

## Gard Insight

### 船舶解体のための「ビーチング」 — 合法か違法かその中間か

こちらは、英文記事「[‘Beaching’ of vessels for shipbreaking – legal, illegal or somewhere in between?](#)」（2018年8月15日付）の和訳です。

船舶を砂浜に座礁させて解体する方法（ビーチング）が、公共・政治問題として世界的に関心を集めています。こうした状況の中、シッパーサイクルの方法を検討する際には、船主に適用される可能性のある法制度を考慮に入れるべきです。



一般商船には「寿命」があり、その終わりに達すると船はリサイクルされます。欧州委員会によると、世界では毎年 [1,000 隻もの船舶がリサイクルされている](#)と推定されます。

船舶には、鋼鉄などの貴重な再利用可能な製品のほかに、人や環境に害を及ぼす有害廃棄物や汚染物質も含まれています。一部の船舶解体施設が、船を干潟に乗り上げさせ、労働者にとって危険であり環境へのダメージもある方法で船舶を解体していることに対し、公共問題、政治問題として懸念が高まっています。このような危険な状況に対応するため、国際海事機関（IMO）は、「船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約」を採択しました。

香港条約は「ゆりかごから墓場までアプローチ」を規定しています。これは、設計から建造、運用、リサイクルの段階まで、船舶の寿命全体にわたって統制・執行するためのシステムです。条約では、安全かつ環境上適正な船舶リサイクルを確保するため、船主の義務を規定しています。条約は船舶リサイクル施設にも適用されます。条約では、一般に、施設に対し「労働者または施設近隣の住民に健康リスクを及ぼさず、船舶リサイクルによって生じる環境への悪影響を防止し、削減し、最小限に抑え、可能な限り排除する管理システム、手順、手法を確立する」ことを義務づけています。

2009年に採択された[香港条約](#)はまだ発効していません。発効には、15カ国（かつその商船舶腹量の合計が世界の40%を占める必要があります）が批准してから24カ月経過する必要があります。現在、香港条約の批准国は、ベルギー、コンゴ、デンマーク、フランス、ノルウェー、パナマの6カ国だけです。

海運は国際的なものであり、シッパーサイクルに対する統一アプローチを確立する理想的な方法は国際条約です。統一によって公平性が担保されると、他社よりも財務負担の少ない方法（つまり、人と環境を危険にさらすような方法）を取るべき誘因が低下します。しかし、批准のプロセスは遅々として進まないおそれがあります。EUは、香港条約をモデルとした規定を導入しシッパーサイクルを規制するこ

とで、国際条約の遅れに対応しました。EU の規制は、リサイクルが行われる場所に関係なく、EU に船籍を置く船舶に適用されます。

シップリサイクルに関する EU 規則は 2013 年に発効しました。この規則の主要要素の一つは施設の認証であり、規則の要件を満たすことが認められた施設を掲載するいわゆる「[EU リスト](#)」です。認証施設の最初の「EU リスト」は、2016 年 12 月に委員会によって採択されました。当時のリストに掲載されたのは 18 のヤードで、いずれも EU 域内にありました。EU リストは 2018 年 5 月に更新され、現在は 21 のヤードが掲載されています。

欧州委員会は EU 域外のヤードからも申請を受理しており、これらの申請は承認待ちです。

2019 年 1 月 1 日の時点で、EU 加盟国に船籍を置く大型航海船はすべて、承認されたシップリサイクル施設を使用する必要があります。しかし、大半の船は EU 域外（多くは南アジア）の施設でリサイクルされており、そうした場所では船舶を座礁させ、主に手作業での解体が行われています。

一般に、売却された船舶を購入したバイヤーが船籍を変更し、EU 域外の施設において、EU の基準を満たさない状況の中でビーチング・解体を行うことで財務的なメリットを得ようとする誘因が働いているようです。一見、売却された船は EU 船籍ではないため合法であるように見えますが、注意が必要です。あるオランダ企業が複数の船舶を売却し、バイヤーがその船を南アジアに送り砂浜で解体させたところ、ロッテルダム地方裁判所は元の船主を EU 廃船規則違反とする判決を下しました。

裁判所は、2012 年に船がロッテルダムとハンブルクを出港した時に既に船舶を解体する意図があったとし、(たとえ船に耐航性、認証、保険が備わっており、操船可能であっても)その船は「廃船」と認められると判断しました。

船主が寿命を迎える船舶をバイヤーに売却し、そのバイヤーが規則に違反する施設で解体する契約を結んでも、法律違反にはあたらないかもしれません。しかし、信用面・財務面に影響を及ぼす可能性があります。船舶の最終目的地は容易に追跡できるため、たとえリサイクル契約を結んだのがバイヤーであっても、非政府組織 (NGO) が船主を「特定して告発する」可能性があります。メディアはすぐにこのような話題を取り上げます。投資家も、船を砂浜に座礁させ、労働者や環境にとって有害な状況で解体させるような企業からは次第に離れていきます。

結論として、リサイクルのために船舶をビーチングさせることは、世界の一部地域では、また EU 船籍のすべての船にとっては違法です。現時点において地域や船籍が規制の対象から外れていたとしても、バイヤーが危険で環境によくはない方法で船舶を解体する可能性があることを知りながら寿命を迎える船を売却した船主は、少なくとも信用や評判を損なうリスクに直面するおそれがあります。最悪の場合、そのような売却を行ったことで、廃船規則違反の罪に問われる可能性があります。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されています。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。