

[www.defra.gov.uk](http://www.defra.gov.uk)

# 《英国拆船再循环策略》

2007 年 2 月

环境食品乡村事务部地址：  
Department for Environment, Food and Rural Affairs  
Nobel House  
17 Smith Square  
London SW1P 3JR（英国 伦敦）  
电话：+44（0）20 7238 6000  
网址：[www.defra.gov.uk](http://www.defra.gov.uk)

© 英国政府 2007 版权所有  
排版和设计上的版权属于英国政府。

准许以用任何形式或媒体免费重新使用本出版物的内容（皇家徽章和本部标志除外），但引用时必须准确内容无误，且不得用于易引起误解的情况。使用者必须说明引用的材料的版权属于英国政府所有，并注明出版物名称。

可从下址索取关于本出版物的信息及副本：

Waste Management Division  
Zone 6/E5  
Defra  
Ashdown House  
123 Victoria Street  
London SW1E 6DE  
电邮：[waste.policy@defra.gsi.gov.uk](mailto:waste.policy@defra.gsi.gov.uk)  
电话：+44（0）020 7082 8451

本文件亦登载于 Defra（英国环境食品乡村事务部）网页上。

由英国环境食品乡村事务部出版。

## 目录

---

目录.....	2
策略范围 .....	3
适用范围 .....	3
分权行政管理机构 .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
除外条.....	3
英国拆船再循环策略.....	4
策略目的 .....	4
适用于政府拥有的船舶的政策.....	4
《废物装运规定》的实施以及向船东提供的推荐性导则 .....	6
关于拆船循环设施的建议 .....	8
国际议程 .....	8
附录一：最低标准 .....	10
附录二：废物出口：决策树 .....	17

## 策略范围

---

### 适用范围

本策略适用于总吨位在 500 吨以上<sup>1</sup> 并且是：（i）由英国政府及政府机构拥有的船舶；或（ii）悬挂英国船旗的商业船舶（但应依照本《策略》中列出的例外条）。本《策略》不适用于消遣船舶。

### 分权行政管理机构

在本《策略》的编制过程中一直咨询苏格兰和威尔士的分权行政管理机构以及北爱尔兰的行政管理机构。本《策略》适用于由英国政府以及其在英格兰、苏格兰、威尔士、北爱尔兰的机构拥有的船舶。

苏格兰行政院（**Scottish Executive**）支持本《策略》的目的。该行政院及其机构在考虑处置其管辖范围内的船舶时将给与《策略》以适当的重视，即把它当作适用法的导则，亦把它当作在做出能够取得可持续结果的决策时的一个有用的进一步信息来源。

### 除外条

14 个海外领地<sup>2</sup> 在宪法上不属于英国一部分，每个“领地”具有各自独立的、不同于英国法规的法律体制。这些领地不受本《策略》的约束，在本《策略》编制过程中未与这些领地进行商讨。

直布罗陀政府支持本《策略》，将在考虑处置其管辖范围内的船舶时给与《策略》以适当的重视，即把它当作适用法的导则，亦把它当作在做出能够取得可持续结果的决策时的一个有用的进一步信息来源。

英国王国属地（**UK Crown Dependencies**）<sup>3</sup> 拥有各自的立法机构和地方行政和法律体制。它们不受本《策略》的约束，在本《策略》的编制过程中未与这些政府进行商讨。

采油平台不包括在本《策略》范围内。关于适用法规的进一步信息列于（英国）贸工部颁布的《石油法（1988 年）》中《关于工业用海上设施及管道退役的指导说明》之内<sup>4</sup>。

本《策略》不涉及船舶遗弃问题，这个问题据说常发生于非洲沿海国家、太平洋地区以及加勒比海岛屿周围地区。这是一个单独、不同性质的问题，需要一个适当、专门的方法来解决。

---

<sup>1</sup> 当其货物符合废物定义时，在《策略》适用范围以外的船舶仍然受废物管理控制条例的约束，其中包括跨越国界的废物装运。营运者应与有关主管当局联系索取更详细信息。

<sup>2</sup> 安圭拉岛、英属南极洲领土、百慕大群岛、英属印度洋领土、英属维尔京群岛、开曼群岛、福克兰群岛、蒙特塞拉特群岛、圣赫勒拿岛及附属岛屿（阿森松岛及特里斯坦-达库尼亚岛）、（特克斯）和凯科斯群岛、皮特凯恩岛、南乔治亚及南桑维奇群岛、塞浦路斯岛上英属基地地区。

<sup>3</sup> 泽西岛、根西岛、奥尔德尼岛、萨克岛、马恩岛。

<sup>4</sup> 根据《石油法（1988 年）》制定的《关于工业用海上设施及管道退役的指导说明》（**Guidance Notes for Industry on the Decommissioning of Offshore Installations and Pipelines under the Petroleum Act (1998)**），贸工部颁布，可从下列网站获得：

<http://www.og.dti.gov.uk/regulation/guidance/decommission.htm>

## 英国拆船再循环策略

---

### 策略目的

1. 制订一套与英国的国家和国际持续发展政策一致的英国旗籍<sup>5</sup> 拆船再循环的策略方法。
2. 通过提供指导方针，促进英国以不危害环境方式处理使用寿命终结船舶的能力的发展。

### 适用于政府拥有的船舶的政策

#### *供进一步使用的船舶*

3. 当政府向外国政府或商业实体出售船舶供进一步使用时，政府须在出售前负责对船舶进行一项市场评估。如果评估结果表明船舶的使用年龄、状况和价值使该船接近其使用寿命结束，则应将船舶送去拆船再循环。如是边缘情况下，也应将船舶送去拆船再循环。
4. 政府应进行谈判，将下列有关新船东在船舶结束其使用寿命时应负的责任的条款纳入合同。这些条款是根据政府在再循环利用其自己的船舶时所采用的政策条款而制定的。

新船东具有下列责任：

- 确保船舶的“绿色护照”在其剩余使用期内不断得到更新，最后转交给拆船设施；
- 在未获得英国政府的事先同意之前不得擅自处置船舶；
- 证明船舶将依照所有适用法律得到再循环利用，并参照《国际海事组织拆船再循环准则》（**International Maritime Organisation Guidelines on Ship Recycling**）<sup>6</sup> 以及《**巴塞尔公约——关于全部和部分拆船的不危害环境管理的准则**》（**Basel Convention Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships**）<sup>7</sup>；
- 采取适当措施、确保进行拆船在循环设施遵守可接受的环境、健康和安  
全标准。

---

<sup>5</sup> 悬挂英国大陆船旗的政府拥有和商业船舶。

<sup>6</sup> 《2003 年国际海事组织拆船在循环准则》（**International Maritime Organization (IMO) Guidelines on Ship Recycling, 2003**），可从下列网站获得：  
[http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D11404/ResShiprecycling962.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D11404/ResShiprecycling962.pdf).

<sup>7</sup> 《2002 年巴塞尔公约——关于全部和部分拆船的不危害环境管理的准则》（**Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships**, 2002），参见《附录三》。



5. 在新船东违背合同义务的情况下，政府将酌情考虑追索途径。

#### 供拆船再循环的船舶

6. 当政府计划对其拥有船舶进行拆船再循环时，政府将只能向（联合国）经济合作与发展组织（OECD）国家的拆船再循环设施招标。
7. 政府将列出拆船设施在拆船在循环作业中需要证明具备并遵守的环保、健康和最低标准<sup>8</sup>。《附录一》中列有对拆船再循环设施要求的最低标准的样本。投标文件和投标评价准则中将提供明确的标准说明。
8. 政府在出口其船舶供拆船再循环时将遵循《巴塞尔公约》中事先知情同意和不危害环境的管理的原则。
9. 政府致力于在政府拥有拆船再循环政策的限定范围内为其资产出售取得最佳价值。

#### 《废物装运规定》的实施以及向船东提供的推荐性导则

10. 本《策略》列出适用于从英国港口出口供拆船再循环的英国国籍船舶的有关废物控制事项，并向船东提供推荐性导则。
11. 欧洲理事会的《废物装运规定》<sup>9</sup>（EC Waste Shipments Regulation，简称 WSR）是在欧盟履行《巴塞尔公约》的工具，涉及欧盟地区以内和出入于欧盟地区的废物装运的监督和管制。该《规定》提供跨越国界废物转移控制方面的详细规则，其核心部分为涉及发送、运输和目的地等各主管当局<sup>10</sup>的通知程序。该《规定》根据《废物框架指令》（Waste Framework Directive）<sup>11</sup> 中第 1(a) 条的下列语言来为废物定义：

“废物”意指拥有者抛弃之或有意或被要求抛弃之……任何物质或物品。

---

<sup>8</sup> 《附录一》中列出要求船舶回收设施达到的最低标准样本。

<sup>9</sup> 《第 259/93/EEC 号理事会规定》（Council Regulation 259/93/EEC），该规定将被欧洲议会和理事会关于废物装运的《第 1013 号规定(EC)》取代，后者将于 2007 年 7 月生效。

<sup>10</sup> 英国的发货（出口）和目的地（进口）主管当局为：在英格兰和威尔士地区为环境局（Environment Agency），在苏格兰为苏格兰环境保护局（Scottish Environment Protection Agency，简称 SEPA），在北爱尔兰为环境部环境与历史遗迹处（Environment and Heritage Service of the Department of the Environment）。

<sup>11</sup> 由 91/156/EEC 修订的《第 75/442/EEC 号理事会规定》（Council Regulation 75/442/EEC）以及《第 96/530/EC 号委员会决定》（Commission Decision 96/530/EC），以修订版为准。

12. 从英国港口出口供拆船再循环的英国旗籍船舶很可能属于废物定义范围，因此应受欧洲理事会的《废物装运规定》的约束<sup>12</sup>。《废物装运规定（EC）第 1013/2006 号》修订版第 35 条陈述指出，一艘船舶可能根据《巴塞尔公约》第 2 条中的定义而成为废物，但同时根据其他国际规则而被定义为船舶。

13. 因此，在没有任何国际承认的有关使用寿命终止船舶的强行体制的情况下，政府应该认为：

- 当船舶根据《废物范围指示》中的定义而被视为废物时，欧洲理事会的《废物装运规定》中的控制条款将适用。
- 任何以拆船再循环为目的的船舶进口均应酌情按照《废物装运规定》中的规定或现行国际规则（在《巴塞尔公约》和/或《经济合作与发展组织决定》（OECD Decision）<sup>13</sup> 之下）而做出通知。
- 任何以拆船再循环为目的通过英国港口的英国旗籍船舶的出口均应按照《废物装运规定》<sup>14</sup> 中的规定而做出通知。

14. 《废物装运规定》实施《巴塞尔公约》的第 II/12 和 III/1 条决定，这两条决定被称为“巴塞尔禁例”（Basel ban），禁止向非经济合作与发展组织国家出口危险废物。由于使用寿命终止的船舶含有多种危险物料，因此使用寿命终止的船舶很可能被列为危险类。在实际情况中，这意味着这种船舶只能向经济合作与发展组织国家出口。

15. 政府建议各船东在出售供回收的船舶时在所有阶段均应参照《国际海事组织准则》（IMO Guidelines），应特别注意下列因素：

- 船舶及船舶设备设计，以便于拆船再循环
- 船上危险物料清单和（新建造的及现有船舶）“绿色护照”的制备
- 选择可被接受的拆船设施。

---

<sup>12</sup> 《废物装运规定》(WSR) 通过《1994 年越界废物运输规定(SI 1994 No. 1137)》（Transfrontier Shipment of Waste Regulations 1994 (SI 1994 No. 1137)）在英国实施。这些规定将于 2007 年 7 月 12 日被《2007 年越界废物运输规定》（Transfrontier Shipment of Waste Regulations 2007）所取代。可从下列网站获得越界货运各方面的导则：

[http://www.environment-agency.gov.uk/subjects/waste/1030716/232044/?lang=\\_e](http://www.environment-agency.gov.uk/subjects/waste/1030716/232044/?lang=_e)  
[http://www.netregs.gov.uk/netregs/275207/275512/?lang=\\_e](http://www.netregs.gov.uk/netregs/275207/275512/?lang=_e)

<sup>13</sup> C(2001)107/FINAL（最终版本）。

<sup>14</sup> 希望从英国出口英国旗籍、使用寿命终止的船舶的船舶所有人应尽早与适当主管当局联系，索取关于越界货运控制方面的指导意见。附录二中列有把船舶当作废物从英国出口的过程流程图。



- 制备一套“拆船再循环计划”
- 预去污染处理
- 气体排除

16. 建议所有船东根据本策略检查其现行拆船再循环工作，为 2008/09 两年期间将采纳推出的新《安全和不危害环境拆船再循环国际公约》做准备。

## 关于拆船循环设施的建议

### 处理能力的扩大

17. 建议愿在英国进行拆船再循环业务的设施经营者参考环境食品乡村事务部指南《英国拆船再循环程序概述》（An Overview of the Ship Recycling Process in the UK）<sup>15</sup>。鉴于适用管制体系的复杂性，该指南并不免除经营者征求自己律师咨询的需要。强烈建议那些希望在英国进行拆船再循环的经营者在尽可能早的阶段与有关管制机构联系。
18. 政府鼓励其他经济合作与发展组织国家考虑进行研究、改进关于当前和潜在拆船再循环处理能力方面的信息。

### 设施改造

19. 政府支持国际劳动组织、国际海事组织和巴塞尔公约之间的联合技术合作计划，政府愿意通过有关机构参与有关活动。
20. 政府将展开工作，开发旨在鼓励负责的拆船再循环、特别是通过国际海事组织、国际劳动组织和巴塞尔公约关于拆船再循环的准则的实施的合适项目。
21. 政府还将支持根据《巴塞尔公约准则》进行的一项技术合作项目的开发，该项目旨在协助发展中国家设施标准的提高、并扩大符合《不危害环境的管理》的拆船再循环的能力。

## 国际议程

22. 政府鼓励其他国家考虑其自己的拆船再循环策略的开发，检查国家船队的情况（如果有），研究本国拆船再循环能力。

---

<sup>15</sup> 可从下列网站获得：<http://www.defra.gov.uk/environment/waste/strategy/ship.htm>.



## 附录一：最低标准

---

### 拆船再循环设施

(IMO)列出国际海事组织颁发的《拆船再循环计划开发指导方针》中推荐的标准或准则。

设施条件：

- 是一个适用国家结构之内的注册商业实体；
- 应接受出售船舶的机构审查，应（按要求）安排现场勘查；
- 具备国际、国家及地方机构所要求的所有有关许可、批准书和执照，并根据要求随时提供这些证件的清单和证据(IMO 规定)；
- 保有足够的保险，依照地方法律承担健康和安全责任和环境修复；
- 确定参与拆船再循环程序的所有实体，包括分包商、废物管理公司、石棉处理公司等，并提供这些公司的执照、批准书、许可等等文件的证据(IMO)；
- 提供设施有能力处理的危险物料的清单，包括最终处理设施的有关细节；
- 过去有拆船再循环及其他海洋结构的经验并可随时提供专家推荐信（本条对新设施不适用）；
- 需要公布自己、其母公司、子公司或附属公司、或任何建议中分包商或参与拆船再循环工作的其他实体在过去五年中是否受过管制机构的罚款、通知等等(IMO)；
- 在拆船再循环开始之前已收到下列文件，以协助《拆船再循环计划》的编制：
  - 一份“拆船再循环准备就绪”证书（或类似文件）；
  - 船舶的“绿色护照”，包括一份列有船上危险物料（及其位置）的清单(IMO)；
  - 有关船舶的全部布局图和图纸。

- 完成时颁发一个“再循环”证书，证明船舶的剩余部分已经处理和拆除；
- 在整个拆船再循环过程中应该参照下列准则：
  - 巴塞尔公约秘书处编制的《关于全部和部分拆船的不危害环境管理的技术准则》<sup>16</sup>；
  - 由国际海事组织编制的《国际海事组织拆船再循环准则》<sup>17</sup>；
  - 由国际劳工组织编制的《拆船作业的安全与健康——适用于亚洲国家及土耳其的准则》<sup>18</sup>。
- 拆船设施将与船东共同编制一套针对该船舶的拆船再循环计划，并应具备编制该计划的工作程序(IMO)。该计划应包含下列内容：
  - 工人健康与安全；
  - 包括废物管理方面的环境事宜。

应该注意，现有或新建设施均可被视为可接受的拆船设施，但条件是它们必须具备或获得所有必备的法定认可并满足其他所有要求，包括负责越界废物控制的主管当局的要求。

## 工人健康与安全

拆船设施需要实施保护、监控和实施工人健康与安全的方法和程序。这些方法和程序应该反映适用的国家法规要求以及适当情况下的国际劳工组织《拆船安全与健康准则》（Guidelines on Safety and Health in Shipbreaking）。

- 拆船设施需要具备覆盖下列操作的工人健康与安全方面的妥善程序：
  - 狭窄和封闭的空间（识别危险环境和在危险环境工作方面的程序）(IMO)；
  - 电焊、切割、研磨及加热（通风、接触铅/镉/汞/铍的人员监测、人员保护、培训、呼吸保护、火焰切割、许可及检验（包括热加工证书）等方面的程序）(IMO)；

<sup>16</sup> 巴塞尔公约《2002年关于全部和部分拆船的不危害环境管理的技术准则》（Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships），列于附录三。

<sup>17</sup> 国际海事组织(IMO)《2003年拆船再循环准则》（Guidelines on Ship Recycling, 2003），可从下列网站获得：

[http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D11404/ResShiprecycling962.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D11404/ResShiprecycling962.pdf).

<sup>18</sup> 国际劳工组织(ILO)《拆船作业的安全与健康——适用于亚洲国家及土耳其的准则（2004年）》（‘Safety and Health in Ship Breaking, Guidelines for Asian Countries and Turkey’, 2004），可从下列网站获得：

<http://www.ilo.org/public/english/protection/safework/cops/english/download/e000020.pdf>.

- 火灾预防/防火（火灾警戒、发出警报、危险物、灭火器、消防水带、水源、消防设备、培训、妥当的搬运与储存程序以及潜在引燃源等方面的程序）(IMO);
  - 压缩气瓶（运输、移动、固定和储放、在气瓶附近使用软管和焊炬等方面的程序）(IMO);
  - 脚手架、梯子和高空作业、其他工作平面（人员浮水器具的使用、甲板开口处和边缘防护、平台、人员防摔倒系统、防护栏杆及进出船舶等方面的程序）(IMO);
  - 日常事务及临时照明（包括过道、走廊和临时地板开口在内的工作区域方面的程序）(IMO);
  - 保健和卫生（厕所及洗漱设施的提供、更衣室以及饮食和娱乐区域）(IMO);
  - 危险信息的传达（向雇员提供与岗位有关的潜在危险方面的信息）(IMO);
  - “石棉消减计划”（**Asbestos Abatement Programme**）或类似计划（暴露量评估方法、管制区域的使用、过程中监测程序、工程控制及工作惯例、合格工作人员、防止工人及环境接触石棉的预防措施）——参见《国际劳动组织业务守则》（**ILO Code of Practice**）（《巴塞尔准则》附录 C）(IMO);
  - 装配和物料搬运用的工具和设备（测试和检查绳索、索链、吊链和挂钩、链式绞辘和吊车、拖运设备的程序）(IMO);
  - 个人防护设备（防止雇员不遭受拆船再循环带来的风险的程序和设备）(IMO);
  - 雇员应急计划（紧急情况逃脱途径、疏散时清点雇员人数的程序、警报系统、气候规划、营救及医疗职责、受伤人员的治疗、培训程序）(IMO);
  - “铅消减计划”（**Lead Abatement Programme**）或类似计划（提供通风、卫生设施和惯例、淋浴/更衣室、警告标志、医疗监视、暴露量监测、测试和培训）(IMO);
  - 溢流围控及应急计划（清除工作、应急设备、工地安全等方面的程序）(IMO);
  - 潜水作业（视要求制订一套全面的潜水计划）(IMO)。
- 拆船设施需要备有一套汇报、记录和通知与工作有关的工伤、疾病和死亡的制度;
  - 拆船设施需要通过安全和技能（工具、机械和设备的使用）培训来确保其雇员具备能力;
  - 拆船设施需要监测工人健康和工作环境，并根据需要提供职业保健服务。

## 环境

拆船设施将实施保护环境的方法和程序。这些方法和程序应该反映适用的国家法规要求以及适当情况下的巴塞尔公约《关于全部和部分拆船的不危害环境管理的技术准则》（**Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships**）（见附录三）。

- 拆船设施需要在环保方面证明下列几项：
  - 从事安全、有效的废物管理，具备可用的废物接收设施（供在厂内或厂外进行修复、回收和/或处置之前就地储存废物用）（**IMO**）；
  - 已经具备管理（包括鉴定（取样/分析）、消弱、去除、处理、储存、运输、处置）有潜在危险的物料的程序（**IMO**），危险物料包括：
    - 燃料、润滑油和冷却剂；灌装、桶装、压气瓶装化学品；储存溶剂以及其他化学物料；
    - 船货残留物；
    - 漂浮物料（例如塑料、泡沫聚苯乙烯等等）；
    - 可能含有多氯联苯（**PCB**）的物料，例如：电线绝缘、油漆、变压器、照明镇流器、电容器及 1986 年之前安装的其他电器物品）；
    - 废水/淤泥、污水或灰色水、舱底污水残余和压舱水；
    - 有害的水生有机体、压舱水中和附在船壳上的非本地土生物种及海洋生物、压载水舱中的沉淀物；
    - 在老船中用作绝缘材料的石棉；
    - 铬（压舱水处理、涂漆、衬垫等等）；
    - 钛酸四正丁酯（**TBT**）油漆（除漆过程产生的所有废物的收集和控制）。
  - 工作将在有控制的环境中进行，以使任何流失污染物得到监控和管理（例如：水上/湿船坞工作区的围堤和围栏、为尽量减少污染物流失而制订的工作规划等等）。最佳工作惯例建议，全面的回收处理工作应该在干船坞内或在能够全面捕集所有液体或固体废物（如油、水、舱底污水/压舱水）的环境进行；
  - 定期对地方环境进行监测，减轻污染的影响效果。需要有下列方面的监测计划：
    - 土地/地下水；
    - 海水/沉积；
    - 空气、噪声、振动。
  - 妥善具备管理控制和程序。

## 运作

拆船设施应提供拆船再循环过程所涉及的方法和程序以及顺序方面的细节，包括船舶抵达设施之前和之后的工作。这些方法和程序应该反映国际劳工组织、国际海事组织和巴塞尔公约有关拆船再循环的准则中所推荐的工作惯例。

- 该设施需要在拆船再循环规划或类似文件中提供下列方面的细节：
  - 一份列出将进行的工作的进展顺序的时间表 (IMO)；
  - 为便于受管制物料的流程和回收处理的完成而做的设施布置的细节，包括危险/受管制物料的生产流程以及设施的布局/布置 (IMO)；
  - 为所有废物的安全装卸、运输和最终的回收/处置而与其他设施进行的安排的细节；
  - 提供进行拆船再循环处理时遵循的逐步程序，包括 (IMO)：
    - 使用干船坞、滑道、浮干坞的计划或其他方法的计划；
    - 确定和标识危险物品的程序；
    - 为确保船体拆解过程可靠和稳固而采取的措施；
    - 水下船体最终拆解再循环的程序；
    - 为防止船体泛滥/下沉而采取的措施；
    - 为防止矿渣或其他污染物进入水中而采取的措施；
    - 拆船工作开始前清洗油箱和舱底；
    - 处理管道和管配件（不应燃烧、而应切割）。
  - 在严峻气候中固定船舶的程序(IMO)；
  - 溢出物清理和通知的程序 (IMO)。
- 拆船设施应该妥善具备热加工、切割以及进入船上封闭空间方面的程序，包括 (IMO)：
  - 由有关、适当的机构执行“不存在着会影响热加工的气体”的验证；
  - 对封闭空间进行连续监测；
  - 对油箱和舱间实行连续通风；
  - 进行热加工前清洗油箱和舱间；
  - 进入和开始进行切割和热加工工作之前测试舱间是否有毒素、腐蚀性物质、刺激性物质和易燃蒸气。





## 船东

### 船舶的设计与建造

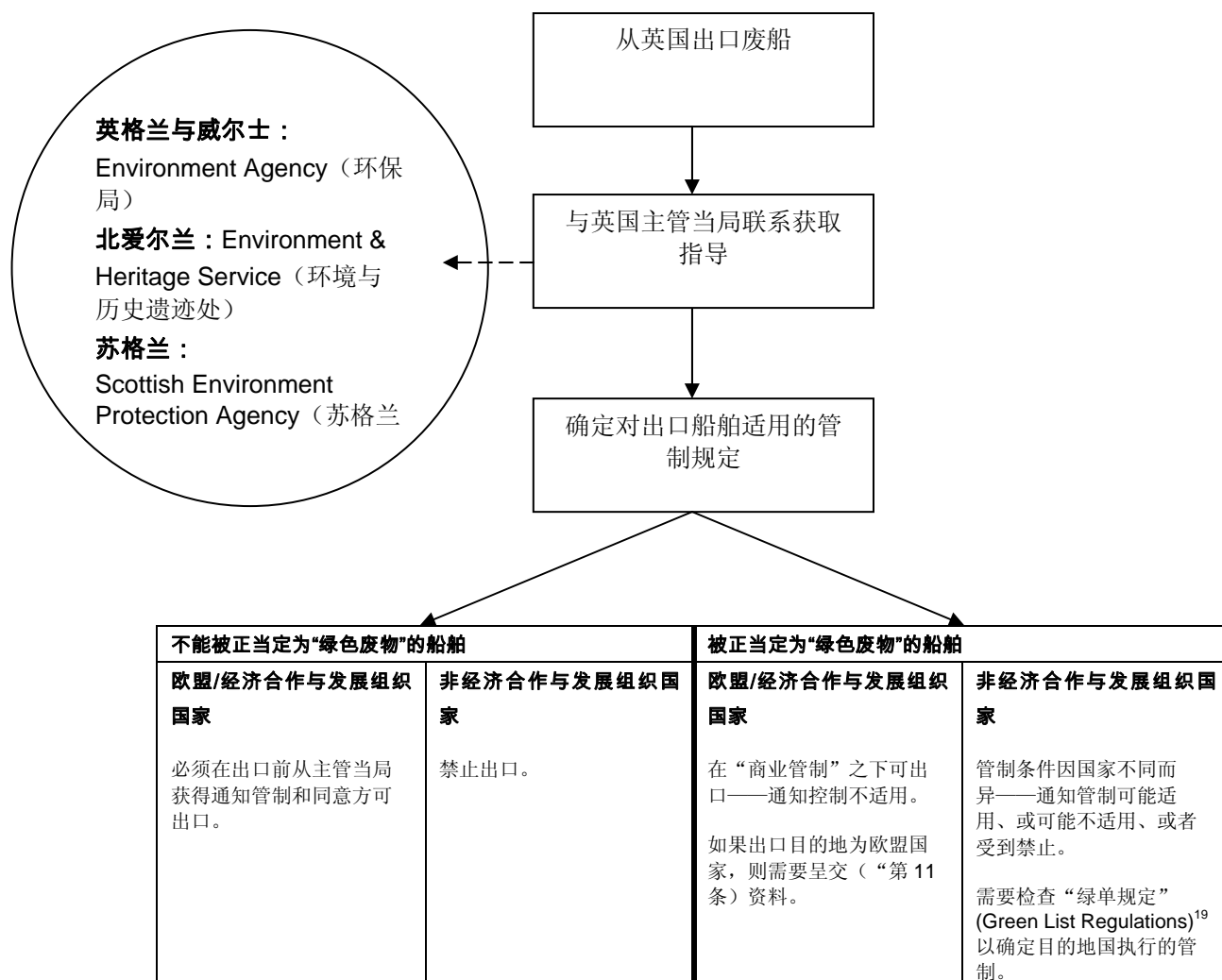
船东应：

- 遵守《国际海事组织准则》中提出的标准或其他有关标准，包括：
  - 新船舶建造中使用的危险物料的尽量减少；
  - 新船舶建造中使用的潜在危险物料的尽量减少；
  - 船舶/设备的设计应便于拆船再循环和危险废物的排除；
  - “绿色护照”的制备；
  - 废物生成的尽量减少。

### 处置

- 船东应确保拆船再循环过程各个阶段透明：
  - 宣布出售船舶的意图；
  - 招标/投标程序（包括确认设施符合最低的环境、健康和安全管理标准）；
  - 磋商和主要条款；
  - 文件制备（船东与拆船设施之间的合同、销售协议、以及谅解备忘录）；
  - 预清理（“拆船再循环准备就绪”证书）；
  - 船舶的交付/退役。
- 船东应选择其环境、健康和安全管理条件最低限度符合拆船设施应有的最低标准的设施。最佳惯例是在拆船再循环各个阶段遵守国际海事组织/国际劳工组织/巴塞尔公约准则。
- 船东应安排为验证标准进行的审查和现场勘查（如果需要）；
- 在需要的情况下，船东应备有一份“拆船再循环准备就绪”证书，在证书说明船上所有危险物料已经排除或已通知拆船设施；
- 船东应向拆船设施提供一份最新的船舶“绿色护照”；
- 船东在向拆船设施发送船舶之前应已收到合同、销售协议和拆船再循环计划（由拆船设施发出）。

## 附录二 废物出口：决策树



在通知管制规定适用的情况下，在进行任何废船航运之前应务必先与一英国发货主管当局联络获取信息，因为关于跨越国界废物移动方面的要求甚复杂。但这些要求可总结为以下几点：

- 填写通知文件（可从英国主管当局索取）——文件中须提供关于准备运送的废物以及如何运送方面的详细资料以及关于提议使用的拆船再循环作业和设施的细节；

将填写完毕的通知文件及所有所需支持资料呈交给发货主管机构：

- 在开始出口工作之前，确保从发货、目的地以及（适用情况下的）过境主管当局获得、备好所有必要许可（准许）证书以及一份经济担保书。

<sup>19</sup> 《理事会规定(EC)第 420/1999 号》（Council Regulation (EC) No 1420/1999）以及《委员会规定(EC)第 1547/1999 号（修订版）》（Commission Regulation (EC) No 1547/1999 (as amended)），可从下列网站获得：<http://europa.eu.int/comm/trade/issues/global/environment/waste.htm>。有计划在 2007 年将以一个《委员会规定》取代以上两个规定。请与英国主管当局联系索取更详细资料。