**国際的な環境汚染事件 ― 米国での起訴及び船舶関係者への金銭的打撃**

『Shipping Company Sentenced in Pollution Case (汚染事件により船会社に判決が下る)』－海運業界内や米国の多くの港の現地メディアでは聞きなれたニュースですが、これはつい最近、2012年6月29日のNew Orleansのローカルニュースのヘッドラインです。サブタイトルには、『連邦水質汚染防止法の違反により、船会社に対し3年間の保護観察及び50万ドルの罰金刑の判決が下った。』とあり、その記事によると『本船（撒積船）が本年１月にNew Orleansに入港した際、2011年12月に2度にわたって、本船乗組員が油分を含んだビルジを油水分離器を使用せず排出、油記録簿を改ざんし、違法排出を隠ぺいしたと起訴された2件の同汚染防止法違反容疑に対し、本船船主は本年3月29日罪状を認めた。』とあります。

汚染事件の一つの例を挙げましたが、この事件に対する罰金額は少ない方です。実際は数百万ドルもの罰金が科せられる場合が多く、また、船会社や管理会社は、有罪答弁及び量刑合意をする中で保護観察期間を終えるため、外部の監視機関を起用して何年もの間、当該フリートの環境コンプライアンスを監視したり、環境回復プロジェクトや基金に対して数十万ドルもの拠出をしたりするよう要求されることが一般的です。New Orleansで最近発生した別の事件では、船会社は120万ドルの罰金及び“社会奉仕”としてのNational Fisheries and Wildlife Serviceに対する10万ドルの支払い、3年間の保護観察及び当該期間中、コンプライアンス遵守状況をチェックするための独立した監査の実施を要求する判決に応じました。また、船員個人、特に機関士に対し刑事責任（特に環境破壊や捜査官への虚偽報告に対して）が問われ懲役刑を受けることや、乗組員が事件以降一定期間、米国内を航行する船舶に乗船しないよう合意が求められることも珍しくありません。これは、海運界に就職する大きな妨げとなる可能性もあります。また、場合によっては、保護観察の条件として、船会社が一定期間、米国への航路を中止するよう求められることもあります。

**これまでの経緯**

船舶からの不法な油排出事件が世間の注目を浴びるようになったのは約10年前、Coast GuardがMARPOL規則の違反に対して刑事処分を求めるようになった頃に遡ります。以前はこのような事件には行政処分が下ることが一般的でした。刑事訴追は本船のアレストや関係する乗組員の逮捕を含むこととなり、事態に緊急性をもたらすこととなります。

実際に事件の審理が開かれるケースは少なく、十分な捜査と話し合いが行われた後、Coast Guardの要請により現地の連邦検事を通じたU.S. Department of Justice（米国司法省）との有罪答弁にて処理されることが一般的です。2002年以降、100件を超えるケースが連邦検事により訴追され、その結果、数百万ドルに及ぶ刑事罰が科され、そして乗組員（主に職員）が拘置される事態が続いています。

**なぜ、汚染事件がなくならないのか**

海運業界の新聞やニュースレターだけでなく、一般メディアでも事件が報道されている今日では、汚染事件を起こした場合、厳しいペナルティが科されることは明らかであり、また、船会社としても恥ずべき厄介な事態となることから、事件の数は減少するのではないかと思われるかもしれません。しかし、故意の油排出による汚染事件は減少することなく発生し続けているのが現実です。2010年だけでも、Coast Guardにより21件の事件が Department of Justice (DOJ – 米国司法省)に持ち込まれ、2千5百万ドルもの罰金が船会社より支払われています。

起訴される事件の多くは、米国の領海内で不法に油を排出したわけではなく、また外的要因による油流出事故と異なり、大量の油が排出されているわけではありません。事件の多くは故意による廃油の排出であり、多くは機関室のビルジにつき油水分離器(OWS)を通さず、故意に作った不正なバイパス（通称“マジックパイプ”）を通じ排出しています。このような行為は、たとえ公海での行為であっても起訴されています。排出された油の量からすれば、容易に本船のスロップタンクに移送・保管し、次の適切な寄港地で陸揚げすることが可能と考えられます。事実、ほとんどの船舶は、このような措置を取っています。しかし過去に起訴された事件を見ると、環境損害や支払う罰金などと比べて甚大なリスクを伴うにも関わらず、非常に多くの船舶が正しい手順を遵守していないことがわかります。

**隠蔽工作による逮捕**

なぜ、このような事件が後を絶たないのか、説明することは難しいのですが、船主や管理会社が法令の遵守に努めているとすれば、陸側の管理会社と本船乗組員の考えに“ずれ”が生じていることは明らかです。Coast Guardは公海（ビルジの不正な排出は、主に公海で発生しています）を航行する外国籍船に対する管轄権はありませんが、MARPOL規則とMARPOL規則を取り入れている米国法の下、虚偽の油記録簿（Oil Record Book - ORB）を提出することは連邦法における“false official statement” （虚偽の公式文書）として、たとえ油の排出行為が米国領海外で行われた場合でも、提出した者を刑事罰の対象とすることになります。ORBは本船で保管し、米国各港を含むMARPOL条約の批准国のどの港においても、検査などのために提出可能な状態にしておかなければなりません。Coast Guardが不正を発見した場合（多くの場合、乗組員からの密告であったり、別の検査の中で発見された場合などによる）に、本船の乗組員が故意の排出行為を隠蔽しようとしたり、他の乗組員対して虚偽の発言或いは事実の隠蔽を指示した場合、事態をさらに悪化させることとなります。このような隠蔽工作が明らかとなった場合、乗組員に虚偽の報告を指示した者に“司法妨害”の罪、検査員に虚偽の報告をした者に“false official statement”(虚偽の公式文書)に対する罪が加えられることが一般的です。さらに、連邦刑法の下、“false official statement”(虚偽の公式文書)と見做されるには、当事者の宣誓や書面による報告である必要ありません。

**船会社に対する金銭的打撃は甚大**

P&Iクラブは犯罪行為（刑事罰）に対する保険金てん補を行いませんので、船舶管理会社自身でUSCG及びDOJの審理の前に弁護士を雇わなければなりません。複数の乗組員が被告人となる場合では個々に別の刑事弁護士が必要となり、これらに必要な費用は本船の管理会社が負担することとなるでしょう。さらに、DOJ及び連邦検事の審理は長引く可能性もあり、この間本船のスケジュールには大幅な遅れが生じることとなります。また、当然のことながら、長期にわたる保護観察期間中の環境モニタリングの実施にも高額の費用が必要となります。

**事件から得る教訓**

油の不法排出から失うものは多く、得るものはありません。船舶管理会社、陸上の管理責任者(DPA - designated persons ashore)、そして本船職員は、油水分離器を使用せずに油を排出したり、虚偽のORBを作成したりすることは、船舶管理会社、乗組員そして本船の利益にならないことを明確にしておいて下さい。MARPOL規則を遵守するためのコストは、巨額の罰金、刑事罰、本船の拘留、そして何より、違反行為が報告または発見された際に被告人や証人となる乗組員の拘留と比べてごく僅かなものです。

過去の事件から得ることの出来る教訓は明白です。MARPOL規則を違反して廃油を本船から直接排出しないこと ― 大洋の真ん中で排出量が僅かであっても、排出行為に対してではなく、米国のような“Port State”でMARPOL規則に関わる虚偽の記録を提出したことに対する刑事訴追や懲役刑が科される可能性があります。万一、不法な油排出が行われてしまったとしても、これを隠蔽したりして事態を悪化させないというのも教訓でしょう。多くの場合で、隠蔽工作は実際の排出行為以上に厄介な事態を招きます。

繰り返しますが、乗組員に対する十分な審査や訓練は重要であり、会社の規則遵守に対する考え方が、船舶の管理、マンニング、オペレーションなどあらゆるレベルにおいて強調されなければなりません。船主は乗組員に対し、船外への油の不法排出など、手抜き行為は許されないことを明確にし、法の遵守を促すべく必要となるもの（スロップタンクが使用可能であること、乗組員に対する指示や訓練など）を乗組員に提供しなければなりません。

(情報提供：Robert Fisher / Thomas Forbes, Chaffe McCall, L.L.P.)