

## 重大事故發生後——Gard 在沉船處置中的作用

船舶可能因船齡老舊而走到生命週期的盡頭，其服務年限也可能因發生擱淺、碰撞、貨物爆炸和起火等災難性事件而突然被大大縮短。船舶在其使用壽命結束後的報廢或回收通常由船東負責安排。而在重大事故發生後，Gard 會積極參與有關當局要求的沉船打撈清除作業。在本文中，我們將回顧 Gard 在面對入會船舶的處置工作時，會考慮的事項及做出的選擇。



當事故造成船舶推定全損，而且有關當局要求船東將其打撈清除時，Gard 將承擔與船舶和貨物的打撈、清除和拆毀有關的費用和支出（[Gard（船舶）規則第 40 條](#)）。另外，通過向 Gard 投保適用於海上移動平臺的、固定保費的單獨保險，也可以獲得沉船打撈清除險的保障。相關規則規定，Gard 有權使用已打撈清除的沉船和貨物的殘值，來彌補其所支付的費用。

Gard 專業的保賠險事故理賠人員及委託的法律和技術專家將主導沉船打撈清除合同的招投標過程。儘管沉船打撈清除合同是船東與救撈承包商之間訂立的合同，協會及委託的專家也將對合同談判進行管理，並密切跟進沉船打撈清除作業的各個階段，直到沉船被運去處置/回收時為止。

沉船打撈清除所採用的作業方法將取決於方法的可行性以及具體案件中有哪些備選方案。在有些情況下，船舶仍保持漂浮或可能重新起浮，因此被整體運送至處置/回收設

施。以 FAIR AFRODITI 輪為例，該輪 2015 年在多哥洛美港附近的海上發生爆炸和火災，事後被推定為全損。沉船被拖至土耳其的一家船廠，並在船廠幹船塢內被拆解。

在無法重新起浮的情況下，將沉船切成數塊不失為一種選擇。汽車運輸船 TRICOLOR 輪就是一個例子。該輪於 2002 年 12 月在英吉利海峽發生碰撞並傾覆，事後被切割成九塊運走。上文中的照片顯示了其中一塊被歐洲最大的兩台浮式起重機吊起的情景。這些部分被運往位於比利時澤布呂赫的一家工廠，在那裡以符合歐洲廢棄物法規的方式完成了拆解。

如果船上有貨物，可能需要進行特殊操作。處置/回收貨物的解決方案可能與船舶本身的處置/回收有所不同。舉例而言，TRICOLOR 輪上滿載的新車輛發生了全損。這些車輛不得不與船體部分分開，並運送至比利時梅嫩市的一家特殊車輛報廢工廠，車輛在那裡按照適用法律和歐盟法規，進行了消除污染處理及處置。

在處置/回收沉船和/或船上的貨物或材料方面，全球範圍內不存在統一的監管制度。因此，Gard 的理賠人員和委託的專家必須按照適用於每起案件的當地、國家或國際法律的規定，確定處置的規則和制度，包括潛在的回收機會。

在選擇和決定處置方案時，Gard 的關注點會放在保護和保全生命、環境和財產上，並按上述優先順序行事。這意味著，如果 Gard 能夠影響與船舶或沉船處置方法有關的決定，則所採用的方法將符合適用的法律法規，並且盡合理可能保護生命和環境。

**作者：Nick Platt**

副總裁，環境理賠負責人



**作者：Erika Lindholm**

理賠主管，律師