

“沖灘”拆船——是合法、非法還是介於兩者之間？

鑒於全球範圍內公眾和政界對沖灘拆船的做法越來越關注，Gard 考察了船東考慮回收方案時可能適用的現行法律制度。



商用船舶具有“使用壽命”。當其壽命到達終點時，會被回收再利用。據歐盟執委會估計，全世界每年有不超過 [1,000 艘船被回收利用](#)。

除了鋼鐵等有價值且可重複使用的產品外，船舶還含有對人類和環境有害的危險廢棄物和污染物。一些拆船廠會讓船沖上潮灘，讓工人在潮灘上以威脅工人安全和破壞環境的方式拆船。這種做法越來越引起公眾和政界的關注。為了解決這些危險問題，國際海事組織（IMO）通過了《船舶安全與環境無害化回收再利用香港國際公約》。

《香港公約》提供了一種“從搖籃到墳墓的方法”——一套涵蓋整個船舶使用壽命（從設計到建造、運營，直至迴圈再用階段）的管控和強制執行制度。公約確立了對船東的強制性要求，以確保船舶在安全和無害於環境的情況下被回收利用。公約也適用於船舶回收廠，在總體上要求工廠“建立管理體系、程式和能力，由此避免對工人或工廠附近的居民構成健康風險，並防止、減輕、儘量減少和儘可能消除船舶回收對環境造成的不利影響。

《[香港公約](#)》於 2009 年獲得通過，目前尚未生效。只有在占世界商船運輸總噸位 40% 的 15 個國家正式批准該公約的情況下，公約才會在批准後滿 24 個月時生效。直至今日，只有比利時、剛果、丹麥、法國、挪威和巴拿馬六國正式批准了《香港公約》。

航運是全球性行業，要保證船舶回收利用方法的統一，理想的做法是通過國際公約。方法的統一提供了確定性和平等競爭的環境，從而減少對威脅人身及環境做法的經濟激勵。然而，批准的進程可能會非常緩慢。歐盟以《香港公約》為範本制定法規，來規範船舶回收，從而在一定程度上填補了這一空缺。歐盟的相關法規適用於懸掛歐盟國家船旗的船舶，而不論回收利用發生在何處。

《[歐盟船舶回收再利用法規](#)》已於 2013 年生效。該法規的重要組成部分之一是對回收廠進行認證，即一份關於經認可符合法規要求（因此也符合《香港公約》要求）之回收廠的名錄，被稱為“歐洲名錄”。第一版“[歐洲名錄](#)”已於 2016 年 12 月獲歐盟執委會通過。當時的名錄中有 18 家造船廠，均位於歐盟境內。該名錄已於 2018 年 5 月更新，現包括 21 家造船廠。

歐盟執委會已收到歐盟境外船廠的申請，這些申請正在審批中。

自 2019 年 1 月 1 日起，所有掛歐盟成員國船旗航行的大型遠洋船都必須由經認可的船舶回收廠進行回收。然而，大多數船舶是在歐盟境外的地點進行回收的，主要位於南亞。船舶在這些地方“沖灘”並大部分由人工拆解。

通常來說，船舶會被出售給買家，買家會更換船旗，隨後可能在經濟利益的驅使下在歐盟境外的地方進行回收，即船舶會沖灘並且在不符合歐盟標準的條件下拆解。從表面上看，這似乎是合法的，因為該船在售出後已不再懸掛歐盟國家的船旗——但是務必小心。在一起案件中，某荷蘭船東公司將船出售給買家，買家隨後將船送往南亞海灘報廢，而鹿特丹地方法院認定，船東須對違反《[歐盟廢棄物運輸條例](#)》的行為負責。

上述法院查明，船舶於 2012 年離開鹿特丹港和漢堡港時的目的就是拆船，因此船舶屬於“廢棄物”，即使它們仍然適航、持有證書和保險並處於營運狀態。

船東在船舶的使用壽命結束時將船出售給買家，再由買家與沖灘拆船廠簽訂拆船合同的情況可能並不違法。但這樣做可能會產生聲譽甚至財務方面的後果。船舶的最終目的地很容易被追蹤到，即使回收合同是由買家簽訂的，非政府組織（NGO）也可以“曝光”船東。媒體很快就會發現這樣的故事。投資者也會日益遠離那些在對工人和環境有害的環境下被沖灘拆解的船舶所屬的船東公司。

因此，總而言之，在世界上的某些地區以及對於所有歐洲國旗的船舶而言，以沖灘方式回收船舶的做法是非法的。儘管目前這一做法在其他情況下可能不屬於非法行為，但是在船舶使用壽命終結時出售船舶的船東，如果在明知買家有可能以不安全和有害於環境的方式拆船的情況下向其出售，則至少可能面臨聲譽風險。在最壞的情況下，賣家將發現自己面臨違反廢棄物運輸條例的指控。



作者: **Kim Jefferies**
Gard Insight 專欄編輯