

Merhaba

Yeni sayımızla sizlerle yeniden birlikteyiz. Bu sayımızın önemli bir kısmını gemi leasingine ayırdık. Gemi leasingi işlemleri, toplam leasing hacminin içinde yok denecek bir paya sahip. Bunun bir nedeni gemi hukukundan kaynaklanan riskler. Hukuk Komitemizden Av. Aysun Tandoğan, Av. Birgül Tiriç ve Av. Veysel Karahan gemi leasingindeki özellikler ve hukuki konulara değinen kapsamlı bir çalışma yaptı. Bültenimizin 8-11. sayfalarında bu bilgi verici çalışmayı bulabilirsiniz.

Yamaner & Yamaner Hukuk Bürosu'ndan Av. Ahmet Berker ve Av. Sena Apak, gemi satın alma aşamasında dikkat edilecek hususlarla ilgili sf 13-15'de yer alan yazılarıyla Bültenimize katkıda bulundular. Sn. Ahmet Buldam da sf. 1 ve sf. 4-5'de yer alan yazısında leasing sektöründe bu alandaki deneyimlerinden ve uluslararası gemi taşımacılığında son yıllarda yaşanan olaylardan yola çıkarak görüşlerini bizimle paylaştı.

Bültenimizin 12. sayfasında 2006 yılı leasing işlem hacmi 4.7 milyar Euro olan Macaristan'da 2006 yılındaki gelişmelere yer verdik. Türkiye'nin 2006 verileri ise 6-7. sayfalarımızda yer almakta. Sektör bu sene dolar bazında %24 büyüme gerçekleştirdi. 2007 yılı büyüme hedefi ise %15.

Euromoney tarafından 2007 yılında yayınlanan Dünya Leasing Yıllığından derlediğimiz 2005 yılı Dünya Leasing Verileri 3. sayfamızda yer alıyor. Türkiye 2005 işlem hacmiyle 25. sıradan 20. sıraya yükseldi.

Bildiğiniz gibi, uzun süredir beklenen "Mortgage" tasarısı Mart başında kanunlaştı. Bültenimizin 5. sayfasında Finansal Kiralama İşlemlerini ilgilendiren değişiklikleri bulabilirsiniz.

Bültenimize tüm katkıda bulunanlara teşekkür ediyoruz.

Bir sonraki sayımızda buluşmak üzere.

Sağlıcakla kalın...

FİDER

Gemi Finansmanı ve Risk Yönetimi

Ahmet BULDAM

Günümüzde gemi finansmanı arayışı içinde olan firmalar, önlerinde geçmişe göre daha az sayıda Günümüzde gemi finansmanı arayışı içinde olan firmalar, önlerinde geçmişe göre daha az sayıda finansör seçeneği buluyorlar. Bu değişimin ardında birkaç neden var. Bunlardan biri dünya finans sisteminde giderek ivme kazanan konsolidasyon eğilimi. Bugünün küresel finans piyasaları, varlıkları yüz milyarlarca dolarla ölçülen, tarihin gördüğü en büyük finansörlerin egemenliğinde. Bu birleşme-satın alma furçasında gemi donatanları, bir geminin borcu bitene kadar finansör kuruluşun kimliğinin 2 ya da bazen 3 kez değiştiğine tanık olabiliyorlar. Bu türden birleşmelerin gemi finansmanı kaynaklarının gelişimi açısından hem olumlu hem olumsuz etkileri var. Olumlu etki, sermaye tabanı daha güçlü olan finansörlerin (teorik olarak) gemi finansmanının "dalgalı denizlerine" daha kolay açılacakları olgusu. Ancak bazı olumsuz etkilerin ağırlığı daha fazla hissedilebiliyor.

Örneğin birleşen iki kuruluşta da kredisi olan bir gemi işleticisi, birleşmenin ardından kredi riskini (vadesinden önce) kapatma ya da belli bir limitin altına düşürme baskısıyla karşılaşabiliyor. Birleşmelerle, giderek daha büyük ticari kredi portföylerine katılan gemi kredileri (finansal kiralama da buna dahil) bu portföylere denizcilik sektörüne özgü orta vadeli döngüsellikleri de getiriyorlar. Bilindiği gibi denizcilik sektöründe kalıntı değer riskleri kronik fazla kapasite dönemleri nedeniyle özel bir davranış gösterirler. Bu yüzden de yeni risk yönetimleri yeni portföylerini inceleyip sık dokurken, denizcilik sektörü kendini dezavantajlı bir konumda bulabiliyor. Denizcilik finansmanı kesinlikle deneyim ve uzmanlık gerektiren bir alandır. Sektörü yakından tanımayan risk yöneticilerinin denizcilik risklerini, özellikle de yeni kredileri

Devamı Sf. 4 - 5'te

Turkish Bank Leasing Kuruluş İzni Aldı.

TurkishBank, % 100 iştiraki TurkishBank Leasing şirketi için Mart ayında kuruluş izni aldı. Turkish Bank Leasing'in, kuruluş iznini Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulundan (BDDK) alan ilk şirket olduğu ifade edildi.

Şirket tarafından yapılan yazılı açıklamada, Turkish Bank'ın aynı toplantıda Factoring kuruluş iznini de BDDK'dan aldığı belirtildi. Yapılan açıklamada, finans sektörü dışında faaliyeti bulunmayan Turkish Bank Grubunun, Türkiye, İngiltere ve Kıbrıs'ta mevcut 4 Banka, 2 Menkul Değerler, 1 Sigorta, 1 Tüketici Finansman şirketinin yanı sıra Turkish Factoring ve Turkish Leasing şirketlerini de bünyesine katmak üzere gerekli lisansı almış olduğu aktarıldı.

Şirket yetkilileri Bankanın 2006 yılında 4 yeni şube açarak şube sayısını 17'ye çıkardıklarını ve yeni kurulacak olan Leasing ve Faktoring şirketleriyle birlikte hedeflerinin yeni Küçük ve Orta boy Aile Şirketlerine daha geniş bir ürün ve hizmet imkanı sunmak olduğu belirtilmekte.

Ticaret Leasing'in Satışı

Ticaret Finansal Kiralama A.Ş.'nin hisseleri 08.03.2007 tarihinde imzalanan hisse devir anlaşması ile Özhamurkar ailesine satıldı. Ağırlıklı olarak otomotiv sektöründe faaliyet gösteren grubun firmaları Otobeta.com, ALD Automotive Türkiye, Özhamurkar Otomotiv, Özhamurkar Boncuk olarak belirtiliyor.

Grup içindeki firmalardan Otobeta.com 2004 yılında ikinci el araç ilanlarının yayınlandığı bir sanal platform olarak inşa edilmiş ve tüketicilerin kullanımına sunulmuş. ALD Automotive Türkiye ise grubun filo kiralama şirketi. Gruba ait Alfa Oto Filo Kiralama'nın %51'lik hissesi 2005 yılında %100 Societe General iştiraki olan ve 32 ülkede faaliyet gösteren ALD Automotive International tarafından satın alınmış ve şirketin ismi ALD Otomotiv Türkiye olarak değiştirilmiş. 1987 yılında kurulan Özhamurkar Otomotiv ise satış, filo satış, servis, yedek parça ticareti gibi konularda faaliyet göstermekte. Grubun en eski şirketi 1894 yılında kurulan Özhamurkar Boncuk firması. Firma halihazırda ev tekstili, boncuk, takı, perde konusunda faaliyet gösteriyor.

Ticaret Leasing'in Yönetim Kurulu Başkanlığını Ali Özhamurkar, Genel Müdürlüğünü ise aynı zamanda Yönetim Kurulu üyesi olan İsmet Melih Özhamurkar yürütmekte.

Tekfenbank'ta hisse devri tamamlandı

Eurobank EFG ve Tekfen Grubu'nun, Tekfenbank'taki stratejik işbirliği tamamlandı. Buna göre, Eurobank Tekfenbank'ın %70 hissesine sahip olurken, Tekfen grubu %30'luk payla stratejik ortaklığını korudu. Böylece %99.98 Tekfenbank ortağı olan Tekfen Leasing'de de dolaylı yoldan hisse devri oldu.

1956 yılında kurulan Tekfen, inşaat, tarımsal sanayi, bankacılık ve emlak geliştirme alanlarında faaliyet gösteriyor. Uluslararası bir bankacılık organizasyonu olan Eurobank EFG ise, ürün ve hizmetlerini 1300 şubesi ve satış noktaları, alternatif dağıtım kanallarından oluşan bir networkle sunuyor. Merkezi İsviçre'nin Cenevre şehrinde bulunan EFG Bank Avrupa Finansal Grubu'nun bir üyesi olan Eurobank EFG, Türkiye'nin yanı sıra Yunanistan, Bulgaristan, Romanya, Sırbistan, Polonya, Ukrayna, Lüksemburg ve İngiltere'de de faaliyet gösteriyor.

Bankanın stratejik önceliğinin şube ağını güçlendirerek kurumsal bankacılık, ticari bankacılık, küçük işletme bankacılığı ve sermaye piyasaları alanlarında büyümeyi sağlamak ve bunlara ilaveten kurumsal müşterileri ile olan ilişkisini kullanarak bireylere yönelik satış kampanyaları ile bu alandaki varlığını da arttırmak olduğu belirtilmekte.

Dünya Leasing Kongresi Bu Sene Gümüş Yılı'nı Kutluyor.



7-8 Haziran tarihleri arasında Budapeşte'de 25.si gerçekleştirilecek Dünya Leasing

Kongresi bu sene gümüş yılını kutluyor. Her sene tüm dünyadaki leasing profesyonellerinin katıldığı Kongrede bu sene Leasing Sekuritizasyonu, Operasyonel Leasing, Leasing Finansmanının Gelişmekte olan Piyasalarda Önemi, Havaçılık Sektöründe Leasing, Çevre Vergilerinin Leasing Sektörü Üzerindeki Olası Etkileri, Kamu Sektörüne Leasing, Basel II gibi konular yer almakta. Kongre boyunca ülke deneyimlerine ilişkin olarak ise Macaristan, Çin, Hindistan ve Güney Amerika'daki uygulamalar ve gelişmeler aktarılacak. Ayrıca Kongre öncesinde Sektörde Varoluş ve Başarı Yolları konulu 1 günlük çalışma toplantısı düzenleniyor.

2005 Yılı Dünya Leasing Verileri

Euromoney kuruluşunun her sene yayınlamakta olduğu Dünya Leasing Yıllığının 2007 baskısında dünyadaki leasing sektörünün 2005 yılına ilişkin verileri açıklandı. Buna göre dünyadaki leasing hacmi 2004 yılına göre % 04 artış göstererek 582 milyar dolara ulaştı. Tüm ülkelerin verileri gayrimenkul hariç leasing hacmini göstermektedir. İlk sırada yer alan ABD'nin hacmi 213 milyar USD ve dünya leasing hacmi içindeki payı % 37 olarak gerçekleşti. ABD, 2005 yılında % 7 büyüme gösterdi ancak ABD'nin leasing hacmi pay olarak 2000 yılından bu yana düşmektedir. 2000 yılında ABD'nin dünya leasing hacmi içindeki payı % 52, hacmi 260 milyar USD idi.

2005 yılı ilk 10 sırada yer alan ülkeler açısından önemli değişiklikler oldu, Brezilya 18. sıradan 9. sıraya, Rusya 11. sıradan 10. sıraya yükseldi. Brezilya ve Rusya'da büyüme oranları sırasıyla % 76 ve % 75. Öte yandan Avustralya'nın 9. sıradan 12. sıraya, Avusturya'nın ise 10. sıradan 14. sıraya düştüğü gözlenmektedir. Bir önceki sene 25. sıradan olan Türkiye ise 2005 işlem hacmiyle 20. sıraya yükseldi. Dünya Leasing Yıllığının genel değerlendirme kısmında Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinde -Türkiye dahil- büyümenin genel olarak % 30 oranında devam ettiği, özellikle Türkiye'nin ise % 40 gibi dikkat çekici bir büyüme yakaladığı belirtiliyor.

Leasing işlemlerinin ülkedeki toplam makine ve teçhizat yatırımları içindeki payı (penetrasyon oranı) en yüksek, dolayısıyla leasingin finansman olarak en yoğun kullanıldığı ülkeler, Portekiz (% 32), ABD (% 27), Kanada (% 24), Avustralya (% 20), Almanya (% 19), Avusturya (% 17), İtalya (% 15), İngiltere (% 15) olarak kaydediliyor. Orta ve Doğu Avrupa ülkelerindeki penetrasyon oranları ise ayrıca incelemeye değer. Bu ülkelerde, leasing işlemlerinin büyüme eğiliminin devam ettiği ve penetrasyon oranının diğer gelişmiş Avrupa ülkeleri seviyelerine geldiği gözlenmektedir. Bu oran Macaristan'da % 31, Çek Cumhuriyeti % 17, Slovakya'da % 16, Slovenya'da % 25, Estonya'da % 38 ve Polonya'da % 9.

Parantez içi sayılar ülkelerin bir önceki sene sıralamadaki yerlerini göstermektedir.

	ÜLKE	İŞLEM HACMI 2005 (Milyar USD)	DEĞİŞİM ORANI	PENETRASYON ORANI 2005
1	ABD (1)	213.00	%7	%27
2	Japonya (2)	67.40	%4	%9
3	Almanya (3)	51.64	%8	%19
4	Fransa (6)	28.42	%8	%12
5	İtalya (4)	27.58	%5	%15
6	İngiltere (5)	26.97	%6	%15
7	Kanada (7)	20.80	%12	%24
8	İspanya (8)	17.00	%27	%9
9	Brezilya (18)	9.77	%76	%14
10	Rusya (11)	8.03	%75	na
11	Güney Afrika (12)	7.60	%15	na
12	Avustralya (9)	7.58	%2	%20
13	İsviçre (14)	6.86	%13	%11
14	Avusturya (10)	6.44	%8	%17
15	İsveç (15)	6.21	%-5	%12
16	Hollanda (13)	6.00	%10	%7
17	Kore (22)	5.51	%37	%13
18	Danimarka (16)	5.42	%23	%13
19	Macaristan (21)	5.25	%30	%31
20	Türkiye (25)	4.32	%39	%7
21	Norveç (24)	4.29	%27	%9
22	Polonya (20)	4.27	%28	%9
23	Çin (26)	4.25	%77	%9
24	Belçika (17)	4.20	%3	%9
25	Çek Cumhuriyeti (19)	4.11	%12	%17
26	Portekiz (23)	3.61	%6	%32
27	Meksika (27)	2.91	%27	%5
28	Romanya (28)	2.40	%21	%6
29	Kolombiya (34)	2.22	%54	na
30	Finlandiya (30)	1.69	%4	%7
31	İrlanda (33)	1.51	%8	na
32	Slovakya (32)	1.51	%17	%16
33	Yunanistan (29)	1.41	%-5	%5
34	Slovenya (35)	1.23	%28	%25
35	Hong Kong (31)	1.20	%-23	na
36	Tayvan (36)	0.94	%16	%1
37	Nijerya (41)	0.88	%46	na
38	Şili (37)	0.85	%18	%12
39	Fas (38)	0.75	%24	%6
40	Peru (42)	0.72	%4	na
41	Estonya (47)	0.69	%43	%38
42	Sri Lanka (45)	0.67	%40	%19
43	İran	0.64	%100	%2
44	Yeni Zelanda (40)	0.62	%3	na
45	Lüksemburg (44)	0.53	%5	na
46	Malezya (46)	0.51	%34	na
47	Hindistan (39)	0.44	%-35	%1
48	Mısır	0.41	%58	na
49	Suudi Arabistan (48)	0.40	%21	na
50	Arjantin (43)	0.35	%216	%2
	Toplam	582.01		

Gemi Finansmanı ve Risk Yönetimi

Ahmet BULDAM

Baştarafı sf 1'de

değerlendirirken aşırı tedbirli davranmaları sık sık rastlanan bir davranıştır.

Öte yandan, finansörlerin gemi finansal kiralamasına çekimser yaklaşımları için başka türden ciddi nedenler de var. Bunların içinde en önemlisi, teknelerin üçüncü taraflara vereceği zarar ve hasarlardan doğan tazminat sorumluluğunun giderek artıyor olması.

Bilindiği gibi bir kara taşıtının sahibi aracını uygun bir sözleşme ile başkasına kiraladığı takdirde kiracısının yol açtığı hasarın tazmininden sorumlu olmayabilir. Oysa bir başkası tarafından işletilen gemilerden dolayı hesapta olmayan tazminat yükleri altında kalmak daha kolaydır. Bu durum, denizcilik hukukunun kendine özgü kimi kural ve işleyişlerinden ortaya çıkıyor. İşin ilginç yanı, finansörlerin risklerini arttıran bu durumun nedenlerinin başında, yüzyıllar boyunca uluslararası deniz taşımacılığını, deniz ticaretini geliştirmek, bunun için de gemi donatanlarının riskini sınırlamak amacıyla oluşan ve yerleşen bazı kuralların gelmesi. Bu kurallar denizcilik hukukundaki gemi alacakları (maritime claims) kavramından kaynaklanıyor.

Gemi alacaklısı hakkı ve bundan doğan rehin hakkı Türk hukukunda T.Ticaret Kanunu Md.1235-1257'de düzenlenir. Aslında amaç, bir gemisi başka kişilerce işletilirken (bu kişiler gemi işletme yüklenicisi diye anılır) üçüncü tarafların alacaklarına neden olan bir donatanın mali sorumluluğunu, sahip olduğu deniz varlıklarıyla sınırlamaktır. Bu amaçla donatanın kara varlıkları bu yolla takipten bağışık kılınırken, bu defa tüm deniz varlıkları üzerinde alacaklılara öncelikli bir takip hakkı verilir.

Bilindiği gibi bu hak, gemi finansal kiralaması yapan leasing şirketleri açısından önemli olumsuz etkiler doğurabilen bir risk getirir. Donatan gemi sicilinde adına kayıtlı olan herhangi bir gemisinin işletiminden doğan bir "gemi alacaklısı hakkı" için, yine herhangi bir gemisine herhangi bir limanda rehin konması olasılığı ile karşı karşıyadır. Gerçi 1976'da "Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin" bir uluslararası sözleşme ile bu hakka üst sınırlar getirilmesi öngörülmüştür ama henüz bu belgeyi onaylayan ülkeler dünya gemi tonajının yarısından azını temsil etmemektedirler. (Türkiye onaylamayan ülkelerdendir.) Gemi sigorta poliçeleri ise genellikle deniz ala-

caklarından doğabilecek bu tür risklerin 3/4'ünü teminata alır. Deniz alacaklarının kalan kısmını karşılamak için P&I Klüp sigortaları geliştirilmiştir.

Öte yandan özellikle geçen yüzyılın ikinci yarısından itibaren tüm dünyada çevre kirliliği konusunda duyarlılığın artması, hassas yükler taşıyan gemiler için riskleri daha da arttırmıştır. Çevreyi kirletenin karşılamak zorunda olduğu zarar kavramı son derece genişletilmiştir. Günümüzde artık çevre kazalarından doğacak tazminat yükümlülüğü sadece kirleten maddenin toplanması ya da etkisizleştirilmesi ile ya da maddi zararların karşılanması ile sınırlı kalmamaktadır. Örneğin - eğer varsa - zarar gören doğal dengenin yeniden sağlanması, doğal yaşamın yeniden canlandırılması için gereken masrafları dahi kapsamaktadır.

Bugün dünyadaki ülkelerin çoğunda yürürlükteki çevre koruma mevzuatı, "kusursuz" ya da "mutlak sorumluluk" esasına dayanıyor. Diğer bir deyimle, çevreye verilen zararın kaynağı olan tarafın tazminat yükümlülüğünden kurtulabilmesi ancak bu durumun bir "fors majör" olduğunu kanıtlanması ile mümkündür. Bu nedenle bilerek ya da bir deniz kazası sonucu petrol kirlenmesine ya da diğer kimyasal kirlenmelere sebep olmak, beraberinde dev boyutlarda tazminat ve ceza yükümlülüğü getirebilmektedir. Kanunlar sadece finansman amacıyla kiralama yapan gemi sahibi ile, gemisini kiraya vererek işleten gemi sahibi arasında da hiç bir fark gözetmemektedirler. Bunun çarpıcı bir örneği 2001'de ABD'de yaşandı.

7 Ocak 1994 gecesi Porto Riko (ABD) açıklarındaki bir kazada denize dökülen yakıt, bugüne dek yaşanan en büyük deniz ve kıyı kirlenmelerinden birine yol açmıştı. Römerkör Emily S, yedeklediği Morris J. Berman adlı tanker-mavnada bulunan 35.000 varil fuel-oil San Juan limanından Antigua'ya götürüyordu. O gün sefer sırasında bir kez kopan yedekleme halatı yetersiz bir onarım görmüştü. Emily S, yetersiz onarıma aldırılmadan gece mavmayı çekmeye devam edince halat bir kez daha koptu. Bu kez başıboş kalarak sürüklenen mavna Porto Riko'nun denize girilebilen en temiz ve en kalabalık kumsallarının bulunduğu Escambron Burnu'nda karaya oturdu. Denize 18.000 varil fuel-oil döküldü. Yayılan fuel-oil'i temizleyebilmek için 48 km.lik bir kıyı şeridini kapsayan, büyük ve pahalı

bir temizlik operasyonu gerekti. Kumsallar aylarca kullanılmadı. Balıkçıların, otellerin ve esnafın zarar-ziyanı ile temizlik ve arındırma operasyonunu yürüten ABD Sahil Koruma Müdürlüğü'nün harcamalarını bir araya getirince toplam tazminat talepleri 81 milyon doları buluyordu.

ABD'de, ünlü Exxon Valdez kazasının hemen ardından 1990'da yasalaşan Petrol Kirliliği Kanununda, 'mutlak sorumluluk' kavramı getirilmişti. Buna göre kirliliğin kaynaklandığı geminin sahibi, kusuru veya ihmali olup olmadığına bakılmaksızın, petrol kirlenmesinin yol açtığı zarar-ziyandan sorumluydu.

Kirlenmeye yol açan mavnaya Bunker Group Puerto Rico adına, Römorkör ise Metlife Capital Corporation adlı bir ABD finansman şirketi adına tescilliydiler. Metlife Capital, römorkörü bir finansal kiralama sözleşmesiyle, mavnaya'nın sahibi olan Bunker Group Puerto Rico'ya kiralamıştı. Metlife Capital, savunmasını, sadece mavnayı hareket ettiren römorkörün finansörü olduğu, bu nedenle de kazadan doğan tazminat taleplerinin muhatapı sayılmaması gerektiği üzerine kurmaya çalıştı. Yargılama süreci oldukça uzun sürdü. Sonunda mahkeme, römorkör ve mavnayı tek bir ünite olarak tanımlayan 'filotilla' kavramından hareketle, Bunker Group'la müştereken Metlife'ı da 83,5 milyon dolar tazminat ödemeye mahkum etti. Metlife kazadan tam yedi yıl sonra 2001'de tazminatın 67 milyon dolarlık kısmını kendisi ödemek zorunda kaldı.

Bilindiği gibi Türk finansal kiralama hukuku açısından da, FKK'nun 8(2). ya da 19. Maddelerinin gemi alacağı haklarının doğmasına engel olmadığı, 1998 tarihli bir Yargıtay Kararı ile kesinleşmiştir. Genel olarak gemi finansmanı ve özel olarak da gemi finansal kiralaması risklerinin yönetimi kendi kuralları içinde işleyen bir alan olmaya devam ediyor. Dünya deniz ticaretinin artması bir yandan bu sektördeki fırsatları büyütürken bir yandan da riskleri arttırmakta. Gemi finansmanı, gemi türlerine göre dünyadaki tonaj kapasitelerinin, farklı navlun piyasalarının, operasyon maliyetlerinin, operasyonel ve hukuki risklerin, farklı riskler açısından sigorta teminatlarının büyük bir dikkatle izlenmesi gereken bir uzmanlık alanı. Bu alanı kapsamak isteyen finansal kiralama şirketlerinin, patronajdan başlayan ve profesyonel yönetimin bütün kademelerine yayılan özel bir yaklaşım, organizasyon ve risk yönetim kültürü geliştirmeleri kaçınılmaz bir zorunluluk.

“Mortgage” Kanunlaştı

Mortgage olarak bilinen “5582 sayılı Konut Finansman Sistemine İlişkin Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun” 6 Mart 2007 tarihli Resmi Gazetede yayınlanarak kanunlaştı. Kanunla finansal kiralama şirketleri de “konut finansmanı kuruluğu” olarak tanımlanarak, tüketicilerin finansal kiralama yoluyla konut edinmeleri imkanı yer aldı. Öte yandan, leasing şirketlerinin konut finansmanına başlayabilmesi için BDDK izni ve 6 aylık geçiş süresi öngörüldü. 5582 Sayılı Kanunla Getirilen Düzenlemelerden Finansal Kiralama Şirketlerini İlgilendirenlerden bazıları şöyle:

■ İşlemin başlangıcında konut değerlemesi SPK tarafından belirlenen yetkili kişi ve kuruluşlara yaptırılacaktır.

■ Konut finansmanı kuruluşları tüketiciye “Sözleşme Öncesi Bilgi Formu” vermek zorundadır. Bu form tüketiciye verildikten sonra bir iş günü geçmeden imzalanan sözleşme geçersizdir.

■ Faiz oranı sabit, değişken veya aynı kredi için her iki yöntem esas alınmak suretiyle belirlenebilir. Faiz oranının sabit olarak belirlenmesi halinde, bir ya da birden fazla ödemenin vadesinden önce yapılması durumunda konut finansmanı kuruluşu tarafından tüketiciye erken ödeme ücreti talep edilebilir. Bu tutar erken ödenen tutarın %2'sini geçemez.

■ Konut finansmanı amacıyla yapılan finansal kiralama işlemlerinde konutun kiracıya devri alım-satım harcından muaf tutulmuştur.

■ Sözleşmenin feshi halinde finansal kiralama şirketi konutu derhal satışa çıkarmakla yükümlüdür. Konutun satışından sonra elde edilen gelir borcu karşılamaya yetmezse, müşteri (kiracı) kalan bedelden sorumlu olmaya devam edecektir. Bedel fazla gelirse, artan kısmı müşteriye iade edilecektir.

■ Konut finansmanı işlemlerinde Finansal Kiralama Kanunu'nun (FKK) 7., 25. ve 31. maddeleri uygulanmayacaktır.

Finansal Kiralama Kanunu Değişiklikleri

Kanun, 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu (FKK) 15. maddeye yapılan eklemeye finansal kiralama işlemlerinde “kiracı değişikliği” ve “alt kiralama” imkanı getirmektedir.

■ Finansal kiralama işlemlerinde kiracıya kiralayandan yazılı izin alması, devir sözleşmesi yapılması ve devrin tescil edilmesi şartlarıyla kiracılığın devrine izin verilmiştir.

■ Konut finansmanı kapsamında yapılan finansal kiralama işlemlerinde kiracı, kiralayana bilgi vermek, diğer finansal kiralama işlemlerinde ise sözleşmede hüküm bulunması halinde kiracı, finansal kiralama konusu konuttaki zilyetliği devredebilecektir.

Leasing Sektörünün 2006 Yılı İşlem Hacmi

5.3 Milyar Dolara Yaklaştı

İŞLEM TUTARLARI DÖNEMSEL KARŞILAŞTIRMASI

• 2006 Yılı Dönemler İtibariyle

İşlem Hacmi	2006 I.Dönem	2006 II.Dönem	2006 III.Dönem	2006 IV.Dönem	2006 12 Aylık
Bin YTL	1.536.887	2.011.768	1.930.429	2.223.137	7.702.221
Bin USD	1.144.624	1.255.080	1.289.446	1.581.628	5.270.779
Sözleşme Adedi	9.708	13.428	9.559	10.268	42.963

Leasing sektörünün 2006 yılı işlem hacmi 5,271 milyar dolar olarak gerçekleşti. Sektörün 9 aylık işlem hacmi 3.7 milyar dolar (3,689 milyon dolar) olmuştu, son çeyrekte ise 1.6 milyar dolar (1,581 milyon dolar) tutarında işlem gerçekleştiren leasing şirketleri böylece sene sonunu 5.3 milyar dolara yakın bir işlem hacmiyle kapadılar.

Leasing Sektörü 2006 Yılında Dolar Bazında % 24 Büyüdü

2005 yılı işlem hacmi 4.2 milyar dolar (4,236 milyon dolar) olarak gerçekleşen leasing sektöründe bu sene dolar bazında büyüme % 24 oldu. 2002 yılından bu yana sürekli büyüme gösteren leasing sektörünün (2002 yılında % 81, 2003 yılında % 63, 2004 yılında % 35 ve 2005 yılında % 45) 2006 yılında sektörün finanse ettiği proje adedi de bir önceki yılın üzerinde gerçekleşti. 2005 yılında 37.239 adet projeye finansman sağlayan leasing şirketleri 2006 yılında bu rakamı 42.963 adete çıkardılar. Sözleşme başına ortalama işlem tutarı ise 123.000 dolar olarak gerçekleşti.

Finanse edilen ekipmanların içerisinde en büyük pay % 74 ile makine ve teçhizat grubunda olup, bu grubun payı yıllar itibariyle artmaktadır. 2006 yılında 3.9 milyar dolarlık makine ve teçhizat finansmanı yapıldı. Öte yandan kara, deniz, hava ulaşım araçlarına yapılan finansman 676 milyon dolar oldu. Bu tutarın 640 milyon doları (% 94) kara ulaşım araçlarına ait. Bilgisayar yatırımlarının da içinde olduğu büro ekip-

manları grubuna yapılan finansman tutarı 319 milyon dolar, gayrimenkul finansmanı ise 390 milyon dolar.

Makine ve teçhizat grubunun içinde yer alan iş ve inşaat makinaları işlem hacmi olarak bir önceki seneye göre % 37 artmış ve bu gruba yapılan finansman 1.3 milyar dolara ulaşmıştır. Bu grubun içinde 656 milyon dolar tutarında ekskavatör ve loder yatırımı finanse edilmiştir.

Genel artış oranının üzerinde artış yaşanan bir diğer alan turizm yatırımları olmuştur (% 62 artı?). Öte yandan elektronik ve optik cihazlar % 27, büro makinaları ve tıbbi cihaz yatırımları % 25, kara ulaşım araçları % 24 ve gayrimenkul yatırımları ise % 13 artmıştır. Toplam işlem hacmi içerisinde %1'den düşük bir paya sahip olan hava ulaşım araçları % 57 düşüş göstermiş, tekstil makinaları finansmanı ise bir önceki seneye aynı seviyede kalmıştır. Deniz ulaşım araçları % 254 artmış ancak bu grubun payı da toplam içinde %1'in altındadır.

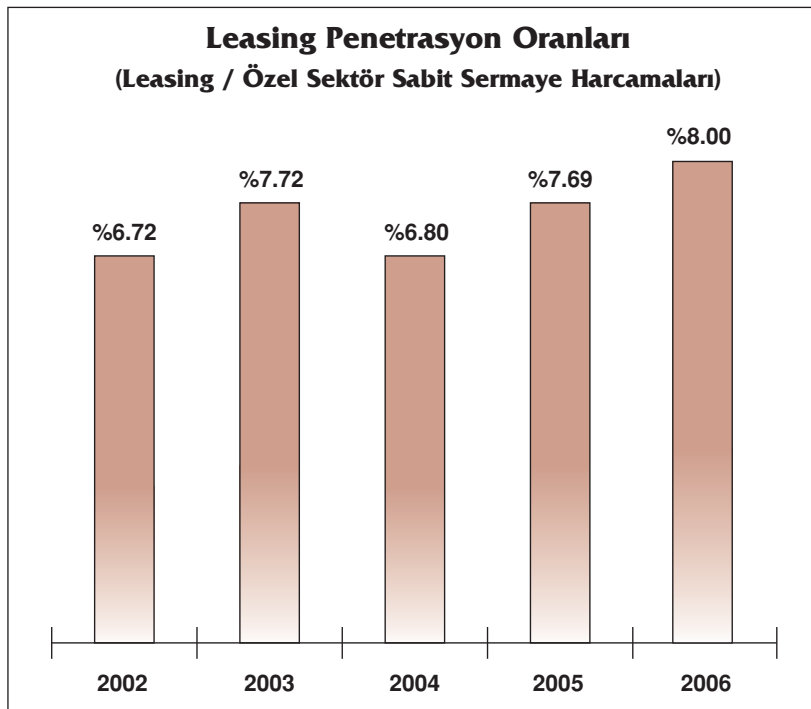
Yılın çeyrekler itibariyle değişime bakarsak, leasing işlem hacmi ikinci çeyrek %10, üçüncü çeyrek % 3, dördüncü çeyrek ise %23 arttı. Kara ulaşım araçları ikinci çeyrekte % 13 artarken, üçüncü çeyrekte %23 düşüş gösterdi, son çeyrekte ise % 32 arttı. İnşaat makinelerinde ise sadece ikinci çeyrekte önemli bir artış oldu (% 45), diğer çeyreklerde düştü veya aynı seviyede kaldı. Öte yandan, tıbbi cihaz finansmanı son çeyrekte büyük artış gösterdi (% 40). Turizm ekipman-

MAL GRUPLARINA GÖRE DAĞILIM	2002	2003	2004	2005	2006
Makine ve Teçhizat	%69	%68	%71	%73	%74
Kara, Deniz, Hava Ulaşım Araçları	%16	%16	%15	%13	%13
Büro Ekipmanları	%10	%9	%7	%6	%6
Gayrimenkul	%5	%7	%7	%8	%7

MAL GRUPLARI	2005 (Bin USD)	2006 (Bin USD)	Değişim (%)
Kara Ulaşım Araçları	518.427	640.349	%24
Hava Ulaşım Araçları	25.853	11.147	%-57
Deniz Ulaşım Araçları	7.040	24.934	%254
İş ve İnşaat Makinaları	985.770	1.352.150	%37
Makine ve Ekipman	1.163.767	1.419.212	%22
Tıbbi Cihazlar	196.806	246.875	%25
Tekstil Makinaları	351.279	354.943	%1
Turizm Ekipmanları	59.620	96.571	%62
Elektronik ve Optik Cihazlar	150.526	190.863	%27
Basın Yayın ile İlgili Donanımlar	134.673	153.182	%14
Büro Ekipmanları	255.236	318.985	%25
Gayrimenkuller	344.041	390.331	%13
Diğer	42.675	71.238	%67
GENEL TOPLAM	4.235.711	5.270.779	%24

ları, sezona uygun bir şekilde en büyük artışı üçüncü çeyrekte (% 74) gerçekleştirdi. Basın yayın ve büro ekipmanlarının ağırlığı da yine son çeyrekte oldu. Gayrimenkuller ise üçüncü çeyrekte % 54, dördüncü çeyrekte % 129 arttı.

Sektörler bazında baktığımızda 2006 yılında finanse edilen projelerin % 43'ü imalat sanayinde faaliyet gösteren kuruluşlara, % 48'i ise hizmet sektöründe faaliyet gösteren kuruluşlara gerçekleştirildi. İmalat sanayinin içinde en büyük oran % 9 ile tekstil sektörüne ait. Hizmet sektöründe en yüksek pay ise % 22 ile inşaat, %7 ile ise taşımacılık sektörüne yapılan leasing işlemlerinden oluşuyor. Öte yandan tarım sektörüne 530 milyon USD tutarında finansman yapılarak bu sektörün payı %7'ye ulaştı.

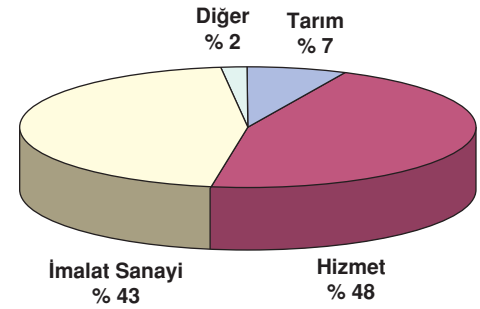


2006 verileriyle, leasing sektörünün 22 yıllık geçmişi süresince gerçekleştirmiş olduğu toplam işlem tutarı 30 milyar dolara, finanse ettiği proje adedi 250.000'e ulaştı.

2007 yılında işlem hacminin % 15 artması beklenmektedir. Bu sene içinde leasing sektörünün beklediği mevcut kanunda uygulama imkanı olmayan leasingin diğer uygulama çeşitlerine de olanak sağlayan düzenleme değişiklikleri hayata geçerse işlem hacmi öngörülenin üstünde artacaktır.

Leasing işlemlerinin sabit sermaye yatırımları içindeki payı: 2006 yılında özel sektör sabit sermaye yatırımları YTL

2006 Yılı Sektörlere Göre Dağılım



bazında % 29 arttı. Buna mukabil, 2006 yılında leasing işlem hacmi YTL bazında % 35 arttı ve sonuç olarak 2006 yılında leasingin özel sektör sabit sermaye yatırımları içindeki kullanım oranı (penetrasyon oranı) % 8.0 olarak gerçekleşti. Bu oran geçen sene % 7.6 seviyesinde gerçekleşmişti. Geçtiğimiz sene özel sektör makine ve teçhizat yatırımı % 16 artarken, leasing işlemlerinde bu artış % 36 oldu ve leasing finansmanının makine teçhizat yatırımlarındaki payı % 13.3 oldu. 2006 yılında özel sektör gayrimenkul yatırımları % 50 artarken buna mukabil leasing yoluyla finanse edilen gayrimenkuller %22 arttı. Leasing finansmanının özel sektör gayrimenkul yatırımlarındaki payı ise sadece % 1.3. Leasingin Gayrisafi Yurtiçi Hasıla içindeki payı ise 2005 yılında %1.18'den 2006 yılında % 1.34'e çıktı.

Gemilerin Finansal Kiralanması ve Uygulamadan Doğan Hukuki Sorunlar

Fider Hukuk Komitesi:

Av.Aysun TANDOĞAN- Vakıf Leasing/Av.Birgül TİRİÇ-Yapı Kredi Leasing/Av. Veysel KARAHAN-Halk Leasing

GEMİ;

Türk Ticaret Kanunu (TTK) 816 maddesinde gemi "Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkanına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne gemi sayılır." şeklinde tanımlanmıştır. Finansal Kiralama Kanunu'nda gemi ve sair deniz araçlarının finansal kiralama konusuna konu edilmesi bakımından bir engel bulunmamaktadır. Gemi ve sair deniz araçlarının finansal kiralama konusuna yapılması halinde, Finansal Kiralama Kanunu'nun (FKK) 8. maddesi kapsamında gemi siciline tescil ve şerh önem kazanmaktadır. FKK'nın 8. maddesinde, "sözleşmenin noterlikçe düzenleme şeklinde yapılacağı ve gemilere dair sözleşmelerin gemi siciline şerh edileceği" hükmü yer almaktadır. Bu kapsamda gemi siciline kayıtlı gemiler açısından gemi siciline şerh kurucu unsur olarak ortaya çıkmaktadır.

TTK md. 840 gereği Türk bayrağı çekme hakkına sahip ticari gemilerin gemi siciline kaydolunacağı hükmünü taşımaktadır. TTK md. 844, 18 gros tonilatodan büyük ve ticaret gemilerinin tescilini zorunlu kılmaktadır. TTK'na göre bu büyüklüğün altındaki gemiler ile tekne, yat vs. deniz araçlarının tescili zorunlu değildir. Ancak bu Grt'dan daha az ticari deniz araçlarının inşa belgeleri ve istenilen belgeleri temin ile isim tahsisi gibi işlemleri tamamlayarak sahip ve donatanı olan şirketin belgeleriyle tescili mümkün olabilmektedir.

Sicile kayıtlı olmayan gemi, tekne ve sair deniz araçları bakımından, gerek mülkiyetin devri ve gerekse finansal kiralama sözleşmesinin geçerliliği ve 3.kişilerin iyi niyeti özellik arz etmektedir. TTK.ve Medeni Kanun (MK) hükümleri kapsamında tescile tabi olmayan veya tescil edilmemiş gemi ve sair deniz araçlarında mülkiyetin devri menkul hükümlerine tabidir. Tescile tabi olmayan deniz araçlarının finansal kiralama konusuna yapılması halinde FKK'nın 8.maddesindeki şerh daha da önem kazanmaktadır. Doktrinde bazı yazarlarca, gemi siciline kaydı ihtiyari olan gemilerin finansal kiralama sözleşmesine konu yapılması halinde, FKK'ndaki şerh ve tescil hükmünün uygulanabilmesi için, gemi siciline tescilin zorunlu olduğu savunulmaktadır.

DONATAN- İŞLETEN;

TTK. 946. maddesinde "Donatan, Gemisini deniz ticaretinde kullanan gemi sahibine denir. Kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına deniz ticaretinde bizzat ve-

ya kaptan marifeti ile kullanan kimse 3. şahıslarla olan münasebetlerinde donatan sayılır" şeklinde hükmü ile de donatan sayılacak olan işleteni tanımlamıştır. Donatan ve/veya işleten TTK. 946 ve devamı maddelerinde geminin işletilmesinden, gemi adamlarının kusurundan, geminin yola, denize elverişli olmamasından, yük ve taşımaya ilişkin mesuliyetten sorumludur. Kanuni rehin hakkı doğuran alacaklardan yine donatan ve/veya işleten birinci derecede sorumludur.

Genel olarak donatan ve/veya işleten, geminin işletilmesi ve gemi sebebi ile meydana gelebilecek her türlü risklerden, masraf ve zarardan sorumludur. Gemilerin finansal kiralama konusuna edilmesi kapsamında, donatan ve/veya işleten kavramı hayati önem arz etmektedir. Çünkü Kiralayanın sorumluluğu bu tespite göre belirlenecektir. Gerek finansal kiralama işleminin niteliği, gerekse TTK 946'daki tanım bakımından finansal kiralama şirketinin donatan olmadığı veya olamayacağı tereddütte yer vermeyecek kadar açıktır. Bu husus Yargıtay'ın aynı yöndeki kararları ile de yerleşmiştir.

Uygulamada donatan ve işleten kavramı, özellikle gemi üzerinde oluşan kanuni rehin hakkı alacaklıları bakımından sık karşılaşılan ihtilaflardan biri olmaktadır. Çünkü kanuni rehin hakkı doğuran alacaklardan öncelikle donatan ve/veya işleten sorumludur.

TTK. nun 1235. maddesinde belirlenen alacaklara tanınan hakka gemi alacağı hakkı, bu hakkın sağladığı rehin hakkına da kanuni rehin hakkı denilmektedir. Kanuni rehin hakkı, gemi üzerindeki rehin veya ipotek hakkı dahil, her türlü hak ve alacağın önüne geçen rüçhanlı bir haktır. Bu hak gemi maliki veya gemiye zilyet olan herkese karşı ileri sürülebilir. Dolayısı ile gemilerin finansal kiralama konusuna edilmesi halinde, kanuni rehin alacağı kapsamında geminin üçüncü kişilerce haczi ve satışı gündeme gelecektir.

KANUNİ REHİN HAKKI;

TTK. nun 1235. maddesinde belirlenen alacaklara tanınan hakka gemi alacağı hakkı, bu hakkın sağladığı rehin hakkına da kanuni rehin hakkı denilmektedir. Gemi alacaklısı hakkını doğuran olay meydana geldiğinde kanuni rehin hakkı yasadan dolayı kendiliğinden doğar ve TTK.nun 1257. maddesi gereğince bütün alacakların önüne geçer. Rehin hakkı veren alacakların ortak özelliği geminin işletilmesinden doğmuş olması ve zilyedine bakılmaksızın gemi ve navlunu takip etmesidir. Kanuni

rehin hakkı geminin sicilde kayıtlı olup olmamasına bakılmaksızın her gemi bakımından doğabilir.

Yine TTK 1236. maddesinde de yukarıda belirtilen gemi alacaklarının gemi ve teferruatı üzerinde kanuni rehin hakkı doğurduğu kabul edilmiştir. Bu hak gemi maliki veya gemiye zilyet olan herkese karşı ileri sürülebilir. Gemi işlemlerine konu finansal kiralama uygulaması bakımından en sık rastlanan ve finansal kiralama şirketi bakımından risk oluşturan, kanuni rehin hakkı kapsamında ortaya çıkan alacaklardır.

TTK 1235. maddesinde gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar sayılmıştır.

1. Gemi cebri icra yolu ile satıldığı takdirde, geminin son limana girmesinden itibaren yapılan ve cebri icra masraflarından sayılmayan gemi ile teferruatının bekçilik ve muhafaza masrafları,
2. Gemi seyrü sefer ve liman resimleri ve hususi ile şamandıra, fener, karantina ve liman paraları,
3. Gemi adamlarının hizmet ve iş mukavelelerinden doğan alacakları,
4. Kılavuz ücretleriyle kurtarma, yardım, fidye ve itiraz ücret ve masrafları,
5. Geminin müşterek avarya garama borçları,
6. Deniz ödücü alacakları, kaptanın yaptığı kredi muamelelerinden doğan alacaklar ve bağlama limanı dışında yapılan teslimat ve hizmetlerden doğan alacaklar,
7. Yük veya bagajın teslim edilmemesinden veya hasarından doğan alacaklar ile yolcu veya mal taşıma akitlerinin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden doğan alacaklar,
8. Kaptanın sahip olduğu kanuni yetkisine dayanarak (madde 948/1) yaptığı hukuki muamelelerden ve donatan tarafından akdedilmiş olup, ifası kaptana düşen bir mukavelenin yerine getirilmemesinden yahut noksan veya fena ifasından doğan ve yukarıdaki bentlere girmeyen alacaklar,
9. Gemi adamlarının kusurundan doğan alacaklar, (madde 947, 948 fıkra 1 bent(3))
10. Sosyal Sigortalar Kurumunun iş hayatına ait sigorta kanunları hükmünce donatanlardan isteyebileceği bütün alacaklar.

Kanuni rehin hakkı sağlayan gemi alacaklısı, elindeki alacağa ilişkin belgeler ile mahkemeden dosya üzerinden yargılama yapılmaksızın geminin seferden men'i ile ihtiyati haciz ve tedbir kararı alabilmektedir. Burada yapılan taleplerde gemi maliki olarak finansal kiralama şirketi de taraf olarak gösterildiği için ilk aşamada finansal kiralama şirketi hem haciz tehdidi ile karşı karşıya kalmakta, hem de maliki bulunduğu diğer gemilerinin

de seferden men edilmesi riski bulunmaktadır. Finansal kiralama şirketinin malik olduğu diğer gemilere uygulanacak olan ihtiyati tedbir ve haciz kararları ilgili mahkemelere yapılacak itiraz üzerine kaldırılmaktadır. Özellikle yurt dışında, az gelişmiş ülkeler ve yargısı yavaş işleyen, uluslararası normları uygulamayan veya gerekli incelemeyi daha sonraki yargılama sürecine bırakan ve avukatların yeminli ifadeleriyle gemi tutuklamanın kolay olduğu ülkelerde risk daha da artmaktadır.

Kanuni rehin hakkı veren alacaklar TTK. 1259 maddesi kapsamında genel olarak 1 yıllık zamanaşımına tabidir. TTK. 1235/3 gereği gemi adamlarının ücret alacağı BK 126' ya göre beş yıl, TTK 1235/4 kurtarma yardım için TTK 1259-2 gereği iki yıldır. Bazı uluslararası konvansiyon hükümlerinde ise daha uzun sürelerle rastlanmaktadır.

DENİZ HUKUKUNDAN VE GEMİNİN İŞLETİLMESİNDEN KAYNAKLANAN RİSKLER;

1.KANUNİ REHİN HAKKINDAN DOĞAN RİSKLER;

Uygulamada en çok karşılaşılan, TTK, Deniz Ticareti ve Deniz Hukuku kapsamında muhtemel risklerin büyük bir kısmını kapsayan, en fazla ihtilaf yaşanan, aynı zamanda da Finansal Kiralama Şirketleri bakımından en önemli risk kalemini teşkil eden kanuni rehin hakkını ayrıca ele almak gerekmektedir.

Yargıtay 1998 tarihinde verdiği ilk kararlarda; finansal kiralamaya konu gemi üzerinde kanuni rehin hakkı tesis edilemeyeceği, bu hakkın tanınması halinde geminin satılarak paraya çevrilmesi imkanı doğacağı, geminin maliki olan ancak donatan ve/veya işleteni olmayan finansal kiralama şirketi aleyhine sonuç doğuracağı ve finansal kiralama yasasına aykırı olacağı gerekçesi ile, finansal kiralamaya konu edilen gemi üzerine, donatan ve/veya işletenin (kiracı) borcu nedeni ile kanun rehin hakkı tanınamayacağını belirtmiştir. (11 HD. 02.06.1998 tarih 1997/10440 E. 1998/4127 K.- 11 HD. 08.06.1998 tarih 1998/2840 E. 1998/4249 K.) Ancak daha sonra bu kararından dönerek, kanuni rehin hakkının gemi maliki her kim olursa olsun gemi üzerinde uygulanabileceğini benimsemiş ve bu kararları istikrar kazanmıştır. Yargıtay, " Geminin finansal kiralamaya konu edildiği hallerde deniz hukukuna özgü bu özel amaçların göz ardı edilerek gemi malikinin korunmasının bir gereği ve dayanağı olamaz. Kanuni rehin hakkı geminin işletilmesinden doğup, finansal kiralayanda gemi işletilmesini menfaat karşılığı kiralayıp devrettiğine göre, gemi üzerinde gemi alacağı ve kanuni rehin hakkı doğumu riskini de göze almış demektir. Gemi, donatan-borçlunun malvarlığına dahil olsun veya olmasın malik veya zilyedi kim olursa olsun, rehin hakkı alacağının konusunu gemi oluşturur" şeklindeki gerekçeli kararları ile finansal kiralamaya konu olan gemiler üzerinde de kanuni rehin hakkı uygulanacağını kabul etmiş-

tir. (11 HD. 04.06.1999 tarih 1998/8202 E. 1999/4832 K.-11 HD. 19.03.2002 tarih 2002/578 E., 2002/2518 K.)

Yargıtay kanuni rehin hakkı bakımından, FKK 19 ve 20. maddeleri arasında bir öncelik tercihi yapılıp yapılamayacağını tartışmıştır. FKK 19. ve 20. maddelere göre kiracının borçları bakımından finansal kiralamaya konu mal haczedilemez ve finansal kiralamaya konu malın tabikin dışında tutulması gerekir. Ancak yukarıda açıkladığımız üzere, Yargıtay son kararlarında, deniz ticaretinin özelliklerinden kaynaklanan, kendine özgü bir imtiyaz ifade eden ve doğrudan mülkiyet iddiası içermeyen kanuni rehin hakkına öncelik tanımıştır.

Bu uygulama kapsamında özellikle finansal kiralama şirketlerinin kanuni rehin hakkı alacağından hangi oranda sorumlu olacakları önem kazanmıştır. Yargıtay FKK'nun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren kanuni rehin hakkı sağlayan alacaklar ve bu alacakların tahsili için açılan dava ve takiplerde, finansal kiralama şirketlerine husumet yöneltilemeyeceği yönünde kararlar vermiştir. Ancak yukarıda bahsettiğimiz gibi Yargıtay istikrar kazanan içtihatlarında, kanuni rehin hakkının konusunu gemi teşkil ettiğinden finansal kiralama şirketine husumet yöneltilememesine rağmen, gemi üzerinde kanuni rehin tanınması ve alacağın tahsili için geminin satılabileceğini kabul etmiştir. Finansal kiralamaya konu gemiler bakımından, kanuni rehin hakkı alacağı miktar ne olursa olsun sorumluluk gemi bedeli ile sınırlı olduğundan, gemi bedeli dışında bir risk yoktur. TTK hükümleri kapsamında da sorumluluk deniz serveti ile sınırlıdır.

FKK ve leasing uygulamasında geminin mülkiyetinin finansal kiralama şirketine ait olduğu, alacağın tahsili anlamında teminat kabul edildiği göz önüne alındığında, finansal kiralama şirketi, hem gemi mülkiyetini hem de teminatını kaybetme riski ile karşılaşabilecektir. Dolayısıyla gemi leasingi işleminde geminin teminat olma fonksiyonunun ortadan kalkabileceği hususunun mutlaka dikkate alınması gerekmektedir. Finansal Kiralama konusu gemilerin, sigortaları güvenilir kulüplerden yapılıp, tekne ve makine teminatını kapsayan sigortaların kiralayan şirket lehine tam ve noksansız olarak yaptırılması halinde gemi üzerindeki kanuni rehin ve hapis hakkına ilişkin risk, bütünüyle olmasa da azaltılabilir.

II. DİĞER RİSKLER;

1. Geminin önceki borçlarından veya gemi üzerinde satıştan önceki döneme ilişkin kanuni rehin hakkı doğuran alacaklar ve sair alacak iddiaları;

Uygulamada büyük ölçüde ikinci el gemi kiralaması yapıldığı için, geminin finansal kiralamadan önceki borçları risk teşkil etmektedir. Yasal olarak bu riskin, geminin muhtelif yerlerde seyrü seferde bulunması, alacakların fiilen tespiti imkanının bulunmaması nedeni ile tamamen ortadan kaldırılması mümkün değildir. Bu kap-

samda TTK 1246 hükmü gereği iktisap edenin kanuni rehin hakkı doğuran yurt içindeki alacaklardan sorumlu olmamak açısından yapacağı ilan önemlidir. İlanın yapılması ve iptal kararı alınabilmesi için geminin maliki olmak gerekmekte olup, finansal kiralama sözleşmesi akte edilmeden ve gemi satın alınmadan ilan hükmünü uygulamak mümkün değildir. Kanuni rehin haklarını ilan yolu ile ortadan kaldırmak finansal kiralama işlemleri bakımından uygulanabilir gözükmemektedir. İlan yapılması halinde veya ilan yapılmaya da satın alındıktan sonra herhangi bir gemi alacaklısı hakkının ortaya çıkması halinde bu husus, sözleşmeye konulacak bir hükümlerle ek teminat isteme ve sözleşmeyi haklı fesih sebebi sayılabilir.

2. Fener ücreti, liman ücreti, yakıt ücreti,şamandıra, karantina, ulusal ve/veya uluslararası kanallardan geçiş ücreti, bekçilik ve muhafaza, telsiz ücretleri;

Finansal kiralamaya konu olan geminin işletilmesi sırasında doğmuş /doğacak fener ücreti, liman ücreti, şamandıra, karantina, ulusal ve/veya uluslararası kanallardan geçiş ücreti, bekçilik ve muhafaza ücretleri de TTK. da gemi alacaklısı hakkı veren ve kanuni rehin hakkı doğuran alacaklar arasında sayılmıştır. Bu tür alacakların da finansal kiralama işlemi öncesinde ve/veya finansal kiralama süresi içerisinde fiilen tespiti mümkün gözükmemektedir. Zira bu alacaklar gemiyi takip eden alacaklar olup, tescile tabi değildir. Yargıtay uygulamasında bu alacakların gemi üzerinden (geminin satılarak) tahsili imkanı kabul edilmiştir. Finansal kiralama şirketleri bu alacaklardan şirket olarak sorumlu olmasalar da gemi mülkiyeti kapsamında sorumludurlar. Bu durumlarda finansal kiralama şirketlerinin diğer gemileri açısından seferden men ve haciz riski doğmaktadır. (11 HD. 22.10.1998 tarih 1998/3182 E. 1998/6962 K.)

Finansal Kiralama sözleşmesinin imzasından önce, en az bir yıl öncesi devreye ait sefer özetleri, uğrak liman acentalarının detayları, bunker fatura örnekleri istenip, yakıt firmalarından da bilgi toplanarak, bu tür borçlarının olup olmadığı konusunda bir araştırma yapılmasında yarar bulunmaktadır.

3. Sigortaya ilişkin riskler;

FKK'nun 14. maddesi " sözleşme süresince malın hasar ve ziya-ı sorumluluğu kiracıya aittir. Bu sorumluluk ödenen sigorta miktarının karşılanmayan kısmı ile sınırlıdır" hükmünü içermektedir. Bu nedenle finansal kiralamaya konu olacak gemilerin hasara ve ziyaa uğraması ihtimali karşısında sigortanın yaptırılması ve kapsamı önem kazanmaktadır. Dolayısıyla leasing konusu olacak geminin IACS (International Association of Class Societies) üyesi bir klas kuruluşuna bağlı olması ve mali mesuliyet sigortacısı ile tekne sigortacısının A klas olması tercih edilmelidir. Ayrıca mali mesuliyet sigortacısı olarak P&I kulüplerine üye olan sigorta kuruluşları ter-

cih edilmeli, tekne ve makina sigortası yaptırılmalı ve poliçe kapsamı incelenmelidir.

Burada dikkat edilmesi gereken ikinci bir husus FKK 17.maddesindeki sigorta yaptırma mükellefiyetinin tekne sigortasının yaptırılması ile tamamlanıp-tamamlanamayacağı hususudur.Özellikle sigorta yaptırma mükellefiyetinin P&I sigortasını da yaptırma yükümlülüğünü kapsayıp kapsamadığı tartışma yaratmaktadır. Finansal kiralama şirketlerinin gerek kendileri için teminat olan sigortayı en geniş anlamda yaptırması, gerekse kiracı ve üçüncü kişilerin finansal kiralama şirketine karşı 17. maddedeki sorumluluğunu tam olarak yerine getirmedeğinden bahisle tazminat ve taleplerine karşı sorumlu olmamak için tekne sigortasının yanında P&I sigortasının da yaptırılmasında yarar bulunmaktadır.

Gemilerin sigortasında yaşanan diğer problem ikinci el gemilerde belli bir yaşın altındaki gemilerin uluslararası kabul gören sigorta kuruluşları tarafından sigortalanmasıdır. Finansal kiralama işlemi yapılırken geminin yaşı, finansal kiralama süresi de göz önüne alınarak, bu süre içinde sigortalanıp-sigortalanamayacağı hususu değerlendirilmelidir.

Finansal Kiralama konusu gemiler üzerindeki kanuni rehin ve hapis hakkı ile diğer riskler bakımından, geminin sigortalarının güvenilir kulüplerden yaptırılması, tekne ve makine teminatının tam ve noksansız yaptırılması,poliçelerin "sigortalı" ve /veya müşterek sigortalı" olarak finansal kiralama şirketinin de isminin yer alacağı şekilde düzenlenmesinde büyük yarar vardır. Buna ek olarak kiracıdan sigorta temlik taahhüdü alınması, temlikname imzalaması ve sigorta prim ödemeleri dahil sigorta ilişkisinin sıkı denetlenmesinde yarar bulunmaktadır.

4. Gemi adamlarının iş akitlerinden ve gemi adamlarının birinin kusurundan doğan alacaklar ile kaptanın sırf kaptan sıfatına dayanarak yaptığı hukuki muamelelerden doğan alacaklardan oluşan riskler;

Bu tür alacaklarda kanuni rehin hakkı doğuran alacaklar olup, kanuni rehin hakkı bölümünde yaptığımız açıklamalar ve riskler burada da aynen geçerlidir. (11 HD. 29.09.2003 tarih, 2003/8507 E., 2003/8744 K.)

5. Taşıma, Navlun, Çatma ve Kurtarma Sebebiyle Oluşan Riskler;

Finansal kiralamaya konu olan geminin denize, yüke, yola elverişliliği ve taşımadan kaynaklanan zararlardan finansal kiralama şirketleri donatan ve işleten olmaması nedeni ile prensip itibarı ile sorumlu değildir. Ancak bu tip ihtilafların tamamında dava finansal kiralama şirketleri aleyhine de açılmaktadır. Malın sigortalı olması halinde sigorta şirketinin halefiyete dayanarak TTK. 1361 kapsamında açacağı davada finansal kiralama şirketi zarardan sorumlu olmayacaktır. (11 HD.

25.01.2001 tarih, 2000/8805 E., 2001/438 K.) Ancak sigorta bulunmaması halinde yük sahibi ve/veya navlun alacaklısının donatan ve işletene karşı açacağı davada finansal kiralama şirketi donatan olmadığından kendisine husumet yöneltilemeyecek, fakat bu alacaklar kanuni rehin hakkı tanıyan haklar olduğundan gemi üzerinden (gemi satılarak) alacağın tahsili yoluna gidilecektir.

6. Çevre kirliliği ve uluslararası sözleşmelerin ihlali;

Geminin işletilmesi esnasında, ulusal-uluslararası kanun ve sözleşmelere aykırı olarak ulusal-uluslararası sularda, deniz ve çevrenin kirletilmesi halinde idari para cezası, geminin seferden men edilmesi, haciz, vesair yaptırımlarla da karşılaşılabilir. Burada finansal kiralama şirketinin sorumluluğu geminin bulunduğu yere, ülkeye ve tabi olduğu hukuki hükümlere göre farklılık arz etmektedir. Geminin kaçakçılıkta veya uluslararası sözleşmelere aykırı amaçlarda kullanılması halinde, yine ülke kanunlarına göre müsadere ihtimalinin olduğu durumlar da düşünülmelidir.

7. Yabancı ülkede geminin cebri icra yolu ile satışı;

Finansal kiralama yolu ile kiralanan gemiler seyrü seferde buldukları dönemde yurt dışındaki alacaklılar nedeni ile yabancı ülke kanunlarına göre mahkeme kararına istinaden satılabilir. Bu durumda gemi sicilinde kayıtlı geminin, Türk gemi sicilinden kaydı terkin olunmadığı sürece hukuki statüsü değişmez.(12 HD. 12.07.2002 tarih 2002/13000 E. 2002/15480 K.) Ancak yabancı mahkeme kararının Türkiye'de uygulanması ile sicilde değişiklik işlemi yapılabilir.Özellikle gemilerin yurt dışında çeşitli yöntemlerle kiracı ve üçüncü kişiler tarafından kolaylıkla satılabildiği veya satışa çıkarılabildiği görülmektedir. Burada muvazaalı alacaklar yaratılarak, gemi sicilindeki finansal kiralama sözleşmesinin şerh edilmiş olması nedeni ile kiracı kendisini "işleten" gibi sunarak gemi bedelinin ödenmesine ilişkin hukuki ihtilaf yaratılabilmektedir.

Sonuç olarak; Gemi leasingi işlemlerinin yasal mevzuat çerçevesinde yapılmasında hukuki bir engel bulunmamaktadır. Ancak diğer leasing işlemleri dikkate alındığında hukuki riskleri ve belirsizliği çok olan bir işlemdir. Özellikle finansal kiralamada teminat kabul edilen sözleşme konusu malın gemi leasingi işlemlerinde kredi değerlendirmesinde teminat olarak kabulüne şüphe ile bakılmasında yarar olduğu kanaatindeyiz.

Kiracının, deniz işkolundaki tecrübesi, işletmecilik becerisi ve güvenilirliği çok önemlidir. Gemilerle ilgili finansal kiralama yapmaya karar verecek olan Finansal Kiralama Şirketleri mutlaka, kiracı şirketlerinin deniz taşımacılığı faaliyetini izleyecek tecrübeli ve güvenilir uzmanlardan veya sektörü bilenlerden teknik ve ticari destek almalıdır.

2006 Yılında Macaristan Leasing Sektörü

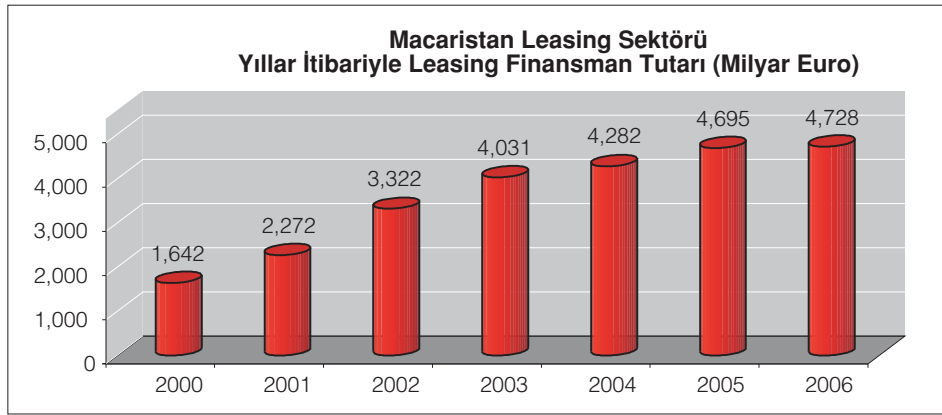
Macar Leasing ve Finans Birliği
Gabor LEVAI - Genel Sekreter

2006 yılında Macaristan leasing sektörü, araba finansmanındaki düşüğe rağmen büyümeye devam etti. Leasing şirketlerinin yıllık toplam işlem hacmi, finansman tutarı olarak 4.7 milyar Euro'yu ve aktif tutarı olarak 5.2 milyar Euro'yu geçti. Bu da hemen hemen geçen seneden % 2 daha fazla bir artışa tekabül ediyor. Leasing işlemlerindeki ön ödeme-peşinat tutarında genel bir düşüş eğilimi görülmekte. 2005 ve 2006'nın son çeyrek-

sininin % 31'i tarım makinaları finansmanına, % 18'i ise inşaat sanayine ait.

Araba Finansmanı: Binek oto ve hafif ticari araç finansmanında 2006 yılında uzun zamandan bu yana ilk defa düşüş oldu. Finansman tutarında sözleşme adedine göre daha yavaş bir düşüş oldu, çünkü ortalama peşinat tutarı % 10 düşüş gösterdi. Araba finansmanı 2.6 milyar Euro olarak gerçekleşti ve leasing işlemleri içindeki payı da 2005 yılındaki % 68 iken 2006 yılında % 62'ye düştü.

Ağır Vasıta Finansmanı: Ağır vasıta finansmanı yıllık bazda % 8.5 artış gösterdi, ki bu 2005'de yaşanan % 10'luk artışın bir miktar altında. Ancak ağır vasıta finansmanının tüm leasing işlemleri içindeki payı % 14'ün üzerinde ve bu oran son bir kaç yıldır aynı seviyede. 2006 yılında



leri karşılaştırıldığında, 2006'nın son çeyreği araba leasingindeki düşüş nedeniyle uzun zamandır finansman tutarı bazında ilk düşüş. (%11) yaşanan çeyrek oldu.

Mal gruplarının dağılımında küçük değişiklikler yaşandı, ancak araba finansmanı sürekli olarak düşüş gösterdi, öte yandan gayrimenkul ve ekipman leasingi arttı. Macaristan'da leasing şirketlerinin çoğunluğu banka yan kuruluşlarından ya da uluslararası finansman şirketlerinden oluşuyor.

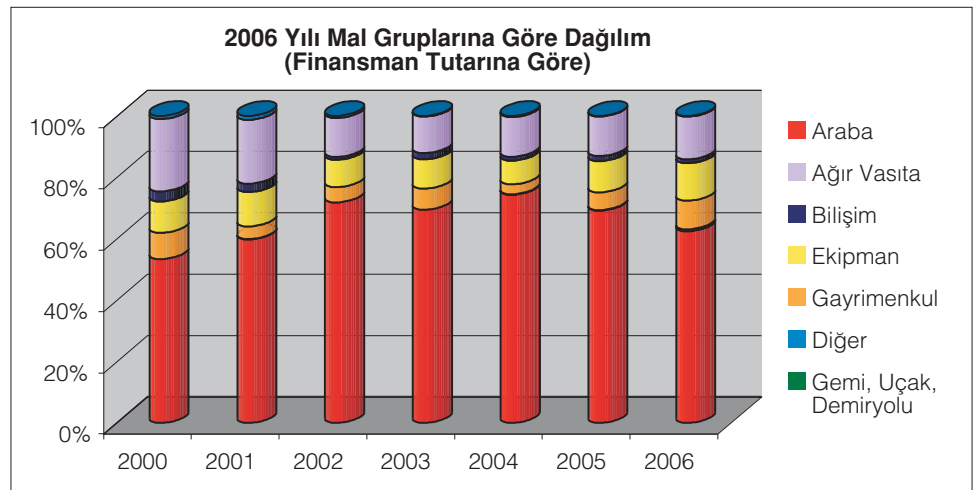
Gayrimenkul Leasingi: 2006 yılı gayrimenkul leasinginde çok başarılı geçti, finansman tutarı % 70'den fazla artarak 440 milyon Euro'ya ulaştı. Macaristan leasing hacminde % 11'lik pay gayrimenkul leasingine ait. Şirketlerin 2007 yılıyla ilgili oldukça iyimser beklentileri var, özellikle konut leasinginde artış bekliyorlar.

Makina ve Bilişim Ekipmanları Leasingi: Makina ve bilişim ekipmanları leasingindeki artış 2006 yılında hız kesti. Ancak yine de leasing şirketleri 560 milyon Euro tutarında finansman yaptılar, ki bu da % 19 artışa tekabül ediyor. Makina lea-

toplam 576 milyon Euro kamyon finansmanı yapıldı. Otobüs finansmanı da bu tutarın içinde yer alıyor ve kamyon finansmanının % 11'ini teşkil ediyor.

Macaristan Leasing Birliği: Birlik 1992'de kuruldu ve toplam 65 üyesi var. Birliğin üyeleri Macaristan'daki leasing hacminin % 90'ını temsil ediyorlar. Birliğin aynı zamanda üye olmayan büyük şirketlerle de yakın ilişkileri var. Birlik 5 ana konu üzerinde odaklandı; lobi faaliyetleri, konferanslar, uluslararası ilişkiler, eğitim ve üyeler arasında veri sağlama.

Daha çok bilgi için: info@lizingsovzetseg.hu / www.lizingsovzetseg.hu



Yurtdışından Gemi Alımlarında Gerekli Evrak ve Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar

Yamaner & Yamaner Hukuk Bürosu
Av. Ahmet BERKER - Av. Sema APAK

Türk Denizcilik sektörünün gelişimi ile birlikte Türk armatörler tarafından yurtdışından ithal edilen gemi sayısı hızla artmakta ve bu gemilerin bir kısmı da finansal kiralama yöntemiyle iktisap edilmektedir.

Gemi alımlarında satış anlaşmasının imzası kadar gemiye ve satışa ilişkin evrakın titizlikle incelenmesi de çok önemlidir. Aksi takdirde, geminin alıcısına tesliminden ve Türk gemi siciline tescilinden sonra dahi çok ciddi hukuki sorunlarla karşılaşılması söz konusu olabilecektir. Bu sorunlara örnek olarak satış evrakını imzalayan satıcının temsilcisinin yetkisiz olması nedeniyle satışın geçersiz olması ya da gemi üzerinde aynı hak sahibi alacaklıların bulunması ve bu alacaklıların gemiyi seferden men etmeleri zikredilebilir. Gemi alımı sırasında karşılaşılabilecek riskleri en aza indirmek ve her ne şekilde olursa olsun risk gerçekleştiğinde bunu mümkün olan en hızlı ve etkili şekilde bertaraf edebilmek ya da uğranılan zararı kusurlu satıcıdan tazmin edilebilmek için ilgili evrakın bazı kriterlere uygunluğu büyük önem taşımaktadır.

Gemi alımlarında genel olarak iki önemli adım vardır. Bunlardan ilki "satış anlaşması"nın (memorandum of agreement) müzakeresi ve imzası, diğeri ise geminin ve gemiyi temsil eden evrakın teslimi ile paranın ödenmesidir (closing).

Geminin bedelinin yanı sıra, bu bedelin hangi aşamada nasıl ödeneceği, peşinatın miktarı ve ödenmesi şartları, geminin nerede, ne zaman, hangi şartlarda teslim edileceği, teslim sırasında hangi evrakın alıcıya verileceği, olası ihtilafların nasıl çözümleneceği gibi hususlar ilk aşamada yani satış anlaşması aşamasında kararlaştırılır. Tarafların anlaşmalarına vabeste olmakla birlikte, uygulamada satış anlaşmasının imzasının hemen ardından, satış bedelinin %10'u kadar bir bedelin satıcı ile alıcı adına ortak açılacak bir hesaba havalesi ve burada tutulmasına sıklıkla rastlanır. Satış anlaşmasının imzasından sonra her iki taraf da kendi edimlerini anlaşıldığı gibi ifa etmek zorundadırlar. Bu edimlerin değiştirilmesi, örneğin gemi alım bedelinin ödemesinin geciktirilmesi, satıcıdan ilave belge istenmesi vb. ancak her iki tarafın mutabakatı ile mümkün olabilmektedir. Uygulamada satıcının –özellikle %10 tutarındaki avansın ortak hesaba havalesinden sonra- alıcı tarafından sonradan yapılan tadil talepleri kabule yanaşmadığı görülmektedir. Bu sebeple, satış anlaşması

imzalanmadan önce, çok dikkatli bir şekilde incelenmesi ve alıcının teknik ve hukuki taleplerinin tamamının anlaşma içinde yer aldığından emin olması elzemdir.

Gemi ve gemiyi temsil eden evrakın alıcıya teslimi ile satış bedelinin alıcı tarafından satıcıya ödenmesi diğer kritik aşamadır. Bu aşamada, satıcının teslim edeceği evrakın incelenmesi, anlaşma şartlarına uygunluğunun tevsik edilmesi, alıcının gemi bedelini ödediği anda gemiyi üzerinde hiçbir takyidat olmadan satın aldığına teyit edilmesi gereklidir. Satın alınan geminin üzerinde ipotek, haciz, tedbir ya da başkaca bir takyidatın bulunduğu hallerde, alacaklı taraf da alacağını tahsil edeceğine ikna olmadan hakkının terkinine izin vermeyeceğinden zamanlamanın çok dikkatli yapılması gereklidir.

Satış anlaşmasında yer alan düzenlemelerden en başta gelenlerinden biri hiç kuşkusuz teslim alınacak evrakın listelenmesidir. Aynı şekilde geminin teslimi ve mukabilinde alım bedelinin ödenmesi sırasında da en dikkatli incelenmesi gereken hususlardan biri satış anlaşmasında belirtilen evrakın tam ve gereği gibi ibraz edilip edilmediğinin saptanmasıdır. Listelenmesi ve incelenmesi büyük öneme haiz olan satış evrakını, satıcı şirkete ilişkin evrak ve gemi ile geminin teslimine ilişkin evrak olarak iki başlık altında inceleyebiliriz. İlk sayılan grupta yer alan belgeler, gemi alımının satıcı şirket için bağlayıcılığını temin etmekte, ikinci gruptakiler ise neredeyse risksiz olarak geminin Türk siciline tescili için gerekli olmaktadır.

Satıcı Şirkete İlişkin Evrak

Geminin alıcıya satılıp teslim edilmesi için gerekli olan belgeleri incelemeyen önce, bu belgeleri satıcı adına düzenleyen/imzalayan kişilerin yetkili olduklarından emin olunması gereklidir. Aksi takdirde; satış senedini, teslim-tesellüm protokolünü, ticari faturayı ve diğer satış evrakını imzalayan kişinin satıcı şirketi temsil etmediği, bu sebeple de yapılan satışın hukuken geçerli olmadığı iddiası ile karşılaşılması olasıdır.

Satıcıyı temsilen satış evrakını imzalayacak kişinin yetkisini tevsik için; satıcı şirketin ilgili ülke kanunu uyarınca kurulmuş ve halen faal bir şirket olduğunun, şirketin hissedarlarının ve yönetim kurulu üyelerinin/müdürlerinin satışa rızalarının bulunduğu (vekil tayin

edilen durumlarda) satış evrakının imzalanması ve gemi ile birlikte alıcı şirkete teslimi için görevlendirilen bir ya da birden fazla vekilin kimler olduğunun ve usu-lünce tayin edildiğinin tesbiti yapılmalıdır.

Bu amaçla öncelikle satıcı şirketin kayıtlı olduğu ülke ticaret sicilinden "satıcı şirketin o ülke kanunlarına göre kurulmuş ve halen faal olduğuna dair" bir belge temini istenir. Söz konusu belge, satış tarihinden en çok on gün önce alınmış olmalıdır. Buna ilaveten, şirket yönetim kurulunun/müdürlerinin ilgili geminin satış anlaşması hükümleri doğrultusunda alıcıya satışını onaylayan ve satışı gerçekleştirmek üzere tayin edilen vekilleri belirleyen kararları ile şirket hissedarlarının bu kararı tasdik eden olağanüstü toplantı tutanaklarının temini zaruridir. Sayılan tüm evrakın üzerindeki imzaların doğruluğu da noter veya ilgili ülkenin imza tasdikine yetkili makamlarınca tasdik edilmelidir.

Yukarıda sayılan evrakın temini gereklidir, ancak yeterli değildir. Zira, kararların altında imzası olan yönetim kurulu üyelerinin/müdürlerin gerçekten yetkili, şirket hissedarlarının da gerçekten hisse sahibi olduklarının teyid edilmesi şarttır. Bizim ülkemizde olduğu gibi, şirketlerin ticaret siciline kayıtlı olduğu ve imza yetkililerinin sicil incelemesi ile tespit edilebildiği ülkelerde, yerinde yapılacak basit bir tahkikat ile sonuca ulaşılması mümkündür. Fakat her ülkede aynı sistem mevcut değildir. Örneğin, Liberya gibi, şirketlerin kurulması aşamasında hissedarların ya da müdürlerin kimliklerinin beyan edilmesinin zorunlu olmadığı ve sicil kayıtlarının aleni olmadığı ülkelerde, yerinde inceleme ile sonuç alınmaz. Bu halde yapılması gereken, her ülke için farklılık arzedecek ilave bir takım evrakı satıcıdan isteyerek dikkatlice incelenmesi ve imzacıların yetkisinin tevsik edilmesidir.

Gemi ile geminin teslimine ilişkin evrak

Satıcı adına gerekli evrakı düzenlemeye/imzalamaya yetkili kişi ya da kişilerin kimler olduğunu saptadıktan sonra, sıra satıcı tarafından düzenlenecek ve alıcıya teslim edilecek evrakın incelenmesine gelir. Türk Ticaret Kanunu, 4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve diğer ilgili mevzuat uyarınca, bir geminin yurt dışında teslimi halinde Bayrak Şahadetnamesi alınması için;

- Bill of Sale
- Teslim Tesellüm Protokolü
- Ticari fatura
- MOA
- Tonaj Sertifikası
- Çarşı İfadesi belgesi
- Terkin belgesi
- Klas belgesi
- Geminin yurtdışında bulunduğu yeri gösteren belge

gerekmekte olup yurt içi teslimlerde ise geminin Türk Uluslararası veya Milli Gemi Siciline kayıt edilebilmesi

için gerekli olan evrak şunlardır:

- Bill of Sale
- Teslim Tesellüm Protokolü
- Tonaj (Tonilato) Belgesi
- İsim Onayı
- Terkin Belgesi
- Klas teyidi belgesi
- Gümrük Giriş beyannamesi

Geminin ve satışın özelliğine göre ilave bir takım evrakın da talep edilmesi mümkün olmakla birlikte, yukarıda sayılan asgari evrakta bill of sale, teslim tesellüm protokolü, terkin belgesi, ticari fatura, klas belgesinin satıcı tarafından orjinallerinin ödeme anında alıcıya teslim edilmesi şarttır. Bu evrak içerisinde yurt dışı gemi alımlarında özellikle dikkat edilmesi gerekenler satış senedi (bill of sale) ve geminin üzerinde herhangi bir takyidat olmadan teslim ve sicilden terkin edildiğine dair belgedir.

I) Satıcının teslimde alıcıya vereceği belgelerin en önemlilerinden biri, hiç şüphesiz, satış senedi (bill of sale)'dir. Satış senedinin metninde;

- ◆ satıcının alıcıya gemiyi devretme yetkisi bulunduğunu ve geminin tüm takyidatlardan arı olduğuna ilişkin beyanı,
- ◆ doğru ve eksiksiz gemi detayları,
- ◆ geminin doğru ve eksiksiz sicil bilgileri,
- ◆ satıcı ve alıcının tam ünvanları,
- ◆ satıcının gemiyi alıcıya %100 hissesi ve tüm donanımı ile belirli bir bedel karşılığı devrettiği ve bu bedeli alıcıdan tahsil etmiş olduğuna dair beyanı

yeralmalıdır.

Yine satış senedi satıcının yetkilisi tarafından imzalanmalı ve;

- ◆ satıcının yetkilisinin imzasının doğruluğu,
- ◆ satıcı adına bu belgeyi imzalamaya yetkili olduğu,
- ◆ satıcının satış anında geminin sahibi olduğu ve gemiyi satmaya yetkili olduğu;

hususları teyid edilmelidir. Uygulamada satış senedi yurtdışında hazırlanmaktadır ve o ülke noteri ya da geminin tescilli olduğu ülkenin veya satıcı şirketin kurulu olduğu ülkenin Konsolosluğu'nda onaylanmaktadır. Noter ya da Konsolosluk onaylarında her ülkede aynı sistemin bulunmadığına çok dikkat edilmelidir. Bazı ülke noterlikleri yalnızca satış senedinin kendi önlerinde imzalandığını ve imzacısının kimliğini tasdik etmekte, imzalayan kişinin şirket adına hareket etmekle yetkili olup olmadığını belirtmemektedir. Bu durumda, satış senedini imzalayan kişinin şirket adına böyle bir belge düzenlemeye yetkisi, yukarıda satıcı şirkete ilişkin evrak bölümünde belirtilen belgelerin incelenmesi ile anlaşılacaktır. Ayrıca, noterin mühür ve imzasının da 5 Ekim 1961 tarihli Lahey Konvansi-

yonu'na üye ülkelerde "apostille" şerhiyle, bu Konvansiyona üye olmayan ülkelerde ise aynı ülkenin Türk Konsoloslugu'nda tasdiklenmelidir. Konsolosların mühür ve imzaları da önce anılan ülkenin Dış İşleri Bakanlığı sonra o ülkedeki Türk Konsoloslugu tarafından yine tasdiklenmelidir.

II) Sihatli bir satış gerçekleştirilebilmesi açısından dikkat edilmesi gerekli bir başka husus, alım bedelinin ödendiği sırada gemi üzerinde hiç bir kayıtlı takyidatın olmamasıdır. Ülkemizde olduğu gibi, bazı gemi sicilleri satış anında terkin belgesi düzenleyebilmektedir. Böyle ülkelerde, ilgili gemi sicilinden alınacak "terkin belgesi" aşağıdaki kayıtları ihtiva etmesi durumunda yeterli olacaktır:

- ◆ doğru ve eksiksiz gemi detayları,
- ◆ satıcının geminin sahibi olduğunun teyidi
- ◆ geminin ilgili sicilden terkin edildiğinin teyidi
- ◆ gemi üzerinde hiçbir takyidat bulunmadığı ve geminin vergi, harç vs. hiçbir borcu olmadığına teyidi.

Ancak bazı gemi sicilleri bu şekilde bir belgeyi vermek için geminin orjinal satış evrakının kendilerine ulaşmasını talep etmektedir. Bu durumda gemi alım bedelinin ödenmesi anında terkin belgesi alınamamakta, sadece satıcı şirketin gemiyi sicilden terkin ettirip ilgili sertifikayı temin edeceği taahhüdü ile yetinilmek zorunda kalınmaktadır. Bu son derece sınırlı yaptırım gücü olabilecek satıcı taahhüdü ile yetinilmemelidir. Satıcının geminin teslimi anında gemi siciline dilekçe ile müracaat ederek "geminin satıldığını, geminin sicilden terkin edilmesini talep ettiğini" bildirmesi ve o an itibariyle gemi üzerinde herhangi bir takyidat bulunmadığının onaylanması talep edilmelidir. Satıcının bu müracaatı gerçekten yaptığı ve gemi sicilinde alınan belgenin sıhhati de teyit edilmelidir.

Geminin üzerinde herhangi bir takyidatın, örneğin uygulamada sıkça karşılaşılan ipoteğin bulunması halinde ise bu takyidatın kaldırılması şarttır. Böyle bir durumda alıcı firma öncelikle takyidatın kaldırılmasını ve daha sonra satış bedelinin ödenmesini istemekte, diğer taraftan hak sahibi şirket ise (ki çoğu halde bu şirket ipotek alacaklısı banka olmaktadır) kendi alacağını tahsil etmeden hakkını terkin etmemektedir.

Tüm tarafları tatmin edecek çözüm işlemlerin eşzamanlı olarak gerçekleştirilmesidir. Ancak bunun için gemi alım satım konusunda deneyimli ve birbiri ile uyumlu hareket eden en az iki ekibe ihtiyaç vardır. Bunlardan biri satıcı ve hak sahibinin temsilcileri ile satış evrakının incelenmesini ve ödenme işlemlerini organize ederken diğer ekip yine satıcı ve hak sahibinin temsilcileri ile gemi sicilinde bulunmalı ve takyidatın terkinini ile gemi üzerinde başkaca takyidat kalmadığına nezaret etmelidir.

Geminin satış anında, ipoteğin kaldırılmasına ilişkin zamanlama büyük önem taşımaktadır. Satıcı ancak satış bedelini aldıktan sonra gemi üzerindeki ipoteği terkin ettirebileceğinden bankada ve geminin orjinal sicilinde herhangi bir sorun çıktığında baş edebilecek tecrübeli kişilerden oluşan 2 ayrı ekip bulunmalı ve bu ekipler eşzamanlı olarak hareket etmelidir.

Türk Gemi Siciline kayıt için gerekli bu belgelerin yanı sıra, yine satış tarihine çok yakın bir tarihte alınmış (örneğin en geç 3 gün öncesinin tarihini taşıyan) geminin klas sertifikası satıcı tarafından sağlanan evrak içinde mutlaka bulunmalı ve geminin başta P&I olmak üzere, tekne ve makine sigortaları da satış anında tamamlanmış olmalıdır. Ayrıca geminin tescilli olduğu ülkenin Liman Müdürlüğü ya da ilgili makamından da geminin herhangi bir harç, vergi vs borcu bulunmadığını, gemi mürettebatından hiçbir alacaklarının bulunmadığını teyit eder yazıların alınması da ileride bu yönde çıkabilecek daha spesifik sorunların çözümü açısından alıcıyı koruyucu olacaktır. Tüm bu yukarıda sayılanların yanısıra satıcı tarafından;

- ◆ Geminin hiçbir ülkede kara listeye alınmamış,
- ◆ Son havuza girişinden itibaren dibe değmemiş olduğunu;

beyan eden yazılı taahhütler de alınmalıdır.

Gemi alımlarında dikkat edilmesi gereken bir diğer husus; genellikle satıcı şirketin verdiği taahhütlerin (özellikle geminin teslimi ve paranın tahsil edilmesinden sonra) pek pratik bir değerinin olmayacağıdır. Zira çoğunlukla satıcı şirketin tek malvarlığı satışa konu gemidir ve bu geminin tesliminden sonra satıcının hiçbir malvarlığı kalmamaktadır. Dolayısıyla satış anlaşmasının ihlal edildiğinin sonradan anlaşıldığı, örneğin gemi üzerinde rehin hakkı sahibi alacaklıların ortaya çıktığı durumlarda satıcıdan tahsilat yapılması mümkün olamayacaktır. Bu konuda ilave tedbirlerin alınması ve alışılmışın dışında da olsa satıcıdan ek belgelerin, teminatların talep edilmesi yerinde olacaktır.

Güvenli bir satışın gerçekleştirilebilmesi ve akabinde de tescil prosedürünün sorunsuz olarak tamamlanabilmesi için, gemi alımlarında teknik ve hukuki ekibin birlikte ve uyum içerisinde çalışması ve bu ekiplerin yalnızca ne yapacağını değil, neyi niye yaptığını bilmesi de şarttır. Zira bu kişiler daha önceden bir çok satışa iştirak dahi etmiş olsalar ancak bu şekilde herhangi bir komplikasyon çıkması durumunda bu komplikasyonu aşmaları mümkün olabilecektir. Bu nedenle gemi alımı ve tescilini gerçekleştirecek ekibin seçiminde, bu ekibin yeterli teknik ve hukuki bilgiye sahip kişilerden oluşup oluşmadığına özen gösterilmeli ve mutlaka sağlam ve eksiksiz bir altyapı ile donatılmış kişilerle çalışılmalıdır.

FİDER 12 Aylık İstatistik Sonuçları

FİDER -Finansal Kiralama İşlemlerinin Mal Gruplarına Göre Dağılımı (Ocak - Aralık 2006)

MAL GRUPLARI	2006 DOKUZ AYLIK			IV. DÖNEM (01.10.2006-31.12.2006)			2006 - ONİKİ AYLIK		
	Bin YTL	Bin USD	Dağılım %	Bin YTL	Bin USD	Dağılım %	Bin YTL	Bin USD	Dağılım %
Kara Ulaşım Araçları	687.829	463.094	12.55	249.150	177.255	11.21	936.979	640.349	12.17
Hava Ulaşım Araçları	15.248	10.208	0.28	1.319	938	0.06	16.567	11.146	0.22
Deniz Ulaşım Araçları	18.097	12.342	0.33	17.699	12.592	0.80	35.796	24.934	0.46
İş ve İnşaat Makinaları	1.516.633	1.013.302	27.68	476.285	338.848	21.42	1.992.918	1.352.150	25.87
Makine ve Ekipman	1.500.334	1.014.191	27.38	569.298	405.021	25.61	2.069.632	1.419.212	26.87
Tıbbi Cihazlar	244.927	165.428	4.47	114.481	81.446	5.15	359.408	246.874	4.67
Tekstil Makinaları	389.984	263.266	7.12	128.862	91.678	5.80	518.846	354.944	6.74
Turizm Ekipmanları	100.436	67.753	1.83	40.507	28.818	1.82	140.943	96.571	1.83
Elektronik ve Optik Cihazlar	202.107	135.940	3.69	77.198	54.922	3.47	279.305	190.862	3.63
Basın Yayın ile İlgili Donanımlar	142.479	96.286	2.60	79.974	56.897	3.60	222.453	153.183	2.89
Büro Ekipmanları	302.975	205.014	5.53	160.197	113.971	7.21	463.172	318.985	6.01
Gayrimenkuller	300.966	204.572	5.49	261.102	185.758	11.74	562.068	390.330	7.30
Diğer	57.069	37.755	1.04	47.065	33.484	2.12	104.134	71.239	1.35
GENEL TOPLAM	5.479.084	3.689.151	100.00	2.223.137	1.581.628	100.00	7.702.221	5.270.779	100.00
İŞLEM ADEDİ	32.695			10.268			42.963		

Not: FİDER Üyesi Şirketlerin Yurtiçi Kiralama İşlemlerini Göstermektedir.

