

事例研究…SSフランス号／SSノルウエー号／SSブルーレイディ号

クレマンソー号と同じように、SSブルーレイディ号、元の名をSSフランス号、は象徴的な船であった。長さ三一六メートルの同船は、一九六〇年五月一日に当時のフランス大統領夫人によって進水された時には世界最長の船だった。一九八〇年、同船はSSノルウエー号と再命名され、その後、二〇年近く、スタークルーズ社の関連会社であるノルウエー・クルーズ・ライン(NCL)の旗艦となった。マイアミでの致命的なボイラー爆発事故(二〇〇三年五月二五日)の後、ドイツのブレーメンハーベンに曳航された。アスベスト及びその他の有害廃棄物があるので、同船のドイツからの出港はバーゼル条約によって禁止されていた。ドイツ当局は、SSノルウエー号は修理のためにマレーシアに曳航されるとの説明があったので、その航海に対して許可を与えた。このような展開に対して、「船舶解体に関するプラットフォーム」は次のように述べた。

「NCLは、同船の出港の許可を求める一方で、重要な情報はドイツ当局に知らせなかった。…SSノルウエー号のドイツからの出港は、欧州連合廃船規制第一六条、バーゼル条約及びバーゼル禁止条項の第四条及び第六条に違反する。」

同船は二〇〇五年五月にドイツから出港し、二〇〇五年八月一〇日にマレーシアのクラン港のドックに入った時にはブルーレイディ号と名前を変えていた。

同船をバングラディッシュに押し付ける試みは、「バングラディッシュ労働安全衛生環境基金

* [原注69] Ugly Side of Ship-breaking Trade. Down to Earth. September 2006. 船舶解体に関するNGOプラットフォームはドイツ当局に、その輸出はバーゼル条約に従わないという理由でその船を呼び戻すよう圧力をかけた。欧州委員会はドイツに、今回の事件でのドイツの関与について説明を求めた。

(OSHE)によるキャンペーンや他のNGOによる支援により失敗に終わった。政府に提出した要請書の中でOSHEは、バングラディッシュの船舶解体会社によるブルーレイド号の予想される購入によって及ぼされる健康リスクを強調した。二〇〇六年二月二二日にダッカで行われたデモ及び記者発表でOSHEは、同船内にある一、二五〇トンのアスベスト製品と、量は不明のPCB類や他の有毒物質の有毒性の詳細を明らかにした。二月一五日、数十人の環境活動家が同船をチッタゴンの南部の市の近くにあるギリ・スベダールの船舶解体場で解体する計画に抗議するために「人間の鎖」を作った。その他の抵抗についてもメディア報道があり、バングラディッシュ船舶解体場の所有者及び政府当局に対し同船を拒否するよう求める圧力が大きくなった。二月一六日、バングラディッシュの環境大臣タリクル・イスラムは海軍及び沿岸警備隊に対して、同船をバングラディッシュ水域の外に留めておくよう命じ、また、中央銀行及び税関当局に同船のために輸入命令を発行しないよう指示して次のように述べた。「われわれが集めた情報に基づき、同船がわが国の水域に入ること禁止することを決定した」。二〇〇六年二月一七日、バングラディッシュ船舶解体協会は、会員メンバーは誰もこの汚染された船を購入しないことを確認した。

バングラディッシュで失敗したので、ブルーレイド号の船主はその解決のためにインドに目を向けた。二〇〇六年五月、インドの会社は、インドの最高裁が同船は国際法とインド国内法の要求を満たしていることを確認するよう求めた。グジャラート海洋汚染委員会はブルーレイド号がインド水域に入ることを禁じた。六月に、最高裁はその決定を覆し、人道的見地から同船がインド水域に入ることを許可した。二〇〇六年六月一三日、予想されていたア

* [原注70] この決定は、汚染された外航船 MT Apsheron が船舶省により、どこかで事前浄化がなされるまでバングラディッシュへの入港を拒否された1か月後になされた。

ランには向かわずに、同船はマレーシアを離れてアラブ首長国連邦に向かつて出港した。しかし、四日後には再びインドに向かった。

六月三〇日、ブルーレディ号は、アランから三五海里（約六四キロメートル）離れたインド水域に投錨した。二週間後に、NGOとメディアによる抵抗の真っ只中で同船はアランの海岸に乗り上げた。

同船のインドへの到着の合法性についての議論は法廷、委員会、公聴会などを巻き込んだ。最高裁と同じように、グジャラート汚染管理委員会（GDCCB）は、同船の輸入に反対という当初の意見を覆した。二〇〇七年二月にGDCCBにより発行された報告書の中で、当局は同船を再び使用しようとする試みはコストが高くなり利口なやり方ではないとして、同船はインドで解体されるべきと結論付けた。二〇〇七年二月二六日、ブルーレディ号事件は特別法廷で審問を受けることとなった。同法廷がさらなる具申を求めたことで審議は休会となった。

「船舶解体に関するインド・プラットフォーム」^{*}は、最高裁とGDCCBの近視眼的な決定を覆すための法的な取り組みを続けている。コーディネーターのゴパール・クリシュナは次のように報告している。^{**}

「ブルーレディ号事件は、労働者と公衆の健康を犠牲にして不法利得を得るやり方を許す法の抜け穴を明らかにするものである。有害廃棄物規則（二〇〇三年）は、アスベスト廃棄物及びPCB類／PCY類を含む廃棄物の輸入を完全に禁止している。インドも批准している残留性有機汚染物質に関するストックホルム条約は、PCB類を含有する廃棄物がわが国

* [原注71] 船舶解体に関するインド・プラットフォームのメンバーには、グリーンピース、アスベスト禁止インドネットワーク(BANI)、様々な労働組などが含まれる。

** [原注72] Krishna G. Will the Blue Lady do a Le Clemenceau. February 17, 2007. <http://www.indiatogether.org/2007/feb/env-bluelady.htm#continue>

に持ち込まれることを禁止しているが、それはそれらの廃棄物を同条約の要求を満たす施設がないので環境的に適切な方法で管理することができないからである。」

ブルーレディ号の船主は、インドで解体することを求めるためのいかなる書類をも提出しなかった。同船がインドに入ったのは純粋に人道的な理由だけであった。インド当局は、ブルーレディ号に存在するアスベストや他の汚染物質を処理するための施設や機器を持っていない解体場で、この汚染された船がスクラップされることに関する全ての問題を検討する機会を持たなかった。活動家らは現在この件に関して法廷に最終的な要請書を提出しており、最高裁の審判を待っている。

アランでブルーレディ号をスクラップすることにより及ぼされる潜在的な健康への危険性に反対して、二〇〇七年三月八日、グラジャート州タラジャ地区の民主的に選出されたソシア村議会の長、バグバストシン・ハウバー・ゴールは、アラン船舶解体場から二五キロメートルの範囲にある一二の村の住人三〇、〇〇〇人を代表して嘆願書を提出した。二〇〇七年三月一二日の法廷審議において、解体計画に関するどのような行為をも行う前に、規定された条件が満たされているかどうか、六週間以内に技術専門委員会によるさらなる調査を求める公式な命令が下された。^{*} 状況は解決されず、二〇〇七年四月三〇日に予定されていた審議は延期された。

* [原注73] 2007年3月5日に受信した電子メールの中でゴバル・クリシュナによってなされた声明

** [原注74] インド最高裁の命令 Record of Proceedings Writ Petition (Civil) No. 657/1995. March 12, 2007.