|  |
| --- |
| 工程倫理-報導心得(第1次) |
| 標題：印度血汗拆船業 |
| 班級：生技二乙 |
| 學號：4a0h0078 |
| 姓名：張琬婷 |
| 內文： 惡名昭著的油輪埃克森瓦爾迪茲（Exxon Valdez）終於要壽終正寢，其大多數的「骨頭」都已送進印度煉鋼廠回收處理。她在印度海灘上進行拆解的工程象徵著拆船業欣欣向榮，但也招來環境污染與血汗產業的惡名。  今年2月時這艘前瓦爾迪茲號的船骨還躺在印度濱海大城阿朗（Alang）的海灘上，船頭已不見蹤影，只剩下幾公尺長的紅黑色鋼板；如同螞蟻在啃蝕一隻巨象，船塢工人拿著熔焊噴燈，賣力地拆解這艘重達34,000萬噸的巨船。  只要再差不多2個多星期的時間，這艘1989年爆發美國史上最大漏油事件的油輪便會被拆得精光。歷經該次漏油事件後，瓦爾迪茲號轉做為鐵礦砂船，去年春天由印度廢船拆船與回收公司Oriental N. Priya Blue以1,600萬美元購入。  工資低 常有工安意外  Oriental公司收購的用意只有一個，就是拆光後將可用零件轉賣。去年8月2日，Oriental利用漲潮時將船停靠在阿朗的海灘上，就在這個全球最大的船舶墳場，超過300個工人進行拆船作業，每人每天工資則僅幾塊盧比。  當阿朗港將作為瓦爾迪茲號最後安息地的消息傳出後，在當地引發強烈的反彈，儘管該船船上的有毒金屬物質沒有特別多，環保人士以這艘船「國際有名的案底」為由，向印度最高法院提出禁止業者進口的訴訟，但最後以敗訴收場。  不過，這起訴訟則再度凸顯南亞專門處理廢船碼頭勞動條件極差的問題，低工資只是其中一個。去年10月阿朗碼頭就傳出工安意外，油輪Union Brave拆船作業爆發火警，有6名工人不幸喪生，起火原因為1名工人使用噴燈時誤觸仍含有原油的油管。  據統計，巴基斯坦光是2011年就有超過20個碼頭工人意外身亡，另有150多人受傷。在印度的阿朗港，自2001年以來170多個碼頭上工作時身故的工人總數達173人，大多數是因爆炸起火與遭空中掉落的鋼鐵零件砸中身亡。  赤足拆船 健康堪慮  工人有時赤足在船身上上下下進行拆船作業，有毒的廢棄物常常在海灘上就地焚燒。  不僅只有印度是這樣，全球拆船業景氣正欣欣向榮。全球海運業景氣持續低迷，在老舊船舶獲利能力大幅衰退下，船東被迫進行縮編，2012年全球除役廢棄的船隻總數突破1,000艘，改寫歷史新高，其中以印度報廢船隻的總數居全球之冠，達527艘，接下來第2至第4名分別是孟加拉、巴基斯坦與中國。  歐洲船東偏好將退役船隻賣到南亞，因為南亞比較沒有環保與工安的規範，而且鋼鐵價格也比較好，拆船公司一般報廢船的收購價碼為每噸400美元，可用來造船的高品質廢鋼市場需求強勁，報廢船拆下的回收廢鋼可滿足印度9％的鋼鐵需求。  除了鋼鐵外，船上的水壺、鍋具、床組與電視機等用品都可回收轉賣，賣不出去的東西，像是廢電池與開封過的油漆，就當地焚燬，加上進進出出的運輸卡車排放的黑煙，難怪環保人士強力抨擊。  ◎資料來源  林國賓 | 中時電子報 – 2013年3月24日 上午5:30  http://tw.news.yahoo.com/%E5%8D%B0%E5%BA%A6%E8%A1%80%E6%B1%97%E6%8B%86%E8%88%B9%E6%A5%AD-213000079.html |
| 心得： 全球海運業不景氣帶動拆船業景氣加溫，但也更加凸顯拆船產業伴隨的環保與壓榨勞工問題。  **一直以來，拆船業最大的問題即是污染問題，在台灣目前環保意識抬頭下，以目前拆船業的技術及設備，很難做到無污染的問題。拆船業主要的污染有水污染、空氣污染及噪音污染，茲分述如下：**  **一、水污染：當進行拆船工作時，廢船上的油污水、含臘油泥、船板上的生鐵、剝落油漆以及其他廢棄物會落入海中而造成污染。**  **二、空氣污染：拆解下來的廢電纜，往往用火把外層的塑膠套燒掉再處理，然燒產生大量的廢氣，造成空氣污染；另外拆船碼頭仍填土而來，設備並不完善，工作進行時，容易有灰塵，造成污染。**  **三、噪音污染：拆船所用均為大型機械，機器運行時，容易參生巨大聲響，造成噪音污染。**  驗船專家表示：船舶綠色護照，顧名思義就是必須登載船舶從建造，使用，維修等等所有階段，已經使用所有的潛在危害性物質的資訊，並隨著船舶持續保存，一直到船隻退役，船東必須隨船交給負責拆船的業者為止，以便建立船舶資源回收的制度，不但如此，未來船舶從設計，建造，一直到解體，都應該建立資源回收，減量使用危害物質的觀念。未來相關的制度將進行法制化，勢在必行。  不僅是環境的問題需要有法律來約束，更希望勞工壓榨的問題也能有法律來約束資方，這樣才不會有越來越多的勞工被壓榨，喪失更多的生命。 |