

簡介香港國際安全與無害環境拆船公約

崔崇堯

國際海事組織 (IMO) 於二零零九年五月十一日至十五日在香港舉行一個外交大會名 (國際安全與無害環境拆船公約) 外交大會。會議的目的是商議公約的草案文件，並通過 (國際安全與無害環境拆船公約)，規管拆船與廢船回收設施的營運，以保障工人的安全和健康，盡量減少對環境造成損害。

出席會議有 63 個國家，兩個附屬會員政府 (香港和澳門)，8 個非政府組織 (NGO) 和 3 個國際組織 (UN Environment Programme, 國際勞工組織和歐盟)。外交大會主席是中國交通部副部長徐祖遠先生，大會內的委員會由塞浦路斯 (CYPRUS) (Mr. Andreas Chrysostomou) 任主席，國際海事組織秘書長 (Mr. Mitropoulos) 也出席這五天的會議，香港特別行政區行政首長曾蔭權特首也在外交大會首日發言。

這次外交大會是首次在亞洲舉行的，是有助提升中國和香港海事界在國際上的地位及進一步鞏固香港國際航運中心的地位。大會通過這公約並命名為香港國際安全與無害環境拆船公約 (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009)。

關於這公約，早在 1998 年挪威政府在國際海事組織的海上環境保護委員會 (MEPC) 上提出處理商船的問題，並在 2005 年提交了一個以安全和環境無害方式進行拆船，且具有法律效力的新公約草案。其後 IMO 決定於今年五月在香港舉行外交大會正式通過這公約。在公約制定的過程中，IMO 與國際勞工組織 (ILO) 和巴塞爾公約 (Basel Convention) 展開密切合作，減低了拆船業對人類健康和海洋環境的污染。

拆船公約共有 21 個條款 (articles) 和 25 條法規 (regulations)，此公約適用於 500 總噸 (GT) 以上的船隻，但不包括永久用於本地水域的船隻，也不適用於軍艦或政府船隻。在港口國監控檢查時 (Port State Control)，有關船隻也不能享有更優惠待遇 (No More Favourable Treatment)。

每個執行此公約的會員政府的註冊船隻要跟從公約的要求行事，有關政府並要執行發証和驗船的工作。證書包括 International Certificate on Inventory of Hazardous Materials 和 International Ready for Recycling Certificate。執行公約的會員政府也可以執行警告或扣船的義務，倘若某公約會員有証據要求調查另一公約會員的拆船與廢船回收設施 (recycling facilities) 時，此被要求的公約會員需要

執行調查並向 IMO 提交報告。有拆船設施的公約會員則要向 IMO 提交其拆船設施的資料和委任驗船師的資料等。

公約需要得到不少過 15 個國家的簽署，而這 15 個簽署國家的註冊船隊不少過全球商船總噸位的 40%，並要簽署國在過去 10 年中任何一年的拆船能力 (以總噸位算) 占簽署國在過去 10 年中同一年船隊量 (以總噸位算) 的 3% 或以上。以上 3 點全部滿足後的 24 個月，拆船公約才可生效。這個複雜的執行時間表是經過很長時間的辯論到最後才在外交大會決定的。公約已於本年九月一日開始接受會員國簽署，至 2010 年 8 月 31 日。

公約內的法規 (regulations) 主要分為三個部份：

- 船隻的設計，建造，運作和維修保養
- 準備船隻送往拆船 和
- 驗船和證書等

在船舶方面，締約國須禁止 和/或 限制其註冊船上安裝或使用公約指名的有害或危險材料。不能於締約國的港口，船廠等安裝列於公約的有害危險材料。每一新造船上要有一份有害或危險材料目錄。現存船隻 (existing ship) 要在公約執行 5 年內提交這目錄，目錄要經常維護與更新直到船隻退役。目錄需要通過船旗當局或船級社驗證。在拆船前，有關締約政府要核查這目錄。

在準備拆船方面，拆船回收活動只可以在獲授權的拆船與廢船回收設施進行。拆船前，船隻需要盡可能減少殘留貨物、剩餘燃油及其他廢物等。油輪的貨油艙，泵房等要做好安全進入，安全火工等準備。拆船前，船隻要拿到國際拆船備妥證書 (International Ready for Recycling Certificate)。拆船方法是要跟從拆船回收計劃 (Ship Recycling Plan) 指引進行。每拆船回收計劃只適用於個別被拆的船隻並要由拆船與廢船回收設施跟據 IMO 的指引而特別為這船設計的，這船的船東是要向拆船設施提供船的資料。拆船回收計劃應包括安全進入，安全火工的條件和如何處理有害危險材料的方法。

在驗船和證書方面，新船要經驗船後才可以拿到有害或危險材料目錄證書 (International Certificate on Inventory of Hazardous Materials)，每隔一個時期 (不能超過 5 年) 便要更新此證書。如船隻的設備有更改或更換，船東可以要求再驗船。在船隻被送往拆船前也要作一次驗船，驗船可由政府或其委任機構執行。船隻如要轉旗，註冊政府是要從新發出另一證書。

拆船與廢船回收設施方面，締約政府要制定它的法例和規章，並要跟從公約的要求來制定，締約政府也要定立一套審查方案對拆船設施的審查。拆船設施也要制定它的管理系統，運作程序和方法，建立這些系統和方法是要保障拆船工人的安全，預防對有害環境和人類的處理方法。拆船回收計劃也要遵從公約上的要求和保障拆船工人的安全。拆船設施要有系統地監察拆船的運作並要有一套完善的報告制度。拆船設施是需要得到主管機關的授權並取得由主管機關發出的拆船授權書才可執行拆船工作的。拆船設施也要保證安全和有系統地管理有害和危險的材料。還要常備其緊急(突發事件)應變計劃 (Emergency preparedness and response plan)。設施更要供應其工作人員適當的保護衣物，設備和培訓等。如遇到意外或工業事故時要跟從國際海事組織的報告程序提交報告書。

當船東有意將船送往拆船時，船東要通知其船隻註冊政府並要求驗船和發證書，拆船設施也要通知有關指定主管機構 (Competent Authority) 並提交拆船回收計劃。

2009 年五月在香港舉行的外交大會，大會特別要求國際海事組織盡快研製工作指引來幫助執行這公約。同年七月十五日在倫敦舉行的 IMO MEPC59 會議上，已通過首份指引 (Guidelines for development of the Inventory of Hazardous Materials)。其餘還有 6 至 7 份關於拆船的指引要待國際海事組織日後研製。

船東要作好準備，考慮其船隻的設計、建造、營運和處置。船舶設計將需要考慮減少使用危險材料，船舶需要紀錄船上危險材料的位置和數量，要作出更新，直到船隻退役為止。

中國具有潛在領導世界造船、修船業和拆船業的能力，現世界經濟下滑將帶來拆船服務的需求，拆船公約可提供對安全、環境、工人健康標準和公平競爭的平台，中國已成為國際拆船協會的會員國，在拆船工業上有一定的地位，中國現有的非主流造船廠有非常大的可能性成為優質和滿足國際標準的拆船廠。

崔崇堯博士: 海運學會名譽會長