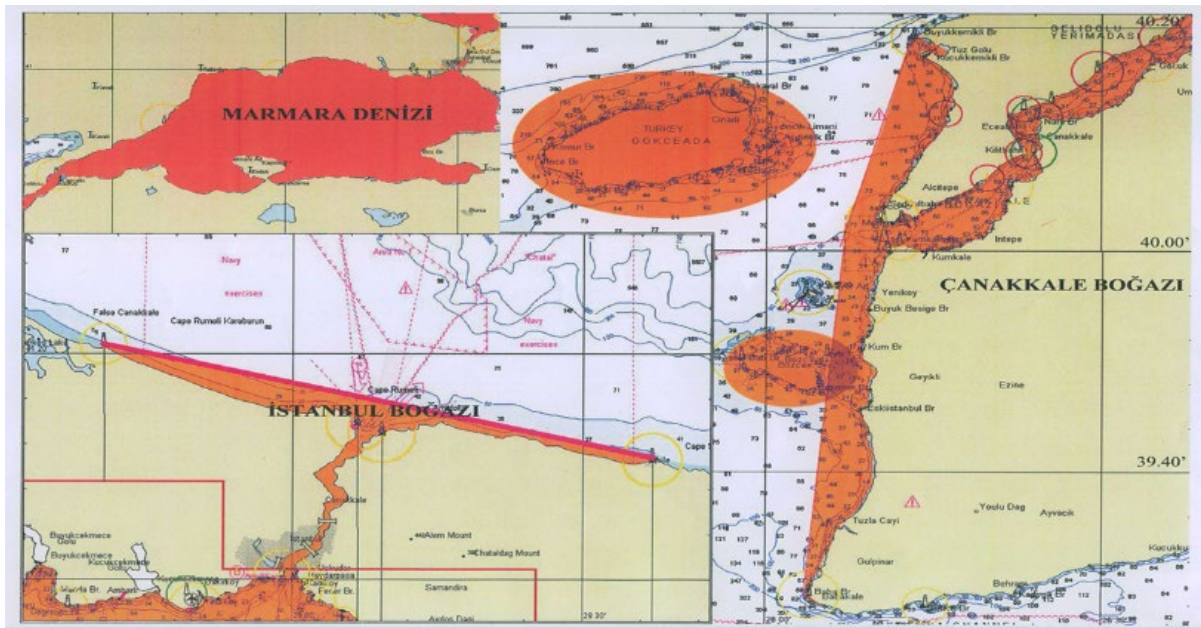


土耳其海峡内的救助索赔和 Turks 2015 格式合同

土耳其海峡由伊斯坦布尔海峡和恰纳卡莱海峡以及连接黑海与地中海的马尔马拉海组成，被认为是世界上最具战略意义的水道之一。



20 世纪 30 年代，平均每天通过博斯普鲁斯海峡的船舶数量只有 17 艘。然而今天，依航运业及国际贸易的市场行情而定，每年有大约 5 万艘船舶通过这些海峡；也就是每天 130 艘左右。这还不包括由渡轮、补给船、渔船和游艇组成的当地船舶交通量——如果将这些计算在内的话，博斯普鲁斯海峡及其附近海域则有数千艘船舶的通过量。

由于土耳其海峡内交通繁忙，而且有大量载运危险货物的油轮通过，因此公众安全和环境始终受到广泛关注。诸如 Nassia 轮与 Shipbroker 轮碰撞、Independent 轮与 Evriali 轮碰撞等涉及多名船员丧生的重大不幸事故的发生，证明了风险确实存在。地理和航行方面的挑战，以及土耳其海峡海流强、多急弯的物理特点，使得通过该海峡成为了对安全航行的考验。

沿海安全总局

土耳其政府认为，土耳其海峡的安全至关重要，并已规定所有救助行动都必须由国家沿海安全总局（土耳其语：Kiyi Emniyeti Genel Mudurlugu）负责开展。沿海安全总局的服务范围包括上图所示的海域。

如图所示，该局的服务范围不仅包括土耳其海峡，还包括爱琴海格克切岛（Gokceada）和博兹贾阿达岛（Bozcaada）周围海域，以及达达尼尔海峡和博斯普鲁斯海峡入口周围的沿岸海域。除救助服务以外，沿海安全总局还提供下列服务：

- 搜寻与救援
- 土耳其海峡内的引航
- 土耳其海峡船舶交通服务（TSVTS）
- 航标辅助设施（灯塔、浮标等）
- 海上通讯
- 救助作业期间或紧急情况下的海上溢油响应。

博斯普鲁斯海峡和达达尼尔海峡内的救助，原先与土耳其开放式（TOF）标准格式救助协议联系在一起，尽管该协议几乎仅用于沿海总局所服务的土耳其海峡及邻近海域内的救助行动。然而，土耳其最高法院在几年前作出了具有里程碑意义的判决之后，TOF 被弃用。在该案（SC Sara 轮船东诉土耳其国家沿海安全总局）中，本律所代表 SC Sara，对 TOF 条款的有效性提出了质疑。主要争议点在于 TOF 的仲裁条款，其中规定只有沿海安全总局才有权力提起仲裁程序；而且考虑到需提供的、以沿海安全总局为受益人的担保金额往往过高，船东和保险人除了和解救助索赔之外，几乎别无选择。

SC Sara 轮案及 TOF 的消亡

导致最高院对 TOF 作出判决的事件发生于 2007 年 11 月。当时在恶劣天气下，SC Sara 轮，一艘总吨 57,346 的原油油轮，在船上无货的情况下，正锚泊于兹贾阿达岛岸外。由于据报道，天气状况不久将恶化，因此该轮请求拖船提供拖航服务。然而，沿海安全总局拥有的两艘拖船告知 SC Sara 轮船长，无法提供拖航服务，而在先签署 TOF 的前提下，拖船将能够提供救助服务。船长拒绝签署 TOF，因此拖船未继而提供服务。后来天气状况恶化，当天夜里晚些时候船长再次请求拖船提供援助。此时船舶已处于某种危险之中，船长别无选择，只能签署 TOF。

尽管 TOF 已获签署，但那时候拖船无法进行任何服务，因为在当时的天气条件下其不能进行作业。因此，SC Sara 轮发生了搁浅。当天气状况改善时，拖船方能到场并为该船提供了持续一个多小时的服务。服务完成后不久，沿海安全总局的代理律师向法院申请对该船的扣船令，担保金额为 1300 万美元。

由于适用 TOF，而且沿海安全总局收到了 1300 万美元的银行担保，因此该局索赔约 500 万美元的救助报酬。船东在伊斯坦布尔海事专门法院启动诉讼程序，以确定救助报酬，并索赔据称由拖船在作业期间造成的损害。伊斯坦布尔海事专门法院认定，沿海安全总局提出的异议成立，以 TOF 中有强制性仲裁条款为由，驳回了诉讼；

“如果当事人之间无法达成友好和解，而且争议涉及对获救财产提供救助服务所产生的救助报酬的确定，则在施救者的要求下，该争议应当在法定期限内，在伊斯坦布尔提交仲裁解决。”

船东上诉至土耳其最高院，成功地对伊斯坦布尔海事专门法院的裁定提出了异议。最高院一致决定撤销伊斯坦布尔海事专门法院的裁定，认为仲裁条款无效，理由如下：

1. 该仲裁条款与《土耳其宪法》和《欧洲人权公约》第6条所保证的、当事人可获得法律救济的原则不符，因为该条款仅将启动仲裁的权利赋予了施救者。最高院指出，当地法院援引据称有效的仲裁条款，以管辖权为由，裁定驳回诉讼；而由于施救者并未启动仲裁，因此自动剥夺了船东寻求救济的权利。
2. 该仲裁条款只授予一方启动仲裁的权利，从而剥夺了另一方以任何手段启动法律程序的权力，被视为不对称（单方面）仲裁条款，因此根据当代法理学，被认定为无效。

最高院认定仲裁条款完全无效，因而并未详细审查有关仲裁员费用占裁决金额百分比的条款；但实际的结果是，TOF 失去了其最有力的条款——仲裁条款。

经修订的救助协议——Turks 2015 格式合同

《土耳其商法典》于2012年7月1日生效，其中大体上汇集了《1989年国际救助公约》的规定，土耳其也成为了《1989年救助公约》的缔约国，自2013年5月29日起全面生效。据此，《1989年救助公约》直接适用于土耳其境内发生的所有涉外救助案件。

沿海安全总局在Turks格式合同的2015年新版本中，对仲裁条款进行了修订，以遵守最高院的裁决，授予了相关各方启动仲裁的权利。然而，原仲裁条款中另一引发争议的部分被保留，即仲裁员有权获得每项裁决金额的12%，这一费用将在各位仲裁员之间平均分配。

Turks 2015 格式合同下，船东面临的另一个问题是：一旦签署了Turks 2015 合同，船东必须为船上所有的获救财产提供担保，对船上的所有财产承担责任。这不仅仅是担保：Turks 2015 格式合同第7条规定，“船东同意全额支付救助报酬以及与此相关的与船舶、燃料、货物和运费有关的费用，并同意相关索赔可以只针对船东提出。多项担保分别被提供之事实不得以任何方式影响针对相关方提出索赔的权利。”

因此我们的建议是，如果有可能的话，船东应尽量避免签订Turks 2015 格式合同，直到其中的付款、担保、责任和争议解决条款完成修订时为止。

目前土耳其海峡救助索赔的实际情况

按照惯例，沿海安全总局会主张获救价值的8-12%作为救助报酬，并要求金额约等于获救价值15-20%的救助担保。尽管在2018年的一起重大案件中，沿海安全总局异乎寻常地提出了比例高达50%的救助索赔额，但近来的趋势表明，存在按5-6%左右的较低比例和解的可能性。

结论

已于2012年7月1日生效的《土耳其商法典》大体上汇集了《1989年国际救助公约》的规定，土耳其也已于2013年5月起成为了该公约的缔约国；土耳其目前适用当代的救助法原则。土耳其最高院对SC Sara案的判决导致了Turks格式救助协议在2015年的改版。虽然目

前的版本内容还远远称不上完美，但未来对 Turks 2015 格式合同的修订，可能会使其成为更受青睐的救助协议格式。

本文所表达的是作者本人的观点。

作者：Caglar Coskunsu

Cavus & Coskunsu 律师事务所，伊斯坦布尔