

Circular From SKULD

Date: 11 December 2020

土耳其海峡 - 拖带救助案件增加

本协会在 2019 年 4 月 25 日发布过土耳其海峡内的拖带救助引起的相关责任的文章。

协会注意到近期土耳其海峡的拖带救助案件数量略有上升,特别是在船舶无法维持要求的最低 4 节航速的情况下。该要求在条例第 13 条中有所规定。这个问题在海流湍急的博斯普鲁斯海峡尤其普遍。

无论船东是否提出要求,只要不能维持最低航速,当地拖轮公司就会迅速提供拖带服务,然后提出昂贵的索赔。从我们掌握的情况看,当发生这种情况时,船长通常不知道拖轮通过时所提供的“服务”的确切性质,部分原因这可能是由于引航员、船舶交通服务和拖轮之间使用土耳其语所致。

因此,协会建议和提醒船东及船长应注意土耳其海峡航道的规则,并警惕拖轮主动提供救助的情况。同样重要的是,应确保船舶在过境前遵守所有的规则要求,包括维持足够的发动机功率。协会通代建议,如不能满足要求,在通过之前按商业条款聘用拖轮公司的服务可能是明智的做法。这种做法显然增加了航程成本,但是避免了高昂的救助费用以及在收回保证金和其他延迟带来的船期延误。我们了解到,救助报酬已经高达救助价值的 7%,比之前几年有所增加。

保赔协会在发生此类事件时通常不总是第一时间参与其中,因为任何救助报酬通常在遭受海上风险的相关利益方之间解决,通常是船东(船舶船壳险保险人)、货主、燃油利益方和救助方之间。然而,当货主以损害运输合同(通常是宣称不适航)索赔其在救助或者共同海损分摊的那部分款项,那么协会将作出回应。所以应当确保保留有关事故的所有证据。这种情况下,建议保存船舶航行数据(VDR),尤其是音频,这可能成为抗辩的关键证据。这些信息还可能有助于主张抗辩拖轮服务根本不是救助的性质,尽管这不是那么容易。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源：The Skuld P&I Club

Andrew Liu & Co., Ltd