

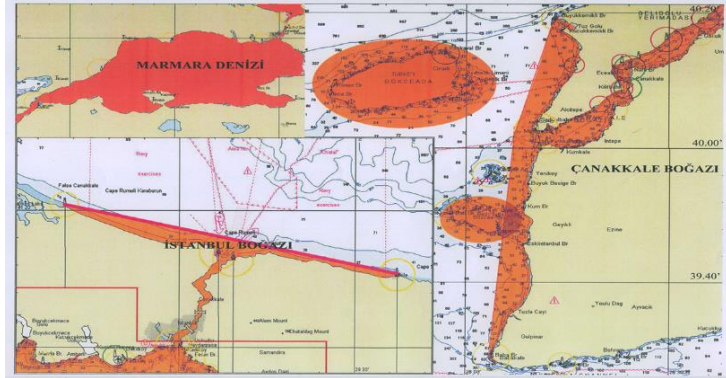
トルコ海峡における海難救助クレームと「Turks 2015」

こちらは、英文記事「[Salvage claims in the Turkish Straits and 'Turks 2015'](#)」（2019年8月29日付）の和訳です。

（イスタンブール・チャナッカレ海峡と、黒海と地中海をつなぐマルマラ海から成る）トルコ海峡は、世界でも最も戦略的に重要な水路の一つであると考えられています。

1930年代には、ボスポラス海峡を通航する船舶数は1日当たり平均17隻

に過ぎませんでした。今日では、海運・国際貿易の市況によっては、毎年、約50,000隻の船舶が同海峡を通航しています（1日当たり換算で約130隻）。この数には、フェリー、補給船、釣り船、ヨットなど地域限定の営業船は含まれておらず、これらを含めると、ボスポラス海峡周辺の船舶交通量は数千に上ります。



トルコ海峡は、危険貨物を積載する相当数のタンカーが航行するなど交通量が多いことから、常に安全面や環境面の大きな懸念がつきまといまいます。過去には、Nassia号とShipbroker号との衝突や、Independent号とEvriali号との衝突といった、不幸にも多くの乗組員の命を奪った重大事故が発生している事実からも、リスクがあることが実際に証明されています。トルコ海峡は、地理的な問題や航行上の問題のほか、潮流が速く急旋回を要する箇所が多いなどの物理的な特徴が、安全に通航するのを難しくしています。

沿岸安全総局

トルコは、トルコ海峡の安全が非常に重要であると考えており、すべての海難救助作業が、国有の沿岸安全総局（トルコ語で **Kiyi Emniyeti Genel Mudurlugu**）によって行われなければならないと定めています。沿岸安全総局は、上の図に示す指定地域をカバーしています。

図に示されているように、沿岸安全総局は、トルコ海峡だけでなく、エーゲ海のギョクチェアダ島とボズジャ島の周辺海域、ダーダネルス海峡とボスポラス海峡の入り口周辺の沿岸地域をカバーしています。また、海難救助に加えて、以下の任務も担っています。

- 捜索救難
- トルコ海峡での水先案内
- トルコ海峡船舶通航サービス（TSVTS）
- 航路標識（灯台、ブイ等）

- 海上通信
- 海難救助作業中または緊急時の海上油濁対応

ボスポラス海峡とダーダネルス海峡での海難救助では、かつて海難救助契約のトルコ・オープン・フォーム（TOF）と関連付けられていました（その利用は、沿岸安全総局が担当するトルコ海峡とその隣接地域での海難救助作業だけにほぼ限定されていましたが）。しかし、当事務所が SC SARA 号の代理人として TOF の条項の有効性を争った裁判（Owners of the SC Sara vs. Kiyi Emniyeti Genel Mudurlugu 事件）において、トルコ最高裁判所が画期的な判決が下したことを受けて、TOF は数年前に破棄されました。主な争点は、沿岸安全総局だけが仲裁手続きを開始する権限を持つとする TOF の仲裁条項に関するものでしたが、沿岸安全総局のために通常提供される担保が法外な金額であることを考慮すると、船主と保険引受人には、海難救助クレームを清算する以外の選択肢はほとんど残されていませんでした。

「SC Sara」事件と TOF の終焉

TOF について最高裁判所にまで持ち込んで争うきっかけとなった事故は 2007 年 11 月に発生しました。荒天の中、ボズジャ島の沖合で空荷状態で投錨していた SC Sara 号（57,346 総トンの原油タンカー）が、天候悪化の予報を受けて、曳船支援を要請しました。しかし、沿岸安全総局が所有する 2 隻のタグボートから SC Sara 号の船長に対しての連絡では、曳船サービスは提供できないこと、TOF への事前署名を条件として、海難救助サービスを提供できるということでした。船長は TOF への署名を拒んだため、曳船は行われませんでした。その後、天候が悪化し、その夜、船長は再度、曳船支援を要請しました。この時点までに、同船は危険な状態にあり、船長には、TOF に署名する以外の選択肢は残されていませんでした。

TOF に署名したものの、当時の天候下ではタグによる現場作業が不可能と判断され、その時点ではタグボートによるサービスの提供を受けることができず、結果として、SC Sara 号は座礁するに至りました。天候の回復後、タグボートが現場に赴いて SC Sara 号に対して作業が実施されたものの、その時間はほんの 1 時間余りでした。作業の終了後間もなく、沿岸安全総局の弁護士が、1,300 万米ドルの担保として同船に対する差し押さえ命令を裁判所に申請しました。

沿岸安全総局は、TOF が適用されて、1,300 万米ドルの銀行保証状を受けた後、海難救助の報酬として、約 500 万米ドルを請求してきました。船主は、海難救助の報酬の判定と、作業中にタグボートによって被ったとする損害の損害賠償を求めるため、イスタンブール特別海事裁判所での手続きを開始しました。イスタンブール特別海事裁判所は、沿岸安全総局が訴えた異議を認め、TOF の以下の強制仲裁条項を根拠に、船主からの訴えを却下しました。

「救出された財産に対して提供された海難救助サービスに対する海難救助報酬の決定に関連する紛争について、当事者間で友好的な解決に至らない場合、当該紛争は、海難救助者が要求するときは、法定の期間内にイスタンブールでの仲裁に付託することにより解決されるものとする。」

船主は、トルコ最高裁判所に上訴し、イスタンブール特別海事裁判所の決定について争い、勝訴しました。最高裁判所では、イスタンブール特別海事裁判所の決定を破棄し、以下を理由として、仲裁条項が無効であるとしました。

1. 仲裁条項は、仲裁を開始する権利を海難救助者のみに付与していたことから、トルコ憲法および欧州人権条約第 6 条によって保証される法律上の救済手段利用の原則と矛盾するものである。最高裁判所は、海難救助者が仲裁を開始しなかったことから、同地方裁判所が、有効であると主張されていた仲裁条項を引用し、管轄権を根拠として請求を却下したことは、船主が救済手段に訴えることを自動的に奪うものであったと述べています。
2. 仲裁条項は、仲裁を開始する権利を一方当事者にのみ与え、他方当事者からあらゆる手段により法的手続きを開始する権利を奪うことで、不均整（一方的）な仲裁条項とみなされ、よって、当時の法律に従って無効であると判断されました。

最高裁判所は、仲裁条項全体が無効であると判断することにより、付与された裁定額の割合として算出された仲裁人費用に関する条項については、詳細に検討しませんでした。TOF がその最も強力な条項である仲裁条項を失うという実際的な結果になりました。

改訂海難救助契約 – Turks 2015

2012 年 7 月 1 日に施行されたトルコ商法は、1989 年海難救助に関する国際条約を実質的に法典化したものであり、トルコも 2013 年 5 月 29 日付で 1989 年海難救助条約の締約国になりました。したがって、1989 年海難救助条約は、外国要素を伴うトルコにおけるすべての海難救助事案に直接適用されます。

沿岸安全総局は、最高裁判所の判決に準拠するため、すべての関係者に仲裁を開始する権利を付与することにより、新たな **Turks 2015** の仲裁条項を修正しました。しかしながら、元の仲裁条項のうち、仲裁人らには各裁定額の 12% を受け取る権利があり、これが仲裁人らの間で均等に分配されるという、問題視されている別の部分はそのまま残されています。

Turks 2015 を利用した場合の船主にとっての別の問題点は、**Turks 2015** に署名すると、船主は、すべての船上財貨についての責任を負いつつ、救助されたすべての船上財貨について担保を提供しなければならないということです。担保だけではありません。**Turks 2015** の第 7 条は「船主は、海難救助報酬のほか、船舶、バンカー、積荷に関する関連費用、および運送料について、その全額を支払うことに同意し、また、関連する損害賠償請求は、船主のみに対して行われることに同意する。別途担保が提供された場合であっても、当事者に対する指示に何ら影響するものではない」と定めています。

したがって、可能な場合には、船主は、支払い、担保、責任といった点のほか、紛争解決条項について **Turks 2015** が改訂されるまで、**Turks 2015** の締結を回避するようにしてください。

トルコ海峡における海難救助クレームの現在の実務

沿岸安全総局は、従来より、救助された財貨の価額の 8%ないし 12%を報酬として、また、救助された財貨の価額の約 15%ないし 20%に上る海難救助報酬支払担保を請求しています。2018 年においては、沿岸安全総局による海難救助クレームの額が異常に高く 50%に上ったという重要な事案がありました。近年の傾向では、約 5%ないし 6%といったより低額での解決が可能になっています。

まとめ

2012 年 7 月 1 日に施行されたトルコ商法は、2013 年 5 月以降トルコが締約国になった 1989 年海難救助に関する国際条約を実質的に法典化したものであり、今やトルコは、現代的な海難救助法の原則を適用しています。トルコ最高裁判所の **SC Sara** 号事件判決により、**Turks 2015** という海難救助契約が作成されるに至りました。現在の形では完全なものとはいいがたいものの、**Turks 2015** に対する今後の改訂により、望ましい形の海難救助契約になると思われます。

本稿に示された見解は、著者の見解です。

著者： *Caglar Coskunsu* (弁護士)
Cavus & Coskunsu Law Firm, Istanbul

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。