

船舶回收——挪威上訴法院對船東單獨責任限制的探究

非法拆船可能會引發刑事責任，有關責任可能不僅適用於船東公司，還適用於船廠、經紀人、保險公司、銀行以及其他促成交易的實體。2020 年，挪威出現的首宗案例——TIDE CARRIER 案——就是一起關於禁止違規拆船的實例。



船舶報廢時會被回收，以獲取有價值的鋼材和其他可重複利用的材料。當然報廢船舶還含有有害物質，比如石棉、重金屬、油泥和其它污染物，這些有害物質如果管理不當，會對人類和環境造成危害。尤其值得關注的是船舶沖灘的做法，即在漲潮時將船舶沖上潮灘，在那裡拆船，任由污染物滲入未經防護的潮間帶環境。據國際勞工組織稱，許多沖灘設施缺乏對勞工的保護措施，使得在該等安排中的拆船成為世界上最危險的工作之一。

目前零散的管理規定

隨著國際社會對航運業拆船做法的批評聲越來越大，國際海事組織通過了《香港國際安全與環境無害化拆船公約》（簡稱“[《香港公約》](#)”）。

該公約提供了“從搖籃到墳墓”的方案，這意味著該公約的規定從船舶設計、建造、維護之時起一直適用到船舶回收之時為止。該公約規定的主要義務包括對船舶、拆船設施的要求以及報告要求。挪威是該公約的發起國，也是第一個批准該公約的國家。

該公約於 2009 年 5 月通過，但目前尚未生效。只有在占全球商船總噸位 40% 的 15 個國家批准後 24 個月，該公約才會生效。現在締約國已超過 15 個，但還未達到全球商船總噸位的

40%。許多歐盟國家都是締約國。全球五大船舶回收國中，土耳其和印度兩國也是締約國。另外兩大船舶回收國——孟加拉和巴基斯坦目前尚未簽署該公約。

在歐洲，拆船目前受兩套平行制度管理，一套針對歐盟旗船舶，另一套針對非歐盟旗船舶。

從歐洲向回收設施出口非歐盟旗船舶

非歐盟旗船舶的出口受到歐盟《廢棄物運輸條例》（第 1013/2006 號條例，簡稱 EWSR）和《巴塞爾公約》的規制，由於《廢棄物運輸條例》和《巴塞爾公約》都將廢棄船舶視為“廢棄物（waste）”，因此兩者共同確立了“廢棄物轉移制度（Waste Movement Regime）”。

《控制有害廢棄物越境轉移及其處置巴塞爾公約》於 1989 年通過，並於 1992 年生效。大多數國家（需要注意的是美國除外）都是該公約的締約國。該公約旨在管控有害廢棄物從發達國家向發展中國家的轉移，以防止富國將有害廢棄物傾倒至沒有相應的設備能安全處理該等廢棄物的相對貧窮國家。由於船舶含有有害廢棄物，從締約國前往南亞沖灘設施的報廢船舶常常成為《巴塞爾公約》管制的對象。未經修訂的《巴塞爾公約》並不禁止出口，但要求出口國和進口國發出通知並簽發許可批文，以及國內法中規定的其他監管要求。

《巴塞爾公約禁令修正案》是一項由《巴塞爾公約》締約國採納的協定，旨在禁止經濟合作與發展組織（“經合組織”）成員國、歐盟和列支敦斯登向非經合組織國家（主要是發展中國家或經濟轉型國家）出口該公約所定義的有害廢棄物。

[歐盟《廢棄物運輸條例》（第 1013/2006 號條例）](#)擴展了《巴塞爾公約》規定的義務。首先，《廢棄物運輸條例》涵蓋所有類型的廢棄物；其次，該條例貫徹《巴塞爾公約禁令修正案》，禁止向任何不屬於經合組織成員的發展中國家運送有待處置的廢棄物。

出口歐盟旗船舶進行船舶回收

懸掛歐盟旗的營運船舶的出口受到歐盟《船舶回收條例》（第 1257/2013 號條例，簡稱 [ESRR](#)）的規制。《船舶回收條例》根據以《香港公約》為範本制定的條款，對船舶回收進行管制。在某些方面，該條例比《香港公約》更進一步，要求船舶回收應在“歐洲名錄”中列明的經授權船廠進行。

“經認可的歐洲船舶回收設施名錄”包括歐洲幾國的船廠以及挪威、土耳其、美國和英國的設施。儘管南亞（特別是印度）許多船廠已經委託船級社認證其為“《香港公約》合規船廠”並獲得了認證，但是認可名錄中並沒有南亞船廠。

挪威採用歐盟框架

挪威不是歐盟成員國，但挪威是《歐洲經濟區（EEA）協議》的成員。該協議規定，EEA 成員國有義務將歐盟《廢棄物運輸條例》納入其國內法。在挪威，該納入通過制定 [《挪威廢棄物條例》第 13-1 節](#)得以實現，該等條款於 2008 年 7 月 1 日生效。因此，從這一天起，即禁止將用於回收的船舶（不論掛哪國的船旗）從挪威出口至非經合組織國家進行拆船。

規避法律

廢棄物轉移制度著眼于出口國，並且只有在打算拆船時才將船舶視為《巴塞爾公約》規制的客體，而《船舶回收條例》則著眼於由船舶登記地或“船旗”確定的船舶本身的國籍。船東們更願意在南亞船廠通過沖灘拆船，而不願在設有幹塢且人工更為昂貴的船廠進行拆船。出

於這一經濟動機，歐洲船東可能會設法利用更改船旗之便，將船舶的最後一個航次偽裝成營運船舶的出售航次。所謂的“現金買家”其實是船東和拆船廠之間的中間人。

最大限度地提高拆船回報與不盡完善的全球拆船監管之間的矛盾導致了挪威對 TIDE CARRIER 案的調查和起訴。

EIDE CARRIER 輪先更名為 TIDE CARRIER 輪，後又更名為 HARRIER 輪

非法拆船可能會引發刑事責任，責任可能不僅適用於船東公司，還適用於船廠、經紀人、保險公司、銀行以及其他促成交易的實體。2020 年，挪威出現的首宗案例——TIDE CARRIER 案——就是一起關於禁止違規拆船的實例。

EIDE CARRIER 輪建成於 1989 年，是一艘主要用於載運駁船的“載駁船”或稱之為龍門吊式載泊型船舶。船舶先前已在挪威西部停止營運並處於閒置狀態，後於 2015 年非政府組織拆船平臺收到匿名舉報，稱該船被其挪威船東出售進行拆船。該平臺集結了多家環保、人權和勞工權利組織，旨在終結船舶“沖灘”的做法以及該等設施中常見的不安全工作狀態。

[該平臺稱](#)在收到舉報後，聯繫了船東，告知將船舶出口至南亞沖灘船廠會違反廢棄物轉移制度。當時的船東否認船舶被出售進行拆船。

2017 年 2 月，船舶試圖以 TIDE CARRIER 的船名離開挪威。當時的登記船東是在聖克里斯多福與尼維斯成立的 Julia Shipping，船舶掛科摩羅旗。船舶開航後僅僅幾個小時，就遭遇了發動機停轉。挪威當局不得不開展救助和救援行動，防止船舶擱淺。

非政府組織拆船平臺提醒挪威當局有危險跡象表明該船已經被出售給了南亞的沖灘船廠，而 Julia Shipping 可能是為現金買家打掩護的幌子。

當挪威環境署登船時，他們發現的記錄文件表明，船舶其實並非如申報的前往中東的修船廠，而是前往巴基斯坦加達尼的拆船設施。2015 年向 Julia Shipping 出售船舶的銷售合同表明，Julia Shipping 的連絡人是知名現金買家 Wirana 的首席財務官。船舶之後被扣押，在挪威當局沒有簽發出口許可證的情況下，被禁止離開挪威。

事實上，Julia Shipping 是由 Wirana 設立的船東公司。Julia Shipping 將船舶更名為 HARRIER，並改掛帛琉旗。最終，Julia Shipping 獲得挪威當局許可，將船舶開往位於經合組織國家土耳其的阿利亞加進行回收。

定罪和上訴

經挪威經濟和環境犯罪調查起訴機構 Økokrim 牽頭進行警方調查，挪威船東最終被認定有罪。2020 年 11 月，挪威船東因協助 Wirana 違反挪威《污染控制法》企圖非法出口船舶，被 Sunnhordaland 地方法院宣判有罪並被處以六個月監禁。此外，法院還下令罰沒挪威船東公司“犯罪所得”兩百萬挪威克朗。該數額相當於船舶不在土耳其合規船廠拆船而在巴基斯坦拆船原本會實現的“利得”。

Wirana 因企圖非法出口船舶以及在 TIDE CARRIER 輪試圖開航過程中兩項虛假陳述的罪名和一項造成嚴重污染風險的罪名而被處以罰金七百萬挪威克朗。

船東提出上訴，Gulating 上訴法院於 2022 年 3 月維持了六個月監禁的判決。

法院指出，船東無論是直接向拆船廠出售船舶，還是通過中間人（現金買家）間接出售船舶，這兩種行為的犯罪性質並沒有什麼區別。判決並非一致通過。七名法官中有兩名認為，承擔證明責任方的舉證並未達到有罪判決所必須的排除合理懷疑的程度。該案未獲准向挪威最高法院上訴，該判決現在已成為終審判決。

經驗教訓

這一判決對於所有航運從業者而言都意義重大，因為由此可以認為這為檢察機關跟進從挪威前往非經合組織國家拆船設施的報廢船舶的相關案件奠定了基礎。判決也為法院今後的案件審理開創了先例。這一案例表明，環保和勞工權利組織熱切希望終結某些拆船國存在的破壞環境且不安全的工作狀態，當發現可能規避法規的危險信號時，會向當局提供情報。最重要的教訓是，向第三方出售船舶並不必然解除船東拆船合規方面的責任。同時值得注意的是，該裁決在挪威境外可能也具有意義，可能會影響其他歐洲國家和發達國家的立法和訴訟程序。

鑒於目前國際、區域和國內立法的零散現狀，建議參與拆船過程的各方在準備拆船的過程中，開展額外的盡職調查，並就複雜的監管環境徵求專家意見。

航運是全球性的行業，統一船舶回收實踐對於營造公平環境及削弱實施危及人類和環境行為的經濟動機而言至關重要。Gard 支持《巴塞爾公約》以及對《香港公約》的批准，從而為船舶回收確立全球制度。Gard 是“[船舶回收透明度倡議](#)”的簽署方。Gard 有關可持續船舶回收的聲明全文可點擊[此處](#)查閱。

作者 Sofia Berisha 感謝 Trond Solvang 教授對其論點的審閱，這為監管合規方面的討論奠定了基礎。

合作作者 Kim Jefferies 感謝威實律師事務所合夥人 Herman Steen 審閱並提出意見，同時感謝 Rebecca Pskowski 分享她在《杜蘭海商法雜誌》上發表的文章《老舊船舶無國可往？：新出現的船舶回收利益相關方責任》。



作者：Sofia Berisha

理賠主管，奧斯陸



作者：Kim Jefferies

防損部特別顧問，阿倫達爾