

“冲滩”拆船——是合法、非法还是介于两者之间？

鉴于全球范围内公众和政界对冲滩拆船的做法越来越关注，Gard 考察了船东考虑回收方案时可能适用的现行法律制度。



商用船舶具有“使用寿命”。当其寿命到达终点时，会被回收再利用。据欧盟委员会估计，全世界每年有不超过 [1,000 艘船被回收利用](#)。

除了钢铁等有价值且可重复使用的产品外，船舶还含有对人类和环境有害的危险废弃物和污染物。一些拆船厂会让船冲上潮滩，让工人在潮滩上以威胁工人安全和破坏环境的方式拆船。这种做法越来越引起公众和政界的关注。为了解决这些危险问题，国际海事组织（IMO）通过了《船舶安全与环境无害化回收再利用香港国际公约》。

《香港公约》提供了一种“从摇篮到坟墓的方法”——一套涵盖整个船舶使用寿命（从设计到建造、运营，直至循环再用阶段）的管控和强制执行制度。公约确立了对船东的强制性要求，以确保船舶在安全和无害于环境的情况下被回收利用。公约也适用于船舶回收厂，在总体上要求工厂“建立管理体系、程序和能力，由此避免对工人或工厂附近的居民构成健康风险，并防止、减轻、尽量减少和尽可能消除船舶回收对环境造成的不利影响。

[《香港公约》](#)于2009年获得通过，目前尚未生效。只有在占世界商船运输总吨位40%的15个国家正式批准该公约的情况下，公约才会在批准后满24个月时生效。直至今日，只有比利时、刚果、丹麦、法国、挪威和巴拿马六国正式批准了《香港公约》。

航运是全球性行业，要保证船舶回收利用方法的统一，理想的做法是通过国际公约。方法的统一提供了确定性和平等竞争的环境，从而减少对威胁人身及环境做法的经济激励。然而，批准的进程可能会非常缓慢。欧盟以《香港公约》为范本制定法规，来规范船舶回收，从而在一定程度上填补了这一空缺。欧盟的相关法规适用于悬挂欧盟国家船旗的船舶，而不论回收利用发生在何处。

《欧盟船舶回收再利用法规》已于2013年生效。该法规的重要组成部分之一是对回收厂进行认证，即一份关于经认可符合法规要求（因此也符合《香港公约》要求）之回收厂的名录，被称为“欧洲名录”。第一版“[欧洲名录](#)”已于2016年12月获欧盟委员会通过。当时的名录中有18家造船厂，均位于欧盟境内。该名录已于2018年5月更新，现包括21家造船厂。

欧盟委员会已收到欧盟境外船厂的申请，这些申请正在审批中。

自2019年1月1日起，所有挂欧盟成员国船旗航行的大型远洋船都必须由经认可的船舶回收厂进行回收。然而，大多数船舶是在欧盟境外的地点进行回收的，主要位于南亚。船舶在这些地方“冲滩”并大部分由人工拆解。

通常来说，船舶会被出售给买家，买家会更换船旗，随后可能在经济利益的驱使下在欧盟境外的地方进行回收，即船舶会冲滩并且在不符合欧盟标准的条件下拆解。从表面上看，这似乎是合法的，因为该船在售出后已不再悬挂欧盟国家的船旗——但是务必小心。在一起案件中，某荷兰船东公司将船出售给买家，买家随后将船送往南亚海滩报废，而鹿特丹地方法院认定，船东须对违反《欧盟废弃物运输条例》的行为负责。

上述法院查明，船舶于2012年离开鹿特丹港和汉堡港时的目的就是拆船，因此船舶属于“废弃物”，即使它们仍然适航、持有证书和保险并处于营运状态。

船东在船舶的使用寿命结束时将船出售给买家，再由买家与冲滩拆船厂签订拆船合同的情况可能并不违法。但这样做可能会产生声誉甚至财务方面的后果。船舶的最终目的地很容易被追踪到，即使回收合同是由买家签订的，非政府组织（NGO）也可以“曝光”船东。媒体很快就会发现这样的故事。投资者也会日益远离那些在对工人和环境有害的环境下被冲滩拆解的船舶所属的船东公司。

因此，总而言之，在世界上的某些地区以及对于所有欧洲国旗的船舶而言，以冲滩方式回收船舶的做法是非法的。尽管目前这一做法在其他情况下可能不属于非法行为，但是在船舶使用寿命终结时出售船舶的船东，如果在明知买家有可能以不安全和有害于环境的方式拆船的情况下向其出售，则至少可能面临声誉风险。在最坏的情况下，卖家将发现自己面临违反废弃物运输条例的指控。



作者: **Kim Jefferies**
Gard Insight 专栏编辑