

重大事故发生后——Gard 在沉船处置中的作用

船舶可能因船龄老旧而走到生命周期的尽头，其服务年限也可能因发生搁浅、碰撞、货物爆炸和起火等灾难性事件而突然被大大缩短。船舶在其使用寿命结束后的报废或回收通常由船东负责安排。而在重大事故发生后，Gard 会积极参与有关当局要求的沉船打捞清除作业。在本文中，我们将回顾 Gard 在面对入会船舶的处置工作时，会考虑的事项及做出的选择。



当事故造成船舶推定全损，而且有关当局要求船东将其打捞清除时，Gard 将承担与船舶和货物的打捞、清除和拆毁有关的费用和支出（[Gard（船舶）规则第 40 条](#)）。另外，通过向 Gard 投保适用于海上移动平台的、固定保费的单独保险，也可以获得沉船打捞清除险的保障。相关规则规定，Gard 有权使用已打捞清除的沉船和货物的残值，来弥补其所支付的费用。

Gard 专业的理赔险事故理赔人员及委托的法律和技术专家将主导沉船打捞清除合同的招投标过程。尽管沉船打捞清除合同是船东与救捞承包商之间订立的合同，协会及委托的专家也将对合同谈判进行管理，并密切跟进沉船打捞清除作业的各个阶段，直到沉船被运去处置/回收时为止。

沉船打捞清除所采用的作业方法将取决于方法的可行性以及具体案件中有哪些备选方案。在有些情况下，船舶仍保持漂浮或可能重新起浮，因此被整体运送至处置/回收设

施。以 FAIR AFRODITI 轮为例，该轮 2015 年在多哥洛美港附近的海上发生爆炸和火灾，事后被推定为全损。沉船被拖至土耳其的一家船厂，并在船厂干船坞内被拆解。

在无法重新起浮的情况下，将沉船切成数块不失为一种选择。汽车运输船 TRICOLOR 轮就是一个例子。该轮于 2002 年 12 月在英吉利海峡发生碰撞并倾覆，事后被切割成九块运走。上文中的照片显示了其中一块被欧洲最大的两台浮式起重机吊起的情景。这些部分被运往位于比利时泽布吕赫的一家工厂，在那里以符合欧洲废弃物法规的方式完成了拆解。

如果船上有货物，可能需要进行特殊操作。处置/回收货物的解决方案可能与船舶本身的处置/回收有所不同。举例而言，TRICOLOR 轮上满载的新车辆发生了全损。这些车辆不得不与船体部分分开，并运送至比利时梅嫩市的一家特殊车辆报废工厂，车辆在那里按照适用法律和欧盟法规，进行了消除污染处理及处置。

在处置/回收沉船和/或船上的货物或材料方面，全球范围内不存在统一的监管制度。因此，Gard 的理赔人员和委托的专家必须按照适用于每起案件的当地、国家或国际法律的规定，确定处置的规则和制度，包括潜在的回收机会。

在选择和决定处置方案时，Gard 的关注点会放在保护和保全生命、环境和财产上，并按上述优先顺序行事。这意味着，如果 Gard 能够影响与船舶或沉船处置方法有关的决定，则所采用的方法将符合适用的法律法规，并且尽合理可能保护生命和环境。

作者：Nick Platt

副总裁，环境理赔负责人



作者：Erika Lindholm

理赔主管，律师