

案例解析 | 土耳其船舶救助案件的处理实务

作者：项琳涵



摘要：

协会曾于 2025 年 11 月向会员发布专项提示，指出船舶在土耳其管辖水域发生海事事故时，当地主管部门（海岸安全总局）依据其具有强制性特征的海难救助法律规定及惯常执法实践，往往直接介入救助作业及救助报酬程序。此类干预易导致会员及船东在救助报酬谈判中处于被动地位，影响其合法权益的有效主张。值得关注的是，今年年初协会再次协助会员处理一起同类涉及土耳其救助案件，亦面临相同的法律与实务挑战。经协会统筹协调，联合会员、货方、当地代理、外聘律师及检验机构等多方力量，通过专业、高效的协同应对，最终就救助报酬达成合理协议，显著降低了会员的救助费用支出。

一、案件回顾

2026 年 2 月，协会一艘入会散货船在由土耳其某港口驶往意大利某港口途中，航行接近达达尼尔海峡分道通航制水域、即将抵达引航站接引航员时，主机冷却水系统突发故障，导致主机停车、船舶丧失主机推动力，并在海峡航道内停车漂航。船长随即向土耳其 Gelibolu 港交管中心申请紧急抛锚，并委托当地代理协调港作拖轮提供协助以稳控船位，但上述请求均被土耳其交管中心及有关港口主管当局予以拒绝。无奈船长在征得船东同意后，只能向港口当局申请救助拖轮。随后，土耳其海岸安全总局派出救助拖轮对该船舶进行了拖带救助，

将该轮安全拖带至附近指定锚地；船长亦据此签署了由海岸安全总局出具的海上救助协议。事后，船东收悉海岸安全总局正式通知，要求依据船长签署的救助协议的相关规定，按获救财产价值的一定比例支付救助报酬；同时，当地代理转告，须待救助报酬全额结清后，船舶方可给予办理离港手续。

二、船货获救价值的确定

协会收到会员通知后，作为该船的船舶险保险人迅速与会员及在船船长取得联系，并立即指示当地通代及合作律师迅速联系土耳其海岸安全总局，并启动救助报酬谈判。该救助拖带案件的核心焦点在于土耳其海岸安全总局基于作为土耳其法定垄断的救助机构，其对于获取船舶的评估价值存在一定的主观性，而且与船东对涉案船舶的实际保险价值存在极大的差距。尽管船东尝试通过船壳险保单以及权威的第三方船价评估机构提供的报告进行证明，但海岸安全总局始终坚持按照其获取的船舶市场价值为准。面对这一巨大分歧，协会指示前方律师经过多轮沟通与争取，最终促成海岸安全总局接受以其评估价值与船东保险价值的平均值作为船舶的市场价值。此外，相较于船舶价值，双方在货物价值及燃油价值上的评估则较为明确，各自在此基础上确定了被救财产的整体市场价值。

三、救助费率的确定

在双方对于船舶价值、货物价值和燃油价值的确定达成一致后，下一步的谈判进入关键的救助费率阶段。海岸安全总局初始要求的费率仍然很高，面对这一局面，协会继续协调各方资源，组织律师团队与海岸安全总局展开多轮艰难的谈判。协会指定律师结合案件实际情况据理力争，指出救助位置没有位于海峡分道通航带和主航道内，船舶虽然失控但是并没有对于海峡的分道通航带来实质性的安全风险，当时的天气及能见度良好，船舶拖带救助的作业环境也良好，船舶实际被拖带作业时间相对较短，船长和船员对于救助和拖带全程积极配合，船舶在此次拖带事故中也未发生污染或搁浅等次生风险，这些情况对于我方与海岸安全总局的谈判都是一些有利条件，并据此最终将费率的谈判和解到达一个会员船东能接受的合理范围，为船东和货方节省了大量救助成本。

四、船货双方的统筹协作

在案件处理过程中，协会充分发挥了专业保险人的统筹作用，与当地律师、货物保险人及租船人保持了良好且密切的沟通，有效提高了案件的处理效率，并避免了船、货任何一方财产被扣留。货方代表也对协会团队给予了充分信任，并申请委托协会指定的律师与海岸安全总局进行统一谈判。经协会协调，在获得货方书面承诺（保证在卸货前支付其应承担份额）的前提下，货方委托船东代表与海岸安全总局签署和解协议并先行垫付全部款项。这一安排既有效控制了连带责任风险，又将船期延误时间压缩至最低。从启动谈判至最终签署协议仅用时 8 天，船舶得以快速被释放，最大限度减少了船期损失。

五、防损建议

基于对本案处置过程的系统性复盘与经验提炼，协会谨向会员提出如下建议，供船舶未来挂靠土耳其港口或航经土耳其管辖水域参考。

1. 会员应充分了解土耳其救助机制的特殊性，海岸安全总局在土耳其海峡及马尔马拉海区域内拥有救助作业的法定垄断权，船舶遇险后，海岸安全总局将依法自动介入，船东无权自行选择救助人或就救助条款进行自由谈判。此外，土耳其救助协议规定船东需对货物方的救助报酬承担连带责任，若货方未支付其应担份额，救助人有权利要求船东全额支付，否则船舶可能被滞留。在救助报酬计算方面，海岸安全总局通常以获救财产价值的较高比例作为谈判起点，这里必须要通过专业的法律和技术谈判，以此来降低获救财产价值的评估比例。
2. 当船舶在进入土耳其海峡等复杂水域之前，船长应组织船员对主机、辅机、舵机等关键设备和附属设备进行安全检测，保证机舱供油系统、冷却系统、加热系统和电力系统的功能正常，同时确保机舱报警及数据记录系统正常工作，以便为后续的技术分析或责任抗辩提供依据。
3. 当船舶一旦遭遇海岸安全总局拖轮强行救助行为的介入后，切勿在压力下签署任何不理解的函件、确认单或救助合同。协会建议会员在事故发生后第一时间授权协会启动当地律师及通代机制。律师提前介入可以有效控制信息流，防止船东在不了解当地规则的情况下做出不利承诺。
4. 鉴于 TURKS 2015 规定船东需对货物方的救助报酬承担连带责任，船东应密切关注货物方的履约情况，争取货方书面承诺，明确其支付义务及时间节点。在条件允许的情况下，可考虑统一签署包含货物部分的和解协议，以加快船舶释放。
5. 会员公司应提前收集船舶、燃油、运费、货物的价值证明文件，以便在谈判启动时能够迅速响应。鉴于海岸安全总局通常会引入独立专家进行估值，且其估值可能与保险价值存在较大差异，会员应提前有所预判，在谈判策略上既要积极协商，也要在适当时机接受如平均值等合理妥协方案，以换取快速放船。
6. 船东还应关注船舶价值的浮动，避免因船价上浮导致不足额保险。不足额保险意味着一旦发生全损或部分损失，船壳险保险人将按保险价值与实际价值的比例赔付，船东需自行承担差额部分的损失。因此，建议审慎评估船舶当前价值，重点关注账面折旧价值、融资溢价价值及市场公允价值避免因不足额保险导致损失。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。