



中国船东互保协会  
China Shipowners Mutual Assurance Association

地址：上海市虹口区公平路 18 号  
7 号楼中船保大厦 5-7 层  
邮编：200082  
电话：+86 21 3503 6888  
传真：+86 21 6595 0216



www.chinapandi.com

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 salved 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 salved 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人应承担连带责任；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，救助人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；救助人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。

中国船东互保协会  
China Shipowners Mutual Assurance Association

2025年9月 总第31期

# 防损通讯

## Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编

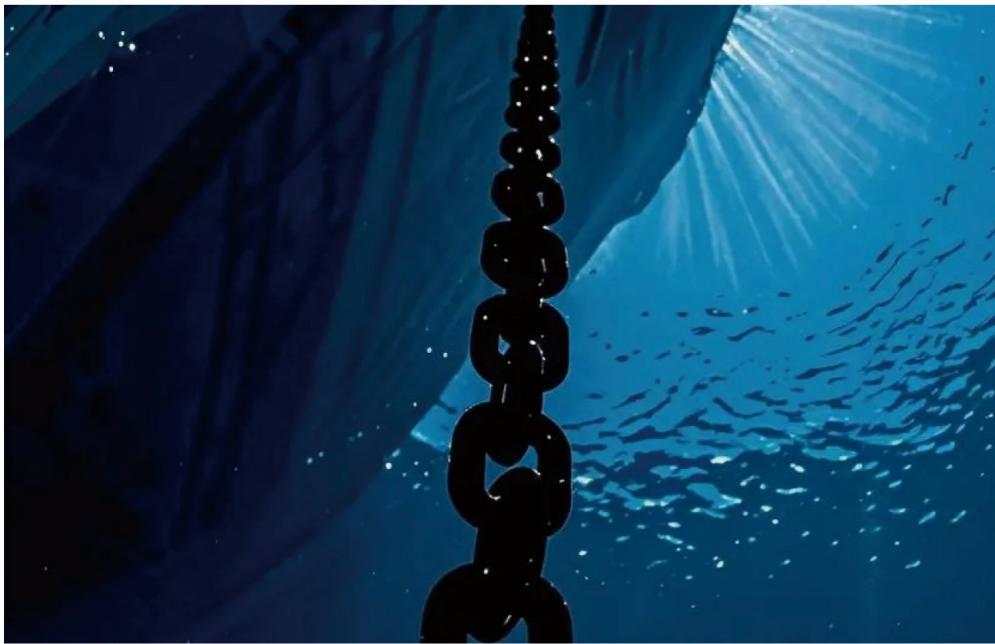


### 船舶拖锚是造成海缆受损的最大威胁

作者：防损部 王勇

#### 摘要

近年来，我国工业和信息化部每年都会定期牵头组织开展以“群防群治、保护海缆”为主题的通信海缆保护政策宣传周活动，旨在引导广大海上从业人员积极参与通信海缆保护工作，形成全社会共同维护海缆安全的良好氛围。根据国际电缆保护委员会（ICPC）的数据，海底通信电缆承担了全球超过99%的洲际数据传输，海底电力电缆则在国家内部及跨国范围内促进了电力的输



送与分配。保护上述基础设施对于保障国际通信连通性、维护经济稳定以及确保能源安全具有重要意义。

### 一、船锚损害海缆的严重后果

ICPC 统计显示，全球每年约有 150 至 200 起海底电缆故障事故，其中，约有 70% 至 80% 是由意外损坏造成的，主要原因是捕鱼活动以及船舶抛锚和拖锚事件。ICPC 跟踪并监测船舶的 AIS 信息表明，每年因拖锚对海底电缆造成的损害事故约有 60 起，占事故总数的约 30%。意外损害对海底电缆的损害代价十分高昂，电信电缆修复的平均费用为每起事故为 50 万至 100 万英镑，而电力电缆修复费用则因诸多变量而异，平均每起事故约为 1000 万至 1 亿英镑。电缆受损造成的停机和停电，有可能导致全球通信和能源传输及分配的中断。鉴于各国均对海底电缆的保护制定了相关法律，任何损害海底电缆的行为或个体都将面临严厉的行政处罚，甚至可能被追究刑事责任。此外，此类事件还可能引发地缘政治风险。这对于涉事的船长、船公司以及船舶保险人而言，处理此类海底电缆损害案件均是一项复杂且棘手的工作。

### 二、近年来典型船锚损害海缆事件

1. 2002 年，一艘集装箱船在从费城驶往纽约途中，遭遇大风浪天气船速减慢，船长误以为是风力所致，实则是船锚松脱并拖底。拖锚事件导致当时连接美国与欧洲的 4 条电缆中有 3 条被切断。后续调查发现，考虑到两港间距离较短，涉事船舶的船锚当时仅用锚机制动器和固定钢丝等设施。

2. 2008 年，在西西里岛附近发生了一起近年来最严重的拖锚事件。一艘船的锚链在海里被拖行了约 300 公里，损坏了六条海底电缆。

3. 2012 年 2 月，一艘货船在红海水域拖锚损坏了三条海底电缆并导致多处电缆故障。在事发的 12 个小时内，该船通过 AIS 被追踪到，在故障被通报的同时该船还没有意识到拖锚刮到了海缆，船舶拖锚还在穿过电缆，并在最后一次故障发生时锚爪似乎被电缆缠住，船速降为零。

4. 2016 年 3 月，一艘船在英吉利海峡附近发生拖锚并导致电信电缆和一条电力电缆受损，致使锡利岛 (the Isles of Scilly) 的电力供应中断了相当长一段时间。

5. 同年 11 月，一艘货船在英吉利海峡群岛和康沃尔 (Channel Islands and Cornwall) 之间抛锚，导致数条电信电缆受损。

6. 2016 年 3 月，一艘油轮在舟山水域由于船长戒备疏忽，挂锚链半节入水航行，后因紧急避让，驶入禁锚区，并导致右锚触碰到海底电缆，并导致一根海底电缆受损。

7. 2017 年 10 月，一艘货船在余山海域锚泊避风期间，船舶走锚后，触碰余山海底光缆，造成余山海底光缆信号中断。事后探测和维修费用超过 9 百万人民币，该轮的管理人遭到行政处罚，主要涉事责任人海事建议移交公安部门依法处理。

8. 2018 年 4 月，一艘驳船在未察觉的情况下，在五大湖区拖锚航行了约 36 个小时，航程约 600 公里。期间导致船锚刮到了三条水下电缆和两条输油管道。事故造成电缆损失约 1 亿美元，还导致 800 加仑的绝缘矿物油泄漏。

9. 2021 年 8 月，一艘集装箱船在澳大利亚珀斯附近锚泊期间，由于船舶在大风中走锚至附近的海缆保护区，导致澳大利亚至新加坡电缆被锚爪钩住并造成损坏，并造成 150 万澳币的损失。该轮船长被澳大利亚联邦警察提起诉讼，该行为可最高可判处三年监禁和 4 万澳元的罚款。

10. 2023 年 2 月，一集装箱船在航经汕头海域附近时，遭遇恶劣天气，船舶左锚松脱后，船舶拖锚航行连续钩断 4 条海底光缆，事故造成中国电信汕头国际海缆 4 条光缆通讯故障，初步估计经济损失约 800 万元，涉事船长和驾驶员在事发时因涉嫌犯罪被立案侦查。

### 三、船锚损坏海缆的原因分析

#### 1. 常规抛锚砸中海缆情况很少

海底光缆的建设通常与国民经济和国家战略密切相关。当新的海底光缆铺设完成后，是否及时公开其具体位置，已成为一些国家在评估安全与地缘政治风险时的重要考量因素。这种情况可能对船舶的锚泊活动带来一定潜在风险，尤其是在船舶

未按照港口规定在指定锚地进行应急或临时抛锚的情况下。然而，实践中船舶因直接抛锚而意外损坏未知海缆的情况仍较为罕见。尽管海底光缆通常配备有保护层和绝缘层，并通过填埋方式进行防护，但对于大型商船而言，当船锚自由下落时，依据不同类型的海底地质条件，锚链可能嵌入海底 2 至 3 米的深度，因此埋设较浅的光缆仍存在被损坏的可能性。

#### 2. 应急抛锚触碰海缆风险增大

当船舶在近海区域或海底光缆铺设区域附近遭遇机械故障、舵机失灵等紧急情况，或因应急避让需要，为防止发生搁浅、碰撞他船或触碰固定设施等事故时，船长通常会选择抛锚以试图控制船舶位置。然而，过往事故表明，在此类情况下抛锚存在触碰或割断海底光缆的风险。此外，还存在另一种情形：船长在进行应急或临时抛锚操作时，使用了比例尺过小或版本过时的海图，从而未能识别或忽略了海底光缆的存在。

#### 3. 船舶走锚对海缆威胁较大

船舶走锚现象多发生在海底底质疏松或海床不平整的锚地，尤其在风浪较大的情况下，船舶受风浪影响可能发生相对

	Sediment Type	200m (~650 ft) LOA	300m (~980 ft) LOA	400m (~1300 ft) LOA
Dropped Anchor Penetration	Silty/Sandy Clay	0.3m - 1.6m	0.7m - 2.4m	0.9m - 2.5m
	Sand	0.5m - 1.5m	0.7m - 2.0m	0.9m - 2.0m
Dragged Anchor Penetration	Soft Silts & Clays	3.0m - 7.3m	4.3m - 8.4m	5.0m - 9.2m
	Sand & Stiff Clays	1.0m - 2.7m	1.4m - 2.8m	1.7m - 2.9m

Note: Contains aggregated results of methods described herein with consideration of generalized sediment types, common anchor equipment and vessels anticipated and commonly occurring in New York Harbor and the New York Bight.

于海底的移动，从而导致走锚。与正常抛锚相比，走锚过程中船锚在海底被拖拽，其嵌入深度通常显著增加。在此情况下，海底光缆遭受锚具刮擦的风险也随之显著上升。

#### 4. 在航拖锚对海缆的威胁最大

上述列举的多起事故表明，船舶在航行过程中，由于船锚刹车装置故障或锚链紧固不到位，导致船锚意外脱落，进而出现拖锚航行的情况，刮断海底电缆。此类事件多发生在风浪较大的环境下。在该情况下，船舶因拖锚航行导致航速下降，船首可能出现偏荡现象。然而，这些现象与风浪对船舶造成的常规影响较为相似，因此船长往往容易忽视船锚脱落的可能性。此外，在恶劣天气条件下，出于安全考虑，船长通常不会安排船员前往船首检查锚及锚链的固定状况。根据纽约州政府海事技术组 2022 年的一项研究，船舶在拖锚状态下，锚的抓力作用使其嵌入海底的深度远大于常规抛锚或者船舶走锚时的嵌入深度，根据船型不同和海底底质，最深可达 9 米多。

### ①、避免船锚损害海缆的建议

1. 船舶尽量在港口指定的锚地抛锚；
2. 船舶抛锚时，应选择最新版大比例尺海图；
3. 船长应组织学习海图海缆和管道图标；
4. 船长应及时果断处置锚泊走锚；
5. 船舶在离港后应及时加固锚和锚链，即使是相对较短的航程；
6. 船锚设备应按照公司 PMS 加强维修保养；
7. 如果船舶的制链器卡不住，单凭船上的技术力量无法解决时，公司岸基应及时介入解决；
8. 当船舶在航期间航速突降时，船长应及时排查锚链固定情况。

## 印度洋季风季，警惕船舶靠泊安全



作者：防损部 王勇

### 摘要

根据印度气象局的预测，2025 年的印度洋西南季风有很大可能性高于往年平均水平，并且到来的日期会比以往会提前一周左右，预计将持续到 9 月中旬。印度西海岸的贾伊加尔港务局 (JSW) 近期发布了一份安全通告，详细阐述了在 2025 年印度洋季风期间船舶系泊与锚泊的标准作业程序 (SOP)。该程序对原有的技术指南进行了更新，其中包括《国际海上人命安全公约》《石油公司国际海事论坛系泊设备指南》和《国际散装运输液化气体船舶构造和设备规则》以及当地港口的要求。旨在提醒船舶在印度洋季风时节印度港口停泊期间遵守标准作业程序中的技术规定，以确保船舶的靠泊安全。

### 一、季风对船舶安全的影响

每年的 6 月至 9 月期间，是印度洋西南季风盛行的季节。在此期间，印度次大陆上空便会刮起强劲的西南风，并伴有暴雨和山洪暴发，包括印度、巴基斯坦、斯里兰卡和孟加拉国的陆地和沿海水域都将直接受到影响，缅甸、泰国、柬埔寨和越南在内的东部国家也会受到波及。这对于靠泊于该地区港口作

业的船舶是十分危险的，持续的季风会使得船舶在靠泊期间可能会受到开风影响，被吹离码头并与码头形成开档，严重影响船舶的靠泊安全、装卸作业和人员上下，这将导致船舶与码头触碰，与前后船发生碰撞，还能会损坏港机并导致人员落水等事故。同时，由于长时间季风带来的涌浪也会波及到港口锚泊和靠泊的船舶，导致走锚和断链等事故。通常情况下，当印



©JSW

度洋的涌浪逼近港口时，会波及到港内水域，尤其是港口没有防波堤，或者防波堤方向不能阻挡涌浪，这会使得港内的水变成活水，船舶产生动态载荷而上下颠簸或左右摇摆，对系泊缆绳的磨损非常严重，也可能会损坏码头碰撞和港机等港口设施。除此以外，更为危险的是西南季风在阿拉伯海和孟加拉湾形成的热带低气压，以及随之而来的气旋常常造成陆地和海上灾难性的破坏，以及大量人员伤亡。

## 二、系泊设备标准

1. 所有船舶均须确保其系泊设备及操作符合石油公司国际海事论坛（OCIMF）发布的《系泊设备指南》第四版（MEG4）以及港口的标准。  
2. 船舶在抵达港口前，船员应对船上的系泊缆绳、锚机、绞车、锚设备及附属配件等进行检查，以确保其处于正常的工作状态。

## 三、系泊作业规范

1. 自动调节系统：在停靠期间，船舶将严禁使用绞缆机的自动收放调节系统，鉴于印度洋季风期间风和涌浪会使得船舶产生动态载荷，船舶需采用手动调节方式来维持缆绳收放和张紧状态。  
2. 备用消防水带：船舶应始终确保船首与船尾的消防水带处于充水待命状态，以便在紧急情况发生时能够迅速投入使用。  
3. 主机备便要求：船舶必须随时保证主机在短时间具备启动能力，严禁主机处于无法启动和运转状态。  
4. 甚高频监控：船舶需持续保持甚高频VHF11频道的值守，以便与海事控制中心进行有效通信。

## 四、系泊缆绳配置

1. 好望角型船舶：采用5+5带缆配置方案，具体为带5根首缆+5根尾缆，同时在船舶艏部与艉部各带5根倒缆。

2. 巴拿马型、灵便型以及液化石油气运输船：采用4+4带缆配置方案，具体为带4根首缆+4根尾缆，同时在船舶艏部与艉部各带4根倒缆。
3. 小型散货船：采用3+2带缆配置方案，具体为带3根首缆+3根尾缆，同时在船舶艏部与艉部各带2根倒缆。
4. 此外，船舶必须准备好备用缆绳，以便在紧急情况发生时能够立即投入使用。

## 五、系泊附加要求

1. 缆绳材质选择：船方应选用具备足够破断强度的高强度聚酯或聚丙烯缆绳。
2. 维修保养规范：船舶在靠泊期间，不得对系泊设备开展维修保养作业。
3. 定期检查要求：船员需每日对系泊缆绳进行检查，查看是否存在磨损、切口或其他损耗迹象；一旦发现缆绳有损坏情况，必须即刻予以更换。
4. 防护措施应用：船员应意识到风和涌浪对船舶靠泊产生的动态符合会导致船舶的系缆与缆桩和导缆孔磨损严重，应采用合适的防磨损装置来减缓磨损。

## 六、应急准备工作

船方应制定完善的应急处置预案，内容应覆盖以下几个关键方面：

1. 突发的天气恶化情况。
2. 系泊缆绳断裂问题。
3. 船舶电力故障。
4. 备用的系泊缆绳、应急拖带设备以及额外的护舷碰垫应放置在船员易于取用的位置，确保在紧急状况下能够迅速投入使用。

## 七、锚泊作业注意

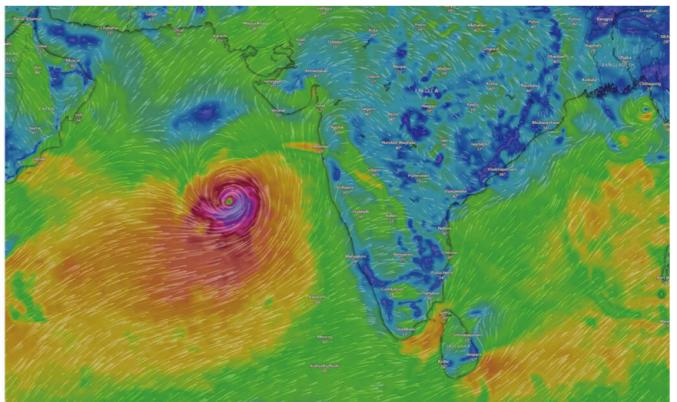
1. 海底底质勘察：在船舶实施锚泊作业前，船长应查阅

海图和航路指南、进港指南等港口资料，必须确保所选锚位的海底底质适宜抛锚作业，应避免选择岩石质地或地势起伏不平的海床区域。

2. 锚链长度规范：锚链出链长度与水深的比例应至少维持在5:1，即锚链长度为水深的五倍。
3. 抛锚操作要点：船长应尽量选择船舶在风流影响下有向后退速的时候下锚，并视水深和船舶尺寸缓慢下放船锚。
4. 锚泊值班要求：船长应安排专人对锚泊状态进行持续监控；并利用GPS、雷达以及目视方位测量等手段，实时监测船舶的锚位，并检查是否出现走锚现象。
5. 气象监测工作：船长应不间断地关注天气预报信息以及港口发布的各类警报。
6. 应急响应准备：船舶一旦发生走锚，船长应确保船舶主机推进系统能够立即投入使用，以应对紧急状况。

## 八、其他防范措施

1. 舷梯安全值守：船方应妥善安置船舶舷梯，并配备防护网与救生圈，确保其稳固可靠。同时，值班船员需依据潮汐涨落情况及时调整舷梯。
2. 驾驶台人员配置：无论何种天气状况，驾驶台均应保持合理的人员配置，特别是在天气恶劣期间，值班驾驶员务必坚守岗位。
3. 污染预防措施：船方应确保船舶甲板和任何罐体的开口处于封闭和密封状态，在进行货物装卸和压载水操作时，船方应采取有效措施，防止在暴雨天气下出现货物或压载水泄漏



的情况。

## 九、船舶违规处罚

如果船舶未能遵循上述操作指示，印度港口当局将有权视船舶违规情节的轻重对相关船舶采取延迟作业、罚款和/或限制船舶开航等措施。尽管这些指南是专门针对贾伊加尔港颁布的，但对于在季风季节挂靠该地区任意港口的船舶而言，也具有极高的参考价值。协会提醒近期有前往印度及周边受印度洋季风影响港口的会员船舶，应注意季风和涌浪对船舶安全的影响，提前与当地代理联系，以获悉港口的具体安全要求，配备好靠泊安全属具备品，保证船舶靠泊安全，并避免船舶遭受违规处罚。



# 海员在船技能评估困境分析

作者：防损部 王勇

## 摘要

ISM规则明确规定，公司需确保每艘船舶依据国家与国际要求，配备具备资质、持有相关证书且健康的海员，以保障船舶各项操作的安全性。根据ISM规则，适任海员的定义包含两方面内容，一是需符合STCW公约所规定的培训与发证标准；二是公司应基于其管理体系的要求，对海员在船期间的履职情况进行系统评估并提供反馈。目前，海员评估报告已成为公司考核海员在船表现的重要工具。然而，在实际操作中，由于各家公司对海员评估报告的重视程度存在差异，导致该报告的价值呈现较大差异。部分公司甚至将其视为形式化的文件，未能充分发挥其在公司人员管理中的关键评估作用。对于航运公司的人力资源部门而言，准确判定多次评估结果的一致性及其对被评估者实际情况的真实反映程度，是一项极具挑战性的任务。

## 一、海员评估机制的目的和意义

船长主导的综合评估体系，涵盖专业技能、应急处置及团队协作能力的多维度考核，其核心目标在于持续验证海员岗位胜任力。该项评估不仅为职业晋升路径规划、岗位适配度分析及激励机制优化提供科学决策依据，更能促进航运企业人才梯队建设的良性发展。从合规性维度考量，该机制严格遵循STCW公约关于海员适任性评估的强制性规定，确保船舶管理与国际海事法规框架保持同步。评估数据还可作为船队人力资源配置优化的决策支持依据，并为见习制度改进等管理措施提供量化验证，最终形成对海员能力素质的系统性评价体系，为海员的再雇佣与晋升培养提供标准化依据。由此可见，基于船长视角的海员评估机制已构成现代航运安全管理的核心组件，既保障海事专业人才的可持续发展，也为全球海运业的安全高效运作奠定制度基础。



## 二、现行评估机制的实践困境

### 1. 履职跟踪机制弱化

多数航运企业将评估重点前置化，在招聘和聘用环节通过服务簿审核、履历筛查、结构化面试、专业技能考试，以及心理测评等方式建立准入评估体系，但对海员在船履职表现的动态监测与评估则存在系统性缺失，往往仅仅依据访船谈话与评估报表，造成前端严控而后端疏忽的管理断层。

### 2. 评估主体能力不足

海员评估机制要求评估者具备专业评估技能，能在技术指导与职业发展两个层面开展建设性对话。但现实情况是，主导评估的岸基管理人员普遍缺乏专业培训，更未能建立与船长等高级船员的评估能力传导机制，导致评估停留于表面化操作层面。

### 3. 评估主观偏差显著

由于船长和部门长作为评估员可能缺乏对船员表现的直接观察，评估结果可能因主观性和偏见而出现不一致的情况。特别是同船时间有限，观察周期不足及文化差异等因素，评估者易受刻板印象、评估标准模糊等影响产生认知偏差。

### 4. 评估周期匹配失衡

受 MLC 公约约束的差异化合同周期（干部船员 4-6 个月，普通船员 6-10 个月），导致评估者与被评估者同船共事的时间碎片化。在合同期内若发生评估人更换的情况，由于船上人员变动频繁，新评估人的态度、优先事项、期望及能力水平可能存在差异，进一步影响评估结果的一致性和可靠性。

### 5. 技术指标过度倾向

现行评估体系对可量化的技术指标（如设备维护合规率、燃油效率优化率等）赋予较高的权重，而对领导力、跨文化沟通等关键软技能的评估模块占比不足，形成能力评估的结构性失衡。

### 6. 评估信息维度不足

尽管评估表单设计包含备注栏，但在实际操作中评估者往往仅依据定性或定量指标在评估结果中进行勾选，而未对所选指标提供充分的备注或案例补充。特别是在压力决策、危机处置等复杂情境的行为记录缺失率更高，严重影响岸基管理层对评估结果的应用质量。

### 7. 回避负面评估反馈

评估者与被评估者往往都回避坦诚的沟通，评估者可能因顾虑评估报告内容泄露后所引发的后果，而犹豫是否指出海员

存在的问题。其主要担忧包括对未来船上工作安排可能受到影响，以及可能遭受来自被评估海员对其精神上和身体上的打击报复。这种心理可能导致评估结果的反馈模糊不清、流于形式，甚至与实际情况严重不符。

## 三、重点关注的两个问题

### 1. 船长是否直接评估轮机人员？

有些公司的评估体制规定，船舶的部门长对各自部门的船员进行评估，船长再对部门长评估。也有的公司规定，船长可以对船上的任何船员进行评估。轮机长作为轮机部负责人，承担对本部门人员技能评估的主体责任。而船长作为船舶安全总负责人，主要履行监督职责，确保评估流程符合国际公约和公司管理体系要求。如果船长直接参与到轮机部人员的评估，尤其是在业务方面的评估，可能会造成对轮机部人员的评价不够专业和客观。

良好的做法是由轮机长主导开展定期技能考核评估，包括设备操作、故障处置等专业技能测试，并将评估结果报告给船长。在船上建立起“船长 - 轮机长双重评估机制”。即，轮机长负责专业能力评估，船长负责综合安全履职评估。

### 2. 海员评估报告是否要公开？

这是一个仁者见仁智者见智的问题，海员特殊的工作性质决定了船上的海员评估机制与其他行业存在较大的差异。现代企业管理大多采用互动式的评估机制，在该机制，评估者与被评估者需就评估报告展开讨论，被评估者应提供反馈意见。待反馈流程完成后，评估者进一步给予回应，至此评估周期方告终结。在此过程中，双方以建设性与激励性的方式探讨被评估者的发展状况，并对其工作表现进行评价。

而船上目前大多采用类似一种封闭式的评估方法，即部门长完成评估报告后直接提交至船长，船长完成评估报告后直接提交至公司相关部门，而无需与被评估者进行沟通。上述企业中的“评估 - 讨论 - 反馈”机制对应在船上，更多的是融入在日常具体的业务工作中，船员发挥“传帮带”的作用，将“传授业务 - 评估表现 - 讨论问题 - 反馈指导”的过程，形成一个技术上的闭环。如果将船上的评估报告彻底公开，在船上相对封闭和压抑的工作环境和生活环境下，不排除由评估者对被评估者做出负面评价而导致矛盾激化和情绪失控等问题，这对于船舶的安全生产以及船员的人身安全都可能带来非常不利的影响。

## 四、海员评估机制的优化

有效的评估报告不仅能够助力公司对海员的培养与调配，还能显著提升海员自身的业务能力及管理水平。这充分说明，强化海员评估工作对于提升公司整体绩效具有重要意义。其核心在于通过支持性工具和专业指导，优化评估流程，并着重培养评估者的领导力。具体可以通过：

1. 建立航运业评估师资格认证体系，要求船队经理及船长等评估主体须通过 IMO 认可或推荐的评估技术培训，并每年完成能力复审。

2. 制定明确的评估标准，详细涵盖业务能力、应急反应、领导力及心理健康等方面的内容，并以清晰简洁的方式呈现评估结果。

3. 平衡评估数据，通常海员在航海技术和轮机管理方面

的技术指标和业务能力被用作海员评估的基础。然而，这些定量数据往往缺乏对决策过程及行动措施的补充说明，还应在备注栏以详细描述和特殊案例来补充评估数据的全面性。

4. 建立持续反馈的机制，将一次性、随机性和合同结束时的评估机制与定期的评估机制相结合。

5. 公司应将船上的评估报告作为人员管理的核心机密档案，不能随意对外公开，这样才能使得船上的船长和部门长安心做出科学客观的评估。

6. 公司应在船长和高级船员上船任职前，将这些评估经验分享给船舶管理者，使其到船任职后提供进一步科学且具有建设性的反馈。

## 五、海员评估机制的战略价值

海员评估管理的价值并非体现在形式化的报告本身，而是在于通过科学、客观的反馈生成高质量的海员能力分析报告。这不仅有助于激发海员个人的职业成长，更能有效强化公司团队的整体竞争力。在航运智能化和数字化并向绿色转型加速的背景下，科学化的海员评估体系将成为企业核心竞争力的关键构成。同时，这些评估数据也可以在整个航运业内形成数据共享，推动评估数据在海员劳务市场中的流通价值，拓展海员评估标准的互认机制，最终形成以能力为导向的海事人才生态体系。

# 土耳其对海难救助的规定与实践

作者：理赔部 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，但各国内外法在海难救助的具体适用方面还是存在一定的差异。本文将以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“海岸安全部”，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 Eseneyel 律师事务所的介绍，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，协会通函“New Procedures for Vessels Anchoring Outside Designated Anchorages”中也说明，即便船舶仅在指定锚地范围内抛锚，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

