



シップリサイクル – ノルウェー控訴裁判所が船主責任の範囲を精査

こちらは、英文記事「[Ship recycling – Norwegian Appeals Court explores the limits of individual shipowner responsibility](#)」（2022年7月7日付）の和訳です。

船舶を違法に解体した場合、刑事責任を問われる可能性があります。これは船舶所有会社だけでなく、取引を援助した造船所、ブローカー、保険会社、銀行、その他の事業体にも当てはまる可能性があります。2020年にノルウェーにおいて、同国で初めて規則に反する船舶の解体を禁止することを例示する判決（「TIDE CARRIER」号事件）が下されました。



船舶は寿命を終えると、貴重な鋼鉄やその他の物質を再利用するためにリサイクルされます。しかし、寿命を終えた船舶には、アスベスト、重金属、オイルスラッジなどの有害物質も含まれており、管理を誤ると人や環境に害を及ぼします。特に懸念されるのは船舶を「ビーチング」方式で解体することです。満潮時に船舶を砂浜に座礁させて解体するため、保護措置の取られていない潮間帯環境に汚染物質が浸出します。国際労働機関（ILO）によると、多くのビーチング施設では労働者の保護がなされておらず、こうした施設での船舶解体は地球上で最も危険な仕事の一つとなっています。

つぎはぎ状態の規制

国際海事機関（IMO）は海運業界の解体慣行に対する国際的な批判の高まりを受け、「[Hong Kong Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships](#)（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。つまり、設計から建造、運用、リサイクルの段階まで、この規則が適用されます。同条約では主に、船舶と船舶解体施設に関する要件と報告義務が規定されています。ノルウェーは同条約の発案者であり、最初に批准した国でもあります。

2009年5月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、（世界の商船船腹量の40%を占める）15か国が批准してから24か月経過する必要があります。現在、15か国以上が批准していますが、世界の商船船腹量合計の40%には達していません。EUの多くの国が批准しており、トル

コトインド（リサイクル実施上位 5 か国のうちの 2 か国）も批准しています。バングラデシュとパキスタンもリサイクル実施上位国ですが、現在、条約には批准していません。

欧州は現在、EU 船籍の船舶と非 EU 船籍の船舶に対する 2 つの並行した制度を基に、船舶の解体を規制しています。

非 EU 船籍の船舶の欧州からリサイクル施設への輸出について

非 EU 船籍船の輸出は、EU 廃棄物輸送規則 1013/2006（EWSR）とバーゼル条約によって規制されています。これら 2 つの規則は寿命を終えた船舶を「廃棄物」として扱い、いわゆる「廃棄物移動規制」を確立しています。

「Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Waste and Their Disposal（有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約）」は 1989 年に採択され、1992 年に発効しました。米国を除く殆どの国がこの条約に加盟しています。この条約は、先進国から途上国への有害廃棄物の移動を規制し、富裕国が、（有害廃棄物を安全に処理する能力を持たない）貧困国に有害廃棄物を投棄することを防ぐことを目的としています。船舶には有害廃棄物が含まれているため、バーゼル条約加盟国から南アジアのビーチング施設へ向かう寿命を終えた船舶は、多くの場合、バーゼル条約の対象となります。改正前のバーゼル条約では輸出は禁止されていませんが、輸出国及び輸入国からの通知と許可承認、及び国内法で定められたその他の規制要件が必要となります。

バーゼル禁止条約改正条項は、バーゼル条約加盟国によって採択された協定であり、経済協力開発機構（OECD）加盟国、欧州連合（EU）、リヒテンシュタインが、バーゼル条約が定義する有害廃棄物を非 OECD 諸国（主に途上国や経済移行国）に輸出することを禁止しています。

[EU Waste Shipment Regulation（EU 廃棄物輸送規則）（No. 1013/2006）](#) は、バーゼル条約に規定された義務を拡張したものです。第一に、EU 廃棄物輸送規則はあらゆる種類の廃棄物を対象としています。第二に、EU 廃棄物輸送規則は廃棄予定の廃棄物を OECD 非加盟の途上国に輸送することを禁止するバーゼル禁止条約改正条項を導入しています。

EU 船籍船のリサイクル目的の輸出

EU 船籍の船舶の輸出は、EU Ship Recycling Regulation（シップリサイクルに関する EU 規則）No1257/2013（[ESRR](#)）によって統制管理されています。この EU 規則は、香港条約をモデルとした規定をベースにシップリサイクルを規制しており、いわゆる「EU リスト」に掲載された認証施設でリサイクルを行うことを義務付けるなど、一部、香港条約よりも踏み込んだ内容となっています。

認証施設を掲載する「EU リスト」には、欧州数か国の施設のほか、ノルウェー、トルコ、米国、英国の施設も含まれています。南アジアの施設は、特にインドでは多くの施設が委託を受け、「香港条

約に準拠している」との認証を船級協会より受けているにもかかわらず、「EU リスト」には未掲載となっています。

ノルウェーは EU の枠組みを採用

ノルウェーは EU 加盟国ではありませんが、欧州経済領域（EEA）協定に加盟しており、同協定には EEA 加盟国が EU 廃棄物輸送規制を取り入れる義務が含まれています。ノルウェーでは、[Norwegian Waste Regulation section 13-1](#)（ノルウェー廃棄物規則第 13-1 条）を制定することで、EU 廃棄物輸送規則を取り入れており、同条項は 2008 年 7 月 1 日に発効しています。したがって、同日以降、ノルウェーから OECD 非加盟国に解体を目的としてリサイクル用の船舶を輸出することは、船籍に関係なく禁止となりました。

法規制の抜け道

「廃棄物移動規制」が輸出国に着目し、解体予定の船舶のみを条約の対象としているのに対し、ESRR は船舶の登録地または「船籍」によって決定される船舶自体の国籍に着目しています。乾ドックや費用のかかる作業員を使用してヤードで解体するよりも南アジアのヤードで船舶を座礁させて解体する方が、経済的メリットがあることを考えると、欧州の船主は船籍を変更した上で、最終航海で運航中の船舶を売却したように偽装するという簡単な方法を利用しようとする可能性があります。いわゆる「キャッシュバイヤー」が、船主と解体業者の間の仲介役となります。

解体で最大限の利益を得ようとする目論見と船舶解体に関する世界的規制の不完全性の間に存在する緊張関係がノルウェーの TIDE CARRIER 事件の捜査・起訴につながりました。

EIDE CARRIER 号は TIDE CARRIER 号となり、最後に HARRIER 号となりました

船舶を違法に解体した場合、刑事責任を問われる可能性があります。これは船舶所有会社だけでなく、取引を援助した造船所、ブローカー、保険会社、銀行、その他の事業体にも当てはまる可能性があります。2020 年にノルウェーにおいて、同国で初めて規則に反する船舶の解体を禁止することを例示する判決（「TIDE CARRIER」号事件）が下されました。

EIDE CARRIER 号は、主にはしけを運搬することを目的に 1989 年にラッシュ船（LASH 船）として建造されました。同船は使用されなくなり、ノルウェー西部でドックに入れられていましたが、2015 年に NGO Shipbreaking Platform（NGO 船舶解体プラットフォーム）に、同船がノルウェー人船主によって解体用に売却されたという匿名の通報が入りました。NGO Shipbreaking Platform は、船舶の「ビーチング」と、ビーチング施設で頻繁に見られる労働者の危険な状況の廃絶を求める、環境、人権、労働権団体の連合体です。

[NGO Shipbreaking Platform](#)によると、同団体は匿名の通報を受けた後、船主に連絡を取り、同船を南アジアのビーチング施設に輸出することは「廃棄物移動規制」に違反することになると伝えたとのこと。その際、船主は本船を解体用として売却したことを否定しました。

2017年2月、本船は「TIDE CARRIER」という名でノルウェーを出港しようとしていました。登録船主は当時、セントクリストファー・ネイビス連邦で法人化された **Julia Shipping** 社で、本船はコモロ船籍となっていました。しかし、出航からわずか数時間後にエンジンが停止し、ノルウェー当局が船舶の座礁を防ぐためにサルベージと救助活動を行わねばなりませんでした。

NGO Shipbreaking Platform はノルウェー当局に対し、この船舶が南アジアのビーチング施設に売却された可能性が高いこと、また、**Julia Shipping** 社がキャッシュパイパーを隠すための隠れ蓑である可能性が高いことを知らせました。

ノルウェー環境庁が本船に乗り込んだところ、本船は実際には表向きの中東の修理ヤード行きではなく、パキスタンのガダニにあるビーチング施設行きであることを示す書類を発見しました。2015年の **Julia Shipping** 社への売買契約書には、**Julia Shipping** 社の連絡先としてキャッシュパイパーとして有名な **Wirana** 社の最高財務責任者が記載されていました。本船は差し押さえられ、ノルウェー当局の輸出許可を得ることなくノルウェーから出港することを禁止されました。

Julia Shipping 社は、**Wirana** 社によって本船を所有する目的で法人化されていたことが判明しました。**Julia Shipping** 社は本船を **HARRIER** と改名し、船籍をバラオに変更しました。最終的に、**Julia Shipping** 社はノルウェー当局から、**OECD** 加盟国であるトルコの **Aliaga** でリサイクルするための船舶の航行許可を得ました。

有罪判決と控訴

ノルウェーの **Økokrim**（経済・環境犯罪捜査ユニット）主導の警察捜査の結果、ノルウェーの船主に有罪判決が下されました。2020年11月、ノルウェーの船主は、ノルウェーの汚染防止法に反して船舶を不法に輸出しようとした **Wirana** 社を援助したとして、**Sunnhordaland** 地方裁判所から有罪判決を受け、6か月の禁固刑を言い渡されました。さらに同裁判所は、ノルウェーの船舶所有会社から200万ノルウェー・クローネの「犯罪利益」を没収することを命じました。この金額は、トルコの規制適合ヤードと比較してパキスタンで解体した場合に得られたであろう「利益」に相当します。

Wirana 社は、同船舶を違法に輸出しようとしたこと、ならびに **TIDE CARRIER** 号の航行計画における2件の虚偽申告と1件の重大な汚染リスクに対して700万クローネの罰金を科されました。

船主は控訴しましたが、2022年3月に **Gulating** 控訴裁判所は、6か月の実刑判決を支持しました。

Gulating 控訴裁判所は、船主が船舶を直接スクラップヤードに売却しても、仲介者（キャッシュパイパー）を介して間接的に売却しても、行為の犯罪性には殆ど差がないと述べました。この判決は全員

一致ではありませんでした。7人の裁判官のうち2人は、合理的疑いを超えて有罪を証明する責任は果たされていないと考えました。ノルウェー最高裁判所への上訴許可は却下され、現在判決は確定しています。

教訓

今回の判決は、検察庁がノルウェーから OECD 非加盟国の解体施設に向かう寿命を終えた船舶に関するケースを追跡調査する際の基礎になると考えられるため、海運業界に関わるすべての関係者にとって重要です。また、この判決は今後の裁判への判例となります。今回の事例では、環境保護団体や労働者権利団体が、一部の船舶解体国における環境に有害で危険な労働条件の廃絶に熱心に取り組んでいることが明らかとなったほか、これらの団体が規制逃れの可能性を示す兆候を発見した際、当局に情報を提供することが明らかとなりました。最も重要な教訓は、船舶を第三者に売却しても、船主は必ずしもコンプライアンスに則った船舶解体の責任を免除されるわけではない、ということです。また、この判決はノルウェー以外の国にも波及する可能性があり、他の欧州諸国や先進国の法律、裁判手続きに影響を与える可能性があることも注目に値します。

国際法、地域法、国内法にばらつきがある現状を踏まえると、船舶解体のプロセスに関与するすべての関係者は、複雑な規制環境に関して専門家の助言を得ることを含め、船舶解体の準備プロセスにおいて入念なデューデリジェンスを実施することが推奨されます。

海運は国際的な事業であり、シップリサイクルの方法を統一することは、競争の場を公平化し、人と環境を危険にさらすような方法を取ろうとする金銭的誘因を低下させるうえで不可欠です。Gard は、シップリサイクルに関する世界的な体制を整えるために、バーゼル条約と香港条約の批准を支持しています。Gard は、[Ship Recycling Transparency Initiative \(シップリサイクルの透明性を追求するイニシアティブ\)](#) に加盟しています。持続可能なシップリサイクルに関する Gard の声明の全文は、[こちら](#)をご覧ください。

規制に関する議論の土台となるこの論文は、執筆者の *Sofia Berisha* 経由で *Trond Solvang* 教授に査読を行っていただきました。

また、*Wikborg Rein* 社のパートナーの *Herman Steen* 氏にも、共著者の *Kim Jefferies* 経由で査読を依頼しコメントをいただきました。*Rebecca Pskowski* 氏からは参考情報として、*Tulane Maritime Law Journal* に掲載された同氏の記事『*No Country for Old Ships?: Emerging Liabilities for Ship Recycling Stakeholders* (老朽船には船籍なし? シップリサイクル関係者の新たな責務)』の提供を受けました。

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おります。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。