

# CCS 技术通告

## Technical Information

(2014 年) 技术通告第 8 号总第 130 号

2014 年 01 月 28 日 (共 4+44 页)

发：本社各有关单位、验船师/审核员，有关船公司、造船厂、设计单位、  
产品厂、拆船厂、有害物质外观/取样检查专业机构和检测机构

### 关于欧盟 (EU) 1257/2013 船舶回收法规生效的通告

欧盟 (EU) 1257/2013 船舶回收法规 (以下简称欧盟法规) 已于 2013 年 12 月 30 日正式生效，目的是在船舶整个生命周期内促进安全、保护人体健康和欧盟海洋环境，特别是确保对拆船产生的有害废料进行环境无害化管理，并旨在促进《2009 年香港国际安全与环境无害化拆船公约》(以下简称香港公约) 尽早生效。我社前期已就香港公约的要求发布了相关通函和指南，具体请参见 CCS 总第 355 号、总第 443 号通函以及中国船级社《船舶有害物质清单编制及检验指南》(2013)。

欧盟法规对欧盟成员国船旗船舶和停靠欧盟成员国港口或锚地的非欧盟成员国船旗船舶的有害物质管理提出了详细的要求和规定，本通告重点对欧盟法规不同于香港公约要求的内容以及其对业界的影响予以介绍。

#### 一、适用范围、生效及执行时间

##### (一) 适用范围

欧盟法规除第 12 条以外各条款适用于悬挂成员国国旗的船舶。

欧盟法规第 12 条适用于悬挂第三国国旗、停靠欧盟成员国港口或锚地的船舶。

##### (二) 生效日期

**2013-12-30**

欧盟法规于 2013 年 12 月 10 日在《欧洲联盟官方公报》上公布，并于 20 天后即 2013 年 12 月 30 日生效。

##### (三) 执行日期 (用于确定欧盟成员国船旗“新船”的日期)

1. 欧盟规则应自下列两个日期之一开始适用，以早者为准，但不应早于 2015 年 12 月 31 日：

(1) 欧盟清单 (欧盟认可的拆船厂清单) 所列拆船厂的合计年度最大拆船量达到不少于 250 万空载排水吨 (LDT) 之日的 6 个月后。拆船厂的年度拆船量按该厂在给定年度内所拆船舶重量之和计算，以 LDT 表示。年度最大拆船量的确定方式为选用各拆船厂前 10 年期间的最大值，或对于新获授权的拆船厂选用该厂达到的最大年度值；或

(2) 2018 年 12 月 31 日。

上述日期确定后，在该日期或以后签订建造合同、或无建造合同在该日期 6 个月或以

后安放龙骨或处于类似建造阶段、或在该日期 30 个月或以后交船的欧盟成员国船旗船舶，即为欧盟法规所定义的“新船”，应在投入运营前在船上备有 IHM（有害物质清单）并满足欧盟法规有关有害物质控制的相关要求。

2. 根据欧盟法规的要求，还需特别注意以下两个时间：

(1) **2014-12-31**

欧盟清单最早可能在 2014 年 12 月 31 日颁布，欧盟建立欧盟清单并在欧盟清单里给出对拆船设施要求的规定。在欧盟清单颁布后，欧盟成员国船旗待拆解的现有船舶应选择列入欧盟清单的拆船厂进行拆解，并应在尽切实可行范围内编制 IHM（有害物质清单），IHM 中应至少列出船舶结构和设备中包含的附件 II 所列有害物质及其位置和大致数量。

(2) **2020-12-31**

欧盟成员国船旗**现有船**自该日期起应备有 IHM 并满足欧盟法规有关有害物质控制的相关要求。非欧盟成员国船旗自该日期起停靠成员国港口或锚地的船舶需要在船上备有满足欧盟法规而非香港公约要求的 IHM。

## 二、欧盟法规与香港公约条款主要差异

### (一) 有害物质的控制（欧盟法规第 5 条、附件 I 及附件 II）

以下欧盟法规要求除特别指明外，适用于欧盟成员国旗船舶和靠泊欧盟成员国港口或锚地的非欧盟成员国船旗船舶：

1. 欧盟法规附件 I 列出船舶禁止安装使用的有害物质，在香港公约要求之外：（1）新增“全氟辛烷磺酸（PFOS）”，禁止新装含有全氟辛烷磺酸及其衍生物（PFOS）的材料，此要求仅适用于欧盟成员国船旗船舶，无阈值，执行标准为（EC）850/2004 号法规；（2）此外，明确“消耗臭氧物质”包含：“二氟一氯甲烷（HCFC-22）”，无免除；（3）另欧盟法规要求欧盟成员国船旗、非欧盟成员国船旗船舶（在欧盟港口或锚地时）均不能安装含“氢化氯氟烃（HCFC）”的新装置，有别于香港公约允许在 2020 年 1 月 1 日前使用的要求。

2. 欧盟法规附件 II（应在 IHM 列出的有害物质），在香港公约要求之外，新增了“溴化阻燃剂（HBCDD）”，扩大了需列入有害物质清单的范围，但未给出具体的阈值、判定标准等技术指标。

### (二) 对拆船厂的要求（欧盟法规第 13、14、15、16 条）

欧盟法规要求欧盟成员国船旗待拆船舶需到列入“欧盟清单（欧盟认可的拆船厂清单）”的拆船厂进行拆解，并对拆船设施提出了高于香港公约的具体要求，这些要求（如在不透水地面的处置要求等），实际上禁止了冲滩拆船，仅能在干坞、码头、混凝土船台等场地作业，即欧盟法规第 13.1(c)条所述的“在已建成的建筑结构中作业”。另外，对于欧盟成员国外的第三国境内的拆船厂，可向欧盟委员会提出申请列入欧盟清单，经由具备相应资格的独立的验证方对拆船厂进行现场检查，同时要求拆船公司在提交申请时应明示接受欧盟或其代理可能进行的现场检查，合格后可以列入“欧盟清单”。

### (三) 分阶段实施

为确保欧盟法规的有效实施及可操作，采取按时间分步骤实施的方式，参见本通告第一部分相关内容。

有关欧盟法规和香港公约条款要求差异的具体对比分析，详见本通告附件 1“欧盟法规与香港公约条款要求对比表”。

## 三、对业界的影响和建议

### (一) 船东/管理公司

船东应特别注意欧盟法规的以下要求，根据所属船队是否悬挂（包括将来改挂）欧盟成

员国船旗、或对非欧盟成员国船旗船舶是否拟到欧盟水域运营而提前采取应对措施，提前编制满足欧盟法规要求的有害物质清单。

### **1. 欧盟成员国船旗船舶**

#### **新造船：**

如果在 2015 年 12 月 31 日能够达到欧盟法规第 32.1(a) 条要求，在此日期及以后签订建造合同的欧盟成员国船旗将作为新造船最早持有有害物质清单，在船舶投入营运前进行初次检验签发有害物质清单证书，并接受法规要求的各项检验。

#### **现有船：**

欧盟成员国船旗现有船：2020 年 12 月 31 日起应持有有害物质清单并接受法规要求的检验。但应特别注意，在欧盟清单发布后（最早 2014 年 12 月 31 日，最晚 2016 年 12 月 31 日），待拆解的现有船舶应选择列入欧盟清单的拆船厂进行拆解，并应在尽切实可行范围内编制 IHM（有害物质清单）。

### **2. 非欧盟成员国船旗现有船**

不区分新船和现有船，自 2020 年 12 月 31 日起在靠泊欧盟港口或锚地时，应持有有害物质清单。

### **3. 非欧盟成员国船旗船舶改挂欧盟成员国船旗船舶**

自 2020 年 12 月 31 日起非欧盟成员国船旗船舶转挂欧盟成员国船旗 6 个月内或法规第 8(3) 条所述的任何下次检验（初次、换证、附加或最终检验）中编制有害物质清单，以时间早者为准。

## **（二）产品制造企业**

产品制造厂（含原材料配套生产厂）在产品生产过程中，应特别关注欧盟法规在香港公约要求之外，新增或明确的有害物质控制要求（PFOS、HCFC-22、HBCDD），加强对此类有害物质的识别和控制并将其纳入相关产品证明文件（如 MD、SDoC），并积极配合我社产品检验单位为满足欧盟法规而在检验发证过程中提出的相关要求。

## **（三）船舶制造厂**

欧盟法规执行日期确定后（最早 2015 年 12 月 31 日，最晚 2018 年 12 月 31 日）签订建造合同的欧盟成员国船旗新造船，需要满足欧盟法规要求；现有船在 2020 年 12 月 31 日起应持有欧盟法规要求的有害物质清单。非欧盟成员国船旗船舶在 2020 年 12 月 31 日起如靠泊欧盟港口或锚地，也应持有欧盟法规要求的有害材料清单符合证明。

对于上述适用船舶的建造和修理，船厂应根据船公司申请和船级社检验要求，结合修造船计划提前编制有害物质清单。船厂应注意法规附则 I 所含物质应禁止在船上安装，在产品 and 原材料采购/制造、安装等环节采取措施加以控制，编制满足法规第 5 条要求的有害物质清单，并积极配合我社检验单位为满足欧盟法规而在检验发证过程中提出的相关要求。

## **（四）拆船厂**

应关注欧盟法规标题 III 有关拆船厂的相关要求，包括对拆船设施硬件方面以及管理上的要求，特别是超出香港公约的技术要求。考虑到“欧盟清单”（欧盟认可的拆船厂清单）最早在 2014 年 12 月 31 日发布，自发布之日起欧盟成员国船旗船舶只能在清单所列的拆船厂拆船，因此建议拟列入欧盟清单的各拆船厂（即欧盟法规所说的第三国拆船厂）在此日期前尽早按法规第 15 条要求向欧盟委员会提出申请，以获得拆解欧盟成员国船旗船舶的资质。

## **（五）有害物质外观/取样检查专业机构和检测机构**

应关注欧盟法规对有害物质控制的要求,特别是在香港公约要求之外新增加的有害物质控制要求,机构/公司的人员资质和培训、工作程序和记录和检测设备等应做相应的调整补充。对于之前已经按香港公约要求申请我社认可的机构,应向我社申请认可变更以确保涵盖欧盟法规的相关要求。

特此通告,请相关方关注并采取必要措施。

本通告在本社网站(www.ccs.org.cn)上发布,并由各分社/审图中心转发所辖区域内各有关船公司、造船厂、设计单位、产品厂、拆船厂、外观/取样检查专业机构和检测机构。本社各审图/检验单位自本通告下发后,应注意结合与客户见面的各种机会(包括但不限于定期不定期与辖区船公司、造船厂、设计单位、产品厂、拆船厂、外观/取样检查专业机构和检测机构举办的会议或会谈),向对方宣传介绍本通告有关欧盟法规的相关要求。

附件:

1. 欧盟法规与香港公约条款要求对比表
2. 欧盟(EU)1257/2013号船舶回收法规(中、英文)

本通告在实施过程中如有任何疑问,请与总部船舶综合业务处联系。  
电话/Tel: (010) 58112288 传真/Fax: (010) 58112842 E-mail 地址: so@ccs.org.cn

附件 1:

## 欧盟船舶回收法规与香港公约条款要求对比表

| 欧盟拆船法规   | 香港公约   | 差异分析   |
|--|--|--|
| <p>第12条 对悬挂第三国国旗的船舶的要求</p> <p>1. 除应符合第 32(2) 条(b)的规定外, 非欧盟旗船舶在停靠成员国港口或锚地时应携带符合第 5(2) 条要求的有害物质清单。</p> <p>6. 作为船舶船旗国的第三国相关主管当局或经其授权的组织在按国家要求对有害物质清单予以验证后应签发符合声明。。</p> <p>8. 除应符合第 32(2) 条(b) 的规定外, 悬挂第三国国旗的船舶申请注册悬挂成员国的国旗时, 应确保船上携带第 5(2) 条规定的有害物质清单, 或在注册悬挂该成员国国旗后 6 个月内或在第 8(3) 条所述的任何下次检验中编制该清单, 以时间早者为准。</p> | <p>公约未按船旗区分。公约生效后对非缔约国船舶无优惠。</p> <p>公约规定符合证明的签发应按公约要求, 而非依据国家要求。</p> <p>公约对换旗无无时间限制规定。</p> | <p>非欧盟旗船舶自 2020 年 12 月 31 日起应制订有害物质清单, 且应根据外观/ 取样检查计划编制。</p> <p>2020 年 12 月 31 日起, 非欧盟旗船舶换成欧盟旗时 (或换旗后 6 个月内, 或初次/换证/附加/最终检验时, 取早者) 应持有有害物质清单。</p> <p>欧盟法规未提供“港口或锚地”定义; 对非欧盟旗船舶的检验种类、最晚截止时间、范围、符合声明的有效期进行了模糊处理; 对非欧盟旗新造船的适用性进行了模糊处理 (原则上按现有船) —— 以上均有待欧盟澄清。</p> |
| <p>第13条 对待列入欧盟清单的拆船厂的必要要求</p> <p>1. (c) 条所述的“在已建成的建筑结构中作业”。</p> <p>1. (g) 确保对有害物质和废料的安全和环境无害化管理和存储, 包括:</p> <p>(i) 在整个船舶拆除过程中封存船上所有有害物质, 以防止其泄漏到环境中; 且只在具有有效排水系的不透水地面处置有害物质和拆船过程中产生的废料。。</p>   | <p>公约对此无要求。</p>  | <p>欧盟法规在不透水地面的处置要求, 实际上禁止了冲滩拆船, 仅能在干坞、码头、混凝土船台等场地作业, 即第 13.1(c) 条所述的“在已建成的建筑结构中作业”。</p>  |
| <p>第14条 位于成员国内的拆船厂的授权</p> <p>3. 应将本条2所述的清单立即通知本委员会, 并不应迟于2015年3月31日。</p>   | <p>公约对此无要求。</p>  |  |
| <p>第15条 第三国内的拆船厂</p> <p>1. 拆船公司在第三国内拥有拆船厂并拟拆除悬挂成员国国旗的船舶, 应向本委员会提交将该拆船厂列入</p>   | <p>根据公约要求, 对拆船厂的认可、发证、复查等均有所在国的主管当局或由其认可的组织完成。</p>   | <p>欧盟法规提出可由具备相应资格的独立的验证方对拆船厂进行现场检查, 同时要求拆船公司在提交申</p>   |

|  |                 |  |
|--|-----------------|--|
| <p>欧盟清单的申请。</p> <p>4. 为列入欧盟清单,在由具备相应资格的独立的验证方进行现场检查后,对第三国内的拆船厂符合第13条的要求予以认证。。</p> <p>拆船公司通过申请列入欧盟清单,即接受了相关拆船厂可能须接受本委员会或代表其行事的代理方在该厂列入欧盟清单之前或之后对其进行现场检查,验证符合第13条的要求。独立的验证方、本委员会或代表其行事的代理方应与拆船厂所在的第三国的主管当局合作,以进行上述现场检查。</p> <p>本委员会可发布技术指导性说明,以便利进行上述认证。</p> |                 | <p>请时应明示接受欧盟或其代理可能进行的现场检查。</p> <p>独立的验证方的判定,独立的验证方、欧盟、代理方三方面之间的关系等尚有待欧盟澄清。</p> <p>欧盟法规与公约存在冲突,特别是在公约生效后拆船行为的合法性判断方面。</p> |
| <p>第 16 条 编制和更新欧盟清单</p> <p>2. 欧盟清单应不迟于 2016 年 12 月 31 日在《欧洲联盟官方公报》和本委员会的网站上公布。欧盟清单应分为两个子清单,分别列明成员国内的拆船厂和第三国内的拆船厂。。</p>   | <p>公约对此无要求。</p> | <p>欧盟清单的最晚公布日期为 2016 年 12 月 31 日,但根据第 32.2(a) 条,不早于 2014 年 12 月 31 日。</p>  |
| <p>第 21 条 成员国报告</p> <p>2. 成员国应每隔三年且不迟于报告所涉及的三年时期后的九个月,以电子文件形式将报告发送本委员会。</p>  | <p>公约对此无要求。</p> |  |
| <p>第 29 条 经济激励</p> <p>本委员会应于 2016 年 12 月 31 日前向欧洲议会和欧盟理事会提交一份关于用某种经济工具推动安全和环境无害化拆船的可行性报告,如合适并应附有一份立法提案。</p>  | <p>公约对此无要求。</p> | <p>此前欧盟法规草案:在“污染者付费”原则下,船舶环保地回收和处理成本应由船东承担。具体可为:对所有船舶征收回收税或提供财务担保;建立船舶回收基金;对在欧盟清单上的拆船厂进行奖励等。</p>                         |
| <p>第 30 条 复核</p> <p>1. 本委员会应评估哪些违反本法规的行为应置于 2008/99/EC 指令的范围内,以实现本法规和 (EC) 1013/2006 号法规关于违规行为所作规定的等效性。本委员会应于 2014 年 12 月 31 日前向欧洲议会和欧盟理事会报告其评估结果,如合适并应附有一份立法提案。</p>   | <p>公约对此无要求。</p> | <p>欧盟将对违反法规进行是否适用 2008/99/EC 指令进行评估,该指令为“违反环保的刑事处罚”指令,一旦适用,意味着违反法规后不仅仅限于船舶滞留、更新等常规处罚措施。</p>                              |
| <p>第 32 条 执行</p>   |                 | <p>欧盟法规的最早执行日期</p>   |

|   |  |   |
|---|--|---|
| <p>1. 本规则应自下列两个日期之一开始适用，以早者为准，但不应早于2015年12月31日：</p> <p>(a) 欧盟清单所列拆船厂的合计年度最大拆船量达到不少于250万空载排水吨（LDT）之日的6个月后。拆船厂的年度拆船量按该厂在给定年度内所拆船舶重量之和计算，以LDT表示。年度最大拆船量的确定方式为选用各拆船厂前10年期间的最大值，或对于新获授权的拆船厂选用该厂达到的最大年度值；或</p> <p>(b) 2018年12月31日。</p> <p>2. 但对于下列规定，适用下列执行日期：</p> <p>(a) 第2条，第5(2)条的第二段，第13、14、15、16、25和26条，自2014年12月31日起；</p> <p>(b) 第5(2)条的第一和第三段，第12(1)和(8)条，自2020年12月31日起。</p> <p>3. 当本条1的(a)项所述条件达到时，本委员会应在《欧洲联盟官方公报》上发布一个关于本规则执行日期的通知。</p> | <p>公约所有要求在公约生效日期起开始执行。</p>   | <p>为2015年12月31日，最晚日期为2018年12月31日。但个别条款有不同的执行日期：</p> <p>自2014年12月31日起执行：欧盟法规的适用范围（欧盟旗船舶、非欧盟旗船舶、不适用法规的船舶）；欧盟旗待拆船舶有害物质清单的制定要求；对拆船厂的相关规定。</p> <p>自2020年12月31日起执行：欧盟旗现有船有害物质清单的制定要求；非欧盟旗船舶携带有害物质清单要求、换欧盟船旗时携带有害物质清单要求。</p> |
| <p>附件 I</p> <p>1. 明确“消耗臭氧物质”含：HCFC-22（二氟一氯甲烷），无免除。</p> <p>2. 新增“全氟辛烷磺酸（PFOS）”，禁止新装含有全氟辛烷磺酸及其衍生物（PFOS）的材料，无阈值，执行标准为（EC）850/2004号法规。</p>  | <p>公约“消耗臭氧物质”中对含有“氢化氯氟烃（HCFC）”的新装置进行了免除，允许在2020年1月1日前使用；不包含“全氟辛烷磺酸（PFOS）”。</p> | <p>欧盟法规要求欧盟旗、非欧盟旗船舶（在欧盟港口或锚地时）均不能有“氢化氯氟烃（HCFC）”的新装置。</p> <p>根据欧盟法规脚注，“全氟辛烷磺酸（PFOS）”仅适用于欧盟旗船舶。</p>   |
| <p>附件 II</p> <p>新增了“溴化阻燃剂（HBCDD）”</p>   | <p>公约不包含“溴化阻燃剂（HBCDD）”。</p>  | <p>欧盟法规扩大了需记入有害物质清单的范围，适用于欧盟旗、非欧盟旗船舶，但未给出具体的阈值、判定标准等技术指标，待欧盟澄清。</p>   |

(中文翻译仅供参考, 如与原文有异议请以原文为准)

I

(法案)

法规

(EU) 1257/2013 号法规

欧洲议会和欧盟理事会 2013 年 11 月 20 日关于拆船及修正 (EC) 1013/2006 号法规和 2009/16/EC 指令

欧洲议会和欧盟理事会,

考虑到《欧盟职能条约》, 特别是其中的第 192(1)条,

考虑到欧盟委员会的提案,

已将该法案草案送交各国议会,

考虑到欧洲经济和社会委员会的意见<sup>①</sup>,

经咨询地区委员会,

按正常立法程序行事<sup>②</sup>,

鉴于:

- (1) 1989 年 3 月 22 日的《巴塞尔控制有害废料越境转移及其处置公约》(巴塞尔公约) 以及欧洲议会和欧盟理事会的 (EC) 1013/2006 号法规对构成废料和越境转移进行拆除的船舶作出了规定<sup>③</sup>。(EC) 1013/2006 号法规实施巴塞尔公约及其 1995 年通过的修正案<sup>④</sup>, 该项在国际上尚未生效的修正案禁止将有害废料出口至非经济合作与发展组织 (OECD) 成员国的国家。此种船舶通常归类为有害废料, 禁止将其从欧盟出口至非 OECD 成员国的国家的拆船厂拆除。
- (2) 现行的欧盟法律和国际法执行情况的监控机制不适应船舶的特征和国际航运。国际劳工组织 (ILO)、国际海事组织 (IMO) 和巴塞尔公约秘书处这三个机构合作开展了工作, 其成果为商定以《香港国际安全与环境无害化拆船公约》的形式在全球推行强制性要求, 旨在确保为不安全和有害的拆船方式提出一种有效的解决办法。
- (3) OECD 国家目前可供悬挂成员国国旗的船舶合法使用的拆除能力不足。非 OECD 成员国的国家目前的安全和无害化的拆船能力, 足以处理所有的欧盟旗船舶, 且其拆船能力由于拆船国采取的满足香港公约要求的措施, 预计在 2015 年前将进一步提升。
- (4) 在国际海事组织的支持下, 香港公约于 2009 年 5 月 15 日通过。香港公约将在至少 15 个国家批准后的 24 个月后生效, 且这些国家拥有商船合计吨位数不得少于世界商船总吨位的 40%, 在前 10 年间的合计最大年度总拆船量不得少于这些国家商船总吨位的 3%。该公约涵盖了船舶的设计、建造、营运和准备, 以在不危及船舶安全和营运效率的情况下, 推动安全和环境无害化的拆船。该公约还涵盖了拆船厂以安全和环境无害化的方式作业, 以及建立适当的拆船执行机制。

① 欧盟公报 2012 年 10 月 4 日 C 299 期第 158 页。

② 欧洲议会 2013 年 10 月 22 日的立场(尚未在欧洲公报上公布)和欧盟理事会 2013 年 11 月 15 日的决定。

③ 欧洲议会和欧盟理事会 2006 年 6 月 14 日关于废料运输的 (EC) 1013/2006 号法规 (欧盟公报 2006 年 7 月 12 日 L 190 期第 1 页)。

④ 巴塞尔公约缔约国的 III/1 决定通过了巴塞尔公约的修正案 (“禁运修正案”)。



- (5) 本法规旨在根据该公约对船舶及拆船厂执行相应的控制,以此推动香港公约在欧盟内和第三国内及早得到批准。
- (6) 香港公约明确规定缔约国在符合国际法的前提下,为防止、降低或最大限度减少对人体健康和环境的任何不利影响应采取更为严格的安全和环境无害化的拆船措施。有鉴于此,本法规应针对停靠成员国港口或锚地的所有船舶上的有害物质可能产生的不利影响提供保护,并确保其符合根据国际法适用于这些物质的规定。为确保对是否符合本法规关于有害物质的要求进行监控,各成员国应执行本国规定来实施欧洲议会和欧盟理事会的 2009/16/EC 指令<sup>①</sup>。目前,港口国控制检查员的任务是依据《国际海上人命安全公约》(SOLAS) 检查证书和主动检测有害物质(包括石棉)。《巴黎港口国控制谅解备忘录》为这些活动提供了一种协调方式。
- (7) 本法规的目的还在于减少欧盟、OECD 国家和相关第三国内的操作人员在工作场所安全健康状况及环境标准方面的差异,并促使悬挂成员国国旗的船舶到实行安全和环境无害化拆船方法的拆船厂,而不是促使其象目前那样到低标准拆船场地去。这也会提升成员国内的拆船厂对船舶进行安全和环境无害化拆除及处理的竞争力。编制一份满足本法规要求的欧洲拆船厂清单(“欧盟清单”)有助于实现这些目标,而且还会便利成员国对悬挂其国旗的拟拆除船舶的控制以提高执行力度。对拆船厂的要求应根据香港公约的要求制定。在此方面,按照本法规认可的拆船厂应满足必需的要求以确保对环境、工作人员健康安全的保护以及对所拆船舶回收废料的环境无害化管理。对于第三国内的拆船厂,这些要求应实现与欧盟大致相当的对人体健康和环境的高度保护。因此,不满足这些最低要求的拆船厂不应列入该欧盟清单。
- (8) 应采用欧盟法律的平等原则并对采用情况进行监控,尤其是在制定和更新成员国内的拆船厂和第三国内满足本法规所定要求的拆船厂的清单时。
- (9) 鼓励成员国采取适当措施,确保不在本法规范围内的船舶的行事方式在合理和可行范围内尽量与本法规相符。
- (10) 为避免重复,有必要将本法规范围内悬挂成员国国旗的船舶分别排除在欧洲议会和欧盟理事会(EC) 1013/2006 号法规及 2008/98/EC 指令<sup>②</sup>适用范围以外。1013/2006 号(EC) 法规适用于从欧盟运出废料,但某些类别废料如另有制度适用则要将其除外。本法规使其范围内的船舶在整个生命周期内受到控制,旨在保证这些船舶以环境无害化方式拆除。因此作一说明是恰当的,即按本法规在整个生命周期内受到约束的船舶,应不受(EC) 1013/2006 号法规的约束。既不在香港公约范围内也不适用本法规的船舶,以及船上并非由操作产生的任何废料,仍应分别受到欧洲议会和欧盟理事会(EC)1013/2006 号法规以及 2008/98/EC 和 2008/99/EC 指令<sup>③</sup>的约束。
- (11) 还认识到,船舶仍受到其他国际公约的约束,以确保在其生命周期内的营运期间在海上安全营运,而且船舶虽能行使一定的航行权利和自由,仍须提前对其驶入港口作出通知。成员国应能按照其他国际公约选择执行进一步控制。因此,认为无需按本法规实行另外的交通控制。
- (12) 在对本法规的要求进行解释时,应考虑到 IMO 为支持香港公约而制定的指南(“IMO 指南”)。
- (13) 就本法规而言,“拆除”一词的意义不应与其在 2008/98/EC 指令中的定义相同。因此,本法规应就“拆船”一词引入一个具体的定义。

① 欧洲议会和欧盟理事会2009年4月23日关于港口国控制的2009/16/EC指令(欧盟公报2009年5月28日L 131期第57页)。

② 欧洲议会和欧盟理事会2008年11月19日关于废料和废除某些指令的2008/98/EC指令(欧盟公报2008年11月22日L 312期第3页)。

③ 欧洲议会和欧盟理事会2008年11月19日关于通过刑法保护环境的2008/99/EC指令(欧盟公报2008年12月6日L 328期第28页)。

- (14) 欧洲议会和欧盟理事会的 (EC) 1272/2008 号法规<sup>①</sup>在欧盟层面实施化学品分类和标记全球协调系统。该法规连同 67/548/EEC 理事会指令<sup>②</sup>及欧洲议会和欧盟理事会的 1999/45/EC 指令<sup>③</sup>为确定何为有害物质提供了有益的指导。
- (15) 船舶在其整个生命周期内保有一份有害物质清单是香港公约和本法规规定的一个关键要求。按照香港公约第 8 (2) 条, 预定拆除的船舶应在进拆船厂前的一段时期内最大限度减少操作产生的废料量。如果操作产生的废料定于随船舶一起交给拆船厂, 应在上述清单第 II 部分列出该废料的数量和位置。
- (16) 成员国应采取措施防止规避拆船法规并增强拆船的透明度。按香港公约的规定, 成员国应报告有关已获签发有害物质清单证书的船舶和完工声明已送交的船舶的信息, 以及非法拆船和其已采取的后续措施的信息。
- (17) 成员国应制定违反本法规适用的处罚条例, 并确保实施处罚以防止规避拆船法规。处罚可以是民事或行政性质, 应有效、相称和具有劝阻性。
- (18) 按照欧盟法院的判例法, 成员国的法院须尽最大可能解释为按照奥胡斯公约第 9 (3) 条的目标提起诉讼所应符合条件的相关程序规则;
- (19) 为保护人体健康和环境起见并本着“污染者负担费用”原则, 欧盟委员会应评估是否可以建立一个不论船旗而适用于停靠成员国港口或锚地的所有船舶的金融机制, 以生成资源来便利对船舶的环境无害化拆除和处理, 并且不会激励船舶悬挂并非其营运所在国家的国旗。
- (20) 为考虑到有关香港公约的文件制定情况, 应授权本委员会按《欧洲联盟职能条约》第 290 条通过有关更新本法规附件 I 和 II 的法案。特别重要的是, 本委员会在进行准备工作时应开展包括专家层面在内的适当咨询。在准备和拟定授权法案时, 本委员会应确保将相关文件同时、及时且适当地送交欧洲议会和欧盟理事会。
- (21) 为确保具备统一的条件来实施本法规, 应将实施权赋予本委员会。实施权的行使应符合欧洲议会和欧盟理事会 2011 年 2 月 16 日的 (EU) 182/2011 号法规<sup>④</sup>。
- (22) 由于成员国因航运和拆船的国际性特征而无法充分实现本法规的目标, 即防止、减少或消除悬挂其国旗的船舶的拆除、营运和维护造成的对人体健康和环境的不利影响, 而在欧盟层面上则因欧盟的规模和影响而能更好地实现该目标, 欧盟可按《欧洲联盟条约》第 5 条所述的辅助性原则采取措施。按该条所述的相称性原则, 本法规的范围未超出为实现该目标所需的程度。

通过本法规如下:

## 标题 I - 主题、范围和定义

### 第 1 条 主题和目的

- 
- ① 欧洲议会和欧盟理事会2008年12月16日关于物质和混合物分类、标记及包装, 修正和废除67/548/EEC及1999/45/EC指令, 修正 (EC) 1907/2006号法规的1272/2008号 (EC) 法规 (欧盟公报2008年12月31日L 353期第1页)。
- ② 1967年6月27日关于协调危险物质分类、包装和标记相关法律、条例和管理规定的67/548/EEC理事会指令 (欧盟公报1967年8月16日196期第1页)。
- ③ 欧洲议会和欧盟理事会1999年5月31日关于协调成员国危险制剂分类、包装和标记相关法律、条例和管理规定的1999/45/EC指令 (欧盟公报1999年7月30日L 200期第1页)。
- ④ 欧洲议会和欧盟理事会2011年2月16日的 (EU) 182/2011号法规规定了与成员国对本委员会行使实施权的控制机制有关的规则和总体原则 (欧盟公报2011年2月28日L 55期第13页)。

本法规的目的为防止、降低减少、最大限度减少及在切实可行的范围内尽量消除拆船对人体健康和环境造成的事故、伤害和其他不利影响。本法规的目的是在船舶整个寿命周期内促进安全、保护人体健康和欧盟海洋环境，特别是确保对拆船产生的有害废料进行环境无害化管理。

本法规还规定了确保对船上有害物质妥善管理的规则。

本法规还旨在为《2009年香港国际安全与环境无害化拆船公约》（香港公约）的批准提供便利。

## 第 2 条 范围

1 本法规（除第 12 条外）应适用于悬挂成员国国旗的船舶。

第 12 条应适用于悬挂第三国国旗、停靠成员国港口或锚地的船舶。

2 本法规不适用于：

(a) 任何军舰、海军辅助船舶，或由成员国所拥有或经营、目前仅用于政府非商业性服务的其他船舶；

(b) 小于 500 总吨（GT）的船舶；

(c) 在其整个寿命期内仅在船旗国主权或管辖范围内水域营运的船舶。

## 第 3 条 定义

1 就本法规而言，下列定义适用：

(1) “船舶”系指在海洋环境中正在服役或曾在服役的任何类型的船舶，包括潜水船、浮动艇筏、浮式平台、自升式平台、浮式储存装置 (FSU) 和浮式生产储存和卸载装置 (FPSO)，以及被拆除船上设备的船舶或被拖船舶。

(2) “新船”系指下列任一船舶：

(a) 在本法规执行之日或以后签订建造合同的船舶；

(b) 如无建造合同，在本法规执行 6 个月或以后安放龙骨或处于类似建造阶段的船舶；

(c) 在本法规执行 30 个月或以后交付的船舶。

(3) “液货船”系指防止船舶造成污染公约 (MARPOL) 附则 I 中所定义的油船或该公约附则 II 中所定义的 NLS 液货船。

(4) “有害物质”系指易对人体健康和/或环境造成危害的任何材料或物质。

(5) “操作产生的废料”系指应符合 MARPOL 公约要求的船舶正常作业产生的废水和残余物。

(6) “拆船”系指在拆船厂内进行的旨在回收部件和材料供再加工、制备供再利用或再利用，并确保管理有害物质和其他材料的船舶全部或部分拆除活动，包括与此相关的操作，如现场存放和处理部件和材料，但不包括在其他拆船厂内进一步加工或处置。

(7) “拆船厂”系指位于成员国或第三国内且用于拆船的特定区域，包括船厂或设施。

(8) “拆船公司”系指拆船厂的拥有者或从拆船厂拥有者处承担拆船活动经营责任的任何其他组织或个人。

(9)“主管机关”系指经成员国指定负责悬挂该国国旗的船舶或该国管辖下营运的船舶相关事宜的政府管理机构。

(10)“被认可组织”系指按欧洲议会和欧盟理事会的( EC ) 391/2009 号法规<sup>①</sup>得到认可的组织。

(11)“主管当局”系指经成员国或第三国指定在规定的地理区域或专业领域内负责该国管辖范围内拆船厂所有作业的一个或多个政府管理机构。

(12)“总吨位”系指按《1969 年国际船舶吨位丈量公约》附则 I 或任何后续公约中的吨位丈量规则计算的总吨位(GT)。

(13)“适任人员”系指具备适当的资质、培训和足够的知识、经验和技能来开展具体工作的人员。

(14)“船东”系指登记注册为船舶拥有者的自然人或法人(包括船舶出售或交付拆船厂之前的一个限定期内拥有船舶的自然人或法人),或无注册登记而拥有该船舶的自然人或法人,或已从船舶所有者处承担船舶营运责任的任何其他组织或个人,例如经理人或空船承租人,和营运国有船舶的法人。

(15)“新装置”系指本法规执行之日后在船上安装系统、设备、隔热层或其他材料。

(16)“拆船计划”系指拆船厂经营人参照相关 IMO 指南和决议为拆船厂所负责拆除的每艘船舶制订的一份具体计划。

(17)“拆船厂计划”系指拆船厂营运人参照相关 IMO 指南和决议编制的、经拆船公司董事会或相应管理部门通过的一份的计划,说明拆船厂拆船时涉及的操作过程和程序,并尤其包括了工作人员安全和培训、保护人体健康和环境、人员岗位和职责、应急部署和响应、以及监控、报告和记录保持体系。

(18)“进入安全”系指符合下列所有衡准的处所:

(a) 空气中的氧气含量和易燃蒸气的浓度在安全限值以内;

(b) 空气中的任何有毒物质在允许的浓度值以内;

(c) 与适任人员授权的工作相关的任何残余物或材料在现有空气条件下按指示操作时不会产生不受控制的有毒物质释放或不安全的易燃蒸气的浓度。

(19)“热工安全”系指符合下列所有衡准的处所:

(a) 具备安全、非爆炸性状况,包括除气状态,可使用电弧或气焊设备、切割或燃烧设备或其他形式明火,以及进行加热、打磨或产生火花的作业;

(b) 符合(18)所述的进入安全标准;

(c) 热工作业结果不会导致现有空气条件的改变;

(d) 为防止产生火焰或火焰扩散,所有相邻处所都已进行清洁、惰化或充分处理。

(20)“完工声明”系指拆船厂营运人签发的确认拆船已经按本法规完工的声明。

(21)“有害清单证书”系指按第 9 条规定向悬挂成员国国旗的船舶签发的船舶特定证书,该证书附有按第 5 条规定的有害物质清单。

(22)“适合拆船证书”系指按第 9(9)条的规定向悬挂成员国国旗的船舶签发的船舶特定证书,该证书附有按第 5(7)条规定的有害物质清单和按第 7 条规定的经批准的拆船计划。

(23)“符合声明”系指向悬挂第三国国旗船舶签发的船舶特定证书,该证书附有按第 12 条规定的有害物质清单。

<sup>①</sup> 欧洲议会和欧盟理事会 2009 年 4 月 23 日关于船舶检查和检验组织共同规范和标准的( EC ) 391/2009 号法规(欧盟公报 2009 年 5 月 28 日 L 131 期第 11 页)。

(24) 空载排水吨 (LDT) 系指船舶在存储舱柜内无货物、燃油、滑油以及船上无压载水、淡水、锅炉给水、消耗物料、乘客和船员及其行李时的重量, 以吨计, 即为船体、结构、轮机、设备和船上附件重量的总和。

2. 就第 7(2)(d)条和第 13、15 和 16 条而言:

(a) “废料”、“有害废料”、“处理”和“废料管理”与 2008/98/EC 法令第 3 条中的意义相同。

(b) “现场检查”系指为评估现场情况是否与提供的任何相关文件所述的情况一致而对拆船厂进行的检查。

(c) “工人”系指任何根据雇佣关系从事定期或临时工作的人, 包括为承包商和分包商工作的人员。

(d) “环境无害化管理”系指采取所有切实可行的步骤来确保对废料和危险物质的管理方式能保护人体健康和环境免受此类物质和废料可能产生的不利影响。

3. 就本条 1 的(13)而言, 适任人员可以是受过培训的工作人员或管理人员, 其能够识别和评估拆船厂中的职业危险、风险和员工是否暴露于潜在有害物质或不安全的条件下, 并能够制定必要的保护和预防措施来消除或减少这些危险、风险或暴露情况。

在不违背欧洲议会和欧盟理事会 2005/36/EC 指令<sup>①</sup>的情况下, 主管当局可制定指定此类人员的适当标准, 并可确定应授予其的职责。

## 标题 II - 船舶

### 第 4 条 有害物质控制

在不违背相关欧盟法律其他要求(可能须采取进一步措施)的情况下, 应按附件 I 规定禁止或限制在船上安装或使用附件 I 所述的有害物质。

### 第 5 条 有害物质清单

1. 对每艘新船, 船上应携有一份有害物质清单, 清单中应至少列出船舶结构和设备中包含的附件 II 所列有害物质及其位置和大致数量。

2. 除应符合第 32(2)条(b)的规定外, 现有船舶应在尽切实可行范围内尽量符合本条 1 的规定。

对于待拆船舶, 其应自第 16(2)条所载的欧盟拆船厂清单(“欧盟清单”)公布之日起在尽切实可行范围内尽量符合本条 1 的规定。

除应符合第 32(2)条(b)的规定外, 制订有害物质清单时应至少列出附录 I 所列的有害物质。

3. 有害物质清单应:

(a) 为各船所特定;

(b) 提供证据表明船舶符合第 4 条对于安装或使用有害物质的禁止或限制;

<sup>①</sup> 欧洲议会和欧盟理事会 2005 年 9 月 7 日关于专业资质认可的 2005/36/EC 指令 (欧盟公报 2005 年 9 月 30 日 L 255 期第 22 页)。

- (c) 参照相关 IMO 指南编制;
- (d) 经主管机关或经其授权的被认可组织验证。

4. 除本条 3 之外, 对现有船舶, 应参照相关 IMO 指南制订外观或取样检查计划, 该计划是编制有害物质清单的依据。

5. 有害物质清单应包括三部分:

- (a) 按本条 1 和 2 的规定, 船舶结构和设备中包含的附件 I 和 II 所列有害物质及其位置和近似值的清单 (第 I 部分);
- (b) 船上存在的操作产生的废料清单 (第 II 部分);
- (c) 船上存在的物料清单 (第 III 部分)。

6. 应在船舶整个营运寿命期间对有害物质清单的第 II 部分予以适当维护和更新, 以反映出含有附件 I 所列任何有害物质的新装置和船舶结构和设备的相关变化。

7. 在拆船前, 参照相关 IMO 指南, 有害物质清单除经适当维护和更新的第 I 部分外, 还应包括第 II 部分 - 操作产生的废料和第 III 部分 - 物料, 并应经主管机关或经其授权的被认可组织予以验证。

8. 应授权本委员会按第 24 条通过关于更新附件 I 和 II 中有害物质清单所列项目的授权法案, 以确保清单中至少包括香港公约附录 I 和 II 中所列物质。

本委员会应通过关于在附件 I 或 II 中增加或删除某一物质的授权法案。

## 第 6 条 对船东的总体要求

1. 在准备将船舶送去拆除时, 船东应:

(a) 向拆船厂经营人提供制订按第 7 条所述的拆船计划所必需的所有船舶相关信息;

(b) 在主管机关规定的时间框架内以书面形式通知相关主管机关其拟在一个或多个特定拆船厂拆除船舶的意图。该通知应至少包括:

- (i) 有害物质清单; 和
- (ii) 按(a)提供的所有船舶相关信息。

2. 船东应确保拟拆除的船舶:

(a) 只在列入欧盟清单的拆船厂拆除;

(b) 在进拆船厂前的一段时期内所进行的作业, 要最大限度减少留在船上的货物残余、残余燃油量和船舶操作产生的废料的数量;

(c) 在任何拆船活动开始前并在收到按第 7(3)条批准的拆船计划后, 持有主管机关或经其授权的被认可组织签发的适合拆船证书。

3. 船东应确保液货船在抵达拆船厂时, 其液货舱和泵舱已符合热工安全的发证条件。

4. 船东应向拆船厂经营人提供按第 9 条签发的适合拆船证书的副本。

5. 船东应对船舶负责并应进行安排以使船舶保持符合作为其船旗国的成员国主管机关的要求, 直至拆船厂经营人接受了对该船舶的责任。如果船舶的状况在实质上与清单证书所载内容不符, 包括有害物质清单第 I 部分未予以适当维护和更新, 从而未反映出船舶结构和设备的变化, 拆船厂经营人可拒绝接受对该船进行拆除。在这种情况下, 船东应保留对该船的责任并应将此立即通知主管机关。

## 第 7 条 拆船计划

1. 在任何拆船活动开始前，应制订一份船舶特定的拆船计划。该拆船计划应说明拆船厂计划中未包含的或需要特殊程序的船舶特定的任何考量。

2. 拆船计划应：

(a) 由拆船厂经营人按香港公约相关规定并参照相关 IMO 指南和船东按第 6(1)(a)条提供的船舶相关信息制订，以使其内容与有害物质清单中的信息一致；

(b) 说明是否以及在多大程度上拟在拆船计划中列出的拆船厂以外的地点进行任何准备工作，例如预处理、识别潜在危害和移除物料。拆船计划中应包括船舶在拆船作业中的放置地点，并包括一份有关待拆的特定船舶到达和安全放置的简明计划；

(c) 包括对特定船舶建立、保持和监控进入安全和热工安全条件的信息，并考虑到诸如船舶结构、配置和之前所载货物等特征，以及包括关于如何实施拆船计划的其他必要信息；

(d) 包括拆除特定船舶产生的有害物质和废料（包括有害物质清单所列物质和废料）的类型和数量，以及如何在拆船厂和后续废料管理厂管理和存储这些有害物质和废料的有关信息；

(e) 如使用一个以上拆船厂，原则上对涉及的每个拆船厂单独编制一份计划，并列对出对这些拆船厂的使用及在厂内进所准许活动的顺序。

3. 如适用，拆船计划应经主管当局按拆船厂所在国的要求明确批准或默认批准。

如果主管当局将其对拆船计划的决定以书面通知发送至拆船厂经营人、船东和主管机关，则应视为予以明确批准。

如果主管当局在按拆船厂所在国要求的、并按第 15(2)(b)条获知的评审时间段（如适用）内未向拆船厂经营人、船东和主管机关提出对拆船计划的书面反对，则应视为予以默认批准。

4. 成员国可要求其主管机关向拆船厂所在国的主管当局发送船东按第 6(1)(b)提供的信息和下列细节内容：

(i) 船舶在作为其船旗国的成员国注册的日期；

(ii) 船舶识别号（IMO 号）；

(iii) 新造船交付时的船体编号；

(iv) 船名和船型；

(v) 船籍港；

(vi) 船东名称和地址及 IMO 注册船东识别号；

(vii) 公司名称和地址；

(viii) 船舶入级的船级社名称；

(ix) 船舶主要资料（总长(LOA)、(型)宽、(型)深、LDT、总吨和净吨、以及发动机类型和额定功率）。

## 第 8 条 检验

1. 应由主管机关的官员或经主管机关授权的被认可组织的官员参照相关 IMO 指南执行检验。

2. 主管机关如使用被认可组织执行检验，如上述 1 所述，至少应授权该被认可组织：
  - 要求其检验的船舶符合本法规；和
  - 按成员国有关当局的要求进行检验。

3. 船舶应接受下列检验：

- (a) 初次检验；
- (b) 换证检验；
- (c) 附加检验；
- (d) 最终检验。

4. 对新造船的初次检验应在船舶投入营运前或在签发有害物质清单证书前进行。对于现有船舶，初次检验应在 2020 年 12 月 31 日以前执行。检验应验证有害物质清单第 I 部分符合本法规的要求。

5. 换证检验应按主管机关规定的不超过 5 年的间隔期进行。换证检验应验证有害物质清单第 I 部分符合本法规的要求。

6. 如船东请求，在结构、设备、系统、装置、布置和材料经改变、更换或重大修理且影响了有害物质清单后，应根据情况进行总体或部分附加检验。检验应确保船舶经任何此类改变、更换或重大修理后继续符合本法规的要求，并且对有害物质清单第 I 部分已视必要进行修正。

7. 最终检验应在船舶退役前和拆船开工前进行。

该检验应验证：

- (a) 有害物质清单符合第 5 条的要求；
- (b) 拆船计划正确反映了有害物质清单所包含的信息并符合第 7 条的要求；
- (c) 拆除船舶的拆船厂在欧盟清单内。

8. 对拟拆除的现有船舶，初次检验和最终检验可同时进行。

## 第 9 条 证书的签发和签署

1. 在成功完成初次检验或换证检验后，主管机关或经其授权的被认可组织应签发有害物质清单证书。该证书应附有有害物质清单第 I 部分，如第 5(5)(a)条所述。

如果按第 8(8)条的规定，初次检验和最终检验同时进行，应只签发本条 9 所述的适合拆船证书。

本委员会应通过关于规定有害物质清单证书格式的实施法案，以确保其与香港证书附录 3 保持一致。该实施法案应按本法规第 25 条所述的检查程序予以通过。

2. 在按第 8(6)条要求成功完成附加检验后，应船东请求，主管机关或经其授权的被认可组织应签署有害物质清单证书。

3. 除应符合本条 4 的规定外，在下列情况下主管机关或经其授权的被认可组织应视情况签发或签署有害物质清单证书：

(a) 如果换证检验在现有有害物质清单证书期满日前 3 个月内完成，则新证书应自该换证检验完成之日起至现有证书期满之日起不超过 5 年的时期内有效；



(b) 如果换证检验在现有有害物质清单证书期满后完成，则新证书应自该换证检验完成之日起至现有证书期满之日起不超过 5 年的时期内有效；

(c) 如果换证检验在现有有害物质清单证书期满日的 3 个月前完成，则新证书应自该换证检验完成之日起至该换证检验完成之日起不超过 5 年的时期内有效。

4. 如果换证检验已成功完成，而新的清单证书在现有证书期满之日前不能签发或不能存放在船上，主管机关或经其授权的被认可组织应在现有证书上签署，签署后的证书自期满之日起不超过 5 个月的期限内应视为有效。

5. 如果签发的有害物质清单证书的有效期限少于 5 年，主管机关或经其认可的组织可延长现有证书的有效期，延长时间不得超过 5 年。

6. 在特殊情况下（由主管机关确定），新的有害物质清单证书无需按本条 3(a)和(b)、7 和 8 的要求自现有证书期满日起计算日期。在此特殊情况下，新证书应自换证检验完成之日起不超过 5 年的日期内有效。

7. 如果有有害物质清单证书期满时船舶不在应进行检验的港口或锚地，主管机关在适当情况下可延长该有害物质清单证书的有效期。展期不得超过 3 个月，以使船舶能完成其驶抵应进行检验的港口的航次。任何此类展期应以船舶离开前在该港口完成检验为条件。经展期的船舶在抵达应进行检验的港口后，不得因有此项展期而在未获得新证书前驶离该港口。换证检验完成后，新的有害物质清单证书的有效期应自现有证书展期前的期满日起不超过 5 年。

8. 发给短程航行船舶的有害物质清单证书未按本条 7 所述条件展期，主管机关可给予自该证书期满之日起至多 1 个月的宽限期。换证检验完成后，新的有害物质清单证书的有效期应自现有证书展期前的期满日起不超过 5 年。

9. 在按第 8(7)条的规定成功完成最终检验后，主管机关或经其认可的组织应签发适合拆船证书。该证书应附有有害物质清单及拆船计划。

规定适合拆船证书格式的实施法案，以确保其与香港证书附录 4 保持一致。该实施法案应按本法规第 25 条所述的检查程序予以通过。按本段以上所述在最终检验后签发的适合拆船证书，其他成员国应予以接受，并就本法规而言应视其与本国签发的适合拆船证书同样有效。

## 第 10 条 证书有效期限

1. 除应符合第 9 条规定外，签发有害物质清单证书的有效期限应由主管机关规定，但不得超过 5 年。

2. 按本法规第 9 条规定签发的有害物质清单证书在下列任一情况下即应中止有效：

(a) 参照相关 IMO 指南，如果船舶的状况在实质上与有害物质清单证书所载内容不符，包括有害物质清单第 I 部分未予以适当维护和更新，从而未反映出船舶结构和设备的变化；

(b) 如果换证检验未在第 8(5)条规定间隔期内完成。

3. 主管机关或经其授权的被认可组织签发的适合拆船证书有效期限应不超过 3 个月。

4. 如果船舶的状况在实质上与按第 9(9)条规定签发的适合拆船证书所载内容不符，则该证书即应中止有效。

5. 为使船舶完成驶往拆船厂的单点航程，主管机关或经其授权的被认可组织可免除本条 3 的规定来对适合拆船证书予以展期。

## 第 11 条 港口国控制

1. 成员国应参照 2009/16/EC 法令按其国家法律对船舶执行控制规定。除应符合本条 2 的规定外,任何这种检查应限于核实船上备有有害物质清单证书或适合拆船证书,如其有效,则应视为该检查足以通过。

2. 如果船舶未携带有效证书或有明显理由确信出现下列情况之一,港口国控制活动中涉及的相关主管当局可参照相关 IMO 指南进行详细检查:

- (a) 船舶或其设备的状况在实质上与证书和/或有害物质清单第 I 部分所载情况不符;或
- (b) 船上未实施对有害物质清单第 I 部分的维护程序。

3. 如果船舶未能向成员国相关主管当局提交有害物质清单证书或适合拆船证书的副本,则视情况并应主管当局要求,且在不违背第 9 条规定的情况下,可对船舶予以警告、滞留、驱逐或阻止船舶停靠该成员国管辖范围内的港口或近海装卸站。采取上述行动的成员国应立即通知相关主管机关。未能更新有害物质清单不应构成滞留缺陷,但有害物质清单中任何不一致的地方应向相关主管机关报告并在下次检验时纠正。

4. 如果出于不可抗力或极其重要的安全考量,或为了降低或最大限度减少污染风险或纠正缺陷,成员国相关主管当局可允许船舶停靠特定港口或锚地,条件是船东、营运人或船长执行了使该成员国相关主管当局满意的确保安全进入的适当措施。

## 第 12 条 对悬挂第三国国旗的船舶的要求

1. 除应符合第 32(2)条(b)的规定外,悬挂第三国国旗的船舶停靠成员国港口或锚地时应携带符合第 5(2)条要求的有害物质清单。

尽管有上段规定,如果出于不可抗力或极其重要的安全考量,或为了降低或最大限度减少污染风险或纠正缺陷,成员国相关主管当局可允许船舶停靠特定港口或锚地,条件是船东、营运人或船长执行了使该成员国相关主管当局满意的确保安全进入的适当措施。

2. 当悬挂第三国国旗的船舶停靠成员国的港口或锚地时,应按附件 I 的规定禁止或限制其船上安装附件 I 所列的有害物质。

在不违背按国际法适用于有害物质的免除和过渡性安排的情况下,当悬挂第三国国旗的船舶停靠成员国的港口或锚地时,应按附件 I 的规定禁止或限制其船上使用附件 I 所列的有害物质。

3. 有害物质清单应为各船所特定,并参照相关 IMO 指南编制,用以说明船舶符合本条 2 的规定。制订有害物质清单时应至少对附件 I 所列的有害物质予以标识。悬挂第三国国旗的船舶应参照相关 IMO 指南制订外观/取样检查计划,该计划是编制有害物质清单的依据。

4. 应参照按国际法适用于有害物质的免除和过渡性安排,在船舶整个营运寿命期间对有害物质清单予以适当维护和更新,以反映出包含附件 II 所列有害物质的新装置和船舶结构和设备的相关变化。

5. 如果悬挂第三国国旗的船舶未能向成员国相关主管当局提交本条 6 和 7 所述的符合声明的副本及有害物质清单,则视情况并应主管当局要求,可对船舶予以警告、滞留、驱逐或阻止船舶停靠该成员国管辖范围内的港口或近海装卸站。采取上述行动的成员国应立即通知作为该船船旗国的第三国相关主管当局。未能更新有害物质清单不应构成滞留缺陷,但有害物质清单中任何不一致的地方应向作为该船船旗国的第三国相关主管当局报告。

6. 作为船舶船旗国的第三国相关主管当局或经其授权的组织在按国家要求对有害物质清单予以验证后应签发符合声明。符合声明可按香港公约附录 3 的格式编制。

7. 符合声明和有害物质清单应用签发该声明的、作为船舶船旗国的第三国相关主管当局的官方语言写成。如果使用的语言不是英文、法文或西班牙文，则应有其中一种语言的译文。

8. 除应符合第 32(2)条(b)的规定外，悬挂第三国国旗的船舶申请注册悬挂成员国的国旗时，应确保船上携带第 5(2)条规定的有害物质清单，或在注册悬挂该成员国国旗后 6 个月内或在第 8(3)条所述的任何下次检验中编制该清单，以时间早者为准。

### 标题 III - 拆船厂

#### 第 13 条 对待列入欧盟清单的拆船厂的必要要求

1. 为列入欧盟清单，拆船厂应按照香港公约的相关规定符合下述要求，并考虑到 IMO 相关指南、ILO、巴塞尔公约、《斯德哥尔摩持久性有机污染物公约》和其他国际指南的相关规定：

- (a) 经其主管当局授权进行拆船作业；
  - (b) 以安全和环境无害化的方式设计、建造和作业；
  - (c) 在已建成的建筑结构中作业；
  - (d) 建立能防止、降低、最大限度减少及在切实可行的范围内尽量消除下列影响的管理和监控系统、程序和技术：
    - (i) 对有关工作人员或拆船厂附近的人员带来的健康风险；
    - (ii) 拆船对环境造成的不利影响；
  - (e) 编制拆船厂计划；
  - (f) 防止对人体健康和环境造成的不利影响，包括表明对任何泄漏进行控制，尤其是在潮间带区域；
  - (g) 确保对有害物质和废料的安全和环境无害化管理和存储，包括：
    - (i) 在整个船舶拆除过程中封存船上所有有害物质，以防止其泄漏到环境中；且只在具有有效排水系的不透水地面处置有害物质和拆船过程中产生的废料；
    - (ii) 对拆船活动产生的所有废料及数量进行记录，并将其仅移送至经授权的废料管理厂，包括废料拆除厂，以环境无害化的方式对其进行处理且不危及人体健康；
  - (h) 制订和维护应急部署和响应计划；确保应急响应设备，如灭火设备和车辆、救护车和起重机能迅速到达船舶和拆船厂的所有区域；
  - (i) 为工作人员安全和培训做好安排，包括确保使用作业所需的个人防护设备；
  - (j) 编制有关事件、事故、职业疾病和长期影响的记录，如主管当局要求，报告对工人安全、人体健康和环境造成或可能造成风险的任何事件、事故、职业疾病或长期影响；
  - (k) 同意符合本条 2 的要求。
2. 拆船厂经营人应：
- (a) 将按第 7(3)条批准的拆船计划送交船东和主管机关或经其授权的被认可组织；
  - (b) 向主管机关报告该拆船厂已在各方面做好开始拆船的准备；

(c) 当船舶的部分或全部拆除活动按本法规要求完工后，拆船厂应于按拆船计划所述的部分或全部拆船之日起 14 天内将一份完工声明送交为该船舶签发适合拆船证书的主管机关。该完工声明应包括有关危害人体健康和/或环境的事件和事故（如有时）的一份报告。

3. 本委员会应通过关于规定下列格式的实施法案：

(a) 为确保与香港公约附录 6 的一致性而按本条 2(b)要求的报告；和

(b) 为确保与香港公约附录 7 的一致性而按本条 2(c)要求的声明。

上述实施法案应按本法规第 25 条所述的检查程序予以通过。

#### 第 14 条 位于成员国内的拆船厂的授权

1. 在不违背欧盟法律其他相关规定的情况下，主管当局应授权位于其领土内且符合第 13 条要求的拆船厂进行拆船。对各个拆船厂的授权最长期限为 5 年并应相应换新。

在符合本法规各项要求的前提下，按其他国家或欧盟法律的相关规定予以的许可证可与本条所述的授权合并成一个单一许可证，从而使拆船厂经营人或拆船公司或主管当局避免不必要的信息复制和重复工作。在此情况下，可按上述许可证制度延长授权期限，但最长不得超过 5 年。

2. 成员国应编制和更新其按本条 1 授权的拆船厂清单。

3. 应将本条 2 所述的清单立即通知本委员会，并不应迟于 2015 年 3 月 31 日。

4. 如有拆船厂不再符合第 13 条的要求，该拆船厂所在的成员国应中止或撤销对该拆船厂的授权或要求相关拆船公司采取纠正措施，并立即通知本委员会。

5. 如成员国按本条 1 授权拆船厂，应立即通知本委员会。

#### 第 15 条 第三国内的拆船厂

1. 拆船公司在第三国内拥有拆船厂并拟拆除悬挂成员国国旗的船舶，应向本委员会提交将该拆船厂列入欧盟清单的申请。

2. 1 中所述申请应附有证据来证明相关拆船厂符合第 13 条的要求，使其能进行拆船作业和列入欧盟清单。

拆船公司尤其应：

(a) 标明其主管当局授予的拆船作业许可证、执照或授权书，如相关并标明主管当局授予其所有直接参与拆船过程的承包商和分包商的许可证、执照或授权书，且具体说明第 16(2)条所述信息；

(b) 如适用，按照国家要求表明拆船计划是否将由主管当局通过默认或明确的程序予以批准，具体说明默认批准的相关评审期限；

(c) 确认其按照本法规将仅接受悬挂成员国国旗的船舶进行拆除；

(d) 提供证据来证明该拆船厂能够在整个拆船过程中制定、保持和监控热工安全和进入安全衡准；

(e) 附上该拆船厂的周界地图并在图内注明拆船作业的位置；

(f) 对附件 I 所述每种有害物质和其他可能构成船舶结构一部分的有害物质，具体说明：

(i) 是否授权该拆船厂卸除有害物质。如有此授权，应标明经授权卸除有害物质的

相关人员并提供其适任证据；

- (ii) 将在该拆船厂内或其外采用哪个废料管理过程（诸如焚烧、填埋或其他废料处理方法），废料处理设施的名称和地址（如与拆船厂不同），并提供证据证明所采用的过程将以环境无害化方式进行且不会危及人体健康。

(g) 确认该公司采用的拆船厂计划已考虑到相关的 IMO 指南；

(h) 提供所需信息来标明该拆船厂。

3. 本委员会应获授权通过实施法案来规定为标明拆船厂所需信息的格式。这些实施法案应依照第 25 条所述的审查程序予以通过。

4. 为列入欧盟清单，在由具备相应资格的独立的验证方进行现场检查后，对第三国内的拆船厂符合第 13 条的要求予以认证。证书应在拆船公司申请列入欧盟清单时，并在此后每隔五年重新列入欧盟清单时提交本委员会。初次和重新列入该清单均应辅以中期评审，确认符合第 13 条的要求。

拆船公司通过申请列入欧盟清单，即接受了相关拆船厂可能须接受本委员会或代表其行事的代理方在该厂列入欧盟清单之前或之后对其进行现场检查，验证符合第 13 条的要求。独立的验证方、本委员会或代表其行事的代理方应与拆船厂所在的第三国的主管当局合作，以进行上述现场检查。

本委员会可发布技术指导性说明，以便利进行上述认证。

5. 就第 13 条而言，对于废料回收或相关处置作业，仅在拆船公司能够证明接收废料的废料管理设施将按照大致等效于相关国际和欧盟标准的人体健康和环境保护标准运行的前提下，方可假定环境无害化管理已到位。

6. 拆船公司在其提供本委员会的信息有任何变更时，应立即提供经过更新的证据，并应在任何情况下于每个五年期限到期日的三个月前申明：

(a) 其所提供的证据完整且最新；

(b) 拆船厂仍然并将继续符合第 13 条的要求。

## 第 16 条 编制和更新欧盟清单

1 本委员会应通过实施法案来编制一份欧盟拆船厂清单，包括：

(a) 成员国已按第 14(3)条进行通知的位于欧盟内的拆船厂；

(b) 位于第三国内并根据对按第 15 条提供或收集的信息和支持证据所作评估而列入清单的拆船厂。

这些实施法案应依照第 25 条所述的审查程序予以通过。

2 欧盟清单应不迟于 2016 年 12 月 31 日在《欧洲联盟官方公报》和本委员会的网站上公布。欧盟清单应分为两个子清单，分别列明成员国内的拆船厂和第三国内的拆船厂。

欧盟清单应包括下列所有关于拆船厂的信息：

(a) 拆船方法；

(b) 可以拆除的船舶类型和尺度；

(c) 拆船厂作业的任何局限或条件，包括有害废料管理方面；

(d) 第 7(3)条所述主管当局批准拆船计划的明确或默认程序详情；

(e) 年度最大拆船量。

3. 欧盟清单应列明拆船厂列入清单的期满日。列入清单的有效期限最长为五年，应可重

新列入。

4. 本委员会应通过实施法案来定期更新欧盟清单，以：
  - (a) 在下列情况下将拆船厂列入欧盟清单：
    - (i) 已按第 14 条对其授权；或
    - (ii) 已按本条 1(b) 决定将其列入欧盟清单；
  - (b) 在下列情况下将拆船厂从欧盟清单移除：
    - (i) 拆船厂不再符合第 13 条规定的要求；或
    - (ii) 未在本条 3 所述五年期限到期日前的至少三个月提供经过更新的证据。

这些实施法案应按照第 25 条所述的审查程序予以通过。

5. 在编制和更新欧盟清单时，本委员会将按照各条约所奉行的原则以及欧盟的国际义务行事。

6. 成员国应将可能与更新欧盟清单有关的所有信息送交本委员会。本委员会应将所有相关信息转送其他成员国。

## 标题 IV – 总体管理性规定

### 第 17 条 语言

1. 第 7 条所述的拆船计划应以拆船厂的授权国接受的语言制定。如果使用的语言不是英文、法文或西班牙文，应将拆船计划译成其中一种语言，除非主管机关确信无此必要。

2. 按第 9 条颁发的有害物质清单证书和适合拆船证书应用发证主管机关的官方语言写成。如果使用的语言不是英文、法文或西班牙文，则应有其中一种语言的译文。

### 第 18 条 指定主管当局和主管机关

1. 成员国应指定负责执行本法规的主管当局和主管机关并将其通知本委员会。成员国应将此种信息的任何变更立即通知本委员会。

2. 本委员会应在其网站公布指定的主管当局和主管机关清单，并应视具体情况对其更新。

### 第 19 条 指定联系人

1. 成员国和本委员会应各自指定一个或多个联系人，负责对提出咨询的自然人或法人告知情况或提供建议。本委员会的联系人应将收到的涉及成员国联系人的任何问题转送给后者，反之亦然。

2. 成员国应将指定的联系人通知本委员会。成员国应将此种信息的任何变更立即通知本委员会。

### 第 20 条 联系人会议

如成员国请求或者如本委员会认为适当，本委员会应定期组织召开联系人会议以讨论实

施本法规带来的问题。如所有成员国和本委员会一致认为适当，应邀请相关利益方参加这些会议或其中部分会议。

## 标题 V – 报告和执行

### 第 21 条 成员国报告

1. 每个成员国应将包含下列信息的报告送交本委员会：

(a) 一份已获签发适合拆船证书的悬挂其国旗的船舶，和适合拆船证书所示的拆船公司名称和拆船厂位置的清单；

(b) 一份完工声明已送交的悬挂其国旗的船舶的清单；

(c) 关于非法拆船、成员国所作处罚和采取的后续措施的信息。

2. 成员国应每隔三年且不迟于报告所涉及的三年时期后的九个月，以电子文件形式将报告发送本委员会。

首份电子报告应覆盖 91/692/EEC 理事会指令<sup>①</sup>第 5 条规定的三年定期报告期限开始之日后，自本法规执行之日起至首个报告期限结束为止的时期。

3. 本委员会应不迟于收到成员国报告后的九个月，公布一份关于本法规执行情况的报告。

### 第 22 条 成员国的执行

1. 成员国应制定违反本法规适用的处罚规定，并应采取一切必要措施确保其得到执行。所规定的处罚应有效、相称和具有劝阻性。

2. 成员国应双边或多边互相合作，以利于防止和查出对本法规的潜在规避和违规行为。

3. 成员国应指定其在编人员负责本条 2 所述合作。该信息应送交本委员会，并由本委员汇编一份清单分发给上述人员。

4. 成员国应将有关执行本法规的本国法律规定和适用处罚通知本委员会。

### 第 23 条 采取行动的要求

1 自然人或法人如受到违反本法规第 13 条以及第 15 条和第 16(1)(b)条的影响或可能受到影响，或其在与违反本法规第 13 条以及第 15 条和第 16(1)(b)条有关的环保决策方面有充分利益，则应有权要求本委员会按本法规对该违规事件或在违规事件即将发生前采取行动。

就本条 1 而言，倡导环境保护和满足欧洲议会和欧盟理事会 (EC) 1367/2006 号法规<sup>②</sup>所规定要求的任何非政府组织应视为具有充分利益。

<sup>①</sup> 1991 年 12 月 23 日关于某些环境相关指令实施报告标准化和合理化的 91/692/EEC 理事会指令（欧盟公报 1991 年 12 月 31 日 L 377 期第 48 页）。

<sup>②</sup> 欧洲议会和欧盟理事会 2006 年 9 月 6 日关于对欧共同体各机构执行奥胡斯公约有关获取信息、公众参与决策和环保事宜诉诸司法的规定的 1367/2006 号 (EC) 法规（欧盟公报 2006 年 9 月 25 日 L 264 期第 13 页）。

2 采取行动的要求应附有支持该要求的相关信息和数据。

3 如采取行动的要求和所附资料及数据以合理方式表明发生了违反本法规定的事件，或违规事件即将发生前，本委员会应考虑该采取行动的要求和所附信息及数据。在此情况下，本委员会应让有关拆船公司有机会表明其对于该采取行动要求和所附信息及数据的观点。

4 本委员会应按照欧盟法律的相关规定立即通知本条 1 所述的向其提交要求的人其接受或拒绝采取行动要求的决定，并应立即提供相应理由。

## 标题 VI – 最后规定

### 第 24 条 执行授权

1 通过授权法案的权力赋予本委员会，但要受本条所规定条件的约束。

2 通过第 5(8)条所述授权法案的权力应自 2013 年 12 月 30 日起赋予本委员会，为期五年。本委员会应不迟于该五年期限结束前的 9 个月拟定一份关于授权的报告。授权应按相同期限默认延长，除非欧洲议会或欧盟理事会不迟于每一期限结束前的三个月反对延长。

3 欧洲议会或欧盟理事会可随时撤销第 5(8)条所述的授权。撤销决定应终止该决定所述的授权。该决定的生效日应为其在《欧洲联盟官方公报》中公布后的第一天或该公报中规定的较晚的日期。该决定不得影响任何已生效的授权法案的有效性。

4 本委员会一经通过授权法案，即应同时通知欧洲议会和欧盟理事会。

5 按第 5(8)条通过授权法案后，如果在该法案的 2 个月通知期内欧洲议会或欧盟理事会未向欧洲议会和理事会表示反对意见，或者如果在该期限到期之前欧洲议会和欧盟理事会均通知本委员会无反对意见，该法案方可生效。在欧洲议会或欧盟理事会倡议下，该期限应延长 2 个月。

### 第 25 条 本委员会程序

1 本委员会应由一专门委员会协助。该专门委员会应为 (EU) 182/2011 号法规所指的委员会。

2 当引用本段时，应适用 (EU) 182/2011 号法规的第 5 条。

如该专门委员会未提出意见，本委员会不应通过实施法案草案，且应适用 (EU) 182/2011 号法规的第 5(4)条。

### 第 26 条 过渡性规定

自欧盟清单公布之日起，成员国可在本法规执行之日前准许船舶在列入欧盟清单的拆船厂内拆除。在此情况下不适用 (EU) 1013/2006 号法规。

### 第 27 条 (EC) 1013/2006 号法规的修正案

在 (EC) 1013/2006 号法规的第 1(3)条内新增如下一项：



“(i) 欧洲议会和欧盟理事会(EU)1257/2013 号法规(\*) 范围内悬挂成员国国旗的船舶。

---

(\*) 欧洲议会和欧盟理事会 2013 年 11 月 20 日关于拆船及修正 (EC) 1013/2006 号法规和 2009/16/EC 指令的 (EU) 1257/2013 号法规 (欧盟公报 2013 年 12 月 10 日 L 330 期第 1 页)。”

### 第 28 条 2009/16/EC 指令的修正案

在附件 IV 内新增如下一项:

“49. 欧洲议会和欧盟理事会 (EU) 1257/2013 号法规所述适用的有害物质清单证书或一份符合声明。

---

(\*) 欧洲议会和欧盟理事会 2013 年 11 月 20 日关于拆船及修正 (EC) 1013/2006 号法规和 2009/16/EC 指令的 (EU) 1257/2013 号法规 (欧盟公报 2013 年 12 月 10 日 L 330 期第 1 页)。”

### 第 29 条 经济激励

本委员会应于 2016 年 12 月 31 日前向欧洲议会和欧盟理事会提交一份关于用某种经济工具推动安全和环境无害化拆船的可行性报告, 如合适并应附有一份立法提案。

### 第 30 条 复核

1. 本委员会应评估哪些违反本法规的行为应置于 2008/99/EC 指令的范围内, 以实现本法规和 (EC) 1013/2006 号法规关于违规行为所作规定的等效性。本委员会应于 2014 年 12 月 31 日前向欧洲议会和欧盟理事会报告其评估结果, 如合适并应附有一份立法提案。

2. 本委员会应不迟于香港公约生效日前的 18 个月对本法规进行复核, 如合适并同时为此提交相应的立法提案。该复核应考虑将按香港公约授权的拆船厂列入欧盟清单, 以避免重复工作和行政负担。

3. 本委员会应不断复核本法规, 如合适且证明有必要, 则针对国际公约 (包括巴塞尔公约) 的相关发展情况及时提出提案。

4. 尽管有本条 2 的规定, 本委员会仍应于本法规执行之日后的五年向欧洲议会和欧盟理事会提交一份关于本法规执行情况的报告, 如合适并附有立法提案来确保正在达到其目标且其影响得到保障而且合理。

### 第 31 条 生效

本法规应于其在《欧洲联盟官方公报》上公布后的第 20 天生效。

### 第 32 条 执行

1. 本规则应自下列两个日期之一开始适用，以早者为准，但不应早于 2015 年 12 月 31 日：

(a) 欧盟清单所列拆船厂的合计年度最大拆船量达到不少于 250 万空载排水吨（LDT）之日的 6 个月后。拆船厂的年度拆船量按该厂在给定年度内所拆船舶重量之和计算，以 LDT 表示。年度最大拆船量的确定方式为选用各拆船厂前 10 年期间的最大值，或对于新获授权的拆船厂选用该厂达到的最大年度值；或

(b) 2018 年 12 月 31 日。

2. 但对于下列规定，适用下列执行日期：

(a) 第 2 条，第 5(2)条的第二段，第 13、14、15、16、25 和 26 条，自 2014 年 12 月 31 日起；

(b) 第 5(2)条的第一和第三段，第 12(1)和(8)条，自 2020 年 12 月 31 日起。

3. 当本条 1 的(a)项所述条件达到时，本委员会应在《欧洲联盟官方公报》上发布一个关于本规则执行日期的通知。

4. 如一成员国已关闭其船舶注册，或在三年期间无船舶注册悬挂其国旗，并且只要无船舶注册悬挂其国旗，该成员国可免除本法规的规定（但第 4、5、11、12、13、14、16(6)、18、19、20、21 和 22 条除外）。成员国如拟实行此免除，应最迟于本法规执行之日通知本委员会。任何其后的变更也应告知本委员会。

本法规全文具有约束力，在所有成员国直接适用。

2013 年 11 月 20 日订于斯特拉斯堡，

欧洲议会代表  
主席 M.SCHULZ

欧盟理事会代表  
主席 LEŠKEVIČIUS

附件 I  
有害物质的控制

| 有害物质                         | 定义   | 控制措施   |
|------------------------------|--|--|
| 石棉                           | 含有石棉的材料  | 所有船舶禁止新装含有石棉的材料  |
| 消耗臭氧物质                       | <p>应用或解释本附件时有效的《1987 年消耗臭氧层物质蒙特利尔议定书》第 1 (4) 条中定义并在该议定书附件 A、B、C 或 E 中所列的受控制物质。</p> <p>在船上可能有的消耗臭氧物质包括但不限于下列各项：</p> <p>Halon 1211 溴氯二氟甲烷</p> <p>Halon 1301 溴三氟甲烷</p> <p>Halon 2402 1, 2-二溴化物-1, 1, 2, 2-四氟乙烷 (亦称作 Halon 114B2)</p> <p>CFC-11 三氯氟甲烷</p> <p>CFC-12 二氯二氟甲烷</p> <p>CFC-113 1, 1, 2-三氯-1, 2, 2-三氟乙烷</p> <p>CFC-114 1, 2-二氯-1, 1, 2, 2-四氟乙烷</p> <p>CFC-115 氯五氟乙烷</p> <p>HCFC-22</p> <p>二氟一氯甲烷</p> | 所有船舶禁止新装含有消耗臭氧物质的材料  |
| 多氯联苯 (PCB)                   | “多氯联苯 (PCB)” 系指芳香化合物，其形成方式可使联苯分子 (两个苯环由单个碳 - 碳键连在一起) 上的氢原子可被多至十个氯原子取代  | 所有船舶禁止新装含有多氯联苯的材料  |
| 全氟辛烷磺酸 (PFOS) <sup>(1)</sup> | “全氟辛烷磺酸 (PFOS)” 系指全氟辛烷磺酸及其衍生物  | 按照欧洲议会和欧盟理事会 (EC) 850/2004 号法规，所有船舶禁止新装含有全氟辛烷磺酸 (PFOS) 及其衍生物的材料 <sup>(2)</sup>   |
| 防污底化合物和系统                    | 应用或解释本附件时有效的《国际控制船舶有害防污底系统公约》(AFS 公约) 附则 I 中所规定的防污底化合物和系统  | <ol style="list-style-type: none"> <li>船舶不可将含有有机锡化合物的防污底系统用作生物杀灭剂或采用 AFS 公约禁止的任何其他防污底系统</li> <li>新船或船上新装设备不得以不符合 AFS 公约的方式采用防污底混合物或系统</li> </ol> |

(1) 对悬挂第三国国旗的船舶不适用。

(2) 欧洲议会和欧盟理事会 2004 年 4 月 29 日关于持久性有机污染物及修正 79/117/EEC 指令的 (EC) 850/2004 号法规 (欧盟公报 2004 年 4 月 30 日 L 158 期第 7 页)。

附件 II  
有害物质清单项目一览表

1. 附件 I 所列任何有害物质
2. 镉及镉化合物
3. 六价铬及六价铬化合物
4. 铅和铅化合物
5. 汞和汞化合物
6. 多溴联苯 (PBB)
7. 多溴联苯醚 (PBDE)
8. 多氯化萘 (多于 3 个氯原子)
9. 放射性物质
10. 某些短链氯化石蜡 (烷烃, C10 – C13, 氯化)
11. 溴化阻燃剂 (HBCDD)