

案例分析

SS法国号

SS挪威号

SS藍夫人号(Blue Lady)

SS蓝夫人号的前身是SS法国号，它与克里蒙梭号航母一样是一艘标志性巨船。长316米，1960年5月11日，当她被法国总统夫人宣布下海时，曾是世界上最长的船。在1980年，这远洋班轮被重名名为SS挪威号，将近20年中，她是挪威邮轮航线（NCL）的旗舰，是星邮轮有限公司的一个子公司。在一个至关重要的锅炉在迈阿密爆炸后（2003年5月25日），这

个SS挪威号被拖到德国不来梅港。因为存在石棉和其它危害废物，这艘船的从德国离开是被巴塞尔公约所禁止的。当德国当局保证这艘船会被拖到马来西亚维修时，航行许可打开了绿灯。对这个事态发展的评语，拆船NGO组织平台注释到：

“挪威邮轮航线（NCL）在寻求德国的离开准许时，向德国当局隐瞒了重要信息... SS挪威号移出德国的举动违背了欧盟废物装运条例的16条，巴塞尔公约的第4、第6条和巴塞尔禁令修正案。”⁶⁹

这艘船在2005年5月离开德国，当它2005年8月10日停靠在马来西亚的巴生港时，已经改名为蓝夫人号。

在一个由孟加拉国职业安全健康和环境基金会（OSHE）领导和其它NGO组织支持的运动之后，在孟加拉国卸掉该船的企图没能成功。在一份递给政府的请愿书中，OSHE强调了，孟加拉拆船公司未来购买蓝夫人号带来了危害。在2006年2月12日在达卡的公众示威中，OSHE向新闻界发表声明，详述了这艘船的毒性：1,250吨的石棉产品，不知确切数量的多氯联苯（PBCs），还有其它的有毒物质。2月15日，几十名环保主义者组成了人链，抵制在吉大港南部城市附近的Giri Subedar拆船厂拆卸这艘船的计划。

媒体报导了其它的反抗活动增加了孟加拉船厂主和政府官员的压力。2006年2月16日，孟加拉环境部长Tariqul Islam，命令海军和海岸警卫队，确保这艘船远离孟加拉国水域，指令中央银行和海关不要给这艘船发放进口单，他说道：

“根据我们收集到的信息，我们已经决定禁止这艘船进入我们的水域。”⁷⁰

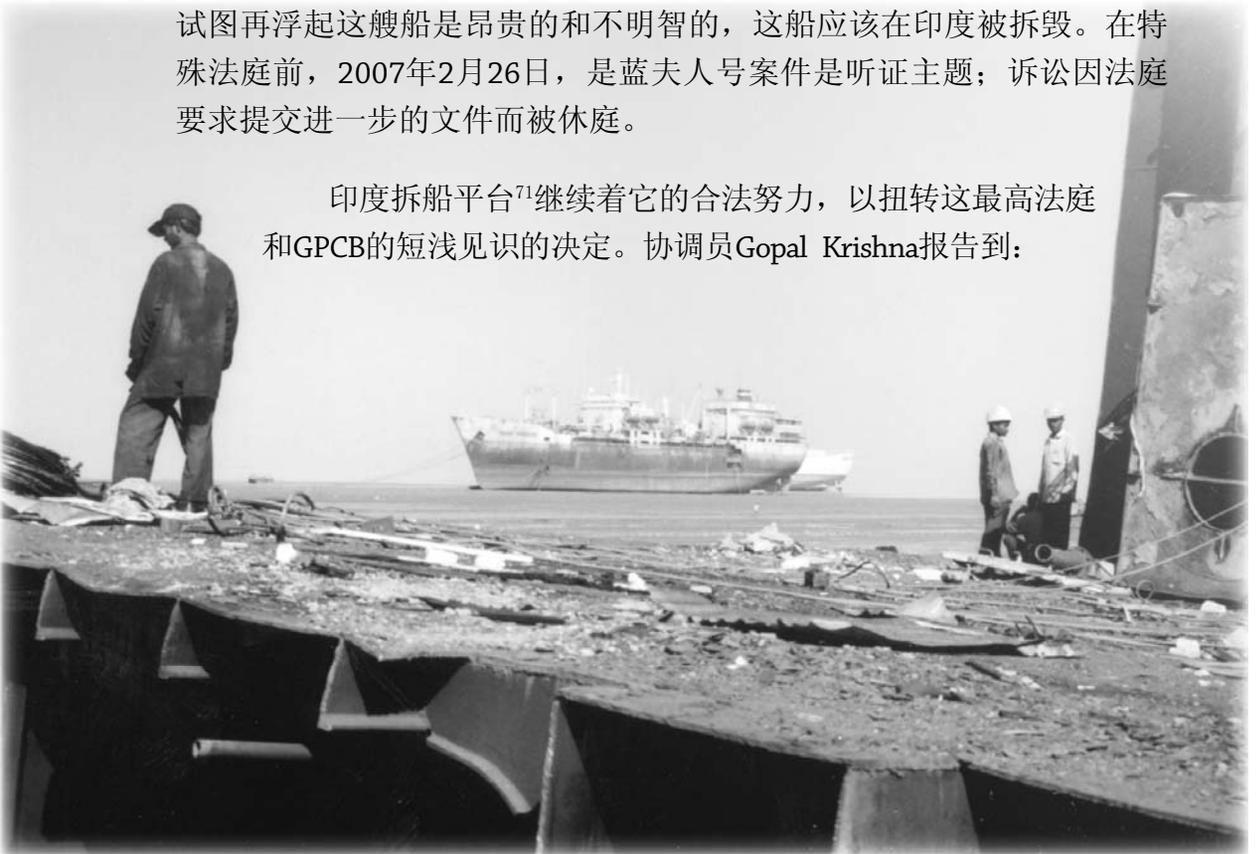
2006年2月17日，孟加拉拆船协会确认，没有任何组织会购买这艘被污染了的船只。

未能在孟加拉国成功靠港，蓝夫人号的主人转向印度，以寻求解决。2006年5月，印度社会运动者们要求印度最高法院，确保这艘船遵从国际法和印度法律；古吉拉特污染海事局禁止了蓝夫人号进入印度水域。6月，最高法院的态度来了个大转向，最高法院宣称，出于人道主义的立场，许可这艘船进入印度。2006年6月13日，船头不再朝向马来西亚，正如阿兰德湾期望的那样，转头离开了马来西亚，驶向阿拉伯联合酋长国，4天之后，船又启程了，这次是去印度。

6月30日，蓝夫人号在印度水域抛锚，离阿兰德海岸35海里。2周后，在非政府组织的反抗和媒体呼吁之中，这艘船停在了阿兰德。

这艘船到达印度的合法性，牵涉了多国法庭、委员会和行政听政。像最高法庭一样，古吉拉特污染控制局（GPCB）转变了它原来对进口此船的意见；2007年2月，GPCB在一份报告中发表说，当局断定了试图再浮起这艘船是昂贵的和不明智的，这船应该在印度被拆毁。在特殊法庭前，2007年2月26日，是蓝夫人号案件是听证主题；诉讼因法庭要求提交进一步的文件而被休庭。

印度拆船平台⁷¹继续着它的合法努力，以扭转这最高法庭和GPCB的短浅见识的决定。协调员Gopal Krishna报告到：



“蓝夫人号案件，突出了允许违法和有利可图的活动来茁壮职业和公众健康的开支的漏洞。危险废物规则（2003）完全禁止进口石棉和含PCBs/PCTs的废物。印度已经批准了的斯德哥尔摩持久性有机污染物公约的义务，是禁止含PBCs的废物进入我们的国家，因为它们不能被用环保无害化方法进行处理，印度没有能够做到公约要求的设施。

蓝夫人号的船主没有递交任何的文件寻求在印度拆船的许可；船进入印度是纯粹建立在人道主义立场的。印度当局没有来得及考虑，在一个没有设施或装备来处理蓝夫人号上存在的石棉和其它污染物的船厂，拆毁这艘被污染了的船所包含的所有问题。社会运动者们现在已经向法庭递交了他们的最

后请愿书，在等待最高法院的判决。”⁷³

反对在阿兰德拆毁蓝夫人号带来的潜在健康危害，2007年3月8日，民主选举出塔拉加区古吉拉特的，Sosiya村委会（Panchayat）村长 Bhagvatsinh Haubha Gohil, 代表12个村委居住在离阿兰德拆船厂25公里的3万居民，向法庭提交了申请。在2007年3月12日的法庭听证会上，给出了一个官方命令，要求在6周之内，由技术专家委员会，关于“在对拆卸计划采取行动前，是否已经遵从了规定条件”进行更进一步的调查。⁷⁴这个情况仍然没有解决；2007年4月30日的案件听证会安排被押后。

