

2・7 円滑なシップリサイクルの促進

ロイズ統計によると2003年の解撤量は、969隻、1,593万総トン（前年比159隻増、45万総トン減）であった。解撤国別では、インドが、383隻、587万総トン（前年比57隻増、87万総トン減）、バングラデシュが79隻、289万総トン（前年比8隻減、200万総トン減）、中国は119隻、558万総トン（前年比49隻増、244万総トン増）、パキスタンは49隻、82万総トン（前年比29隻増、18万総トン減）となっており、これら主要4ヶ国で世界の解撤量の95.3%を占めている（表1参照）。

表1．国別解撤実績（Lloyd's World Casualty Statistics より）

解撤国	2001年		2002年		2003年	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
インド	347	4,768	326	6,751	383	5,886
バングラデシュ	137	4,992	87	4,894	79	2,890
中国	70	2,510	70	3,139	119	5,582
パキスタン	27	1,739	20	997	49	817
その他	146	286	307	595	339	753
合計	727	14,295	810	16,377	969	15,928

2003年12月のIMO MEPC50で採択されたシングルハルタンカーのフェーズアウトの更なる前倒し等の影響もあり、今後世界規模で解撤量が増加することが見込まれる。これら船舶の円滑な解撤は、解撤できない老朽船による海難事故や環境汚染を未然に防止するという点で重要であるほか、主要解撤国においては船舶の構造・設備の約90%以上が再利用・再使用されることから資源の有効活用にも役立っている。

一方、1990年代後半より、不適切な解撤作業に伴う環境および人体への悪影響が問題化し、国際機関において検討が行われている。国連環境計画（UNEP）バーゼル条約において2002年12月に解撤ヤードのための技術ガイドラインが策定されたほか、国際海事機関（IMO）や国際労働機関（ILO）においても2003年に船舶リサイクルに関するガイドラインが作成された。

2・7・1 国際機関の動向

1. IMO 海洋環境保護委員会（MEPC）

（1）第51回海洋環境保護委員会（MEPC51）（2004年3月）

IMOでは、2003年12月の第23回総会において、同年7月のMEPC49で最終化されたシップリサイクルに係るIMOガイドライン（以下、IMOガイドライン）が採択され、2004年3月末のMEPC51から以下の検討が開始されることとなった。

【IMOガイドラインに関するMEPC51以降の検討事項】

- a. シップリサイクルプランの統一様式の作成

- b. リサイクル前の準備に関する技術的な検討
- c. 船舶に含まれる有害物質リストの継続的な見直し
- d. リサイクル準備が整っていることの判断基準の作成
- e. ガイドライン遵守を促進するために必要な仕組みの検討

日本政府は IMO 第 23 回総会において、IMO ガイドラインの強制化を求める国があったことを踏まえ、2004 年 1 月に MEPC51 に対し、

1) IMO ガイドラインには多数の関係者を対象としており、全体を一括して強制化する手法は適切ではない。

2) IMO ガイドラインの各要件に適した方法でその遵守を促進すべき、との主旨の提案文書を提出していた。

MEPC51 で日本提案は多数の支持を受け、その方法論に従ってワーキンググループにおいて検討が行われ、遵守促進の詳細については、同年 10 月の MEPC52 に向けてコレスポネンスグループ(=Email のやり取りで議事を進めるグループ、以下 CG)で検討を進めることとなった。その他の CG の作業として、「シップリサイクルプラン」、「解撤の準備が出来ていることを宣言するための基準」、ならびに「船舶に含まれる有害物質リストの見直し」について検討を進めることが合意された。

また、国際機関間の共通認識を醸成するとともに作業の重複を避けるため等に設置される ILO / IMO / バーゼル条約の合同作業部会 (JWG : Joint Working Group) について、その設置を MEPC として承認するとともに、JWG に出席する IMO メンバー国として、海運、造船、解撤国の中から日本、バングラデシュ、ノルウェー、オランダおよび米国の 5 カ国が選出された。

(2) 第 52 回海洋環境保護委員会 (MEPC52) (2004 年 10 月)

MEPC52 では、「IMO ガイドラインの一部強制化」、「リサイクルに向かう船舶のための通報システム」を中心に審議が行われた。

IMO ガイドラインの一部強制化

IMO ガイドラインの一部強制化は、IMO 事務総長の要請により、ICS、BIMCO 等で構成するインダストリーワーキンググループ (IWG) が提案したものである。本提案については、パナマ、ノルウェー、オランダ、ギリシャ等多くの国から支持があり、今後、強制化の可能性を検討すべき項目として、「リサイクル施設のライセンス化」、「シップリサイクルプランの作成」、「グリーンパスポートの作成」、「ガスフリーの実施」、等がリストアップされた。(資料 2-7-1)

リサイクルに向かう船舶のための通報システム (以下、通報システム)

オランダ、インド、ICS の提案により検討が行われた「通報システム」については、旗国、リサイクル国が第一義的な役割を担うこと、事務的な負担をなるべく小さくし海運の特性を考慮すること、等の基本原則が確認され、通報フローの素案として、

1) リサイクル船舶の引渡し前に、

) 船主とリサイクルヤードはシップリサイクルプランを含む解撤売船契約を最終化すること。

) 解撤売船契約の最終化について船主は旗国に通知、リサイクルヤードはリサイクル国に契約の最終化を通知するとともにシップリサイクルプランを送付すること。

) 旗国とリサイクル国で情報のやりとりを行うこと。

2) リサイクル船舶の引渡し後に、

) 船主は旗国に船舶の引渡しの完了を通知、その後、旗国は船舶の登録抹消を行うこと。

) リサイクルヤードはリサイクル作業の開始/完了をリサイクル国に通知すること、などを盛り込んだ素案が作成され、今後検討を進めていくこととされた。(資料2-7-2)

その他

「シップリサイクルプランを作成するためのガイドライン」が最終化されたほか、IMO ガイドラインの附属書 1、2、3 (いずれも有害物質リストに関するもの) を統合して「船内に含まれる有害物質の統一リスト」を作成する作業が開始された。また、バングラデシュより提案があった「国際シップリサイクル基金」については基本的に同意され、作業の進め方、基金の仕組み等を技術協力委員会 (TCC) で検討していくこととなった。

さらに、2004 年 10 月 25 - 29 日に開催されるバーゼル条約第 7 回締約国会議 (COP 7) において「旗国」に同条約上の「輸出国」の義務を課すための決議案に関し審議される予定だったことから、日本の提案により、MEPC から COP7 に対し、旗国の責任については、2005 年 2 月に開催される第 1 回 ILO/IMO/バーゼル条約共同作業部会で審議し COP 7 で拙速な結論を導き出すことのないよう促す文書を提出することとなった。(COP7 については 2. 国連環境計画 (UNEP) バーゼル条約締約国会議を参照。)

MEPC52 以降の作業

MEPC52 以降の作業としては、MEPC52 終了後ノルウェーをコーディネーターとした CG を設置し、MEPC52 (2005 年 7 月予定) に向けて上記項目のほか、今次会合で議論が進まなかった「IMO ガイドラインの遵守促進メカニズム」等について検討することとなった。

2. 国連環境計画 (UNEP) バーゼル条約

バーゼル条約では、1999 年 12 月の第 5 回バーゼル条約締約国会議 (COP5) において、解撤問題の改善に向けて、以下を決定した。

1) 条約の下部組織である技術作業部会 (Technical Working Group : TWG) において「船舶解撤ヤードの技術ガイドライン」(以下、技術ガイドライン。 2) を作成すること。

2) 同法律作業部会 (Legal Working Group : LWG) において、バーゼル条約を船舶に適用した場合の問題点 (法的側面) の検証作業を実施すること。

2. 正式名称は、「THE ENVIRONMENTALLY SOUND MANAGEMENT OF THE FULL AND PARTIAL DISMANTLING OF SHIPS」。

その後技術ガイドラインについては TWG で作業が進められ、2003 年 12 月の COP6 において採択された。一方、法的側面については COP6 までに議論の進展はなく、2004 年 10 月の COP 7 まで公開作業部会 (OEWG : Open-ended Working Group。COP6 以降 TWG と LWG を一本化し、OEWG となった。) で検討を継続することとなった。

(1) 第 2 回公開作業部会 (OEWG2) (2003 年 10 月)

OEWG2 ではそれまで具体的な進展のなかった船舶解撤の法的側面について検討を促進するため、バーゼル条約締約国および関係団体 (ICS、グリーンピース等) に対して、以下の質問に

対するコメントを求め、2004年4月に開催されるOEWG3で各方面からの回答を取り纏め、COP7に報告することとなった。

【OEWG2から各締約国への質問（概要）】

船舶はいつ廃棄物となるか？いつ船舶でなくなるのか？

船舶が廃棄物となる時点を決する基準は何か？

条約/規則等の遵守を確保する責任を有する国はどこか？

ロンドン条約、IMO条約等の間で重複、差異等が存在するか？

解撤予定船舶内の廃棄物に適用される規則は何か？

(2) 第3回公開作業部会(OEWG3)(2004年4月)

OEWG2からの質問については、バーレーン、カナダ、フランス、日本、メキシコ、ポーランド、トリニダッド・トバゴ、スイス、国連法務部海洋法課、バーゼルアクションネットワーク(BAN。バーゼル条約専門の環境団体。)、グリーンピース、ICSよりコメントが提出されるとともに、ベルギー、デンマーク、欧州委員会の共同による回答があった。当初の予定では、OEWG3でこれらの回答に基づき検討を進めることとしていたが、各国のコメントに隔たりがありOEWG3で何らかの結論を導き出すのは困難なことが予想されたこと、また、2004年10月のCOP7以前にOEWGの開催が予定されていなかったことから、OEWG3以降の作業計画の策定を優先することとなった。その結果、OEWG3終了後に会合間会議(Inter-sessional Working Group: IWG)を設置し、通報手続、再輸入義務、関係国の役割等についてIWGで検討を進め、COP7に作業の進捗状況を報告するという作業計画が策定された。

また、COP7に提出するOEWG3の決議について審議が行われた。その際、EUから「旗国」である締約国に対して条約上の「輸出国」の義務(輸出前の事前通告)の実施を求める等を内容とするEU宣言案が提示され、それを受けてBANがEU宣言の中で“「旗国」はバーゼル条約の「輸出国」としての義務を実施すべき”と言及している箇所をOEWG3の決議に追加すべきとの提案を行った。OEWG3の決議はCOP7の決議内容にも大きく影響することから、わが国は、旗国を含む関係国の役割について全く議論されていない段階で「旗国」に条約の規定を適用するかのとき決議を行うことは今後の議論に予断を与え適当でない旨指摘し、アメリカ、韓国、パナマ、ギリシャ等、がこれを支持した。その後、旗国の義務を決議に含めるかについては、賛成派と反対派の意見が拮抗し、最終的には議長の判断により、COP7で改めて検討することとなった。

(3) 第7回締約国会議(COP7)(2004年10月)

当初はOEWG3の決議を元に作成されたCOP7の決議案について審議を行うこととしていたが、9月下旬にEU内の環境/運輸担当者間でIMOの下での強制スキームを追求すべき旨が合意されたことを受け、EUより新たなCOP7決議案の提案があった。各国ともMEPC52で「IMOガイドラインの一部強制化」に関する検討が開始されたことを評価していたこともあり、EU案を元に検討を行うこととなった。また、アフリカ諸国、中南米諸国からCOP7で港湾等への「遺棄船舶」の問題について議論すべきとの要請があり、さらに、カナダより2005年2月のILO/IMO/バーゼル条約のJWGへの参加国やJWGへの付帯事項についてCOPとしての承認が必要との提案があった。これらの意見も考慮し、最終的に以下の3つの決議が作成・採択された。

「船舶解撤の環境上適切な管理に関する決議」([資料2-7-3](#))

IMO での強制スキームの審議継続を要請するとともに、バーゼル条約側でも 2006 年の秋に開催される COP8 まで本件を継続審議するよう要請するもの。

「船舶解撤に関する国際労働機関、国際海事機関、バーゼル条約の共同作業部会に関する決議」([資料2-7-4](#))

JWG への付託事項を承認するとともに、JWG に対し「旗国責任」と「リサイクルに向かう船舶のための通報システム」について検討するよう求めるもの。

「船舶の遺棄に関する決議」([資料2-7-5](#))

遺棄船舶問題について締約国からの情報提供を求めるもの。

2・7・2 国内の対応

1. シップリサイクル連絡協議会

2000 年 10 月、わが国の海運、造船、解撤および船用業界等の民間の関係者で設立した「シップリサイクル連絡協議会」では、これまで内外のリサイクル事業の振興や国際会議への対応に向けてわが国関係者間の共通認識の醸成を図るべく情報・意見交換を行うほか、中国、インドの解撤ヤードの実態調査等を実施してきた。2004 年 5 月に第 8 回連絡協議会を開催し、IMO MEPC、バーゼル条約会合への対応を中心に幅広い意見交換を実施した。同連絡協議会では、(社)日本造船工業会と当協会が主導的な役割を果たした。

2. 国土交通省のシップリサイクル検討委員会

国土交通省は、シップリサイクルに係る国際機関における審議への対応やその基礎となる調査等の方針につき総合的な検討を行うために、2002 年 6 月、海運、造船、解撤業界、海事研究機関および学識経験者から成る「シップリサイクル検討委員会」を発足した。2004 年 1 月には、MEPC51 へのわが国の対応方針の検討を行い、また、同年 9 月には、MEPC52 およびバーゼル条約 COP7 へのわが国の対応について検討が行われた。同検討委員会でわが国の方針が検討される際には、当協会も積極的に船主の意見反映に努めた。

【資料2-7-1】

シップリサイクルに係る IMO ガイドラインの中で強制化の可能性が検討される項目
(MEPC52 で作成)

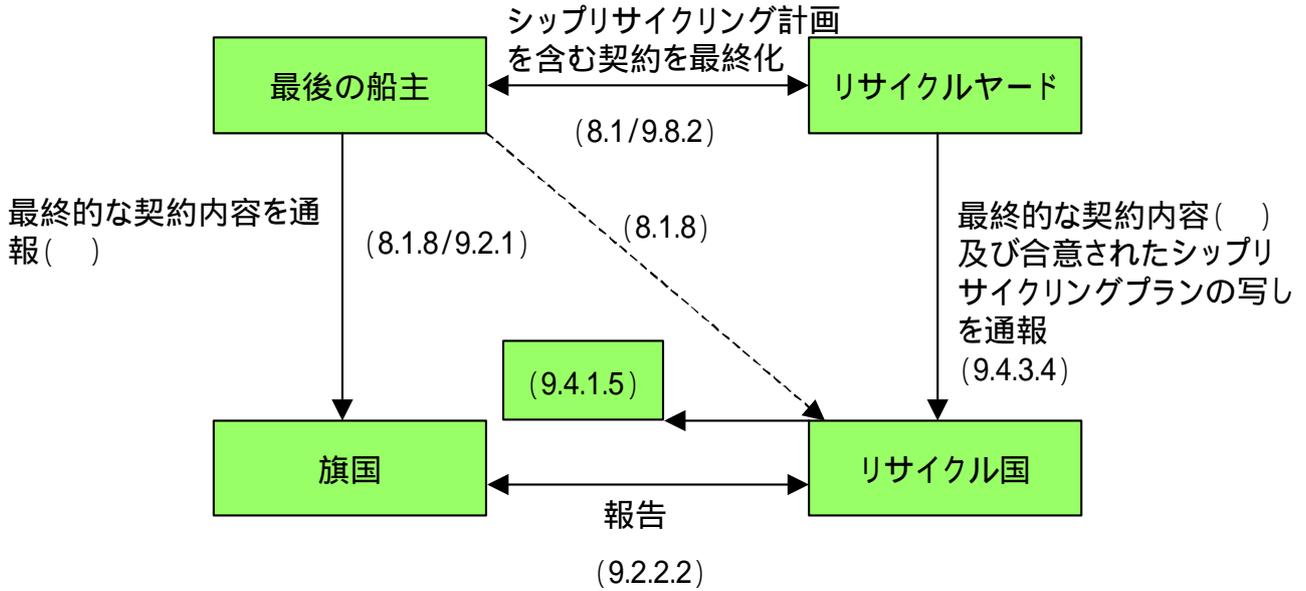
強制要件	ガイドライン 参照項目
リサイクル施設	
リサイクル施設は、運航中に発生する廃棄物の受入施設を設置すること。	9.4.2.3
リサイクル業者は、“ライセンス化”されること。	9.4.4.1
船主は、“承認された/ライセンスを受けた”リサイクル施設を使用すること。	8.1.6
船主は、リサイクル施設で取扱えない有害物質の除去を手配すること。	8.1.5
リサイクル船舶のための通報システム（別途検討）	
シップリサイクル計画	
リサイクル施設は、船主と相談の上、シップリサイクル計画を作成すること。	8.3.2.2
船舶リサイクル契約	
船主とリサイクル施設は、シップリサイクル計画等の IMO ガイドラインの項目をリサイクル契約に含めること。	8.3.2.5、9.2.2、 9.4.3.3、9.8.2
潜在的有害物質	
各国は、新造船における潜在的有害物質の使用を禁止/制限/最小化すること。	6.1.1、6.1.4、 6.1.2
造船所は、最初の船主に有害物質リストのパート1（構造設備に含まれる有害物質リスト）を提供すること。	5.5
各国は、既存船における潜在的有害物質の使用を禁止/制限/最小化すること。	7.2.1
船主は、リサイクル施設への到着時に、最新の有害物質リストを提供すること。	5.6
船主は、シップリサイクル計画に基づき、有害物質リストおよび潜在的に危険なスペースに含まれる潜在的有害物質で、想定されるもの、また特定されたものにマークをすること。	8.3.1.1、8.3.1.2.2 8.3.3.2.8 8.3.4.1.2-4
造船所は、船内の潜在的有害物質の使用の制限について（旗国、及び造船国の主管庁に）アドバイスを求めること。	6.1.6
グリーンパスポート（注）	
造船所は、新造船について“グリーンパスポート”を提供すること。	5.5、5.5.1、5.8
船主は、船舶の詳細（旗国、IMO 番号、船主等）および“グリーンパスポート”の有害物質リストのパート1（構造設備に含まれる有害物質）を管理すること。	5.1、5.3
船主は、リサイクル施設への最終航海の前に、“グリーンパスポート”のパート2（運航中に発生する有害物質）と3（貯蔵品）を作成すること。	5.6
船主は、既存船について、実行可能かつ合理的な範囲で、“グリーンパスポート”のパート1を作成すること。	5.5.2
船主は、リサイクル施設に“グリーンパスポート”を引渡すこと。	5.1
熱作業のためのガスフリー証明	
船主は、“熱作業のためのガスフリー”証明について、リサイクルヤードと打合せをすること。同証明は、リサイクル計画に基づき、貨物スペース/その他のスペース/空の燃料タンクを対象とすること。	8.3.4.1、 9.4.3.2、 8.1.3.3
船舶の詳細情報	
船主は、リサイクル施設に Continuous Synopsis Record を引渡すこと。	5.2.1

（注）グリーンパスポート（GP）は、“船舶の詳細”および“船舶に含まれる有害物質リスト”で構成。船舶の詳細は、旗国名、登録日、IMO 番号、船主名、造船所名など。有害物質リストは、パート1（船舶の構造設備に含まれる物質）、パート2（運航上発生する有害物質）、パート3（貯蔵品）。GP のフォーマットなど詳細については今後検討される予定。

以上

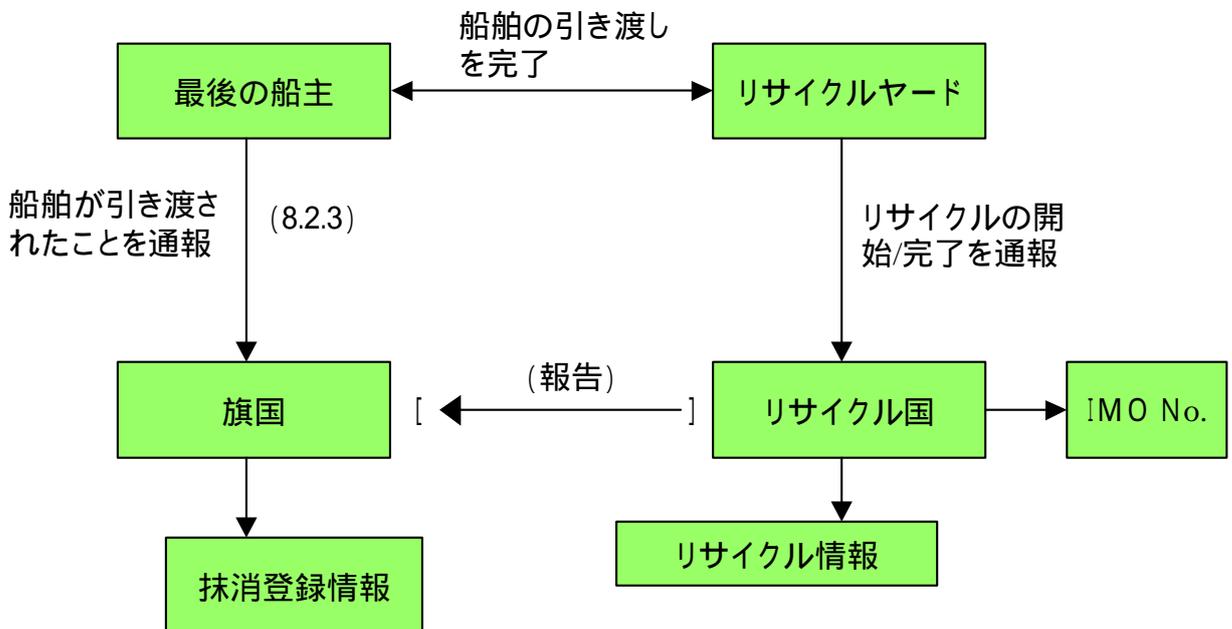
リサイクル船舶のための「通報システム」のアウトライン案 (MEPC52で作成)

1. リサイクル施設に船舶が到着する前



- ()以下の情報を示されるべき:
- (a) 船舶の購入元の登録船主(名前、連絡先の詳細)
 - (b) 契約を実行する責任があるリサイクル施設(名前、連絡先、免許/許可証の詳細)

2. 船舶がリサイクルヤードに引き渡された後



注: 1 括弧書のアイテムはWGで合意されていない。
2 括弧内の数字は、IMOガイドラインの章を指す。

【資料 2 - 7 - 3】

船舶解撤の環境上適切な管理に関する決議（仮訳）

バーゼル条約締約国は、

有害廃棄物および他の廃棄物、ならびにそれらの国境を超える移動により生じる人の健康と環境への損害というリスクを認識し、

船舶および浮揚構造物の多くが有害物質を含むと知られていること、またそのような有害物質はバーゼル条約の附属書に列挙される有害廃棄物になる可能性があることを認識し、

船舶および浮揚構造物が、有害物質を事前に除去するかあるいは解撤する際に、環境上適切な方法で管理されなければ、環境および人の健康に脅威を与えることを憂慮し、

世界的に船舶解撤の基準を改善する必要性、ならびに本目的を達成する際の国際協力の重要性に留意し、

船舶解撤の環境上適切な管理の重要性を認識し、

船舶はバーゼル条約第 2 条に定義される廃棄物になる可能性があること、また、同時に他の国際規則の下で船舶として定義される可能性があることに留意し、

関係国、船主、リサイクル施設管理者および他の関係者は、船舶解撤の環境上適切な管理を確保するためのメカニズムを策定する際に協力しなければならないことを認識し、

さらに、解撤予定船舶のための、通報システムを含む、そのようなメカニズムの効果的な実施を確保する必要性を認識し、

技術作業部会に対して船舶の全部および部分解撤という問題に関して国際海事機関と協力することを要請し、法律作業部会に対してバーゼル条約の下で本件の法的側面を検討するよう要請した、船舶解撤に関する決議 128 を想起し、

さらに、船舶の全部および部分解撤の環境上適切な管理のための技術ガイドラインに関する決議 124 を想起し、

国際労働事務所の理事会が、船舶解撤における安全と健康に関するガイドラインを採択し、国際海事機関がシップリサイクリングに関するガイドラインを採択し、バーゼル条約が船舶の全部および部分解撤の環境上適切な管理のための技術ガイドラインを採択したことに留意し、

上記のガイドラインの実施を促進する重要性に留意し、

さらに、国際海事機関と国際労働機関が、バーゼル条約締約国とともに、船舶解撤に関する共同作業部会を設置することに合意するとともに、その活動を決定する付託事項と作業計画に合意したことに留意し、

船舶という独特の状況で起こる特殊な問題を認識して、バーゼル条約に詳述されるような事前に通知を受けた上での同意という要素が、船舶解撤に関する人の健康と環境への悪影響を最小化することを可能にすることを確信し、

リサイクル予定船舶のための通報システムを含むシップリサイクリングに関する強制スキームの策定の可能性に向けた国際海事機関第 52 回海洋環境保護委員会での進展に留意し、

各国は、旗国としての国の義務を含み国連海洋法条約および関連する国際海事機関条約の締約国として、また、輸出国としての国の義務を含みバーゼル条約締約国として、別個の義務を有すること、ならびに各国は首尾一貫した方法でこれらの義務を果たす能力を有するべきであることを認識し、

同じ目的を有する規制手段の重複は避けるべきであることに留意し、

1．締約国に対し、適用可能な範囲でバーゼル条約の義務、特に事前の通報に基づく同意、有害廃棄物の国境移動の最小化、環境上適切な管理の原則に関する義務を実行するよう想起し；

2．締約国、他の国、船主および他の関係者に対し、世界的な船舶解撤の環境上適切な管理の改善において助力するよう要請し；

3．締約国、特に先進国に対し、国内のシップリサイクル施設の設立を奨励するよう要請し；

4．締約国に対し、国際海事機関、国際労働機関およびバーゼル条約の共同作業部会での検討に、参加国としてまたはオブザーバーとして十分かつ効果的な参加を確保するよう奨励し；

5．国際海事機関に対し、IMO 規則において、バーゼル条約の下で確立された管理と同等の水準を確保する、解撤予定船舶のための通報システムを含む、強制要件の確立の検討を継続するとともに、IMO の権限内での有害物質の事前除去を含む、船舶解撤の環境上適切な管理を確保するための強制要件の確立に向けた作業を継続するよう要請し；

6．公開作業部会に対し、船舶解撤問題への実行的なアプローチを達成するために船舶解撤の実効的な法的および技術的側面を検討し、第 8 回締約国に進捗を報告するとともに、適切ならば、国際海事機関および共同作業部会の作業を考慮しつつ、法的拘束力のある解決策に関する提案を行うよう要請する。

以上

【資料 2 - 7 - 4】

**船舶解撤に関する国際労働機関、国際海事機関、バーゼル条約
の共同作業部会に関する決議（仮訳）**

締約国会議は、

船舶解撤問題に関する国内および国際レベルでの機関間の協力を促進することにおけるこれまでの進展を評価し、

2004 年 1 月 13 日、14 日にジュネーブで開催された国際労働事務所、国際海事機関およびバーゼル条約の事務局による会合（共同事務局会合）での作業を特に考慮し、

船舶解撤に関する国際労働機関、国際海事機関およびバーゼル条約の共同作業部会（“共同作業部会”）に向けた共同事務局会合で提案された付託事項を考慮し、

共同事務局会合の報告が、2004 年 4 月 29 日から 4 月 2 日に開催された国際海事機関第 51 回海洋環境保護委員会、ならびに 2004 年 2 月と 3 月の国際労働事務所理事会の第 5 回部門・技術会合委員会に提出されたことに留意し、

また、国際労働事務所理事会が共同事務局会合の報告に注目したことに留意し、

さらに、共同事務局会合が提案した共同作業部会への委託事項が、国際海事機関第 51 回海洋環境保護委員会より軽微な変更の上承認されたことに留意し、

さらに、国際海事機関海洋環境保護委員会のシップリサイクリングに関するワーキンググループの報告が同委員会の第 51 回会合で採択されたことに留意し、

第 1 回共同作業部会を 2005 年 2 月 15 日から 17 日に国際海事機関本部で開催するという提案を認識し、

また、本決議の附属書 一にある第 1 回共同作業部会の暫定議題案に留意し、

1 . 本決議の附属書 一にある共同作業部会への付託事項および作業計画に合意し；

2 . また：

(a) 共同作業部会は、国際労働機関、国際海事機関およびバーゼル条約の本部、あるいは他の合意された開催場所において輪番で定期的に開催すること、主催する機関は当該会合の目的のために事務局の役割を担うこと；

(b) 共同作業部会へのバーゼル条約からの参加者は、全ての地理的地域の代表を確保すること。

に合意し；

3．地域グループから選出された以下の5つのバーゼル条約締約国を、他の締約国、署名国、政府間組織、非政府組織の代表もオブザーバーとして参加できるという理解のもと、共同作業部会への出席するよう任命することを決定し；

(a) アジア諸国（中国）

(b) アフリカ諸国（ガンビア）

(c) 中央および東ヨーロッパ諸国（ロシア）

(d) ラテンアメリカおよびカリブ海域諸国（ジャマイカ）

(e) 西ヨーロッパおよび他の諸国（英国）；

4．公開作業部会に対し、共同作業部会へのバーゼル条約の代表の構成を見直し、適切ならば共同作業部会への代表を任命する権限を与え；

5．共同作業部会に対し、船舶解撤の環境上適切な管理を促進するために3つの機関が検討すべきガイダンスを与える現実的なアプローチを提案するよう要請し；

6．共同作業部会に対し、船舶解撤の環境上適切な管理の観点から旗国の責任について検討するよう要請し；

7．共同作業部会に対し、解撤予定船舶のための通報システムの策定を検討するよう要請し；

8．共同作業部会は、船舶解撤に関する締約国会議の作業または他のバーゼル条約の活動に優先あるいは取って代わるものではないことを宣言し；

9．事務局に対し、第1回およびそれ以降の共同作業部会の結果について、今後の公開作業部会および締約国会議に報告するよう要請し；

10．本件を次回会合の検討議題とすることを決定する。

附属書

共同作業部会への委託事項および作業計画

委託事項

共同作業部会は以下を実施すべき；

1. 3 機関間の作業の重複、および責任と権限の重複を避けるために、船舶解撤に関する国際労働機関（ILO）、国際海事機関（IMO）、バーゼル条約締約国会議の夫々の作業計画を検討すること；
2. 船舶解撤の全ての関連する側面に対する調和されたアプローチを確保するために、3 機関間での意見交換を促進すること；
3. 以下について包括的な初期検証を実施すること：
 - ・ 第 6 回バーゼル条約締約国会議で採択された、船舶の全部および部分解撤の環境上適切な管理のための技術ガイドライン；
 - ・ 決議 A.962(23)で採択された、シップリサイクリングに関する IMO ガイドライン；
 - ・ 船舶解撤における安全と健康：差異、重複または多義性を特定するために ILO が策定したアジア諸国とトルコのためのガイドライン；
4. 船舶解撤に関する関連ガイドラインの実施を共同で促進するためのメカニズムを検討すること；
5. 共同で組織した技術協力活動の進捗をモニターすること；
6. 適切ならば、上記または他の関連事項に関する勧告および他の関連情報を IMO、ILO およびバーゼル条約に提出すること。

作業計画

以下は共同作業部会の作業計画となるべきである：

1. 共同作業部会は、ILO、IMO およびバーゼル条約、あるいは他の合意された開催場所において輪番で定期的を開催すべきである。主催する機関は事務局の役割を担うべきである。
2. 共同作業部会は、各機関より任命された代表で構成し、各機関から任命される数は 3 機関間の合意で決定されるべきである。共同作業部会は、適切ならば、本件に利害を有する世界の全ての地理的地域の代表を確保すべきである。他の国は希望すれば、共同作業部会での検討に参加することを許可できるものとする。
3. 共同作業部会は、独自の手続きを決定するものとする。

附属書

2005年2月15日(火)9時30分から17日(木)までIMO本部で開催される、船舶解撤に関する国際労働機関、国際海事機関およびバーゼル条約の共同作業部会第1回会合の暫定議題

1. 開会および議長の選出。
2. 議題の採択
3. 船舶解撤問題に関するILO、IMOおよびバーゼル条約締約国の関連組織の作業計画の検討。
4. 船舶解撤に関するILO、IMOおよびバーゼル条約のガイドラインの検証。
5. 船舶解撤に関するガイドラインの実施の促進。
6. 共同技術協力活動。
7. 共同作業部会の作業計画。
8. その他。
9. 共同作業部会の報告の検討。

以上

【資料 2 - 7 - 5】

船舶の遺棄に関する決議（仮訳）

締約国会議は、

陸上または港湾への船舶の遺棄に関し多くの締約国より表明された懸念を認識し、

陸上または港湾への船舶の遺棄が人の健康および環境に影響を及ぼし得ることを懸念し、

- 1．締約国に対し、陸上または港湾への船舶の遺棄に関する情報を提供するように要請するとともに、事務局に対し、公開作業部会への提出に向けて当該情報を編集するように指示し；
- 2．公開作業部会に対し、適切と思われる場合は措置を講じるために提出された情報を検討するように要請し；
- 3．事務局に対し、本件について国際海事機関の事務局と協議するように要請する。

以上