



JAPAN P&I NEWS

組員各位

トルコ積載バンカー申告数量差異に対する取り締まり強化に関する注意喚起

トルコのコレスポンデント Kalimbassieris Maritime AS (Istanbul)から掲題に関する情報を入手しましたので、添付の当組合試訳とともにご参考にご供します。

トルコの税関当局は、国内の港に到着する船舶に対し、積載されているバンカー油の数量を入港時に申告することを義務付けています。しかし、申告された数量と実際の数量との間に差異が見られるケースが増加しているため、ここ数か月、当局は抜き打ち検査を強化しています。バンカー油の数量に過剰申告があった場合、過剰分の没収、供託金の支払い、さらには刑事訴追の可能性もあります。

本船がトルコに寄港する際は、バンカー油の数量について正確な申告を行うようあらためてご注意ください。

以上

添付資料： Enforcement for Excess Bunker Quantities 2024（当組合試訳）
Enforcement for Excess Bunker Quantities 2024

トルコ積載バンカー申告数量差異に対する取り締まり強化に関する注意喚起

トルコでこの数か月間に発生し増加傾向にある事件の最新情報をお伝えします。

トルコ税関は最近、トルコに入港する船に対する抜き打ちの船上検査を増やし、船上のバンカー量をチェックし、入港時に船長が申告したものと照らし合わせています。

1. 実際の影響

税関への申告ミス为了避免するため、船長は入港直前に貯蔵庫にあるバンカー（燃料油/軽油/潤滑油を含む）の量を正確に計測するだけでなく、税関に正確な量を申告するよう最大限の注意を払ってください。船長が船舶の入港前に手作業による計測と計算で量を照らし合わせ、必要に応じて記録を修正することをお勧めします。

船舶がトルコ国内を航行する場合、船舶によるバンカー消費量を考慮し、それぞれの港での申告が一致するように注意してください。トルコ税関は独自のソフトウェアでトルコ国内を航行する船舶の申告バンカー量を追跡することができ、各港での申告量に矛盾があると税関に報告されます。場合によっては現地代理店が矛盾を説明することもでき、そのためには代理店が矛盾の原因を説明する簡潔な書面を、船舶のデッキログブックのコピーなどの裏付け書類と一緒に提出しなければなりません。説明と裏付け書類が適切であると判断された場合は調査は開始されませんが、場合によっては申告ミスに関する規則違反として少額の行政上の罰金が課されることがあります。ただしこの慣行はトルコでは普及しておらず、船長/代理店が提供する説明が受け入れられるか否かについての決定権は最終的に税関にあります。

税関で燃料の不一致が確認されると、航行を許可するために、当局は過剰分バンカーの没収命令を出し、船舶タンクから過剰分のバンカー油を物理的に除去することになります。船長および/または代理人に司法当局によって没収命令が発令されると当局が除去を実施します。

バンカー除去のための遅延、コスト、作業の複雑さを考慮すると、船舶の利害関係者と当局の両者にとって一般的で好ましい方法は、超過分のバンカー価格を財務省に支払うことです。財務省に支払われた金額は「担保」として機能し、当局は船舶の航行を許可します。通常、まず当局が刑事裁判所から没収命令を取得し、弁護士が没収に代わる担保の供託に関する請願を提出し、船舶の利害関係者からの支払いが受け入れられます。実際には、船舶解放のために指定口座に支払われなければならない罰金/保証金を示す令状を税関が発行します。

2. 法律と注意事項

バンカーの不一致は犯罪行為として扱われ、密輸防止法第5607号第3条に基づいて犯罪とみなされます。その内容は次のとおりです。

第3条 -

- (1) 税関手続きを経ずに物品を国に持ち込んだ者は、1年から5年の懲役刑および1万日以下の罰金刑に処せられる。問題の品目が税関ゲートの外から国に持ち込まれた場合、適用される刑罰は3分の1から2分の1割増となる。

(中略)

- (10) 密輸罪の対象となる品目が燃料、たばこ、たばこ製品、マカロン（空のフィルター付きたばこチューブ）、紙巻たばこ、エタノール、メタノール、またはアルコール飲料である場合、

前述の刑罰は1.5倍、または2倍となる。この項に関連して適用される刑罰は3年未満の懲役刑になることはない。』

このため、船上のバンカー没収や担保の支払いなどの実質的な措置に加え、犯罪捜査の一環として、法廷通訳人の立ち会いのもと税関職員が船長と機関長の証言を取ります。乗組員は口頭および書面による陳述で、過剰量が故意の行為の結果ではなく計算ミスによって発生したことを明確に述べる必要があります。

証言は、サーベイレポートおよび税関が船を検査して、バンカー油の量を調べたり、サンプルを採取したりした時の記録とともに法科学的調査記録の形で検察官に提出され、船長に対する密輸容疑の事件ファイルが作成されます。バンカー申告不一致のケースでは、税関当局が乗組員の証言をとることが確実になった時点で、P&Iコレスポンデントが海運法に精通した弁護士の任命手続きに進みます。

検察官が関連証拠の検討/収集後に起訴状を発行しないことを決定した場合、告訴は取り下げられます。そうでない場合は、バンカー密輸に関する容疑で乗組員に対して起訴状が発行される可能性があります。その後、起訴状は審査のために刑事裁判所に送られ、受理された場合は裁判が始まります。公判中の裁判所による乗組員の供述聴取は、トルコの裁判所に直接出廷または居住地での尋問手続きにより行われます。直接出廷による証言聴取の場合、船舶の利害関係者にタイムリーに通知する必要があります。そうすることで船舶関係者は船長と機関長のトルコ訪問について少なくとも数日前にコレスポンデントに通知でき、船舶のスケジュールを中断することなく証言聴取のための必要な手配を行うことができます。直接出廷の場合、裁判所は証言聴取をスムーズにするための令状を発行できますが、乗組員の証言が司法/外交ルートを通じて聴取される場合は、これは必要ありません。

裁判が始まると、任命された弁護士が船長と機関長を弁護し、密輸の意図的な行為が実際にはなかったことを証明しようとします。最悪のケースでも、最低刑期は1.5年または2年に短縮され、懲役刑は取り消され、船長と機関長個人に対する行政罰金に変更される可能性が高いです。いずれにせよ、不当または過剰な措置を避けるために、刑事訴訟は弁護士とコレスポンデントを通じて速やかに行われ、法的手続きは控訴を含めて完了するまでに3～5年かかる可能性があります。

刑事裁判手続きでは、裁判所は被告の乗組員に対し、有効な反省条項を適用するか、判決の延期を受け入れるかを尋ねることがあります。

有効な反省条項の範囲内で、裁判中に、関連する刑事裁判所は、乗組員が判決が下されるまで余剰バンカーの保税価格の2倍を国庫に預託する場合、刑事訴訟の最後に科される可能性のある刑罰が3分の1に減刑されるという決定を下す可能性があります。反省の意思表示による減刑の道を選ぶことはお勧めしません。なぜなら、トルコの裁判所では、反省の意思表示による支払いを、事実上、刑事責任を認めることとみなす傾向があるからです。有効な反省条項を選択することは推奨されません。

判決の延期を受け入れることについては、裁判所は、乗組員が一定額を国庫に預託する場合、刑事訴訟の最後に有罪判決を受けた場合でも、判決の言い渡しを延期する決定を下すことがあります。裁判所が延期を決定するためには、(i)被告人が故意に犯罪を犯したとして過去に有罪判決を受けていないこと、(ii)裁判所が被告人が再び犯罪を犯さないと確信していること、(iii)国が被った損失が補償されていること、が必要です。裁判所が言い渡す懲役刑が2年以下の場合、裁判官は、被告人の

司法記録が明らかになる5年間の保護観察期間の間、懲役刑の言い渡しを延期することを決定できます。被告人がこの保護観察期間中に悪意を持って犯罪を犯さない場合、懲役刑は言い渡されなかったものとみなされます。

有効な反省/判決延期規定の適用に必要な支払いは、被告人の乗組員が個人的に行わなければ有効になりません。ただし、いずれか一方または両方の選択肢に対する支払いを検討する前に、裁判の進展と有罪判決の見込みを考慮する必要があります。

裁判中に民間の専門家の任命も検討することができ、これは乗組員の弁護に有益となる可能性があります。トルコの刑事裁判所はトルコの専門家が発行する技術報告書をかなり重視しているため、有名で経験豊富なトルコの海事技師から個人的な報告書/意見を得ることは、被告の無実を証明する上で役立つ可能性があります。ただし、民間の専門家への依頼検討は、刑事捜査がさらに進み起訴状が発行されて捜査が進んだ後にすることを提案します。

刑事捜査および裁判の段階では、船舶の利害関係者に対する強制執行や船舶拘留は行われません。しかし船長が次回トルコ領土に入る際に逮捕され、有罪となれば投獄される可能性があります。刑事手続きの終了時に船員が有罪となれば、船舶を解放するために最初の段階で支払われた「担保」は当局が全額保持します。手続きの最後に船員が無罪となった場合は「担保」の返還を求める申請を財務省に提出することができ、その際には問題を説明する簡潔な陳述と船員が無罪となった判決が申請を裏付ける具体的な証拠となります。しかし申請を進める前に、支払い時から無罪判決時までのトルコリラの価値の下落を考慮に入れなければなりません。

上記を踏まえ、トルコ税関による措置や乗組員に対する刑事訴訟および/またはそれに伴う船舶スケジュールの遅延を回避するために、組員各位はトルコの港に入港する際、バンカー申告が入港時の積載バンカーと一致するように特に注意してください。

最後に、税関職員による船上立ち会いまたは検査がある場合、可能な限りタイムリーな立ち会いとスムーズな解決ができるよう、船舶指揮官が組員/組合/コレスポンデントに直ちに連絡することが推奨されます。

この注意喚起に関する質問がある場合、または詳細情報が必要な場合は下記にご連絡ください。

Kalimbassieris Maritime Istanbul Office
email istanbul@kalimbassieris.com or Tel: (+90) 2164575600

Kalimbassieris Maritime AS (Istanbul)



UPDATE: TURKEY - ENFORCEMENT FOR MISDECLARATION OF BUNKERS ON BOARD

Following a number of incidents, the last couple of months, we wish to update you about an increasing trend in our area. More particularly, Turkish Customs have recently increased the unexpected inspections onboard vessels calling the Turkish ports for checking the quantities of bunkers onboard in comparison with the declared ones by the ships' command at the arrival at the port.

1. PRACTICAL IMPLICATIONS

Vessels' command should make sure that they will avoid misdeclarations to the Customs and pay utmost attention not only to correctly measure the quantities of bunkers (including fuel oil/diesel oil/luboil) present in the stores just before the arrival to the port but also to declare the correct quantities to the Customs. The vessel command should be well advised to cross-check the quantities by manual measurement and calculation prior to vessel's arrival, and amend the records as required.

If the vessel is sailing between two Turkish ports, care must be taken that the declarations made between these two ports in Turkey are in conformity with each other by taking vessel's bunker consumption into account. Customs Offices in Turkey are able to follow the declared bunker quantities of a vessel sailing between Turkish ports through their own software and should there be any discrepancy between the amounts declared in two ports, the relevant Customs office will be alerted. In some cases, local agents are able to explain the discrepancy, which would involve agents submitting a brief letter explaining the cause of discrepancy along with supporting documents such as copies of vessel's deck logbook. If the explanation along with supporting documents is found in order, no investigation file will be opened but, in some cases, a modest administrative fine may be imposed due to breach of rules concerning misdeclaration. However, this practice is not widespread in Turkey, and the relevant Customs Office ultimately has discretion on whether or not the explanation provided by vessel command/agents is acceptable.

Once a bunker discrepancy is established by Customs, for the vessel to be permitted to sail, Authorities will order the confiscation of the excess quantity of the bunkers by physical removal from the vessel's tanks. Upon service of the confiscation order issued by judicial authorities to the Master and/or agents the physical removal of excess bunkers from vessel's tanks will be undertaken by the Authorities.

Considering the complexities of a physical removal of bunkers from the vessel in terms of delays/costs/operation, payment of excess bunkers' value to the Treasury is the common and preferred method for both vessel's interests and the authorities. The amount paid to the Treasury serves as 'collateral', so that the vessel may be allowed to sail by the Authorities. In most cases, the Authorities initially proceed with obtaining a confiscation order from the relevant criminal court, and upon submission of lawyers' pleading concerning deposition of collateral instead of confiscation, payment from vessel's interests is accepted. In practice, the Customs office issues a writ indicating the required fine/security amount to be paid to the designated account upon which payment can be made in order to release the vessel.

2. LEGAL ASPECTS AND CONSIDERATIONS

The discrepancy in bunkers is treated as a criminal act and same is considered a crime under Article 3 of Anti-Smuggling Law No.5607 which is as follows:

Article 3 –

(1) A person who brings the item to the country without subjecting the same to the customs procedures will be punished by a prison sentence between one and five years and a judicial fine for up to ten thousand days. If the item in question is brought to the country from outside the customs gates, the applicable penalty shall be increased by 1/3 to 1/2.

[...]

(10) If the item subject to the crime of smuggling is fuel, tobacco, tobacco products, macaron, cigarette papers, ethanol, methanol or alcoholic beverages, the aforementioned penalties shall be increased raised by a half or applied twofold, however, the penalty applied in connection with this paragraph cannot be less than three years."

Therefore, in addition to the practical measures such as confiscation of the bunkers onboard or payment of collateral, testimonies of Master and Chief Engineer are also taken by Customs officials in the presence of a sworn translator as part of criminal investigation. The crew should clearly state in their verbal and written statements that the excess quantity is not a result of a deliberate act but occurred due to a calculation error.

Testimonies along with a survey report, Minutes for Ship Search and Detection of Incident and Sampling are delivered to the Public Prosecutor in a form of forensic investigation file to open a file for smuggling against the ship's command. As P&I correspondents, in cases of bunker discrepancy we proceed with appointment of lawyers who are experienced in shipping law once it is certain that the testimonies of the crew will be taken by Customs authorities.

In the event that the Public Prosecutor decides not to issue an indictment after reviewing/collecting relevant evidence, the charges will be dropped. Otherwise, an indictment may be issued against the crew with charges concerning smuggling of bunkers. The indictment is then sent to criminal courts for review and if it is accepted, trial phase commences. During trial, the Court takes the crew's statements either by way of in person attendance to Turkish courts or through rogatory process in their residential addresses. In case the court decides to take testimonies of the crew members via in person attendance, the vessel interests should be timely informed in order to notify the Correspondents about Master and Chief Engineer's upcoming visit to Turkey at least a few days in advance so that necessary arrangements are made to arrange taking of testimonies without an interruption to vessel's schedule. For in person attendance, the Courts may issue warrants to facilitate the testimony taking process, however this is not necessary should the crew's testimonies be taken via judicial/diplomatic channels.

Once trial phase commences, the appointed lawyers will defend Master and C/E and try prove that no intentional act of smuggling actually occurred. In worst case scenario, minimum sentence would be reduced to 1.5 or 2 years, which would result in the prison sentence being cancelled and most likely converted into an administrative fine against the Master and the C/E personally. In any case, the criminal proceedings should be followed through lawyers and Correspondents promptly to avoid unreasonable/excessive actions and the legal proceedings may take up to 3-5 years to be finalized, including the appeals process.

In terms of criminal court procedure, the Court may ask the accused crew whether they want to avail of effective remorse provisions or accept a deferred judgment, both of which are contingent on the compensation of public loss in the amounts specified by the Court.

Within the scope of the effective remorse provisions, during trial the relevant Criminal Court may render

a decision indicating that, should the crew members deposit twice the bonded value of the surplus bunkers to the State Treasury until the judgment will be rendered, the penalty that may be imposed at the end of the criminal proceedings would be reduced by one-third. Taking the route of effective remorse is not recommended since there is a general tendency in Turkish Courts to consider the effective remorse payment as an implied admission of criminal responsibility.

As for accepting a deferred judgment, the Court may similarly render a decision indicating that, should the crew members deposit a certain amount of money to the State Treasury the Court will decide to defer the announcement of the verdict if they are found guilty at the end of the criminal proceedings. In order for the Court to decide for the deferral, (i) the accused must not have previously been convicted of a crime committed with intent, (ii) the Court must be convinced that the accused will not commit another crime, and (iii) the losses suffered by the state is compensated. If the prison sentence to be entered by the Court is 2 years or less the Judge can decide to defer the announcement of the prison sentence for a probation period of 5 years during which the accused's judicial records are held clear. If the accused does not commit a crime with malicious intent during this probation period, the prison sentence is deemed to have never been given.

Payments that are required for application of effective remorse/deferred judgment provisions, must be done personally by the accused crew members to take effect. However, progress of trial and likelihood of a conviction should be taken into account before considering payment for one or both options.

During trial, appointment of a private expert may also be considered which may be beneficial for the defense of the crew. Turkish criminal courts give substantial weight to the technical reports issued by Turkish experts, and obtaining a private report/opinion from a well-known, experienced Turkish marine engineer could be helpful in terms of proving the innocence of the accused. However, we would suggest consideration to be given to appointing a private expert after criminal investigation progresses further and the investigation proceeds with the issuance of the indictment.

The criminal investigation and trial phases does neither lead to any enforcement against the vessel's interest nor results in detention of the vessel. However, it may result in arrest of the vessel's command at their next entry to Turkish territories and consequent imprisonment should they be found guilty. Should the crew members be found guilty at the end of criminal proceedings, the 'collateral' paid in the initial phase to release the vessel will be retained in full by the Authorities. In cases where crew members are acquitted at the end of the proceedings, an application to request the return of the 'collateral' can be made to the Treasury with a brief pleading explaining the matter and the judgment where crew is acquitted would constitute concrete evidence in support of such a request. However, in practice the depreciation of value in Turkish Liras from the time of payment to the time of acquittal should be taken into account before considering to proceed with such a request.

On the basis of the above and in order to avoid any actions from Turkish Customs and/or criminal actions against crewmembers and/or subsequent delay to vessel's schedule, Members should be notified to pay particular attention to the declaration of bunkers when arriving a Turkish port to be in consistency with the actual bunkers onboard at the time of arrival.

Lastly, in case of any attendance or inspection onboard by Customs officials, we encourage the vessel command to immediately notify Members/Club/Correspondents to allow for timely attendance and smooth resolution as far as practically possible.

Should you have any queries relating to this alert or need detailed information, please contact Kalimbassieris Maritime Istanbul Office, email istanbul@kalimbassieris.com or Tel: (+90) 2164575600.

Yours Sincerely,
Kalimbassieris Maritime AS (Istanbul)