

KÜRESEL FİNANS KRİZİNİN ETKİLEDİĞİ GEMİ FİNANSMANINA DAİR HUKUKİ SORUNLAR

Hacı KARA*

ÖZET

Bu çalışmada, küresel finans krizinin etkilediği gemi finansmanına dair hukuki sorunlar incelenmektedir. 2008 yılının ikinci yarısında ABD'nin finans sektöründe ortaya çıkan kriz, kısa sürede küresel çapta banka ve finans sektörüne sıçramıştır. Lehman Brothers'in çöküşü ve diğer devasa finansal likidite ve ödeme güçlükleri reel ekonomiye yayılmış ve dünya ekonomisinde çöküşe neden olmuştur. Dünya ekonomisi ve küresel finans sisteminin türbülansa girmesinden sonra denizcilikte fiyatlar yönünü aşağıya çevirmiş ve limanlar boş yük gemisi filoları ile dolmaya başlamıştır. Krizin sonuçlarından biri de ödenemeyen ve/veya borçlunun ödeme kabiliyeti bulunmayan krediler için yasal takip başlatılmasıdır. Ekonomik kriz sonrasında gemi hacizleri ve satışları hız kazanmıştır. Ancak, ipoteğin paraya çevrilmesi, gemilerin haczi ve yurtdışında satışı ile ilgili olarak uygulamada çok sayıda problemle karşılaşabilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Gemi finansmanı, global ekonomik krizin denizcilik sektörüne etkileri, gemilerin haczi ve ipoteğin paraya çevrilmesi, gemilerin yurtdışında satışı, gemilerin yurtdışında satışına dair uluslararası düzenlemeler.

(LEGAL ISSUES RELATING TO THE FINANCING OF VESSELS AFFECTED BY THE GLOBAL FINANCIAL CRISIS)

ABSTRACT

This paper analyses legal issues relating to the financing of vessels affected by the global financial crisis. The U.S. financial sector crisis that emerged in the second half of 2008, soon spread to a global banking and financial sector. The collapse of Lehman Brothers and other massive financial liquidity and payment difficulties spread to the real economy and caused the collapse of the world economy. After the entry into turbulence of the world economy and the global financial system, shipping prices turned downward direction and ports began to fill up with empty cargo ship fleets. One of the consequences of the crisis is the initiation of legal proceedings for loans, which can not be paid and/or without the borrower's ability to pay. Following the economic crisis, foreclosures and sales of vessels has gained momentum. However, in practice may be encountered a large number of problems related to the liquidation of the mortgage, foreclosure and sale of vessels abroad.

Keywords: Ship financing, the effects of the global economic crisis on the shipping industry, ship mortgage foreclosure and liquidation, sale of vessels abroad, international regulations regarding the sale of vessels abroad.

* Yrd Doç. Dr., Kırklareli Üniversitesi, İİBF, İşletme Bölümü, Ticaret Hukuku Anabilimdalı

1- KÜRESEL FİNANSAL KRİZİN GEMİ FİNANSMANINA ETKİLERİ¹

2008 yılında Amerika Birleşik Devletlerindeki gayrimenkul piyasasında büyük bir düşüş yaşanmıştır. ABD'deki konut fiyatları 2000'li yıllar boyunca büyük bir yükselme göstermiştir. Bu yükselmenin önemli bir nedeni kolaylıkla elde edilebilen mortgage'e dayalı satışlardır. Sürekli olarak yükselen konut fiyatları piyasalarda aşırı derecede iyimser bir hava oluşturmuş, bankaların düşük gelirli ailelere de konut almak için kolayca kredi sağlamalarına yol açmıştır. Konut fiyatlarının inişe geçmesiyle birlikte **subprime mortgage** (yüksek risk ve yüksek faizli kredi) denilen bu kredi piyasası çökmüş, kredi faizlerini ödeyemeyen düşük gelirli ailelerin konutlarına el konulmaya başlanmıştır.

2008 yılı ilerledikçe subprime mortgage krizinin sadece küçük bir kesimi değil, bütün ABD mali sistemini etkilediği anlaşılmıştır. Çünkü, düşük gelirli ailelere yüksek riskli kredi açan bu kurumlar kredileri borsalarda alınıp satılabilen tahvil haline getirmişler, yatırım bankaları ve ticaret bankalarına satmışlardır. Elinde çok miktarda yüksek riskli konut kredisi tutan yatırım bankalarından Bear Stearns Mart ayında iflas ederek, ABD hükümeti tarafından diğer bir yatırım bankası olan JPMorgan Chase'e satılmıştır. Bu iflası diğer bir yatırım bankası olan Lehman Brothers ve Merrill Lynch ve sigorta firması American International Group izledi. Washington Mutual ve Wachovia gibi bankalar iflas ederek diğer bankalara satılmıştır².

ABD'deki kriz kısa zamanda Avrupa'ya da sıçramıştır. Yaşanan küresel kriz, AB ülkelerinde kamu açıkları ve borç stoklarının ciddi boyutlarda artmasına ve birçok üye ülkede kamu maliyesinin sürdürülebilirliğinin tehlikeye girmesine neden olmuştur. İzlanda'nın 3 büyük bankası iflas etmiş, özellikle Yunanistan'da ekonominin iflas noktasına gelmesi Euro bölgesini derinden etkilemiştir. Yunanistan'ın ardından, İrlanda ve Portekiz de AB'den yardım talebinde bulunmuştur. Hatta ortak para birimi bile sorgulanır hale gelmiştir.

¹ Küresel Ekonomik Krizin Gemi Finansmanına Etkileri ve Bunun Hukuki Sonuçları, Kırklareli Üniversitesi Avrupa Araştırmaları Uygulama ve Araştırma Merkezi'nce 17-18 Mayıs 2012 tarihleri arasında İğneada'da yapılan "Uluslararası Avrupa Borç Krizi Konferansı"nda tebliğ olarak sunulmuştur.

² 2008-2012 Küresel Ekonomik Kriz, http://tr.wikipedia.org/wiki/2008_Ekonomik_Kriz

Dünya ekonomisi ve küresel finans sisteminin türbülansa girmesinden sonra, denizcilikte fiyatlar yönünü aşağıya çevirmiş ve limanlar boş yük gemisi filoları ile dolmaya başlamıştır. Küresel krizin yol açtığı Avrupa Borç krizi denizcilikte yaşanan bu olumsuzluğun daha da derinleşmesine yol açmıştır. Denizcilik sektöründe krizin en çok hissedildiği alanların başında gemi finansmanı gelmektedir³. Denizcilik şirketlerine birçok kurum finans sağlamaktadır. Bunlar: ticari bankalar, gemi ipotek bankaları, yatırım ve ticaret bankaları, GE Capital, Fidelity Capital gibi çeşitli finans kuruluşları, leasing şirketleridir. Ayrıca, birçok ülke tersane kredilerini hem yabancı hem yerel yatırımcılara vermektedir. Bu ihracat kredilerinin şablonları OECD tarafından hazırlanmıştır⁴.

Kriz dolayısıyla ödenemeyen krediler için bir süre beklenildikten sonra, kredilerin ödeneceğine dair umutların tükenmesiyle birlikte bu kredilerin takibi için yasal süreç başlatılmıştır. Denizcilik sektöründeki kriz nedeniyle 2011 yılında ABD'nin en büyük ikinci petrol tankerlerinin sahibi General Maritime Corp. (GMR)⁵, Güney Kore'nin ikinci büyük kuru dökme yük gemilerinin operatörü Korea Line Corp., İngiliz Britannia Bulk Plc.⁶, Singapur merkezli Armada Pte Ltd., Hong Kong merkezli Transfield ER Cape, İrlanda merkezli TBS International PLC⁷, Hollanda merkezli Marco Polo Seatrade BV⁸, ABD Merkezli Omega Navigation Enterprises Inc.'in⁹ iflası istenmiştir. 200'den fazla deniz yolunu temsil eden Hamburg merkezli sanayi grubu VDR Denizcilik Birliğine göre, dünyanın üçüncü büyük su yolu ulaşım filosuna

³ Denizcilikte finansman tabiri ile ana faaliyeti gemi yapımı ve işletmeciliği olan firmaların fon temini ve kullanımı ile fon getiri ve maliyetlerinin belirlenmesine ilişkin konular ifade edilmektedir. AKÇA Emin Cihan, Temel Denizcilik Finansmanı (YL Tezi), 2006, s. 29

⁴ AKÇA Emin Cihan, s. 49-50

⁵ Çoğunlukla; Karayipler, Güney ve Orta Amerika, ABD, Batı Afrika ve Kuzey Denizi arasında çalışan 31 çift cidarlı tanker filosu bulunan ham petrol taşıyıcısı New York merkezli General Maritime Corp. (GMR), düşük navlun fiyatları ve ihtiyaç fazlası gemileri gerekçe göstererek iflas mahkemesine başvurmuştur (Case No. 1:11-bk-15285, Bankr. S.D.N.Y). New York merkezli şirket, Manhattan İflas Mahkemesine verdiği 17/11/2011 tarihli dilekçesinde, 1,71 milyar \$ varlık ve 1,41 \$ borç beyan etmiştir. <http://internationalshippingnews.blogspot.com/2011/11/general-maritime-files-chapter-11.html>

⁶ Britannia Bulk PLC, <http://opencorporates.com/companies/gb/03842976>

⁷ ESTRADA Edward J., Foreign Shippers: Weighing the Benefits Presented by Chapter 11, Case No. 7:12-bk-22225, Bankr. SDNY, <http://www.reedsmith.com/files/uploads/Documents/estrada%20shipping%20bankruptcies.pdf>, TBS INTERNATIONAL PLC, http://sec.gov/Archives/edgar/data/1479920/000147992011000020/tbs10k_123110.htm

⁸ Case No. 11-bk-13634, Bankr. S.D.N.Y., <http://www.kccllc.net/MarcoPolo>

⁹ Case No. 4:11-bk-35927, Bankr. S.D. Texas

sahip Almanya’da, birçok küçük ve orta ölçekli denizcilik şirketi borçlarını kapatmak için mücadele vermekte ve iflasın eşliğinde bulunmaktadır¹⁰. Birçok ülkede de benzer durumlar yaşanmaktadır¹¹.

Gemilerin finansal kiralama (Leasing) yöntemiyle yapılan finansmanda gemi, kira süresince finansal kiralama şirketleri adına tescil edilmektedir. Geminin mülkiyetinin kira süresince finansal kiralama şirketine bırakılması bu şirketlere önemli bir güvence sağlamaktadır. Ancak, finansal kiralama şirketleri dışındaki gemilere finansman sağlayan banka ve diğer kredi kuruluşlarının alacakları gemi üzerine konulan ipotekle teminat altına alınmaktadır. Bu durumda, kredinin verilmesi için geminin sicile kayıtlı olduğu, dolayısıyla ipoteğin tescil edileceği yer hukuk düzenine güven duyulması gerekmektedir. Çünkü kredinin ödenmemesi durumunda alacaklı banka veya finansman şirketinin elindeki en önemli teminat, gemi üzerindeki ipoteğin paraya çevrilmesi suretiyle krediyi geminin satış bedelinden tahsil etmektir. Bu sebeple bankalar ve diğer kredi kuruluşlarınca gemi ipoteğinin tescil edildiği ülke iç hukukunun alacaklıya zorluk çıkarmaması önemlidir¹².

Uygulamada ise ödenmeyen kredi borçlarından dolayı, bankalarca ipoteğin paraya çevrilmesi talep edildiğinde, çok farklı hukuki sorunlarla karşılaşılabilir. Özellikle, kredi kullandıran banka ve kredi kuruluşları ile kredi kullananların ayrı yurukta bulunmaları, genellikle gemilerin elverişli bayrak (flags of convenience) ya da kolay bayrak olarak adlandırılan off-shore gemi sicillerinde kayıtlı olmaları, ipoteğin paraya çevrilmesine dair yasal takip başlatıldığında ise gemilerin ipotek sözleşmesinin tabi olduğu ya da geminin sicilinde kayıtlı olduğu ülke dışında, yani üçüncü bir ülke limanında bulunmaları gibi durumlar hukuki sorunları daha da karmaşık hale getirebilmektedir

¹⁰ MAGNUSSON Niklas, ING Says It’s Still Worth Making Ship Loans as Europe Banks Exit, 30 Nisan 2012, <http://www.businessweek.com/printer/articles/57720?type=bloomberg>, Milford Phil, Kary Tiffany&Nightingale Alaric, General Maritime Files for Bankruptcy Protection With \$1.4 Billion in Debt, <http://www.bloomberg.com/news/2011-11-17/general-maritime-files-for-bankruptcy-protection-with-1-4billion-in-debt.html>

¹¹ “İkinci el gemi ve navlun piyasalarının düzeleceğinden umudunu kesen finans kuruluşları, kredilendirdikleri gemilerin icra yoluyla satışına başladı. Kredilendirdikleri gemilerin firmalarından geri ödemeleri almakta zorlanan bankalar; ikinci el gemi fiyatlarının daha da düşmemesi için gemilerin üstüne çok gitmedi. Fakat icra yoluyla satılan gemiler bankaların artık sabrının kalmadığını gösteriyor. Türk armatörlerine ait 10’un üstünde gemi haciz yoluyla satıldı, yenileri satış listesinde”. Haciz yoluyla satılan gemi sayısı arttı, Aktüeldeniz, S. 40, Aralık 2012, s. 12, http://www.aktueldeniz.com/edergi_sayi_40/

¹² ÜLGENER M. Fehmi, Türkiye Dışındaki Cebri İcra Sonucunda Gemi Sicilinde Kayıtlı Olan Hakların Akıbeti Ve Gemilerin Terkin Edilebilmesi Konularında Yapılan Kanun Değişikliği, www.ulgener.com/upload/lib/26_TK_md_1245.doc,

Aynı şekilde, üzerinde ipotek bulunan gemilerin yurtdışında diğer alacaklılar tarafından icra yoluyla satışının talebi halinde de, gemi üzerindeki ipotek ve diğer alacak sahiplerinin haklarının akıbeti ve geminin sicilden terkin edilip edilmeyeceği¹³, geminin satış bedelinin paylaşılmasında ipotek veya rehin hakkı sahipleri ile gemi üzerindeki diğer alacak sahipleri arasındaki öncelik sırasının nasıl belirleneceği gibi sorunlarla da karşılaşılabilir¹⁴.

2- GEMİ ÜZERİNDE REHİN VE İPOTEĞE DAİR ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER

Gemiler üzerindeki rehin, ipotek ve diğer imtiyazlı haklar ilk olarak “Deniz Ticaret Vasıtalarının Rehin ve İmtiyazlarıyla İlgili Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 10 Nisan 1926 tarihli Brüksel Sözleşmesi” (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, made at Brussels on 10 April 1926)¹⁵ ile düzenlenmiştir. Daha sonra bu sözleşmenin yerine geçmek üzere Birleşmiş Milletlerce hazırlanan “Gemiler Üzerinde Rehin ve İmtiyazların Tanınması

¹³ Yargıtay 11. HD., T. 21.10.2004, E. 2004/1033 ve K. 2004/10103; “Davacı vekili, eski adı M/V G. S olan geminin müvekkilince Güney Afrika’da cebri ihalede satın alındığını ve Panama Gemi Siciline kaydedildiğini, cebri icra tarihi itibarıyla Türkiye’deki sicil kaydının hükümsüz kaldığını, satımın açılacak terkin davası sonucuna kadar 3 ncü şahısların bilgilendirilmesi amacıyla gemi siciline şerh verildiğini, davalı sicil memurluğuna müracaat ile TTK. nun 851. maddesi gereğince bayrak çekme hakkını kaybeden geminin Gemi Sicilinden terkin isteminin Gemi Sicil Memurluğunca reddedildiğini ileri sürerek, red kararının iptaline, geminin İstanbul Gemi Sicilinden terkinini ve sicil kaydının kapatılmasına karar verilmesini talep ve dava etmiştir. Türk Gemi Siciline kayıtlı bulunan gemi üzerindeki mülkiyetin iktisap ve ziyat Türk kanunlarına tabi olup, Türk Hukuk Mevzuatına göre geminin ipotekle yükümlü olarak intikal ettiği kabulü gerekir. Gemi Türk bayrağını çekme hakkını kaybederse kaydı ancak ipotekli alacaklıların ve gemi sicil müdrecatına göre ipotek üzerinde hak sahibi olan 3. şahısların muvafakatları ile terkin olunabilir”. <http://www.kazanci.com/kho2/ibb/giris.htm>

¹⁴ Yargıtay 12. HD., T. 12.7.2002, E. 2002/13000 ve K. 2002/15480 sayılı kararı: “Cebri icra her devletin kendi ülke ve sınırları içerisinde haiz olduğu mutlak güç ve yetkilerindedir ve devletin egemenlik ve hükümranlık haklarının kullanılmasının doğrudan bir sonucudur. Bu nedendir ki yabancı bir devlet mahkemesinin kararı ile bir geminin satılıp malik değiştirilmiş olması, Türk gemi siciline kayıtlı bulunan geminin sicilden kaydı terkin olunmadığı sürece hukuki statüsünde bir değişikliğe doğrudan neden olamaz. Öte yandan, gemi alacaklısı hakkı, alacaklının alacağını deniz servetinden öncelikle almasını sağlayan bir tür kanuni rehin hakkı olup, kanundan doğduğundan tescilsiz kazanılır ve rehin veya ipotekle temin edilmiş veya edilmemiş bulunan diğer bütün alacaklara tekaddüm eder. Gemi alacaklısı hakkının takibi ise; gemi alacaklılarının hakları, gemi ve navlun üzerinden İcra İflas Kanununun hükümlerine göre rehinin paraya çevrilmesi suretiyle tahsil olunur”. <http://www.kazanci.com/cgi-bin/highlt/ibb/highlight.cgi?file=ibb/files/12hd-2002-13000.htm&query=gemi%20ipotek#fm>

¹⁵ Türkiye bu anlaşmayı 14/12/1955 tarih ve 6469 sayılı kanunla tasdik etmiş ve anlaşma Türkiye hakkında 04 Ocak 1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Hakkında 6 Mayıs 1993 Tarihli Uluslararası Sözleşme” (International Convention on Maritime Liens and Mortgages, made at Geneva on 6 May 1993) kabul edilmiş ve 5 Eylül 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir¹⁶.

Ayrıca, Gemilerin Seferden Men Edilmelerine Dair 12 Mart 1999 tarihli Sözleşme’nin (International Convention on Arrest of Ships, made at Geneva on 12 March 1999)¹⁷, 3/1-c maddesinde gemi üzerindeki rehin, ipotek veya benzeri mahiyette bir yükümlülük deniz alacağı arasında sayılmış ve alacağın bunlara dayanması halinde geminin seferden men edilebileceği kabul edilmiştir¹⁸.

3- ULUSLARARASI DENİZCİLİK KOMİTESİ’NİN YABANCI GEMİLERİN ADLİ MAKAMLARCA SATIŞINADAİR ÇALIŞMALARI

2008 yılında Uluslararası Denizcilik Komitesi’nin (Comité Maritime International (CMI), Atina konferansından sonra CMI Yürütme Kurulu; gemilerin icra yoluyla satışına dair problemleri, özellikle de gemilerin yabancı icra makamlarınca satışının uluslararası tanınabilirliğine ilişkin sorunlar ile bu konuda uluslararası bir doküman hazırlanmasının gerekliliğini ve uygulanabilirliğini araştırmak üzere bir uluslararası Çalışma Grubu (UÇG) (International Working Group, IWG) kurmuştur¹⁹.

UÇG (IWG), çalışmalarına esas olmak üzere anket soruları hazırlayarak, cevaplandırmaları için diğer ülkelerde bulunan CMI üyesi kuruluşlara göndermiştir. UÇG’nin hazırladığı ankette üzerinde durulan, cevaplandırılması istenen konulardan birincisi; gemilerin adli satışı kavramıdır. Adli makamlarca gemi satışına birçok hukuk sisteminde; icra yoluyla satış

¹⁶ Sözleşmeye taraf ülkeler için bkz. http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&lang=en, Sözleşme metni için bkz. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/liens1993.html>,

¹⁷ BERLINGIERI Francesco, on Arrest of Ships, 5th edition, London 2011; ATAMER Kerim, Deniz Hukukunda Cebrî İcra, İstanbul 2005, Sözleşme metni için bkz. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/arrest1999.html>, Sözleşme 14 Mart 2001 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Arnavutluk, Cezayir, Benin, Bulgaristan, Danimarka, Ekvador, Estonya, Finlandiya, Letonya, Liberya, Norveç, Pakistan, İspanya ve Suriye Arap Cumhuriyeti Sözleşme tarafı ülkelerdir. http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&lang=en

¹⁸ ATAMER Kerim, New Turkish Law of Ship Mortgages and Enforcement, Turkish Maritime Law Association / Deutscher Verein für Internationales Seerecht, Recent Developments in Maritime Law, İstanbul 2012, pp. 75-93

¹⁹ Comité Maritime International Questionnaire in respect of Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, s. 1, <http://www.comitemaritime.org/Recognition-of-Foreign-Judicial-Sales-of-Ships/0,2750,15032,00.html>

veya mahkeme yoluyla satış gibi farklı isimler verilmektedir. Geminin adli satışı; ya gemi üzerindeki bir kanuni rehin veya ipotek ya da özel bir imtiyaz hakkının veya bir mahkeme ya da hakem kararının uygulanması yahut bir gemi alacak hakkının korunması için malvarlığı değeri olarak geminin esas alınması gibi değişik amaçlarla başlatılabilir veya yürütülebilir²⁰.

UÇG'nin üzerinde durduğu ikinci konu; gemilerin adli satışında temel prosedürel unsurlardır. Gemilerin adli satışı aynı ya da şahsi, bir hakkın korunması veya uygulanması gibi değişik davalara konu olabilir ve satış prosedürleri değişiklik gösterebilir. Bu nedenle yargısal satışla ilgili uluslararası geçerliliği olan ve kabul gören bir sistemin belirlenmesi önemlidir²¹.

UÇG üçüncü olarak; geminin adli yolla satışının etkileri üzerinde durmuştur. Bir geminin adli satışının yapılması halinde, belirli yasal etkileri olmakta ve bunu takip eden sonuçları görülmektedir. Örneğin, birçok ülkede var olan önceki gemi sahipliği, ipotek veya kanuni gemi alacaklısı hakkı ya da satış öncesi gemiyle ilişkilendirilen diğer masraflar sona ermektedir²².

UÇG dördüncü olarak geminin yabancı adli makamlarca satışının tanınmasına dair hukuksal etkilerini değerlendirmiştir. Zira, geminin bir ülkede yargı yoluyla satışı halinde bu satışın diğer bir yargı sisteminde tanınmasına ihtiyaç olabilmektedir. Yabancı ülkelerde yargı organlarınca yapılan satışların tanınmasının gerekmemesi halinde ise, birçok problem ya da kanunların çatışması söz konusu olabilmektedir. Ayrıca, birçok ülkenin iç hukukunda; geminin bir diğer ülke adli makamlarınca, ne zaman ve hangi şartlar altında satılması halinde, yabancı ülkede yapılan bu satışın sanki ülke içindeki yerel makamlarca yapılmış gibi, yani yerli makamlarca satılmış olmasıyla eşdeğer etkiye sahip olan ve uygulanabilir hukuk kuralları halihazırda bulunmamaktadır²³.

²⁰ Comité Maritime International Questionnaire in respect of Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, s. 2, <http://www.comitemaritime.org/Recognition-of-Foreign-Judicial-Sales-of-Ships/0,2750,15032,00.html>

²¹ Comité Maritime International Questionnaire in respect of Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, s. 2, <http://www.comitemaritime.org/Recognition-of-Foreign-Judicial-Sales-of-Ships/0,2750,15032,00.html>

²² Comité Maritime International Questionnaire in respect of Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, s. 3, <http://www.comitemaritime.org/Recognition-of-Foreign-Judicial-Sales-of-Ships/0,2750,15032,00.html>

²³ Comité Maritime International Questionnaire in respect of Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, s. 5, <http://www.comitemaritime.org/Recognition-of-Foreign-Judicial-Sales-of-Ships/0,2750,15032,00.html>

UÇG son olarak; gemilerin yabancı adli makamlarca satışının tanınmasına dair uluslararası bir belgenin gerekliliği ve uygulanabilirliğini dikkate almıştır. Yabancı adli makamlarca gemi satışlarının tanınması hususunda birkaç vakıa bulunmakla birlikte, UÇG'ye bildirilen bu vakıaların resmin bütününe yansıtmayacağı da ortadadır. Bununla birlikte yukarıda da belirtildiği üzere “Gemiler Üzerinde Rehin ve İmtiyazların Tanınması Hakkında 6 Mayıs 1993 Tarihli Uluslararası Sözleşme” 2004 yılından beri yürürlüktedir. Sözleşme gemilerin icra yoluyla satışının bildiri ve etkileri ile ilgili hükümler içermekte olup, yeni bir düzenlemeden önce bu hükümlerin uygulanabilir olup olmadığının değerlendirilmesinin mantıklı olacağı benimsenmiştir²⁴.

4- GEMİNİN YURTDIŞINDA SATIŞINA DAİR TÜRK HUKUKUNDAKİ DÜZENLEME

Gemilerin yurtiçinde satışları halinde bile bir dizi problemle karşılaşmak mümkün iken, yurtdışında yapılan satışlarda bu kez de yabancı icra organlarının yaptıkları satışın tanınması sorunu başta olmak üzere yukarıda izah edildiği gibi çok farklı sorunla karşılaşılabilir. Gemilerin yurtdışında satışı hususunda gerek yürürlükten kalkan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu (eTTK), gerekse 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu (yTTK) ile düzenleme yapılmıştır.

A-) Eski Türk Ticaret Kanunu'ndaki Düzenleme

6762 sayılı eTTK 1245. maddesine göre²⁵:

“Geminin;

1...

2. Türkiye genelinde tirağı en yüksek beş gazete arasından iki ayrı gazetede üç gün ara ile iki kez ilanen tebligat yapılmak suretiyle gemi alacaklılarının satıştan haberdar edilmeleri kaydıyla yurt dışında cebri icra yoluyla,

²⁴ Comité Maritime International Questionnaire in respect of Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, s. 6, <http://www.comitemaritime.org/Recognition-of-Foreign-Judicial-Sales-of-Ships/0,2750,15032,00.html>

²⁵ 1245. madde “Türk Ticaret Kanununun Bazı Maddelerinin Değıştirilmesi Hakkında Kanunun” 6.maddesi ile değıştirilmiştir (Kabul tarihi 20.4.2004, 28.4.2004 tarihli ve 25446 sayılı Resmi Gazete). 1245. Maddenin eski hali: “Gemi alacaklılarının gemi üzerindeki rehin hakkı, geminin Türkiye içinde cebri icra yolu ile satılması halinden başka kaptanın 990'ıncı madde hükmü gereğince kati zaruret hallerinde kanuni salahiyetlerine istinaden gemiyi satmış olmasıyla de kalkar. Satış bedeli, alıcı tarafından henüz ödenmediğı veya kaptanın yahut acentenin elinde bulunduğu müddetçe gemi alacaklıları için gemi yerine geçer”.

3...

Satılması durumunda gemi alacaklılarının gemi üzerindeki rehin hakları kalkar. Satış bedeli alıcı tarafından henüz ödenmediği veya kaptanın yahut acentenin elinde bulunduğu müddetçe gemi alacaklıları için gemi yerine geçer.”

TTK 851. maddeye göre de: “*Gemi, ... yurt dışında cebri icra yolu ile bir yabancıya satılarak veya başka bir surette Türk Bayrağını çekme hakkını zayı ederse talep üzerine sicilden kaydı terkin olunur...*”²⁶.

B-) Yeni Türk Ticaret Kanunu’ndaki Düzenleme

Gemilerin ihtiyati haczi, deniz hukuku uygulamasında en çok sorunla karşılaşılan sahalardan biridir. Bu hususta Yargıtay kararları, icra uygulamaları ve bilimsel görüşler arasında sayısız çelişki ve tartışma bulunmakta olup bu konuda halen çelişkiler sürmektedir. Bu sebeple, “deniz hukukunda cebri icra” hakkındaki yeni kısımda, gemilerin ihtiyati haczi teferruatlı bir şekilde düzenlenmiştir. Bu düzenleme yapılırken, 1999 tarihli Sözleşme’nin hükümleri esas alınmıştır. Sözleşme’nin 2 nci maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca, ihtiyati haczin usulüne, haciz kararı veren mahkemenin hukuku (lex fori) uygulanacaktır. Bu Sözleşme’nin lex fori’ye bıraktığı hususlarda,

²⁶ Tadilatla konu olan TTK’nın 851 ve 1245. maddelerinin tadilattan önceki hallerine ilişkin olarak yapılan yorumlar yurt dışında cebri icraya konu olan gemiler üzerindeki aynı hakların/sicil kayıtlarının geçerliliklerini sürdürecekleri ve bu sebeple geminin Türk gemi sicilinden terkin edilemeyeceği yönünde gerçekleşmiştir.

Söz konusu maddenin hukuken doğru olarak yorumlanması halinde alacaklıların gemi üzerindeki rehin hakları ile ilgili olarak aşağıdaki şekilde bir sonuç çıkmakta idi. (T.Çağa, Deniz Ticareti Hukuku III, shf.69, mehz Alman Hukuku da aynı düzenlemeyi içermektedir.) a- geminin Türkiye’de cebri icra yolu ile satışı halinde son bulurlar, b- yabancı ülkede yapılan cebri icra yolu ile satışın söz konusu rehin haklarına son verip vermeyeceği ise satışın yapıldığı ülkenin kanunlarına tabidir. Dolayısı ile Türkiye dışında bir satış halinde kriter satış yeri hukuku olmaktadır. Burada yerel olarak 1245 muadili bir düzenleme mevcut bulunduğu takdirde gemi sicil memurluğunun gemiyi Türk sicilinden terkin etmesi gerekmektedir. Bu husus da uluslararası hukuk alanındaki “geminin cebri icra yolu ile satılması halinde üzerindeki tüm takyidatın sona ereceği ve geminin yeni malike temiz bir şekilde intikal edeceği” yönündeki kurala uyumludur. Buna karşılık uygulamada yukarıda ortaya konulan maddenin hatalı bir şekilde yorumlanması sonucunda bir takım gayri hukuki ve özellikle Türk Hukuk sisteminin bir boşluğuymuş şeklinde tezahür eden sonuçlar meydana gelmiştir; buna göre madde metninden (ipotek dahil olmak üzere) rehin haklarının, cebri icra ile satışın ancak Türkiye’de olması halinde sona ereceği, buna karşılık Türkiye dışında, nerede olursa olsun ve satışın gerçekleştiği yer hukuku nasıl bir düzenleme getirirse getirsin gemi üzerindeki rehin haklarının değişimsiz devam edeceği şeklinde bir sonuç doğmakta idi. ÜLGENER M. Fehmi, Türkiye Dışındaki Cebri İcra Sonucunda Gemi Sicilinde Kayıtlı Olan Hakların Akıbeti Ve Gemilerin Terkin Edilebilmesi Konularında Yapılan Kanun Değişikliği, www.ulgener.com/upload/lib/26_TK_md_1245.doc

2004 sayılı Kanunun hükümleri dikkate alınarak, deniz ticaretinin ihtiyaç ve şartlarına uygun özel kurallar sevk edilmiştir.

6102 sayılı yeni TTK²⁷ ise geminin finansmanında kullanılan kredileri teminat altına alan ipotek²⁸ ile gemilerin icra yoluyla satışı düzenlenmiştir²⁹. TTK m. 1350 geminin yurtdışında cebri icra yoluyla satışını düzenlemektedir. Yabancılık unsurunu içeren deniz ticareti uyuşmazlıklarında, hangi ülke hukukunun uygulanacağı, 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunda belirtilmektedir. Ancak, cebri icraya uygulanacak

²⁷ 6762 sayılı TTK 13 Ocak 2011 tarihinde TBMM genel kurulunda kabul edilen ve 14 Şubat 2011 günü 27846 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan yeni 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile değiştirilmiştir. Yeni kanun 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

²⁸ İpoteğin niteliğini düzenleyen 1014. maddeye göre:

“(1) Bir alacağı teminat altına almak için gemi üzerinde ipotek kurulabilir. Gemi ipoteği alacaklıya, alacağını, geminin bedelinden alma yetkisini verir. Sicile kayıtlı gemilerin sözleşmeye dayalı rehni sadece gemi ipoteği yolu ile sağlanır. İleride doğabilecek veya şarta ya da kıymetli evraka bağlı bir alacak için de ipotek kurulabilir.

(2) Alacaklıların gemi ipoteğinden doğan hakkı, sadece alacağa göre belirlenir.

(3) Bir geminin payı ancak gemiye paylı mülkiyet esaslarına göre malik olan paydaşlardan birinin payından ibaret olmak şartıyla gemi ipoteği ile sınırlandırılabilir.

(4) Bir geminin bütün payları bir malikin elinde bulunduğu sürece, ayrı ayrı paylar üzerinde ayrı ayrı kişilere gemi ipoteği kurulamaz”.

İpoteğin kurulması ise 1015. maddede düzenlenmiş olup bu hüküm gereğince:

“(1) Gemi ipoteğinin kurulması için geminin maliki ile alacaklının gemi üzerinde ipotek kurulması hususunda anlaşmaları ve ipoteğin gemi siciline tescil edilmesi şarttır.

(2) İpoteğin kurulmasına ilişkin sözleşmelerin yazılı şekilde yapılması ve imzalarının noterce onaylanması gerekir. Bu anlaşma gemi sicil müdürlüğünde de yapılabilir. Bu şekillerden birine uygun olarak yapılmadıkça ipoteğin kurulmasına dair anlaşma geçerli olmaz.

(3) Tescilden önce anlaşma Kanunun öngördüğü şekilde yapılmış veya malik tarafından Gemi Sicili Nizamnamesi uyarınca alacaklıya kayda onay verdiği bildirilmiş ya da sicil müdürlüğüne kayıt dilekçesi verilmiş olduğu takdirde, ilgililer tescilden kaçınamazlar.

(4) Malikin tasarruf ehliyetinin sonradan sınırlandırılması, sicile bildirilen kayda onayını veya kayıt istemini geçersiz duruma getirmez.

(5) Yabancı bir ülkede iktisap edilip, henüz Türk Gemi Sicili veya Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilmemiş olan gemilerde bayrak şahadetnamesine şerh tescil hükmündedir. Geminin tescilinde bu gibi ipotekler resen sicile geçirilir.

(6) Hamiline yazılı bir tahvile bağlı alacağı teminat altına almak amacıyla gemi ipoteği kurulması için malikin sicil müdürlüğüne beyanda bulunması ve sicile tescil yeterlidir”.

²⁹ Sekizinci Kısımda, “deniz hukukunda cebri icra”ya ilişkin her husus düzenlenmiş değildir. Genel gerekçede de belirtildiği gibi, amaç, deniz ticareti hukukunda cebri icranın 2004 sayılı İcra ve İflâs Kanunu’na göre özelliği olan hususlarını hükme bağlamaktır. Bu amaçla birinci fıkrada, bu kısım hükümleri ile anılan Kanun arasındaki bağlantı tesis edilmiş ve bu kısımda hüküm bulunmayan bütün hususlarda 2004 sayılı Kanuna müracaat edileceği açıklığa kavuşturulmuştur. Dolayısıyla, tasarının bu kısmı, adeta 2004 sayılı Kanunun bir kısmı gibi düşünülecek ve bu kısımda yer alan hükümler 2004 sayılı Kanunda ilgili oldukları maddelerle bir arada uygulanacaktır. 6102 sayılı TTK madde gerekçe, <http://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>

hukuk, son yıllarda bazı tereddütlerin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Bu sebeple konu, TTK'nın “Deniz Ticareti” başlıklı Kitabında “cebrî icra”ya tahsis edilen özel kısımda düzenlenmiştir. TTK 1350. maddeye göre:

“ (1) Bir geminin ihtiyaten veya icraen haczi, cebrî icra yoluyla satışı ve mülkiyetin intikali de dâhil olmak üzere bu satışın sonuçları ve cebrî icraya ilişkin diğer bütün işlem ve tasarruflar, geminin bu işlem ve tasarrufların yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tabidir. Şu kadar ki, Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışı hâlinde, artırmayı yapan kurum veya ilgililer tarafından, bu satıştan en az otuz gün önce artırmanın;

a) Geminin kayıtlı olduğu Türk Gemi Siciline,

b) Geminin sicile kayıtlı malikine,

c) Gemi siciline tescil edilmiş diğer hakların ve alacakların sahiplerine,

bildirilmesi veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilan edilmesi zorunludur. Bu bildirim veya ilan yapılmaksızın geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışı hâlinde kaydı silinemez ve gemi üzerinde Türk Gemi Siciline kayıtlı haklar ve alacaklar saklı kalır.”

Maddenin bu hükmü, 1993 tarihli Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme'nin 2 nci maddesinin ikinci cümlesinden alınmıştır. Bu kural, Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun kararlarında da benimsenmiştir. TTK gerekçesinde 1350. maddenin ikinci cümlesi, 1993 tarihli Sözleşme'nin 11 inci maddesi ile 6762 sayılı Kanunun 1245 inci maddesinin birinci fıkrasında 2004 yılında 5136 sayılı Kanunla yapılan değişiklik ve 2004 sayılı Kanunun 125 inci maddesi dikkate alınarak düzenlenmiştir. 1993 tarihli Sözleşmeye göre artırmayı yapacak merci tarafından sicile, malike ve tescil edilmiş hak sahiplerine bildirim yapılması kural olarak zorunludur. Ancak, 1993 tarihli Sözleşme'nin bu hükmünün uygulanmasında doğabilecek sorun ve tereddütler sebebiyle, hükme bir ilave yapılmış ve mezkur bildirim yapılması hususunda “ilgililer”e de yetki verilmiştir. Kanunun 1385. maddesine³⁰ paralel bir uygulamayla ilân usulü

³⁰ Artırmanın ilanı MADDE 1385- (1) İcra ve İflas Kanununun 126 ncı maddesi uyarınca yapılacak ilan, tirajı ellibin üzerinde olan ve yurt düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ve ayrıca yurt dışında dünya çapında dağıtımı yapılan denizcilikle ilgili günlük bir gazete- de yayımlanır.

(2) İlanda, ipotek alacaklısının rızasıyla alıcı tarafından yüklenenler dışında, geminin bü-

de bir seçenek olarak öngörülmüştür. Dolayısıyla, ilân usulü, masrafı ilgililer tarafından verilmek kaydıyla, işletilmişse, artık arttırmayı yapan merciiin veya ilgililerin başkaca bildirim yapma zorunlulukları yoktur. Bu şekil şartlarına uyulmamış ise, gemi sicilden terkin edilmeyecektir³¹.

1352. madde ise geminin inşası, üzerinde rehin veya ipotek kurulması ve gemi için alınan kredileri deniz alacağı olarak düzenlemektedir³².

“(1) “Deniz alacağı”; aşağıda sayılan hususların birinden veya birkaçından doğan istem anlamına gelir:

m) Geminin yapımı, yeniden yapımı, onarımı, donatılması ya da geminin niteliğinde değişiklik yapılması.

p) Gemi için alınmış krediler dâhil olmak üzere, geminin veya malikinin adına yapılmış harcamalar.

v) Gemi rehni, gemi ipotegi veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynı bir yükümlülük.”

TTK'nın 1352 hükmü, 1999 tarihli Sözleşme'nin 1 inci maddesinin birinci fıkrasından alınmış; (p) bendi, özellikle bankalar tarafından verilen kredi alacaklarının (v) bendi kapsamında bir rehinle temin edilmiş olmadıkları hallerde bu bende gireceklerini açıklayacak şekilde kaleme alınmıştır. TTK'nın 1353 üncü maddesinin üçüncü fıkrasında, 2004 sayılı Kanunun sistemine önemli bir istisna getirilmiştir: Bir geminin ihtiyati haczi, muaccel her türlü alacak için değil, münhasıran TTK'nın 1352 nci maddesinde sayılan deniz alacakları için talep edilebilecektir. Böylece gemiler sadece belli kategoriye giren alacaklar için seyirden alıkonabilecektir; diğer alacaklardan dolayı geminin ihtiyati haczine karar verilemeyecektir. Deniz alacağı kavramı gemi alacağı kavramından daha geniş olup gemi alacaklarının tamamı, TTK'nın 1352 nci maddesinin birinci fıkrasının (a), (b), (c), (i), (k), (n) ve (o) bentleri uyarınca aynı zamanda deniz alacağı teşkil eder³³.

tün aynı ve kişisel haklardan, külfetlerden ve sınırlandırmalardan arınmış olarak satılacağı bildirilir.

³¹ 6102 sayılı TTK madde gerekçe, <http://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>

³² Yeni TTK ile sistem geliştirilmiş çeşitli tarafların çatışan çıkarları arasında uluslararası bir standart üzerinde bir denge sağlanmaya çalışılmıştır. ATAMER Kerim, New Turkish Law of Ship Mortgages and Enforcement, s. 24

³³ 6102 sayılı TTK madde gerekçe, <http://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>

SONUÇ:

Küresel finans krizi çok kısa bir sürede denizcilik sektörü ve piyasalarını da etkisi altına almıştır. Ekonomideki yavaşlama doğal olarak dış ticareti olumsuz yönde etkilemiş, dünya tüketiminin azalması nedeniyle birçok işletmenin stokları artmıştır. Yeni ürün talebinin sınırlı kalması veya durma noktasına gelmesi nakliye hizmetlerinin de azalmasına neden olmuştur.

Krizin sonuçlarından biri de ödenemeyen ve/veya borçlunun ödeme kabiliyeti bulunmayan krediler için yasal takip başlatılmasıdır. Ekonomik kriz sonrasında gemi hacizleri ve satışları hız kazanmıştır. Ancak bu durumda da gerek ipoteğin tabi olduğu hukukun, gerekse geminin kayıtlı olduğu ülke hukukunun farklılık arzemesi, paraya çevirme işlemlerinin genellikle ipotekle hiç ilgisi bulunmayan üçüncü bir ülke yargı ve icra makamlarınca gerçekleştirilmesi, yurt dışında yapılan bu satışların geçerliliği, yabancı mahkeme ve hakem kararlarının tanınması, yurt dışında icra makamlarının yaptığı satışın etkileri ile ilgili önemli problemlerle karşılaşabilmektedir.

Tüm bu hususlar dikkate alınarak, Uluslararası Denizcilik Komitesi'nce (CMI) mevcut gemilerin yabancı adli makamlar ve icra organları vasıtasıyla satışıyla ilgili uluslararası sözleşmelerde değişiklik çalışmaları başlatılmıştır. Yeni TTK da mevcut uluslararası sözleşmeleri dikkate alarak bir düzenleme getirmiştir. Tüm bu hükümler gemilere finansman sağlayan banka ve kredi kuruluşları başta olmak üzere, diğer alacaklılara uluslararası alanda en iyi korumayı sağlayacak bir sistem kurulması ve denge sağlanmasını hedeflemektedir. Ancak, tüm dünyada geçerli bir sistemin kurulabilmesi şu an için pek mümkün görünmemektedir. Bunda bir grup ülkenin ağırlıklı olarak taşıyan konumunda bulunmasına karşın, diğer bir grup ülkenin ise ağırlıklı olarak taşıyan konumunda bulunmasından kaynaklanan menfaat çatışmaları da önemli bir etkiye sahiptir.

Bu nedenle, bankalar ve finans kuruluşları ile gemilere finansman sağlayan diğer kişi ve kuruluşların alacaklarını teminat altına almada klasik usullere başvurmaktan ve geminin bulunduğu ülke mevzuatına, yani yerel hukuka göre hareket etmekten başka imkanları bulunmamaktadır. Gemileri, adli veya idari makamların yaptıkları satış dolayısıyla alanların ise satışın yapıldığı ülke mevzuatı kadar, geminin kayıtlı olduğu sicil devletinin, geminin mülkiyetinin geçişi ile ilgili düzenlemelerini de dikkate almaları, buradaki usulleri takip etmeleri gerekmektedir. Aksi takdirde gemiyi eski sicilden terkin ettirmek istediklerinde, bu sicile kayıtlı alacakları da ödemek zorunda kalmaları sık karşılaşılan olaylardandır.

KAYNAKAR

AKÇA Emin Cihan, Temel Denizcilik Finansmanı (YL Tezi), 2006

ATAMER Kerim, Deniz Hukukunda Cebrî İcra, İstanbul 2005

ATAMER Kerim, New Turkish Law of Ship Mortgages and Enforcement on Arrest of Ships, 5th edition, London 2011

BERLINGIERI Francesco,

ESTRADA Edward J., Foreign Shippers: Weighing the Benefits Presented by Chapter 11, [http://www.reedsmith.com/files/uploads/Documents/estrada %20shipping %20bankruptcies.pdf](http://www.reedsmith.com/files/uploads/Documents/estrada%20shipping%20bankruptcies.pdf)

MILFORD Phil, KARY Tiffany,

NIGHTINGALE Alaric, General Maritime Files for Bankruptcy Protection With \$1.4 Billion in Debt, <http://www.bloomberg.com/news/2011-11-17/general-maritime-files-for-bankruptcy-protection-with-1-4-billion-in-debt.html>

MAGNUSSON Niklas, ING Says It's Still Worth Making Ship Loans as Europe Banks Exit, 30 Nisan 2012, <http://www.businessweek.com/printer/articles/57720?type=bloomberg>

ÜLGENER M. Fehmi, Türkiye Dışındaki Cebri İcra Sonucunda Gemi Sicilinde Kayıtlı Olan Hakların Akıbeti Ve Gemilerin Terkin Edilebilmesi Konularında Yapılan Kanun Değişikliği, www.ulgener.com/upload/lib/26_TK_md_1245.doc

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/liens1993.html>

Britannia Bulk PLC, <http://opencorporates.com/companies/gb/03842976>

Comité Maritime International Questionnaire in respect of Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, <http://www.comitemaritime.org/Recognition-of-Foreign-Judicial-Sales-of-Ships/0,2750,15032,00.html>

Haciz yoluyla satılan gemi sayısı arttı, Aktüeldeniz, S. 40, Aralık 2012, s. 12, http://www.aktueldeniz.com/edergi_sayi_40/

<http://internationalshippingnews.blogspot.com/2011/11/general-maritime-files-chapter-11.html>

Küresel Finans Krizinin Etkilediği Gemi Finansmanına Dair Hukuki Sorunlar

TBS INTERNATIONAL PLC, http://sec.gov/Archives/edgar/data/1479920/000147992011000020/tbs10k_123110.htm

http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY& mtdsg_no=XI-D-4&chapter =11&lang=en

TTK gerekçe, <http://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>

Yargıtay kararları, www.kazanci.com

2008-2012 Küresel Ekonomik Kriz, http://tr.wikipedia.org/wiki/2008_Ekonomik_Krizi

<http://www.kccllc.net/MarcoPolo>

BOŞ