

《香港公约》2025年6月26日正式生效

废旧船迎来“体面退休”时代

只要是签署或者批准公约的国家,拆船产业均需遵照《香港公约》的技术要求。那些原本依赖传统、粗放式拆船方式的国家和地区的拆船能力可能大幅下降;能够满足公约要求的国家和地区的拆船能力将在公约生效后得到释放,迎来更多机会。

■ 记者 刘志良

6月26日,《2009年香港国际安全与无害环境拆船公约》(简称《香港公约》)正式生效,标志着全球拆船产业进入了一个新的发展阶段。作为对船舶“从摇篮到坟墓”全生命周期进行管控的国际性公约,《香港公约》的正式生效,将给全球拆船业发展带来“未有之大变局”,助推包括中国拆船业在内的全球拆船业迈向更加可持续发展的未来。

中国拆船协会执行会长兼秘书长、新闻发言人谢德华2009年曾作为中方代表、代表中国拆船协会在《香港公约》文本文件上签字。近日,谢德华在接受本报记者专访时表示,我国是最早参与制订《香港公约》的国家之一,《香港公约》也是当时国际海事组织(IMO)唯一一个以中国城市命名的国际性公约。尽管我国尚未正式批准《香港公约》,但作为拆船大国仍然需要高度重视《香港公约》,进一步规范国内拆船产业的准入与布局,加快标准体系建设和人才培养,推动国际交流与合规管理,助推中国拆船产业实现良性健康稳定发展。

全球拆船业开启新篇章

2009年5月15日,在中国香港召开的IMO“安全与无害环境拆船国际大会”上,中国与其他58个成员国的代表共同签署了大会审议通过的《香港公约》文本文件,标志着《香港公约》的正式诞生。《香港公约》适用于从事国际航行的500总吨以上船舶(不包括军舰等及用于政府非商业目的的船舶),旨在规范回收行为,确保船舶在其使用寿命结束后,拆解过程不会对人类健康、安全 and 环境造成不必要的风险,同时涉及船舶设计、建造、运营到拆解的全生命周期有害物质控制。

谢德华介绍,作为全球拆船产业规范制定的“最大公约数”,《香港公约》的正式生效对全球拆船,乃至造船产业、航运业发展有极为深远的影响。作为强制性公约,只要是签署或者批准公约的国家,拆船产业就需要遵照《香港公约》的技术要求,推动船舶产业链向规范化、环保化转型。从产业布局来看,那些原本依赖传统、粗放式拆船方式的地区拆船能力可能大幅下降,能够满足公约要求的地区拆船能力将在公约生效后得到释放,迎来更多业务机会,进而促进全球拆船产业布局的优化。

同时,在技术标准方面,《香港公约》为全球拆

船产业提供了相对统一的技术导则,在安全环保作业、有害物质管控等方面形成系统性标准,有助于促进行业统一发展方向。《香港公约》对产业准入、船东、造船行业等也提出了相关的要求,各主要拆船国家行业主管部门需要对拆船设施实施准入管理,船东拆解船舶需提交计划并获批准许可证,造船企业需提供有害物质清单,使产业准入更加规范化。此外,《香港公约》虽然是针对拆船行业的国际性公约,但涉及包括造船、运营、拆解各环节在内船舶全生命周期的管理,有助于推动船东、造船、修船、拆船等全产业链上下游产业在有害物质管理上的协作。

《香港公约》从签约到正式生效经历了16年的时间,而这16年间,全球海事行业、全球拆船产业格局也发生了巨大的变化,《香港公约》与全球海事业最新发展态势是否还相匹配呢?对此,谢德华表示,《香港公约》刚生效,相关技术标准和导则需通过缔约国在履约实践中发现问题、反馈问题,再由IMO相关委员会提案修订。当然,从长远发展来看,随着拆船产业变化和技术发展,《香港公约》可能需调整有害物质清单、拆解技术规范等内容,以满足全球海事业发展最新需求。

准入标准,避免地区发展失衡,满足“两新政策”下的废船拆解需求。同时,中国拆船产业未来的发展方向一定是绿色化、智能化、数字化,因此相关标准规范的制定迫在眉睫。目前,中国拆船协会已经完成了国家标准《绿色拆船通用规范》(GB/T 36661-2018)编制工作,开始了团体标准的制定工作,后续还会进一步完善能耗、碳排放等循环经济指标,依靠相关标准规范体系建设,推动中国拆船行业的绿色规范发展。

《香港公约》的实施,对专业人才提出更高要求,既需要懂船舶技术、拆解工艺的专业人才,也需要熟悉国际法规、具备环保知识的复合型人才。谢德华表示,中国拆船产业还需要加强与中高职院校合作,开设相关专业课程,培养专业人才。同时,继续开展《香港公约》的宣贯工作,对现有从业人员开展定期培训,更新知识体系,提升其对《香港公约》及相关环保、安全知识的理解和应用能力。

此外,《香港公约》的生效将为各主要拆船国家、行业协会组织之间的交流搭建良好的平台。中国拆船产业要积极参与IMO等相关国际组织活动,在《香港公约》后续修订、实施细则制定等方面发出中国声音。同时,鼓励国内拆船企业开展国际技术交流、合作项目,学习借鉴国外先进管理经验和环保拆解技术,提升我国拆船企业国际“绿色”竞争力。

中国拆船业仍需积极应对

受环保等一系列因素影响,中国拆船产业占据世界市场份额大幅下降,从巅峰时期占全球市场份额的四分之一下降到近几年的5%左右。谢德华表示,即便如此,我国拆船产业也要高度重视《香港公约》,这不仅仅因为《香港公约》是IMO首个以中国城市命名的国际性公约,更重要的是公约制定的宗旨,有利于持续推进中国绿色拆船的实践,对中国拆船产业实现规范发展有着重要影响。

谢德华介绍,《香港公约》的生效将进一步提高我国政府对拆船产业发展的重视程度,有助于推动中国拆船产业在行业准入、产业布局、安全生产、环保规范上进一步与国际标准接轨,对中国拆船产业的安全环保生产实践也有具体的指导作用。

“目前我国拆船产业的发展布局和规模远不能满足国内老旧船舶的拆解需求。”谢德华表示,尤其是国家出台《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》《交通运输部大规模设备更新行动方案》之后,一些地方曾向有关部门和中国拆船协会反映,当地有大量淘汰老旧营运船舶的拆解需求,因本地缺少符合条件的拆船企业,不得不委托其他地区拆船企业拆解,导致出现手续繁琐、过程复杂、监拆成本高昂等诸多问题。

谢德华建议,借助《香港公约》生效的东风,国家有关部门应当加强拆船业的规范管理,理顺管理体系,做好国内拆船产业规划与布局。通过制定

我国批约终将水到渠成

《香港公约》正式生效对全球海事业来说是一件大事。全球海事界更关注的是中国的批约进程。谢德华介绍,我国是最早参与制定《香港公约》的国家之一,《香港公约》以中国城市命名也充分体现国际社会对我国拆船工作、拆船产业发展的认可。虽然截至目前我国尚未批准《香港公约》,但我国批约进程一直在紧锣密鼓地推动。

据谢德华介绍,事实上,我国是《香港公约》的主要贡献国,不仅深度参与了制定工作,并且在技术导则、技术标准等的制定中贡献了大量“中国智慧”。IMO与交通运输部、中国海事局、中国拆船协会先后在珠海、上海、北京和舟山举办了“IMO地区拆船研讨会”“尽早实施《香港公约》技术标准研讨会”和“船舶拆解及香港公约研讨会”等,并组织参观国内拆船企业,与中国拆船企

业管理与技术人员进行面对面交流,听取意见建议。在《香港公约》文本通过后,我国国家行业相关主管部门与中国拆船协会也多次召开批约对策研究会,深度研讨《香港公约》批约事宜。2024年9月,国际海事研究委员会成立“安全与无害环境拆船研究分委会”,组织开展了涉及拆船领域以及批约履约的相关研究工作。

虽然我国暂时尚未批约,但是我国拆船产业一直在用实际行动保障拆船行业人员安全健康和提升船舶环保水平,推动绿色拆船产业发展,现行一些标准规定甚至远高于《香港公约》的要求。谢德华介绍,《香港公约》虽然是“从摇篮到坟墓”全生命周期管理的公约,但未完全禁止冲滩拆船。而我国早在2009年12月国务院颁布的《防治船舶污染海洋环境管理条例》就作出

“禁止采取冲滩方式进行船舶拆解作业”规定。2024年1月1日起施行的新修订《中华人民共和国海洋环境保护法》首次将船舶、拆船的环境保护要求写入法律条文中,并就船舶有害物质清单名录、安全环保管理,以及禁止冲滩拆船做出了明确的法律规定。

谢德华说,习近平总书记关于构建“人类命运共同体”重要论述的核心就是“建设持久和平、普遍安全、共同繁荣、开放包容、清洁美丽的世界”。履行《香港公约》以及我国建设船舶全生命周期管理体系、推进船舶制造业绿色发展,与习近平总书记提出的“坚持绿色低碳,建设一个清洁美丽世界”论述相契合,因此,我国乃至全球造船、航运、拆船等循环产业链的绿色转型发展是大势所趋。2022年9月,中央全面深化改革委员会第二十七次会议审议通过了《关于全面加强资源节约工作的意见》,国家正在积极构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局,协同推进低碳减污绿色增长。2023年工业和信息化部等五部委制定了《船舶制造业绿色发展行动纲要》,目前又值全力推进“两新”政策落实的关键时期,如今《香港公约》的生效实施,为国内废旧船舶资源回收与循环利用提供重要机遇。作为负责任的大国,我国在国际海事事务中扮演重要角色,作为IMO的A类理事国,积极参与国际规则制定并履行相关义务,有助于提升我国国际影响力。谢德华表示,相信随着我国船舶制造业绿色发展的不断推进,我国以批约融入、参与全球安全与无害环境船舶再循环体系建设终将水到渠成。

中国代表在IMO(国际安全与无害化拆船公约)文本上签字