

## 船舶回收——挪威上诉法院对船东单独责任限制的探究

非法拆船可能会引发刑事责任，有关责任可能不仅适用于船东公司，还适用于船厂、经纪人、保险公司、银行以及其他促成交易的实体。2020 年，挪威出现的首宗案例——TIDE CARRIER 案——就是一起关于禁止违规拆船的实例。



船舶报废时会被回收，以获取有价值的钢材和其他可重复利用的材料。当然报废船舶还含有有害物质，比如石棉、重金属、油泥和其它污染物，这些有害物质如果管理不当，会对人类和环境造成危害。尤其值得关注的是船舶冲滩的做法，即在涨潮时将船舶冲上潮滩，在那里拆船，任由污染物渗入未经防护的潮间带环境。据国际劳工组织称，许多冲滩设施缺乏对劳工的保护措施，使得在该等安排中的拆船成为世界上最危险的工作之一。

### 目前零散的管理规定

随着国际社会对航运业拆船做法的批评声越来越大，国际海事组织通过了《香港国际安全与环境无害化拆船公约》（简称“[《香港公约》](#)”）。

该公约提供了“从摇篮到坟墓”的方案，这意味着该公约的规定从船舶设计、建造、维护之时起一直适用到船舶回收之时为止。该公约规定的主要义务包括对船舶、拆船设施的要求以及报告要求。挪威是该公约的发起国，也是第一个批准该公约的国家。

该公约于 2009 年 5 月通过，但目前尚未生效。只有在占全球商船总吨位 40% 的 15 个国家批准后 24 个月，该公约才会生效。现在缔约国已超过 15 个，但还未达到全球商船总吨位的

40%。许多欧盟国家都是缔约国。全球五大船舶回收国中，土耳其和印度两国也是缔约国。另外两大船舶回收国——孟加拉国和巴基斯坦目前尚未签署该公约。

在欧洲，拆船目前受两套平行制度管理，一套针对欧盟旗船舶，另一套针对非欧盟旗船舶。

### **从欧洲向回收设施出口非欧盟旗船舶**

非欧盟旗船舶的出口受到欧盟《废弃物运输条例》（第 1013/2006 号条例，简称 EWSR）和《巴塞尔公约》的规制，由于《废弃物运输条例》和《巴塞尔公约》都将废弃船舶视为“废弃物（waste）”，因此两者共同确立了“废弃物转移制度（Waste Movement Regime）”。

《控制有害废弃物越境转移及其处置巴塞尔公约》于 1989 年通过，并于 1992 年生效。大多数国家（需要注意的是美国除外）都是该公约的缔约国。该公约旨在管控有害废弃物从发达国家向发展中国家的转移，以防止富国将有害废弃物倾倒入没有相应的设备能安全处理该等废弃物的相对贫穷国家。由于船舶含有有害废弃物，从缔约国前往南亚冲滩设施的报废船舶常常成为《巴塞尔公约》管制的对象。未经修订的《巴塞尔公约》并不禁止出口，但要求出口国和进口国发出通知并签发许可批文，以及国内法中规定的其他监管要求。

《巴塞尔公约禁令修正案》是一项由《巴塞尔公约》缔约国采纳的协议，旨在禁止经济合作与发展组织（“经合组织”）成员国、欧盟和列支敦士登向非经合组织国家（主要是发展中国家或经济转型国家）出口该公约所定义的有害废弃物。

[欧盟《废弃物运输条例》（第 1013/2006 号条例）](#) 扩展了《巴塞尔公约》规定的义务。首先，《废弃物运输条例》涵盖所有类型的废弃物；其次，该条例贯彻《巴塞尔公约禁令修正案》，禁止向任何不属于经合组织成员的发展中国家运送有待处置的废弃物。

### **出口欧盟旗船舶进行船舶回收**

悬挂欧盟旗的营运船舶的出口受到欧盟《船舶回收条例》（第 1257/2013 号条例，简称 [ESRR](#)）的规制。《船舶回收条例》根据以《香港公约》为模板制定的条款，对船舶回收进行管制。在某些方面，该条例比《香港公约》更进一步，要求船舶回收应在“欧洲名录”中列明的经授权船厂进行。

“经认可的欧洲船舶回收设施名录”包括欧洲几国的船厂以及挪威、土耳其、美国和英国的设施。尽管南亚（特别是印度）许多船厂已经委托船级社认证其为“《香港公约》合规船厂”并获得了认证，但是认可名录中并没有南亚船厂。

### **挪威采用欧盟框架**

挪威不是欧盟成员国，但挪威是《欧洲经济区（EEA）协议》的成员。该协议规定，EEA 成员国有义务将欧盟《废弃物运输条例》纳入其国内法。在挪威，该纳入通过制定 [《挪威废弃物条例》第 13-1 节](#) 得以实现，该等条款于 2008 年 7 月 1 日生效。因此，从这一天起，即禁止将用于回收的船舶（不论挂哪国的船旗）从挪威出口至非经合组织国家进行拆船。

### **规避法律**

废弃物转移制度着眼于出口国，并且只有在打算拆船时才将船舶视为《巴塞尔公约》规制的对象，而《船舶回收条例》则着眼于由船舶登记地或“船旗”确定的船舶本身的国籍。船东们更愿意在南亚船厂通过冲滩拆船，而不愿在设有干坞且人工更为昂贵的船厂进行拆船。出

于这一经济动机，欧洲船东可能会设法利用更改船旗之便，将船舶的最后一个航次伪装成营运船舶的出售航次。所谓的“现金买家”其实是船东和拆船厂之间的中间人。

最大限度地提高拆船回报与不尽完善的全球拆船监管之间的矛盾导致了挪威对 TIDE CARRIER 案的调查和起诉。

### **EIDE CARRIER 轮先更名为 TIDE CARRIER 轮，后又更名为 HARRIER 轮**

非法拆船可能会引发刑事责任，责任可能不仅适用于船东公司，还适用于船厂、经纪人、保险公司、银行以及其他促成交易的实体。2020 年，挪威出现的首宗案例——TIDE CARRIER 案——就是一起关于禁止违规拆船的实例。

EIDE CARRIER 轮建成于 1989 年，是一艘主要用于载运驳船的“载驳船”或称之为龙门吊式载泊型船舶。船舶先前已在挪威西部停止营运并处于闲置状态，后于 2015 年非政府组织拆船平台收到匿名举报，称该船被其挪威船东出售进行拆船。该平台集结了多家环保、人权和劳工权利组织，旨在终结船舶“冲滩”的做法以及该等设施中常见的不安全工作状态。

[该平台称](#)在收到举报后，联系了船东，告知将船舶出口至南亚冲滩船厂会违反废弃物转移制度。当时的船东否认船舶被出售进行拆船。

2017 年 2 月，船舶试图以 TIDE CARRIER 的船名离开挪威。当时的登记船东是在圣基茨和尼维斯成立的 Julia Shipping，船舶挂科摩罗旗。船舶开航后仅仅几个小时，就遭遇了发动机停转。挪威当局不得不开展救助和救援行动，防止船舶搁浅。

非政府组织拆船平台提醒挪威当局有危险迹象表明该船已经被出售给了南亚的冲滩船厂，而 Julia Shipping 可能是为现金买家打掩护的幌子。

当挪威环境署登船时，他们发现的记录文件表明，船舶其实并非如申报的前往中东的修船厂，而是前往巴基斯坦加达尼的拆船设施。2015 年向 Julia Shipping 出售船舶的销售合同表明，Julia Shipping 的联系人是知名现金买家 Wirana 的首席财务官。船舶之后被扣押，在挪威当局没有签发出出口许可证的情况下，被禁止离开挪威。

事实上，Julia Shipping 是由 Wirana 设立的船东公司。Julia Shipping 将船舶更名为 HARRIER，并改挂帕劳旗。最终，Julia Shipping 获得挪威当局许可，将船舶开往位于经合组织国家土耳其的阿利亚加进行回收。

### **定罪和上诉**

经挪威经济和环境犯罪调查起诉机构 Økokrim 牵头进行警方调查，挪威船东最终被认定有罪。2020 年 11 月，挪威船东因协助 Wirana 违反挪威《污染控制法》企图非法出口船舶，被 Sunnhordaland 地方法院宣判有罪并被处以六个月监禁。此外，法院还下令罚没挪威船东公司“犯罪所得”两百万挪威克朗。该数额相当于船舶不在土耳其合规船厂拆船而在巴基斯坦拆船原本会实现的“利得”。

Wirana 因企图非法出口船舶以及在 TIDE CARRIER 轮试图开航过程中两项虚假陈述的罪名和一项造成严重污染风险的罪名而被处以罚金七百万挪威克朗。

船东提出上诉，Gulating 上诉法院于 2022 年 3 月维持了六个月监禁的判决。

法院指出，船东无论是直接向拆船厂出售船舶，还是通过中间人（现金买家）间接出售船舶，这两种行为的犯罪性质并没有什么区别。判决并非一致通过。七名法官中有两名认为，承担证明责任方的举证并未达到有罪判决所必须的排除合理怀疑的程度。该案未获准向挪威最高法院上诉，该判决现在已成为终审判决。

## 经验教训

这一判决对于所有航运从业者而言都意义重大，因为由此可以认为这为检察机关跟进从挪威前往非经合组织国家拆船设施的报废船舶的相关案件奠定了基础。判决也为法院今后的案件审理开创了先例。这一案例表明，环保和劳工权利组织热切希望终结某些拆船国存在的破坏环境且不安全的工作状态，当发现可能规避法规的危险信号时，会向当局提供情报。最重要的教训是，向第三方出售船舶并不必然解除船东拆船合规方面的责任。同时值得注意的是，该裁决在挪威境外可能也具有意义，可能会影响其他欧洲国家和发达国家的立法和诉讼程序。

鉴于目前国际、区域和国内立法的零散现状，建议参与拆船过程的各方在准备拆船的过程中，开展额外的尽职调查，并就复杂的监管环境征求专家意见。

航运是全球性的行业，统一船舶回收实践对于营造公平环境及削弱实施危及人类和环境行为的经济动机而言至关重要。Gard 支持《巴塞尔公约》以及对《香港公约》的批准，从而为船舶回收确立全球制度。Gard 是“[船舶回收透明度倡议](#)”的签署方。Gard 有关可持续船舶回收的声明全文可点击[此处](#)查阅。

*作者 Sofia Berisha 感谢 Trond Solvang 教授对其论点的审阅，这为监管合规方面的讨论奠定了基础。*

*合作作者 Kim Jefferies 感谢威宝律师事务所合伙人 Herman Steen 审阅并提出意见，同时感谢 Rebecca Pskowski 分享她在《杜兰海商法杂志》上发表的文章《老旧船舶无国可往？：新出现的船舶回收利益相关方责任》。*



**作者：Sofia Berisha**

理赔主管，奥斯陆



**作者: Kim Jefferies**

防损部特别顾问, 阿伦达尔