



FINANCING OF SHIPPING

DENİZCİLİĞİN FİNANSMANI

Av. / Lawyer TOGAN HAN SAÇAKLIOĞLU

Altın yıllarını yaşayan denizcilik sektörüne finans kuruluşlarının ilgisi giderek artarken, bu yaklaşım Türk denizciliğinin gelişimi için de bulunmaz bir fırsat olarak ortaya çıkıyor.

While there is increasing interest by finance institutions in the shipping sector, which is currently experiencing a golden period, this emerges as a great opportunity for the Turkish shipping sector.

Deniz taşımacılığı sektörünü izleyen herkesin bildiği gibi deniz taşımacılığı ve armatörlük altın yıllarını yaşamaktadır. Dünya ekonomisindeki ısınma ile küreselleşme birleşince deniz ticareti eski altın günlerine dönmüş ve son birkaç yılda yüksek kar oranlarıyla çalışan sektörler arasına girmiştir.

Büyük fonları kontrol eden ve bu fonları pazarlayarak gelir elde eden uluslararası kredi kuruluşları, denizcilik sektörüne artan bir ilgi göstermektedir. Yabancı kredi kuruluşları ve özellikle gemi finansında uzmanlaşmış bankaların bu ilgisi ezelden beri finansman ihtiyacı için olan Türk denizciliğinin gelişimi için önemli bir fırsattır.

"Para" ancak kendisini güvenli hissettiği çevrelere yönelir. Bu güvenlikte, kredi sağlanan kişi ve şirketlerin yapılarıyla birlikte, tabii olunacak hukuk ve hukuk kurallarının nasıl işlediği de çok önemli unsurlardır.

Gemi finansında uzmanlaşmış kredi kuruluşları açısından en önemli teminat, finanse edilecek gemi veya filo üzerinde kurulacak gemi ipoteğidir. Bu teminatın yanında, önceden alınmış navlun temlikleri ve sigorta temlikleri, hisse rehinleri, kişisel teminatlar, hatta bazen kara ipotekleri ile ipotekli alacaklı sigortalı (mortgagee insurance) da teminatın parçalarını oluşturabilmektedir. Bu tür ikincil (secondary) teminatlar da önem taşımakla birlikte, finansörler açısından açılacak kredilerin en önde gelen teminatı, kredi verilen gemi veya filo üzerinde kurulacak ipotektir.

GEMİNİN İPOTEK DEĞERİNİ BELİRLEMEK

Yabancı veya Türk kredi kuruluşları (finansörler) açısından önemli olan nokta, temerrüde düşen borçlusuna karşı bu gemi ipoteğini ve diğer teminatları etkin ve hızlı biçimde paraya çevirip, verilen kredinin tahsilini sağlamaktır. Bu çerçevede, aşağıdaki alt başlıklar bir gemi ipoteğinin teminat olarak değerini belirlemektedir:

a. Gemi ipoteği mümkün olabilecek en geniş ölçüde dünya devletleri ve yargı çevreleri tarafından tanınmalıdır.

As all who follow the marine transport sector know, shipping and ship-ownership are experiencing a golden era. With the heating up of the world economy combining with globalisation the shipping trade returned to its golden days and in past few years found its place among sectors that are operating with high profit margins.

The international credit organisations that control large amounts of funds and that generate revenue by marketing these funds are showing an increasing interest in the shipping sector. This interest by the foreign credit institutions and by banks that specifically specialise in ship financing is an important opportunity for the development of Turkish shipping that has long lacked finance.

Money only directly moves towards areas where it feels secure. In this security, apart from the standing of the person or companies that provide the credit loans, certainly the associated laws and the way the rules or the laws are implemented are very significant factors.

For the credit institutions that specialise in ship financing the most important reassurance is for the ship mortgage to be imposed on the ship or fleet to be financed. Apart from this assurance some other issues could act as a guarantee, such as the alienation of advance freighting charges, insurance alienation, shares liens, personal guaranties and sometimes even land mortgages or mortgagee insurance. Although these secondary assurances are also of importance from the point of view of the financier the most important assurance is the mortgage based on the ship or fleet that that is being granted credit loans.

DETERMINING THE SHIP MORTGAGE

The important point from the view of foreign or Turkish credit institutions (financiers) against the borrower being in default is to be able to rapidly and effectively turn the ship mortgage and the other assurances into money and collect the value of the



Gemi deniz olan her yere gidebilir. Eğer finanse edilen gemi üzerindeki gemi ipoteği, ipoteğin kurulduğu ülke dışındaki ülkelerde paraya çevrilemiyorsa veya diğer ülkelerde yapılan cebri icra yoluyla satışın geçersizliği tartışmaya açıksa, bu unsurlar gemi ipoteğinin teminat olarak değerini düşürecek niteliktedir.

Türk hukuku açısından bakıldığında, yakın zamana kadar Türk gemi ipoteğinin diğer ülkelerde ve yargı çevrelerinde paraya çevrilmesinde tartışılan birçok nokta doğduğu bilinmektedir. Bu hukuki "gri alan" Denizcilik Müsteşarlığı'nın da bilinçli çalışmaları ve büyük katkılarıyla Ticaret Kanunu'muzda bazı değişiklikler yapılarak ortadan kaldırılmış ve oluşan tereddütler giderilmeye çalışılmıştır. Yine de çok teknik bazı konuların gündeme gelmesi ve bu tereddütlerin de yakın zamanda giderilmesi gerekecektir.

Ayrıca, gemi ipoteği ve gemi rehni hakkındaki konvansiyonlara da Türkiye'nin de taraf olması ve bu konudaki uluslararası gelişmeleri yakından izlemesi hayati önem taşımaktadır.

ÇIKAR DENGESİ KORUNMALI

b. Gemi ipoteğinin paraya çevrilmesi esnasında, gemi ipoteğinin önüne geçebilecek alacak haklarının ve kanuni rehin haklarının (maritime liens) mümkün olduğunca sınırlandırılması gerekmektedir.

Gemi ipoteğinin teminat değerini belirleyen bir diğer husus, ipoteğin paraya çevrilmesi esnasında hangi diğer alacaklıların, ipotekli alacaklıların önüne geçeceği meselesidir. Hemen her yargı çevresi (jurisdiction) gemi işletmeciliğiyle ilgili ve bu sebeple doğan bazı alacaklara, diğer alacaklara nazaran öncelik tanımıştır.

Türk hukukunda da, Türk Ticaret Kanunu 1235. maddesinde belirtilen alacaklar, alacaklı lehine kanuni rehin hakkı doğurur ve bu alacaklar ipotekli alacaklıların haklarına nazaran öncelik taşır. Deniz hukukunun bir özelliği olarak, işbu kanuni rehin haklarının tescili dahi gerekli değildir. Bir diğer ifadeyle ipotekli alacaklıların (bankanın), donatanın bu tür borçlarının doğup doğmadığını kontrol imkanı dahi yoktur.

Kötü niyetli borçluların bu tür alacaklar doğurduğu ve ipotekli alacaklıyı teminatsız bırakmaya çalıştığı durumlarla karşılaşmıştır. Yine bazı borçluların karmaşık iflas prosedürleri yoluyla, ipotekli alacaklıları teminatsız bırakma çabaları içine girmeleri mümkündür.

Hukuk, çıkarlar dengesini kurmakla görevlidir. Bazı kanuni rehin hakkı doğuran ve ipoteğin önüne geçen alacaklar, sosyal açıdan gereklidir. Örneğin gemi adamlarının sosyal sigorta yükümlülüklerine ilişkin SSK alacaklarının, gemi adamlarının ücret alacaklarına öncelik verilmesi, sosyal devlet anlayışının sonucudur. Bu alacaklıların, alacağını ipotek ile temin etmiş alacaklılara karşı bir önceliğe sahip olması doğaldır. Ancak, ipotekli alacaklıların alacak hakkının önüne geçebilen alacak hakları arttıkça, gemi ipoteğinin de teminat olarak değeri azalacaktır.

Örneğin Anglo Sakson hukukunda, gemi ipoteğinin önüne geçen alacaklar, halen Türk hukukunda kanuni rehin hakkı doğuran ve gemi alacaklısı hakkı doğuran alacaklara nazaran oldukça sınırlıdır. Türk hukukunun da, sosyal devlet olmanın gerekleri izin verdiği ölçüde,

credit loan. Under this framework the value of ship mortgages are determined in the subheadings given below:

a. *The mortgage of a ship should be recognised at the largest possible sense by the world states and jurisdictions.*

Ships can go anywhere in the sea. If the mortgage on the ship cannot be converted into money in countries other than the place where the mortgage was taken out or the ship's sales through seizure for debts can be open to debate in other countries, this would qualify to lower the mortgage value of the vessel.

When you look at this situation from the point of view of Turkish law, until recently it was a fact that there were many points that were debatable over converting the ship mortgage into money in other countries or other jurisdictions.

"This grey area" in law, through the good work and great contribution of the Maritime Undersecretary by having some amendments made to the Turkish Trade Law, has been abolished and efforts were made to ease the hesitations raised. Again, having some of the very technical issues brought onto the agenda would require these hesitations to be removed.

It is also of vital importance that Turkey approves the ship mortgage and ship maritime liens conventions and follows international developments closely.

THE BALANCE OF INTEREST SHOULD BE RETAINED

b. *While converting the ship mortgage into money one should limit as much as possible the rights of the claimant that can surpass the mortgage and maritime liens.*

Another issue that determines the assurance value of the ship mortgage is that other claimants could surpass the amount to be taken by creditors in the conversion to money. Almost all jurisdictions ruled in favour of claims that arose in relation to the ship operations over other claims.

Under the Turkish law, in 1235 article of the Turkish Trade Law that cover claimants, to the claimant the advantage arising from the maritime liens rights the claimants' right have priority over the mortgage claimants' rights. As a characteristic of the maritime law it is not even necessary to have the approval of the marine liens rights. In other words, the mortgage claimant (the bank) does not even have opportunity to control whether the ship-owner has these types of debts created or not.

Cases have been seen where an ill intentioned borrower have created such debts in order to have their mortgage claimant left without an assurance. Yet again it is possible for the borrower, through having complex bankruptcy procedures, to leave the mortgage claimant without assurance.

Justice has the duty to watch over the interest balance. Some claims that surpass the mortgage that arise from marine liens are necessary from a social point of view. For example, the social



ipotekli alacaklıya öncelik vermesi halinde Türk gemi ipoteğinin yabancı bankalar nezdinde teminat olma değeri artacaktır.

HUKUKİ UZLAŞMA SAĞLANMALI

c. İpoteğin kurulduğu ülkede, yerleşmiş ve çalışan bir hukuk sistemi bulunması ve buna uygun adli yapının var olması gerekmektedir.

Armatörlük gibi uluslararası bir iş söz konusu olduğunda ülkesel sınırlar yoktur. Yabancı bankalar için kredi verdikleri geminin bayrağı, ipoteğin geçerliliği tehlikede olmadıkça ve gemi ipoteğinin teminat değeri düşük olmadıkça ve yukarıda belirttiğimiz sorunlarla karşılaşmadığı sürece önem taşımaz. Sermaye güven duyduğu sistem altında olmayı tercih eder. Yabancı bankaların Türk bayrağı altındaki gemilere kredi vermekte isteksiz davranmalarına kızmak yerine, bunun sebeplerini anlamaya çalışmak gerekmektedir.

Denizciliğin kendine özgü riskleri, hukuku, dili, kısaltmaları, örf ve adeti, gerekleri ve yapısı vardır. Bunları bilmeyen bir kişinin hukuk alimi dahi olsa deniz ticaret hukukundaki ihtilafları, işin gerektirdiği şekilde ve adalete uygun olarak çözme ihtimali zayıftır.

Hukuki güvenliğin olmadığı yerde uluslar arası sermaye tedirgin davranacaktır. Dolayısıyla, gerçek adaleti sağlayabilecek, işinde uzman, ihtiyaçlara ve taleplere süratle cevap verebilecek Denizcilik İhtisas Mahkemelerinin kurulması gündeme gelmiş ve bu da İstanbul'da yakın zaman önce gerçekleşmiştir. Ancak yapıyı kurmak ilk adımdır ve bundan sonra yapılması gereken bu yapının içinin doldurulması ve denizciliğin hız ve gereklerine hizmet verebilecek bir adli yapının devreye alınmasıdır.

Denizcilikte hız çok önemlidir. Günlük kira bedeli (time charter rate) 100 bin dolar olan bir Capesize geminin, basit adli işlemlerin (ihtiyati tedbir veya deniz raporu gibi) 10-15 gün gibi çok uzun sürelerde tamamlanması nedeniyle ticaretten kalması büyük zararlara yol açabilmektedir.

Sonuç olarak, yakın dönemde yabancı bankaların Türk gemi ipoteğine olumsuz bakışını kaldıracak pek çok adım atılmıştır. Ancak bu durmaması gereken bir süreçtir. Türk hukuku, gemi ipoteği konusunda dünya gemi finansörleri tarafından kabul gören hukuk sistemlerine benzer hale getirilmelidir. Kendi kendisini var eden ve dünyaya açılan Türk denizciliğinin finansman ihtiyacı önünde hukukun teknik detayları bir engel olmaktan çıkartılmalı ve uluslararası standartlara uygun düzenlemelere devam edilmelidir. ☒

Ancak yabancı kredi kuruluşlarının denizcilik sektörümüzü korkmadan finanse etmeyi sürdürmesi için, Türk hukuk sisteminde bir takım ince ayarlara ihtiyaç var.

But in order to have foreign credit organisations finance our shipping sector without fear, we need to have some very fine adjustments made in the Turkish legal system.

insurance debts of the seamen and their wages being given priority is a part of the understanding of the social state. It is natural that these types of claims come before the claim of the mortgage reassured claims. As more claimants come before the claims of the mortgage the value of the mortgage assurance would fall.

For example, under Anglo-Saxon law the claimant that come before the ship mortgages are much more limited than those in Turkish laws that arises from the maritime liens and other ship claimants. Under Turkish law, depending on how far the nature of being social can entail, if the mortgage holder is given a greater priority, the value of the Turkish ship mortgage would increase in terms of the foreign banks.

A JUDICIAL CONSENSUS SHOULD BE REACHED

c. *It is necessary for there to be a settled and working jurisdiction system and a suitable justice structure within the country where the mortgage has been taken out.*

When you consider an international occupation such as ship-ownership, there are no national boundaries. For foreign banks it does not matter as long as the ship's flag, the validity of the mortgage is not threatened, the value of the mortgage is not low and problem cited above are not encountered. Capital prefers to be in country where it feels safe. Instead of being angry over foreign banks not wanting to give credit loans to Turkish flagged ships, we should try to understand the reasons for it.

Shipping has unique risks, laws, language, abbreviations, traditions, habits and structure. A person that does not know this, even if he or she might be legal genius, has a poor chance of resolving the contradictions that arise in maritime trade law as required.

International capital will be cautious where there is no judicial safety. Thus in order to attain real justice one must be an expert in the business, and in position to respond to requests and requirements rapidly. The setting up of the Maritime Special Court recently came onto the agenda and this was achieved in İstanbul. However, to set up the structure is just the first step and what is required next is to complete it and to put in place a judicial structure that can service the pace and needs of the shipping sector.

In shipping speed is important. For the simple procedure of a Capesize ship on a time charter rate of \$100,000 (such as cautioning or a sea report) can take up to 10-15 days and this can cause great losses for trade.

As a result, in very recent times many steps were taken to overturn the negative approach of the foreign banks to Turkish ship mortgage. But this is a process that should not stop. Turkish law should be brought into line with a similar system that international ship financiers recognise. For the Turkish shipping sector, which is shelf built and opened up to the world, the technical details of laws that are an obstacle to financing should be changed from being a drawback and regulations accordance with international standards should continue to be put in place. ☒