功作为结束。

1.13 巴塞尔公约的秘书处的高级法律官员 Donata Rugarabamu 女士女士代表巴塞尔公约执行秘书，在她的开幕式的讲话中感谢国际海事组织主办联合工作组第一会议，特别是国际海事组织秘书处尽最大的努力，为这届会议行使秘书处的功能。她也表示对森劳斯先生的感谢，感谢他对这届联合工作组会议的关注，以及他确定的工作组在今后的几天内不得面对的挑战。

1.14 她指出，巴塞尔公约认识到需要感兴趣的组织间进行合作，以便于对船舶拆除问题采取一致的、实际的和有效的措施，通过适当的方法确保船舶拆解问题的环境无害化管理。她也声明巴塞尔公约秘书处已经注意到，国际组织之间合作的收益，与在国家层届上各种不同感兴趣政府部门之间合作的价值是相一致，这些政府部门通常是环境部，交通部和劳工部。因此，她欢迎来自这三个政府部门的代表组成的代表团参加会议；并注意国家层届上的协同合作对于确保在国际水平上有效解决问题是必要的。

1.15 关于不久就要举办的巴塞尔公约不限成员名额的工作组的第四届会议(日内瓦，2005年7月4-8日)，她提到，预期拆船问题将是那届会议的一个重要的议程项目。她通报了不限成员名额的工作组讨论了拆船的、法律的和技术的每个方面，缔约方已经提交有关船舶在陆地和港口废弃方面的信息。最后，她指出不限成员名额的工作组将接受联合工作组第一个会议的报告，而且她表示希望联合工作组努力制定具体的和实际的建议，以便能在7月提交给不限成员名额的工作组会议。那样，巴塞尔公约缔约方可保证尽快批准未来的工作计划。

1.16 回顾即将寻求巴塞尔公约缔约方支持的机会，她强调参与支持以及与联合工作组融资有关的问题，可以在联合工作组将来工作计划的内容中讨论。就此她表示，巴塞尔公约秘书处向英国和荷兰对会议给予的大力支持表示感谢。

1.17 关于发生在南亚的海啸，她通报会议参加人员，巴塞尔公约秘书处和巴塞尔公约在印尼的区域中心已经努力做出贡献，以减轻受这件可怕的悲剧影响的人所遭受的痛苦。在这一点上，联合国人道主义事务协调办公室与 UNEP(OCHA) 以及其他利益相关者合作、巴塞尔公约秘书处正提供专家服务，以给灾祸影响的印度洋地区进行环境风险评估。此外，秘书处已经同世界卫生组织和联合国粮农组织合作准备了一个的危险废物回收和恢复环境无害化管理的联合指导手册，响应区域内没有该

文件存在的要求。巴塞尔公约在印尼的区域中心会正在共同协调在该区域的巴塞尔公约有关的活动，包括指导手册的分发。

1.18 Donata Rugarabamu 女士在结束时希望在以后的几天中，联合工作组商议的事情能够成功，秘书处参加人员确保支持其重要的工作。

1.19 机构活动部 (ILO) 高级技术专家保罗·贝利先生回顾，国际劳工组织是凡尔赛和平条约同国际劳工组织国家联盟于 1919 年共同创立的。他告知联合工作组，第二届世界大战之后国际劳工组织总部设在蒙特利尔，作为联合国系统的第一个专业机构回到了日内瓦。他指出，国际劳工组织是一个独特的三方机构，国家成员由一个三方代表团在平等的基础上组成，包括政府，雇主和工人成员。已经注意到国际劳工组织和国际海事组织在最近几年已经建立了大量的联合工作组，例如在钓鱼、船员遗弃、港口安全等。他声明国际劳工组织欢迎巴塞尔公约也参加建立的联合工作组。

1.20 他告知参加会议人员，拆船问题在很长一段时期内已经成为国际劳工组织的议程，包括 1988 年和 1994 年金属贸易委员会就该问题采纳的决议。但是在 2000 年举办的一届运输设备会议上要求制定拆船准则时才真正开始启动，并得到广泛的认可，一部分是由于国际海事组织和巴塞尔公约已经做出了努力。2000 年 8 月很快制作了一个录像带，并在 2001 执行了一系列现场检验和寻求事实的任务，包括赴吉大港(孟加拉)，Gadanni Estate (巴基斯坦)，Mumbai(印度) 和在中国的四个地点。更进一步的工作任务是 2003 年在 Aligia (Izmir, 土耳其)。除此之外，三方研讨会(由各种不同政府部门，雇主协会和工人组织)在每个国家，当委托人能够阐述自己的已知的观点并为其喜欢的行动排出优先顺序的时候举行。最后也提到，从国际海事组织开始主持了船舶回收的通信组和参与了巴塞尔公约在吉大港 (Chittagong) 主办的第一届技术工作组研讨会。

1.21 贝利先生之后补充，上述活动的成果是国际劳工组织的出版物，标题是拆船的安全和健康：为亚洲国家和土耳其所做的准则。该准则以国际劳工组织办公室起草的草案为基础，并由 2003 年 9 月在曼谷召开的三方专家会议所采纳，3 月由国际劳工办公室管理局作为准则批准并出版。

1.22 贝利先生强调了在船舶拆解问题上的技术合作和援助的重要性。

1.23 贝利先生提醒联合工作组，国际劳工组织有许多能为工人安全和健康提供指导的国际措施，近期的措施是修订钢铁行业职业安全和健康的实施规范，其中包括有关钢铁再回收一章，并在最近得到专家会议的采纳。

1.24 在总结致辞时，贝利先生方希望联合工作组今后的讨论取得成功。

主席的选举

1.25 Jens Henning Koefoed(挪威)先生被选举为国际海事组织/国际劳工组织/巴塞尔公约联合工作组主席。Koefoed 先生在接受他的主席身份时表示，联合工作组已经注意到国际海事组织、巴塞尔公约和国际劳工组织秘书处在开幕式致辞中所提到的问题，并表示了联合工作组要完成保护再回收领域人的生活和环境方面的重要任务。

议事规则采纳

1.26 联合工作组提醒，为了与现有的国际劳工组织和国际海事组织 (1959) 间协议中的第 III 条款取得一致，国际劳工组织—国际海事组织合作委员会应该调整自己的程序。也提醒 COP7 根据其 VII/25 决议同意该安排。

1.27 国际海事组织秘书处的代表介绍了 ILO/IMO/BC WG 1/1/2 文件，该文件包括了由国际海事组织秘书处、国际劳工组织和巴塞尔公约为联合工作组起草的议事规则。

1.28 在之后讨论中，议事规则草案已经制定为适合联合工作组的特点，并重视需要建立有效的工作计划。然而，表示出对与决策过程有关的章程 10 规定的关注。如所提出的，联合工作组应该努力争取一致的同意，投票应该是最终的手段。

1.29 对有关媒体参与的章程 4 和有关文件遵循的章程 6 可能的修订提出了意见。一个观察员代表团提出，对于联合工作组现有的构成，应该在议事规则中有关政府和非政府代表和各自的作用方面有明确的区分。

1.30 讨论到议事规则草案，联合工作组认为有必要避免对该问题过分的讨论，因此允许充分的时间讨论该会议的主要议程。工作组商定如下：

1. 如同在 ILO /IO /BC WG1/1/2 文件附录 1 提出的，第一届会议以尝试性为基础获得反馈意见，以便在今后的会议予以采纳；
2. 请求代表团递交针对联合工作组第二届会议有关议事规则修订的书面建议；
3. 工作组的结论和报告将根据一致意见而采纳。只有不能达成一致意见时，采用投票的方式做出决定。

通过议程

1.31 联合工作组通过了 ILO/IMO/BC WG 1/1 文件中所列的临时议程。

2. 审议国际劳工组织、国际海事组织 及 巴塞尔公约缔约方大会关于船舶再回收方面有关机构的工作计划

2.1 与其职责相一致，联合工作组讨论了国际劳工组织、国际海事组织和巴塞尔公约的各有关机构关于船舶拆解方面各自的工作计划，目的为避免三个组织间的重复工作和重叠的任务、责任和权限，并确定了今后的需求。

2.2 在介绍 ILO/IMO/BC WG 1/2 文件时，国际海事组织秘书处的代表提供了国际海事组织海洋环境保护委员会船舶再回收的工作计划。提出 MEPC 52 已经在一些主要问题上取得重大进展，如强制执行国际海事组织关于船舶再回收的准则（之后称之为“国际海事组织准则”）、开发船舶拆解回收的报告系统以及起草潜在危险物质“单一目录”以及其他事务。MEPC 52 也讨论许多其他问题，如促进国际海事组织准则的执行、制定公布“即将回收”船舶的标准、修订国际海事组织准则以及建立国际船舶回收基金。

2.3 国际海事组织秘书处的代表也通告工作组，MEPC52 需要迅速采取措施促进船舶回收工作：

1. 在会期间内同意建立相应工作组推进会期间的工作；
2. 同意在 MEPC53 之前的一周举办一届为期 3 天的会期间船舶回收工作组会议；并
3. 同意在 MEPC53 重建船舶回收工作组。

2.4 在 ILO/IMO/BC WG1/2/1 文件中，巴塞尔公约秘书处代表提供了由 COP7 采纳的关于船舶拆解方面的工作计划的信息。根据 VII/26 提出的关于船舶拆解的环境无害化管理决议，COP7 委托不限名额工作组（OEWG）考虑船舶拆解方面的实践、法律和技术，以获得船舶拆解方面可行的措施。不限名额工作组会议适当的时候应根据要求向 COP8 做出针对法律解决方案制定和推荐建议的报

告，并考虑国际海事组织的工作和联合工作组的工作。注意到，在国际海事组织、国际劳工组织或巴塞尔公约的支持下能够制定出综合的法律解决方案。

2.5 继而，巴塞尔公约秘书处的代表告知联合工作组，作为对许多缔约方，特别是发展中国家所关心问题的响应，COP 7 决定针对在陆地或港口废弃船舶问题采取行动。在这点上，COP7 要求巴塞尔公约缔约方提供陆地或港口废弃船舶的信息，OE 工作组受委托考虑任何提供的信息，“以行动为目的，作为适当评价”。除此之外，会议提出巴塞尔公约秘书处在该问题上向国际海事组织秘书处咨询。

2.6 国际劳工组织秘书处的代表通报参加会议人员，在 2004 年 3 月由国际劳工组织主管机构签署了 *船舶拆解安全与健康：为亚洲国家和土耳其制定的准则* 后，国际劳工组织的主要工作就是推动这些国家对准则的关注。已经提出第一个步将把准则翻译成地方语言，他提到法语、西班牙语、中文和北印度语的版本已经翻译完成，正在准备孟加拉语、土耳其语和乌尔都语的版本。

2.7 国际海事组织秘书处的代表介绍了 ILO/IMO/BC WG 1/2/2 文件，该文件已经准备响应“废弃船舶”的 VII/27 号决议并已经被 COP7 采纳，文件提供了国际海事组织各种与船舶废弃相关的法律措施和准则的规定。与这份文件的分析相一致，以处置为目的的海洋上废弃船舶构成了不可控制的倾倒入海行为。因此，应该被视为违反 1972 年的伦敦公约及其 1996 年的议定书，使其服从相关缔约方之后的强制性调查。在陆地上或港口废弃船舶，有或没有船员，都不被伦敦公约/议定书保护。但是对于港口国家对船旗国和船主的追踪是有责任。在一个国家的内陆水体废弃船舶的法案应该包含在国家的法律中。然而，如果一个缔约方选择应用伦敦协议 7.2 条款中关于内陆水体的有关规定，在内陆水体倾倒入海船舶将得到协议的保护。

2.8 联合工作组已经注意，ILO/IMO/BC WG 1/2 文件和 ILO/IMO/BC WG 1/21 文件中的内容，以及国际劳工组织秘书处口头提供的信息，已经就各自职责针对各种可能的选择完成该议程下任务进行了长时间的讨论。

2.9 挪威代表团提出一份提议之后，联合工作组同意成立一个非正式的工作组，以考虑国际劳工组织、国际海事组织和巴塞尔公约缔约方大会相关机构在船舶拆解方面各自的工作计划，以避免三个组织间重复的工作和交叉的作用、责任和权限，并确定了今后的需求。工作组的任务为：

1. 考虑 ILO/IMO/BC WG 1/2, ILO/IMO/BC WG 1/2/1 文件与 ILO/IMO/BC WG 1/2/1/Corr.1 文件。提出完全的意见。
2. 确定一个以上组织共同同意的主要内容；
3. 提出关于以上确定内容的工作计划行动，包括三个组织间信息交流的时间；和
4. 向其于 2 月 16 日联合工作组做出报告。

船舶废弃

2.10 在众多成员的支持下，冈比亚的代表团指出在陆上或港口废弃船舶是严重关注的问题，特别是在制定、实施和执行适合的法律体系能力方面有限的发展中国家，同时这些国家也缺乏船舶拆解的基础设施。

2.11 瓦努阿图观察员代表团提到，这个问题是特别被关注的，特别是用于非法捕鱼之后被废弃在海岸线的船舶。

2.12 已经考虑包含在 ILO/IMO/BC WG 1/2/2 文件中的内容和提出的意见，联合工作组一致同意，三个组织在认为适当的时候，应该确保“陆地和港口废弃船舶”问题纳入一些国际法律中。

2.13 联合工作组进一步同意：

1. 敦促感兴趣的政府向 OEWG 提供有关陆地或港口废弃船舶的信息，作为 COP VII 决议的要求。
2. 在分析 ILO/IMO/BC WG1/2/2 文件的基础上，建议 MEPC 请求 1972 年伦敦公约签约方咨询委员和国际海事组织法律委员会，从帮助制定寻求该问题有效解决方法的角度考虑陆地或港口废弃船舶问题；和
3. 建议 OEWG 考虑 ILO/IMO/BC WG1/2/2 文件。

非正式工作组成果

2.14 非正式的工作组协调员斯委纳·奥费道先生（挪威）在介绍工作组 (ILO/IMO/BC WG/WP.1) 的报告时，告知联合工作组，非正式工作组已经制定了在三个组织共同审议下的主要条款目录，如强制要求、指定回收船舶的报告系统、甲板上潜在危险废物“单一目录”以及陆地或港口船舶废弃。一些条款，如推动实施技术准则和技术合作问题并不能由工作组解决，因为他们分别是议程的 4 和 5 的主题。对于每个确定的条款，每个组织在对未来考虑时，都制定了一系列已经实施或计划的工作方案。

2.15 联合工作组作了修改后认可了非正式工作组的工作成果，列在附件 1 中，并认为该工作应该在未来不断更新以便于在三个组织的工作方案中给予考虑。

3. 审查国际劳工组织、国际海事组织及巴塞尔公约船舶拆解方面的准则

3.1 联合工作组回顾：

1. *全部和部分拆解船舶的环境无害化技术准则*由 2002 年 12 月 13 日召开的巴塞尔公约缔约方第七届会议的决议 VI 正式通过。
2. *国际海事组织船舶回收准则*于 2003 年 23 月 5 日在第 23 届会议上由 A.962(23)决议正式通过；和
3. *船舶拆解中的安全和健康：亚洲国家和土耳其准则*被选定亚洲国家和土耳其船舶拆解安全和健康地区与地区间三方专家会议通过（曼谷，2003 年 1 月）。国际劳工组织理事会在其第 289 届会议上批准了准则出版。（2004 年 3 月）。

3.2 在 ILO/IMO/BC WG 1/3 文件中，国际海事组织提供了已经通过的制定船舶回收计划的准则，由 MEPC52 通过、通过 MEPC/Circ.419 分发。声明这些准则为制定合适的船舶回收计划（SRP）进一步提供了技术信息和指导，正如国际海事组织船舶回收准则的 8.3.2 部分所建议的。

3.3 联合工作组已经注意到国际海事组织制订的船舶回收计划（(MEPC/Circ.419)准则与国际海事组织的规定紧密相关，并详细叙述了国际海事组织准则的有关规定，同意在议程中给予考虑。

3.4 在介绍 ILO/IMO/BC WG 1/3/1 文件时，国际劳工组织秘书处代表提出一个应用于最初审查国际劳工组织、国际海事组织和巴塞尔公约关于船舶拆解准则的方法，以下称为“准则”。建议：

1. 工作组应该对三个准则进行比较分析以在两个或更多的准则中确定问题/专题；
2. 可以通过制定一个源文件来列出相关准则所覆盖的问题/专题，建立船舶拆解过程的时间表，并为三个准则中的任何准则提供参考来完成上述工作；
3. 在特定问题/专题中一处或多处涉及两个或三个准则内容的情况下，准则中涉及的相关内容应该给予详细的审查，以仔细审查确定是否存在重复或不明确；和
4. 如果找出了任何遗漏、重叠或不明确，工作组应该考虑合适的建议以处理这些问题。

3.5 在讨论 ILO/IMO/BC WG 1/3/1 文件中的建议时，联合工作组原则上同意了所提出的审查国际海事组织/国际劳工组织/巴塞尔公约有关船舶拆解准则的方法。但是，认识到这是一个复杂的过程，需要足够的时间和努力，不能够在目前的联合工作组会议上予以确定。

3.6 为此，联合工作组讨论了英国提出的一个一般性的审查准则的建议，这个建议提供了在应用和主要内容方面的初步分析。

3.7 在对该问题进行了详细的争论后，联合工作组同意建立一个非正式工作组，以承担依照 ILO/IMO/BC WG 1/3/1 文件初步审查三个准则的工作，考虑以上提到的英国代表团的建议和意见，工作组也承担了对今后工作的任务给予考虑的建议，包括联合工作组为有效地完成任务所应采取的步骤，并与职责范围相一致。

3.8 受巴塞尔行动网络和国际绿色和平委托，巴塞尔行动网络 (BAN) 观察员代表团请求了联合工作组在该议程中对 ILO/IMO/BC WG 1/7/3 的 1/7/3 文件给予考虑。在该文件中，巴塞尔公约和绿色和平组织提供了一项分析，以支持他们关于国际海事组织准则与巴塞尔公约的要求、原则和之后依照

要求制定的准则存在冲突的论点。在这份文件中，对预先净化、定义船舶废物和船舶工业的责任方面提出了明确的考虑，如船主和废物的产生者。

3.9 工作组注意到了 ILO/IMO/BC WG 1/7/3 文件中国际绿色和平组织和巴塞尔网络所表达的观点。

非正式工作组的成果

3.10 联合工作组已经收到非正式工作组的成果(ILO/IMO/BC WG 1/WP.2)，并做了一些修改。总体上通过了该报告，并作出如下决定。

3.11 联合工作组注意到非正式工作组已经对联合工作组职责中的第三点所确定的工作任务给予了初步的考虑。任务如下：

“为确定可能的遗漏、重叠或不明确承担对（与国际劳工组织，国际海事组织和巴塞尔公约的船舶拆解准则有关（之后称为“准则”））进行综合的初步审查…。

3.12 联合工作组注意到非正式的工作组已经认识到综合的审查潜在了大量的需要进一步的工作，并不能在第一届联合工作组会议上完成。初期提供投入的形式为：

1. 以每一套准则中的各项准则中相关的问题作为源文件的表格，并以 ILO/IMO/BC WG 1/3/1 文件中提出的方法为基础；
2. 由英国提交一份初步的总的观点的报告、把每个文件的目标列成大纲以及确定一些认识到的不同和不足(附件 3)。

3.13 联合工作组注意到，从战略的角度来看准则是有益的，有助于解释共同使用时的方法。在这个方面，工作组不忘共同推动实施准则的机制也是工作组考虑的一项内容。

3.14 考虑今后的工作，联合工作组注意到非正式工作组已经做了下列的观察：

1. 需要审核专题的源文件表格的准确性和完整性 (附件 2)；
2. 一项根据规定的主题分析将有助于理解这些准则，以及准则间如何相互影响和可能重复和交叉。
3. 每份文件的术语可能在一些重要的方面不一致，可能造成使用时的困惑；
4. 在一些准则中的遗漏可能是有意的，因为每一个准则由不同的组织起草，针对不同组织所关心的问题 and 不同的利益相关者，反映他们不同的能力；
5. 确定重叠和不明确以确保准则间更好的适应性，确定遗漏需要更确切的分析；以及
6. 一些主题的顺序可能被改善以更能反映船舶从设计经过使用到最终的回收过程。

3.15 联合工作组注意到，为了完成联合工作组的任务，非正式工作组已经决定从通过合并附件 2 和 3 文件开始工作。此外，注意到的非正式工作组并没有为交流信息而评估附后的文件。进一步制定这些文件需要完善初稿和建议。进一步注意到，工作组提出这些应该通过以下得到执行：

1. 会期间通讯；

2. 秘书处的帮助和由其他感兴趣的缔约方提供的潜在的进一步的专家的自愿投入；
3. 应该下届联合工作组会议考虑按时完成。

3.16 英国代表团愿意承担该工作的协调事项，并向第二届联合工作组会议提交了一份适当的报告。
*一些代表团提出在这项工作中愿意合作和提供帮助。

4. 推动实施船舶拆解准则的执行

4.1 在 ILO/IMO/BC WG 1/4 文件中，国际海事组织秘书处的代表提供了关于 MEPC 考虑推动执行国际海事组织船舶回收准则机制的信息。指出由 MEPC51 建立的船舶回收通讯组已经为国际海事组织的准则和 MEPC52 制定一套可能的和适合的执行实施每项主要行动的机制，在那届会议关于船舶回收成绩方面同意在今后的会议中考虑这个问题。MEPC 52 进一步同意，应该制定初步计划以确定优先发展领域、完成的期限和来自国际海事组织其他委员会和子委员会投入要求。作为成果，相关的任务包括在 MEPC52 成立的通讯组的职责中。

4.2 国际劳工组织秘书处的代表告知参加会议人员，英文版本的船舶拆解安全和健康 - 为亚洲的国家和土耳其的准则已经销售出版。国际劳工组织北印度的版本准则已经完成，在印度阿朗的官方已经于 2004 年 5 月开始使用以与国际职业安全和健康日相一致。提出了计划将在每个船舶拆解国家举办研讨会：孟加拉，中国，印度，巴基斯坦和土耳其。这些研讨会集中在巴塞尔和国际海事组织的准则。因此，巴塞尔公约和国际海事组织将被邀请参加这些研讨会。

4.3 巴塞尔公约秘书处代表声明，虽然巴塞尔公约缔约方认为准则的执行是最重要的，已经制定和执行了一些具体的计划和结构。声明，研讨会和讨论会的组织应该涵盖到这些活动中，联合工作组被邀请提供合适的建议。

4.4 联合工作组已经注意到由三个秘书处提供的信息，同意执行准则对于减小与船舶相关的环境、职业健康和安全的风险，以及改善船舶回收设施和保护人体健康是非常重要的。

4.5 联合工作组有一个总体的讨论，并提出许多实践性建议以推动准则的执行。国际劳工组织雇主代表通报联合工作组。船舶工业已经采取的活动，这些活动包括制定执行国际海事组织准则的文件，为许多新建的船舶准备绿色护照，分类协会积极参与制定船舶潜在危险原料清单和制定船主出售给再生设备企业的标准合同和认可国际海事组织准则。

4.6 来自国际油轮船主协会的观察员代表团的代表强调许多其成员主动执行国际海事组织准则的活动，并指出船舶工业的动力应该是进一步合作，并应该提供帮助以推动和促进国际海事组织准则的执行。

4.7 荷兰代表团通报工作组关于主动采取推动准则执行的行动，如由荷兰政府邀请船主协会应用和执行国际海事组织准则。

* Roy Watkinson 先生
环境机构
危险废物政策经理
Rio House Aztec West
Almondsbury 电话: +44(0) 1454 284328
Bristol BS32 4UD 传真: +44(0) 1454 284302
United Kingdom 电子邮件: roy.watkinson@environment-agency.gov.uk

4.8 挪威代表团指出，执行准则的反馈在回顾其达到目的进展中是极为重要的，建议政府和利益相关者应该向三个组织报告，适当的时候，在执行中获得的经验。

4.9 许多代表团提议执行准则是通过采取强制最好的推动。然而，其他的代表团注意到这个过程可能需要大量的时间，指出注意力应该集中在短期内实际的措施和建议。

4.10 国际海运协会（ISF）的代表介绍了 ILO/IMO/BC WG1/72，该文件提出了船舶工业在短期、中期和长期对需要承担的工作的观点，针对确定的与船舶回收有关的问题。国际海运协会（ISF）的代表也确定了强制性的规定优先于船舶从服务中召回的领域，在运行和回收之间可能制定和强调工业准则的贡献和自愿实践的准则。

4.11 联合工作组经对在全体会议上提出的提议和意见进行审议后商定：

1. 请求船舶拆解国家公开负责船舶拆解问题的主管机构联系的有用信息；
2. 每个组织应该确保建立提供船舶拆解方面的信息的使用者网页，和与其他两个组织相关网页和准则；
3. 每个组织应该把自己的准则翻译成主要拆解国家的工作语言；
4. 请求政府和所有利益相关者向三个组织提供在实施准则中获得的经验；和
5. 准则的执行也应该促进联合技术合作， 议程项目 5 下讨论问题。

5. 联合技术合作活动

5.1 国际海事组织秘书处的代表介绍了 ILO/IMO/BC WG 1/5 文件。该文件关于国际海事组织已经计划或正在考虑的包含国际海事组织的综合计划合作项目（ITCP），以帮助发展中国家在船舶回收中改善环境 and 安全水平。目的在于推动执行国际海事组织船舶回收的准则。主要包括：

1. 研讨会使主要船舶回收国家对船舶回收问题和执行相关国际海事组织的准则更加敏感；
2. 技术建议和援助，如关于在回收场附近接受设备的可行性研究；和
3. 为回收国家制定和执行国家法规以接收和控制回收船舶给予援助。

5.2 国际海事组织秘书处通报，即将举办的国际海事组织技术合作委员会（2005 年 6 月）的第 55 届会议将考虑在 2006—2007 年 ITCP 在船舶回收的内容并提出建立国际船舶回收基金。MEPC52 原则同意。

5.3 联合工作组也被通报，在考虑机构间关于船舶回收的技术合作框架时，MEPC 51 同意可能由三个组织共同举办船舶回收区域或国家研讨会，可能需要制定一个全球船舶回收计划，以筹集资金来推动相关准则的执行。

5.4 国际劳工组织秘书处通报联合工作组，在达卡的办公室启动了一项与孟加拉政府劳工与职业部合作、由联合国开发署援助（1.3 百万美元）的关于船舶拆解安全与环境无害化的援助计划。计划以 Chittagong 为基础，但是最初的研讨会于 2004 年 6 月在 Dhaka 举办。计划在 11 月主要技术上顾问 (CTA) 到达后开始执行。

5.5 联合工作组被通报，国际劳工组织在新德里的区域办公室正在为经理和工人准备关于巴塞爾和国际劳工组织的准则各种方面的培训手册。在加拿大环境部和印度环境部之间，加拿大国际发展署(CIDA)援助的计划是较大的废物管理协议中的一小部份(70,000美元)。

5.6 加拿大观察员代表团的代表通报，加拿大在2005年1月内在德里与国际劳工组织区域办公室会面，讨论一项船舶拆解工业能力建设和推动环境无害化管理的项目，而且加拿大已经同意准备编写即将由在Gujarat建立的培训和福利研究所使用的培训资料。加拿大代表进一步通报，加拿大/印度环境制度加强计划已经拨付\$200,000美元用于该项目。

5.7 国际劳工组织秘书处也通报了工作组，已经起草了许多计划文件，并与世界银行、其他的联合国开发署办公室和全球环境基金和个别双边捐赠人例如NORAD，以及美国劳工部进行了讨论。国际劳工组织提出，他们愿意与国际海事组织和巴塞爾公约共同就实施以上任何活动进行合作，并提出三个组织联合提出项目的重要性和真正的优势。

5.8 联合工作组已经考虑到提供的在船舶拆解方面三个机构启动和正在计划的技术合作，同意推荐每个组织：

1. 邀请另外两个组织参与研讨会；和
2. 包括这些活动的计划，一个部门提供其他两个组织的准则。

5.9 联合工作组也同意邀请政府和其他利益相关者向三个组织提供有关技术合作或其他相关的已经或正在计划的活动的信息，使这些活动在今后三个组织的技术合作中得到考虑。

全球/地方计划

5.10 国际劳工组织秘书处的代表，代表国际劳工组织、国际海事组织、巴塞爾公约，在介绍ILO/IMO/BC WG 1/5/1文件时，提出应该制定一项全球/区域计划，目的在与为发展中国家发展和强制执行国际海事组织、国家劳工组织和巴塞爾公约的船舶拆解技术准则的能力建设筹集资金。建议该计划应该：

1. 确定技术援助的需求；
2. 讨论满足这些需要的最好的方式；
3. 确定必须的技术活动；
4. 确保必需的资金；
5. 在三个组织间分配不同的活动，并与他们各自的领域相一致；和
6. 监督正确的实施。

5.11 国际劳工组织秘书处的代表进一步建议国际劳工组织、国际海事组织、巴塞爾公约或其他感兴趣的缔约方，应该寻求共同筹集资金实施该项目的可能性。一旦实施了该项目，联合工作组应该其后给予考虑，并同意各种可能的筹集资金的替代方案。

5.12 联合工作组已经有兴趣考虑ILO/IMO/BC WG1/5/1文件的建议大纲。

5.13 在许多其他代表团的支持下，英国指出资金问题应该在更广泛的范围给予考虑，关注：（一）所有的潜在的资金来源；和（二）由三个组织中的每个组织承担的筹集资金和能力建设活动的其他优先领域。

船舶回收资金

5.14 由国际绿色和平提交的 ILO/IMO/BC WG 1/INF.3 文件，国际绿色和平组织委托的一份关于引入和建立国际船舶生态拆解基金的报告。基金目的是在污染者付费原则下，通过提高船主的贡献资助环境无害化拆解。

5.15 联合工作组在讨论 ILO/IMO/BC WG 1/INF.3 文件时，认为所有的努力应该注重在国际海事组织的建议，该建议原则上由 MEPC52 同意建立国际船舶回收基金，以通过国际海事组织的技术合作推动安全的和环境无害化的船舶回收管理。

5.16 虽然由于语言问题在介绍国际绿色和平组织的报告时引起了反对意见，许多的代表团表达了自己的观点，即该建议能够成为许多工作安排和基金资助机制所考虑时所作出的一个选择。在这种情况下，国际劳工组织工人的代表团的代表指出，所有缔约方应该寻求共同的措施而努力，这种措施对工人的安全和健康有益。

6. 其他事项

6.1 国际海事组织秘书处的代表介绍了文件 ILO/IMO/BC WG 1/7，文件提供了关于 MEPC52 在 COP7 有关船旗国家应用巴塞尔公约责任的建议的观点，反映在文件 52/3/7 第 6 段。

6.2 考虑到 COP7 关于该问题的成果，正如反映在 VII/26 决议倒数第二段，联合工作组同意工作组不需要进一步考虑该文件。

6.3 在 ILO/IMO/BC WG 1/7/1 文件中，孟加拉国内的回收活动在国家的社会—经济领域起到重要作用。孟加拉强调由利益相关者参与制定船舶回收问题的实际的、平稳的和有效的解决方案的行动非常重要。孟加拉也敦促联合工作组推动以改善回收企业基础设施、培训和良好的工作实践为目的的有效的、协调的技术合作。

6.4 在评论 ILO/IMO/BC WG 1/7/1 文件时，一些代表团表示感谢孟加拉提供信息。然而，强调应该包括进一步的关于工人健康和安全的以及改善船舶拆解企业的环境质量的活动的信息。

6.5 联合工作组已经注意到 ILO/IMO/BC WG1/7/1 文件提供的信息。同意：

1. 任何提出的措施应该以现实的、平衡的和有效的解决船舶回收问题为目的，同时应该考虑船舶拆解可持续能力的需要。
2. 推荐其他的船舶拆解国家适当的时候向三个组织提交他们的船舶拆解有用的信息。

6.6 联合工作组注意到巴塞尔行动网络在 ILO/IMO/BC WG 1/7/4 文件中提供的信息，该信息包括解决一些与实施巴塞尔公约有关的法律问题，特别是船舶拆解，包括巴塞尔公约对船舶拆解法律问题方面的响应的建议，在 OEWG 第二届会议的第 II/4 决议的第一段。

6.7 在 Okechukwu Ibeanu 先生的要求下，联合国人权事务高级专员特别报告员 Okechukwu Ibeanu 先生的声明分发给船舶拆解联合工作组的参加会议的人员。（见这份文件的附件 4）。

7. 联合工作组工作计划

7.1 联合工作组回顾：

1. 在 ILO/IMO/BC WG 1/6/1 文件的附件中，已经同意建立国际劳工组织/国际海事组织/巴塞尔公约船舶拆解联合工作组，MEPC51 同意该工作组的职责；
2. COP 7 对 MEPC52 同意的职责做了最小的修改，在 ILO/IMO/BC WG 1/6/1 文件的附件中被确定；
3. 国际劳工局理事机构在其 291 届会议中也同意建立联合工作组。

7.2 在介绍 ILO/IMO/BC WG 1/6 文件时，巴塞尔公约秘书处代表提供根据 COP7 VII/25 的决议，COP7 邀请联合工作组考虑包括在职责中的内容。更明确，COP 7 请求联合工作组：

1. 提出一个三个组织提供推动船舶拆解环境无害化准则的实际性措施；
2. 讨论船旗国家在船舶环境无害化环境管理方面的职责；
3. 考虑为将拆解的船舶开发信息系统。

7.3 联合工作组在考虑 COP 7 关于工作计划的请求中，对大多数的代表团和观察员介入有广泛的争论。在讨论过程中的要点如下：

1. 许多的代表团是意见 COP 7 请求联合工作组考虑的三个项工作被认为是包含在其职责中，因此应该由联合工作组给予考虑；
2. 其他人提议，进一步的信息和澄清是对联合工作组以有效的方式考虑这些事情是需要的；
3. 一些代表团提议，在就这些事项进行讨论之前，联合工作组的未来工作计划的任何请求应该由三个组织考虑和同意。然而，许多代表团提议这类行动添加了不必要的限制，并会导致联合工作组的工作的延迟；
4. 许多代表团，对进展感兴趣，提议应该把注意力集中在在短期解决的方案和实际的措施上；
5. 在这些问题上的一般性的讨论，例如拆船背景下的船旗国、港口国或回收国的可能的作用，以及指定的拆解船舶的可能的报告系统。但是同意要求联合工作组给予考虑的大量讨论要求优先提交文件和书面建议。

7.4 在英国提议之后，联合工作组，在考虑未来的工作计划方面，同意下述问题应纳入第二届联合工作组会议的议程中：

1. 关于船舶拆解联合工作组的全部的目的和优先权；
2. 概念，例如环境无害化管理和事先知情同意；
3. 促进船舶拆解的职业健康和安全管理以及环境无害化管理的实践的手段；

4. 有关国家，如船旗国、港口国和船回收国，在船舶拆解的职业健康和安全以及环境无害化管理的背景中的可能的作用；
5. 船舶拆解报告系统的需求；
6. 可适用的控制机制的基本原则；
7. 船舶预清洁和准备，及其可持续的船舶拆解操作的作用；
8. 议事规则的采用；
9. 船在陆地或港口的废弃；
10. 强制性船回收计划的潜在益处。

7.5 英国发布的声明以及巴塞尔行动网络和国际绿色和平组织联合声明列在本报告的附件 4 中。

下届会议的举行日期和地点

7.6 考虑下届会议的时间和地点，联合工作组同意推荐在瑞士日内瓦的巴塞尔公约主办第二届联合工作组会议，时间为 2005 年 12 月或 2006 年 1 月，荷兰代表团表示优先选择下一届会议在 10 月。

7.7 英国代表团告知联合工作组，英国政府会为组织第二届会议提供资金援助。

8. 通过报告

8.1 联合工作组通过了其第一届会议的报告，现附于本文件之后。

8.2 这份报告将提交国际海事组织船舶环境保护委员会的第 53 届会议、巴塞尔公约第四届不限名额工作组会议及国际劳工局理事机构的第二九二届会议。

附件一

非正式工作组的成果

议题	工作计划 (活动)		建议
<p>强制性规定 (ILO/IMO/BC WG 1 1/2 文件的附录 1)</p>	<p>IMO</p>	<p>MEPC 53(2005年7月) 讨论 CG 和 工作组会期间的报告。</p> <p>讨论 ILO/IMO/BC 联合工作组的成果</p> <p>讨论 COP 7 和 BC/OEWG 的结果 4。</p> <p>在制定强制性要求的框架下进行决议</p> <p>讨论执行强制性的要求方面 (例如 调查, 检查, 证明方案和报告系统)。</p> <p>确定进一步发展的项目。</p> <hr/> <p>会议 24 (2005年11月/12月) 讨论 MEPC 53 的成果并采取适当的行动。</p> <hr/> <p>MEPC 54(2006年3月) 会议 24 的后续行动。</p> <p>确定国际海事组织下属委员会的内容</p> <p>进一步制定一项合理制度。</p>	<p>国际海事组织制定船舶再回收的强制性要求是非常重要的。因此, 三个组织应该:</p> <p>引导他们的工作, 确保该问题上的积极性;</p> <p>重视每个组织的相关决定;</p> <p>确保三个组织间的信息交流;</p> <p>确定由每个组织在其有专家的领域讨论可能的问题;</p> <p>为三个组织中的工作制定时间表, 以确保适当的投入和在决定下的项目报告 (例如把 OEWG 5 安排在 MEPC 54 会议举行之前举行似更为有利)。</p>

议题	工作计划 (活动)		建议
	<p>BC</p>	<p>BC/ OEWG4 (2005年7月) 讨论 ILO/IMO/BC 联合工作组的成果。</p> <p>追踪 COP 的 VII/26 决定，特别是在有关船舶拆解的实践、法律的和和技术方面，以获得船舶拆解方面的可操作性途径。</p> <hr/> <p>BC/OEWG 5 (2006) 讨论 COP 7/ BC/OEWG 的成果 4。</p> <p>讨论 ILO/IMO/BC 联合工作组的成果</p> <p>讨论 MEPC53/54 的成果，适当的时候向 COP8 的法律解决方案提出建议，讨论 ILO/IMO/BC 联合工作组的工作。</p> <hr/> <p>BC/COP 8 (2006)</p> <p>讨论 ILO/IMO/BC 联合工作组的成果。</p> <p>考虑 OEWG 5 的提议，并在适当的时候采取行动。</p>	
	ILO		
<p>预定回收的船舶拆解报告系统</p>	IMO	<p>MEPC 53(2005年7月) 讨论 CG 和工作组会期间的报告。</p> <p>讨论 COP7/BC OEWG4 的成果</p> <p>讨论 ILO/IMO/BC 联合工作组的成果。</p> <p>继续工作并且进一步制定报告系统大纲作为强制执行要求的完整。</p>	<p>这三个组织应该： 考虑每个组织的有关决议； 确保从这些组织支持下各种不同政府机构使用的不同的报告系统得到的经验，在报告系统的开发时考虑组织的支持； 确认在船回收上一个新的 政府的报告要求必须考虑从不同的报告系统得到经验订立其自己的原则；</p>

议题	工作计划 (活动)		建议
		<p>MEPC 54(2006年3月) 继续工作并且进一步制定报告系统。</p>	<p>随着最小要求的管理支出和满足世界海事运输特殊的特点，确保系统能工作的、有效地和保护人体健康和环境；</p> <p>这个组织应该在适当时候确保“陆地或港口废弃船舶”问题完全纳入到国际法律措施中。</p>
BC	<p>BC/ OEWG 4 的 (2005年7月) 讨论 ILO/IMO/BC 联合工作组的成果</p> <p>BC/OEWG 5 (2006) 考虑 COP 7/BC/OEWG 的结果。</p> <p>考虑 ILO/IMO/BC 联合工作组的成果。</p> <p>考虑 MEPC 53/54 的结果。</p> <p>在这个议题上，对 MEPC 的工作给予投入。</p>		
ILO			
<p>船载潜在危险材料的“单一目录”</p>	IMO	<p>MEPC 53 (2005年7月) 考虑 CG 和会期间工作组的报告。</p> <p>考虑 ILO/IMO/BC 的成果。</p> <p>开发潜在危险材料的“单一目录”，来替换国际海事组织准则附件 1-3。</p> <p>继续此项工作。</p> <p>MEPC 54 (2006年3月) 考虑 BC/OEWG 4/5 的任何意见来完成这个“单一目录的编制”。</p>	<p>这三个组织应该确保把巴塞尔公约、国际海事组织和国际劳工组织各自的专门知识纳入此项工作之中。</p>

议题	工作计划 (活动)		建议
	<p>BC</p>	<p>BC/OEWG 4 (BC/ OEWG 4) (2005年7月) 考虑 ILO/IMO/BC 工作组的结果。</p> <p>BC/OEWG 5 (2006) 考虑 COP 7/BC/OEWG 4 的成果。</p> <p>考虑 ILO/IMO/BC 联合工作组的成果。</p> <p>考虑 MEPC 53/54 的成果。</p> <p>对 MEPC 所开发的危险材料的"单一目录"的草稿进行评论。</p>	
	<p>ILO</p>		
<p>在陆上或港口内废弃的船只</p>	<p>BC</p>	<p>BC/ ILO/IMO/BC 联合工作组的成果。</p> <p>考虑缔约方提供给巴塞尔公约在该问题上的任何信息。</p> <p>考虑船在陆地或港口的废弃，以便于采取认为适当的行动。</p>	<p>这三个组织应确保“在陆上或港口废弃的船只”的问题会充分纳入适当的国际法律手段中；</p> <p>按照 COP 决定 VII/27 提出的要求，请促请那些对此事项有兴趣的国家政府提供关于船在陆地或港口废弃的信息给 OEWG。</p>

议题	工作计划 (活动)		建议
	IMO	<p>MEPC 53 (2005 年 7 月) 考虑 COP 7/BC/ OEWG 4 的成果。</p> <p>考虑 ILO/IMO/BC 联合工作组的成果。</p>	<p>MEPC 应该邀请伦敦公约 1972 的签约方咨询会议(第 27 届会议将于 2005 年 10 月 24 到 28 举行), 而且国际海事组织 法律委员会考虑并且建议, 根据对 ILO /IMO/ BC WG 的 1/2/2 文件提供的分析, 船在陆地或港口废弃的问题, 以便于帮助开发这个问题的有效解决方案, 和</p> <p>ILO /IMO /BC WG 1/2/2 文件应该提交给 OEWG4。</p> <p>邀请《伦敦公约》的缔约方在其水域内考虑伦敦公约的应用。</p>
	ILO		

议题	工作规划 (活动)	建议
推动船舶拆解准则的实施	见议程项目 4 之下工作组的考虑。	

议题	工作规划 (活动)	建议
技术合作	见议程项目 5 之下工作组的考虑。	

附件二

对国际海事组织、国际劳工组织及巴塞尔公约准则的审查

导言

国际海事组织、国际劳工组织及巴塞尔公约的相应作用

每一(秘书处)的作用和宗旨简述

准则概述

国际海事组织、国际劳工组织和巴塞尔公约都制订了船舶拆解准则。ILO/IMO/BC 联合工作组的主要任务之一是对三个准则进行一项综合性的初步审核，以便于鉴别任何可能的遗漏、重叠或不明确。这个过程期望共同理解，并提供考虑联合推动相关拆船准则实施机制的手段。

准则目前是独立的并且并非主观同时制定的。

下列内容提供了准则中可能存在的不同方面。

A. 国际海事组织 - 船回收方面的准则

读者群

在船舶回收过程中所有的利益相关者。

内容

国际海事组织在 2003 年 11 至 12 月英国伦敦举办的第 23 次集会上采纳了船回收准则。制定的准则用于再回收过程中对各利益相关者给予忠告，包括造船和海运设备供应国家，船旗、港口和回收国的管理人员以及政府间组织和商业团体，如船主、维修者和回收厂。

准则为船回收过程所有阶段提出实用的措施，包括：

- 新船和仪器的设计，尤其是尽量减少危险物质的使用和废物产生，并帮助危险材料的回收和消除；
- 对新的和已存在的船准备“绿色护照”；
- 回收设施的选择和船回收的准备，包括船回收计划；
- 第一位利益相关者的作用，包括船旗国、港口国和回收国、巴塞尔公约、国际劳工组织和海运工业。

遗漏、重叠或不明确之处

- 第 9.5.2 节指巴塞尔公约通知和事先书面同意原则，但是不考虑这些原则如何与准则中详细说明的船回收过程进行结合；

- 虽然不提供特殊的指导以确保船回收设施的环境无害化管理，但是对回收设施的选择提供了指导；

规定大多数职责应由进口/拆船国承担。

B. 巴塞尔公约 – 船的全部和部分拆解环境无害化管理 (ESM) 的技术准则

读者群

必须或希望建设拆船设施的国家。

内容

在瑞士日内瓦于 2002 年 12 月举行的巴塞尔公约第六次缔约方会议上采纳了技术准则。 准则为获得拆船设施的环境无害化管理实施的程序、过程和实践提供信息和建议。特别是在如下方面提供指导：

- 以处置为目的的船退役过程以及可能污染的鉴别和释放的预防；
- 在设计中建议良好的操作、拆船设施的建设和运营；
- 船拆解环境无害化管理的原则和如何达到船拆解设施的环境无害化管理。

遗漏、重叠或不明确之处

- 在如何减少船体危险材料的使用方面没有提供指导；
- 准则主要说明环境事宜。

准则展示了“样板设施”概念，而且对已存在的设施建议向最好的操作方向逐渐改变。但是，事实上“污染区”的概念对已有设施在现在和将来的实际实施中是困难的。

C. 国际劳工组织 – 拆船作业所涉安全和健康问题：亚洲国家和土耳其的准则

读者群

在拆船操作的职业安全和健康方面有责任的人，如拆船雇主、工人和主管部门。

内容

国际劳工组织准则是在 2003 年 10 月举行的跨区域亚洲国家和土耳其拆船安全和健康三方专家会议上被采纳，并在于 2004 年 3 月被国际劳工组织理事会批准。起草该准则用于：

- 对工作地点具有危险的拆船工人的保护和相关工作的伤害、不健康、疾病、事件和死亡的消除；
- 帮助并促进健康场所职业安全和健康问题管理的提高。

准则提议制定拆船雇主、工人和检查人员的一般责任和权利的国家框架。此外，准则在安全拆船操作，包括危险物质管理、工人免于危险的保护和预防性措施、能力和培训计划的建议。

国际劳工组织是逐步地促进拆船危险操作的改善，这可通过下述方法得到：

- 确保有船上危险材料的详细目录；
- 去污和无瓦斯；
- 安全拆解的计划；
- 回收；
- 安全废物的管理。

遗漏、重叠或不明确之处

- 准则提出了与拆船设施相关的利益相关者的权利和责任的框架，但是没有提到船主的职责；
- 被提议的拆船进度表模板参考了诸如拆船证书和绿色护照的概念，但是没有说明在确保这些要求被满足之前的船主和回收设施之间的相互关系；
- 被提议的拆船进度表模板和拆船区域的分区仅仅指海滩设施。

附件三

国际劳工组织、国际海事组织和巴塞尔公约船舶拆解准则的对比²1 一般条款³

	议题/主题	IMO	ILO	BC
1.1	申请/范围	1; 2	1.2	2.4
1.2	介绍/工业特性/背景	1	2	2.2; 3.4
1.3	定义/字汇	3	pp. X-XV	附录 A
1.4	缩写语			附录 A
1.5	参考/参考书目		pp. 141-146	8/p.95; 附录 C
1.6	船舶拆解上现在实践和标准			3.4.2 –2.4.6

2 利益相关者和其他机构作用

	议题/主题	IMO	ILO	BC
2.1	船旗国的作用	9.2		
2.2	港口国的作用	9.3		
2.3	回收国的作用	9.4		
2.4	国家主管部门的作用		3.1; 3.2	
2.5	劳工巡视员的责任		3.3	
2.6	雇主的职责	9.9	3.4; 3.9	
2.7	工人的责任和权利		3.5; 3.6	
2.8	承包商的职责和权利		3.8; 3.9	
2.9	IMO			2.3/ pp. 14-17;

² 将须对本附件作进一步拟定，以确保准确性和完整性。

³ “IMO”，“ILO”和“BC”一栏的数字指相应准则的有关段落和节。

2.10	BC	9.5		3.1
2.11	UNEP 的角色	9.6		2.3/p. 14
2.12	ILO	9.7		2.3/ pp. 17-18
2.13	伦敦公约 1972/1996 议定书	9.8		
2.14	海运产业的作用	9.9		2.3/ pp. 18-19
2.15	船回收行业的作用			

3. 船舶的设计和建造

	议题/主题	IMO	ILO	BC
3.1	在新船建造及其设备中使用的危险物质的最小量化	6.1		
3.2	船和船用设备的设计以有助于危险材料回收和去除	6.2		
3.3	绿色护照的准备	5; 6.3; 附录 3	2.3.5.1	

4. 船舶的操作和维护

	议题/主题	IMO	ILO	BC
4.1	绿色护照的准备	5; 7.1; 附录 3	2.3.5.1	
4.2	可能的危险物质使用的最小量化	6.4; 7.2		
4.3	废物产生的最小量化	6.5; 6.1.5; 7.3		

5. 船舶回收的准备

	议题/主题	IMO	ILO	BC
--	-------	-----	-----	----

5.1	回收设施的选择	8.1	2.3.5	
5.2	船舶回收的售卖和购买合同	9.8.2		3.4.1/ pp. 30-31
5.3	船舶运送至回收设施	8.2		
5.4	船舶回收计划	8.3.2 ; MEPC/Circ.419	2.3.5.1 ; 4.3 ; 7.1.1 ; 7.1.3 - 7.1.4; 7.1.9; 7.2	
5.6	船舶回收预防污染的准备	8.3.1; 8.3.3	7.2.2; 7.3.5	4.1; 5.2
5.7	为船舶回收保护职业的健康和安全的准备	8.3.1; 8.3.4	2.3.5; 7.2.2	4.1; 5.2

6. 船舶拆解作业所涉职业安全和健康问题

	议题/主题	IMO	ILO	BC
6.1	拆船操作的顺序链		7.1; 7.2	3.4; 4.1
6.2	处理和回收			3.4
6.3	危险鉴别, 风险评价, 暴露评估	4.2; 4.4.1	4.4; 7.3	4.2; 4.4
6.4	风险评估的回顾		4.3; 7.4	
6.5	预防的和保护性措施		4.4; 7.5; 8	4.4
6.6	职业危险		2.4; 7.3	
6.7	可能的危险的材料 (一般)	附录 1; 附录 2	2.3.2; 7.2.2; 9 附件 IV, p.173 IMO 清单	4.2
6.8	除去金属, 油和燃料, 船底和压载水, 油漆和涂料, 石棉, 多氯联苯, 其他的废物流以及其他化学品的过程			4.2; 4.1
6.9	OSH 管理系统		4	
6.10	工作相关的伤害和疾病, 不健康和事故的报告、记录和通知		5	4.5
6.11	职业健康服务		6	

	议题/主题	IMO	ILO	BC
6.12	一般的预防和保护性措施：进入和出来的方法；假使火灾或其他的危险时逃亡的方法；公路，码头，院落和其他地方；家事管理；脚手架和阶梯；人和材料跌落的预防；火灾预防和灭火；符号，通告和颜色规定；未经认可的进入的预防		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
6.13	高温工作，进入封闭空间甲板船(无瓦斯的证书)和避免事故性结构性的崩塌的安全工作实践和操作规程(高温工作安全认证)	9.4.3.2	7.2.2.6 ; 7.2.3 ; 8.9; 13.4	4.2.1
6.14	进入封闭空间甲板船的建议	附录 5	7.2.2.7; 8.9	4.1
6.15	危险物质管理和评估的一般条款			4.2
6.16	工作场所化学品危险监测		9.3	4.3; 4.4
6.17	防止化学品危险的预防的和保护性措施		9.4	4.4; 9.2
6.18	化学品安全数据单		9.5	
6.19	工人健康监督		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	工作环境的监督		6.6; 7.1.5	
6.21	防止物理危险的措施：噪音，震动，光辐射，热压力和湿度调节，照明，电		10; 10.2; 10.3; 10.4 ; 10.5 ; 10.6; 10.7	4.3
6.22	防止生物危险的措施		11	4.2
6.23	人类环境改造学的和社会心理的危险		12	
6.24	工具、机器和仪器的安全要求：手和电动工具，火焰切割和高温作业，汽缸，发电厂，提升器械和传动装置，提升		6.7 ; 13.1 ; 13.2 ; 13.3 ; 13.4 ; 13.5 ; 13.6 ; 13.7 ;	

	议题/主题	IMO	ILO	BC
	绳，运输设施		13.8; 13.9	
6.25	能力和培训： 经理，管理者，工人，承包商和其他的第三者的资格		8.8 ; 10.7.7 ; 11; 14; 14.2; 14.3; 14.4	
6.26	个人保护性的设备和衣服		15	5.2
6.27	突发事件和紧急状况准备：急救，援救		4.6; 16	4.5
6.28	特别保护措施：雇用和社会保险， 工作时间，夜间工作，童工，酒精- 和毒品相关的问题， 艾滋病毒/艾滋病		17; 17.2; 17.3; 17.4; 17.5; 17.6	
6.29	福利：饮用水， 卫生的和清洗设施， 寄物间， 为食物和饮料的掩蔽所和设施， 生活住所 (住房)		18	3.4.2 – 3.4.6

7. 船舶拆解设施的环境无害化管理

	议题/主题	IMO	ILO	BC
7.1	定义			1; 3.2
7.2	废物流		7.2.4	2; 3.3; 3.4; 4.2
7.3	对环境的一般关注的危险物质和其他的物质 (释放的类型)			4.2; 附录 B
7.4	周围土地/地下水，海水/沉积物和空气， 噪声和振动的监测计划			4.3
7.5	达成环境无害化管理	9.5.1		6; 7.2
7.6	遗漏分析和建议			7

8. 船舶拆解设施的设计、建设和操作

	议题/主题	IMO	ILO	BC
8.1	船舶拆解设施的主要类型			3; 4.1; 5.1
8.2	样板的拆船厂，拆船设施分区和有关的活动与危险		7.2	1; 3;
8.3	原则性的危险及其重现和预防			3.3; 4.2; 5.1; 5.2
8.4	已鉴别的由于石油和燃料、舱底和压舱物，油漆和覆料、石棉，PCBs 导致的危险的预防或减少	9.4.4.2		4.2.2; 5.2
8.5	拆船设施区域的设计和建设			5.3
8.6	拆船设施区的可能的环境，健康和安全问题		表 1, pp 8-9	5.3;

附件四

人权委员会特别报告员 Okechukwu Ibeanu 先生针对有毒的和危险品和废物非法转移和倾倒入人权享受的负面影响问题发表的陈述

各位尊敬的代表和拆船问题国际劳工组织/国际海事组织/巴塞尔公约联合工作组各位与会者，

请允许我祝贺国际海事组织、巴塞尔公约和国际劳工组织的秘书处，在他们的努力下组织了这次会议，国家缔约方支持这项工作，密切地参与这个问题民间团体成员出席这次会议。

这个工作组的设立，说明拆船问题在全球呈现一个积极的和令人鼓舞的进展势头。

联合国人权委员会长期考虑在发展中国家有毒和危险品和废物的非法倾倒入问题，对人的生活和健康方面的人权产生负面影响。1995 年，跨国公司和其他企业从工业化国家向非洲和其它发展中国家倾倒入危险废物和其他废物的实事，导致委员会通过了第 1995/81 号决议，委员会在享受人权方面产生了特别报告员的要求，以减少有毒和危险品和废物非法转移和倾倒入的负面影响。

特别报告员已经调查了一些与人权有关的废物现象。2004 年，特别报告员发布了一项报告 [E/CN.4/2004/46]，包括危险拆船企业的人权的一项分析，尤其在发展中国家。当含有石棉、多氯联苯和其他有毒物质的废船，以回收为目的被允许出口到一些没有足够防范能力来预防有毒物质释放进入土壤、海和河，以及工人和社区暴露在工作场所和环境毒物的国家时，特别报告员特别关心的是对人权的潜在威胁。

对人权和环境的享受是密切关联的。这个相互关系可以从发达国家危险废物越境转移到发展中国家的事例中得到清楚的说明，不管是以废船的形式还是以夜晚运输到我们海滩的桶的形式。效应是相同的一污染的转移，经常是从强壮的经济和强大的工业转移到比较弱的经济和没有能力的社区。

遗憾地，我不能够参加这个会议。然而，在您这周的议事工作和今后的会议中，我希望您尽可能不要忘记这类贸易方面的人权。这类贸易在其极端的形式中，可以变成对工资绝望的不幸的人的剥削手段。我很高兴今天，包括国际海事组织，危险废物越境转移及其处置的巴塞尔公约，国际劳工党组织，海运工业的代表，和非政府组织能聚在一起。除了聚在一起，没有比这次聚会更好的平台能针对这个多层面问题发现可持续的和正确的解决方案。在你的重要任务中，我最好的希望是再一次祝福与会人员和秘书处以及这周的工作中有好运。

您的真诚的，

大不列颠及北爱尔兰联合王国发表的陈述

联合王国有兴趣地倾听了地这些会议报告并做了大量观察。我们承认已经有了一个开始。我们赞赏如此广范围的议程将不可能导致促成在这第一次会议上对所有议题的有效行动建议进行实质讨论。我们相信需要进行大量的工作以满足国际海事组织、国际劳工组织和巴塞尔公约的期待，而且举行进一步会议是重要的，如同开始所正视的。

- 我们特别认为下列议题至少应该列入第二次会议的议程中：
- 审议联合工作组船舶拆解整体目标和优先重点；
- 提供促进船舶拆解的环境无害化管理的实际操作的指导；
- 讨论船舶拆解环境无害化管理的背景下的船旗国和其他有关国家的责任，如港口国和回收国等；
- 审议开发指定拆解的船舶的报告系统；
- 适用的控制机制的基本原则；
- 在可持续的船舶拆解操作中的船的预清洁及其作用；
- 概念的理解，例如环境无害化管理和事先知情同意等；
- 进一步说明所需要的资金机制。

为了获得动力并取得进展，我们也认为下次会议应该在今年稍后举行。

我们并非要在目前阶段提出相关机构应当最终执行何种机制的建议，而是应该建立何种机制才能成功。

为了取得进展起见，我们应该把重心集中在短期的解决方案上，从而协助制定任何现在处于悬而未决状态的长期方案。

从巴塞尔公约的观点来看，联合王国同西方国家组一起，并作为国际海事组织的一个成员，将会考虑提交上面已经概括出的一些关键性的实质问题的报告。

国际绿色和平组织和巴塞尔行动网络的声明

代表绿色和平组织和巴塞尔行动网络（BAN），通过观察，我想要表达，如果我们今后来解决预拆船有关的问题，有两个必须的主要要素：1)关于这个问题的实质性的讨论（由英国在他们关于议程项目 6 的声明中被确定；和 2)在工作组的代表间气氛和态度的改变。

作为利益相关者，真诚关注确保拆船转变为清洁的可持续发展的工业行业，改行业注重环境和人类的权利，正如在这最后的一小时所提到的，我们并非单独地对现在会议的失望，完全缺乏足够的针对我们所提出问题的讨论。

会议的动力和态度使我们会议起在八十年代中后期恰好在这个房间中举办的伦敦倾倒公约会议。但幸运的是，在 1990 年代早期之前，伦敦倾倒公约缔约方在态度和合作中有一个向建立目标和法律以制止工业废物倾倒，并转向可持续废物处置，真正地禁止了在海面上工业废物的倾倒和核废物的倾倒以及焚烧。现在不再称作伦敦倾倒公约，而称为伦敦公约。

我们敦促一个态度上的转变，这个转变是通过工业代表核那些机构和政府以保护在人体健康和环境、人权和可持续发展费用方面的利益。在 2005 年这是特别真实的，国家元首千年发展高峰会共同认为这是世界向着贫穷、可持续发展和全球安全的瞩目变化在转变。的确，全球安全今天被认为是对可持续发展和环境保护的依赖。

不幸的是，我们这周的会议是一个失败，它没有履行它的责任，而且没有讨论实质性的问题，使所有重要的态度转向远离自己的利益和保护地球和居民的健康。没能讨论我们的目标，也就是，在 5 年内我们想在哪些地方使船舶拆解工业真正地具有可持续能力和尊重人权。

没有讨论通过 160 多个巴塞尔公约缔约方最小化危险废物跨国界行动，以确保广泛的承诺和环境无害化管理处于优先给我们的要求。既没能讨论关闭巴塞尔公约的法律制度上的漏洞，也没有讨论出口商品优先清洁，以确保亚洲国家不会因为经济状况而在他们的领域接受来自船舶的世界危险废物不成比例的负担。

我们希望所有的代表团利用一些时间阅读 Okechukwu Ibeanu 先生作为违法活动和化学品倾倒和危险产品和废物在享受人权方面不利影响人权委员会报告专门起草人写的信。提交到这个会议并今天分发的那封信，请求参加人员不要忘记，这个问题已经不是一个技术和化学问题，而是人权问题——基本的目标在这周没有提到。人权的基本原则是没有人应该贫穷而不成比例承担环境影响的负荷。环境公平众所周知。但目前的情况是世界船舶的 98% 是倾倒，但是亚洲 3—4 个最贫穷国家影响世界上一些国家的劳工。巴塞尔公约的禁令和提倡跨国界转移的最小化从开始至今均来源于人权，这次会议完全忽视了巴塞尔公约的基本原则和义务。

由于特别的关心保护船舶工业的状况，这次会议没能同意任何能够真正减少海滩每天危害的措施。代替船拆解违法的行为是继续，在巴塞尔公约之下的违法行为已经被宣布为犯罪。法院判决在印度，土耳其和荷兰已经确认这种行为是违法和犯罪的，所以缺乏关于真正和实际情况下实施的讨论是令人担忧的。

清楚地看到，解决船舶拆解方面的问题将不在这个工作组，除非有一个态度上的转变和真诚合作的气氛，为何特殊的兴趣能推动他们利益最大化、推动这个工业行业可持续发展的目标，这对许多发展中国家和全世界都非常重要。没有如此态度的变化，未来的解决方案将不得不自巴塞尔公约缔约方，他们已经有一个对这个问题清楚的要求，这个要求的已经很好地根植在人权和环境的基本原则中。巴塞尔公约已经重申，巴塞尔公约能使船舶回收，缔约方需要完成巴塞尔公约的责任。我们此前曾希望我们的这一努力能够从这次会议得到帮助，但现在看来这种帮助是没有什么指望了。

我们希望，将来总有一天合作精神会占上风，但在这一天到来之前，我们尚需做出巨大努力。

附件五

参与人员名单

主席： Jens H Koefoed 先生(挪威)

国际劳工组织 提名的工作组成员

雇主成员

Brian Parkinson 先生, 贸易和操作顾问, 国际海运联邦 (ISF)

Torben Strand 先生, 高级经理, 波罗的海和国际海事理事会 (BIMCO)

Bernard J.M. Veldhoven 先生 (荷兰)

Zafar Alam 先生, 董事长, 孟加拉国拆船协会

Showkat Chowdhury 先生, 副总裁, 孟加拉国拆船协会

工人成员

Rob Johnson 先生, 主任, 国际金属制造工人联合会 (IMF)

Vidyadhar V Rane 先生, 国际金属制造工人联合会 (IMF, 印度)

John Bainbridge 先生, 国际运输工人的联合会 (ITF)

John Quigley 先生, 国际金属制造工人联合会 (IMF, AMICUS, 英国)

国际海事组织提名的政府成员

孟加拉

代表

Md. Taiyebur Rahman 先生, 联合秘书, 海运部

Mohammed Habibur Rahman 船长, 首席官员, 商船海事部门

Shahnaz Gazi 女士, 一等秘书, 孟加拉特派使节团, 伦敦

副代表

Mohammed Abu Taher 先生, 海运部常务秘书, 海运部

Mustafizur Rahman 先生, 副秘书长, 产业部

顾问

Mohammed Anam Chowdhury 船长, 咨询专家, 孟加拉拆船协会

日本

代表

Shinichiro Otsubo 先生，副主任，造船处，海事局，土地，基础设施和运输部

Tadayuki Uemura 先生，一等秘书，日本大使馆，伦敦

Koichi Kato 先生，主任，日本船运中心，伦敦

顾问

Kenji Honzawa 先生，副经理，日本船主协会

Kengo Nakamura 先生，副经理，日本船主协会((欧洲地区分支机构))

荷兰

代表

Cees Luttkhuizen 先生，高级政策顾问，居住、空间规划和环境部

副代表

Jaap Kolpa 先生，政策顾问，货物运输理事长，运输，公共事务和水管理部

Reinoud Pijpers 先生，高级政策顾问，货物运输理事长，运输，公共事务和水管理部

顾问

Tom Peter Blankestijn 先生，经理，海事政治和管制事务，P&O Nedlloyd，荷兰船主皇家协会 (KVNRR)

挪威

代表

Sveinung Oftedal 先生，高级顾问，挪威海事高级职员

副代表

Jens Koefoed 先生，顾问，挪威海事理事

Ingrid Berthinussen 女士，顾问，环境的部

顾问

Jan Johansen 先生，总工程师，挪威污染控制局

Terje C. Gloersen 先生，主任，挪威船主协会

美国

代表

Michael Carter 先生，主任，环境活动办公室，美国海事局，运输部 (MARAD)

顾问

Joseph Freedman 先生，高级律师，总顾问办公室，美国环保局

Frank McAlister 先生，负责人，国际和运输部门，固体废物办公室，美国环保局

巴塞尔公约缔约方大会提名的政府成员

中国

代表

钟斌先生，项目官员，国家环保总局

冈比亚

代表

Saikou B.M. Njai 先生，高级规划官员，环境质量处，国家环境局

牙买加

代表

Lennox Bailey 船长，主任，安全，环境和认证，牙买加海事管理局

顾问

Ruth Potopsingh 女士，副集团管理主任，牙买加的石油公司

俄罗斯联邦

代表

Oleg Zborovskiy 先生，高级专家，海洋和河流运输安全处，俄罗斯联邦运输部

顾问

Yuriy Kolesnikov 先生，俄罗斯联邦常驻国际海事组织副代表

Sergey Legusha 先生，首席检查官，罗斯海洋船运登记处

英国

代表

Jolyon Thomson 先生，法律顾问，环境，食物和农村事务部 (DEFRA)

Roy Watkinson 先生，危险废物政策经理，环境局

Andy Howarth 先生，危险废物单位的负责人，环境，食物和农村事务部 (DEFRA)

Francesca Stidston 女士，海运政策，运输部 (DfT)

Godfrey H. Souter 先生，女士，海运政策，运输部 (DfT)

Jonathan Simpson 先生，助理政策顾问，环境质量部门，海事和海岸警备局 (MCA)

Sarah Paul 女士，莎拉保罗，高级政策顾问，环境，食物和农村事务部(DEFRA)

Susan Wingfield 女士，政策顾问，环境，食物和农村事务部(DEFRA)

政府观察员

巴哈马(群岛)

代表

Judith Francis 女士，海事官员，常驻副代表，巴哈马(群岛) 特派使团

顾问

Fazlur Chowdhury 先生，副主任，巴哈马(群岛) 海事当局

Bryinda Carroll 小姐，巴哈马(群岛) 特派使团，伦敦

巴西

代表

Luis Fernando Resano 船长，巴西常驻国际海事组织副代表，巴西常驻国际海事组织代表团

Marcia Silcock 女士，使团官员，巴西常驻国际海事组织代表团

加拿大

代表

Denis Langlois 先生，高级法律官员，加拿大外交部

塞浦路斯

代表

George Demetriades 先生，参赞 (海事事务)，塞浦路斯特派使节团，伦敦

丹麦

代表

Lone Schou 女士，处负责人，丹麦环保署

法国

代表

Pascale Clochard 女士，代表团废物越境转移负责人，生态和可持续发展部

Jean-Louis Bissuel 先生，代表团“海洋事务”负责人，经济和财务司副司长，外交部

希腊

代表

Nikolaos Nesteroulis 船长(HCG), 海事官员, 希腊大使馆, 伦敦

Spyros Nikitakis 指挥官(HCG), 希腊海岸守卫队, 海洋环境保理事会国际事务部

顾问

G. Gavriel, 先生, 希腊船运协会

伊朗(伊斯兰共和国)**代表**

Hossein Ali Gholizadeh 先生, 常驻国际海事组织副代表

爱尔兰**代表**

Thomas David Taylor, 先生, 工程师和船舶检查官, 海事安全理事会

黎巴嫩**代表**

Caroline Ziadé 小姐, 一等秘书, 黎巴嫩大使馆, 伦敦

Wissam Kalakech 先生, 一等秘书, 黎巴嫩大使馆, 伦敦

利比里亚**代表**

Armett E. Hill 船长, 副常驻代表, 黎巴嫩常驻国际海事组织代表团, 伦敦

顾问

Molin Doelu 先生, 助理委员, 国际事物/市场, 黎巴嫩常驻国际海事组织代表团, 伦敦

马耳他**代表**

Franck Lauwers 先生, 环境保护官员, 马耳他环境和规划局

马绍尔群岛**代表**

David J.F. Bruce 船长, 海洋事务高级副委员

摩洛哥

代表

M. Mohammed Said Oualid 先生，全权大使，摩洛哥王国大使馆，伦敦

新西兰

代表

Russell Kilvington 先生，海事安全主任，海事安全局

巴拿马

代表

Ramón Pérez 先生，海事工程师，巴拿马常驻国际海事组织代表团，伦敦

韩国

代表

Jang Yeang Jun 先生，常驻国际海事组织代表，海事官员，韩国共和国大使馆，海洋事务和渔业部 (MOMAF)，伦敦

顾问

Hyung-Chul Lee 先生，总经理，韩国船运注册公司

沙特阿拉伯

代表

Mohammad Al-Gilani 先生，污染控制和环境的工程师，沙特阿拉伯美国 Vela 国际海事有限公司。

瑞典

代表

Margareta Appelberg 女士，环保署高级技术官员

土耳其

代表

Fikret Hakguden 先生，土耳其常驻国际海事组织副代表，土耳其大使馆，伦敦

Sadik Altinkaynak 先生，海洋事务副次长，海洋事务局

预备

Ali Gorkem 先生，专家，海洋事务局

顾问

Hason Arol 先生，土耳其拆船协会

Bulent Gokduman 先生，土耳其拆船协会

Tolga Tomba 先生，土耳其拆船协会

Ilker Sari 先生，土耳其拆船协会

Erkut Hasmet Savas 先生，土耳其拆船协会

Demiray Karte 先生，土耳其拆船协会

Adem Simsek 先生，土耳其拆船协会

Bari Sivri 先生，土耳其拆船协会

Kadir zkara 先生，土耳其拆船协会

Bilgehan Acarer 先生，土耳其拆船协会

Oktay Sunata 先生，经理，土耳其拆船协会

Ioannis Ayvato Lu 先生，土耳其拆船协会

Dimitris Ayvato Lu 先生，土耳其拆船协会

瓦努阿图

代表

James Cowley 博士，瓦努阿图共和国常驻国际海事组织代表

委内瑞拉

代表

Guillermo Rangel Jalley 船长，委内瑞拉常驻国际海事组织代表

Jesú s Maritn Acevedo 船长，委内瑞拉常驻国际海事组织副代表

* * *

来自政府间组织的观察员

欧洲委员会 (EC)

Thomas Ormond 先生，管理主任

来自非政府组织的观察员

国际船舶运输委员会 (ICS)

John Stawpert 先生

Andrew Finn 先生

国际标准化组织(ISO)

António A Vieira 先生

国际海事保险联盟 (IUMI)

Antony Nunn 先生，国际海事组织特别联络员

国际分类学会联合会 (IACS)

Aage Bjørn Andersen 先生，主任工程师，det Norske Veritas

Robin Townsend 先生，高级勘测师

国际石油公司海事论坛 (OCIMF)

Mark Fortnum 先生，技术顾问

Andrew Dogherty 先生，高级顾问

国际绿色和平组织

Marietta E Harjono 太太，拆船事务

Martin Besieux 先生，拆船事务

Kevin Stairs 先生，顾问

巴塞尔行动网络 (BAN)

James Puckett 先生，协调员

国际独立油轮主协会 (INTERTANKO)

Tim Wilkins 先生，环境经理

国际干货船主协会 (INTERCARGO)

Xianyong Zhou 先生，技术经理

国际包裹邮轮协会 (IPTA)

Janet Strode 女士

世界核运输研究所(WNTI)

Trevor Dixon 先生

Tom Pearce 先生, 顾问

* * *

联合秘书处**国际海事组织 (IMO)**

Jean-Claude Sainlos 先生	主任, 海洋环境处
Du Dachang 先生	高级副主任, 海洋环境处
Javier Llorens 先生	高级技术官员, 海洋环境处
Malamine Thiam 先生	技术官员, 海洋环境处
Sokratis Dimakopoulos 先生	实施工作官员, 海洋环境处
James Paw 先生	规划协调事务官员, 海洋环境处
Edward Kleverlaan 先生	技术规划事务官员, 海洋环境处
Yuzo Hirakawa 先生	技术官员, 海洋环境处

* * *

G. Librando 先生	负责人, 条约和规则部, 法律事务和外联处
Moin Ahmed 先生	负责人, 亚洲和太平洋区部, 地理联络点, 技术合作处
M.N. Mbanefo 太太	主任/负责人, 大会事务处
A. Garofalo 先生	副主任/负责人, 大会部门, 大会事务处
F. van Tongerlooy 先生	负责人, 文件部门, 大会事务处

国际劳工组织 (ILO)

Paul J. Bailey 先生	高级技术专家, 部门活动部
Dr. Igor Fedotov 博士	高级职业健康和安全管理专家, 主管规划安全工作

* * *

巴塞尔公约秘书处 (SBC)

Donata Rugarabamu 女士，高级法律事务官员
