

## Gard Insight

### 事故後の船骸撤去におけるGardの役割

こちらは、英文記事「[After the casualty - Gard's role in disposal of wrecks](#)」（2018年10月10日付）の和訳です。

船舶は老朽化によりライフサイクルを終了することもあれば、座礁、衝突、貨物の爆発や火災といった悲惨な事故によって寿命が短縮されてしまうこともあります。船舶の運用年数が尽きた時、



解体するかリサイクルするかは通常船主の方針次第です。ただ、Gardも事故を管轄する当局の要求に従い、事故後の船骸撤去作業に密に関わっています。この記事では、加入船の処分に際して、Gardが何を考慮し、どのような選択を行っているのかをご説明します。

事故によって船舶が全損と判断され、関連当局が船主に撤去を要求した場合、Gardは船舶および貨物の引揚げ、撤去、破壊に要する費用をてん補します（[Rule 40条（船舶）](#)）。Gardが可動式海洋施設（MOU）向けに提供する[別の固定保険料カバーの基で、船骸撤去費用もてん補されます（Rule 24条（MOU）](#)）。Ruleには、Gardは撤去された残骸や貨物の残存価値から、支払った費用を差し引いた額を受け取る権利があることが規定されています。

Gardの重大事故を専門的に取り扱うP&Iクレーム担当者と、Gardが指名した法務・技術の専門家とが、船骸撤去契約の入札プロセスにおいて主導的な役割を担います。船骸撤去契約が船主と海難救助業者間の契約であったとしても、Gardと専門家が契約交渉の調整を行い、船骸が処分・リサイクルされるまで船骸撤去作業の全経過をフォローします。

船骸撤去作業の方法は、それぞれのケースでの実行可能な手法や取り得る選択肢によって異なります。まず、船が浮上した状態、もしくは再浮上され、一塊の状態でも処分・リサイクル施設まで運ぶことがあります。その一例が2015年にトーゴ共和国のロメ沖で爆発・炎上して推定全損となったFAIR AFRODITI号です。この船の残骸はトルコの造船所まで牽引され、乾ドック内で解撤されました。

船骸を引き揚げるのが不可能な状況では、船体を複数個に分断することも選択肢になります。その例が自動車運搬船[TRICOLOR号](#)で、この船は英仏海峡で2002年12月に衝突転覆事故を起こした後9つに切断されて廃棄されました。上の写真はヨーロッパ最大のクレーン船2隻に吊り上げられた船体の一部です。各船体部分はベルギーのゼーブルッヘに輸送され、ヨーロッパの廃棄物規則に従って処分されました。

船上に貨物がある場合は特別な作業が必要になることもあります。貨物には、船舶自体とは異なる処分・リサイクル方法が必要になる可能性があります。例えば、TRICOLOR号のケースでは、運搬していた自動車（新車）が全損となりました。自動車は船体とは分けて、ベルギーのメネンにある車両解体の専門施設に輸送し、そこで適用法令とEUの規制に従って汚染を除去し、廃棄処分する必要がありました。

船骸や貨物、あるいは船上の資機材の処分・リサイクルについては、世界統一の規則はありません。したがって、Gardのクレーム担当者と専門家が、各ケースにおいて、当該地域や国、あるいは国際的に適用される法令等に基づいて、リサイクルの可能性も含めて、処分にどのルールや規定を適用すべきか判断しなければなりません。

処分方法を決定するにあたり、Gardは人命、環境、財物を（この通りの優先順位で）保護・保全することに重点を置きます。つまり、Gardが船舶や船骸の処分方法の決定に影響を与えることができる場合は、適用法令に従う**だけでなく**、合理的に可能な限りにおいて人命や環境の保護に配慮した方法を採用します。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gardは本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。