

编制环境影响报告书与拆船厂设置

——重习国务院《防止拆船污染环境管理条例》

□ 兰有华

1988年5月18日，国务院印发《防止拆船污染环境管理条例》（以下称《条例》），自印发当年6月1日起施行，至今已整整29年，也是迄今为止国内唯一对实施安全环保拆船活动的规范性行政法律文件。《条例》中明确了条例适用范围、监督拆船污染的主管部门及其职责、拆船厂设置、船舶拆解作业活动的环保要求以及违反《条例》规定的处罚规定等多项内容。

因此，在我国，不论何种船舶，也不管船舶隶属哪个部门，只要涉及船舶淘汰，都必须交由通过编制环境影响报告书（表）审批、具有拆船资质的船舶拆解企业处置。没有编制环境影响报告书，或环境影响报告书经审核未获得批准的，以及工商管理部门注册登记没有“拆船”经营范围的，且实施拆船活动的企业，都应属于非法行为。

由此可见，《条例》施行后，设置拆船厂实行的前置审批，即，必须编制环境影响报告书（表），并需要经所在地相应各级环保部门审查和批准。未经审查、批准者，不得设置拆船厂。因此，在执行《条例》期间，一些地方政府环保部门会在环境影响报告书审查阶段，在区域内通过报纸媒体或以其他方式予以公示。公示结束后，根据有关反馈的意见和信息，由环保部门最终做出批准与否的决定。获准设置拆船厂的，可向当地工商行政管理机关申领营业执照，其中营业执照的经营范围注明有“船舶拆解”等相关内容。

因此，在我国，不论何种船舶，也不管船舶隶属哪个部门，只要涉及船舶淘汰，都必须交由通过编制环境影响报告书（表）审批、具有拆船资质的船舶拆解企业处置。没有编制环境影响报告书，或环境影响报告书经审核未获得批准的，以及工商管理部门注册登记没有“拆船”经营范围的，且实施拆船活动的企业，都应属于非法行为。

《条例》在第十七条规定：“违反本条例规定，对‘未持有经批准的环境影响报告书（表），擅自设置拆船厂并进行拆船的’，‘监督拆船污染的主管部门除责令其限期纠正外，还可以根据情节轻重，处以1万元以上10万元以下的罚款’。同时，《条例》还规定，对未持有经批准的环境影响报告书（表），擅自设置拆船厂并进行拆船的，‘除依据前款规定予以罚款外，按照分级管理的原则，由县级以上人民政府责令限期关闭或者搬迁’。”

造、修船环境影响报告书 ≠ 拆船资质

为贯彻供给侧结构性改革部署，推进简政放权、放管结合、优化服务，有利于持续优化营商环境，持续降低制度性交易成本激发市场活力，为企业和群众办事创业营造更加便利宽松氛围，促进劳动生产率的提高，自2013年以来，国务院决定深化商事制度改革，创新政府管理，削减工商登记前置审批。

2014年11月，国务院以国发[2014]44号文件，公布了调整或明确为后置审批的工商登记前置审批事项目录，决定将《条例》中“拆船厂设置环境影响报告书审批”改为后置审批。

虽然将《条例》改为后置审批，不但没有摒弃或改变拆船厂设置必须编制环境影响报告书（表）的基本要求，还进一步做出了更加严格和明确的规定和要求。2016年2月6日，国务院发布第666号令，再次对

拆船业在我国形成有规模的发展，始于改革开放初期。当时，我国造船和航运规模有限，国内废船资源明显不足，国内拆船企业拆解与循环利用的废船主要来自进口，作为一个发展历史较短，须在水陆两栖作业进行船舶的环保拆解与资源回收利用的产业，人们对其有着各种各样的理解和认识。

随着改革开放深入发展，我国造船、航运业加速发展，新造船舶数量猛增，航运船队不断壮大，随着船龄老化，越来越多的老旧船舶进入淘汰期，老旧船舶的安全环保拆解与循环利用，不断引起政府部门的关注，并相继出台了一系列相关政策法规和措施。2008年国际金融危机爆发以来，全球航运运力过剩问题十分突出，大量运营船舶退出航运市场。据不完全统计，2008年以来，占全球总拆船量95%的印度、孟加拉、巴基斯坦、土耳其和中国等世界五大拆船国，共拆解了各类废船约6768万吨，其中近四分之一在中国拆解。在此期间，我国政府对加速老旧运输船舶、单壳油轮以及渔业船舶的报废更新，采取了一系列政策和措施，鼓励老旧船舶的淘汰。为淘汰老旧船舶的报废拆解，国务院在2009年印发的《船舶工业调整和振兴规划》中要求“规范发展拆船业，实行定点拆解。”

环境影响报告书，几家持证上岗？

“实行定点拆解”的目的，正是基于废旧船舶的特性，以及安全拆解、环境保护要求而实施的市场准

入。所谓市场准入，一般是指货物、劳务与资本进入市场程度许可。市场准入制度是具备规定条件的生产者方可进行生产经营活动的监督制度，它是一种政府行为，是一项行政许可制度。而国家对拆船市场准入制度，则主要体现在拆船厂设置的基本法律要求。

1988年5月18日，国务院印发《防止拆船污染环境管理条例》（以下称《条例》），自印发当年6月1日起施行，至今已整整29年，也是迄今为止国内唯一对实施安全环保拆船活动的规范性行政法律文件。《条例》中明确了条例适用范围、“监督拆船污染的主管部门”及其职责、拆船厂设置、船舶拆解作业活动的环保要求以及违反《条例》规定的处罚规定等多项内容。

就拆船厂设置，《条例》明确要求“统筹规划、合理设置拆船厂。”“在饮用水源地、海水淡化取水点、盐场、重要的渔业水域、海水浴场、风景名胜以及需要特殊保护的区域，不得设置拆船厂。”同时，在第六条第一款做出如下规定：“设置拆船厂，必须编制环境影响报告书（表）。其内容包括：拆船厂的地理位置、周围环境状况、拆船规模和条件、拆船工艺、防护措施、预期防治效果等。大中型拆船厂的环境影响报告书（表），报所在地的省级环境保护部门批准；小型拆船厂的环境影响报告书（表），报上一级环境保护部门批准。未经批准者，不得设置拆船厂；拆船公司不得对其提供废船。”“环境保护部门在批准环境影响报告书（表）前，应当征求各有关部门的意见。”

言木说市

根据《2009年香港国际安全与无污染环境拆船公约》（《公约》）第九条中关于为拆船计划（SRP）作准备，提供技术信息和指导之要求，国际海事组织海上环境保护委员会（IMO-MEPC）历经多次讨论论证，在IMO-MEPC第62次会议上审议通过了《制定拆船计划导则》。

《制定拆船计划导则》是为拆船设施和船东指定拆船计划、为主管当局或者其授权的组织进行检查和批准该拆船计划提供评估（判）的标准。

《公约》所定义的拆船计划，是

一份独立的、自明的文件，其中包括详细的因船而异的拆船方式与方法。该拆船计划由3部分组成：一是制定拆船计划的总体考虑。主要包括对船舶图表、清单和证书的核实，核对拆船设施管理计划（拆船设施批准证书）以及船舶特定信息与拆船设施管理计划（拆船设施批准证书）内容的对比分析。二是拆船计划框架。主要按拆船作业顺序分为六项内容：船舶抵达的要素；船舶到达（包括有害物质材料管理与安全环保事项的检查）；安全进入/安全热工作业程序；切割计划描述；诸如有关计划、拆解作业、劳动力和设备计划等其他必要要素，以及有害物质材料贮存和完成工作。三是主管当局的核准。（待续）

4月成交废船近33万载重吨

本报讯 2017年4月，拆船企业成交国内外废船7.84万轻吨、32.91万载重吨，轻吨量环比下降48.72%，同比增长3.29%。贸易金额约为1.46亿元人民币，同比增长329%。

其中，成交国内废船2.72万轻吨、11.04万载重吨，轻吨量环比下降39.96%，同比增长19.82%；平均单价为每轻吨1892.64元人民币，环比和同比分别增长1.27%和64.75%。成交进

口废船5.12万轻吨、21.87万载重吨，轻吨量环比和同比分别下降52.42%和13.76%；平均单价为每轻吨269.04美元，环比和同比分别增长3.64%和81.91%。

4月成交国内外废船船型中，以散货船（含杂货船）为主，约占当月成交吨量的66%。另外，本月成交废船中有1艘1.12万轻吨的汽车滚装船。（管建军）

克拉克松：今年全球拆船速度将放缓



本报讯 近日，英国克拉克松研究公司表示，随着航运运费的上涨，2017年老龄船舶的拆解活动将有所降温，但受压载水公约生效的影响，船舶拆解数量不会有大幅下降。

过去6年，持续的拆船活动消解了国际市场上大部分老龄船舶，今年的船舶拆解量将逐步放缓。克拉克松研究公司的相关负责人表示，如果未来市场出现极度低迷期，船东将继续送拆船舶，但从目前供拆的备选老龄

船舶的看，数量十分有限，加上航运市场有所回暖，船东或选择继续持有老龄船舶。

今年9月，压载水公约将正式生效，新规则所带来的成本问题将促使船东在之后几年拆解船舶。当前，不少国际船东希望“匀速”处置老龄船舶，而不愿用更多的成本安装压载水管理系统。因此，2017年的老龄船舶拆解活动将有序进行，拆解数量也会保持相对的稳定。（岑溪）

Thoresen送拆一艘散货船

本报讯 近日，泰国散货船船东Thoresen Shipping公司送拆一艘散货船，这是该公司今年拆解的首艘船舶。

为尽快实现船队现代化，Thoresen公司在不到一年的时间内相继拆

解4艘散货船。此次售出的为4.7万载重吨型散货船。该公司表示，船舶出售交易行为与当前散运市场的形势相符，老龄船舶的竞争力较弱，且较难满足运营成本，因此未来将根据需要加速淘汰。（抢红）





LEADING THE WAY IN MARINE AND OFFSHORE SOLUTIONS

欢迎扫码关注微信公众号



“ABS美国船级社”

安全 | 服务 | 解决方案

SAFETY | SERVICE | SOLUTIONS

www.eagle.org