

2011年7月01日 星期五

公告 771 號公告 – 07/11 – 扣押非土耳其船舶的新制度 – 土耳其

協會希望各位留意伊斯坦布爾律師 *Ersoybilgehan* 最近在 2011 年 6 月出版的法律資訊中所作的評論……

引用

因土耳其政府不懈努力協調本國與歐盟立法之間的關係並使其舊法更為現代化，其中一些法律在 1925 年就已經存在，新的《土耳其商法》於今年 1 月在國會通過，將在 2012 年 7 月 1 日實施。新的《土耳其商法》對關於在土耳其管轄區內扣押非土耳其船舶的法律進行了重大改革。

新的《土耳其商法》列出了一張海事請求的明細表，規定只有在請求屬於該表中列出的範疇時，請求人才有權申請船舶扣押。該明細表的覆蓋範圍很廣，充分反映了 1999 扣船公約中的“海事請求”。考慮到土耳其法院不輕易發出扣船裁決以擔保關於所有權爭議、碰撞、救助、船員薪資和貨物損失以外的請求，這是朝著正確方向邁出的一步。舉個例子，由於關於租船合同的請求已經作為海事請求被明確列入上述明細表，那麼與之相關的扣船申請所面臨的困難就可以克服。

新的《土耳其商法》同時也增加了土耳其法院受理扣船申請許可權的透明度。其授予船舶錨泊、靠泊、系泊或入幹塢所在地法院專屬管轄權。該規定可以防止請求人向其在船舶到達前選擇的法院提交扣船申請。這之前或許也參考了程式法的規定，新《土耳其商法》將去除這一點。

新規定的另一重要影響是通過土耳其海峽對在途的船舶進行扣押的日子結束了，除非其航程因某些原因而中斷。土耳其法院一般不輕易發出扣船令，為這些在外國法院仍處於審理階段的請求提供擔保。這源於程式法的規定，限制了法院在扣押的實體訴訟中發出臨時命令/禁制令的權利。新的《土耳其商法》消除了鼓勵土耳其法院受理扣船申請以擔保在外國法院和仲裁庭審理的索賠案的限制。

如果法官行使自由裁量權處理申請的土耳其法院對反擔保的級別有要求，請求人就已經對其在土耳其的請求尋求擔保失去信心。雖然該擔保的金額通常是在索賠金額的 15~40% 的幅度內變動，但是請求人將要面對不時提出的超過 50% 的要求。新的《土耳其商法》設定了一個固定的金額，無論索賠的金額大小，反擔保都是 10,000 個特別提款權。而請求人和船東都有權向法院申請降低或增加裁決的反擔保級別，新法似乎是希望鼓勵請求人把土耳其視為有吸引力的管轄區，為其索賠取得擔保。

從程式法的角度看，船舶不會再以預防扣押令的方式被扣押。取而代之的，根據新的《土耳其商法》，扣押將會以“初級禁制令”的形式進行。這會帶來兩個重大的變化：

- (i) 以前扣押令是通過向相關部門（例如港長、海岸警衛等）送達的方式執行的。從 2012 年 7 月 1 日起，除了向相關部門送達裁決外，扣押方的代表律師也必須與執行官一起登上船舶完成正式的扣船程式。相應地，執行扣船令所需要的時間也多了，導致法律費用增加。
- (ii) 必須於扣船令簽發後的 7 天內在有管轄權的法院進行實體訴訟，而不是 10 天。

新的《土耳其商法》引入的其他新規定扣船令在技術層面而言是一初步的禁制令，不會局限於被扣押的船舶。該船的收益也同樣屬於被扣押財產的範疇。在沒有先例的情況下，我們仍在觀望如何執行該條款；但是，可以肯定的是這會令請求人有明顯的優勢，而土耳其律師之間會有更多爭議。

如果您需要更多的資料或希望與我們探討上述問題，請聯繫 Gulistan Baltaci 或 Semih Sander。

引用完畢

資訊來源：

Gulistan Baltaci，合夥人
gbaltaci@ersoybilgehan.com
Semih Sander，資深律師
ssander@ersoybilgehan.com

Ersoybilgehan,
土耳其伊斯坦布爾
www.ersoybilgehan.com

協會最近發現，報道的因人為過失導致傷亡的事故數量呈上升的趨勢。一起凸顯該問題的事故更是引起了協會的關注。在該起事故中，一名資深船員因跌落貨艙而身受重傷，送院醫治無效身亡。

引起我們關注的事故還有：船員在機艙內跌倒、駕駛台人員注意力不集中導致碰撞以及系泊作業過程中發生事故。後面這類事故正是協會近期出版的——[關注風險：系泊](#)——所特別關注的內容，旨在強調系泊作業的危險及相關的索賠。僅在過去兩年內，美國海岸警衛隊（USCG）調查的與纜繩操作相關案件中，就有 2 人死亡，9 人受傷。

以上所述事故都是可以避免的。如果恰當採用及完全遵守船舶安全管理制度（SMS），此類事故完全可以



避免。船舶安全管理制度的執行應該是船方向船員灌輸和強化安全文化的核心內容。

就近來這些事故，我們發現了以下問題：

- 值班瞭望人員因使用手機而分散注意力；
- 甲板工作區域光線不足；
- 對移走的通道未作任何說明標示；
- 船舶操作過程中的自滿心理。

應該提醒協會成員的是，有效的安全管理應該是基於安全會議、安全政策等安全措施的“軟性”管理與基於安全指示、安全屏障、安全告示等預防性措施的“硬性”管理的有效結合。

本協會曾就這類問題發佈過許多防損公告文章、告示及出版物。更多資訊或索取出版物，請聯繫協會防損部門。

資訊來源： 防損部門
英國保賠協會
lossprevention.ukclub@unclub.thomasmiller.com
www.ukpandi.com/loss-prevention