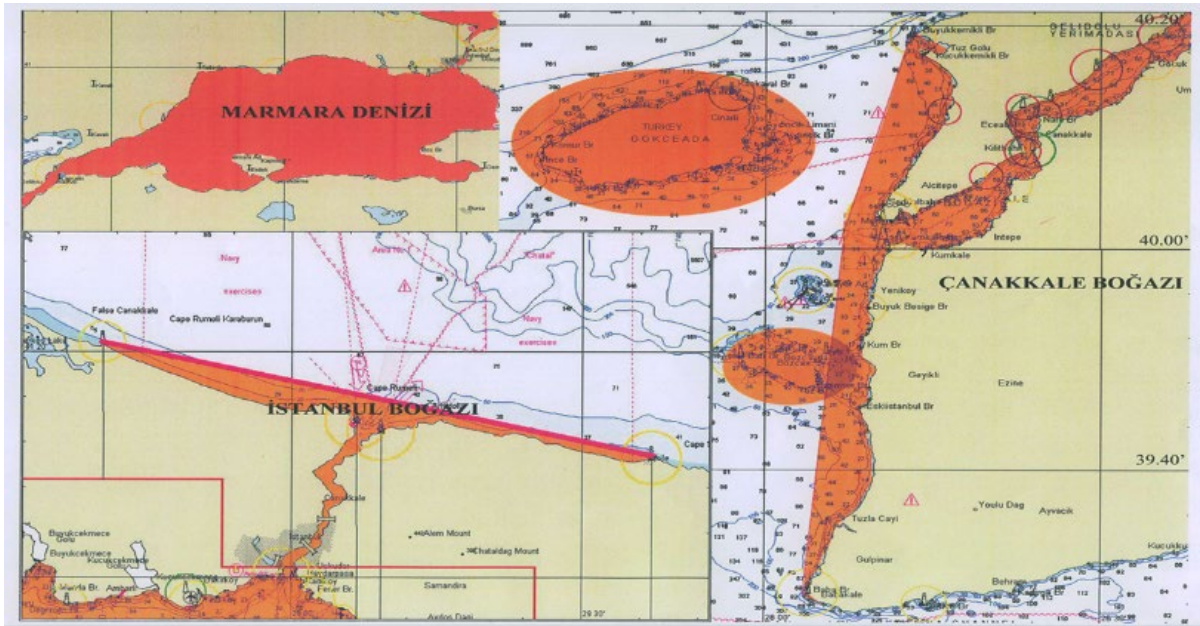


土耳其海峽內的救助索賠和 Turks 2015 格式合同

土耳其海峽由伊斯坦堡海峽和恰納卡萊海峽以及連接黑海與地中海的瑪爾馬拉海組成，被認為是世界上最具戰略意義的水道之一。



20 世紀 30 年代，平均每天通過博斯普魯斯海峽的船舶數量只有 17 艘。然而今天，依航運業及國際貿易的市場行情而定，每年有大約 5 萬艘船舶通過這些海峽；也就是每天 130 艘左右。這還不包括由渡輪、補給船、漁船和遊艇組成的當地船舶交通量——如果將這些計算在內的話，博斯普魯斯海峽及其附近海域則有數千艘船舶的通過量。

由於土耳其海峽內交通繁忙，而且有大量載運危險貨物的油輪通過，因此公眾安全和環境始終受到廣泛關注。諸如 Nassia 輪與 Shipbroker 輪碰撞、Independent 輪與 Evriali 輪碰撞等涉及多名船員喪生的重大不幸事故的發生，證明了風險確實存在。地理和航行方面的挑戰，以及土耳其海峽海流強、多急彎的物理特點，使得通過該海峽成為了對安全航行的考驗。

沿海安全總局

土耳其政府認為，土耳其海峽的安全至關重要，並已規定所有救助行動都必須由國家沿海安全總局（土耳其語：Kiyi Emniyeti Genel Mudurlugu）負責開展。沿海安全總局的服務範圍包括上圖所示的海域。

如圖所示，該局的服務範圍不僅包括土耳其海峽，還包括愛琴海格克切島（Gokceada）和博茲賈阿達島（Bozcaada）周圍海域，以及達達尼爾海峽和博斯普魯斯海峽入口周圍的沿岸海域。除救助服務以外，沿海安全總局還提供下列服務：

- 搜尋與救援
- 土耳其海峽內的引航
- 土耳其海峽船舶交通服務（TSVTS）
- 航標輔助設施（燈塔、浮標等）
- 海上通訊
- 救助作業期間或緊急情況下的海上溢油回應。

博斯普魯斯海峽和達達尼爾海峽內的救助，原先與土耳其開放式（TOF）標準格式救助協議聯繫在一起，儘管該協議幾乎僅用於沿海總局所服務的土耳其海峽及鄰近海域內的救助行動。然而，土耳其最高法院在幾年前作出了具有里程碑意義的判決之後，TOF 被棄用。在該案（SC Sara 輪船東訴土耳其國家沿海安全總局）中，本律所代表 SC Sara，對 TOF 條款的有效性提出了質疑。主要爭議點在於 TOF 的仲裁條款，其中規定只有沿海安全總局才有權力提起仲裁程式；而且考慮到需提供的、以沿海安全總局為受益人的擔保金額往往過高，船東和保險人除了和解救助索賠之外，幾乎別無選擇。

SC Sara 輪案及 TOF 的消亡

導致最高院對 TOF 作出判決的事件發生於 2007 年 11 月。當時在惡劣天氣下，SC Sara 輪，一艘總噸 57,346 的原油油輪，在船上無貨的情況下，正錨泊于茲賈阿達島岸外。由於據報導，天氣狀況不久將惡化，因此該輪請求拖船提供拖航服務。然而，沿海安全總局擁有的兩艘拖船告知 SC Sara 輪船長，無法提供拖航服務，而在先簽署 TOF 的前提下，拖船將能夠提供救助服務。船長拒絕簽署 TOF，因此拖船未繼而提供服務。後來天氣狀況惡化，當天夜裡晚些時候船長再次請求拖船提供援助。此時船舶已處於某種危險之中，船長別無選擇，只能簽署 TOF。

儘管 TOF 已獲簽署，但那時候拖船無法進行任何服務，因為在當時的天氣條件下其不能進行作業。因此，SC Sara 輪發生了擱淺。當天氣狀況改善時，拖船方能到場並為該船提供了持續一個多小時的服務。服務完成後不久，沿海安全總局的代理律師向法院申請對該船的扣船令，擔保金額為 1300 萬美元。

由於適用 TOF，而且沿海安全總局收到了 1300 萬美元的銀行擔保，因此該局索賠約 500 萬美元的救助報酬。船東在伊斯坦堡海事專門法院啟動訴訟程式，以確定救助報酬，並索賠據稱由拖船在作業期間造成的損害。伊斯坦堡海事專門法院認定，沿海安全總局提出的異議成立，以 TOF 中有強制性仲裁條款為由，駁回了訴訟；

“如果當事人之間無法達成友好和解，而且爭議涉及對獲救財產提供救助服務所產生的救助報酬的確定，則在施救者的要求下，該爭議應當在法定期限內，在伊斯坦堡提交仲裁解決。”

船東上訴至土耳其最高院，成功地對伊斯坦堡海事專門法院的裁定提出了異議。最高院一致決定撤銷伊斯坦堡海事專門法院的裁定，認為仲裁條款無效，理由如下：

1. 該仲裁條款與《土耳其憲法》和《歐洲人權公約》第 6 條所保證的、當事人可獲得法律救濟的原則不符，因為該條款僅將啟動仲裁的權利賦予了施救者。最高院指出，當地法院援引據稱有效的仲裁條款，以管轄權為由，裁定駁回訴訟；而由於施救者並未啟動仲裁，因此自動剝奪了船東尋求救濟的權利。
2. 該仲裁條款只授予一方啟動仲裁的權利，從而剝奪了另一方以任何手段啟動法律程式的權力，被視為不對稱（單方面）仲裁條款，因此根據當代法理學，被認為無效。

最高院認定仲裁條款完全無效，因而並未詳細審查有關仲裁員費用占裁決金額百分比的條款；但實際的結果是，TOF 失去了其最有力的條款——仲裁條款。

經修訂的救助協議——Turks 2015 格式合同

《土耳其商法典》於 2012 年 7 月 1 日生效，其中大體上彙集了《1989 年國際救助公約》的規定，土耳其也成為了《1989 年救助公約》的締約國，自 2013 年 5 月 29 日起全面生效。據此，《1989 年救助公約》直接適用於土耳其境內發生的所有涉外救助案件。

沿海安全總局在 Turks 格式合同的 2015 年新版本中，對仲裁條款進行了修訂，以遵守最高院的裁決，授予了相關各方啟動仲裁的權利。然而，原仲裁條款中另一引發爭議的部分被保留，即仲裁員有權獲得每項裁決金額的 12%，這一費用將在各位仲裁員之間平均分配。

Turks 2015 格式合同下，船東面臨的另一個問題是：一旦簽署了 Turks 2015 合同，船東必須為船上所有的獲救財產提供擔保，對船上的所有財產承擔責任。這不僅僅是擔保：Turks 2015 格式合同第 7 條規定，“船東同意全額支付救助報酬以及與此相關的與船舶、燃料、貨物和運費有關的費用，並同意相關索賠可以只針對船東提出。多項擔保分別被提供之事實不得以任何方式影響針對相關方提出索賠的權利。”

因此我們的建議是，如果有可能的話，船東應儘量避免簽訂 Turks 2015 格式合同，直到其中的付款、擔保、責任和爭議解決條款完成修訂時為止。

目前土耳其海峽救助索賠的實際情況

按照慣例，沿海安全總局會主張獲救價值的 8-12% 作為救助報酬，並要求金額約等於獲救價值 15-20% 的救助擔保。儘管在 2018 年的一起重大案件中，沿海安全總局異乎尋常地提出了比例高達 50% 的救助索賠額，但近來的趨勢表明，存在按 5-6% 左右的較低比例和解的可能性。

結論

已於 2012 年 7 月 1 日生效的《土耳其商法典》大體上彙集了《1989 年國際救助公約》的規定，土耳其也已從 2013 年 5 月起成為了該公約的締約國；土耳其目前適用當代的救助法原則。土耳其最高院對 SC Sara 案的判決導致了 Turks 格式救助協議在 2015 年的改版。雖然目

前的版本內容還遠遠稱不上完美，但未來對 Turks 2015 格式合同的修訂，可能會使其成為更受青睞的救助協定格式。

本文所表達的是作者本人的觀點。

作者：Caglar Coskunsu

Cavus & Coskunsu 律師事務所，伊斯坦堡