

案例解析 | 土耳其对海难救助的规定与实践

作者：于泳浩

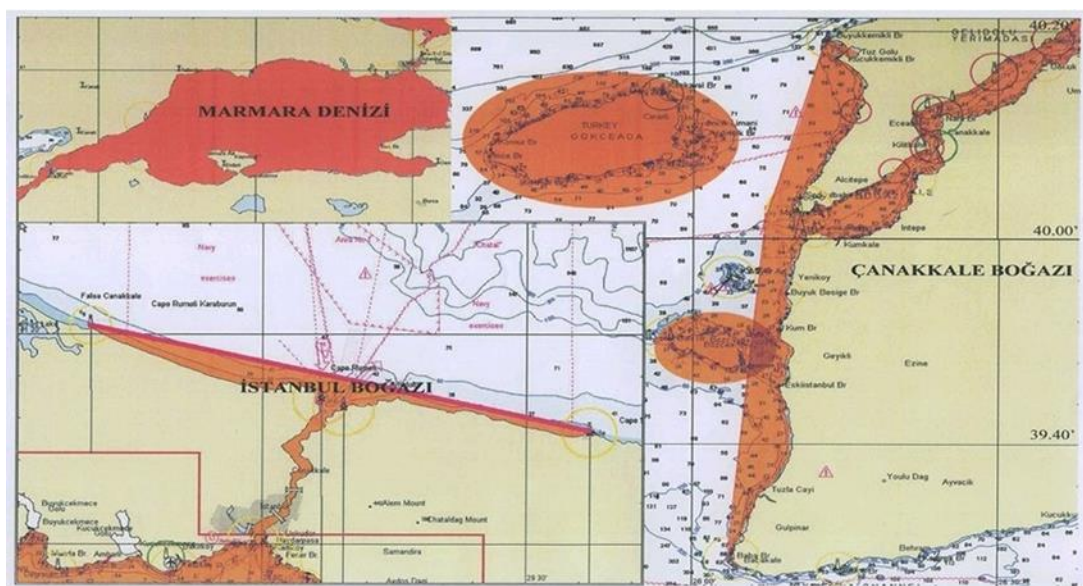


摘要：

根据《1989 年国际救助公约》（INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE, 1989，以下简称《救助公约》），海难救助被定义为“在可航水域或其他任何水域中，对处于危险中的船舶或任何其他财产实施援救的行为或活动”。尽管该定义具有广泛的国际认可度，但各国国内法在海难救助的具体适用方面还是存在一定的差异。本文将协会某入会船舶在土耳其水域发生的一起搁浅事故为例，结合当地律师及海事检验师的专业意见，简要阐述土耳其在海难救助方面的法律规定与实务实践。

一、案例回顾

2025 年 3 月，协会某入会船在土耳其马尔马拉海（Marmara Sea）锚地准备进行加油作业时，由于船舶操纵失误导致船舶搁浅。事故发生后，土耳其“Coastal Safety”（即“海岸安全局”，以下简称“海安局”）立即介入并安排两条拖轮到场。在船长并未签署任何救助文件的情况下，土耳其海安局仍指示拖轮进行强制脱浅。在船舶成功起浮后，海安局便与船货双方展开救助报酬的谈判，最终货方先行与海安局达成合意，救助报酬比例被确定为将近获救价值的 7%；船方应支付的救助报酬比例随后亦据此确定。



二、土耳其海安局的救助服务

根据土耳其 Esenyel 律所律师的介绍，如上图所示，马尔马拉海全部水域均处于土耳其海安局实施救助服务垄断的水域范围。结合当地律师的实务经验及法院判例可知，为争取更高的救助报酬，海安局通常会强调其响应迅速，并拥有高价值的设备与船舶资源，且始终保持待命状态。事实上，所有通过博斯普鲁斯海峡的船舶均受到海安局的严密监控。一旦发现船舶航速降低或偏离分道通航制规定的航线，海安局可能会立即派遣救助拖轮前往现场。此外，协会通代 Omur Marine 在 "New Procedures for Vessels Anchoring Outside Designated Anchorages" 的通函中也说明，即便船舶仅在指定锚地范围外抛锚，海安局亦会迅速指派护航拖轮到场待命，而此类待命服务往往将产生高额费用。

三、救助协议具有强制性

关于该协议，当地律师指出，在土耳其相关海域，若船舶被提供救助服务，船长通常被要求签署一份土耳其版本的救助协议，即“TURKISH SALVAGE AGREEMENT”或“TURKS 2015”。该协议在措辞上与“劳合社标准格式救助合同”（Lloyd’s Open Form，以下简称 LOF）相似，但在部分条款方面，其对船东的责任和义务规定较 LOF 更为严格。例如，对于救助报酬的支付，LOF 第 13 条规定：“Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares...” 公约明确规定了救助报酬应由船舶和其他财产利益方按其获救船舶和其他财产的价值比例各自支付，但缔约国可以在国内法中另行规定救助报酬由一方先行支付。

对比“TURKS 2015”的第七条，可以看到该协议对船东的严格之处：“The Owner of the salvaged vessel is jointly and severally liable to the SALVOR together with the cargo interests for the latter’s share of the salvage remuneration, arbitrators’ fees, solicitors’ fees, costs and other financial burdens. Further, the shipowner is responsible for the full amount of claim including all associated expenses....” 简言之，就货物利益方应分担的救助报酬、仲裁费、律师费及其他费

用，船东与货物利益方对救助入应承担连带责任；同时船东应当对包括所有相关费用在内的全部索赔金额负责。此规定对船东责任提出了更高的要求，若货物利益方拒绝支付救助费用，救助入有权利要求船东先行支付全部救助费用，否则可能导致船舶被滞留等不利后果。

四、救助报酬如何计算

关于救助报酬的计算，当地律师指出，2012 年生效的新《土耳其商法》几乎全面采纳了《1989 年国际救助公约》的各项规定。在确定救助报酬时，通常参照该公约第 13 条所规定的评定标准，具体包括：获救船舶及其他财产的价值；救助人在防止或减轻环境损害方面所体现的技能与付出的努力；救助作业的成功程度；所面临危险的性质与严重程度；救助人在救助船舶、其他财产及人命过程中展现的专业技能与投入的努力；救助作业所耗费的时间、支出的费用以及遭受的损失；救助入或其设备所承担的责任风险及其他相关风险；提供救助服务的及时性；用于救助作业的船舶及其他设备的可用性及其实际使用情况；救助设备的待命状态、效能及其市场价值等。

从实务经验来看，海安局一般以救助价值的 10%至 12%作为初始报价；但根据事故的危险程度、作业持续时间及事发地点等具体情况，最终报酬也可能调整至约 8%至 9%。救助报酬的评估范围通常涵盖船舶本身的价值、船上货物价值、燃料与润滑油价值，以及预期运费等项目。在本案中，货方已先行与海安局达成协议，同意支付相当于货物价值约 7%的金额作为其应承担的救助报酬。

值得注意的是，土耳其海安局出于财政审核或内部管理要求，倾向于对同一事故中的救助报酬执行统一的比例标准。换言之，一旦货方与海安局就某一比例达成一致，船方亦须遵循相同标准，无法单独争取更优惠的费率。尽管如此，在个别案件中，关于是否将运费等项目纳入计算基数，仍可能存在一定的磋商余地。最终，只有在船方和货方均完成各自救助报酬的支付义务后，海安局方允许船舶离港。

五、总结提示

综上所述，鉴于土耳其主管当局在救助作业中所体现的强制性与特殊性，以及其国内法律对救助报酬计算标准的严格规定，协会建议会员船舶在土耳其水域航行期间，船长应严格遵守国际海上避碰规则和当地的航行规定，以及代理提供的航行提示。做到规范航行，正规值守，把控船位，谨慎锚泊，一旦船舶在土耳其海域发生事故时，会员应充分重视前述相关事项，并在必要时及时寻求专业指导与协助。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。